

Os Caminhos de Iguaçu

Nelson Aranha

Para o escoamento da produção do ouro das “Minas Gerais” vários caminhos foram abertos na região do rio Iguaçu desde o final do século XVII até o final do século XVIII e/ou início do século XIX, quando a atividade declinou em decorrência do esgotamento das jazidas – por volta de 1760 já houve uma significativa queda na produção –; em conseqüência disto, os caminhos foram caindo em desuso e no final do século XIX e início do século XX, estavam todos – exceto uns pequenos trechos – obstruídos pelas matas, fazendo-os praticamente desaparecer. Os caminhos abertos na região de Iguaçu foram três:

O primeiro deles, conhecido como “**Caminho Novo**”, foi aberto em 1700 ou 1704, por Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias Paes, o “Caçador de Esmeraldas”. Este caminho favoreceu a Freguesia de Nossa Senhora do Pilar do Iguaçu e seu porto onde havia um “registro” ou “guarda” para fiscalização e recolhimento dos “quintos reais”, instalado estrategicamente naquela freguesia por sua localização privilegiada, onde as águas do Rio Pilar se encontravam com as águas do Rio Iguaçu, antes de desaguarem juntas na Baía de Guanabara. O Alferes Felício Pinto Coelho de Mendonça, ex-marido de Domitila de Castro, a Marquesa de Santos – mãe da Condessa de Iguaçu – de quem se divorciou em virtude do relacionamento da mesma com Dom Pedro I, serviu neste “Registro do Ouro do Pilar” após a separação do casal, vindo depois residir, até seus últimos dias, em sua fazenda da “Piedade”, na antiga Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu (atual bairro iguaçuano de Marapicu), onde, como Sargento-Mor, faleceu e foi sepultado, a 4 ou 5 de dezembro de 1833. A Freguesia de Pilar foi incorporada à Vila de Iguaçu quando da ereção da mesma em vila (município), em 15 de janeiro de 1833.

O segundo foi o “**Caminho do Inhomirim**” ou “Caminho do Proença”, aberto pelo Sargento-Mor Bernardo Soares de Proença, em 1722 ou 1724. Este caminho beneficiou a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Inhomirim, incorporada, em 15 de janeiro de 1833, à Vila de Iguaçu.

O caminho a ser aberto em seguida foi o “**Caminho do Tinguá**”, que foi concluído em 1728 pelo Mestre de Campo Estevão Pinto. Este caminho que ficou conhecido como “Caminho de Terra Firme”, fugia da planície inundada e pantanosa para transpassar a muralha da Serra do Mar a caminho das “minas”. Este caminho

passava no antigo Engenho de Maxambomba (centro da atual cidade de Nova Iguaçu) de propriedade de Martim Corrêa Vasques. O Caminho de Terra Firme foi o único que deixou vestígios, pois, sobre parte de seu percurso foram assentados trechos da via férrea, a partir da década de 1850.

Após galgarem a Serra do Mar, estes três caminhos encontravam-se próximo à margem direita do Rio Paraíba onde, então, se transformavam em um só caminho até Minas Gerais.

Enfatizando a atividade de entreposto durante a fase da atividade cafeeira – embora Iguaçu não tenha abandonado nenhuma de suas culturas agrícolas – os caminhos que tinham servido ao ouro e aos tropeiros tornaram-se ineficientes com o aumento da produção e do transporte até os portos fluviais da Baixada, afinal, os caminhos do ouro já vinham sendo abandonados gradativamente desde a queda da produção aurífera. Houve a necessidade da criação de uma rota eficiente, rápida e segura; nisso, a proximidade com a sede do governo, desde 1763, contribuía muito: os problemas eram detectados, estudados e resolvidos com relativa rapidez; assim, a Junta Real do Comércio criou a “**Estrada Real do Comércio**”. Suas obras iniciaram em 1811 e terminaram em 1822. Com 10 léguas (66 km), começando na Vila de Iguaçu e indo até o porto de Ubá, e de lá até Minas Gerais, foi a primeira estrada exclusivamente para o escoamento do café; anos mais tarde (em 1836), coube ao engenheiro militar Conrado Jacob Niemeyer, o calçamento e a manutenção da primeira seção da estrada.

Além do calçamento da Estrada do Comércio, outra importante obra do Coronel Niemeyer foi a correção, a partir de 1847, do rumo do rio Iguaçu, que tinha muitas sinuosidades, e juntar a ele, por meio de canal, as águas do rio Utum, visando o aumento do volume das águas do Iguaçu. Concluídas as obras, em 1855, foi iniciado o serviço de transporte de carga e passageiros por barco a vapor de 50 toneladas, entre a Vila de Iguaçu e a Corte, embora houvesse alguns barcos a vela de até 55 toneladas neste serviço.

Da Estrada do Comércio, hoje ainda existem alguns trechos, a maior parte, assim como Sant’Anna das palmeiras, sumiu na floresta ou foi destruída. Grande parte da estrada, no topo da serra, está hoje dentro da Reserva Biológica do Tinguá.