

# A REDE RODOVIÁRIA FLUMINENSE

Reportagem de ADALBERTO RIBEIRO

**A** REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO vai mostrar nesta reportagem como está sendo reformada a rede rodoviária fluminense.

Estabelecemos o seguinte programa para descrever esta reforma: colher as primeiras informações na sede da Comissão de Estradas de Rodagem, em Niterói, e depois percorrer de automovel velhas e novas rodovias do Estado. Assim poderíamos ter impressão mais aproximada do que já foi realizado e do que se pretende realizar.

Facil e cômodo nos seria, sem dúvida, limitar a tarefa à coleta de informações extraídas de relatórios e outras publicações oficiais. Mas, francamente, não de convir em que semelhante reportagem se ressentiria um pouco com a falta de impressões e pormenores que só devem ser colhidos de forma objetiva e que também, por sua própria natureza, não podem ser encontrados em páginas de publicações outras, de linguagem técnica adequada, conforme estabelecem os canones oficiais...

Por outro lado, agrada-nos certa dispersão nesta narrativa, com o registo muitas vezes de fatos que, aparentemente, não tem muita conexão com estradas de rodagem. Ver-se-á, assim, que para alguma coisa há de servir a falta de método...

## NA SEDE DA COMISSÃO DE ESTRADA DE RODAGEM

À rua Visconde do Rio Branco, em Niterói, próximo do edifício dos Correios e Telégrafos, se encontra a sede da Comissão de Estradas de Rodagem.

Ficamos satisfeitos quando vimos aquele sobradinho feio, sujo e remendado. Bom sinal!

O Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos aqui no Rio, e que constituiu o motivo de nossa reportagem anterior nesta revista, também funciona num pardieiro — na verdade um pouco pretencioso, por ser histórico... — e no, entanto, é o que se sabe: abriga uma das mais interessantes e uteis organizações novas do Governo do Sr. Getúlio Vargas.

A nossa gente trabalha bem em qualquer lugar. A questão está em saber lidá-la; o essencial é que haja cordialidade e estímulo em lhe apreciar o trabalho e o espírito de cooperação.

E, logo à entrada, percebemos o clima excelente da casa dirigida pelo engenheiro Saturnino Braga.

Quando, portanto, subíamos aquela incrível escada de repartição das estradas fluminenses, com sua reles passadeira de congoleum ao centro, a rinchar à pressão de nossos passos, consideramos naturalmente:

— Está certo. Você não precisa se envergonhar, pois é assim mesmo que gostamos...

Em cima, então, aguardamos um pouco o Dr. Saturnino Braga, engenheiro chefe da Comissão de Estradas de Rodagem.

Numa oleografia, a célebre ponte de cimento armado de Itaocara, sobre o rio Paraíba, com seus 605 metros de vão. Esprimido à porta de pequena sala, fronteira à escada, um dactilógrafo não parava de bater a máquina papéis e mais papéis. Por estreito corredor, funcionários passavam p'rá lá e p'rá cá, com desenhos e outros trabalhos de escritório.

Decorridos uns vinte minutos, chegava do almoço o Dr. Saturnino Braga. Logo nos reconheceu.

Quando dirigia a *Revista do Serviço Público*, Urbano Berquó nos deu a incumbência destas reportagens, e a primeira que fizemos foi sobre os serviços de saneamento da Baixada Fluminense. Lá fomos conhecer o Dr. Saturnino Braga, que então nos falou demoradamente sobre os trabalhos das baixadas de Goitacazes, Araruama, Guanabara e Sepetiba, mostrando-nos, quanto à primeira, no que consistia o plano traçado pelo grande Saturnino de Brito para evitar as inundações de Campos na cidade e também no município.

Nessa ocasião aprendemos o que era um *endicamento* de rio, coisa, aliás, com que seriamente *inticávamos*, por nunca nos ter sido suficientemente explicada. E, assim, é tudo na vida. Quando não sabemos, ou não sentimos ou compreendemos as coisas, implicamos e chegamos quase a brigar... E, pacientemente, o Dr. Saturnino nos fez no momento a corrente dos serviços já executados à orla da Guanabara, com o saneamento de extensa área, o "polder" de Meriti, obra de vulto e que ainda recentemente figurou em belas fotografias na Exposição que o D.A.S.P. fez funcionar no novo edifício do Ministério da Educação e que tanto agradou.

Agora, decorridos alguns anos, revíamos a nossa primeira vítima, que nos iria falar sobre aquelas mesmas baixadas, por ela já estudadas palmo a palmo, em longas viagens de automovel, a cavalo e a pé, com lama muitas vezes até à altura dos joelhos, afim de fazer estudos e levantamentos topográficos e fiscalizar a execução de obras de desobstrução de córregos e rios, cobertos inteiramente por pantanais imensos, de água podre, a ferventar ao sol.

Mas não desejamos dar nota triste a esta reportagem, enxertando-a desses quadros desoladores. Em vez de brejos, inundações, plantações devastadas e mulambos de gente desnutrida, anemiada pela febre e corroida pela opilação, preferimos tratar de estradas de rodagem, amplas e risonhas, a levar a vida, o conforto, a civilização, enfim, a recantos da terra fluminense, que viviam estagnados, num mesmice chinesa, sempre receiosos e até com



medo do governo, que só lhes sabia exigir impostos e, nas proximidades das eleições, a lhes fazer promessas e mais promessas de vida melhor.

Pois se até grandes centros industriais, como Campos, não acreditavam mais em promessas governamentais! E hoje o campista é outro. Só a rodovia Ernani do Amaral Peixoto modificou-lhe por completo a forma de encarar um programa governamental. Agora há confiança de fato na administração fluminense.

Bem, mas não vale a pena alterar o plano desta reportagem, que deve começar com uma entrevista com o engenheiro chefe da Comissão de Estradas de Rodagem.

Falaremos depois de Campos.

## CONVERSANDO COM O DR. SATURNINO BRAGA

Logo de início, dissemos ao Dr. Saturnino Braga que a *Revista do Serviço Público* desejava mostrar a seus leitores o que o Interventor Amaral Peixoto está realizando no Estado do Rio quanto a estradas de rodagem. Daí a necessidade desta reportagem, na qual se possa colher impressão proximada, tanto quanto possível, do que já foi executado e do que se pretende executar. Ciente de nosso programa, disse-nos o Dr. Saturnino Braga:

— Bem. Melhor será dar-lhe ligeira demonstração do nosso plano de trabalho. Depois, então, percorreremos o Estado em várias direções, pois coincide a sua visita com a minha partida amanhã pra Campos, fim de inspecionar serviços a meu cargo. Podemos levar um fotógrafo. Se o tempo estiver bom, iremos também a Cordeiro, Cantagalo, Friburgo, regressando a Niterói. Digo “se o tempo estiver bom”, só porque fotografias devem ser tiradas com bastante luz. Não receio, absolutamente, ficar parado em meio do caminho por causa da chuva. Hoje, o viajante, no Estado do Rio, não pensa mais nisso. A segunda parte da excursão compreende a *Estrada Rio-São Paulo*, no início, Paracambi, Mendes, Barra do Pirai, Volta Redonda, Barra Mansa e Rio Claro, até proximidades de Angra dos Reis. Em todo o caso, nada de programas certinhos, traçados a rigor, pois o tempo não me parece muito firme. Agora vamos conversar um pouco para que o senhor conheça as linhas principais do plano rodoviário do Governo Amaral Peixoto.

Pedimos permissão ao Dr. Saturnino Braga para fixar no momento aquilo, que não pudéssemos reter de memória, afim de não lhe deturparmos depois, ao escrever, o que nos havia dito.

— Pois não. A redação ficará a seu cargo ou, melhor, a forma de registo de minhas informações, pois não tenho tempo de escrever.

Dito isto, começou o Dr. Saturnino Braga:

— A situação geográfica do Estado do Rio é privilegiada: qualquer mercadoria vinda do interior do país terá que atravessá-lo antes de chegar à capital da República. Acresce ainda a circunstância de que os dois grandes centros de consumo — Rio de Janeiro e Niterói — se acham localizados próximamente no centro de gravidade do Estado, de tal forma que a distância máxima da sede do município mais longínquo — Bom Jesús de Itapoana — a qualquer das duas capitais, poderá ser reduzida a menos

de 350 quilômetros. Só isto revela a grande importância do transporte rodoviário no território fluminense. No Estado do Rio notam-se duas regiões perfeitamente distintas: a zona da baixada é inexistente até Mangaratiba, começando a aparecer desta cidade em diante em forma de cunha, alargando-se cada vez mais. De Parati a Mangaratiba a serra é abrupta sobre o mar, e não há baixada. De Mangaratiba até o Distrito Federal aparece a baía de Sepetiba, separada do mar pelo grande cordão arenoso, que é a restinga de Marambaia. E temos assim o primeiro estágio de formação da grande planície fluminense. De Niterói a Cabo Frio o cordão arenoso é contínuo, transformando-se as baías em lagoas costeiras, com ligações intermitentes com o mar — e este é o segundo estágio. De Cabo Frio para o norte, as lagoas se entulharam, gerando-se a planura, e eis, o terceiro estágio.

No segundo alinhamento geral da costa de Cabo Frio a São João da Barra — a zona da baixada compreende uma faixa bastante mais larga, pontilhada de lagoas e brejos. A emersão foi muito mais rápida e se processa ainda pelo recuo do mar, de cerca de um metro por ano.

O Dr. Saturnino Braga fez uma pausa, afim de afastar livros e papéis que cobriam a parte norte do mapa do Estado do Rio, colocado sob o vidro de sua mesa e do qual estava se servindo para esclarecer a interessante explicação sobre o aspecto físico da terra fluminense.

E depois de sorvermos um café mais ou menos frio que nos foi servido, a explanação assim continuou:

— A Serra do Mar atravessa o Estado do Rio no sentido de sua maior extensão, formando quase que toda a região alta. Compreendida entre a baixada e o rio Paraíba, apresenta-se sempre com inclinações muito fortes do lado do mar e constitue, assim, formidável barreira natural para quem se destina ao interior. A grande dificuldade de transposição dessa serra redundou em uma colonização descontínua do Estado. Apesar de tudo isso, acentuou satisfeito o Dr. Saturnino Braga, a rede rodoviária fluminense é relativamente extensa em comparação com as dos demais Estados do Brasil, tendo-se em vista a superfície servida. Seu índice quilométrico, por quilômetro quadrado de área, alcança a 0.096, valor esse elevado para o nosso país. Explica-se esta situação, porque no tempo do Império, o Estado do Rio e o de São Paulo figuravam entre os mais progressistas e adiantados. Estabeleceu-se então uma rede de estradas imperiais e provinciais compatível com sua situação econômica.

E, agora, outra pausa do Dr. Saturnino Braga, que em seguida assim prossegue:

— Entretanto, a lei áurea de um lado e o impaludismo que grassou na Baixada, de outro, trouxeram à terra fluminense uma decadência econômica contra a qual os fluminenses não souberam reagir, deixando-se envolver pela malha da política, de interesses mesquinhos e regionais, que absorveu por completo todas as boas iniciativas. As lutas partidárias, as vitórias individuais, a perseguição aos vencidos, os proventos pessoais, em suma, assumiram importância maior do que o benefício coletivo e as tentativas de desenvolvimento industrial e agrícola. Resultado de tudo isso: o atraso da antiga e próspera província. Somente agora se observa forte reação, que



está elevando cada vez mais o nível econômico e financeiro do Estado.

#### A REDE RODOVIÁRIA FLUMINENSE

Embora interessantes as observações do Dr. Saturnino Braga, que aqui fixamos de forma apressada, sentíamos natural desejo de ouvi-lo sobre a rede rodoviária fluminense atual. E não chegamos a manifestar-lhe pressa em conhecê-lo a opinião a respeito, porque ele expon-taneamente nos advertiu em tempo de que talvez fosse bom tomar nota do que iria dizer em seguida:

— As estradas do Estado do Rio acompanharam *pari-passu* a história de sua economia. Evidentemente que as rodovias construídas no tempo do Império não desapareceram e, por isso, a densidade rodoviária do Estado é grande. Entretanto, não evoluíram. Continuaram, na sua maioria, sendo estradas para diligências e cavaleiros, mas não para automóveis e caminhões. O atual Governo, acompanhando a nova fase de progresso que nasce, deixando de lado a politicagem, inverte os máximos recursos possíveis no melhoramento da rede rodoviária, que agora oferece condições de tráfego de veículos automóveis em quase toda a sua grande extensão, pois ainda há trechos que se ressentem de defeitos técnicos, que estão sendo corrigidos. Essa situação existe por dois motivos: primeiro porque, em muitos casos, são antigas rodovias, construídas quando ainda não havia automóvel; segundo, porque foram feitas pelas municipalidades, que não dispunham de técnicos especializados, nem de recursos que permitissem obras mais vultosas.

O aspecto comum destas estradas pode ser resumido da seguinte forma: plataforma estreita, variando entre 5 e 3 metros e impossibilitando, em muitos trechos, o cruzamento de dois veículos; raios de curvas muito pequenos, pela preocupação constante de acompanhar as irregularidades das encostas, contornando espigões e se desenvolvendo até ao fundo das grotas, para evitar grandes aterros e obras de arte dispendiosas; rampas variáveis, sem a preocupação de um limite máximo; absoluta falta de drenagens; as sargentas, os drenos e as valetas de proteção de cortes eram praticamente inexistentes nas estradas fluminenses até 1938; e finalmente pista sem revestimento de espécie alguma, nem mesmo o sílico-argiloso.

Em nossa excursão terei oportunidade de lhe mostrar algumas dessas estradas com semelhante apresentação. Tenho certeza, depois, de que o jornalista ficará com suas tinturasinhas de técnica rodoviária...

— Mas, acentuou bem o Dr. Saturnino Braga — é um consolo saber-se que felizmente também há vários trechos de estradas sem tal aspecto. E' melhor tomar nota, porque eles constituem, sem dúvida, informação interessante para sua reportagem:

a) todas as estradas federais que cortam o território fluminense;

b) a estrada Niterói-Friburgo — 120 kms.

c) a estrada Araruama-Cabo Frio — 36 kms.

d) a estrada Campos-Conselheiro Josino — 30 kms.

e) a estrada Ponte Nova-Valão do Barro — Macuco — 76 kms.

f) a estrada Cabral-Paracambi — 11 kms.

g) a estrada Ponte do Rocha-Vassouras — 12 kms.

h) a estrada S. Joaquim-Pirai — 6 kms.

i) a estrada Barra do Pirai-Valença — 36 kms.

Presentemente, de 1938 em diante, depois que o Governo do Estado resolveu ampliar os recursos, o aspecto da rede rodoviária fluminense mudou sensivelmente e muitos melhoramentos foram introduzidos, como cortes, alargamentos, colocação de revestimento sílico-argiloso, retificações, drenagens, conservação mecânica, substituição e reparo de obras de arte, regularização do leito, etc. Esses melhoramentos estão sendo executados em toda a rede a cargo do Estado.

Em cerca de dois anos as providências tomadas pela administração foram de tão grande alcance que a antiga situação, de só se trafegar nos meses secos, desapareceu.

Atualmente, pode-se viajar no Estado do Rio em qualquer época e em qualquer tempo, em todas as linhas principais, sem perigo de encontrar atoleiros intransponíveis. Apenas, em alguns ramais de menor importância ainda não se introduziram os melhoramentos possíveis. Os trabalhos, entretanto, prosseguem e dentro em breve toda a rede, sem exceção, oferecerá tráfego.

#### NOVAS CONDIÇÕES TÉCNICAS

E, assim prosseguiu o Dr. Saturnino Braga:

— A par desses benefícios gerais em toda a rede existente, que se enquadram nos trabalhos de conservação, o Governo do Estado do Rio aprovou novas condições técnicas, a serem obedecidas em todas as construções e que estão dando magníficos resultados. Também foram aprovadas as "Instruções Gerais relativas à aplicação do regime de empreitadas na execução de obras rodoviárias a cargo da Comissão de Estradas de Rodagem".

Com relação às novas condições técnicas, cumpre destacar os seguintes elementos:

- 1) Larguras de plataforma: 9,70 ms. para as estradas de primeira classe a 8,40 para os de segunda e terceira classe;
- 2) Raios mínimos: 50 ms. para as estradas de primeira classe a 30 metros para os de terceira;
- 3) Rampas máximas: 6% para os de primeira classe a 9% para os de terceira;
- 4) Cargas moveis para cálculo das obras de arte: adotar para as estradas de 1.<sup>a</sup> classe os correspondentes às estradas de 2.<sup>a</sup> classe alemãs.

Estas novas condições técnicas coincidem próximamente com o que vem sendo adotado pelos Governos dos Estados do Rio Grande do Sul e de S. Paulo e pelo Governo Federal. Seria de toda a vantagem para o país o estabelecimento de condições técnicas gerais, a serem adotadas e respeitadas em todo o território nacional, de acordo com as diversas classes de estradas.

Completando o programa de melhora dos traçados, o Governo do Estado já iniciou o revestimento asfáltico das estradas.

#### CONSTRUÇÃO DE NOVAS ESTRADAS

A partir de 1938, o Governo do Interventor Amaral Peixoto iniciou o empreendimento da construção de novas estradas, de acordo com o plano geral preestabelecido. Fo-



ram escolhidas inicialmente aquelas de maior necessidade para a economia do Estado.

#### OS TIPOS DE ESTRADA DO NOVO PLANO

O novo plano rodoviário do Estado compreende estradas de rodagem, que se podem grupar nos seguintes tipos:

- a) — Estradas tronco
- b) — Ligações rodoviárias
- c) — Estradas de turismo
- d) — Estradas secundárias.

#### ESTRADAS TRONCO

O Dr. Saturnino Braga assim se exprime às estradas-tronco:

— Partindo de Niterói tem-se a *Estrada Tronco Principal* (R.J. 1) que, em Iguá, dá origem à *Tronco Norte Fluminense* (R.J. 2) e à *Tronco de Campos* (R.J. 3).

Completam as linhas tronco as seguintes estradas federais:

- a) — Rio Petrópolis-União Indústria até Areal e Rio Baía;
- b) — União-Indústria a partir de Areal;
- c) — Rio-S. Paulo e estrada de Caxambú.

A última tronco estadual, *Estrada Tronco do Vale do Paraíba* (R.J. 4), impõe-se por uma necessidade econômica de inter-comunicação do Estado de São Paulo com grande extensão do Estado de Minas Gerais, sem obrigar a descida ao Distrito Federal e a subida de Petrópolis, além de atender às finalidades constantes da sua definição como tronco dentro do Estado. Trata-se, em última análise, duma estrada de caráter nacional que o Estado prefere no momento tomar a seu encargo, atendendo às reais vantagens advindas de sua construção.

A *Estrada Tronco Principal*, que é o coletor máximo do tráfego do sistema rodoviário fluminense, terá como origem o final da Alameda de S. Boaventura, no Fonseca, permitindo fácil acesso aos bairros de Niterói, como Barreto, Icaraí e Canto do Rio, sem interferência com a circulação local de veículos e, também, possibilitando, por motivos turísticos, atingir o Itaipú e Itaquatiara.

A *Estrada Tronco Norte-Fluminense* já é uma importante via de comunicação do Estado. Desde há muito foi delineada pelo Governo, com a construção de trechos diversos, mas não contínuos. Percorre, a partir de Iguá até Cachoeiras, terrenos planos e ondulados e daí em diante, montanhosos, servindo a Friburgo, Bom Jardim, Cordeiro, Macuco, S. Fidelis (externamente) e Itaperuna, na região norte, considerado seu segundo extremo.

A *Tronco de Campos*, iniciada a partir da cidade deste nome, denominada *Rodovia Ernani do Amaral Peixoto*, parte de Iguá, percorrendo terrenos ora ondulados, ora planos. Receberá a contribuição do tráfego destinado ao transporte da produção das regiões montanhosas ou planas vizinhas que formam um vasto "interland".

O seu traçado permite servir também Rio Bonito, Casemiro de Abreu, Rio Dourado, Fazenda dos 40, Patos, Elesbão e Ururá. Esta estrada, com a ligação de 1.<sup>a</sup> classe *Campos-Porto Limeira*, no rio Itabapoana (R.J. 9), permitirá fácil acesso à cidade de Vitória, de Niterói ou da Capital da República, através de terrenos ondulados ou planos, sem galgar altitudes superiores a cem metros. Esta última ligação terá como pontos obrigados: Travesão, Conselheiro Josino, Morro do Coco e Porto Limeira.

A *Estrada Tronco do Vale do Paraíba* deverá nascer em Barra Mansa (admitindo-se que a Estrada Nacional de Caxambú, que é o futuro "Caminho do Oeste", passe por esta cidade) a procurar Entre-Rios, na União e Indústria. Servirá a uma grande região pastoril, mas que aceleradamente vai se industrializando, como Barra Mansa, Volta Redonda, Pinheiros, Vargem Alegre, Barra do Piraí, Vassouras, Massambará, Andrade Pinto, Paraíba do Sul e Entre Rios, que são pontos obrigados da estrada em questão. Muito embora acompanhe o vale do rio Paraíba, sempre hospitaleiro e amplo, esta rodovia, atendendo à existência de ferrovias como a Central do Brasil e Rede Mineira de Viação, é forçada a percorrer, em parte, terrenos dobrados e montanhosos.

#### LIGAÇÕES DE PRIMEIRA CLASSE

Além destas estradas, com características de estradas da classe I, temos ainda as ligações de 1.<sup>a</sup> classe seguintes: *Litorânea de Macaé* (R.J. 5) e a de *Contorno da Baía de Guanabara* (R.J. 6).

A primeira destas rodovias tem origem no lugar denominado Fazendinha, percorre terrenos ondulados próximos à costa ou às lagoas costeiras, servindo às localidades de Maricá, Sampaio Corrêa, Araruama, Iguaba Grande, S. Pedro da Aldeia, Campos Novos, Barra de S. João e Macaé.

Além do seu aspecto econômico, esta estrada apresenta grande importância turística, principalmente a partir de Araruama, onde o Governo pretende instalar um hotel confortável.

A cidade de Cabo Frio, que fica à margem desta diretriz, terá a sua comunicação garantida pela rodovia da Classe I — Porto do Carro, S. Pedro da Aldeia (R.J. 10) ou Porto do Carro — Campos Novos (R.J. 11).

Saquarema, que também se encontra na mesma situação, terá a sua comunicação garantida pelo ramal de Bacaxá (R.J. 12).

A ligação de Nova Iguaçu (R.J. 13), um dos mais importantes centros citrícolas do Estado e já possuidor duma indústria apreciável, foi projetada, tendo como pontos respectivamente o km. 22 da *Rio-Petrópolis* e o km. 38 da *Rio-S. Paulo*.

A ligação de 1.<sup>a</sup> classe que se convencionou chamar *Ligação Litorânea de Angra dos Reis* (R.J. 14) tem a sua origem no Km. 42 da estrada Rio-S. Paulo, servirá às localidades de Itaguaí, Itacurussá, Mangaratiba e vai alcançar Angra dos Reis, transpondo a garganta das Três Orelhas.

A comunicação entre a estrada federal União e Indústria com a *Tronco Norte Fluminense* se faz a partir de Terezópolis pela ligação de 1.<sup>a</sup> classe Terezópolis-Fri-



burgo (R.J. 15). É uma estrada muito interessante do ponto de vista turístico, porque percorre o dorso da Serra do Mar entre aquelas duas cidades serranas, e do ponto de vista econômico, porque servirá a uma vasta zona capaz duma pecuária adiantada e de uma agricultura cujos produtos facilmente serão encaminhados ao Distrito Federal.

Para Angra dos Reis (R.J. 16) — há uma segunda ligação de primeira classe, que parte da estrada Rio-S. Paulo, no Km. 109, e vai ter áquele futuro porto fluminense, servindo a cidade de Rio Claro e as localidades de S. José do Parado, Pedra Branca e Jurumirim.

Como ligações de 1.<sup>a</sup> classe afluentes da *Estrada Tronco do Vale do Paraíba* provenientes da E.R.F. Rio-S. Paulo podemos citar:

a) — a que tem origem no Km. 52 desta estrada nacional, vai a Belem, Paes Leme, Bomfim, galga a serra para atingir Governador Portela, Miguel Pereira, Arcozelos e Avelar (R.J. 17);

b) — a que tem origem no Km. 81 daquela estrada federal vai a Piraí e Barra do Piraí, acompanhando sensivelmente, na maior parte, o vale deste rio (R.J. 18);

c) — a que tem origem no Km. 117 da mesma estrada e vai à Barra Mansa, acompanhando aproximadamente o vale do rio deste nome. É a ligação de 1.<sup>a</sup> classe que mereceu o nome de *Rodovia Getúlio Vargas*, (R.J. 19). Com a ligação de Angra dos Reis, completará o caminho mais conveniente entre Barra Mansa ou Volta Redonda e o porto fluminense de Angra dos Reis;

d) — a que desce de Porto das Flores, nas divisas com o Estado de Minas Gerais, passa por Valença e alcança Barra do Piraí (R.J. 20).

A ligação de 1.<sup>a</sup> classe (R.J. 21), que desce de Passa Vinte e demanda Floriano, representa mais uma contribuição do Vale do Paraíba, pois que a estrada de Caxambú, no trecho entre Engenheiro Passos e Floriano, não é mais do que a continuação da linha tronco estadual.

Estabelecendo a comunicação mais conveniente entre a *União e Indústria* e a *Rio-Baía* foi projetada a ligação de 1.<sup>a</sup> classe *Moura Brasil-Bem Posta* (R.J. 22).

Entre a *Tronco Norte Fluminense* e a *Rio-Baía* faz-se necessária uma ligação de 1.<sup>a</sup> classe (R.J. 23) compreendida entre Friburgo e Porto Novo do Cunha, servindo também a Sumidouro. Só os dois primeiros centros citados bastam como justificativa da escolha.

Uma estrada muito interessante e que no plano geral do Estado figura como uma ligação de 1.<sup>a</sup> classe é a que estabelece a comunicação entre Itapoana, na divisa do Estado do Espírito Santo, e Pirapetinga no de Minas Gerais, servindo às cidades de Pádua, S. João de Ubá e Itaperuna (indiretamente). Este traçado permite a ligação de Porto Novo do Cunha, na *Rio-Baía*, à Vitória, no E. do Espírito Santo (R.J. 24), se for feito o trecho dentro do Estado de Minas Gerais. Por se tratar, no seu conjunto, duma estrada federal, foi objeto do interesse expresso dos governos dos Estados limítrofes junto aos poderes competentes.

Uma das comunicações entre as *Tronco Norte Fluminense* e as de Campos faz-se através da ligação de 1.<sup>a</sup>

classe que, partindo de Macuco, vai a Elesbão (R.J. 26), servindo a Visconde do Imbé, Trajano de Moraes, Dr. Loreti e Barra do Imbé.

Outra ligação afluente da *Norte Fluminense* é a que serve a Itaocara e chega a Santo Antonio de Pádua (R.J. 27) depois de cruzar a ligação de Pirapetinga (R.J. 24).

De S. Fidelis foram projetadas duas ligações de 1.<sup>a</sup> classe, que se estendem pelo vale do Paraíba: uma com destino a Itaocara (R.J. 28), onde uma parte é comum com a *Norte Fluminense*, e outra com destino a Campos (R.J. 29), passando por Pedra Alecrim.

Acompanhando o vale do Muriaé, foi estabelecida a comunicação entre Itaperuna e Campos (Ligação de 1.<sup>a</sup> classe) (R.J. 30) por onde poderá, com grande economia, ser encaminhada a produção cafeeira do Norte para Campos.

Entre a cidade de Campos e o seu futuro porto de mar, muito provavelmente em S. João da Barra, foi projetada também uma ligação de 1.<sup>a</sup> classe (R.J. 31).

#### LIGAÇÃO DE BELEM A MIGUEL PEREIRA

Está sendo feita a ligação de Belem, estação da Central do Brasil, por meio de uma estrada a Miguel Pereira, nos moldes das de classe I. Já se acham prontos 14 kms. entre Belem e Paes Leme.

#### ESTRADA PARA MANGARATIBA

Com os serviços do Departamento Nacional de Obras de Saneamento, em boa hora impulsionados, novas regiões veem ressurgindo. Fazia-se necessário restabelecer as comunicações da rede do Estado com Itaguaí, Itacurussá, Mangaratiba e, num futuro mais distante, até Angra dos Reis (Ligação Litorânea de Angra dos Reis). O Governo empreitou os serviços até Mangaratiba, já estando prontos 25 kms., sendo 21 a partir da estrada Rio-S. Paulo e 4 a partir de Mangaratiba.

#### RIO-NITERÓI

A velha cidade de Magé (cidade de antigo prestígio e hoje com alguma importância industrial) vai devendo ao saneamento o progresso agrícola em ressurgimento. A sua comunicação com o Distrito Federal se fazia por uma sinuosa estrada, cheia de passagens de nível perigosíssimas, e, com Niterói, era diretamente impossível. O Governo determinou o início da sua construção no seu trecho entre Magé e Manilha (*Estrada Tronco Principal*) na região onde se fazia necessário ao mesmo tempo um penoso trabalho de drenagem com máquinas próprias. Apesar das dificuldades, já se acham concluídos 16 quilômetros, só faltando 5, entre Manilha e Magé. De Magé para o Rio aproveita-se a *Rio-Petrópolis*.

#### SERRA DE FRIBURGO

A *Estrada Tronco Norte Fluminense*, entre Cachoeiras e Muri, na extensão de 35 kms. foi inaugurada em 1939. Essa estrada apresentava, antigamente, condições



deficientes de tráfego. Agora, não. Recebeu novo revestimento e drenagem. Vai ser alargada.

BARRA MANSA — ESTRADA DE RODAGEM RIO-S. PAULO —  
RODOVIA GETULIO VARGAS

Já foi inaugurada essa estrada, que liga a cidade de Barra Mansa à estrada de rodagem Rio-S. Paulo. Essa ligação tem 18 quilômetros de comprimento, atravessando terreno acidentado, onde corre o rio Barra Mansa. Apesar da topografia desfavorável, suas condições técnicas são boas, apresentando a largura de 8,40 na plataforma. Existia uma antiga ligação entre os mesmos pontos, que não satisfazia absolutamente às necessidades de zona.

Aliás, acrescentou o Dr. Saturnino Braga, o projeto da nova estrada foi lançado sem a preocupação de aproveitar o leito antigo, defeituoso.

O seu custo médio por quilômetro, apesar das condições desvantajosas da topografia e da geologia — muita rocha — não excede de 130:000\$000, inclusive desapropriações.

Dada essa exposição pelo Dr. Saturnino Braga, resolvemos colher mais informes sobre as estradas a que ele se referiu, de forma a permitir ao nosso leitor inteirar-se do andamento dos serviços já executados.

Depois, então, na segunda parte desta reportagem, voltaremos a tratar dessas mesmas estradas, conforme o que observamos pessoalmente em excursão. Esse esclarecimento se torna necessário para que não se pense, à primeira vista, que estamos repetindo informações já dadas.

ANGRA DOS REIS — RIO CLARO — ESTRADA DE RODAGEM  
RIO-SÃO PAULO

Essa nova estrada liga o porto de Angra dos Reis à estrada de rodagem *Rio-São Paulo*. Contribuirá muito para o desenvolvimento do porto de Angra dos Reis, concorrendo ainda para incrementar o progresso do município de Rio Claro, por ela atravessado.

A sua extensão total é de 76 kms. cortando terreno de topografia muito acidentada, mesmo quando, após descer a Serra do Mar, se aproxima de Angra. Partindo do km. 109 da Rio-São Paulo, dirige-se para a sede do município de Rio Claro, que tangencia, seguindo para o distrito de Santo Antonio do Capivarí e depois para a Garganta dos Coutinhos. Após descer a Serra do Mar, passa por Pedra Branca, Jurumirim e, contornando a baía de Angra, alcança o porto do mesmo nome.

Esta estrada será o mais curto caminho entre Volta Redonda — o futuro centro siderúrgico do país — e o porto de Angra dos Reis. Sua extensão é de 76 kms.

E' a estrada de custo quilométrico mais alto que o Estado está executando. Suas condições técnicas são idênticas às da rodovia *Getulio Vargas*.

MAGÉ — ITAMBÍ — MANILHA

E' talvez a estrada de maior repercussão econômica que o Estado do Rio está construindo. Ligará Niterói ao

Rio de Janeiro, contornando a baía de Guanabara. Foi julgada estratégica pelo Estado Maior do Exército e permitirá que os produtos vindos do interior do norte do Estado alcancem a capital da República sem a travessia, por água, de baía. Vai ligar-se, em Magé, com a estrada existente, que comunica este município com a *Rio-Petrópolis*. Após sua conclusão o Governo fluminense pretende reconstruir inteiramente a rodovia de Magé, que não oferece boas condições técnicas, estando em flagrante desacordo com a nova estrada em construção. A distância de Magé a Manilha é de 21 kms., dos quais cerca de 15 através de terrenos embrejados e ainda não saneados.

Em virtude dessa situação, o andamento dos serviços tem sido um pouco lento.

A largura da plataforma é 9,70 ms. e as demais condições muito boas, dentro das estabelecidas para estradas de primeira classe em terrenos planos. Seu custo total está orçado em 1.400:000\$000, tendo grandes pontes sobre os rios Macacú e Guapi, com vãos superiores a 70 metros e terrenos péssimos para fundações. No custo de 1.400:000\$000 não se acham incluídas essas duas pontes.

A futura reconstrução da estrada de Magé ao km. 33 da *Rio-Petrópolis* terá 30 quilômetros de comprimento, desenvolvendo-se também inteiramente em região plana.

Por outro lado, Manilha se acha no km. 11, da estrada de Alcantara a Itaboraí, cujo revestimento asfáltico já foi iniciado.

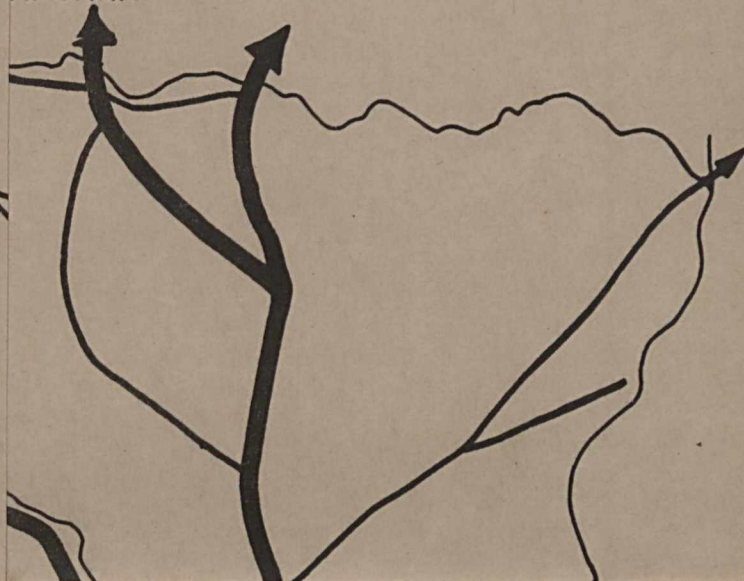
MARICÁ — SAMPAIO CORREA — BACAXÁ  
— ARARUAMA

Está no programa do Governo do Estado do Rio o desenvolvimento do turismo em torno da lagoa de Araruama, que oferece, além de clima agradável, um magnífico panorama aos viajantes. Trata-se realmente de região privilegiada, situada nas visinhanças do oceano, prestando-se para praia de banho e simultaneamente para o desenvolvimento de esportes aquáticos. Além disso, existe ali, perfeitamente montada, a indústria do sal, que representa uma das riquezas do Estado. Ao longo da lagôa já há, em condições aceitáveis, uma estrada que liga Araruama a Cabo-Frio, passando por Iguaba Grande, S. Pedro d'Aldeia e Porto do Carro, com uma extensão total de 36 kms. Por outro lado, Maricá está ligada a Niterói por uma rodovia de 38 kms., que embora necessite modificações para se enquadrar nas novas condições técnicas aprovadas pelo Governo oferece trânsito, mesmo com inclemência do tempo. Aliás, está no programa a transformação futura desta estrada, de modo a se ajustar às atuais especificações. Restava o trecho compreendido entre Maricá e Araruama para que se pudesse estabelecer uma ligação contínua, ao longo do litoral, entre Cabo-Frio e Niterói. A região atravessada é plana, na sua maioria, havendo, entretanto, um trecho de serra, depois de Manoel Ribeiro, para galgar a garganta da serra de Mato-Grosso. As condições técnicas são comparáveis às da estrada *Magé-Manilha*, exceto no trecho da serra, onde são idênticas às da rodovia *Getulio Vargas*.



# ADO DO ESPIRITO SANTO

US  
APOANA



G

PTABORAI



E

MARICÁ

## LEGENDA

|  |                        |
|--|------------------------|
|  | E. R. FEDERAIS         |
|  | E. R. TRONCO PRINCIPAL |
|  | E. R. TRONCO           |
|  | LIGAÇÕES DE 1ª CLASSE  |
|  | LIGAÇÕES DE 2ª CLASSE  |

Jortiz  
Des.







## NITERÓI — CAMPOS

Campos, o município mais rico do Estado do Rio, não se achava ligado a Niterói senão por um trajeto muito longo e dispendioso, passando por S. Fidelis, Cordeiro e Friburgo. Impunha-se outra ligação muito mais curta e econômica, atravessando a zona baixa ao pé da Serra do Mar.

O itinerário desta estrada, que terá 290 kms. de extensão, é este: Niterói, Alcântara, Itaboraí, Rio Bonito, Porto de Bananeiras, Casemiro de Abreu, Rocha Leão, Porto de Ibirirí, Fazenda dos Quarenta, Patos, Elesbão, Ururá e Campos. Aproveita no seu trajeto, 60 kms. da estrada já existente, entre Niterói e Rio Bonito. Atravessa, no seu percurso, os municípios de S. Gonçalo, Itaboraí, Rio Bonito, Capivari, Casemiro de Abreu e Macaé. Constitue uma das grandes realizações do Governo Amaral Peixoto.

A sua construção iniciou-se de Campos para Niterói, porque, uma vez alcançado o município de Macaé — e que já alcançou — estabelece-se uma ligação provisória da grande cidade fluminense com a capital do Estado através de Macaé, Casemirana, S. Pedro d'Aldeia, Arauama, Rio Bonito e Itaboraí, com um percurso de 340 kms.

## CONSTRUÇÕES DIVERSAS

Alem das estradas acima enumeradas, muitos melhoramentos veem sendo sistematicamente introduzidos na rede existente. Esses melhoramentos consistem, de um modo geral, em alargamentos, retificações, drenagens e revestimento sílico-argiloso, com ou sem base de macadame.

Dentre as atuais estradas em tráfego teem merecido maior atenção e cuidado as seguintes:

a) *Estrada Tronco Norte Fluminense*, que, partindo de Niterói, passa por Itaboraí, Japuíba, Cachoeiras, Friburgo, Bom Jardim, Monnerat, Cordeiro, Macuco, Valão do Barro Jaguarembé, Ponte Nova, S. Fidelis, S. João do Paraíso, Ponte de Ferro e Itaperuna, com uma extensão de 366 kms.

b) *Estrada Tronco Sul Fluminense*, que, partindo de Cabral, no km. 58 da Rio-S. Paulo, segue por Paracambi, Paulo de Frontin, Mendes, Ponte do Rocha, Barra do Pirai, Vargem Alegre, Pinheiro e Barra Mansa, com uma extensão total de 96 kms.

c) Teresópolis-Friburgo, com 93 kms.

d) Carmo-Porto Novo do Cunha, com 18 kms.

e) Cantagalo-Cordeiro, com 7 kms.

f) Macuco-Manoel de Moraes, Trajano de Moraes-Glicério, com 66 kms.

g) Jaguarimbé — Itaocara — Pádua — Miracema — Palmas, com 58 kms.

h) Campos-Conselheiro Josino, com 30 kms.

i) Campos-S. João da Barra, com 46 kms.

j) Ponte do Rocha-Vassouras, com 12 kms.

k) Paraíba do Sul-Entre Rios, com 13 kms.

l) Barra do Pirai-Valença, com 36 kms.

m) Magé-Estrada de rodagem Rio Petrópolis, com 30 kms.

n) Porto do Carro-Casemirana-Macaé, com 72 kms.

o) S. Joaquim-Pirai-Pinheiro, com 28 kms.

p) Rezende-Riachuelo, com 25 kms.

## A REDE RODOVIÁRIA ATÉ 1939

O Dr. Saturnino Braga, depois de nos ditar o que ficou escrito linhas atrás sobre as novas condições técnicas das estradas fluminenses e o programa de sua construção, assim prosseguiu:

— Os primeiros cuidados do Governo do comandante Ernani do Amaral Peixoto, ao abordar a importante questão do rodoviarismo fluminense, foram no sentido de modificar as condições das estradas existentes. O Estado possui sob suas vistas cerca de 2.500 kms. de estradas que, infelizmente, durante os quatro meses de dezembro a março, tornavam-se, em sua grande maioria, intransitáveis, mesmo para caminhões munidos de correntes. Não era possível, durante o verão, dar saída por estradas de rodagem aos produtos do interior, por causa dos imensos atoleiros. Aqueles que se aventuravam a transpor os obstáculos e que, após muitos esforços, conseguiam seus objetivos, desanimavam da próxima viagem, em virtude do dispêndio de tempo e dos riscos que corriam. Ninguém pensava em estabelecer linhas de ônibus ou empresas de transporte.

A serra de Friburgo, chave de todo o norte fluminense, e o trecho Paracambi — estrada federal Rio-São Paulo, chave dos principais municípios do sul, transformavam-se em imensos lodaçais.

O interventor Amaral Peixoto e o secretário da Viação, major Helio de Macedo Soares e Silva, providenciaram os meios e recursos para que a Comissão de Estradas de Rodagem, criada por decreto de 29 de janeiro de 1939, acabasse com essa situação, imensamente prejudicial à economia do Estado.

Em dois anos e meio de trabalhos contínuos, que constaram principalmente de drenagem em grande escala, revestimentos sílico-argilosos nos trechos que mais sofriam com as águas; reconstrução de pontilhões e aplicação de aparelhagem mecânica de conservação, foi possível mudar a situação da rede rodoviária fluminense.

Hoje se viaja de Niterói a Miracema, a S. Fidelis, a Cabo-Frio e a Campos, e do Rio de Janeiro a Vassouras, a Barra do Pirai, a Valença e a Barra Mansa, em qualquer época do ano. Naturalmente que, com chuva, a viagem é mais penosa e demorada, como acontece em qualquer estrada de terra que tenha um tráfego relativamente intenso. Entretanto, chega-se sempre ao destino sem grandes atropelos e embaraços.

## A TAXA SOBRE COMBUSTÍVEIS

E o Dr. Saturnino Braga frisou bem:

— A repercussão de semelhante metamorfose foi grande e imediata: a taxa sobre combustíveis, diretamente



proporcional ao consumo e, portanto, do tráfego foi de 1.949:976\$000 em 1938; passou a 3.403:002\$300 em 1939; subindo a 3.954:456\$100 em 1940, e em 1941 atingiu a 6.013:609\$700.

Esses valores não traduzem bem o consumo de combustível no Estado do Rio porque grande é o número de carros que se abastecem no Distrito Federal de gasolina antes de subir a serra de Petrópolis, em demanda de outras localidades fluminenses.

Mas não é só o aumento da receita consequente da taxa sobre combustíveis que reflete a repercussão da referida metamorfose. O aumento da receita do imposto de transmissão "inter-vivos" foi muito apreciável nestes últimos anos, sem que houvesse majoração dese imposto.

#### PRIMEIROS E GRANDES RESULTADOS DA MELHORIA DAS ESTRADAS

Várias empresas de transporte de cargas em caminhões se organizaram em Friburgo, Pádua, Miracema, S. Fidelis, Duas Barras, Cabo-Frio, Valença, Barra Mansa, Rezende, etc. A aquisição de propriedades no Estado do Rio aumentou consideravelmente. O progresso da economia fluminense é, aliás, conhecido de todos e, indiscutivelmente, um dos principais fatores reside na maior facilidade dos transportes.

#### OS MELHORAMENTOS CONTINUAM SEMPRE

Os melhoramentos da rede existente continuam sempre e não poderão finalizar em breve tempo, porque representam uma árdua tarefa. Estradas estreitas, mal permitindo a passagem de dois veículos, com rampas pesadas e raios diminutos, não se transformam rapidamente em estradas razoáveis. Em muitos casos, elas não necessitam de um melhoramento ou reconstrução, mas sim de uma substituição total.

Contudo, considerando a precedência dos trabalhos pelos valores do progresso do tráfego e importância econômica da região servida, muito já se fez, embora mais ainda se tenha que fazer.

#### DESPESAS DO GOVERNO FLUMINENSE COM A ABERTURA E CONSERVAÇÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Publicamos em seguida as despesas do Governo fluminense com a abertura e conservação de estradas de rodagem, conforme plano previamente traçado:

1939

|                    |       |               |               |
|--------------------|-------|---------------|---------------|
| Verba orçamentária | ..... | 11.439:983\$0 |               |
| Créditos especiais | ..... | 1.044:200\$0  | 12.484:183\$0 |

1940

|                    |       |               |               |
|--------------------|-------|---------------|---------------|
| Verba orçamentária | ..... | 12.196:700\$0 |               |
| Créditos especiais | ..... | 31.546:309\$7 | 43.743:009\$7 |

1941

|                    |       |              |              |
|--------------------|-------|--------------|--------------|
| Verba orçamentária | ..... | 6.760:600\$0 |              |
| Créditos especiais | ..... | 1.537:217\$5 | 8.297:817\$5 |

1942

|                    |       |               |               |
|--------------------|-------|---------------|---------------|
| Verba orçamentária | ..... | 37.160:600\$0 | 37.160:600\$0 |
|--------------------|-------|---------------|---------------|

Não há como extranhar ter sido dado em 1941 apenas o crédito de 8.297:817\$5, porque nos créditos especiais, abertos no segundo semestre de 1940, no montante de 31.546:309\$7, houve grandes saldos, que ficaram revigorados para 1941 e, daí não se poder considerá-los como abertos, neste último exercício.

— E quanto se gastava nas administrações anteriores à do comandante Amaral Peixoto? Perguntamos.

— Em 1937 a despesa era apenas de 2 mil contos. Mas em 1938, início do atual Governo, subiu logo a 7 mil.

#### DEVE-SE PENSAR NO FUTURO PRÓXIMO

Depois de nos haver fornecido os dados orçamentários acima, passou o Dr. Saturnino Braga a falar novamente, e com maiores detalhes, das características técnicas das estradas estaduais do novo plano. Acharmos conveniente só fixar no papel, no momento em que nos falava, aquilo que está mais de acordo com as normas que devem ser seguidas numa reportagem.

E é essa precisamente a função do reporter, que precisa sempre ter em vista o que pode interessar o leitor indiferente a certos detalhes técnicos e científicos, acessíveis apenas aos estudiosos da matéria. E é por isso que aqui, nestas páginas, ninguém encontrará fórmulas algébricas complicadas, em que o x, o y e o z só servem para atrapalhar a gente...

Que bom seria se homens como o nosso prezado amigo Dr. Jurandyr Pires Ferreira pudessem trocar por miúdo o que sabem, arranjando processo simples e fácil de nos desbastar a ignorância sobre um mundo de coisas interessantes, mas — é claro — sem falar em x, y ou z...

Passamos recentemente pela tortura de ver um mundo dessas letrinhas trepadas e ao lado de sinais planos e retorcidos, quando recebemos do Dr. Jurandyr Pires o seu "Tratado de Mecânica Econômica — Transportes", com amável dedicatória. Não passamos do prefácio e da introdução. — Os capítulos "Classificação das Resistências", "Resistência de Custo", "Variação da Resistência com o aproveitamento", "Variação de Resistência com a Intensidade do Tráfego e Comprimento do Condutor", etc. etc. até hoje constituem para nós tremendo cipoal que, francamente, nem pensamos em desbravar...

Mas, continuemos a conversar com o simpático Dr. Saturnino Braga, que assim nos expôs outras faces do novo plano rodoviário fluminense:



— Após o programa de melhoramentos e conservação da rede existente, o Governo do Estado do Rio voltou suas vistas para a elaboração de um plano rodoviário.

O primeiro passo nesse sentido foi a uniformidade de padrão e classificação das vias, conforme as respectivas importâncias. Logo de início o Estado resolveu acabar com a execução de estradas acanhadas, embora gastando um pouco mais, mas visando sempre executar obra duradoura, que pudesse receber desde logo um calçamento da pista de classe superior, sem necessidade de melhoramentos posteriores no traçado. Num estudo comparativo fácil é verificar-se que as estradas fluminenses de primeira classe possuem um padrão superior ao das federais atualmente em execução. Não se pense com isto que houve a intenção de construir obras suntuárias. Ao contrário, procurou-se o mais possível comprimir as despesas e, ao lado das estradas americanas ou argentinas, as do Estado do Rio são bem modestas.

Entretanto, é forçoso exigir que uma estrada permita um tráfego econômico e seguro, de modo que o transporte não fique inutilmente sobrecarregado. A rodovia que não desempenha o papel para o qual foi determinada a sua construção torna-se um onus inútil. Sobretudo nos países novos, onde as possibilidades de surtos econômicos são surpreendentes, nenhuma estrada deve ser construída sem que se medite sobre as circunstâncias presentes e de um futuro próximo.

Nada como um exemplo: dentro do próprio território fluminense, o Governo Federal construiu, há pouco mais de dez anos, o trecho da *Rio-S. Paulo* entre Pouso Seco e Campo Grande. Apesar das suas características técnicas serem consideradas na época como ótimas, hoje em dia tal estrada é quase imprópria, havendo absoluta necessidade de melhorá-la. Aliás, os técnicos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem cogitam, presentemente, deste problema, chegando mesmo a escolher, em muitos trechos, diretrizes diferentes.

As despesas de ampliação feitas durante a construção são menores que as futuras, a título de melhoramentos. E' preciso, por conseguinte, muita prudência na aplicação do princípio de "construção progressiva", principalmente quando se trata de regiões já desbravadas que só permanecem inativas por falta de transporte.

E' mesmo aconselhável que até nas estradas municipais sejam respeitadas as características técnicas fundamentais — que definem o traçado em planta — para que, quando fossem alargadas e melhoradas, pudessem ser aproveitados todos os serviços feitos.

#### O SURTO RODOVIÁRIO NO PAÍS

No Brasil as administrações custaram a preocupar-se com estradas de rodagem. Sempre se reconheceu e se frisou a necessidade de facilitar os transportes entre nós, mas quase nada se fez. As verbas eram ridículas, as organizações inexistentes e até o próprio Governo Federal não possuía uma repartição incumbida de cuidar do problema rodoviário brasileiro.

Explica-se desta forma o atraso em que nos encontramos neste setor, se compararmos a nossa situação com outros países.

Para não citar a América do Norte, nação muito mais adiantada e de recursos infinitamente superiores, bastará olhar a Argentina. O que os argentinos possuem em trabalhos executados e em organização rodoviária supera de muito a ação do Brasil. E não se diga que foi culpa dos técnicos. Absolutamente. Seria grande injustiça para com a engenharia brasileira, que tem realizado obras dignas de figurar ao lado dos grandes empreendimentos de países mais poderosos. Nos demais ramos da engenharia, como hidráulica, saneamento, pontes, estradas de ferro, eletricidade e portos, nada ficamos devendo aos argentinos. Como se vê, seríamos capazes de ter solucionado o problema rodoviário, se acaso os nossos administradores o tivessem querido.

Felizmente, verifica-se nestes últimos anos um movimento geral a favor das rodovias.

O noticiário dos jornais já é apreciável, os administradores se movimentam e se esforçam para ampliar os meios de transporte, os resultados obtidos entusiasma, o tráfego aumenta, as terras valorizam-se, o intercâmbio é maior. O Brasil, embora tardiamente, tenta resolver este magno problema.

#### É PRECISO ESTABELECEER UM PLANO RODOVIÁRIO PARA TODO O PAÍS

E o Dr. Saturnino Braga acrescenta:

— E' preciso organizar um plano rodoviário para todo o país; fixar condições técnicas para que todas as rodovias se apresentem com o mesmo padrão, de acordo com sua importância; estabelecer as cargas que todas as obras de arte deverão suportar; prever a execução sistemática do plano, de modo que cada departamento estadual execute a sua parte; recomendar o emprego da aparelhagem mecânica; manter laboratórios eficientes; garantir um funcionamento que não corra o risco de sofrer solução de continuidade e que atenda às necessidades; obter autonomia não só para a repartição central orientadora, como para as estaduais executoras.

Espero que essa transformação venha em breve e, quanto mais cedo, melhor. À proporção que for sendo retardada, tanto mais ingente será o esforço inicial para corrigir uma evolução anormal.

#### É BOA A SITUAÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O Estado do Rio de Janeiro, pela organização que já mantém em seus serviços de estradas de rodagem, não apresentará grandes dificuldades à sua incorporação em um Departamento Autônomo Nacional. O estudo de seu plano rodoviário já está concluído e sendo posto em execução, como vimos, obtendo-se desta forma um caminho seguro a trilhar, sem perigo de despesas inúteis e pouco produtivas. A Comissão de Estradas de Rodagem já dispõe de laboratório para estudo de estabilização de solos. As construções já são feitas com a utilização de aparelhagem mecânica especializada, por contratos feitos com empreiteiros habilitados. Na conservação da rede existente já trabalham "auto-patrolls", plainas e "roadmanteiners". Os revestimentos sílico-argilosos estão sendo empregados



em larga escala e iniciado processo adequado de revestimento superficial asfáltico.

E o Dr. Saturnino Braga assim concluiu suas observações.

— Em todos os países do mundo, onde as rodovias são cuidadas com a atenção necessária, como os Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, Itália, Argentina, África do Sul, etc., técnicos e administradores desses países chegaram a uma conclusão definitiva, que atualmente não merece mais ser discutida: para a realização, conservação e melhoramentos de um plano rodoviário qualquer é indispensável a autonomia técnica e financeira da repartição incumbida de realizá-los.

#### O APARELHAMENTO DA COMISSÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Para desempenho da tarefa que lhe cabe a Comissão de Estradas de Rodagem instalou no Estado 5 Residências, que são chefiadas pelos engenheiros Breno de Abreu Sodré (1.<sup>a</sup>); Altamiro Tibiriçá Dias (2.<sup>a</sup>); João de Moraes Martins Filho (3.<sup>a</sup>); Mario Gomes (4.<sup>a</sup>) e Alcindo Cruz Marini (5.<sup>a</sup>), que fiscalizam os trabalhos de construção, enfeixando em suas mãos todos os serviços de estradas de rodagem em suas zonas.

Alem das residências, a organização da Comissão compreende duas divisões, a Técnica e a de Construção e Conservação, chefiadas, respectivamente pelos engenheiros Edmundo Regis Bittencourt e Manoel Pacheco de Carvalho.

A Comissão dispõe de 8 automóveis, dos quais só 2 estão em tráfego; 13 caminhonetes; 95 caminhões; 18 tratores e "road-builders"; 12 "auto-patrolls", 6 plainas e 8 britadores.

#### AGORA HÁ CONFIANÇA

Mas a serviço das construções há ainda a maquinária dos empreiteiros, pois a Comissão só aceita os serviços daqueles que se acham devidamente aparelhados. Ao Estado não convinha, de forma alguma, inverter grandes quantias na aquisição de todos os aparelhos mecânicos necessários aos serviços. E, assim, os proprietários dos mesmos têm ainda o encargo da conservação, a que, naturalmente, dispensam natural cuidado, afim de evitar prejuízos... E' verdade que esses empreiteiros, gastando logo de início centenas de contos na aquisição das máquinas com que vão trabalhar, têm assegurado em compensação tal volume de obras a executar, que lhes permite lucro compensador e capaz de suportar as despesas de pagamento das compras feitas. A princípio o Dr. Saturnino Braga, que inaugurou entre nós, pela primeira vez, esse sistema de empreitada, lutou com certa dificuldade. Os homens das empreitadas não gostaram muito e, até certo ponto, com razão. Não sabiam se de fato lhes seria assegurado o tal volume de obras prometido.

Como se vê, o regime da desconfiança entravava de fato as coisas no Estado do Rio. Restinhos do tempo da politicagem... A falta de confiança na administração era, como se vê, um fato! Mas o Dr. Saturnino Braga fincou pé, considerando bem que só convinha dar empreitada a

quem tivesse maquinária. E, afinal, um dia surgiu o primeiro candidato ao serviço das estradas e se dispôs a gastar logo de início 600:000\$0 em máquinas. E os outros perderam afinal o medo e também se apresentaram. E até hoje ninguém teve prejuízo e todos estão satisfeitos!

#### NOSSA VIAGEM A CAMPOS

Nesta altura, depois das notas colhidas na sede da Comissão de Estradas de Rodagem em Niterói, que compõem grande parte desta reportagem, o nosso paciente leitor já deve estar esquecido do que, logo de início, lhe prometemos. Estabelecemos no plano deste trabalho uma excursão ao interior fluminense, afim de colhermos impressões, de forma objetiva, das realizações do Governo Amaral Peixoto no que diz respeito a estradas de rodagem.

Em automóvel partimos de Niterói às 8 horas da manhã de 16 de setembro último, em companhia do Dr. Saturnino Braga e do fotógrafo M. de los Rios.

Tomamos a velha estrada de Niterói a Maricá. Traçado antigo e conservação boa. Toda a zona muito povoada. De vez em quando, cavalos magros carregando carvão e ainda com o contrapeso do próprio condutor, sempre um rapazelho, encarapitado à frente das cangalhas.

Se La Fontaine visse isso, modificaria um pouco aquela fábula do moleiro e o burro...

De los Rios revela, sem sentir, pendores para economista, ao ver o primeiro carregamento de carvão:

— Aí vem ouro, Dr. Saturnino.

E apontou para o cavalo tristonho a carregar sacos de carvão.

Passa um ônibus com este nome "Tribobó".

Mais adiante o fotógrafo-economista nos faz outra revelação. Agora, é o cooperativismo do transporte:

— Parece um coradouro de roupa, mas não é. O pessoal põe naquele girão cestos grandes de verdura. À tarde passa um caminhão, que os vai apanhando para levar para o mercado de Niterói.

E os giras vão surgindo e sempre ao lado de uma vendinha.

Como é interessante uma vendinha de beira de estrada! À frente quase sempre um telheiro velho suportado por traves, à guisa de colunas.

E o cheirinho que tem essas vendinhas?

Característico. Os caipiras fazem da porta dessas vendinhas o seu clube, e cuspinham e cuspinham, olhando tudo com uma tristeza, que eles nem sabem que é tristeza.

Inohan.

O automóvel atravessa o leito da Estrada de Ferro Maricá. Lembramo-nos do da antiga Oeste de Minas, em Barra Mansa. Muito pobre a sua linha.

O Dr. Saturnino Braga chama-nos a atenção para a estrada tortuosa de rodagem em que nos achávamos, numa comprovação do que nos havia dito no escritório, quanto à falta de técnica de que se ressentem as velhas rodovias fluminenses:



— Como você vê, estamos atravessando uma planície e por que fizeram tantas curvas sem necessidade?

Ao longe reponta uma igrejainha, graciosa e risonha. Godofredo, o "chauffeur", nos diz:

— S. José de Imbassai.

Que fosse S. José, apenas, estava certo. Mas esse Imbassai nos pareceu arrevesado demais para igreja tão modesta — coitada! — que nem sabe que lhe deram esse nome pomposo.

Afinal, Maricá!

Cidade triste. Informaram-nos que está ressurgindo. Aachamos forte o verbo. Numa praça o busto do conselheiro Macedo Soares.

Vimos o prefeito local fiscalizando a colocação de meios fios, perto da igreja de N.S. do Amparo.

Os nossos administradores gostam muito de assentar meios fios. Sinal de grande, de imenso progresso...

O Dr. Saturnino nos dá a segunda lição de rodoviário:

— Estamos num ramal da *Estrada Litorânea*. Sim, porque, como já lhes disse, as grandes rodovias não precisam passar pelos centros urbanos. Devem evitá-los afim de que não haja interferência de tráfego. Sendo assim, es-

tabelecemos sempre uma pequena estrada de ligação para a entrada e outra a saída.

Lógico. Perfeito.

No fim de tal ramal, esbarramos com o primeiro marco da *Estrada Litorânea*, que vai botar lá em Macaé.

Tiramos uma fotografia desse marco. Acha-se situado no entroncamento da estrada que vai para Venda das Pedras, estação do ramal férreo da Leopoldina para Campos.

Agora o nosso automovel deslisa pela nova *Estrada Litorânea*, que está sendo aproveitada para a viagem a Campos, enquanto não fica inteiramente pronta a *Rodovia Ernani do Amaral Peixoto*, cuja construção começou de Campos para cá e que já alcançou a Fazenda dos Quarenta, num percurso de 85 quilômetros nesse trecho.

Mas que beleza é a *Estrada Litorânea*!

Prestem bem atenção: a pista por onde se faz a passagem de automoveis tem 10 metros de largura. E, como se isso não bastasse, ainda tem 10 metros de um lado e 10 do outro de terra batida, que possibilita o seu alargamento em qualquer tempo.

O automovel vai lambendo tudo. Godofredo não se contém:

— Já viu o relógio?



ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÉ — Marco comemorativo de sua construção e que se acha situado a dois quilômetros da cidade de Maricá.





*ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÉ — Trecho da Serra de Mato Grosso, vendo-se o serviço de macadamização, que está sendo feito para maior segurança e conforto do tráfego.*

Marcava apenas 90 kms. à hora! E, no entanto, nem parecia!

Passa o primeiro viveiro de plantas destinadas à arborização da estrada.

— Que diabo! Isso não pode continuar assim!

Foi a primeira vez que vimos meio zangado o Dr. Saturnino Braga.

— E todas esganiçadas!

E nos indica as mudas plantadas de espaço a espaço em ambas as margens da pista. (Essas margens são chamadas pelos técnicos *taludes*).

Realmente. Nos viveiros, todas viçosas; mas nos seus lugares definitivos, ao longo da pista, enfesadas, raquíticas, desfolhadas quase!

— Mas isso não pode continuar assim. A primeira coisa que tenho a fazer agora é mandar plantar logo esses diabos!

— Olhe, Ribeiro, sabe há quanto tempo estão elas aí nos seus lugares? Há mais de seis meses!

Entramos no único trecho acidentado de longa estrada: a raiz da Serra de Mota Grosso. Parece a Cascatina da Tijuca. Vegetação forte, compacta!

O Dr. Saturnino Braga começa a entusiasmar-se com a vista que do alto se descortina:

— O proprietário desta mata, Sr. Antonio de Oliveira, cedeu à Comissão de Estradas de Rodagem essa pedreira aí da grotta. Ele não permite que lhe toquem na mata, que não explora absolutamente.

Deixando a floresta, a vista se alonga pela baixada Sampaio Corrê, hoje inteiramente saneada. Antes, era tudo brejo. O antigo professor da Escola Politécnica, ao adquirir as terras, procurou primeiro valorizá-las, num penoso serviço de dragagem de córregos entupidos e cobertos de lama. A transformação da baixada não podia ser mais completa.

Depois o Aterro do Major, a Garganta do Pacheco e Bacaxá.

Segundo viveiro de plantas verdejantes.

As arvoretinhas da estradam continuam a enervar o Dr. Saturnino Braga. Não tomam jeito...

De repente, surge à direita Araruama com seus moínhos de vento, a nos lembrar a Holanda, descrita por Luiz Guimarães Filho.

Entre a nossa majestosa estrada nova e a lagoa esgueira-se, envergonhada, uma estradinha velha, maltratada, a resmungar com a passagem de um carro de bois.

O culpado do vexame da pobrezinha sorri, triunfante, a nos lado: o Dr. Saturnino Braga, que, impiedoso, nos diz:



— A situação dessa estradinha faz-me lembrar o que costumava dizer em aula, na Politécnica, o professor Belford Roxo, quando tinha um produto em que um dos fatores era zero:

— Este termo, vendo a sua inutilidade, retira-se da expressão...

E zás: riscava o pobre zero!

Quanto a essa estrada eu não a risco, não. Serve para carros de bois e tropas, que estragam as rodovias novas.

#### ESCOLA — HOSPITAL JOSÉ DE MENDONÇA

Lá no extremo da curva que a lagoa de Araruama apresenta defronte da cidade, uma casa branca brilha ao sol. Constitue marco expressivo da Bondade e do Saber.

Alí um homem bom e generoso iniciou obra social que no Brasil inteiro há de ser lembrada sempre como ponto de partida de salutar e inteligente cruzada em prol das crianças pobres e doentes, condenadas à morte precoce, à falta de recursos e de educação adequada.

E' chamada escola-hospital porque é uma escola residencial campestre, visando principalmente a profilaxia da tuberculose.

Como, porém, muitas das crianças por ela agasalhadas apresentam sífilis, opilação e outras doenças, que lá recebem tratamento integral, é mais justo que se diga escola-hospital.

E', portanto, uma escola que instrue, ensina a trabalhar e restitue a saúde aos escolares.

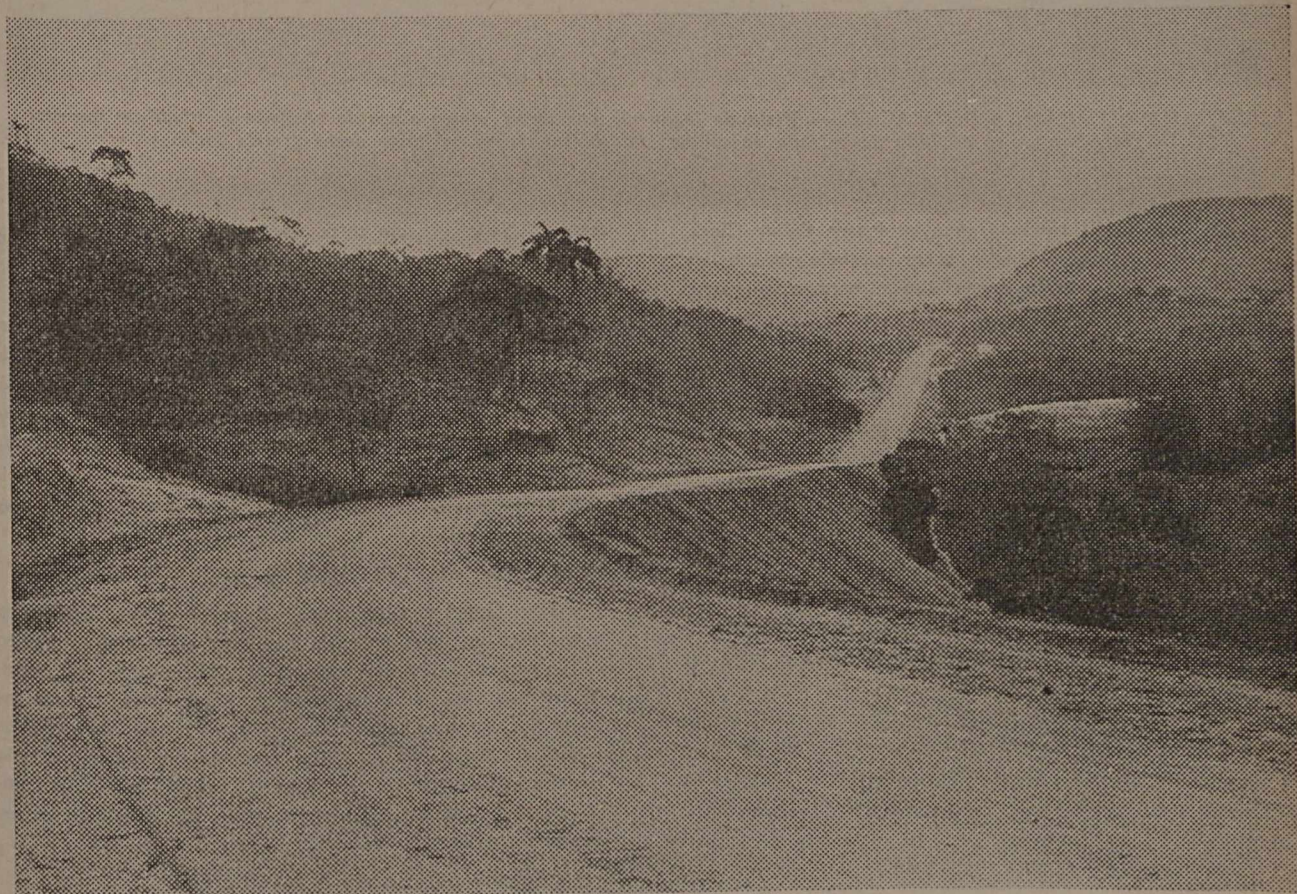
Foi fundada a 5 de janeiro de 1939 pelo professor Oscar Clark e senhora, por ocasião das bodas de ouro do Dr. José de Mendonça, o grande cirurgião patricio. Essa homenagem delicada do genro e da filha extremosa ao Dr. José de Mendonça foi presente régio ao Brasil, pois constitue estabelecimento padrão de outros que, com certeza, hão de surgir no interior do país, e, sobretudo, nas proximidades dos grandes centros populosos, onde a tuberculose devasta de forma impressionante.

Ainda no dia 18 de setembro último, na reunião havida no Patronato de Menores, para posse dos novos membros da diretoria, Srs. M. Paulo Filho e professor Lemos Brito e Oscar Clark, este último fez uma conferência que deixou funda impressão em quantos a assistiram.

Disse o fundador da Escola-Hospital José de Mendonça que, em relação à sua população, o Rio de Janeiro é mais sacrificado pela tuberculose do que a população civil da Inglaterra o foi pelos bombardeiros alemães, de setembro de 1940 a setembro de 1941.

Eles mataram 40 mil ingleses e se fossem matar na mesma proporção da tuberculose, no Rio de Janeiro, teriam morto não apenas 40 mil ingleses, mas sim 140 mil!

Quando, portanto, o nosso automovel defrontou de repente a lagoa de Araruama e dele divisamos ao longe



ESTRADA LITORÂNEA DE MACAË — Vista da estrada, no alto da Garganta do Pacheco, pouco antes de Bacaxá.





*ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÉ — Vista da lagoa de Araruama, pouco antes da chegada à cidade do mesmo nome, vendo-se ao lado da estrada as salinas, muito frequentes ao longo dessa grande lagoa.*

a grande instituição fundada pelo professor Oscar Clark, sentimo-nos orgulhosos de nos achar naquele recanto da terra fluminense onde se ergue alto e expressivo marco da Bondade e do Saber!

#### A GRANDE RIQUEZA DE CAMPOS

Pelo caminho, cruzávamos de vez em quando com caminhões carregados de tambores de álcool motor. Os campistas deram-lhe nome interessante: "Goitacol".

Antes de 1933 não produzíamos álcool anidro. Pois bem, na safra passada, a produção do país foi além de 70 milhões de litros!

As 45 destilarias existentes nas diversas regiões canavieiras do Brasil têm capacidade para 624.000 litros diários, estando prevista a produção, na presente safra, de 100 milhões de litros!

Alegra-nos fazer esse registo, pois que se verifica que, em menos de dez anos, os algarismos se perfilaram garbosos e todos a revelar uma riqueza econômica que se, por sua natureza, era valiosa, agora é valiosíssima!

#### HOTEL ARARUAMA

Araruama é lugar adequado ao repouso, à vida ao ar livre. Praias limpas, de rampa suave e águas transpa-

rentes. Vegetação em torno, no ondulado das colinas, que basta para compor quadro bucólico simpático e agradável.

Está sendo agora descoberta. Se não fosse a crise da gasolina, no verão estaria assim de gente! A risonha localidade fluminense e a nova estrada litorânea precisam ser conhecidas dos preguiçosos de sair do Rio de Janeiro e que, por simples comodismo ou coisa semelhante, acham tudo difícil, trabalhoso e impraticável.

Mas, depois, são os primeiros a nos falar assim, como a desculpar-se:

— Não sabia que era assim...

E o Governo fluminense vai proporcionar facilidades e conforto aos que desejam conhecer Araruama. Tanto assim que mandou construir lá um hotel com apresentação rústica, de acordo com a feição local. Nada de *pálaces* suntuosos, imponentes e agressivos, a forçar os hóspedes a indumentária complicada à hora das refeições. Nada também de longos corredores estreitos, como os de transatlânticos, sombrios e com aquele cheirinho de coisas muito fechadas.

Nada disso!

A casa recebe o hóspede em largas varandas, de arcadas cheias de luz e vista aberta para o casário, as mon-



tanhas, as praias onde os moinhos de vento e os montículos de sal figuram como se dispostos por crianças. Nada de belezas agressivas e de pretenciosa imponência!

Não sabemos o que significa Araruama.

Também não aceitamos o que nos ensinar o saudoso mestre Theodoro Sampaio. Pois Araruama deve ser isto: *rastró luminoso e florido do mar...*

O Governo do Estado do Rio não quer ver mutilada a moldura de tão belo quadro, isto é, as graciosas colinas que o circundam. Desapropriou larga facha de terrenos e, como se tivesse empunhado uma vara de condão, já começou a enfeitá-la de casas pitorescas e alegres. A primeira é o Hotel Araruama, quase pronto. Em torno, serão soltos vilinos, campos de tenis, piscinas, jardins, etc.

Esses vilinos serão destinados aos hóspedes do hotel, onde deverão apenas fazer refeições e conversar. E, assim, cada um terá liberdade, movimentos mais livres, continuação do lar distante e, conseqüentemente o mesmo conforto.

Tudo isso vamos ficar devendo ao Secretário de Viação do Estado, Major Helio de Macedo Soares, homem viajado e de bom gosto e que soube bem compreender e sentir Araruama.

#### OS OPERÁRIOS DA COMISSÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM RECEBEM EM DIA SEUS SALÁRIOS

Sempre foi aspiração do operariado de Estradas de Rodagem do Estado do Rio o pagamento em dia de seus

salários, efetuado com dois e três meses de atraso. As conseqüências de tal atraso deixavam os servidores do Estado em situação difícil, sujeitando-os muitas vezes aos fornecedores de gêneros alimentícios, que lhes adiantavam os mantimentos mediante desconto em folha, até 80% dos seus salários.

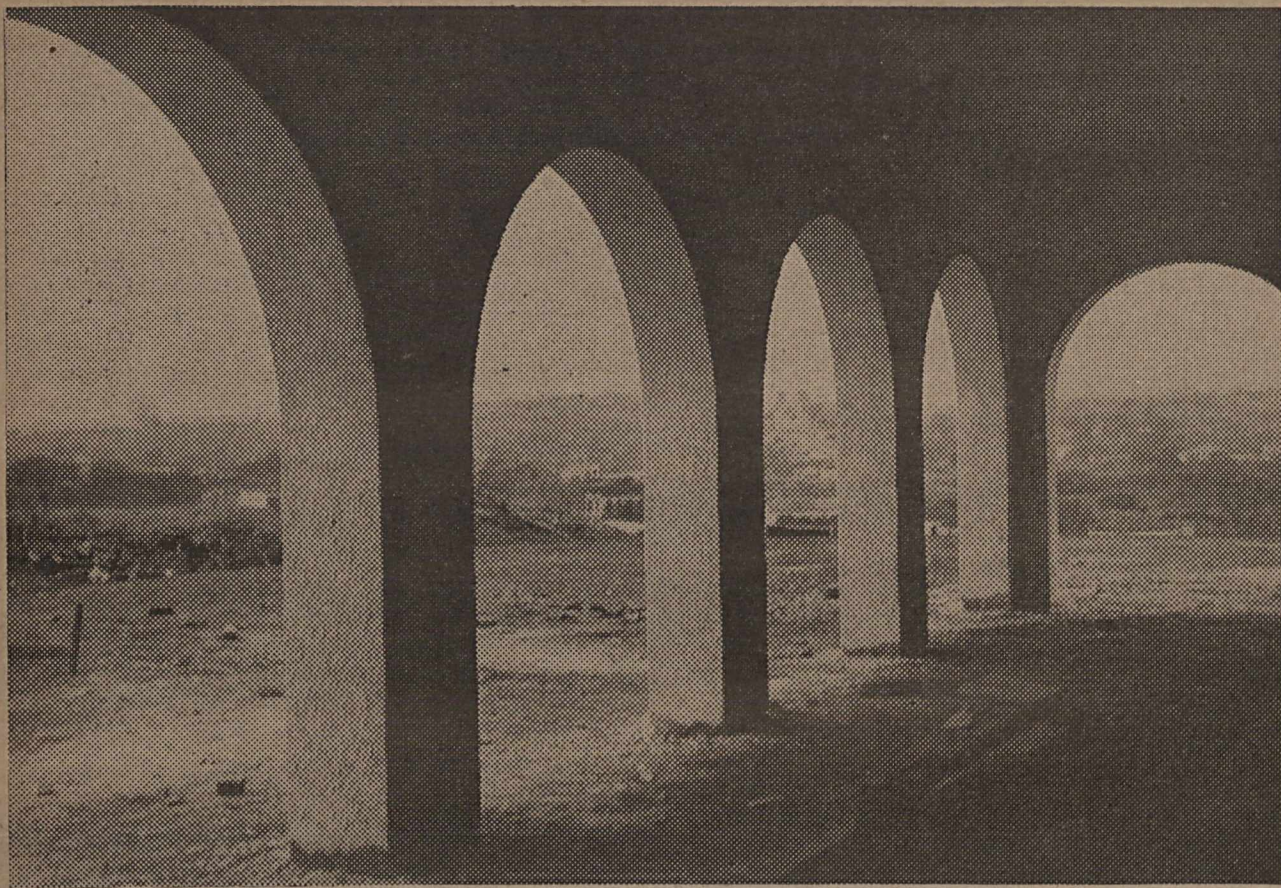
Compreendendo muito bem a situação desses trabalhadores, o Governo do Comandante Ernani do Amaral Peixoto tomou medidas tendentes a resolver o assunto. A "Instruções para requisição, aplicação e comprovação do pagamento do pessoal temporário diarista da Comissão de Estradas de Rodagem", recentemente aprovadas por S. Excia., vieram concretizar o ideal há tanto tempo almejado pelo operariado rodoviário. De acordo com as citadas Instruções os engenheiros residentes recebem, pelo sistema de adiantamento mensal, as quantias necessárias ao pagamento quinzenal. Antes de cada quinzena, o residente distribue cartões-tipo aos trabalhadores, dos quais constam entre outros dados nome, número de ordem, total a receber, local apropriado para impressão do polegar direito, e local destinado ao ponto. Estes cartões ficam na posse do operário, que os entrega ao feitor da turma ao fim de cada meio dia, para o abono, efetuado por carimbo próprio no local designado.

Ao fim da quinzena os cartões são recolhidos à sede da residência, onde é calculada a fêria quinzenal de cada operário, tendo em vista o ponto constante dos cartões e a



ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÉ — Vista geral do Hotel Araruama, bela iniciativa do Secretário da Viação, major Helio de Macedo Soares e Silva, o que muito contribuirá para desenvolvimento do turismo na região.





*ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÉ — Arcadas das varandas do Hotel Araruama, de onde se descortina belo panorama da cidade e da lagoa.*

tabela de salários. Este cálculo, é fácil e rápido de modo que em um espaço de 24 a 48 horas, o residente está apto a iniciar o pagamento, mesmo no local dos serviços.

O ato do pagamento também é simples: as quantias destinadas a cada operário já seguem separadas, em envelopes. Faz-se a chamada e incontinenti, a entrega do envelope, imprimindo nesta ocasião o trabalhador, no cartão-tipo, o seu polegar direito, prova de identificação e para todos os efeitos, prova de quitação.

Posteriormente, os cartões-tipo, devidamente visados, são encaminhados pelos residentes à repartição competente, para prestação de contas do adiantamento.

#### RUMO A MACAÉ

Depois de Araruama passamos por Iguaba Pequena e em seguida por Iguaba Grande. Paisagem atraente — grupo de palmeiras junto ao velho solar dos Condeixas. Iguaba Grande era antigamente o ponto terminal da E.F. Maricá, que hoje vai até Cabo Frio.

Por alguns instantes o automóvel atravessa as salinas, com montes de sal de um lado e de outro. Agora a região fez lembrar as cochilhas do Rio Grande do Sul, com rebanhos a pastar, entre pequena vegetação. Nota imprevista: a estrada passa a varar extensa mata, numa reta de 13 quilômetros! O mar não fica longe. Termi-

nada a floresta surge à nossa frente o rio S. João, que é navegável até 55 quilômetros à montante, isto é, próximo da lagoa de Juturnaíba.

A foz do rio S. João, ali a dois passos da ponte, parece imenso quadro em que só falta a moldura: num promontório uma velha igreja e em baixo, como se fosse um espelho, as águas do rio meio represadas a dar ao brando estuário o aspecto de pequena lagoa. Talvez um dia esse recanto do mar ao receber o rio possa tornar-se porto de embarcações de pequena tonelagem.

A ponte em que nos achávamos, de 150 metros de vão, foi construída pela E.F. Maricá e só lhe faltam as balastradas. Havia o projeto de levá-la a ponta dos trilhos até à Barra de S. João e Rio Dourado, mas, ao que parece, fracassou.

Esse rio S. João, até a localidade chamada Três Morros, suporta embarcações de 3 metros de calado e daí até Juturnaíba, metro e meio. A zona em que corre a estrada litorânea para Macaé é tão arenosa que a sua pista foi estendida sobre barro trazido de longe e que aí é coisa rara. Passamos pelo arraial Rio de Ostras, onde fazem ponto os pescadores da zona. Casas esparsas e uma igreja branquinha. O rio de Ostras precisa ser dragado. E a estrada se desdobra sobre uma pista, numa extensão de 14 quilômetros, preparada com terra trazida de Mirandj-



nha e da Barra de S. João, pois ali o solo é todo arenoso.

A preguiçosa lagoa de Imboassica, de margens embrejadas, nem precisava aparecer, depois da de Araruama, sempre viva, alegre e risonha!

Desse ponto em diante, a estrada de rodagem corre sempre ao lado da linha férrea da Leopoldina.

Afinal, Macaé. A cidade, muito limpa, parece enfeitada para uma festa. Casas bem conservadas e jardins ao longo do cais — à margem do rio Macaé, tratado com muito gosto. As propriedades em Macaé triplicaram de valor, depois da abertura de novas estradas de rodagem.

A ponte velha, com um vão de 120 metros, está sendo desarmada por imprestável. Em seu lugar vai aparecendo aos poucos a nova, de cimento armado. Essa obra é lenta porque os trabalhos de demolição, e de construção da nova ponte se praticam sem que haja interrupção do tráfego.

O canal de Macaé a Campos aparece do outro lado do rio. Está desentupido até Quissamã. Abastece água as usinas de açúcar da zona.

Tomamos um ramal, velha estrada que se acha bem conservada, até a Fazenda dos Quarenta. Aí se acha o fim do primeiro trecho da rodovia Ernani do Amaral Peixoto, que vai até Campos.

O cascalho para revestimento granulométrico dessa rodovia é preparado na Fazenda dos Quarenta, num recanto chamado Jararáca, e levado a uma distância de 25 quilômetros. Esse serviço se acha a cargo da Empresa Empreiteira de Estradas Ltda., da qual, é diretor o Sr. Carlos Rodrigues.

Quem viaja pela rodovia Ernani do Amaral Peixoto sente sensível diferença, entre Macaé e Campos, no aspecto da paisagem aí, bem monótona, em comparação com a da zona de Maricá a Macaé, sempre cheia de cenas imprevistas, de enseadas e lagoas e até mesmo de florestas. Agora, a rodovia Macaé a Campos prende mais a nossa atenção pelos seus cortes arrojados e longos aterros.

Os operários da Comissão de Estradas de Rodagem dispõem de boas casas de residência, a exemplo do que se observa com os das boas estradas de ferro. Entre a Fazenda dos Quarenta e Campos há cinco dessas casas, todas relativamente confortáveis e algumas providas de viveiros de plantas para ornamentação da estrada.

A Comissão está construindo grande ponte de cimento armado sobre o rio Macabú. Só falta um pilar. A firma construtora é Martim Francisco Buarque, que também tomou a empreitada de Angra dos Reis.

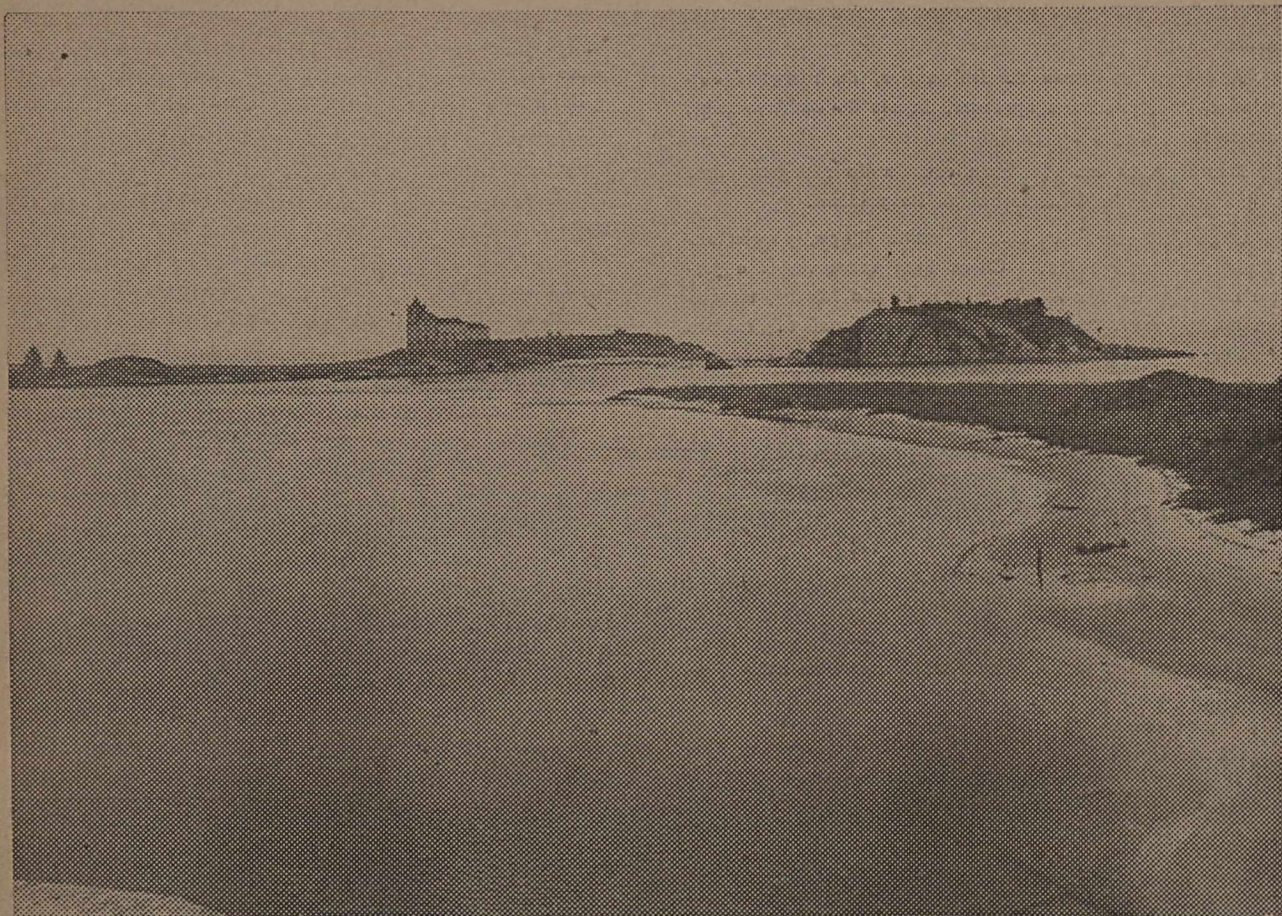
Ururá a 9 quilômetros de Campos.

Usina de Cupim. Canaviais imensos.



*ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÉ — Vista geral da praia de Iguaba Grande, uma das mais graciosas enseadas formadas pela lagoa de Araruama, ao longo de seus 35 quilômetros de comprimento, entre a cidade de Araruama e Cabo Frio.*





*ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÊ — Vista tomada de cima da ponte sobre o rio S. João, que nos mostra a foz desse rio no oceano, tendo ao lado o pequeno promontório em que se ergue uma velha igreja, que vela os restos mortais do poeta Casemiro de Abreu, sepultado no cemitério situado nos fundos do templo.*

Longo trecho de estrada estabilizado granulometricamente. Cerca de 14 quilômetros.

Seis quilômetros antes de Campos. Que cenário imponente! Alta chaminé de usina Queimados revela a aproximação da cidade.

E o Dr. Saturnino Braga nos diz então:

— Estamos na reta final ou, melhor, vamos chegando ao início da Rodovia Ernani do Amaral Peixoto.

Vislumbramos operários a trabalhar na pista da rodovia e, sem tardança, percebemos-lhe a tarefa: o asfaltamento.

Saltamos do automovel e, enquanto o Dr. Saturnino Braga ia ao encontro de seus auxiliares de administração da Residência local, ficamos a observar à distância, fugindo do calor do asfalto quente, mole e a fumegar, a forma inteiramente nova para nós de fazer-se esse revestimento. Aqui no Rio, o asfalto é despejado de baldes nos claros abertos nos pisos das ruas e depois esparramado com blocos de madeira, à guisa de ferro de engomar.

Lá em Campos, o asfalto era apenas burrifado de um tubo longo, um pulverizador, que o recebe a elevada temperatura, de 240 a 250 graus. Em cada faixa de um

metro de largura, de comprimento igual à largura da pista, de 6,70, são derramados então 3 caixotinhos de pedrisco, que, depois de acamado, recebe os jactos do asfalto quente, do pulverizador, em quantidade mínima. E assim se consegue o revestimento alféptico.

Há na sede da Residência de Campos, asfalto para 40 quilômetros e em Niterói estoque para 240 quilômetros!

De Campos regressamos ao Rio no dia seguinte, para depois fazermos nossa excursão a Barra Mansa.

#### EXCURSÃO A BARRA MANSA E IMEDIAÇÕES DE ANGRA DOS REIS

Partimos do Rio, a 22 do corrente, para Barra Mansa, afim de conhecermos de perto a Rodovia Getulio Vargas e os trechos já construídos da nova estrada para Angra dos Reis.

Alem do Dr. Saturnino Braga e do fotógrafo M. de los Rios, foi nosso companheiro de viagem o Dr. Lafayette de Freitas, chefe do Serviço de Malária, do Departamento Nacional de Saude, no Estado do Rio de Janeiro. Quando lhe fomos apresentados, logo nos veio à deia a possi-



bilidade de mais uma daquelas notas diferentes do assunto *estradas de rodagem*, com que prometemos, de início, enxertar nossa reportagem, como se fossem assim umas salsazinhas para enfeitar o prato...

— E não nos enganamos.

Partimos de Copacabana e num instante nos achávamos na estrada de rodagem Rio-S. Paulo. Em caminho, ao defrontarmos, no quilômetro 47, os vistosos prédios da nova Escola Nacional de Agronomia e dependências do C.N.E.P.A. ou, melhor, do Centro Nacional de Estudos e Pesquisas Agronômicas, começamos a *puxar* pelo Dr. Lafayette de Freitas. Queríamos a primeira *salsinha*...

— Isto aqui naturalmente já não tem mais febre... Dissemos-lhe.

— Tudo saneado!

Mas o Dr. Lafayette preferiu distrair-se a observar a obra paisagística do Dirberger nas rampas graciosas que conduzem aos blocos de edificações da Escola de Agronomia. O Dr. Saturnino Braga exclamou:

— Que beleza!

E quanto a De los Rios, não sabemos como não saltou... E' um homem *impossibilíssimo*: não pode ver paisagens bonitas e coisas interessantes da natureza, que não queira logo fixá-las com sua objetiva.

Quanto a nós, aquele *tudo saneado* do Dr. Lafayette de Freitas não podia ficar assim. O Dr. Saturnino Braga, afinal, percebeu que no momento a obra de Dierberger não nos interessava muito.

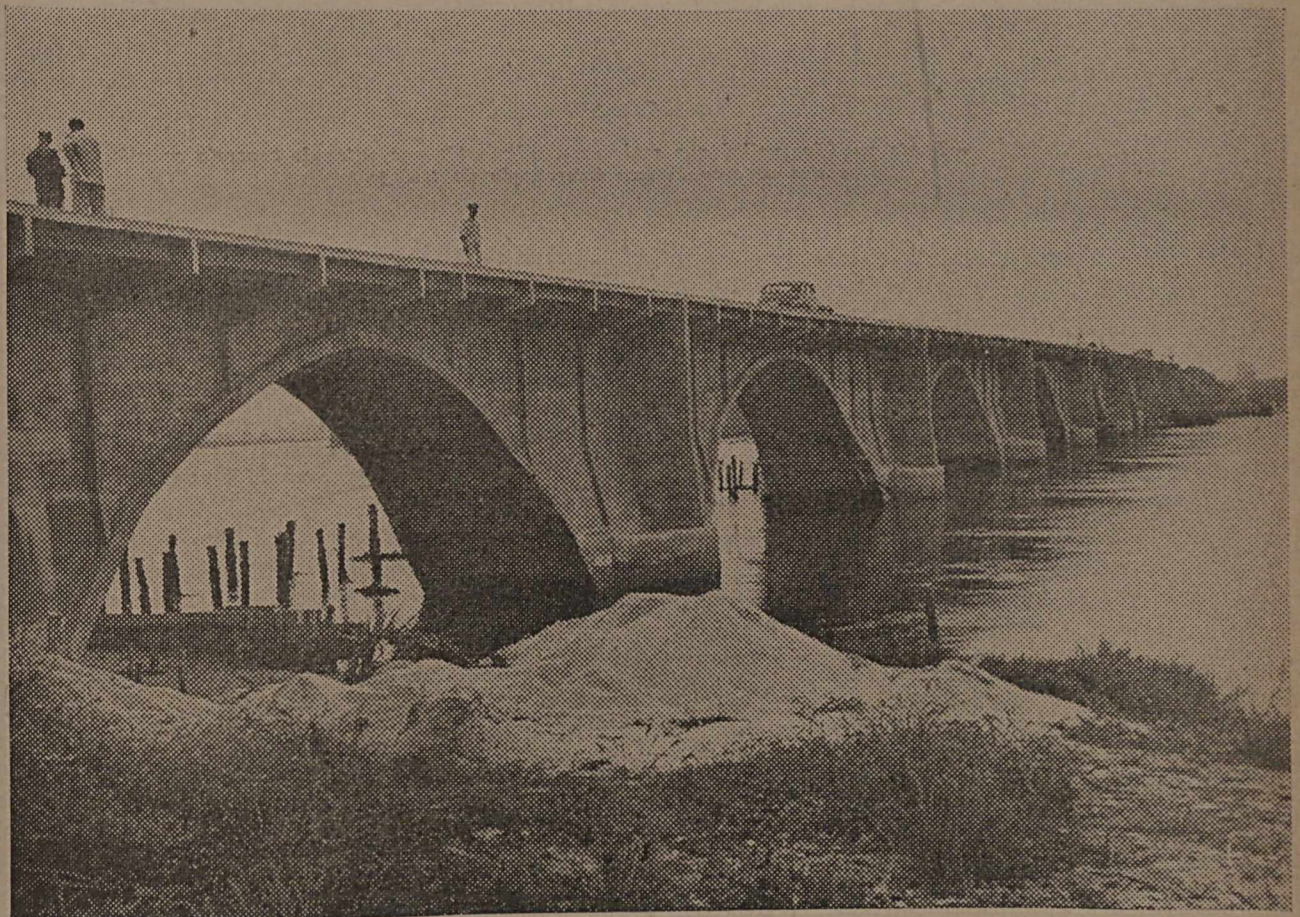
— Olhe, Ribeiro, lá no Cabral vamos tomar um cafézinho e então o Dr. Lafayette talvez lhe possa dizer alguma coisa sobre o serviço federal de saneamento no Estado do Rio.

No quilômetro 42 da estrada Rio-S. Paulo, lado esquerdo de quem viaja da cidade do Rio de Janeiro para o interior, divisa-se uma estrada nova, em reta, que se acha ainda com o piso em terra fresca.

#### ESTRADA DE RODAGEM PARA MANGARATIBA

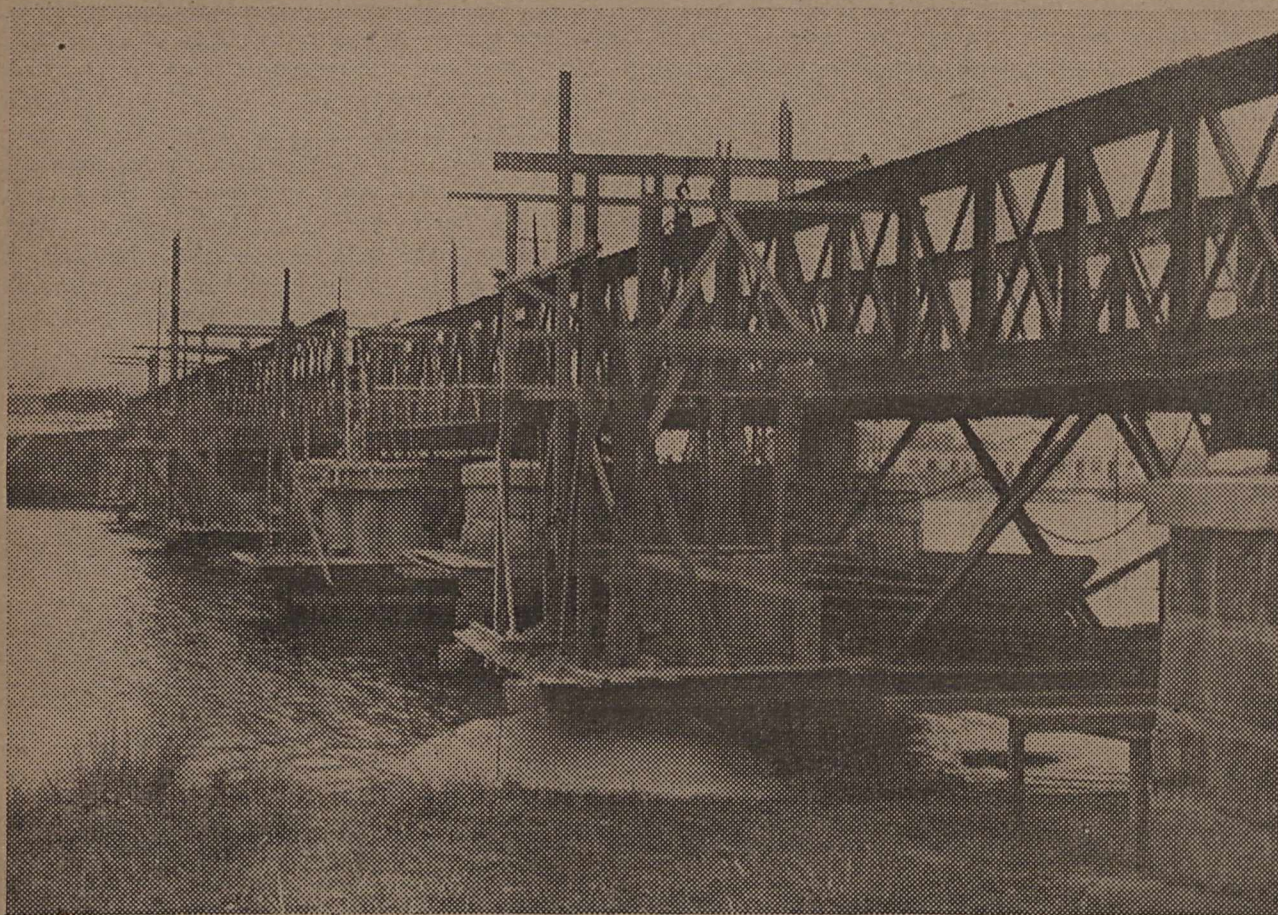
E' a estrada nova de que o comandante Amaral Peixoto resolveu dotar o litoral fluminense, compreendendo grande parte da baixada de Sepetiba e a zona montanhosa, que, alterando-se nas imediações de Itacurussá, vai se estendendo em todo o litoral alem de Angra dos Reis e proximidades de S. Paulo. Aliás, o Dr. Saturnino Braga já a descreveu na exposição que nos fez no início desta reportagem.

Como se sabe, a indústria da pesca se acha muito desenvolvida na referida faixa litorânea e a lavoura, ad-



ESTRADA LITORÂNEA DE MACAÊ — Ponte sobre o rio S. João, grande obra de 150 metros de vão, formada por uma série de arcos em concreto armado.





CIDADE DE MACAÊ — Ponte metálica velha, que está sendo substituída por outra de concreto armado, trabalho esse que se executa sem interrupção do tráfego.

trita quase à exploração da banana, não tomou impulso e nova orientação, à falta de transporte barato, de apanha dos produtos na propriedade do lavrador e entrega imediata ao Mercado Municipal ou às feiras-livres. A mesma dificuldade já não se observa com a produção da baixada de Sepetiba, cuja saída para os centros consumidores dos subúrbios e desta capital é fácil.

Por aí se pode calcular bem o valor que terá a construção da estrada de rodagem de Mangaratiba, que, a exemplo da *Litorânea de Maricá* a Macaê e da *Rodovia Ernani do Amaral Peixoto* para Campos, valorizará extraordinariamente terras que se acham inproveitadas e em largas zonas com baixo nível demográfico. Por outro lado, dada sua proximidade do Rio de Janeiro, a zona de Itacurussá a Mangaratiba, rica de belíssimas e empolgantes paisagens, ficará dentro em breve, pontilhada de pequenos sítios — recantos floridos, de pessoas de bom gosto que, no verão, não precisarão afastar-se demais do centro urbano e nem faltar ao trabalho diário na repartição, no banco ou na casa comercial.

Agora, imaginem vocês, o prolongamento da nova estrada de rodagem de Mangaratiba a Angra dos Reis! E o circuito que se poderá fazer, tomando-se, na velha e tradicional cidade sul fluminense, a rodovia que se acha

quase pronta daí até alcançar Rio-S. Paulo, no quilômetro 109 dessa estrada federal?

Assim, pois, a estrada de Mangaratiba só pode ser olhada com entusiasmo pelos estudiosos das questões econômicas do Estado do Rio e pelos farejadores de recantos bonitos da natureza.

O nosso amigo Dirceu Mayer naturalmente dirá:

— Mas essa estrada para Mangaratiba naturalmente está muito atrasada...

— Não está, não, senhor! Preste bem atenção: aqui perto, onde a vimos desembocando na Rio-S. Paulo, em linha reta, tem ela 22 quilômetros prontos. De Mangaratiba para cá — e que é o trecho mais duro de roer — já se acham concluídos 4 quilômetros. Porque a turma do Dr. Saturnino Braga faz assim geralmente: ao abrir uma estrada começa de um lado e de outro e depois em meio do caminho se dá naturalmente o encontro. Assim, as populações das zonas atravessadas pelos trechos concluídos vão se beneficiando, ou melhor — como dizem as crianças — “tirando as suas casquinhas”....

UM GRANDE SERVIÇO DO GOVERNO FEDERAL:  
O COMBATE À MALÁRIA NO ESTADO DO RIO

Estávamos com aquele *tudo saneado!* do Dr. Lafayette de Freitas na lembrança. E, quando chegamos



ao Cabral, fomos tomar o tal cafezinho, que é sempre ruim como cobra. Levamos o Dr. Lafayette de Freitas para uma das mesas do "salão" reservado. E de lapis e papel em punho ele percebeu logo que desejávamos ver trocado por miduo o seu *tudo saneado!* E ele, conversando, nos foi dizendo:

— Hoje não é mais endêmica a malária em Campo Grande e Santa Cruz, onde só se registam casos esporádicos. Agora vou falar sobre a Escola Nacional de Agronomia: desde o início de sua construção, o Departamento Nacional de Saúde, pelo seu Serviço de Malária, entrou com sua colaboração, fazendo estudos preliminares e dando assistência médica ao grande número de trabalhadores ali instalados. Para isso foram construídos acampamentos telados e realizados exames sistemáticos dos operários, etc. Do serviço de drenagem tomou conta o Departamento Nacional de Obras de Saneamento, realizando dragagem de rios e abertura de quase toda a drenagem secundária. Mais tarde, o Serviço de Malária chamou a si a conservação dessa segunda parte da drenagem e completando-a com pequenos outros drenos. Os resultados obtidos podem ser apreciados pela diminuição sensível da incidência da malária, chegando-se à situação atual, de não serem registados casos novos na zona de proteção.

— E Belém, na Central do Brasil?

— Sinto-me satisfeito em lhe falar sobre Belem, que sempre foi considerada uma das piores zonas da malária

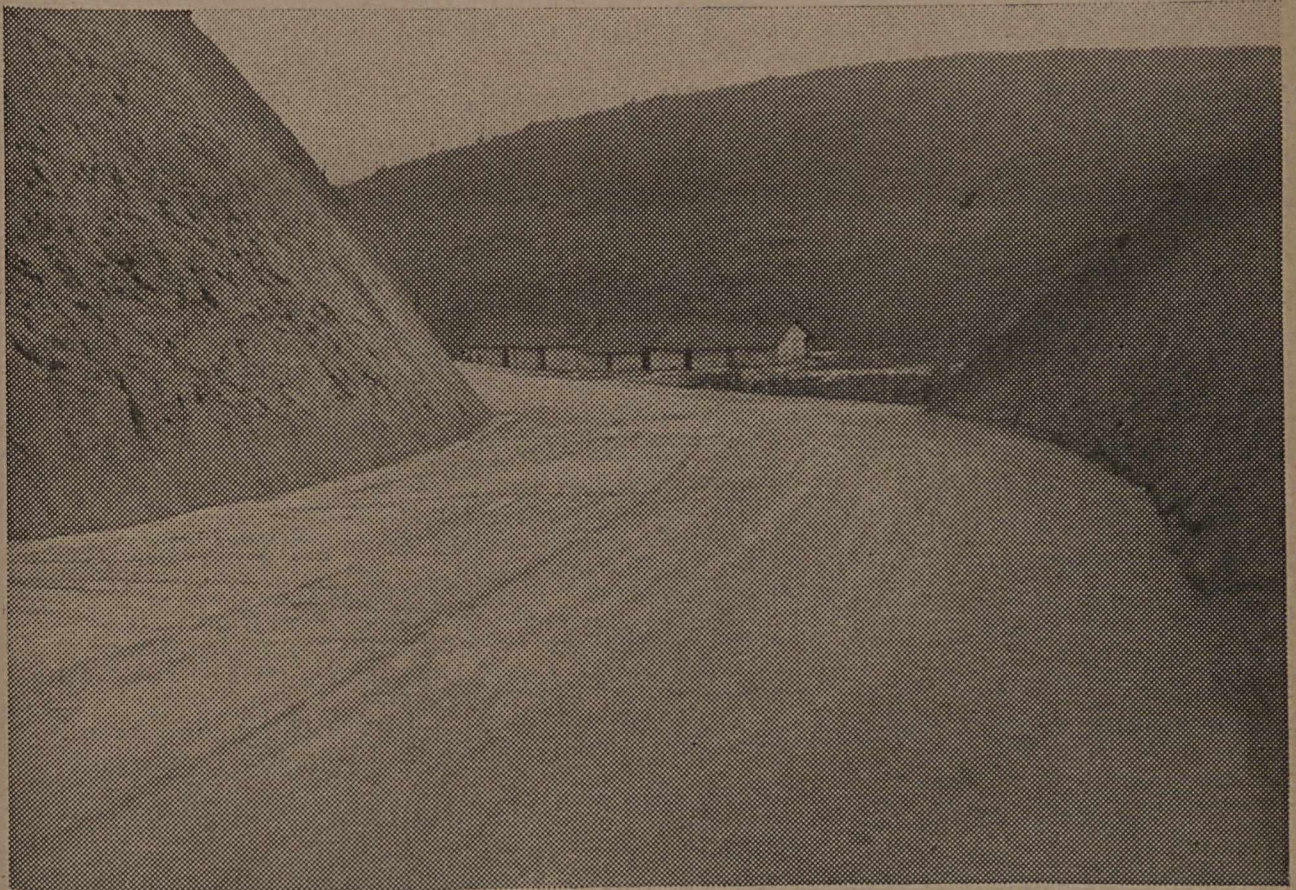
no Estado do Rio. O seu saneamento foi iniciado em 1937 e, continuando até à presente data, alcançou os mais brilhantes resultados. Aí, além dos serviços comuns de tratamento dos doentes, drenagem do solo e polícia de focos, foi executando um trabalho definitivo de drenagem, constando do revestimento de quase todas as valas da localidade com calhas de cimento, aterros e de grande extensão de drenagem subterrânea.

E, assim, essa localidade, que recebia e exportava malária para todos os ramais da Central do Brasil é hoje considerada perfeitamente saneada. Bloqueada, como se acha, presentemente, por grande número de doentes que trabalham na estrada de rodagem de Belém a Miguel Pereira e da própria Central do Brasil, não se regista um só caso da doença nos habitantes da localidade. Em suma, coisa semelhante ocorre em Magé, Porto das Caixas, Venda das Pedras, Capivari, Macaé, Caxias, S. Bento, Cidade das Meninas e Fábrica Nacional de Motores de Avião, nas proximidades do Xerem. O Serviço de Malária se estende a outras localidades fluminenses como: Japuíba, Casimiro de Abreu, Santo Eduardo, Bom Jesus de Itabapoana, etc.

#### DO QUILOMETRO 58 DA ESTRADA RIO-S. PAULO

##### A PAULO DE FRONTIN

Engulimos o "gostoso" café frio e voltamos ao automovel e agora, também na companhia do Dr. Altamiro



RODOVIA ERNANI DO AMARAL PEIXOTO — Vista de um corte em curva, do trecho situado entre as localidades de Patos e Elesbão.





RODOVIA ERNANI DO AMARAL PEIXOTO — Outra vista dessa estrada, no trecho entre Elesbão e Ururá, em que se sente a imponência da bela rodovia.

Tibiriçá Dias, chefe de Residência da Comissão de Estradas de Rodagem, que começa em Cabral, onde então nos achávamos, e se estende até Entre Rios, de um lado, e de outro a Belem e Barra do Piráí.

Saimos, portanto, da Rio-S. Paulo e tomamos à direita, afim de percorrermos toda a estrada estadual até Paulo de Frontin, lá em cima na serra, onde passa a Central do Brasil.

Para ter-se idéia do estado lastimável em que ficava essa estrada na época das chuvas, no verão, basta este episódio que o comandante Balarini, proprietário do belo sítio perto de Paulo de Frontin, contou ao Dr. Saturnino Braga.

— Fazíamos o seguinte quando chovia: deixávamos primeiro um vizinho descer a estrada com seu automovel e com a combinação de nos telefonar lá do Cabral, afim de nos avisar de que havia chegado são e salvo, isto é, que os atoleiros e as barreiras lhe deram passagem... E assim que o telefone tilintava era porque o intrépido desbravador conseguira, afinal, chegar lá em baixo na Rio-S. Paulo. Mas muitas vezes, o telefone permanecia mudo e quedo. Nem sinal! E ficávamos nessa expectativa ansiosa por muito tempo. Por fim, conseguíamos notícia por intermédio de qualquer "camarada" ou sitiante da zona: o desbravador se achava com o automovel en-

cravado num atoleiro e só com uma junta de bois poderia safar-se.

— E agora não é mais assim? Perguntamos ao Dr. Altamiro Tibiriçá.

— Absolutamente! Viaja-se com segurança nesta estrada o ano todo. A Comissão de Estradas de Rodagem soube aproveitá-la bem, retificando-a nas curvas mais fortes e dando-lhe revestimento sílico-argiloso na baixada e, na serra, calçando-a a paralelepípedos, o que já está feito numa extensão de 4 ½ quilômetros, além da drenagem realizada, inexistente noutros tempos. Todos os trabalhos estão sendo feitos por administração e sob as vistas do fiscal, Sr. José Jardim Rocha.

E o Dr. Altamiro Tibiriçá Dias concluiu:

— Desde meados de 1939 não há mais desbravadores de atoleiros, nem necessidade daquele aviso telefônico ansiosamente esperado...

#### UM CAMINHÃO MOVIDO A "GADOGÊNIO"...

Quando passávamos pelas ruínas do arraial de S. Pedro e S. Paulo, de que só restam uma igreja velha e um cemitério abandonado, vimos um caminhão, perfeitamente provido de rodas de borracha, usando um carburente que não conhecíamos: o "gadogênio", su-



cedâneo da gasolina, o qual na roça não fica muito caro e que pode ter largo consumo em todo o país.

Do referido caminhão retiraram o motor e no lugar vazio prenderam correntes que se estendem a três juntas de... bois. Deve-se a brilhante invenção à Fábrica de Tecidos Brasil Industrial, de Paracambi, que naturalmente vai tirar patente de invenção...

#### A CAMINHO DE BARRA DO PIRAI

Chegamos a Paulo de Frontin num instante, passamos por Mendes, onde vimos a bela vivenda do Dr. Alvaro Berardinelli e tomamos o rumo de Barra do Piraí, cuja estrada parte da que se destina a Vassouras e numa extensão de 22 quilômetros. Como a anterior, ela se acha bem tratada e, do alto, ao aproximar-se de Barra do Piraí, se descortina o Rio Paraíba lá em baixo. Foi surpresa encantadora e que nos fez lembrar esta outra: a de Araruama, quando viajávamos pela estrada litorânea para Macaé.

Pouco depois nos achávamos nos subúrbios de Barra do Piraí e em seguida na cidade.

#### NO VALE DO PARAIBA, RUMO A BARRA MANSÁ

À distância, no alto, a fazenda de Sant'Ana, cercada de altas muralhas à frente e dispendo de uma espécie

de minarete. A impressão que se tem é de uma velha fortaleza, o que externamos ao Dr. Saturnino Braga.

Nos tempos coloniais, era comum essa disposição de fazendas, quando ainda havia tribus de índios nas proximidades. Daí, essa espécie de muralha de defesa, torre de observação, etc.

E, enquanto observávamos a velha fazenda, nos veio à lembrança a visita que fizemos há tempos, na Esplanada do Castelo, ao Serviço de Defesa do Patrimônio Histórico Nacional, a cargo do ilustre Sr. Rodrigo Melo Franco de Andrade. Naturalmente a fazenda-fortaleza deve figurar na sua interessante coleção de fotografias de nossos monumentos históricos...

#### PONTE GENERAL ESCUDERO

Em Vargem Alegre atravessamos a Ponte General Escudero, inaugurada há pouco tempo e mandada construir pelo interventor Amaral Peixoto. Vai servir à rodovia que será aberta para servir ao vale do Paraíba. Custou 400:000\$0 e se fosse construída agora ficaria por mais de 700, dado o preço elevado do material.

Quando foi inaugurada, fazendeiros das localidades próximas a Vargem Alegre saíram a cavalo de casa, especialmente para atravessá-la, pois lhes parecia um sonho



LIGAÇÃO DA ESTRADA RIO-S. PAULO A PAULO DE FRONTIN E MENDES — Execução do calçamento a paralelepípedos, no trecho da serra, compreendido entre Paracambi e Paulo de Frontin.





*LIGAÇÃO DA ESTRADA RIO-S. PAULO A PAULO DE FRONTIN E MENDES — Trecho já calçado a paralelepípedos, a fim de assegurar melhor tráfego a essa estrada na serra de Paracambi, por onde transitam todos os veículos entre a estrada Rio-S. Paulo e as localidades de Paulo de Frontin, Mendes, Vassouras, Barra do Pirai e Valença.*

tão grande melhoramento, reclamado há mais de trinta anos. A ponte velha que ali existia não servia mais p'ra nada, e só não ruiu de todo porque, como dizem os matutos, já se tinha "costumado"...

#### VOLTA REDONDA

Muito antes de chegar-se a Volta Redonda, caminhões novos, carregados de material de construção, revelam a atividade febril da edificação do formidável centro siderúrgico que marcará o início de nova e grande fase industrial do país.

E nós, que bem conhecíamos o pacato distrito de Barra Mansa desde muitos anos atrás, decadente e inteiramente parado, depois da passagem da era opulenta do café, ficamos atordoados com as grandiosas construções que já se veem à margem da linha férrea da Central do Brasil, na baixada, e na parte elevada o casario de residências de operários e funcionários e, num plano superior, o edifício vistoso de um grande hotel.

Não nos lembramos de construção mais rápida no país. Mais rápida e de mais vulto.

Mas não pudemos parar. Ansiávamos por ver Barra Mansa e a rodovia Getúlio Vargas e depois os novos trechos da estrada para Angra dos Reis.

E vamos pouco depois passando diante da vila operária da Siderúrgica Barbará, à margem do rio Barra Mansa, quase um arrabalde da cidade. Atravessamos o "rio", assim registado nos mapas, mas que não passa de anêmico lacrimal. A devastação de nossas matas só serve para deixar mal os geógrafos...

Paramos na sede da 5.<sup>a</sup> Residência, chefiada pelo Dr. Alcindo Marini, que nos levou a almoçar no centro da cidade.

#### QUANDO O VERBO É FRACO...

Seria desprimor dizer-se que Barra Mansa ressurgiu, volta à prosperidade de outrós tempos.

Até o nosso prezado amigo Dr. Manoel Carlos de Barros protestaria, porque ele bem sabe que a prosperidade dagora não se pode comparar com a dos "tempos áureos do café e da escravatura", conforme nos falam ainda hoje



poucos moradores, saudosistas daquela época, que ainda existem em Barra Mansa.

Não se pode comparar, por isto; só por isto: porque Barra Mansa nunca, em tempo algum, atingiu o nível de prosperidade de agora e que é, apenas, *início* de uma grande transformação.

Se o verbo *ressurgir* era forte para Maricá, para Barra Mansa é fraco e inexpressivo.

À falta de estatística, este fato mostra como tudo em Barra Mansa está valorizado: a firma Mandaro & Cia., de Vassouras, acaba de dar por uma padaria da cidade apenas 500 contos...

#### ESTRADA GETULIO VARGAS

A estrada Getulio Vargas, na extensão de 18 quilômetros, começa no quilômetro 117 da Rio-S. Paulo e termina em Barra Mansa, quase no coração da cidade, atrás da igreja de S. Sebastião, padroeiro da cidade.

E' ampla e bem traçada, como a litorânea de Maricá a Macaé. Corre sempre ao lado do "rio" Barra Mansa. A cerca de um quilômetro da cidade deverá ser atravessada pela rodovia Caxambú-Rio, já em construção pelo

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a qual irá até Arrozal e S. Joaquim, onde se encontrará com a Rio S. Paulo. Enquanto, porem, esse trecho não se fizer, a estrada federal deverá valer-se da rodovia Getulio Vargas para fazer sua ligação com a estrada Rio-S. Paulo.

A rodovia Getulio Vargas apresenta belos cortes, sobretudo no lugar denominado Poço Fundo, a regular altura, afim de permitir a passagem da estrada a cavaleiro da linha férrea da Rede Mineira de Viação, no seu ramal para Angra dos Reis.

Quando chegamos à estrada Rio-S. Paulo, onde se encontra o marco inaugural da rodovia Getulio Vargas, o Dr. Saturnino Braga ficou de mau humor:

— Que massada! E' a tal coisa!

E não precisou explicar. Nós o adivinhamos logo: ele se referia às árvores ali plantadas no dia na inauguração da estrada. Estavam todas peladas. Desta vez foram as formigas que se incumbiram da tarefa de deixá-las assim.

Descemos a estrada Rio-S. Paulo do quilômetro 117 ao 113, onde começa a estrada nova para Angra dos Reis.

Sua apresentação nos fez lembrar alguns trechos da Rodovia Ernani do Amaral Peixoto, pela riqueza das obras



ESTRADA TRONCO VALE DO PARAIBA — Ponte General Escudero, sobre o rio Paraíba, defronte da estação de Vargem Alegre, na Central do Brasil. Essa ponte tem 120 metros de vão, 8,30 de largura e servirá à comunicação do futuro grande centro siderúrgico de Volta Redonda com Barra do Piraí, Vassouras, Paraíba do Sul, Entre Rios e a estrada União e Indústria.





**RODOVIA GETULIO VARGAS** — Vista da Rodovia Getúlio Vargas, no trecho compreendido entre a Estrada Rio-S. Paulo e Barra Mansa. Essa estrada foi inaugurada em março de 1941.

de arte e cortes altos e bem liços, como se fossem feitos a faca. De longe vimos o casário da cidade de Rio Claro, terra de nosso bom e saudoso amigo Dr. Aureliano Portugal e do grande poeta Fagundes Varela e mais um pouco passamos pela fazenda do Dr. Nelson de Souza e Silva e Irmãos.

Na reportagem que fizemos para a *Revista do Serviço Público*, publicada no seu número de julho de 1941, sobre "O Instituto Nacional de Tecnologia", dissemos o seguinte sobre a pirita de Rio Claro:

"*Pirita* — O Sr. Carylho Roquete nos mostrou uma pedra comum em que se veem encrustados pequenos cristais de cor amarela, lembrando o ouro.

Serve de matéria prima para a fabricação do ácido sulfúrico, cuja aplicação industrial é imensa. Entretanto, o nosso ácido é fabricado de enxofre, de importação estrangeira. Mas o Exército instalou em Piquete uma fábrica daquele produto, utilizando exclusivamente a nossa pirita.

— E é ela muito contraditória?

— Sim. Mas só em dois municípios do Brasil, em Rio Claro, perto de Barra Mansa, no Estado do Rio, e em Ouro Preto, em Minas, há produção industrial. Entre-

tanto, é um mineral abundantemente espalhado no Brasil.

A de Rio Claro, o I.N.T. estudou a pedido dos proprietários das jazidas, o Dr. Nelson de Sousa e Silva e Irmãos.

Impõe-se, portanto, a fabricação entre nós do ácido sulfúrico de pirita, devendo as fábricas se localizarem junto das próprias jazidas, afim de evitar-se a despesa de transporte da matéria prima. E Rio Claro, próximo como se acha do porto de Angra dos Reis, terá facil escoamento para sua produção.

O Sr. Carvalho Roquete, notando naturalmente nosso interesse pelo assunto, levantou-se e foi buscar um quadro demonstrativo das atividades de sua Divisão.

Esse mostruário não nos poderia ser mais elucidativo.

Seguro por um arame, o produto mineral, bruto, em pequeno pedaço. A seu lado, num tubinho de vidro, o produto já beneficiado. Assim, vimos o ácido sulfúrico".

Do alto se veem as curvas graciosas da linha férrea da Rede Mineira com sua posteação já pronta, até ao alto da serra, para a eletrificação, que deverá estender-se de Barra Mansa a Angra dos Reis.



A estrada de rodagem para Angra dos Reis, como já dissemos, começa da Rio-S. Paulo, podendo ser assim distribuídos os trechos *já prontos*:

|                                                             |        |
|-------------------------------------------------------------|--------|
| Da Rio-S. Paulo a Rio Claro .....                           | 11 kms |
| De Graminha a Santo Antônio do Capivarí .....               | 18 kms |
| De Santo Antônio do Capivarí a Garganta dos Coutinhos ..... | 7 kms  |
| De Angra dos Reis a Maria Angélica.....                     | 11 kms |
| De Maria Angélica a Pontal .....                            | 2 kms  |
| De Pontal a Jurumirim .....                                 | 5 kms  |
| De Jurumirim a Fazendinha .....                             | 11 kms |

Faltam apenas dois trechos:

|                                            |       |
|--------------------------------------------|-------|
| De Garganta dos Coutinhos a Fazendinha.... | 6 kms |
| De Graminha a Rio Claro .....              | 5 kms |

A estrada toda terá 76 quilômetros.

Ao percorrermos trechos da estrada velha e caminhos agora improvisados entre Rio Claro e Graminha, vimos uns bambús altos fincados no chão, de espaço a espaço, e com um pedaço de pau em cima em forma de cruz, fazendo lembrar mastros de festa de S. João, muito frequentes nos sítios do Estado do Rio e S. Paulo.

O Dr. Alcindo Marini nos disse o que faziam ali aqueles bambús:

— E' a marcação dos "off-set".

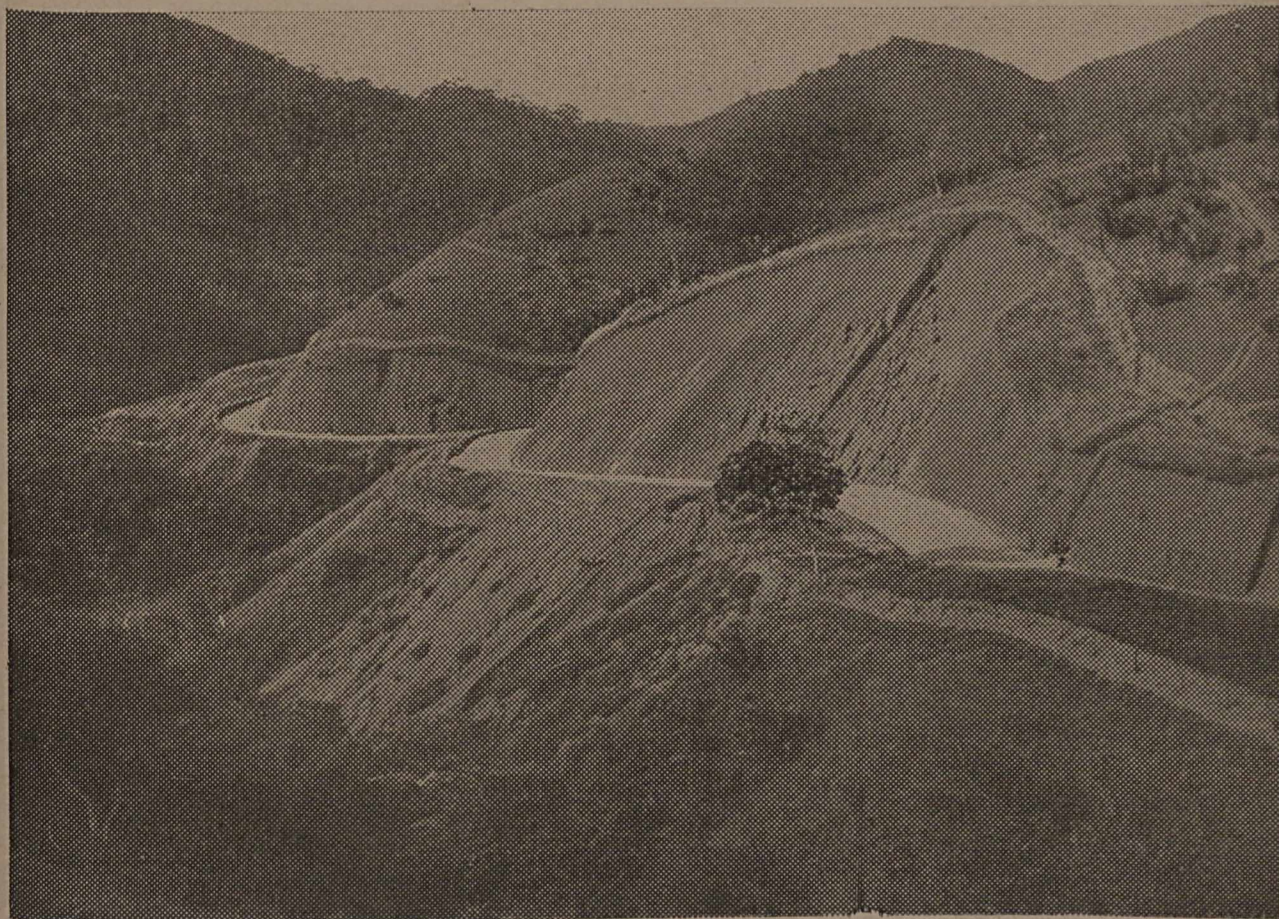
Ficamos na mesma. Impunha-se também um troco por miudo...

— Sim, lá no topo do bambú assinalado pela cruz, deverá, naquela altura, passar o aterro ligando estas duas montanhas. Numa planta é fácil riscar-se a passagem de um aterro e a altura que lhe é destinada, mas aqui o operário precisa saber até onde se deve por a terra.

A estrada, que deverá ter três tuneis entre a Garganta dos Coutinhos e Angra, já recebeu revestimento numa extensão de 28 quilômetros. Ainda este ano esse revestimento deverá chegar à Vila de Santo Antônio do Capivarí ou Vila Parado, porque se acha à margem do rio Parado, que por sinal corre regularmente... Dizem que em janeiro o lugar terá novo nome.

#### O MAL DAS NOVAS ESTRADAS...

Como se sabe, o carvão subiu de preço e agora o res-tinho de matas de certas zonas do Estado do Rio está sendo lambido pelo machado. Vimos o que se vem fazendo na floresta perto de Garganta dos Coutinhos. Os fazedores de deserto não descansam. Agora, eles teem estradas novas e podem levar com facilidade o carvão aos centros consumidores. Dentro de pouco tempo o



LIGAÇÃO DA ESTRADA RIO-S. PAULO A ANGRA DOS REIS — Vista do trecho já concluído dessa estrada, compreendido entre Rio Claro e a Garganta da Piriti.





*LIGAÇÃO DA ESTRADA RIO-S. PAULO A ANGRA DOS REIS — Reta do trecho já concluído, situado entre a Garganta da Piriti e a Vila Parado.*

rio Pirai, a cujas margens corre grande parte da estrada nova para Angra, ficará reduzido à situação do "rio" Barra Mansa: um lacrimal.

Não tivemos notícia de qualquer reflorestamento por ali. Imagino como os Drs. José Mariano Filho e Lima Camara ficarão tristes com esse fato!

#### DO ALTO DA GARGANTA DOS COUTINHOS

Subimos ao alto da Garganta dos Coutinhos. Que vista linda do mar de Angra! Pequenas enseadas e ilhas, verdes tufos a emergir das águas, como se tudo aquilo fosse imenso jardim!

E' necessário que se faça mesmo a ligação de Angra com Guaratiba por estrada de rodagem e só assim se terá um dos mais belos circuitos turísticos do mundo!

#### EXCURSÃO A FRIBURGO, CANTAGALO DUAS BARRAS ETC.

Quem sai das Barcas de Niterói, e se destina, por estrada de rodagem, ao norte fluminense, atravessa atualmente ruas incríveis, por muito feias, de largo trecho daquela capital, lá para os lados de Neves, e também de S.

Gonçalo, logo em continuação. São ao todo 19 quilômetros. São Gonçalo é cidade que nem mestre Agache consertaria, a menos que a arrasasse toda e fizesse outra inteiramente nova... Ali, naquelas ruas, atravancadas de linhas férreas e de bonde, de traçado que bem revela ausência completa, já não dizemos de urbanismo, mas de bom senso, as estatísticas policiais devem revelar número regular de desastres e atropelamentos.

A 24 de setembro último realizamos a terceira e última etapa de nossa visita ao interior do Estado do Rio, afim de colhermos mais algumas notas para esta reportagem.

O Dr. Saturnino Braga nos deu impressão de que se achava meio encabulado com o horrível percurso da zona urbana a que nos referimos acima. Preferia distrair-nos a atenção para outras coisas.

— Olhe, Ribeiro, vamos passar agora por grande "paly-ground" de uma escola pública do Estado.

E o "play-ground" passou, assim como uma exceção, uma brecha graciosa, entre o casario poeirento das imediações. — À direita, naquela estrada entre duas colinas, você vai ver a construção da importante fábrica de vidros planos, a primeira e única da América do Sul, com capital todo



nacional. E' de um capitalista português, que ali está gastando milhares de contos.

E, assim, com essa história de crianças a brincar e a correr em campo de esportes e diversões, fábricas de vidros planos ou chatos, soda cáustica, etc., conseguiu o Dr. Saturnino Braga nos distrair a atenção.

O nosso amigo De los Rios, o fotógrafo panteista, estava muito murcho num canto do automovel. Magnífico sinal de que a zona era *braba* mesmo...

Porque De los Rios não é fotógrafo que se limite a fazer o essencial. Ele mesmo sabe o que convem ser fotografado, o que deve figurar num album de fotografias atraentes e sugestivas. E', enfim, um perfeito artista.

Afinal, conseguimos chegar ao Alcântara, onde se inicia a *Rodovia-Tronco Principal*. Ai o Dr. Saturnino Braga respirou. E nós também!

— Você viu, Ribeiro, observou bem o trajeto que fizemos das barcas até aqui?

Claro que observáramos. Mas nos mostrávamos um tanto reservados quanto ao "urbanismo" de S. Gonçalo...

— Pois bem, agora é que me convem falar da necessidade das rodovias evitarem sempre a interferência com o tráfego das cidades de onde partem ou atravessam. Na estrada federal Rio-S. Paulo, desde Cascadura até

Campo Grande, observa-se essa interferência e, pior do que isto, nenhuma possibilidade de evitá-la agora, ou remediá-la em parte, alargando a estrada nesse longo trecho, pois as construções se alinham a pouco mais de um metro de pista de rodovia, aí estreita, comprimindo-a de tal forma que à distância, nos dá impressão do beco das Cancelas, ali na rua do Ouvidor. Tudo, portanto, deve ser previsto *no momento* de abrir-se a rodovia, antes de surgirem as construções que depois lhe darão o aspecto de simples rua. A estrada Rio-Petrópolis se acha também *urbanizada* nos subúrbios da Leopoldina, cujas ruas ao longo da linha férrea, do lado direito de quem parte do Rio, constituem a pista daquela estrada granfina de turismo. A Prefeitura do Distrito Federal ainda pode, em tempo, afastar esse inconveniente, fazendo construir a grande variante pela baixada e que passa perto do Instituto Oswaldo Cruz. A construção está quase concluída. Como vê o amigo, é caso bem sério essa falta de previsão a abrir-se uma estrada.

— Tudo isso está certo. Direi mesmo como o nosso amigo Dr. Jurandyr Pires Ferreira: Perfeito! Exato! Entretanto, Dr. Saturnino Braga, o senhor deve se lembrar de que não foi nada agradável o trajeto que acabamos neste instante de fazer das barcas até aqui...

— Aí é que eu queria chegar. Essa tragédia que acabamos de enfrentar veio mesmo a calhar para você



ESTRADA TRONCO PRINCIPAL — Aparelhamento mecânico da Comissão de Estradas de Rodagens em trabalho na construção dessa estrada, no trecho entre Manilha e Itaboraí,





ESTRADA TRONCO PRINCIPAL — Trecho já concluído em que a construção permite ampla visibilidade.

compreender exatamente a coisa. Mas não foi por querer... Não havia outro jeito.

E, com ar vitorioso, o Dr. Saturnino Braga, segurando-nos o braço, como a preparar-nos para ouvir revelação séria, seriíssima, assim arrematou suas observações e suas desculpas:

— Pois, está você redondamente enganado: Haverá jeito! A Comissão de Estradas de Rodagem vai resolver esse problema, construindo larga estrada contornando as zonas populosas de Niterói e S. Gonçalo, de modo a permitir viajar-se cômoda e rapidamente, sem interferência de tráfego, alcançando, afinal, o início de *todas* as estradas fluminenses, num ponto a 5 quilômetros das barcas e que fica situado no fim da Alameda S. Boaventura: o largo do Moura.

Essa estrada nova terá 14 quilômetros e, embora a distância entre as barcas e o Alcântara continue a mesma, far-se-á todo o percurso em menos da metade do tempo atualmente gasto e, depois, de forma agradável e segura. Essa nova estrada será de tipo extra, com 13 metros de largura na sua plataforma.

#### SERVIÇO DE TERRAPLENAGEM E REVESTIMENTO

Esse serviço se acha localizado no Alcântara, a cerca de dois quilômetros de distância do largo do mesmo

nome. Chefiar-o o Dr. Breno de Abreu Sodré, que dispõe de 9 tratores, devidamente equipados; 2 rolos compressores, uma auto-patroll e 2 plainas. Além dessa maquinária, ao serviço se acha anexa uma oficina bem montada e de uma instalação completa para britagem de pedra.

#### A ESTRADA TRONCO PRINCIPAL

Começa no Alcântara e vai até a Igua, numa extensão de 22 quilômetros, a *Estrada Tronco Principal*, cujo asfaltamento já se estende, no começo, por 4 quilômetros e que continua a ser feito.

E' chamada assim *Estrada Tronco Principal* porque dela se ramificam outras, em várias direções e que são as seguintes: a de *Contorno da baía de Guanabara*, que termina no Rio de Janeiro; a *Estrada Tronco-Norte Fluminense*, que vai a Friburgo, S. Fidelis, Itaperuna, etc. e a *Rodovia Ernani do Amaral Peixoto*, que passa pela cidade do Rio Bonito, Fazenda dos Quarenta e Campos.

A *Estrada Tronco Principal* já tem 11 quilômetros construídos no novo padrão, com base estabilizada granulometricamente. Esse tipo de estrada asfaltada, constante de um revestimento superficial asfáltico sobre base granulométrica, é o mais barato que se pode fazer no



Brasil, sendo, portanto, do interesse nacional, porque os trabalhos do asfaltamento comumente custam mais de 20\$000 por metro quadrado, enquanto que esse oferece resultados idênticos e seu preço fica por pouco mais de 8\$000 o mesmo metro quadrado.

Observamos muito carinho na construção da estrada tronco principal. Além da arborização, seus taludes ou, melhor, as suas margens serão esbatidas, possibilitando agradável e ampla visão do cenário adjacente, o que é de inegável vantagem para a segurança do tráfego, praticado com perfeita visibilidade.

A Comissão de Estradas de Rodagem resolveu fazê-la por administração direta.

#### ESTRADA DE CONTORNO DA BAÍA DE GUANABARA

Vocês já pensaram no transtorno que seria para Rio e Niterói a suspensão, de repente, do tráfego das barcas?

Nem é bom falar nisso! A Leopoldina não poderia dar vasão em seus trens a tantos passageiros, verdadeira avalanche, de um momento para outro, e os caminhões de carga, praticamente, não poderiam trafegar, a menos que dessem volta imensa pelo interior do Estado, até alcançar, em certa alterosa, a estrada Rio-Petrópolis.

O comandante Amaral Peixoto já pensou nisso. Pensou e não ficou parado. Resolveu pegar num lapis e riscou no papel uma linha contornando parte da orla da baía do Guanabara até alcançar a estrada Rio-Petrópolis. Depois de fazer isto, resolveu abrir uma estrada de rodagem, conforme o risco a lapis no papel.

— E a estrada, já começaram a fazer mesmo?

— Já. Fomos vê-la na nossa excursão do dia 24 de setembro. Quando nos achávamos na *Estrada-Tronco-Principal*, viramos em Manilha para a esquerda e fomos até a Vila Nova de Itambi, já no leito novo da estrada de contorno. Mas nem queiram saber que trabalhadeira está dando essa rodovia! Pois quase toda a região que ela vai atravessar só dá brejo!

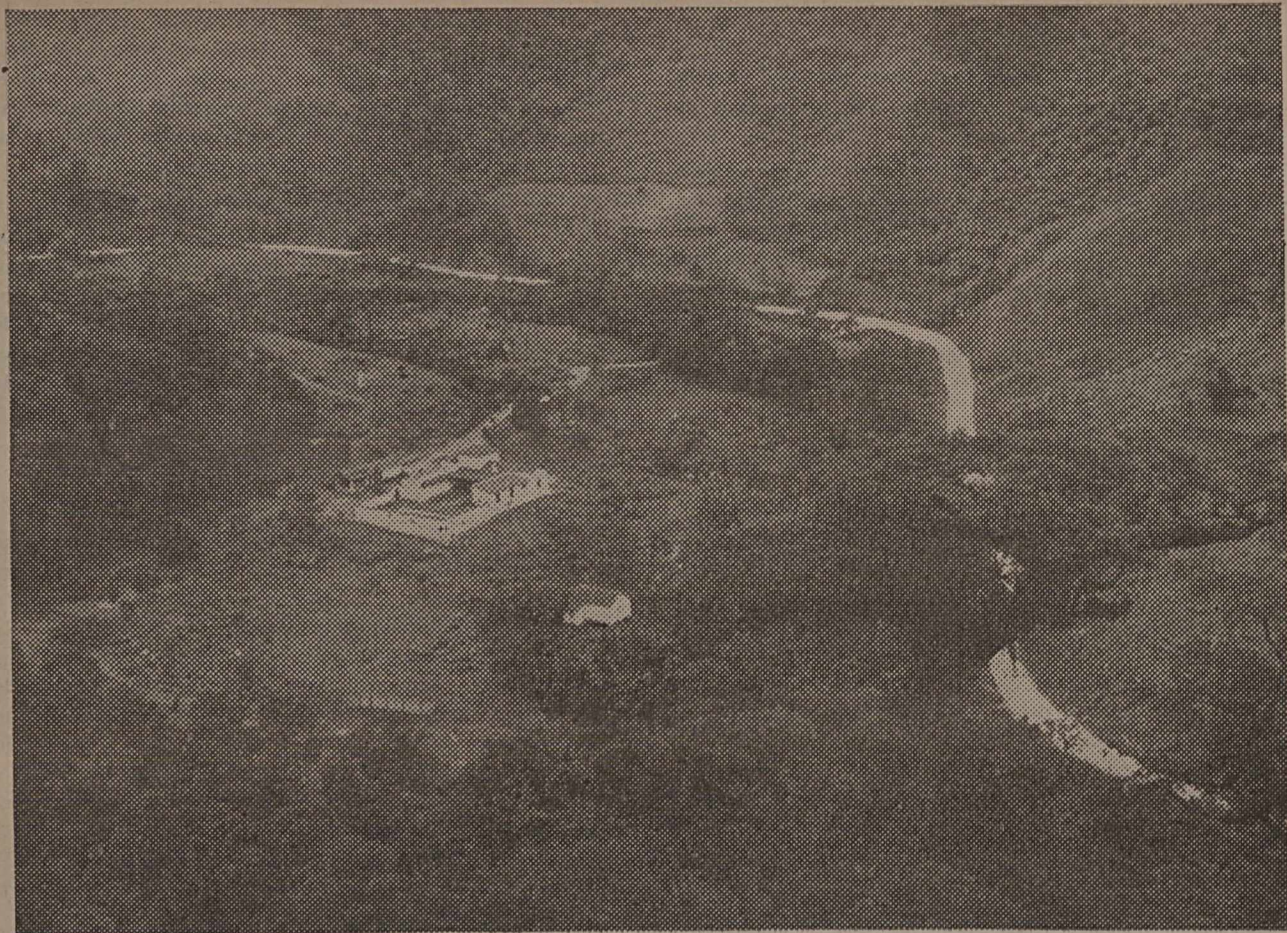
— Como, então, abrir-se uma estrada em lugar em que só há mangues e não se encontra terra alí perto para “sapecar-se” nos aterros?

O recurso é esse: mete-se, muito bem calçadinha, uma draga possante, em lugar menos perigoso de pântano e depois essa máquina se encarrega de tirar uma reta com a abertura de longa vala. A lama podre, já se sabe, ela aproveita, depositando-a ao centro do brejo em lugar que será limitado pela outra linha do lado oposto, para onde mais tarde será transportada. E a operação continua sempre nessa ordem. Os montículos de lama, sob a ação



ESTRADA TRONCO NORTE FLUMINENSE — Trecho da Serra de Friburgo, mostrando a pista branca da estrada, conseguida depois de executado o revestimento com um moledo especial.





*ESTRADA TRONCO NORTE FLUMINENSE — Vista panorâmica, na subida da serra de Friburgo, em que se percebe a estrada com seu belo traçado e uma vivenda já construída após a abertura.*

do sol, vão secando aos poucos, e, assim, depois de devidamente enxutos e acamados, recebem o aterro, com meio metro de espessura, de terra trazida de longe por meio de caminhões. Descrever isso e os serviços dos técnicos chefiados pelo Dr. Saturnino Braga não custa. Mas executar a obra é que são elas! Agora, explica-se também porque eles estão fazendo esse milagre. Tanto o Dr. Saturnino Braga como o Dr. Breno Sodré são também especialistas em secar pântanos e sanear zonas alagadiças: trabalharam durante muito tempo no Departamento Nacional de Obras de Saneamento.

De Magé, em direção ao lugar em que nos achávamos, mais onze quilômetros da nova estrada se acham terminados. Essa construção, que só pode ser lenta, está a cargo da firma Mario R. Pereira.

Deixando Manilha prosseguimos a viagem, alcançando 8 quilômetros depois Itaboraí, que Joaquim Manuel de Macedo achava muito graciosa...

Noutros tempos, não havia colegial que não soubesse de cor a descrição que o grande romancista fez de Itaboraí. Disse ele naquela época, em 1850 e tantos: "A vila de Itaboraí, cabeça de uma das comarcas da província do Rio de Janeiro, está assentada sobre uma graciosa colina, pouco elevada, mas em situação tão feliz que

do alto dela se domina e aprecia o mais belo quadro da natureza campestre. Por qualquer lado que se dilatam, os olhos se esquecem embebidos em imensos vales semeados de campos e estabelecimentos agrícolas, fazendas e sítios, e montes isolados; e, enfim, ao longe muito ao longe, a Serra dos Orgãos, alcantilada e imensa remata esse painel magnífico, levantando uma trincheira que se perde nas nuvens, diante do olhar ambicioso e insaciável".

Não devemos estragar tão bela descrição, falando de Itaboraí de hoje. A realidade não se deve meter com a fantasia, quando esta se nos apresenta com roupagem tão fina e delicada...

Mais três quilômetros à frente, finalmente Iguá, onde termina a Estrada Tronco Principal, que ali recebe a Rodovia Ernani do Amaral Peixoto à direita, e a de Friburgo, à esquerda.

De Iguá a Cachoeiras são quarenta e cinco quilômetros, trecho esse de estrada construído na administração Ari Parreiras e que dentro em pouco será transformado para o padrão novo. Em torno de Japuíba foi necessário reconstruir uns pontilhões e dois quilômetros de estrada no padrão novo, com as necessárias obras de arte nos lugares definitivos.

Toda a zona é pobre e de baixo nível demográfico.



## SUBIDA DA SERRA DE FRIBURGO

Vem depois Cachoeiras, onde começa a subida da serra de Friburgo pela rodovia inaugurada em janeiro de 1939 e que numa extensão de 35 quilômetros vai até Muri, tendo a largura de 6 metros e traçado definitivo.

Densas florestas e a estrada com o leito esbranquiçado a contorná-las em espirais graciosas e tão bem traçadas que não se tem impressão de que é muito forte a subida da serra. Já na linha férrea da Leopoldina, o trem faz mesmo força e a gente sente perfeita sensação da arrancada penosa da máquina a empurrá-lo, servindo-se da cremalheira.

Na estrada de rodagem de Friburgo tudo é suave. Só não são absolutamente suaves paisagens naturais que dela se descortinam à distância porque nos empolgam e nos arrebatam com sua grandiosa imponência.

Ninguém sabe porque o automóvel desliza macio por aquela estrada como se fosse forrada de veludo. Queremos sempre comodidade, mas não nos interessa muito sabermos como nos foi proporcionada...

Entretanto, vamos dizer porque é macia a estrada da serra de Friburgo.

Logo depois de sua inauguração em 1939 surgiram os atoleiros por toda a parte. Em Cachoeiras e em Friburgo rebentou verdadeiro clamor contra a sua rápida imprestabilidade.

O engenheiro residente da COMISSÃO DE ESTRADA DE RODAGEM da zona, Dr. Breno Sodré, valeu-se de todos os recursos técnicos aconselháveis no caso afim de minorar a calamidade.

Mas as *porqueira* da estrada, como diria um matuto, zombava de todos na época das chuvas: dos técnicos e dos praquejadores e maldizentes. Nas rampas escorregava, que era uma beleza, provocando derrapagens perigosas dos carros, e nos trechos planos as "noruegas" se transformavam em insidiosos atoleiros. O capricho daquela *danada* não podia continuar. Chegava a ser desaforo. A química de mistura de cascalho com terra, assim ou assado, feita por diversos processos, continuava a falhar. O Dr. Breno Sodré, tanto virou e mexeu, que um dia descobriu num barranco lá no alto da serra, um moledo esbranquiçado, diferente dos comumente conhecidos, assim — como diremos? — uma espécie de pedra podre (desculpem-nos os geologistas definição tão simplista...) e que lhe despertou a atenção por ter um ligante natural.

Experimentou-o sem demora na estrada, cujo revestimento se tornou logo homogêneo. A preparação desse revestimento se processa desta forma: o leito da estrada recebe uma camada espessa de pedra britada grossa e por cima se estende outra da mesma pedra, mas bem mais fina, misturada com saibro ligante. Finalmente entra em ação o rolo compressor. E o resultado dessa operação é o estabelecimento de perfeita consistência do solo.



Vista parcial de Cantagalo, apanhando, no início, uma ala da igreja matriz e, ao fundo, no alto do morro, a caixa d'água, lugar pitoresco e de onde se avista toda a cidade.



As vantagens desse revestimento são as seguintes:

Primeira — Muito barato. Seu custo não excede de 3\$000 por metro quadrado;

Segunda — Permite a conserva mecânica por meio de plainas, o que se não obtém com o macadam hidráulico comum;

Terceira — A superfície do rolamento fica mais lisa e macia que a feita com o macadam, e suporta qualquer carga de chuva.

O moledo precioso, que só existe num espigão da serra de Friburgo, vem sendo atualmente apanhado a uma distância de 20 quilômetros.

Como dissemos, a nova estrada moderna da serra de Friburgo se acha pronta até Murí. E daí àquela cidade faltam apenas 6 quilômetros. Velha estrada com melhoramentos provisórios supre essa deficiência.

Agora um esclarecimento: o trecho restante, em construção de Murí a Friburgo, ficará mais ou menos por 1.500 contos!

De Friburgo em diante, rumo a Cantagalo e a outras localidades da *Linha Tronco Norte-Fluminense*, as estradas são de traçado antigo, mas bem conservadas. A construção de uma estrada nova será feita depois, de acordo com a técnica moderna.

Bom Jardim, junto à estação, encanta pela sua bela arborização de ficus, todos em forma de taça. Nem mesmo aqui no Rio de Janeiro vimos árvores tratadas com tanto carinho.

Cordeiro também nos alegra a vista com seu jardim à margem da linha férrea.

Cantagalo, a velha e tradicional cidade fluminense que conhecemos de 1901, remoeu. Aí não há impropriedade em dizer-se que ressurgiu... A nota característica local são seus melros, como em Campinas, são as andorinhas.

Sentimos saudade de outros tempos, quando a cidade não se achava assim faceira e modernizada. E nos deixamos levar por instantes "nas asas da dor do pensamento", como diria mestre Aloysio de Castro... No gracioso jardim da praça 15 de Novembro veem-se

os bustos de Euclides da Cunha e de Herculano Mafra, saudoso médico da cidade. Cantagalo é cidade limpa, bem calçada e de clima excelente.

Da Chácara Queimada, ainda em Cantagalo, sai uma estrada para Macuco e outra para Gaivão e Duas Barras. Tomamos a de Duas Barras e seguimos para Murineli, Sumidouro, Porto Novo do Cunha, sem atravessarmos o Paraíba, e agora na estrada federal Rio-Baía e passamos por Sapucaia, Anta, Bem Posta, Areal, Itaipava, Cascatinha, Petrópolis e Rio.

### UMA OBRA GRANDIOSA E DURADOURA

Ao concluir este trabalho, depois de três longas excursões ao interior fluminense, sentimo-nos realmente satisfeitos por haver observado de perto uma obra grandiosa do atual Governo do Estado do Rio de Janeiro. Será ela lembrada, sempre e em qualquer tempo, como empreendimento da larga visão de um estadista que, trabalhando na sua época, soube construir também para um futuro distante.

Porque, francamente, essa é a impressão que se tem ao percorrer as largas e bem traçadas rodovias ligando Niterói aos pontos extremos do Estado.

Por outro lado, a honestidade dos autores do plano rodoviário fluminense se constata em toda a parte. Não se preocuparam eles com essa consagração vistosa, brilhante, de fogo de artifício, de só fazer coisas novas apenas para dizerem depois: "Isto fomos nós que *criamos*", como se no Estado do Rio não houvesse o que consertar e reformar.

Se, portanto, as novas rodovias nos espantaram pela extensão e arrojo do traçado, a conservação e retificação de mais de dois mil quilômetros de estradas velhas, que se achavam quase impraticáveis, demonstram o firme propósito do atual Governo Fluminense de bem servir às populações de *todos* os cinquenta municípios do Estado, hoje com fácil comunicação entre si e com os grandes centros — Niterói e Rio de Janeiro.