Gente do Caceribu, sua Geografia, sua história

Lia Osorio Machado

O território banhado pelo rio Caceribu e seus afluentes constituem uma área de cerca de 800 quilômetros quadrados localizada na vertente leste da Baía da Guanabara. Mas não é o rio e sim a estrada que constitui hoje o eixo em torno do qual se estrutura o território.

Essa estrada, a BR-101, é uma das mais importantes vias de acesso à metrópole do Rio de Janeiro e à Região dos Lagos, o que explica o grande fluxo de pessoas, viaturas e mercadorias que por ela trafegam. Como é comum acontecer nesses casos, o viajante apressado mal se dá conta da paisagem que se estende ao longo da estrada. De Manilha até Rio Bonito, passando por Itaboraí, um observador mais atento poderá ver uma paisagem urbanizada, quase um prolongamento da área metropolitana da cidade do Rio de Janeiro.

No passado, o território banhado pelo rio Caceribu e seus afluentes foi uma área agrícola rica com uma importante população rural. Essa trajetória, desde o passado agrícola até o presente urbano, merece ser estudada por um motivo: a evolução do povoamento e os sucessivos períodos de crescimento e decadência da economia do vale do Caceribu representam em escala menor, e por isso mesmo mais complexa, os conflitos, contrastes e desigualdades que caracterizam até hoje a sociedade brasileira.

Ainda podemos ver ao longo da estrada algumas marcas desse passado distante e de um passado mais próximo. Ao passado distante pertencem as ruínas das senzalas, das grandes casas de antigas fazendas, das capelas, testemunhos mudos da época do Brasil colonial e do Brasil-Império, quando o vale do Caceribú se destacava como uma das mais importantes regiões agrícolas da Baixada da Guanabara. Ao passado mais próximo pertencem as grandes e pequenas olarias e industrias cerâmicas abandonadas, os restos dos laranjais e dos bananais que trouxeram muita riqueza à região no século XX. Contudo, se nos afastamos da estrada, entrando pelo labirinto de estradinhas que cortam o interior dos municípios de Itaboraí e Rio Bonito - os dois principais municípios banhados pelas águas do Caceribú -, vemos que não obstante a violenta expansão da urbanização, a agricultura não só deixou marcas na paisagem de morros como ainda está presente sob a forma de extensas áreas de pastagem e pequenos lotes de fruticultura e horticultura.

Essa mistura entre passado, presente e futuro, registrada na paisagem, não é surpreendente, pois a história de ocupação do vale do Caceribu tem quase quinhentos anos, se formos contá-la a partir da chegada dos primeiros europeus no continente americano. Tem muito mais tempo do que isso, se for levado em conta a densa

ocupação da Baixada da Guanabara por tribos indígenas em épocas mais remotas, uma outra história, que dificilmente pode ser contada hoje porque as tribos indígenas desapareceram, não deixando registros escritos de sua vida.

Até a natureza, a primeira vista imutável diante da efemeridade da vida humana, foi sendo modificada de modo irreversível. Exceto pelas montanhas ou serras que limitam a região ao norte e ao sul, a maior parte do território foi trabalhada e retrabalhada pela ação humana, algumas vezes com efeitos destrutivos, outras vezes como expressão da inteligência humana. Essa inteligência está presente, por exemplo, no grande esforço da engenharia brasileira que foi a gigantesca obra de saneamento da Baixada Fluminense, iniciada na década de 1940 e encerrada mais de vinte anos depois. Como resultado desta obra o rio Caceribu foi "separado" do rio Macacu, rompendo com a geografia que havia fundamentado sua história.

A obra técnica que separou o rio Caceribu da bacia do rio Macacú reduziu o impacto das enchentes desses dois rios e, conjugada à construção de canais e adutoras, foi responsável pela drenagem de extensas áreas de brejo, permitindo assim a ocupação humana das antigas áreas pantanosas. Por outro lado, vemos os efeitos destrutivos da ocupação humana, seja na urbanização desordenada que se espalha pelas antigas áreas de povoamento consolidado ou nas novas áreas conquistadas dos pântanos, seja na poluição e lento desaparecimento dos antigos riachos, hoje reduzidos à "valas negras", seja ainda na erosão das encostas dos morros que tão fortemente marcam a paisagem natural da bacia.

As paisagens culturais criadas por sucessivas gerações de indivíduos que ora ocuparam esse espaço, ora o abandonaram, ora voltaram a ocupá-lo, constituem o eixo deste trabalho. A cada momento, a cada período histórico, a gente do Caceribu foi modelando sua geografia sem ter uma idéia clara do passado nem do futuro. Dar um sentido, mesmo que provisório, aos testemunhos do passado e aos desafios do presente é o objetivo perseguido aqui.

Paisagens Naturais, Paisagens Culturais

Os rios, o brejo e a floresta

A bacia hidrográfico do Caceribu faz parte de um conjunto morfológico maior, a grande Baixada Fluminense, limitada ao norte pela escarpa do planalto brasileiro (Serra do Mar) e ao sul, pelo maciço costeiro, as famosas serras, sempre mencionadas na história territorial brasileira. Muitas das características da bacia hidrográfica do Caceribu são encontradas em outras pequenas bacias que pertencem ao grande conjunto Baixada. Mas isso não quer dizer que todas essas bacias sejam iguais. Na realidade, a própria Baixada Fluminense pode ser dividida em várias baixadas, de acordo com suas características morfológicas: de Sepetiba, da Guanabara, de Araruama e dos Goitacazes (MAPA 1)

A Baixada da Guanabara é a que nos interessa, pois nela está localizada, em sua porção oriental, a bacia hidrográfica do rio Caceribu. Trata-se de uma planície extensa, espraiada em torno da Baía de Guanabara e drenada por pequenos rios que nela deságuam. Por ser uma planície, o declive é muito baixo, e na época das chuvas, abundantes no clima tropical atlântico, o aumento de nível das águas fluviais faz com que a água acumulada se espalhe pela planície. Como o solo é constituído por uma mistura de argila e areia, nas áreas mais argilosas o solo retém a umidade, formando extensas áreas de brejo, isto é, de terrenos baixos e alagadiços cobertos por vegetação rasteira, contrastando com as florestas que cobrem as partes mais altas dos morros e das serras.

A área coberta por floresta foi muito maior no passado. Nesses quase quinhentos anos de ocupação humana, as antigas florestas, hoje restritas ao topo dos morros, cobriam grandes trechos da planície e das encostas dos morros. Essa antiga floresta foi sendo substituída por uma vegetação degradada (as capoeiras) e uma paisagem humanizada pelas atividades econômicas que sucessivamente foram sendo desenvolvidas na região.

Hoje sabemos que a destruição da cobertura vegetal de qualquer área do planeta constitui um dos problemas de mais difícil solução para a humanidade. Isto porque se é verdade que o sustento das populações humanas exige a alteração da natureza e seu controle pela domesticação, também é verdade que sua depredação representa um risco para a sobrevivência futura da espécie humana. A ação humana nem sempre é racional e cuidadosa como tampouco o mundo natural é harmônico e equilibrado, como às vezes queremos crer.

É possível ocupar e desenvolver alguma parte da superfície terrestre sem destruir a natureza? Claro que não. O desafio é precisamente este: agir e reduzir os prejuízos advindos da própria ação humana; compreender que a destruição da natureza tem um custo social muito elevado, não só para a presente geração mas também para seus descendentes, de modo que cada ação humana deve ser cuidadosamente pensada para que o custo não ultrapasse os benefícios sociais dessa ação. É a consciência desse desafio que pode levar as comunidades locais que vivem na bacia do Caceribu a olharem com mais atenção os rios que cruzam seu território.

Se no passado os rios eram valorizados por serem as principais vias de circulação, hoje a bacia hidrográfica do rio Caceribu está de novo sendo valorizada: o rio principal (e seus afluentes) constitui o eixo a partir do qual a gestão ambiental desse território está sendo empreendida. Não só do ponto de vista ambiental mas também histórico-geográfico, esta é uma oportunidade única para as populações que lá vivem de reconstituírem a unidade interna do seu território de modo a administrá-lo com mais sabedoria. Se esse empreendimento falhar, os municípios da bacia continuarão apenas como áreas de passagem dos indivíduos e mercadorias que trafegam pela rodovia BR-101.

Desde a chegada dos portugueses, a história cultural e econômica da região do Caceribu esteve profundamente ligada à história da cidade do Rio de Janeiro. É assim hoje e foi assim no passado. Essa ligação não advém somente da posição geográfica da bacia do Caceribu na grande Baixada Fluminense. Também decorre do fato de que a cidade do Rio de Janeiro tornou-se centro político e centro econômico do país por mais de duzentos anos. Foi esse poder que permitiu a gradativa incorporação das regiões próximas à sua malha urbana. Gradativa porque a incorporação das áreas da Baixada Fluminense ao Rio de Janeiro não foi um processo rápido e sim lento e cheio de dificuldades, uma vez que o terreno brejoso dificultava a expansão. Mesmo assim, durante séculos, e até hoje, fosse o uso do solo agrícola ou urbano, a proximidade geográfica do Rio de Janeiro ditou, em grandes linhas, a evolução da ocupação humana da Baixada.

O sertam do Macacu e o vale do Caceribu.

Na época colonial e durante o século XIX, a região onde está situado o vale do Caceribu era conhecida, em português colonial, como o sertam (sertão) do Macacu. Isso porque o rio Caceribu era afluente do rio Macacu, o principal rio da parte leste da baixada da Guanabara. No passado, com muita freqüência o nome de uma região era dado pelo principal rio que a banhasse pois as vias fluviais constituíam as principais vias de circulação de gente e de mercadorias no Brasil-Colonia e no Brasil-Império.

Durante a época colonial, o rio Macacu foi um importante eixo de comunicação por ser um dos caminhos de acesso ao norte do atual estado do Rio de Janeiro (Cantagalo, Nova Friburgo), ao sul de Minas e à região dos Lagos. Durante a primeira metade do século XVIII foi um dos caminhos para o contrabando do ouro, que era desviado dos caminhos mais diretos e controlados pela Coroa, mas a maior parte do vale do Macacu permaneceu despovoada até o século XIX.

Durante a primeira metade do século XIX, a expansão cafeeira no sul de Minas Gerais conferiu maior importância ainda ao vale do Macacu. Como veremos, o café foi responsável pelo segundo surto de povoamento do vale do Caceribu.

Vale a pena lembrar que, na história territorial do Brasil, o vocábulo sertão designava o "interior" do país, ou seja, as áreas despovoadas ou áreas com muito baixa densidade de ocupação ou ainda áreas ocupadas por tribos indígenas. Até o inicio do século XIX, a faixa mais densamente povoada no litoral atlântico, onde se localizava a cidade do Rio de Janeiro, não excedia vinte quilômetros. Atrás dessa faixa já começava o sertão. O sertão do Macacu, portanto, era parte da área praticamente despovoada da Baixada Fluminense.

Para se ter uma idéia da expansão restrita do povoamento na Baixada o famoso mapa do Sargento-mor Manoel Vieira Leão é um bom começo. Desenhado em 1767, a pedido do Conde de Cunha e no contexto da transferencia da capital do vice-reinado

da colônia do Brasil para o Rio de Janeiro, o mapa mostra a região do Caceribu e a área do médio e alto vale do rio Macacu ainda cobertas de florestas. No mapa está assinalada a presença de aldeias indígenas de "índios brabos" nos recessos do paredão principal da Serra dos Órgãos, provavelmente restos das antigas e corajosas tribos dos Tamaios e Goitacazes, que não aceitaram docilmente o domínio português (Várzea,1946). Também aparecem desenhados no mapa de Vieira Leões, malocas indígenas nas cabeçeiras do rio Bonito e ao longo do rio São João.

Pelo rio Macacu e seus afluentes, como o Caceribu, circulavam mercadorias e pessoas, transportadas por pequenas e grandes canoas em viagens que duravam dias. Sempre foi problemática a circulação porque os rios eram estreitos e assoreados, alguns deles só tendo água suficiente na época das chuvas (verão). Alguns dos riachos eram tão estreitos que um viajante do inicio do século XIX observou a dificuldade de se fazer a volta com a canoa tão próximas eram as margens.

Existiam também as trilhas dos indígenas, aproveitadas pelos tropeiros e suas tropas de mulas, também encarregados do transporte de gente e de mercadorias. A medida que as fazendas eram abertas, uma rede de sinuosas estradinhas foi se expandindo acompanhando

o processo de apropriação das terras da região. A atual rodovia BR-101 segue o caminho de terra construído no século XIX por escravos, e que ligava S.Gonçalo, Itaboraí e Rio Bonito à Região dos Lagos.

Pequenos portos, muito pequenos e modestos, cercados por um aglomerado de barracos e algumas construções de alvenaria, localizavam-se ao longo dos rios, servindo para escoar os produtos agrícolas da região. Um viajante chegou a afirmar que havia mais de vinte portos no inicio do século XIX, mas os mais importantes eram Porto das Caixas no baixo rio da Aldeia, e os de Vila Nova de S.José e Porto Sampaio no então baixo vale do rio Macacu. Todos esses portos desapareceram em função do assoreamento dos rios e das obras de drenagem da Baixada no século XX.

A Paisagem Colonial (sec. XVI-XVIII)

O mundo da Cana de açúcar, do Engenho e da Senzala

A indústria açucareira foi a principal atividade econômica da Baixada Fluminense e do vale do Macacu-Caceribu na época colonial. Durante a maior parte do século XIX e até meados do século XX permaneceu como parte da paisagem apesar de perder gradativamente sua importância econômica. É preciso lembrar que o açúcar foi, durante séculos um dos produtos tropicais mais valorizados no mercado estrangeiro. Por isso mesmo tornou-se o principal produto de exportação das pequenas colônias luso-brasileiras que foram sendo implantadas na costa atlântica, logo que os primeiros colonizadores verificaram a aptidão de algumas terras ao seu plantio.

A baixada da Guanabara foi um desses locais aptos ao plantio da cana de açúcar. Apesar da presença dos brejos, alguns trechos da planície e as encostas mais baixas dos morros nos terrenos de relevo suave por onde serpenteavam pequenos rios revelaram-se propícios à plantação da cana de açúcar devido à presença de solos férteis de aluvião. As florestas foram sendo devastadas e o mato queimado para dar lugar às plantações.

A plantação era apenas uma parte do empreendimento açucareiro. Para produzir o açúcar era necessário o engenho (o predecessor das atuais usinas de refinamento do açúcar e produção de álcool), onde a cana era triturada nas moendas puxadas por tração animal. A produção de açúcar não deixava de ser uma indústria, ou seja, os engenhos e as plantações de cana adjacentes formavam uma agroindústria, muito primitiva para os padrões atuais, porém a mais importante de todas para os padrões daquela época. O outro elemento era o trabalho: o trabalho de plantio e colheita da cana, assim como de gêneros alimentícios; o trabalho de beneficiamento - açúcar, aguardente, melaço, rapadura; o trabalho de transporte, dos campos até o engenho, do engenho até os pequenos portos fluviais; o trabalho de dragagem dos rios para mantê-los navegáveis; o trabalho de construção de diques e canais, para domesticar o curso das águas. Quase todos esses trabalhos eram realizados por escravos.

Muito cedo nas colônias americanas, a solução adotada para o cultivo de produtos agrícolas de elevado valor mercantil foi associar grandes propriedades ao trabalho escravo. A grande bacia de mão de obra, explorada pelos traficantes de escravos, era a costa ocidental da África. O empreendimento canavieiro não fugiu dessa receita nefasta.

Do ponto de vista moral, a escravidão é a mais vergonhosa das relações de trabalho já inventadas pela humanidade. Até o século XIX, muitos países do mundo consideravam legal a escravidão, e foi somente no início daquele século que muitos países a consideraram como atividade ilegal. No caso do Brasil, desde a época colonial, a escravidão esteve estreitamente associada à grande agricultura de exportação (cana de açúcar, café, algodão). O principal argumento, favorável ao seu emprego, era de natureza econômica.

Segundo esse argumento, o trabalho obrigatório de grandes contingentes de indivíduos solucionaria o problema de cultivar grandes extensões de terra, mantendo a mão de obra presa a ela. O alto custo do tráfico transatlântico de negros estaria plenamente compensado pelo valor do produto no mercado internacional. Isso significava que uma porção considerável de terras poderia ser apropriada por um número muito pequeno de indivíduos. E, de fato, foi o que aconteceu. A fazenda escravocrata era tão produtiva quanto o número de escravos de trabalho que o fazendeiro pudesse comprar no mercado. Na realidade, durante a época da escravidão, o poder econômico do proprietário era medido não só pelo tamanho de suas terras mas, principalmente, pelo número de escravos que tivesse.

Embora a libertação dos escravos tenha sido declarada no final do século XIX, muitos dos efeitos sociais da escravidão permanecem presentes na sociedade brasileira.

Textos antigos nos dão noticia desse sistema agrícola, implantado no território do Caceribu e persistindo até o final do século XIX. O plantio e beneficiamento da cana de açúcar foram, de inicio, a atividade econômica dominante. Se o fazendeiro tivesse mais recursos tornava-se senhor de engenho, produzindo sobretudo açúcar mas também melaço e rapadura. Se tivesse menos recursos mas o suficiente para comprar escravo, o fazendeiro produzia aguardente em pequenas e primitivas destilarias, conhecidas como engenhocas.

Para alimentar os escravos e todos aqueles que viviam na fazenda o fazendeiro deslocava uma parte da mão de obra para a produção de gêneros alimentícios (feijão, arroz, mandioca, milho). A criação de galinhas e porcos para o consumo dos moradores e até mesmo a criação de abelhas eram atividades domésticas comuns. Como o engenho necessitava de gado bovino para as moendas e para o transporte da cana, as fazendas também reservavam as extensas áreas de brejos, cobertas por campos naturais, para a criação do gado. Das matas tropicais extraiam madeira para as construções e lenha para as moendas de cana; a argila dos vales ("tabatinga") era utilizada para o fabrico de telhas e tijolos em pequenas e primitivas olarias. Em resumo, as fazendas de engenho eram, em grande medida, autosuficientes mas toda essa estrutura era dependente principalmente do trabalho escravo.

Na bacia do Macabu e Caceribu havia engenhos e engenhocas em propriedades de tamanho variável. Existiam também pequenos proprietários e ocupantes das terras menos valorizadas - os lavradores, que se dedicavam a lavoura de gêneros alimentícios e a criação de algumas cabeças de gado para a produção de leite e queijo. Grande parte da produção era destinada ao mercado local, sobrevivendo precariamente.

O sertão do Macacu e a fundação da freguesia de São João de Itaboraí

A fazenda e o engenho formavam uma unidade produtiva que se auto-sustentava, ou seja, produzia quase tudo que consumia. O domínio do trabalho escravo significava que muito poucos eram os trabalhadores livres com dinheiro que estimulasse o desenvolvimento de um comércio urbano local e, com ele, o aparecimento de vilas e cidades. Dado a mesquinhez do povoamento urbano, predominava uma paisagem rural onde aqui e lá podia surgir um aglomerado de fazendas e roças, uma pequena venda, uma igreja, uma capela, uma parada de tropeiros. Às vezes essa povoação dispersa poderia adquirir um estatuto jurídicoadministrativo e dar origem a uma freguesia.

De fato, o predomínio absoluto da paisagem rural foi em grande parte uma decorrência de uma economia agrícola cujo eixo de sustentação era a grande propriedade

escravocrata e caracterizou os municípios de Itaboraí e Rio Bonito, e mesmo de São Gonçalo, durante todo o período colonial (séculos XVI ao XVIII) e a maior parte do século XIX.

O poder social e político exercido pelos proprietários dos engenhos se fundamentava no fato de que eram donos de quantidades consideráveis de terra e de escravos. No caso das terras, era a Coroa portuguesa que dava aos colonos o direito de propriedade, doando as "sesmarias", como eram chamadas as grandes extensões de terra em se baseou o ordenamento da apropriação territorial na colônia brasileira (Silva,1996). As primeiras noticias que temos da ocupação do vale do Macacu e Caceribu se referem justamente à concessão de sesmarias. Um dos principais historiadores da época colonial, Monsenhor Pizarro (José de Souza Azevedo Pizarro e Araujo), conta que a primeira sesmaria no sertão do Macacu foi doada por Mem de Sá a um escrivão da Fazenda em 1567. Este escrivão, por sua vez, doou a sesmaria aos padres jesuítas em 1571. Dessa época datam as aldeias indígenas de São Barnabé e São Lourenço, administradas pelos padres jesuítas.

Outro historiador, José Matoso Maia Forte, afirma que, por volta de 1570, várias sesmarias foram doadas na bacia do rio Guaxindiba (no atual município de S.Gonçalo), e na bacia do Macacu, ao longo do baixo curso de seus afluentes, como o Caceribu (ou Caserabu), o Guapi-Açu (também conhecido como Pirassununga ou Aguapei-açu), e nas áreas que se estendiam entre eles (Tapacorá e Itambi).

A Coroa, interessada em estimular o comércio de açúcar, dava preferência para os pedidos de concessão de sesmarias para o estabelecimento de engenhos de açúcar: bastava que os candidatos provassem ser homens de posse para estabelecer o negócio. Contudo, nem sempre o proprietário de sesmaria ocupava de forma produtiva a terra, deixando-a às vezes ao abandono; outras vezes, principalmente depois da exigência de pagamento de foro à Coroa na segunda metade do século XVIII, grandes extensões de terra eram apropriadas sem que os indivíduos registrassem a sesmaria (Silva:47). É provável que a área do município de Itaboraí conhecida como a "posse dos Coutinho" se refira a uma grande posse, ocupada por uma das antigas grandes famílias do lugar no século XVIII-XIX.

Quando os lucros obtidos com a atividade agrícola cresciam, era comum principalmente entre os grandes fazendeiros, a construção de uma capela, pois as missas e as festas religiosas constituíam a única atividade social que congregava as famílias de colonos dos arredores assim como seus escravos. Se um grupo de fazendeiros, uma ordem religiosa ou mesmo a Fazenda Real se cotizassem era possível a construção de uma igreja. A igreja era não só o principal núcleo da vida social da época colonial como era também com muita freqüência o único poder instituído do lugar. Não é de se estranhar, portanto, que o surgimento de freguesias e vilas estivesse profundamente vinculado à criação de paróquias.

Seguindo esse padrão, um colono, Manuel Fernandes Ozouro fundou, em terras que havia comprado dos jesuítas e localizada entre os rios Macacu e Caceribu, uma capela dedicada a Santo Antonio (1612). Alguns anos depois foi construída uma igreja (1624). Um povoado surgiu nesse lugar, e em 1648 nele foi fundado o convento de São Boaventura por padres capuchinhos da Província da Conceição, e, unida à Igreja do Convento, a capela da Ordem Terceira de São Francisco. Em virtude da imponência da construção (cujas ruínas resistem até hoje), Santo Antônio tornou-se sede paroquial da freguesia de Santo Antônio do "Caserabu" em 1647/1648, limitada ao norte pela freguesia da Santíssima Trindade.

Por esta mesma época (meados do século XVII) existem outros indícios de que o povoamento do Recôncavo da Guanabara estava em relativa expansão. Além da freguesia de Santo Antônio também foram criadas mais três freguesias (Trairaponga, Guaxandiba e Irajá).

Na área onde hoje se ergue a cidade de Itaboraí existem noticias do povoamento do lugar desde 1627. Segundo Monsenhor Pizarro, a freguesia de S.João de Itaborai foi separada da freguesia de Santo Antônio desde 1679 (a Igreja matriz de São João Batista em Itaboraí foi concluída em 1742, tendo começado sua construção em 1725 com dinheiro da Fazenda Real e está no lugar de uma capela construída em 1672 e transformada em paróquia em 1679). Também conhecida em documentos antigos como Tapacorá ou distrito de Itapacorá, nome de um dos maiores engenhos coloniais do vale do Caceribu, a freguesia de S.João de Itaboraí só dará origem a uma vila em 1834, em pleno apogeu do café na região.

Um registro histórico, citado por Monsenhor Pizarro, dá noticia de que foram criadas, junto com a Freguesia de Itaboraí, as freguesia de Guapimirim e de N.S.do Desterro de Itambi (1679), esta última no lugar da antiga aldeia indígena de São Barnabé, administrada pelos jesuítas. A capela dos jesuítas em Itambi subsistiu até 1737, sendo reformada depois da expulsão dos jesuítas em 1750.

A freguesia mais antiga, porém, era a de Santo Antônio do Caceribu e foi nela onde se fundou a primeira vila do sertão do Macacu. A povoação que havia se formada em torno da igreja do Convento de Boaventura tornou-se suficientemente importante para receber o título de vila em 1697, no contexto de uma Ordem Régia de 1693 que havia permitido ao governador-geral da colônia criar vilas no interior do Brasil, como forma de introduzir a lei e a ordem na colônia. Batizada como Santo Antônio de Sá (o "Sá" foi uma homenagem dos grandes proprietários que se reuniram na solenidade de fundação da vila ao governador da Capitania do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes), a nova vila tinha jurisdição administrativa sobre as freguesias mais próximas: N.S. do Desterro de Tambi (Itambi); S. João de Itaboraí e Tapacorá (Itapacorá); N.S.Ajuda de "Sarnambitiba" (Guapimirim); Santíssima Trindade; e São Gonçalo (MAPA 2).

As grandes famílias

O ato de criação da vila de Santo Antônio de Sá seria uma mera curiosidade histórica não fosse o fato de que a descrição da solenidade constitui uma fonte rica de informações sobre a estrutura social que estava sendo criada no sertão do Macacu. Não só a maior parte das terras pertenciam a um grupo muito pequeno de indivíduos, como os laços familiares entre eles garantiam o controle das terras, fosse por casamento ou herança. Assim estavam presentes naquela solenidade membros das famílias dos Duque Estrada, dos Sardinha, dos Silva, dos Costa Soares, dos Pacheco e dos Azevedo Coutinho (às vezes escrito Azeredo Coutinho). Cada família era associada à uma parcela do território: por exemplo, os Azevedo Coutinho e os Sardinha eram donos de terras e engenhos em Itapacorá; os Sardinha também eram proprietários em Macacu e Guaxindiba, e assim por diante (Forte, 1984).

Sigamos a trajetória de uma dessas famílias, a família Azevedo Coutinho, cujo engenho de Itapacorá dominava a freguesia de S.João de Itaboraí. É provável que essa família fosse aparentada de Marco Antônio de Azevedo Coutinho, eminente estadista português e primo do Marques de Pombal. Na solenidade de criação da vila de Santo Antônio de Sá (1697), três membros da família estavam presentes, sem que saibamos o grau de parentesco entre eles: Cosme, Antônio e Pascoal.

Quase cem anos depois, encontramos referencia (1778) a um descendente, o Mestre de Campo Alexandre Alvarez Duarte de Azevedo, proprietário de grandes extensões de terra na freguesia da Santíssima Trindade (Santa Ana de Japuíba) no vale do Macacu, cujo engenho, fundado em 1648, foi muito elogiado pelo Marques de Lavradio. Outro descendente da mesma família, Francisco Macedo Freire de Azevedo Coutinho, era grande proprietário de terra em Cabo Frio e Araruama e de dois engenhos, de Fora e de Santa Ana. Sua filha casouse com um primo, João Alvarez de Azevedo, dono do Engenho de Itapacorá e descendente de Alexandre. Todas as filhas desse casamento casaram-se com parentes, tendo sido os maridos importantes políticos, ministros e governadores do Império (século XIX): Bernardino Belizário Soares de Souza e seu parente e concunhado, Paulino José Soares de Souza, visconde do Uruguai (1807-1866); e Joaquim José Rodrigues Torres, depois visconde de Itaboraí (1802-1872), nascido em Porto das Caixas. Este último foi uma das figuras principais dos governos saquaremas, período de domínio de um grupo político com grande influencia na política nacional em meados do século XIX (Mattos, 1987). Joaquim José e seu irmão Candido José (Barão de Itambi) eram descendentes de outra grande família do vale do Caceribu, a dos Duque Estrada (é possível que o rio dos Duques tenha recebido esse nome em homenagem a família, o nome antigo sendo rio Mutuapira).

Muitos dos descendentes desses casamentos da família Alvarez de Azevedo deslocaram-se para a cidade do Rio de Janeiro e tornaram-se intelectuais, militares e políticos, ocupando postos importantes no governo federal e estadual até o século XX (famílias Duarte de Azevedo, Soares de Azevedo, Azevedo Sodré, Macedo Soares,

Macedo Freire, Macedo Torres, Duque Estrada, etc.). Do casamento de um descendente do Visconde do Uruguai com um descendente do Visconde de Itaboraí nasceu um dos mais importantes geógrafos brasileiros, Carlos Delgado de Carvalho que, seguindo a tradição, casou-se com uma descendente de um dos maiores proprietários do vale do Paraíba, pertencente à nova 'aristocracia' cafeeira.

Em síntese, esses casamentos constituíam verdadeiras redes sociais, apoiadas no grau de parentesco, nas heranças e numa identidade territorial compartilhada. Não só expressavam o poder dos grandes proprietários e de seus interesses como também os ajudava, até certo ponto, a manter esse poder estendendo sua esfera de influencia além dos limites de suas propriedades, integrando políticos, magistrados, militares, intelectuais e membros da burocracia governamental.

Apesar da longevidade do poder dos grandes proprietários do sertão do Macacu, e de todo leste do Recôncavo, não subsistiram até os dias atuais. Em vez de acompanhar essa história através das vicissitudes das grandes famílias, é a evolução do espaço geográfico, mais complexo e mais aberto do que o pequeno mundo das fazendas, que poderá nos dar as pistas para compreender o nascimento, maturidade e decadência do mundo do engenho de cana de açúcar baseado na grande propriedade escravocrata.

Engenhos, engenhocas e chácaras

As grandes propriedades estavam associadas aos engenhos. O mapa de Vieira Leão de 1767 (MAPA 3) nos mostra a localização dos engenhos de cana e aguardente: eram 18 engenhos a beira dos rios Guaxindiba e Monjolo, no atual município de São Gonçalo. Outros 18 engenhos estavam localizados no atual município de Itaboraí, principalmente ao longo do rio Iguá, afluente da margem esquerda do rio Caceribu, e no alto vale e afluentes da margem direita do rio da Aldeia. No mapa vemos também que o limite da área dos engenhos chegava até o rio Mutuapira (ou dos Duques).

O centro-sul do atual município de Itaboraí, e o leste do atual município de São Gonçalo constituíam uma importante área canavieira em meados do século XVIII.

Contudo, outros dados nos informam das mudanças que estavam ocorrendo na geografia dos engenhos na segunda metade do século XVIII. Na famosa "Relação" (relatório) do Marquês de Lavradio (1778) existem dados estatísticos que mostram a distribuição geográfica de engenhos de açúcar e engenhocas de aguardente. Esses dados indicam o enorme crescimento da produção açucareira na região de Campos (Baixada dos Goitacazes).

Em Santo Antônio de Sá (cuja vila tinha jurisdição sobre as freguesias de Itaboraí e de Itambi) havia 17 engenhos e 2 engenhocas de aguardente, que produziam 255 caixas de açúcar e 197 pipas de cachaça. Em São Gonçalo (que abrangia o alto rio da Aldeia e a bacia do Guaxindiba) havia 25 engenhos e 3 engenhocas, produzindo 623 caixas de

açúcar e 451 pipas de aguardente, respectivamente. Em Campos dos Goitacazes havia 168 engenhos e 9 engenhocas, produzindo 2.161 caixas de açúcar e 141 pipas de aguardente (Mendes,1950:55).

Qual o significado desses dados? Primeiro, que a maior área produtora em 1778 deixara de ser a região do Macacu-Caceribu, deslocando-se para a baixada dos Goitacazes, de solos muito mais férteis, com solos menos cansados e com um sistema agrícola mais aberto. De fato, em Campos, a produção era repartida por um maior número de engenhos, muito menores do que os do Macacu-Caceribu, e com um sistema agrário fundamentado em propriedades e posses também menores, com menos escravos e mais trabalho familiar, e com a presença de parceiros e arrendatários, ou seja, de uma população livre (não escrava) de "lavradores sem engenho", que forneciam cana para os engenhos vizinhos (Mendes,1950:55).

O outro significado dos dados da Relação de 1778 era o direcionamento dos engenhos e engenhocas da região do Macacu-Caceribu para a produção de aguardente. Em grande parte isso deve às terras cansadas e ao sistema agrário mais rígido, o que não permitia concorrer com as terras mais férteis da região açucareira de Campos dos Goitacazes. Mas também não se deve subestimar a influencia exercida pela economia do ouro que havia se desenvolvido no planalto mineiro: a rede fluvial e a rede de trilhas que conectava a região do Macacu-Caceribu à baia da Guanabara e ao litoral de Maricá tornavam a área uma alternativa para o contrabando de ouro das minas e, secundariamente, para o tráfico (legal) de escravos. Sabemos que a aguardente era um dos produtos mais valorizados na região mineira, podendo-se trocá-la por ouro; também era valorizado pelos navios estrangeiros que aportavam no litoral trazendo escravos (a aguardente podia ser trocada por escravos nos portos do Atlântico africano e caribenho) e contrabandeando o ouro para fora da colônia.

Toda essa atividade não significa o fim da expansão da agricultura de cana de açúcar no conjunto da Baixada Fluminense, que prosseguiu até o século XIX. Os colonizadores foram ocupando trechos dos vales do Macacu, do rio São João, do rio Macaé, do Muriaé, em vários pontos atingindo os limites da Baixada Fluminense, isto é, a raiz da Serra do Mar (MAPAS 2; 4 e 5).

As estatísticas de exportação de cana de açúcar da província do Rio de Janeiro registram uma exportação de 353 mil arrobas em 1711 e 1.173 mil em 1827, ou seja, um crescimento das exportações de pouco mais de 3 vezes em cem anos. Isso significa que a produtividade não era das maiores, pois sabemos que grande parte desse crescimento se deve a Campos dos Goitacazes. Em outras palavras, a expansão da agricultura da cana no sertão do Caceribu se deu de forma extensiva, aumentando a produção por extensão da área cultivada e não pela modernização do modo de produção nas áreas mais antigas de produção.

Esse sistema agrícola primitivo foi responsável não só por uma frente contínua de

apropriação de terras, deixando a retaguarda da frente como área degradada, como também foi responsável pelo desmatamento. A extração de madeira e de lenha para os engenhos ajudava o ritmo de desmatamento.

Como mencionado acima, desde o século XVI, além do cultivo da cana de açúcar, da criação de gado e da extração de madeira, os fazendeiros com menos recursos se dedicavam somente ao plantio de gêneros alimentícios como arroz, feijão, mandioca e milho. A farinha de mandioca, essencial na cultura indígena e que havia sido adotada pelos europeus como sucedâneo do pão de trigo tinha um mercado consumidor garantido não só nas fazendas como nas vilas e cidades, complementando os cereais (arroz e feijão).

Desde meados do século XVIII também se plantava o café no Recôncavo da Guanabara, inicialmente só para o consumo local, enquanto o milho era destinado principalmente à alimentação do gado vacum e dos suínos. Até o algodão foi uma cultura subsidiária, destinada apenas ao consumo local dos teares domiciliares dos engenhos. Além disso, havia os bananais, a banana servindo para alimentar os porcos ou como complemento alimentar nas fazendas.

A localização dessas culturas complementares era, às vezes, na própria várzea, entre as plantações de cana. Porém, a maior parte se localizava nas áreas mais inóspitas para a cana, como as encostas dos morros e maciços, e nas áreas mais distantes e menos povoadas dos altos vales dos rios, com terrenos mais acidentados e várzeas mais estreitas. Assim surgiram algumas das áreas de cultivo de subsistência (as roças) no alto vale do rio da Aldeia e no médio vale do rio Caceribu, que também aparecem nos mapas.

No médio vale do rio Macacu, junto ao seu afluente, o Guapi-açu, encontrava-se uma dessas áreas, cuja história, contada por um viajante inglês, John Luccock, que a visitou por volta de 1810, mostra que a cultura de subsistência não era feita só por escravos mas também por "homens livres". Observava Luccock a presença "de uma gente industriosa e bem comportada, que cultiva suas pequenas lavouras próprias, embora tenha falta de capital para a aquisição de escravos". E continua, "...acrescentam aos seus parcos meios de subsistência e divertimento, cortando madeira na mata, lavrando-a e serrando-a em tábuas, vendendo no porto de Pirrassununga". (p.222). Essa área parece ser a mesma descrita por Monsenhor Pizarro (em 1794), como tendo sido doado pelos jesuítas em 1718 aos pobres, observando esse autor que ela era muito produtiva. (MAPA 2 e 4).

É provável que a produção de gêneros alimentícios não fosse apenas para a subsistência das fazendas ou para auto-subsistencia como descrito acima. O crescimento da população da cidade do Rio de Janeiro, principalmente depois da chegada da Família Imperial portuguesa no Brasil (1808), criou um mercado para gêneros alimentícios. Sabemos, por exemplo, que naquela época apareceram pequenas chácaras em São Gonçalo produzindo hortigranjeiros e laranja para o mercado carioca.

Contudo, a maior parte do vale do Macacu-Caceribu exportava aguardente, melaço e açúcar para o Rio de Janeiro no início do século XIX. O movimento comercial em Porto das Caixas, o pequeno porto localizado no baixo vale do rio da Aldeia era considerado como o principal escoadouro da freguesia de S.João de Itaboraí e da freguesia de Itambi. Aires de Casal escreveu em 1817, que Porto das Caixas era "o entreposto das produções do distrito de Tapacorá e das freguesias limítrofes ...onde se embarca mais açúcar do que em todos os portos do Recôncavo". Em 1845 já se registrava uma mudança no movimento do porto, tornando-o um entreposto também da exportação do café do vale do Macacu-Caceribu e de Cantagalo e Nova Friburgo.

A fundação da freguesia de N.S.da Conceição do Rio do Ouro

Como dissemos acima, no inicio do século XVIII, o povoamento do sertão do Recôncavo da Guanabara havia se expandido ao longo dos vales dos rios, em função da economia da cana de açúcar. Na segunda metade daquele século ocorreu um novo surto de expansão da cana de açúcar, desta vez, na Baixada dos Goitacazes. É preciso distinguir esses dois momentos, porque entre um e outro momento, muda o contexto em que se desenvolve a ocupação do vale do Caceribu.

No primeiro momento, correspondente a primeira metade do século XVIII, a descoberta e exploração das grandes minas de ouro havia transformado o planalto mineiro em "polo atrator" para toda a circulação de gente e mercadorias e para o povoamento do Centro-sul da colônia do Brasil. Em função do ouro entrou um enorme contingente de escravos africanos. Entre 1701 e 1750 entraram quase 800.000 escravos no Brasil (Mauro,1987), sendo mais da metade para a região mineira. Também muitos imigrantes foram atraídos, não só provenientes da região açucareira de Pernambuco e Bahia como também de Portugal.

A população total das áreas colonizadas do Brasil no final do século XVI é estimada em 57.000 habitantes. Por volta de 1770, a população de Minas Gerais era de cerca de 320.000 habitantes e a do Rio de Janeiro por volta de 210.000 habitantes (Alden,1963).

A maioria dos imigrantes se localizou na região das minas, outros se tornaram proprietários rurais: solicitando sesmarias ao governo colonial ou comprando terras dos sesmeiros ou ainda tomando posse das terras devolutas ao longo dos eixos de acesso ao planalto mineiro que partiam do principal porto exportador, a cidade do Rio de Janeiro. Esse foi o contexto do povoamento, mesmo que rarefeito, da Baixada da Guanabara, incluindo o rio Macacu e seu principal afluente, o Caceribu. O já mencionado mapa de Vieira Leão nos dá um retrato deste primeiro momento (MAPA 3).

O segundo momento da expansão do povoamento ocorreu na segunda metade do século XVIII e estava relacionado às mudanças políticas e econômicas da Capitania do Rio de Janeiro nesse período. Em função da exploração das minas gerais, a sede do governo geral da colônia do Brasil havia sido transferida da Bahia para o Rio de

Janeiro (1763), atraindo mais gente para a região. Desde meados da década de 1760 que a "entrada" de ouro na capitania do Rio de Janeiro havia sofrido uma queda nítida. Por volta de 1775, a extração de ouro nas Minas Gerais havia caído para a metade. Lentamente se inicia um refluxo imigratório de mineiros e escravos para a região fluminense. Um viajante do inicio do século XIX registrou a presença desses imigrantes mineiros no vale do Caceribu e o papel que tiveram, por exemplo, no aumento da criação de suínos.

Além da decadência da economia do ouro e da mudança da capital colonial, outro fator responsável pelo aumento do fluxo imigratório para as terras fluminenses foi a já mencionada expansão canavieira nos solos freteis do baixo vale do rio Paraíba do Sul, na região de Campos (baixada dos Goitacazes). E, finalmente, no fim do século XVIII, a cultura cafeeira iniciou sua expansão no Recôncavo da Guanabara.

É na passagem de um contexto para o outro, e em função de aumento do fluxo imigratório para terras fluminenses em meados do século XVIII, que se expande o povoamento no médio e alto vale do rio Caceribu, surgindo a freguesia de N.S.da Conceição do Rio do Ouro, em 1768.

Sabe-se que, entre 1755 e 1760, um dos primeiros exploradores, tornado dono de fazenda, requer licença para erguer uma capela (Madre de Deus), doada à Igreja em 1762. Monsenhor Pizarro nos informa que, por essa data, a população da freguesia era de 1.789 indivíduos, sendo 841 livres e 948 escravos. Também sabemos, através do Relatório do Marquês de Lavradio, que cinco engenhos haviam sido construídos, um depois do outro, entre 1769 e 1772. Isso é um indicador de que a criação da freguesia se deve à expansão das plantações de cana na região, o que explicaria a construção dos engenhos logo depois.

Podemos especular que o primeiro nome de Rio Bonito, como "rio do ouro" possa estar relacionado ao contrabando de ouro. Naquela época, em toda colônia do Brasil, o povo procurava escapar do monopólio exercido pela Coroa Portuguesa sobre quaisquer riquezas da colônia, "contrabandeando" as mercadorias. Isso era particularmente comum com a mineração do ouro. Produto do mais alto valor, o ouro podia ser vendido diretamente aos navios franceses, holandeses ou ingleses que aportavam de forma mais ou menos clandestina nas inúmeras reentrâncias do litoral do Rio de Janeiro. O contrabando, portanto, era uma forma dos brasileiros escaparem do controle da metrópole portuguesa, tendo, portanto, um sentido muito diferente do atual. Em toda evolução histórica de Rio Bonito jamais podemos perder de vista a importância de sua posição geográfica em relação às vias de circulação, principalmente o caminho para o litoral atlântico, na região dos Lagos.

Não é que toda a área do atual município de Rio Bonito fosse inteiramente desocupada nos séculos anteriores. No alto vale do rio Bacaxá (que pertence à bacia do rio São João e está situado na porção leste do atual município), desde o século XVI existia

uma modesta criação de gado, introduzido por padres jesuítas e beneditinos, aproveitando as áreas de campos naturais do alto vale (Mendes,1950). A atividade pastoril era essencial ao abastecimento das fazendas canavieiras que necessitavam de animais para o transporte e moagem da cana assim como para a alimentação.

As notas históricas indicam que a distribuição de terras no alto vale do rio Bacaxá se deu desde o vale do Caceribu, ou seja, o sentido da ocupação foi a partir do vale do Caceribu e não do rio São João. Existem registros de doações de sesmarias em 1567 (para João Freire de Azevedo Coutinho, nos "sertões gerais do rio Bacaxá, do rio Cágado e do rio Seco, que manavam das vertentes do Catimbao"); em 1579 (para Gabriel Martins, "pelo rio Cassarebu a riba"); em 1682 (para Pedro de Sousa Pereira, nos "campos de Tapacurá e terras entre os rios Casserebú e rio Tanguá").

O número de doações de sesmarias aumentou consideravelmente em 1720, indicando uma intensificação no processo de apropriação de terras no vale do rio Bacaxá, no contexto já mencionado acima da economia do ouro. Em 1751, há menção de sesmaria doada a Paulo da Matta Duque Estrada "hum sertão nas vizinhanças da Serra do Sambê e Catimbaó".

A Paisagem do Café em Rio Bonito

O café nas primeiras décadas do século XIX já era cultivado em escala regular na Baixada Fluminense, passando de um produto de chácaras e destinado apenas ao consumo local a ter um caráter comercial, de produto de exportação.

Graças à expansão cafeeira, o Estado do Rio de Janeiro tornou-se a província mais dinâmica do Império, com o crescimento populacional da cidade do Rio de Janeiro, principal porto de exportação para o estrangeiro, e a criação de novos municípios e vilas.

Dados demográficos de 1821 registram que a população da freguesia de Rio Bonito era de 11.615 habitantes, sendo 2.318 livres e 9.897 escravos, ou seja, a população total havia crescido mais de cinco vezes desde 1760. A população da freguesia de Itaboraí, na mesma data (1821), apresentava 29.117 habitantes, sendo 9.990 moradores livres e 19.127 escravos, dobrando a população desde 1804. Era a terceira freguesia mais populosa da Província do Rio de Janeiro, só ultrapassada pela cidade do Rio e por Campos dos Goitacazes.

A valorização do café no mercado externo foi responsável pela expansão das plantações mesmo em regiões climáticas não propícias, com clima muito quente e úmido e o predomínio de terras baixas, como é o caso da Baixada da Guanabara. Na realidade, desde Angra dos Reis até Cabo Frio, passando por Itaguaí, Nova Iguaçu, Mangaratiba, Estrela, Macaé, Rio Bonito, Saquerema, Capivari (atual Casimiro de Abreu), Itaboraí, Araruama, Maricá, por toda vasta Baixada Fluminense, pequenas e grandes culturas

cafeeiras apareciam, cobrindo as encostas dos morros e as colinas em forma de meia laranja, de solo profundo, composto de argila avermelhada. Uma nova frente de povoamento foi desmatando os altos vales dos rios, nas encostas do maciço costeiro e da Serra do Mar, onde a altitude favorecia o desenvolvimento dos cafezais (MAPA 5).

A rede de trilhas e caminhos e a vila de Rio Bonito

O café não competia pelos mesmos terrenos ocupados pela cana - localizada preferencialmente nas áreas de planície e várzea. Isso permitiu a convivência entre ambas as culturas. Contudo, sua valorização crescente no decorrer do século XIX incentivou a incorporação de áreas menos propícias para o seu cultivo. O famoso mapa de dois geógrafos, Conrado Niemeyer e Pedro Bellegarde, desenhado entre 1858 e 1861, mostra a distribuição das fazendas de café e as de cana de açúcar na Baixada (MAPA 6).

Destaca-se no mapa uma maior densidade de fazendas de café no médio e alto vale dos afluentes da margem esquerda do rio Caceribu (rio dos Duques e rio Tanguá), localizados nos atuais municípios de Itaboraí e de Tanguá. Mas a expansão dos cafezais foi maior no atual município de Rio Bonito e maior ainda nos vales dos rios São João, Capivara e Bacaxá. O adensamento maior das fazendas é um indicador de que só os lucros da cultura do café permitia que fazendas bem menores pudessem participar da produção, ao contrário da economia dos engenhos, onde o tamanho das propriedades era bem maior e o lucro por hectare menor.

Além de apresentar terras mais altas do que em Itaboraí, outro fator positivo para a expansão do café em Rio Bonito e nos vales do S.João e Capivari foi a coincidência entre a expansão cafeeira e o fim do sistema sesmarial em 1822 (Independência do Brasil). As terras de mata da região, fossem elas parte de alguma sesmaria abandonada por seus donos, ou desprezadas pelos donos de engenho, foram tomadas por pequenos, médios e grandes posseiros que puderam se capitalizar através do preço crescente do café no mercado.

Pelas trilhas e caminhos passavam os tropeiros, carregando as sacas de café em direção aos pequenos portos do rio Macacu, como Porto das Caixas e Vila Nova de S.José.

O sítio aprazível onde se localizava o pequeno arraial de Rio Bonito ou Madre de Deus tornouse um lugar de parada dessas tropas, beneficiando-se, portanto, da rede de trilhas que conectava as fazendas dos vales dos rios S.João, Bacaxa e Caceribu ao baixo vale do Macacu de um lado, e de outro, à Região dos Lagos (MAPA 7).

Por uma dessas trilhas Charles Darwin, o famoso naturalista inglês, viajou em 1832 desde o litoral de Cabo Frio, passando por Campos Novos, São Vicente, Campos do Bacaxá e Rio Bonito, que ele descreve como "....Madre de Deus, uma pequena aldeia muito alegre". Apesar de ficar bem impressionado com a aldeia criticou as estradas:

"esta é uma das principais estradas do Brasil, entretanto acha-se em tão mau estado que, a não ser o melódico carro de boi, nenhum veículo de rodas poderia transitar por ela". Darwin observou áreas de florestas, de campos, de pastos mas assinalou que o cultivo mais importante era o café, seguido da mandioca. Disse ele ainda que a mandioca e outros alimentos eram plantados nos sábados e domingos pelos escravos negros para sua própria alimentação (p.8).

A rede de caminhos servia não só para escoar a produção de café e de cana de açúcar mas também para o grande negócio da época que era o tráfico negreiro. Apesar do governo imperial ter assinado com a Inglaterra um tratado em 1826 de proibição da importação transatlântica de escravos, o tráfico persistia e se expandia, agora em função do café na província do Rio de Janeiro. É provável que Rio Bonito também tenha se beneficiado desse tráfico, servindo de parada ou mesmo de "depósito" de escravos a caminho das fazendas de café e cana dos vales do Caceribu e do Macacu e, principalmente, em direção a Cantagalo, centro irradiador da expansão dos cafezais para o sul de Minas.

O mapa de Niemeyer e Bellegarde mostra como alguns dos caminhos partiam dos "trapiches" (pequenos armazéns onde se guardavam quaisquer tipos de mercadorias exportadas ou importadas, incluindo escravos) localizados no litoral de Araruama, São Pedro da Aldeia, Cabo Frio e Barra de São João, em direção às fazendas de café dos vales dos rios São João e Capivari, ou em direção à cidade do Rio de Janeiro.

É provável também que a agricultura de alimentos tenha se beneficiado da intensificação do comércio, tanto de escravos como de outras mercadorias que trafegavam por esses caminhos. De fato, John Luccock observou a importância crescente do comércio nos pequenos portos da Região dos Lagos, por onde se importava ferro, vinho, azeite, vinagre, farinha de trigo, biscoito, louça, mobília e escravos.

Um outro viajante, o norte-americano Thomas Ewbank, que fez sua viagem pela região do Caceribu em 1846, cruzou com um carregamento de escravos, constituído por quatro barcos, cada um com cinqüenta escravos jovens, descendo o baixo rio Macacu em direção à baia da Guanabara e o depósito de escravos de São Cristóvão, no Rio de Janeiro. O carregamento era provavelmente proveniente desses trapiches da região dos Lagos. O mesmo autor comenta, com ironia, que os escravos eram "contrabandeados, se é que se pode usar o termo num negócio em que nenhum segredo está implícito" (p.271).

Um breve trabalho feito pela professora. Neusa Estrella com alunos da oitava série do Colégio Rocha Junior em Rio Bonito menciona, com toda razão, a importância da proximidade do litoral de Saquarema para o contrabando de escravos, principalmente depois da definitiva proibição do tráfico em 1850.

Não era só o tráfico negreiro e de mercadorias destinadas às fazendas de café que estimulava o comércio no vale do Macacu-Caceribu e o aparecimento das vilas. O mesmo Ewbank assinalou a presença de uma fazenda de "criação de escravos". Seus proprietários achavam mais rendoso criar negros do que plantar café: enquanto as mulheres permaneciam na fazenda, os rapazes jovens eram enviados para as vilas e a própria cidade do Rio, ocupando-se em ofícios pelos quais ganhavam dez vezes mais do que se fossem utilizados trabalhando na terra (Ewbank:276).

Outro indicador dessa função inicial de Rio Bonito como parada nas rotas da Baixada é que não existiam mais do que trinta e oito casas na pequena vila em 1847, um ano depois de sua elevação à categoria de vila (1846). Outras pequenas vilas surgiram na mesma época, impulsionada pelo comércio relacionado à expansão cafeeira e ao comércio: Capivari (1841); Barra de S.João (1848); São Fidelis (1850).

As "febres do Macacu" e os engenheiros do século XIX

As vias fluviais continuavam sendo as mais importantes vias de circulação das pessoas e das mercadorias na primeira metade do século XIX. As trilhas e caminhos eram complementares, servindo principalmente de via de acesso das fazendas aos portos fluviais.

Ocorre que tanto os rios como os caminhos terrestres apresentavam muitos problemas, além da lentidão do deslocamento. O mais sério era o aluvião (sedimentos) depositado pelas águas fluviais, formando bancos de areia e alagadiços que exigiam constantes trabalhos de desobstrução para a continuidade do transporte fluvial. Na época das chuvas de verão as inundações provocavam estragos também nos caminhos de terra, danificando as pontes de madeira. O desmatamento dos altos vales da bacia hidrográfica do Macacu-Caceribu em função do cultivo do café só veio aumentar o volume de aluvião depositado no baixo vale por ocasião das inundações, agravado pela formação de bancos de areia na foz do Macacu, o que represava ainda mais as águas fluviais. A desobstrução dos rios, a drenagem e aterro dos alagadiços, o reparo de pontes e estradas eram constantes reclamações das Câmaras Municipais, e destino de boa parte das verbas públicas (Santos, 1974).

As inundações, seguida por um longo período de seca quando as águas ficam estacionárias nos brejos, foi a causa do aparecimento das "febres do Macacu" por volta de 1829. As febres provocaram mortes de adultos e crianças e a fuga da população da vila de Santo Antônio de Sá, localizada num ponto particularmente vulnerável às inundações e às águas paradas, na confluência do Macabu com o Caceribu. A epidemia provocou o abandono da vila, seguido pelo relativo despovoamento do vale, tendo sido um evento muito comentado durante todo o século XIX. Foi nesse momento que se iniciou o lento processo de ruína do Convento de Boaventura e da antiga vila de Santo Antonio, uma das "vilas desaparecidas fluminenses" estudadas pelo historiador Maia Forte.

Um exame limitado, como permitiam os conhecimentos da época, atribuiu a origem da epidemia ao mau costume dos moradores da vila de se servirem da água estagnada de um pântano que havia por trás da povoação. Provavelmente tinham razão, pois um dos motivos da febre tifóide é a água contaminada. Mas as febres não foram causadas somente pelo tifo mas também pela malária, transmitida pelos mosquitos que proliferam em águas estagnadas. O surto de 1829 foi seguido de um novo surto de febres em 1836 e um ainda pior em 1839. Em 1842, o presidente da Província do Rio de Janeiro, Honório Carneiro Leão, sugeriu a extinção da vila de S.Antonio e a subordinação da freguesia à Itaboraí.

Maia Forte nos conta dos debates e das soluções propostas pelos engenheiros do século passado para diminuir os efeitos das inundações e a perda de imensos territórios da margem esquerda do Macacu, ocupados por brejos e águas estagnadas. Uma solução seria a retificação do curso do Caceribu, então o principal afluente da margem esquerda do rio Macacu, melhorando o escoamento das águas. Essa obra poderia ser complementada por um corte (adutora) do Guapi-açu (afluente da margem direita do Macacu) para o Guapimirim, o que não só diminuiria o tempo então necessário para as embarcações entrarem no Macacu e descerem à sua barra na baía da Guanabara, como também desviaria a massa d'água do Guapi-açu, evitando seu encontro com o Caceribu e a ocorrência dos grandes trasbordamentos de água no baixo Macacu e a conseqüente formação de brejos e pântanos entre o Caceribu, o Macacu e o Guapi-açu.

A obra de engenharia proposta não só evitaria as febres como reduziria o tempo de navegação dos barcos carregados de café que desciam o rio Macacu, desde Cantagalo e Nova Friburgo. A proposta não foi aceita, não só por seu custo mas principalmente porque, em meados do século XIX, embora muito mais cara, foi sendo introduzida a estrada de ferro, abandonando-se a solução mais barata porém mais lenta da navegação fluvial.

O interesse histórico desse episódio se deve ao fato de que o mesmo projeto, com algumas adaptações e extensões, foi finalmente posto em prática quase cem anos depois, no grande projeto de saneamento da Baixada da Guanabara.

Como resultado das "febres", ocorreu o despovoamento da freguesia de Santo Antônio de Sá: sua população, que era de 19.136 em 1821, diminui para cerca de 7.000 em 1845. Por volta de 1868, a freguesia de S.Antônio estava subordinada à comarca de Itaboraí e, finalmente, no censo de 1920, a vila estava extinta e a antiga freguesia do Macacu se transformara em distrito do novo município de Santa Ana de Jacuíba (renomeado, mais tarde, como Cachoeiras de Macacu).

O café, o açúcar e a vila de S.João de Itaboraí

Enquanto Rio Bonito deve à economia do café seu maior impulso de crescimento, a

evolução da economia cafeeira em Itaboraí foi distinta. A cultura do café revitalizou a região de Itaboraí, mas só durante um curto período de tempo. Não há dúvida que a disponibilidade de mão de obra escrava das fazendas de cana, em plena decadência, assim como as vias de transporte e a proximidade do porto do Rio de Janeiro foram fatores que incentivaram a expansão inicial do cultivo do café. Contudo, o predomínio de terras baixas e o fato de que grande parte delas eram terras cansadas por séculos de cultivo não ajudaram em nada o cultivo do café.

Apesar disso, a fundação da vila de S.João do Itaboraí em 1834 (o ato de emancipação foi em 1833) se deve, em grande parte, ao surto cafeeiro. A fundação da vila também se deve ao fato de que o primeiro presidente da Província do Rio de Janeiro (atual Estado do Rio de Janeiro) foi justamente um dos grandes proprietários da região, o futuro visconde de Itaboraí (Rodrigues Torres).

A vila foi instalada entre o rio Iguá e o rio da Vargem, este afluente do rio da Aldeia, numa pequena colina, para evitar os alagadiços das terras baixas. Naquele momento, a população da freguesia de Itaboraí era a terceira em ordem de importância de toda a Província; possuía um número considerável de eleitores, chegando a competir com Niterói para a decisão de qual delas seria a capital da nova Província; mais ainda, tinha jurisdição sobre o arraial de Porto das Caixas e a freguesia de Rio Bonito, ambos considerados como lugares dinâmicos naquela época.

Durante o surto cafeeiro em Itaboraí, que se estendeu de 1830 a 1870, a produção da cana foi cada vez mais direcionada para a fabricação de aguardente, sobrando poucos engenhos de açúcar produtivos. Um ou outro engenho havia se modernizado, mas dominava uma paisagem de decadência da economia do açúcar. Esse processo foi acelerado pela grande revolução ocorrida na indústria açucareira, da qual Campo se beneficiou e Itaboraí não, que foi a implantação e rápida expansão dos engenhos a vapor. As "terras cansadas" de Itaboraí não puderam competir em produtividade com os mais férteis e menos explorados aluviões da Baixada de Campos.

É ao segundo surto canavieiro em Campos e ao surto cafeeiro da região de Cantagalo que se atribui o aumento do tráfico de escravos e o aparecimento das "fazendas de criação de escravos" no vale do Caceribu, em meados do século XIX.

Estabelecimentos Agrícolas em Itaboraí

Ano	Cana	Café
1851	38	76
1861	28	33
1870	27	58

Fonte: Almanaque Laemmert (cit.Ana Maria dos Santos,1974).

A decadência da paisagem dos engenhos havia começado antes do café. Praticamente todos os viajantes que passaram pela área nas duas primeiras décadas do século XIX mencionam o estado de semi-abandono das terras, com plantações de açúcar abandonadas e pastagens descuidadas. Enquanto as fazendas de cana, localizadas nas áreas mais planas dos vales caiam num estado de semi-abandono, nas zonas de mata das encostas, mais propícias ao café, comissários juramentados pelo governo examinavam as terras e as demarcavam para discriminar as divisas de novas propriedades (Luccock:240).

A paisagem do café na Baixada da Guanabara não apresentava a menor semelhança com a que estava surgindo no vale do Paraíba e que iria se tornar clássica no Brasil, pois os cafeeiros não eram plantados simetricamente em filas, mas "apinhados", mais ou menos desordenados nas encostas dos morros, sombreados pela floresta, de modo que mal eram notados no meio da vegetação (Saint-Hilaire:247).

Dois elementos que já existiam na paisagem do município de Itaboraí adquiriram maior importância. O primeiro deles é a "cultura do barro". A exploração da "tabatinga" das planícies, situada na superfície ou a pouca profundidade, e as outras argilas dos vales foram exploradas desde a época de domínio indígena, para a produção de utensílios de barro e, mais tarde, pelas fazendas da cana, para a fabricação das fôrmas de barro para os "pães de açúcar" dos engenhos. O crescimento da cidade do Rio de Janeiro, a partir de 1808 quando chegou a família real portuguesa, permitiu a expansão das olarias em Itaboraí, pois o aumento do número de construções urbanas na então capital do país criou um mercado maior para telhas e tijolos (Mendes,1950;Geiger,1954).

Não só cresceu o número de olarias mas também o artesanato de barro. Em 1873, a primeira exposição municipal ocorrida no Brasil, de produtos rurais e fabris, foi realizada na vila de Itaboraí, e na entrada da Câmara Municipal estavam a mostra artefatos de cerâmica produzidos na região (Pref.Itaboraí,1978).

O outro elemento antigo na paisagem era a exploração de madeira e lenha. A madeira era utilizada como material de construção e de mobiliário. Uma árvore de madeira nobre como o jacarandá, por exemplo, era comum nas matas da região e altamente valorizado pelos marceneiros. Em função do crescimento da cidade do Rio, tanto o jacarandá como outras madeiras de lei foram dizimados. A lenha, que era o principal combustível dos engenhos, foi mais explorada ainda, para atender a demanda da grande cidade vizinha. Os fazendeiros do vale do Caceribu quiseram justificar a decadência dos engenhos pela falta de lenha, sem enxergar que o problema era a falta de investimento na modernização dos engenhos e a dificuldade em competir com a região de Campos dos Goitacazes.

Finalmente, a paisagem do café, que se desenvolvia nas encostas dos morros, em meio ao abandono das fazendas de cana, apesar de ser menos importante que o papel do município na rede de circulação e comércio através dos portos fluviais do Macacu-Caceribu, continuou a sustentar a economia escravocrata. Dados estatísticos de 1850 indicam que a população escrava do município de Itaboraí era de 18.042 indivíduos, enquanto a população "livre" era de cerca de 9.000 indivíduos. Poderia até ser maior não tivesse Itaboraí perdido população devido à emancipação de Rio Bonito em 1846.

A vila de Itaboraí, assim como os pequenos portos do vale do Caceribu-Macacu e seus afluentes, experimentaram, portanto, um certo crescimento em função do surto cafeeiro na primeira metade do século XIX.

A expansão do comércio beneficiou o crescimento urbano, mesmo que modesto, da vila de Itaboraí. O comércio era menos dependente dos cafezais do vale do Caceribu do que dos cafezais de Nova Friburgo e Cantagalo que usavam os portos fluviais do município de Itaboraí para escoar a produção. Porto das Caixas, antigo porto fluvial que serviu de escoadouro para a produção açucareira do leste da Baixada da Guanabara (o nome "caixas" vem das caixas de açúcar) tornou-se na primeira parte do século XIX o local de convergência das tropas de burro que transportavam a produção de café da região de Cantagalo e áreas circunvizinhas.

Assim como aconteceu em Rio Bonito, Itaboraí também se beneficiou da posição em relação às vias de circulação que convergiam para a cidade do Rio de Janeiro, capital do Império do Brasil. Quando os cafezais de Cantagalo e Nova Friburgo decaíram na segunda metade do século XIX, o efeito negativo sobre o município de Itaboraí foi muito grande.

A Paisagem Rural do Abandono e a Expansão dos Pântanos

Fins do século XIX e início do século XX

O recuo da floresta tropical, que havia se iniciado no inicio do século XIX e que continuou com a expansão da lavoura pelos vales e encostas da Baixada da Guanabara prosseguiu durante o resto daquele século. Surgiram no novo século novas culturas comerciais, como a banana e a laranja, (principalmente a partir da década de 1920); as primeiras linhas de estrada de ferro cruzaram a Baixada; um "cinturão verde" de chácaras que produziam gêneros alimentícios para o mercado urbano carioca mudou a paisagem de São Gonçalo; as antigas vilas de Itaboraí e Rio Bonito já eram cidades (1890).

O fator preponderante na paisagem do vale do Caceribu nesse período foi o quase desaparecimento da cultura da cana de açúcar, representado no MAPA 8 como "áreas abandonadas". A maior parte das antigas plantações de cana em Itaboraí e Rio Bonito

desapareceu e as plantações que restaram estavam destinadas à fabricação da aguardente nas engenhocas.

Em Itaboraí, o número total de engenhos e engenhocas era de 27 em 1920, dos quais 25 eram pequenas destilarias de aguardente. Em Rio Bonito, havia 34 engenhocas de aguardente e somente 7 engenhos.

O cafezal, que tantas esperanças havia alimentado no século XIX, estava em vias de desaparecimento após um rápido esgotamento do solo, pois a duração máxima de produtividade do cafeeiro não ultrapassava 25 anos: "onde outrora havia uma vida rural bastante movimentada, população relativamente densa, grandes plantações, barcos, tropas, carros animando a paisagem, somente imperava a ruína nos fins do século XIX" (Mendes:75).

Quais as causas dessa extraordinária decadência? O geógrafo Pedro Geiger aponta diversos fatores. Em primeiro lugar, a modernização da indústria açucareira separou fabricantes de açúcar e agricultores de cana, pois nem todos os antigos senhores de engenho puderam modernizar suas indústrias. Longe da indústria, os fazendeiros proprietários de escravos, iam tendo lucros cada vez menores, sendo que muitos deles, pertencentes às grandes famílias, não quiseram se sujeitar à simples condição de fornecedor de cana, ou então não entenderam o processo de mudança que estava acontecendo, preferindo abandonar a atividade e seguir para a cidade do Rio de Janeiro, assim como seus filhos (Geiger:1951).

A maior parte das antigas fazendas não só se tornaram improdutivas como também o abandono das terras por alguns proprietários, tanto na área de várzea como na área de morros, permitiu que posseiros (ocupantes sem título de propriedade) ocupassem pedaços delas. Em outras palavras, a decadência dos engenhos e da economia do açúcar favoreceu aos pequenos sitiantes. Essa socialização maior das terras, empurrada pela decadência de um tipo de economia rural, também foi observada em outras áreas do Estado do Rio de Janeiro como Angra dos Reis (Machado, 1995).

Apesar da abolição da escravidão (1888) ser frequentemente citada como o motivo da estagnação do vale do Caceribu, na verdade o processo de decadência das plantações de café havia começado muito antes, assim como a decadência da economia canavieira vinha de mais longe ainda.

Por outro lado, o aparecimento da mão de obra assalariada na área rural e o crescimento de pequenos sítios não deixaram que o comércio urbano decaísse inteiramente. As pequenas cidades de Itaboraí e Rio Bonito serviam as populações rurais, que iam à cidade para comprar mantimentos e comercializar os produtos das fazendas e sítios.

Outro efeito importante da decadência da agricultura de cana e café na região foi o agravamento das condições ambientais. A falta de limpeza dos rios acelerou o processo de assoreamento da rede fluvial, pois a decadência da economia do açúcar como também o fim do trabalho escravo fez cessar o trabalho de desobstrução dos cursos d'água, possibilitando a expansão dos pantanais em antigas áreas outrora ocupadas e produtivas.

O tráfico de gente e mercadorias pelos pequenos rios da Baixada da Guanabara praticamente desapareceu, em parte pelo assoreamento, e em parte porque a nova via de comunicação -a estrada de ferro - foi capturando todo o comércio antes feito pelas tropas e portos fluviais. Em conseqüência, a vegetação aquática, os troncos e galhos obstruíram os rios, contribuindo para o alagamento das águas durante a época das chuvas, o que acarretava a formação e dilatação dos pântanos (brejos). Assim, as novas vias de comunicação acentuaram o processo geral de decadência da região e, indiretamente, da expansão dos brejos (Mendes:83).

É bom lembrar que desde as "febres do Macacu", na primeira metade do século XIX, os engenheiros já haviam observado que o abandono da cultura de cana nas várzeas e o interesse maior pelo cultivo de café nos terrenos mais altos estavam provocando a expansão da área de brejos (pântanos) nas áreas baixas. Isso porque as valas e regos, que tornavam as terras de várzea mais enxutas pois funcionavam como sistema de drenagem, deixaram de existir.

Somente as estradas de ferro animavam a paisagem. Porém os trens atravessavam a região abandonada como se percorressem um deserto, sem que uma parcela considerável da população local participasse desse movimento.

A evolução urbana de Rio Bonito e Itaboraí na passagem do século XIX para o século XX

Nessa paisagem de estagnação (e de doenças como a malária e o tifo), as pequenas vilas de Itaboraí e Rio Bonito se transformaram em cidades. Porque isso aconteceu justamente quando a economia do vale do Caceribu encontrava-se estagnada?

Os dados estatísticos mostram que a população do município de Rio Bonito aumentou de 11.615 (1821), para 27.017 em 1890. Como já vimos, diversos motivos contribuíram para esse aumento populacional, como a expansão da rede de trilhos e caminhos, que surgiu em função do cultivo do café nos vales do rio S.João e Capivari, assim como o benefício comercial que os circuitos ligados ao tráfico negreiro e ao comércio de mercadorias trouxe à pequena vila.

O evento importante que aconteceu no vale do Caceribu e permitiu a transformação das vilas em pequenas cidades foi a construção da estrada de ferro Leopoldina. A estrada de ferro que pouco mudou a vida da população rural trouxe, no entanto, um novo alento à

pequena vila, abrindo caminho para sua elevação à categoria de cidade em 1890. Dez anos antes, em 1880, a ferrovia chegou à Rio Bonito vindo de Porto das Caixas, e isso dinamizou a vida urbana, pois a pequena aglomeração permaneceu como "ponta de trilho" durante oito anos, recebendo os fluxos comerciais das tropas que chegavam até a estação da estrada de ferro. Mas oito anos depois (1888) foi inaugurado o ramal ferroviário até Macaé, o que tirou de Rio Bonito a posição de estação terminal, provocando um certo efeito negativo sobre a vila, pois ela se tornou apenas mais uma parada do trajeto.

Apesar de ter tido um efeito maior sobre o crescimento urbano, a estrada de ferro trouxe alguns benefícios econômicos para a área rural, pois a produção de gêneros alimentícios (milho, feijão, mandioca, banana), feita por ex-escravos e novos sitiantes, podia ser escoada através da nova via de transporte, contribuindo para manter a população rural expressiva.

No Álbum do Estado do Rio de Janeiro, publicado em 1908, o autor observa que a nova cidade de Rio Bonito havia prosperado nos últimos dez anos, "sendo importante sua lavoura, que não se limita ao café e cana, pois exporta farinha, fumo, frutas e cereais". Descreve a cidade como "pitoresca, bastante comercial, bonita, possuindo bons prédios, hotéis", assinalando o aparecimento de pequenas industrias na cidade e nos povoados, além da permanência das engenhocas de aguardente.

Mas o Álbum também chama a atenção para um novo traço da paisagem - a expansão das pastagens para a criação de gado no município. A maior parte das terras abandonadas de cana e café foram transformadas em pastos, algo muito freqüente nas extensas áreas abandonadas pela agricultura no estado do Rio de Janeiro; e o vale do Caceribu não foi exceção. O aumento da área de pastagem deve ter sido responsável pela diminuição da população do município de Rio Bonito que, entre 1890 e 1920, passou de 27.017 para 24.999 habitantes.

E Itaboraí? A população total do município de Itaboraí diminuiu entre 1850 e 1890, passando de 27.042 para 23.973 habitantes. O município, em 1890, incluía Porto das Caixas, Itambí e Sambaetiba além da vila de Itaboraí. Já se sabe que a diminuição da população se deve, em grande medida, ao abandono das terras e à diminuição dos rendimentos na agricultura.

A estrada de ferro Leopoldina provocou uma grande mudança nas vias de circulação e, no primeiro momento, beneficiou o município de Itaboraí. Porto das Caixas foi o centro de irradiação da estrada de ferro no esquema ferroviário fluminense. Como antigo porto fluvial e o maior do rio Macacu havia se tornado, durante o século XIX, o lugar de transbordo, primeiro do açúcar do vale do Caceribu e mais tarde do café que descia pelas trilhas desde Itaboraí, Rio Bonito, Capivari, Bacaxá, Boa Esperança, Nova Friburgo e Cantagalo. Por isso Porto das Caixas foi escolhido para ponto inicial da estrada de ferro Cantagalo, cujo primeiro trecho concluído (entre 1851 e 1860) chegava

até Cachoeiras de Macacu, na raiz da Serra de Friburgo. Em decorrência desse fato, foi criada a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Porto das Caixas em 1856.

Nesse período e até 1871, tanto Porto das Caixas como Vila Nova de S.José foram beneficiadas pela construção da via férrea. Vila Nova, outro antigo porto fluvial no rio Macacu, recebeu um ramal, construído entre 1866 e 1870. Mas a construção desse ramal, na realidade, marca o declínio de Porto das Caixas, pois era preferível ir até Vila Nova, localizada mais abaixo no rio Macacu, por trem, encurtando o trajeto até a baía da Guanabara.

Entre 1871 e 1875, a construção da estrada de ferro até Itaboraí (e também à Nova Friburgo) e, principalmente, o prolongamento da via férrea de Vila Nova até Niterói, significou o aniquilamento definitivo de Porto das Caixas e também de Vila Nova como portos fluviais, tornando-se a primeira uma pequena estação intermediária onde os passageiros desciam para "tomar café, comer bolos de arroz ou comprar cambucás e laranjas maduras" (Backheuser:227;245). A partir daí, os casarões e pequenos armazéns de Porto das Caixas caíram em ruínas e o mato invadia as ruas desertas.

Assim, a estrada de ferro que beneficiou o município de Itaboraí no primeiro momento de sua construção, foi responsável, logo adiante, pela diminuição da população municipal, pois a extensão da rede ferroviária provocou o aniquilamento dos portos fluviais, cujos habitantes dirigiram-se para outros lugares.

Um desses lugares foi a vila de Itaboraí. Enquanto os portos fluviais entravam em decadência, a chegada da estrada de ferro à então vila de Itaboraí (entre 1870 e 1875) deu um certo alento ao comercio e à industria das olarias e cerâmica, permitindo o crescimento urbano e sua transformação de vila em cidade.

O fim da escravidão em 1888 expulsou muito dos ex-escravos das antigas áreas cafeeiras de Cantagalo e sul de Minas, e pode ter contribuído também para o crescimento da população do município de Itaboraí, que passou de 23.973 para 27.730 habitantes, entre 1890 e 1920.

Mesmo assim, a descrição da pequena cidade e do município de Itaboraí em 1908 mostrava um cenário bem mais problemático do que de Rio Bonito: havia malária em alguns pontos, principalmente em Porto das Caixas; e embora o município produzisse ainda algum café e aguardente e a criação de aves tivesse se desenvolvido, o comércio era fraco e a atmosfera da pequena cidade era decadente. Os antigos e bonitos edifícios só acentuavam o contraste entre o passado rico e o presente estagnado.

É verdade que em 1920 um novo alento é dado à economia açucareira em Itaboraí, mas em moldes inteiramente diferentes do passado e numa escala muito menor. A usina de açúcar de Tanguá começou a funcionar em 1920, e em função dela os fazendeiros e parceiros das proximidades voltaram a plantar cana, mas de forma limitada e localizada.

Esse novo "ciclo" da cana não estava mais fundamentado no trabalho escravo e sim no trabalho assalariado, e a fazenda ou sítio que fornecia a cana para a usina nada tinha a ver com a antiga fazenda auto-suficiente no passado.

A construção da estrada de ferro teve também importante efeito ambiental. Os diques construídos para a construção da estrada de ferro (e mais tarde, da estrada de rodagem) represavam as águas das chuvas, contribuindo para a expansão dos pântanos. O abandono definitivo dos rios como vias de circulação foi responsável pela invasão dos leitos fluviais pelos manguezais e o agravamento das inundações. Além de contribuir para o represamento das águas, a estrada de ferro também estimulou o desmatamento. Isso porque as matas da região passaram a fornecer lenha e carvão para as locomotivas.

A Paisagem dos Laranjais, das Pastagens e da Indústria Segunda metade do Século XX

Em meados do século XX (<u>MAPA 9</u>), as culturas da laranja e da banana alteraram novamente a paisagem dos municípios banhados pela bacia do Caceribu, representando uma reconquista das áreas abandonadas no início do século. Essa reconquista é complementada por outra: o saneamento da Baixada Fluminense, que ampliou a área economicamente aproveitável do

vale do Caceribu. Dentre os principais aspectos da paisagem destacam-se: a ampliação da área de chácaras em São Gonçalo; a indústria manufatureira ganhou espaço, principalmente a indústria de cerâmica e olarias, além do complexo da fábrica de cimento Portland Mauá, que explorou a bacia calcária de S.José em Itaboraí, e a indústria de alimentos, principalmente de doce de banana e doce de leite em Rio Bonito; o café praticamente desaparece do vale do Caceribu. Destaca-se a permanência de culturas de subsistência, principalmente nas orlas florestais. A cana de açúcar permanece em manchas em Tanguá e em Rio Bonito, mas Itaboraí torna-se o domínio dos laranjais.

Depois de 1970, a paisagem sofre nova mutação. A construção da ponte Rio-Niterói acelera o processo de urbanização, principalmente em Itaboraí, que torna-se uma "cidade dormitório" para trabalhadores urbanos de Niterói e do Rio de Janeiro, estimulando uma especulação imobiliária que criou novos problemas ambientais na região. A expansão do turismo e casas de veraneio na Região dos Lagos, assim como o asfaltamento da BR-101 estimulou o comércio das cidades de Itaboraí e Rio Bonito, contribuindo, portanto, para o crescimento dos serviços urbanos nas sedes municipais. As industrias se diversificaram: as olarias e fábricas de doces, decaíram enquanto novas industrias surgiram, tanto agroindustriais (suco de laranja integral) como farmacêutica (antibióticos) e metalúrgicas.

De maneira breve, vamos detalhar alguns desses aspectos, que ocorreram entre 1920 e os dias atuais.

As obras de saneamento: a recuperação dos pântanos da Baixada e a separação do Macuco e do Caceribu

Inicialmente os laranjais ocuparam as encostas dos morros em virtude da existência dos pantanais na planície. A partir de 1933, durante o governo de Getulio Vargas, um grande projeto de saneamento e drenagem da Baixada da Guanabara foi iniciado (Góes,1934;1939) (MAPA 10). Apesar da idéia inicial ter sido criar no entorno da cidade do Rio de Janeiro um cinturão "verde", de chácaras hortigranjeiras e outros gêneros alimentícios, foram os donos de laranjais que primeiro se beneficiaram da drenagem das planícies.

O saneamento consistiu na construção de uma série de canais e adutoras além de diques marginais aos rios. As obras de drenagem demoraram quase trinta anos para serem finalizadas e, no final do processo, o rio Caceribu foi separado do rio Macacu, retificando-se o curso deste último até encontrar o baixo Guapimirim, uma idéia já sugerida, como vimos, pelos engenheiros do século XIX. O que era antes o baixo rio Macacu passou a ser o baixo rio Caceribu.

Além das obras de engenharia hidráulica, o projeto de Saneamento da Baixada também realizou drenagens subterrâneas e aterros. Uma das obras complementares ao saneamento teve efeitos tão duradouros quanto a drenagem dos pântanos, e essa foi a construção de estradas de rodagem, pontes e viadutos de forma a melhorar toda a rede de circulação da Baixada. Uma das rodovias aproveitou o antigo caminho do café, ligando o Rio de Janeiro à região dos Lagos, passando por Itaboraí e Rio Bonito (a atual BR-101). A primeira linha de ônibus que uniu a cidade de Niterói à Cabo Frio, passando por São Gonçalo, Itaboraí, Rio Bonito, Saquarema e Araruama apareceu em 1934 (Pereira:73). Outra rodovia contornava toda a Baía de Guanabara, ligando o Rio de Janeiro a Niterói por terra, abrindo novas perspectivas para a região, na década de 1950.

A paisagem dos laranjais em Itaboraí

A expansão da citricultura, principalmente da laranja, começou em 1926, quando se intensificaram as exportações para a Europa e para a Argentina. A cultura da laranja foi, desde início, uma atividade especulativa. Embora plantada por lavradores, o empreendimento comercial da laranja era controlado por especuladores, principalmente ao comércio atacadista da cidade do Rio de Janeiro. Antes deles chegaram os especuladores de terra, que compraram, por preço muito baixo, as terras desvalorizadas da Baixada da Guanabara, abandonadas em virtude da queda da economia açucareira e da crescente insalubridade da região.

As terras foram retalhadas e vendidas em lotes de tamanho variável, com o objetivo de plantar laranja. Uma propaganda era feita em Niterói e no Rio de Janeiro anunciando que plantar laranja era uma forma de enriquecimento rápido com um mínimo de investimento. Os lotes foram sendo comprados por capitalistas, por funcionários

públicos, por pequenos negociantes e por lavradores. Em decorrência, a maioria dos laranjais não foi explorada pelos proprietários mas arrendadas ou entregues aos cuidados de alguns assalariados.

O resultado dessa extraordinária especulação foi uma mudança profunda da paisagem rural de Itaboraí. Entre 1928 e 1940, a área total de estabelecimentos agrícolas passou de 159 para 465 hectares, a maioria sendo de pequenas propriedades de até 40 hectares que sobreviviam às custas da venda da laranja. A produtividade dos laranjais era muito baixa, não chegando a meia caixa de laranja por pé de laranja. O motivo não era o fato das terras serem cansadas e sim os erros na técnica de plantio, o descuido no trato, a falta de adubação, mostrando o caráter especulativo do empreendimento.

A Segunda Guerra Mundial significou o declínio e perda dos mercados europeus que consumiam a laranja como produto de "sobremesa" e não para a indústria do suco, que surgiu mais tarde. Em conseqüência da perda de mercado, uma parte da produção foi destinada ao mercado interno brasileiro, mas muitos laranjais foram abandonados e invadidos pelo mato. Assim mesmo, os laranjais e o cultivo da banana e do abacaxi permaneceram como principais produtos agrícolas de Itaboraí até o final da década de 1970.

A maior estabilidade do povoamento rural em Rio Bonito

Enquanto em Itaboraí as plantações de cana de açúcar ressurgiram em função da demanda da Usina de Tanguá e da política governamental de estímulo a sua produção através da ação do Instituto do Açúcar e do Álcool (MAPA 11), no município de Rio Bonito uma área menor de cana de açúcar atendia a demanda das engenhocas de aguardente, também apoiadas pelo Instituto. Embora o mapa de 1948 de Affonso Várzea não inclua o município de Rio Bonito sabe-se, através dos trabalhos de Renato Mendes e Pedro Geiger, que em meados da década de 1950, as destilarias de aguardente eram mais numerosas que em Itaboraí.

Contudo, a evolução da agricultura em Rio Bonito não foi exatamente a mesma daquela de Itaboraí.

A área de Tomascar, que havia sido cafeeira, foi parcialmente tomada por pastagens, mas uma parcela igualmente importante da área foi loteada em pequenos sítios. Esses sítios se dedicaram, primeiro ao cultivo da laranja e da banana, plantadas nas encostas, mas também ao cultivo de outros gêneros alimentícios, principalmente a mandioca e o aipim. Alguns desses sítios associavam esses cultivos à criação de gado leiteiro, de modo que a estabilidade da ocupação rural em Rio Bonito foi muito maior que a de Itaboraí, tornando-se, até hoje, um dos principais traços diferenciadores dos dois principais municípios banhados pelo rio Caceribu.

Além dessas atividades, a extração de lenha e a produção de carvão vegetal

completavam a renda dos pequenos sitiantes. Essa alternância de produtos e atividades permitiu uma maior estabilidade da pequena propriedade e, por conseguinte, da economia rural do município. O mesmo padrão de pequenos sítios dedicados à policultura também pode ser encontrado na Posse dos Coutinho, em Itaboraí, não obstante o domínio de grandes áreas de pastagem neste último município, feitos em propriedades de tamanho maior do que as de Rio Bonito.

Itaboraí e Rio Bonito: agricultura, criação de gado e agroindústria

No ANEXO 1, os mapas mostram a situação atual do rebanho bovino e de algumas das culturas agrícolas que caracterizam os dois principais municípios pertencentes à bacia do Caceribu. Os mapas mostram que a evolução da área rural em Itaboraí foi diferente daquela de Rio Bonito, e que algumas surpresas aparecem em relação a alguns produtos agrícolas.

A primeira surpresa é o rebanho bovino. Apesar da instalação da Cooperativa Agropecuária de Rio Bonito em 1968, pioneira do empacotamento eletrônico do leite, o rebanho bovino de Rio Bonito era menor do que o de Itaboraí em 1975. Quase vinte anos depois (em 1993), o rebanho bovino de Rio Bonito aumentou muito pouco, de 14.600 cabeças para 16.700 enquanto o de Itaboraí, que era de 17.400 cabeças em 1975 praticamente dobrou, para 33.500 cabeças em 1993.

Isso significa que embora seja conhecida como produtora de leite e existirem referencias à importância da pecuária leiteira no município, além da presença de pastagens tão visíveis na paisagem, a verdade é que Rio Bonito processa e vende leite produzido por uma bacia leiteira muito maior, constituída pelos municípios de Itaboraí, Silva Jardim, Casimiro de Abreu, Cachoeira de Macacu, e da Região dos Lagos.

A segunda surpresa refere-se à laranja. Todas as informações apontam para o fato de que a produção de laranja, depois do período especulativo que durou até a década de 1950, teve uma caída em Itaboraí, decaindo mais ainda depois de 1970. De fato, em 1977 a produção de Itaboraí era de 950.000.000 frutos, decrescendo para 27.000.000 frutos em 1994, segundo dados do IBGE. Mas enquanto a produção de laranja decaiu enormemente em Itaboraí, a produção de Rio Bonito passou de 257.000.000 frutos em 1977 para 365.000.000 frutos em 1994. Localizada principalmente em Boa Esperança e áreas circunvizinhas, o surto da laranja pode explicar a escolha do município para a instalação de uma unidade da multinacional italiana Parmalat para a produção de suco de laranja integral em 1994. A companhia italiana comprou as instalações da SPAM (Sociedade de Alimentos Manhuaçu S. A), uma empresa carioca.

Tanto em Itaboraí como em Rio Bonito nem sempre a presença de extensas áreas de pastagem significa um rebanho bovino numeroso e bem cuidado. Como ocorre em outras áreas do Brasil, a pastagem é uma forma de mascarar a improdutividade das terras e evitar o pagamento de impostos.

Além disso, a grande valorização das terras em função da urbanização estimula a apropriação de grandes trechos de terra por profissionais liberais (médicos, advogados) e por empresas (bancos), aguardando uma nova onda de especulação imobiliária.

A "Cultura do Barro"

Uma das atividades mais antigas do vale do Caceribu é a exploração da argila, encontrada com abundância na bacia sedimentar do Macacu-Caceribu, e que serviu para a fabricação de utensílios domésticos e de telhas e tijolos para a construção civil por quase trezentos anos.

Na realidade, a evolução histórica da cultura do barro coincide com uma das passagens mais importantes da história da humanidade que foi a passagem do artesanato para a indústria moderna. A exploração da plasticidade das argilas é uma das mais antigas atividades do ser humano, sendo conhecidas as obras magníficas feitas com argila na China a mais de três mil anos antes de Cristo. Até hoje os artefatos de barro e cerâmica são considerados como um dos principais indicadores da evolução técnico-cultural dos povos.

Maria da Glória Campos realizou uma excelente pesquisa, publicada pela Prefeitura de Itaboraí em 1978, que reúne o material disperso por uma série de fontes históricas sobre os oleiros e as olarias, ou seja, sobre a indústria do barro no vale do Caceribu. É tão antiga e tão característica do povoamento da região, que todas as atividades ligadas a exploração da argila devem ser reconhecidas como constituinte de uma verdadeira "cultura do barro". Deste trabalho retiramos uma série de informações essenciais para a compreensão de um dos aspectos que mais contribuiu para a fixação da população local nas terras do vale do Caceribu, principalmente em Itaboraí.

O primeiro e importante aspecto da cultura do barro no vale do Caceribu é precisamente o desconhecimento sobre ela, fruto do desprezo com que foi tratado pelos estudiosos, mais interessados na organização da força de trabalho voltada para os produtos de exportação, açúcar e café. Uma das exceções foi a antropóloga Heloísa Alberto Torre, que depois de estudar a cerâmica marajoara (feita na ilha de Marajó, no estado do Pará) aplicou seus conhecimentos no estudo dos vários aspectos culturais que constitui o patrimônio histórico de Itaboraí. Filha de uma das figuras mais importantes do pensamento político brasileiro, Alberto Torres, natural de Itaboraí, a antropóloga e sua irmã deixaram para o município uma casa e a fantástica biblioteca de seu pai, que hoje abriga a Casa da Cultura de Itaboraí.

Esse desconhecimento é compartilhado pela própria população local, pois a pesquisa feita em 1978 mostra como a memória da população não registrava claramente o tempo de existência dessa produção: "entre os próprios profissionais, prevalece a idéia de que se trata de uma indústria recente, surgida nos últimos 40 anos" (p.4).

O desprezo pela cultura do barro não é apenas um problema de perda de memória histórica. Desconhecê-la é também desconhecer a quantidade de trabalho e o valor da mão de obra necessária para produzir os artefatos de argila indispensáveis para alimentar a construção civil do Grande Rio, ou seja, é desprezar o trabalho investido para construir as cidades situadas no raio de 150 km de Itaboraí.

Nem sempre foi assim. Joaquim Manoel de Macedo, um dos mais importantes escritores de romances populares brasileiros do século XIX, e que era natural de Itaboraí, empenhou-se em realizar a primeira exposição municipal de produtos industriais ocorrida no Brasil e que teve lugar na Câmara Municipal de Itaboraí em 1873, como já mencionado em outro lugar deste trabalho. Ao discursar nessa exposição, Macedo registrava o crescimento de inúmeras fábricas da cerâmica na região, algumas funcionando a mais de cem anos. Embora primitivas, essas industrias eram raras no Brasil daquela época.

O segundo aspecto a ser destacado na cultura do barro no vale do Caceribu é que sua raiz se encontra na cultura indígena, cujo legado foi injustamente desprezado pelos portugueses. Os primeiros colonizadores se interessaram pela cerâmica indígena porque os produtos da lavoura necessitavam de vasilhames para sua coleta e guarda. Logo depois, os religiosos da Companhia de Jesus (os jesuítas), foram encarregados de aldear a população indígena expulsa das terras onde se localiza, atualmente, a cidade do Rio de Janeiro. Surgiram, assim, as aldeias indígenas administradas por jesuítas em S. Lourenço (Niterói), São Barnabé (Itambi) e em Cabuçu, os dois últimos localizados no atual município de Itaboraí.

Os sucessivos desenraizamentos da população indígena em decorrência de sua expulsão das terras da Baixada pelos colonizadores, se não chegou a acabar com o artesanato de cerâmica, prejudicou seu desenvolvimento pois essa atividade exige permanência no lugar e não nomadismo da população. Algo semelhante e igualmente trágico está ocorrendo na Amazônia hoje em dia.

Apesar disso, a cultura do barro se manteve no vale do Macacu-Caceribu, só que dirigida pelos religiosos e gradualmente modificada pela catequese cristã. Os padres artesões substituíram os desenhos e os vasilhames dos índios por desenhos próprios, muitas vezes com motivos religiosos. Por outro lado, tornaram a atividade uma fonte de lucros, ao organizarem a produção de louças de barro, de tijolos e telhas, criando as primeiras olarias, ao mesmo tempo em que estimulavam a continuação do artesanato indígena de cestas e redes, produtos que eram vendidos no Rio de Janeiro, algo desconhecido para os indígenas que, até então, usavam os artefatos de cerâmica e de palha apenas para consumo próprio.

O terceiro aspecto que é importante assinalar, foi o vínculo entre a produção de cerâmica e a indústria do açúcar. A produção de cerâmica, feita nas olarias, se destinava não só a cidade do Rio de Janeiro como também a construção das casas-grandes, dos

engenhos, dos fornos, dos telheiros, dos vasilhames e, principalmente, das formas para purgar o melaço (o pão de açúcar).

Em conseqüência, as olarias eram freqüentemente ligadas aos engenhos, de modo a atender às necessidades da indústria do açúcar e da aguardente. Nesse caso, os produtos de cerâmica eram fabricados pelos escravos, ou então os indígenas eram aldeados por padres artesões junto aos engenhos. Quando as olarias eram desligadas dos engenhos e fazendas, os padres orientavam a produção, residindo ao lado. A expulsão dos jesuítas no século XVIII praticamente extinguiu o uso intensivo de mão de obra indígena na produção de artefatos de barro mas estes continuaram a ser fabricado nos séculos seguintes.

O quarto aspecto refere-se a mudança da quantidade da produção, da multiplicação de olarias e da introdução de novas técnicas durante a década de 1930. Em decorrência, iniciase um processo de diferenciação interna da indústria do barro. As olarias de barro eram consideradas como indústria de material cerâmico mas os artefatos de barro cozido eram produzidos de forma tradicional, quase primitiva, onde o uso de mão de obra permanecia intensivo. Por volta de 1940 registra-se o aparecimento de oficiais de torno, vindos da região do Minho em Portugal, e que são responsáveis pelo desenvolvimento e redescobrimento das cerâmicas de vaso no município de Itaboraí. Foram introduzidos na região por um dos mais antigos ceramistas de vasos daquela época, o Sr. Armindo, e a maioria dos atuais proprietários desse tipo de cerâmica são descendentes desses imigrantes.

Ao contrário da cerâmica de vasos e das olarias de barro tradicionais, onde a cultura do barro é passada do pai para o filho oleiro, e a produção é pequena, as novas indústrias de cerâmica que surgiram naquela época, fabricavam telhas e tijolos por processos de trabalho mais mecanizados do que manuais e tinham como principal cliente as firmas de construção civil do estado do Rio do Janeiro.

Por volta de 1978, a pesquisa da Prefeitura registrava cerca de cem cerâmicas no município de Itaboraí, entre antigas e modernas. É interessante registrar que os pioneiros desta fase de industrialização mais recente foi a família Nancy, originária de São Paulo e que construiu a primeira cerâmica de telhas em Venda das Pedras. Também em 1978, calculava-se que 5% dos 70.000 habitantes do município de Itaboraí trabalhava nessas indústrias. Também naquele momento, sabia-se que o Rio de Janeiro e Niterói absorviam por volta de 60% da produção de tijolos, o resto sendo exportado para o Espírito Santo (através da estrada de ferro), São Paulo, Minas e Bahia. Já a cerâmica de vasos atendia e atende não só aos turistas que passam pela rodovia como também atendia e continua atendendo pedidos vindos de outros países.

Mesmo hoje, quando muitas das olarias fecharam suas portas, principalmente as pequenas e médias mas também algumas das maiores indústrias, as olarias do barro e a cerâmica de vasos fazem parte da paisagem do município de Itaboraí. Levantamento da

FEEMA, feito em 1994, registra que não existia mais do que 1/3 das quase cem olarias registradas em 1978 (MAPA 12). O mapa mostra também que o município de Rio Bonito abriga um número muito menor de cerâmicas.

Um outro aspecto a mencionar é que a indústria da cerâmica dependeu, durante a maior parte de sua história, da lenha para os fornos de cozimento do barro. Isso estimulou o desmatamento local, apesar de que a maior parte da lenha fosse proveniente das capoeiras e não de florestas virgens. Mais recentemente, a FEEMA considerou o potencial poluente dessas industrias como alto, em parte porque retira a tabatinga, em parte porque muitas usam ainda lenha e não fornos elétricos. Isso porém tem solução se novas tecnologias nãopoluentes forem introduzidas. A cerâmica é um produto em alta no mercado internacional, tanto em preço como em número de compradores.

Finalmente, o último aspecto a destacar é que embora a indústria da cerâmica seja um elemento formador e característico até hoje da paisagem ao longo da BR-101 que corta os municípios de Itaboraí e Rio Bonito, que sua história se confunde com a história do povoamento da região durante muitos séculos, e que contribui para a economia dos municípios, toda essa antiga e maravilhosa cultura do barro é tratada com indiferença pelos próprios habitantes locais. Ignoram esse dado fundamental de sua cultura em troca de valores e bugigangas de plástico, perdendo-se na cultura massificante dos grandes centros urbanos, sem perceber o valor do lugar onde vivem e da história de lutas e conquistas que formou esse lugar. Não só o barro não está incluído entre os materiais das aulas de educação artística, como as prefeituras não se mobilizaram para salvar algumas das antigas olarias abandonadas e transformá-la em museu industrial, como está se fazendo no mundo afora e que tanto estimula a indústria do turismo.

Essa indiferença da população e do poder público também pode ser atribuída ao intenso processo de urbanização que, junto com a multiplicação de indústrias, constitui hoje a paisagem dominante nas antigas terras do vale do Caceribu.

A Paisagem Urbano-Industrial e o Problema Ambiental

Na atualidade, uma malha urbana contínua se estende desde Niterói, passando por São Gonçalo, até Itaboraí, com densidades demográficas decrescentes. Essa malha de urbanização metropolitana se estruturou ao longo da BR-101/RJ-104, iniciando-se sua expansão em meados do século XX e prosseguindo até hoje.

Esse intenso processo de urbanização se fundamentou no loteamento, certamente uma das atividades mais lucrativas das antigas áreas rurais da Baixada da Guanabara. O fenômeno do loteamento e construção de bairros residenciais, principalmente de população de baixa renda, levou ao desaparecimento de espaços vazios entre os diversos bairros e entre estes e as cidades vizinhas, freqüentemente à custa da destruição das lavouras (Geiger,1954).

Entre os fatores que estimularam a multiplicação dos loteamentos podemos citar, a existência de latifúndios improdutivos que eram presa fácil de firmas imobiliárias interessadas na especulação; o processo inflacionaria que elevou o preço da terra urbana, alimentando também a especulação imobiliária; a construção da ponte Rio-Niterói, que permitiu a proliferação de cidades-dormitório além de Niterói; a expulsão da população de favelas localizadas na cidade do Rio de Janeiro e que foram direcionadas, através de políticas públicas, para a periferia metropolitana.

A incorporação de Itaboraí à malha de urbanização metropolitana foi muito maior do que em Rio Bonito e isso se expressa na evolução da população total e da proporção de população urbana dos dois municípios (FIGURA 1 e FIGURA 2). Observa-se que a população total de ambos os municípios, por volta de 1940, era semelhante, da ordem de 20.000 habitantes, sendo a proporção de população rural bem superior à população urbana. Na década seguinte, enquanto a população total e rural aumentava em Itaboraí, principalmente devido ao surto da laranja, a população urbana aumentava mais do que a rural em Rio Bonito, provavelmente devido ao aumento do movimento de pessoas em direção à Região dos Lagos, e beneficiou o comércio da região. De fato, na década de 1950 inicia-se, nos Lagos, o processo de ocupação turística e de segunda residência das classes médias e altas do Rio de Janeiro.

Já na década de 1960, os gráficos mostram que a população total de Itaboraí passa a ser o dobro daquela de Rio Bonito, enquanto, pela primeira vez em toda a história de Rio Bonito, a proporção de população urbana torna-se maior do que a população rural.

O crescimento extraordinário da população urbana e o decréscimo absoluto e relativo da população rural em Itaboraí ocorrem na passagem da década de 1970 para a de 1980, efeito direto da construção da ponte Rio-Niterói. Por outro lado, o crescimento da população total de Rio Bonito, apesar de significativo depois de 1970, é mais gradual daí em diante, sendo importante registrar a estabilidade do povoamento rural.

A evolução diferenciada do povoamento em Itaboraí e Rio Bonito se expressa na paisagem. Enquanto o primeiro município se caracteriza por uma mancha ocupada descontínua, resultante de um mosaico anárquico de loteamentos, aprovados em sua maioria nas décadas de 1950 e 1960, o município de Rio Bonito foi muito mais preservado, a pequena cidade apresentando um aspecto organizado e com melhor qualidade ambiental não só na cidade mas no campo em volta.

Os loteamentos e o problema ambiental urbano

A proliferação desordenada dos loteamentos em Itaboraí é resultante da administração pública local, que durante muito tempo caracterizou-se pela complacência. Como não havia exigências legais a serem cumpridas, a maioria dos loteamentos não obedeceu a nenhuma diretriz urbanística (FUNDREM,1978).

Na década de 1940 já surgiram os primeiros loteamentos urbanos em terras de antigas grandes propriedades rurais. Nas décadas de 1950 e 1960, o número de loteamentos cresceu bastante, tendência que se acentua nas décadas seguintes, inclusive com a construção de conjuntos habitacionais.

A pequena e histórica cidade de Itaboraí é hoje um centro comercial e industrial, cercado de inúmeros loteamentos cuja urbanização é deficiente, formando uma paisagem caracterizada por um ambiente deteriorado, com acúmulo de lixo e pequenos riachos transformados em vala negra. A rodovia BR-101, quando passava por dentro da cidade, estimulava o comércio mas contribuía para piorar o ambiente urbano. Entretanto, a cidade possui um verdadeiro centro histórico no alto da colina que domina a área principal da cidade e que, até agora, tem sido bem cuidado pela administração local.

É na área de Itambi (Manilha), outro sítio histórico do município, que uma sucessão de loteamentos criou um grande adensamento populacional que descaracterizou completamente a área. O loteamento mais antigo foi o de Santo Antônio (1952), seguido por Jardim Fluminense (1969) e Elianópolis (1971); Jardim Shangri-lá (1971); Loteamento Nova Aldeia (1971); Jardim Alvorada (1971); Jardim Paes Leme (1975); Jardim Planalto (1976). Entre Manilha e Itambi, ao longo da rodovia Rio-Majé, há vários loteamentos, destacando-se o do Parque São Barnabé (1959); Jardim Vila Nova (1955); e Cidade Grande Rio (1969).

Também em Porto das Caixas, vários loteamentos foram feitos, entre eles, Bairro Santa Cecília (1954); Jardim Porto das Caixas (1963); Jardim Itajubá (1976). Um grande número de turísticas visita o distrito de Porto das Caixas nos fins de semana, levados pela crença de que a imagem de Cristo na Igreja Matriz é milagrosa. Apesar de estimular um comércio informal e sustentar as obras da Igreja, o movimento turístico contribui para a degradação do meio urbano e do patrimônio histórico, representado pelas ruínas das antigas construções da época em que foi o principal porto fluvial do Macacu. As ruínas do pequeno cais assim como os caminhos feitos de pedra pelos escravos estão hoje tomados pelo mato, praticamente destruídos, sem que a população se aperceba de seu valor turístico.

Em Tanguá, que recentemente foi emancipado de Itaboraí, tornando-se o mais novo município do vale do Caceribu, permanece uma área rural ainda produtiva mas seu núcleo urbano está se desenvolvendo. A região é coalhada de urinas de antigas engenhos e fazendas mas, de novo, a população mal se apercebe do valor histórico-turístico das construções. Os maiores loteamentos foram aprovados a partir de 1970, como a Cidade satélite e a Chácara Bandeirantes

Na década de 1990, a estrada de Manilha à Niterói encurtou o trajeto até Itaboraí à Niterói de 3 horas para 40 minutos. Isso só vem a acentuar o processo de conurbação ao longo da BR-101, e a transformação de Itaboraí em cidade-dormitório para

trabalhadores de Niterói e Rio de Janeiro.

Esse fato talvez seja o principal motivo da perda do sentido de territorialidade de uma população, pois grande parte dela é móvel, seguindo a mobilidade do trabalho. O tempo perdido no deslocamento significa que o tempo de permanência nas residências também é curto, de modo a dificultar um senso comunitário. Assim mesmo, algumas iniciativas locais procuram alterar essa situação.

Apesar da importância da função de cidade-dormitório, o aumento do número de indústrias ao longo do eixo da BR-101 e no interior dos municípios de Itaboraí e Rio Bonito constitui um mercado local de trabalho.

As industrias e o problema ambiental

Além das olarias, muitas delas decadentes, a base industrial dos municípios do vale do Caceribu é bastante diversificada. Contudo, essa industrialização apresenta diversos problemas como a instabilidade dos empreendimentos, o baixo nível de investimento em melhorias tecnológicas, o desinteresse pelos problemas comunitários locais e os problemas ambientais que causam, alguns deles diretos, como no caso da Companhia Brasileiro de Antibióticos (CIBRAM), e outros indiretos, através de efeitos na urbanização.

As industrias extrativas de pedra calcária, metálicas leve, material não metálico, medicamentos, as fabricas de produtos alimentícios, de roupas e de derivados de carne, a indústria de móveis, os depósitos e embalagens de bebidas constituem o perfil industrial da região. A classificação realizada pela FEEMA mostra que a maioria delas apresenta um alto potencial poluidor, como indicado no MAPA 13.

O breve relato sobre o vale do Caceribu deixa entrever o esforço e a luta contínua das gerações sucessivas das gentes do Caceribu. Todas deixaram de uma maneira ou outra sua marca e sua lembrança nas construções e na paisagem deste pequeno pedaço do estado do Rio de Janeiro e grande testemunho da história do Brasil.

BIBLIOGRAFIA

Aires de Casal, Manoel. Corografia Brasílica, S.Paulo: Edusp/Itatiaia, 1976 [ed.original 1817]

Albuquerque, Julio P.de Castro. Album do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: oficina Renascenza, 1908.

Alden, Dauril. "The population of Brazil in the late eighteenth century: a preliminary study", Hispanic-american historical review, maio, 1963, p.173-205

Anon. "Canaã Fluminense", Municípios em Revista, n.32, Rio Bonito, maio 1994, p.6-10.

Backheuser, E. "Da trilha ao trilho", Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, vol.IV, p.216-264.

CNG, 1944 Boletim de Informações da Associação Brasileira de Cimento Portland, n. 43, 1940: A industria do cimento no Brasil, p.247-258

Carli, Gileno de: "O açucar no Estado do Rio", O Observador Econômico e Financeiro n.54, julho 1940, p.109-110

Castro, M. Vianna de. A aristocracia rural fluminense, Rio, 1961 Darwin, Charles. Viagem de um naturalista ao redor do mundo (trechos escolhidos), S. Paulo: ed. Abril, [ed. original 1839].

Debret, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil, S.Paulo, 1940.

Estrella, Neuza M. Fonseca: Relatório sobre a influência e participação do negro em Rio Bonito, Rio Bonito, mimeo, s.d., 6 p. Ewbank, Thomas. Vida no Brasil, [ed.original, 1855] Forte, José Matoso Maia: Vilas fluminenses desaparecidas: Santo Antonio de Sá, [ed.original Separata da Revista da Sociedade de Geografia, Rio, s.d], reimp. Prefeitura Municipal de Itaboraí, 1984.

Forte, José Matoso Maia: "Esboço da Geografia econômica do Estado do Rio de Janeiro", Tese apresentada ao VI Congresso Brasileiro de Geografia, B.Horizonte, set. 1919

Fundação para o desenvolvimento da região metropolitana do Rio de Janeiro. Inventário dos bens culturais do municipio de Itaboraí, 1982, ilustr. Mapas.

FUNDREM. Itaboraí. Plano Diretor. 1975-1979, Rio de Janeiro, 1978.

Geiger, Pedro Pinchas. "Notas sobre a evolução econômica da Baixada Fluminense", Anuário Geográfico de Rio de Janeiro, Rio: CNG, 1951.

Goés, Hildebrando de Araujo: "Saneamento da Baixada Fluminense", Publ. do Min. Viação e Obras Públicas, Rio, 1934 Goés, H.A.: Saneamento da Baixada Fluminense, Publ. da Diretoria de Saneamento da Baixada Fluminense, Rio, 1939.

Graham, Richard (coord.): Ensaios sobre a política e a economia da Provincia Fluminense no século XIX, Niterói:UFF, 1974 Lamego, Alberto. "Os engenhos de açucar nos Recôncavos do Rio de Janeiro em fins do século XVIII, Brasil Açucareiro, Dezembro 1942, p.58-63.

Lamego, Alberto. O homem e a Guanabara, Rio de Janeiro, 1964.

Luccock, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil, [ed.original,1820] Lyra, A. Tavares de: Os ministros de Estado da Independência à República, Rio: Imprensa Nacional,1949.

Machado, Lia Osorio: Angra dos Reis.Porque olhar para o passado?, Rio: Projeto UFRJ/FURNAS, mimeo, 1995.

Magalhães Correa: "O sertão carioca", IHGB, Rio, 1936.

Mapa da população da corte e provincia do Rio de Janeiro em 1821: Dados estatísticos, Rev. IHGB, vol.40, Tomo XXXIII, 1a parte, 1870.

Mattos, Ilmar R.de: O tempo Saquarema, S.Paulo: Hucitec, 1987

Mawe, John. Viagem ao interior do Brasil. S.Paulo: Edusp/Itatiaia [ed.original 1812].

Mendes, Renato da Silveira: "A conquista do solo na Baixada Fluminense", Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia. vol. III, p.718-736, 1944

Mendes, Renato da Silveira: "Viajantes antigos e paisagens modernas na Baixada Fluminense", O Estado de São Paulo 14 de dezembro de 1944, Boletim Geográfico, ano IV, n.47, fev.1947.

Mendes, Renato da Silveira Mendes. Paisagens Culturais da Baixada Fluminense, S.Paulo: Boletim CX, Geografia n.4, Universidade de S.Paulo, 1950.

Mauro, Frédéric. "Political and economic structures of empire 1580-1750", em L.Bethell (ed), Colonial Brazil, Londres: Cambridge University Press, 1987.

Oliveira Viana: "Distribuição geográfica do cafeeiro no Estado do Rio de Janeiro" em O café no Segundo centenário da sua introdução no Brasil, número especial de O Jornal, p.79-83, Rio: Departamento Nacional do Café, 1934.

Pacheco, Jacy. Paisagens fluminenses, Niterói: Inst.Fluminense do Livro, 1969.

Pizarro e Araujo, José de Souza: Memórias Históricas do Rio de Janeiro, Rio:Instituto Nacional do Livro, 1948 (vários volumes), vol.2 e vol.5 [edição original, 1820, Imprensa Régia]

Prefeitura de Itaboraí. A cultura do barro na região de Itaboraí, Itaboraí: Patrimônio Cultural Pesquisas, 1978.

Prefeitura de Itaboraí. Itaboraí. Ontem e Hoje. Síntese histórica. Itaboraí: Gov. Sergio Soares, 1992.

Reclus, Elisée. Estados Unidos do Brasil. Geographia. Etnographia. Estatística. Rio, 1899 [ed. original 1893].

Reis, Artur Cesar: A provincia do Rio de Janeiro e o municipio neutro, Hist.Civ.Bras.Vol.4, p.315-352.

Relação do Marquez de Lavradio, Vice-rei do Rio de Janeiro, entregando o governo a Luiz de Vasconcellos e Souza que o sucedeu no Vice-reinado, 1778, Revista do IHGB, tomo 4, vol.4, 1842; e Revista do IHGB, Tomo 76, vol.127.

Rio Bonito, sua história, sua gente, Dept.Cultura da Prefeitura de Rio Bonito, set.1988 (Casa da Cultura de Rio Bonito).

Rugendas, João Mauricio. Viagem pitoresca através do Brasil, S.Paulo, 1941 [ed.original Saint-Adolphe, J.C.R. Milliet de. Dicionário geográfico, histórico e descritivo do Império do Brasil, 1 ed.1845, 2 vol., 2 ed, Paris, 1863

Saint-Hilaire, August de. Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil, Edusp, 1974 [ed.original 1833]

Santos, Ana Maria dos: "Auge e decadência econômica do Recôncavo da Guanabara: o caso de Itaboraí, em R. Graham, Ensaios sobre a política e a economia da provincia fluminense no século XIX, p.64-103

Silva, Ligia Osorio: Terras devolutas e latifundio. Efeitos da lei de 1850, Campinas: Edunicamp, 1996.

Soares, Antonio Macedo. Nobiliarquia fluminense. Genealogia das principais e mais antigas familias da Corte e Provincia do Rio de Janeiro, 2 vol

Soares, Clara Luiza de Moraes. Rio Bonito. sua história, sua gente, Rio Bonito: Dept.de Cultura da Prefeitura de Rio Bonito, set.1988

Soares, Sebastião Ferreira. Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil (com apresentação de Pedro Pinchas Geiger, Rio de Janeiro:IPEA/INPES [ed.original 1860]

Souza, Elza Coelho de: "Canavial", Rev.Bras.Geogr. ano VIII, n.1, 1946, p.149-153

Souza, E.C.: "Engenhos e Usinas", Rev.Bras.Geogr. ano VIII, n.1, 1946, p.154-158.

Taunay, Affonso de E.: História do café no Brasil, Tomo III, Edição do Dept.Nac.Café, Rio, 1939

Várzea, Affonso: "Deslocamento do canavieirismo fluminense", Brasil Açucareiro, Ano XIV, Vol. XXVII, julho 1946, n.1, p.95-98.

Várzea, Affonso: "Cartografía dos engenhos fluminenses setecentistas", Brasil Açucareiro, Ano XIV, vol.XXVII, n. 2, agosto 1946, p.77-79.

Várzea, Affonso: "Vigor canavieiro de Itaboraí", Brasil Açucareiro, Ano XIV, Vol.XXVII, n. 3, set. 1946, p.113-116.

Mapas agregados

Área colhida de banana, 1975

Produção de banana, 1994

Área colhida de banana, 1994

Área colhida de cana de açúcar, 1975

Produção de cana de açúcar, 1975

Área colhida de cana de açúcar, 1994

Rebanhos bovinos, 1975

Rebanhos bovinos, 1993

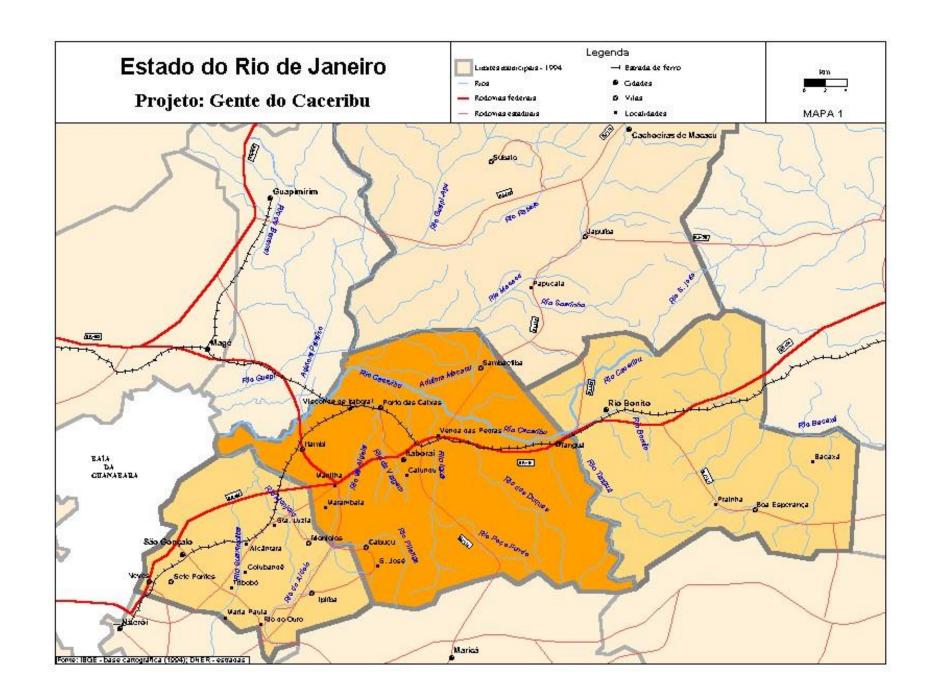
Área colhida de laranja, 1977

Produção de laranja, 1977

Área colhida de laranja, 1994

Produção de laranja, 1994

Extração de lenha, 1985



Legenda Uso do Solo na Bacia do Rio Caceribu Fins do século XVII e início do século XVIII O Pesca MAPA 2 ESTADO DO RIO DE JANEIRO Rio Bacaxá Baia da Guanabara Freguesia de São Gonçalo 0 0 0 OCEANO ATLÂNTICO Fonte: R. Mendes, 1950. Adapt. Lia Machado. Cartografia: Bernardo de Castro, UFRJ, 1997.

