





**GOVERNADORA**

Rosinha Garotinho

**VICE- GOVERNADOR**

Luiz Paulo Fernandez Conde

**SECRETÁRIO DE ESTADO DE CULTURA**

Arnaldo Niskier

**SUBSECRETÁRIAS DE CULTURA**

Vânia Bonelli

Cecília Conde

Maria Eugênia Stein

**INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO**

**CULTURAL – INEPAC**

Marcus Monteiro, Diretor Geral

**DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO CULTURAL**

**E NATURAL**

Maria Regina Pontin de Mattos, Diretora

**DEPARTAMENTO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO**

Amauri Lopes Junior, Diretor

**DEPARTAMENTO DE APOIO A PROJETOS DE**

**PRESERVAÇÃO CULTURAL**

Augusto Vargas, Diretor

**PRESIDENTE DO CONSELHO DELIBERATIVO  
ESTADUAL**

Paulo Alcântara Gomes

**DIRETOR SUPERINTENDENTE**

Paulo Maurício Castelo Branco

**DIRETORES**

Celina Vargas do Amaral Peixoto

Evandro Peçanha Alves

**GERENTES**

Juarez de Paula – UDL – SEBRAE/NA

Heliana Marinho – ADL – SEBRAE/RJ

## **Coordenação Técnica Geral do Projeto / INEPAC**

Arquiteta Dina Lerner

Apoio do Departamento do Patrimônio Cultural e Natural / INEPAC

## **Supervisão Geral do Projeto**

Dalva Lazaroni

## **Coordenação da Equipe de Pesquisa Histórica**

Historiadora Tânia Salgado Pimenta

### **Historiadores assistentes**

Carolina Ramos, caminhos do açúcar

Cláudia Paixão, caminhos do sal

Isabel de Souza Lima Junqueira, caminhos do café

Simone Silva, caminhos do ouro

### **Consultor e revisor**

Historiador Luiz Cristiano de Andrade

## **Coordenação do Banco de Dados**

e apoio à programação visual dos trabalhos

Laura Bahia

### **Assistente**

Luciano Jesus de Souza

## **Agradecimentos**

Arquiteta Jurema Machado, Coordenadora de Cultura da UNESCO/Brasil e sua equipe.

Arquiteta Lia Motta e equipe do Departamento de Identificação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, pelo apoio ao desenvolvimento dos trabalhos.

Ao Arquivo Histórico do Exército, Arquivo Histórico Nacional e à Fundação Biblioteca Nacional.

Fotógrafa Renata de Siqueira Cavalcanti, responsável pelo registro da iconografia e cartografia histórica.

Aos pesquisadores locais e instituições culturais municipais governamentais e não governamentais.

Regina Freitas Queiroz, representante do Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas Empresas, SEBRAE – RJ, pela colaboração prestada ao projeto.

Fevereiro 2004

### Apresentação

- *No esquecimento ou na lembrança: inventário de bens culturais imóveis, uma parceria* 4
- *Roteiro para preenchimento das fichas de inventário de bens culturais imóveis* 10

### Pesquisa Histórica

- *Os sentidos da memória: paisagens culturais, arquitetura e história nos caminhos fluminenses* 13
- *Os caminhos singulares do estado do Rio de Janeiro: um olhar sobre a sua história* 31
- *Os caminhos do ouro no território fluminense* 36
- *Os caminhos do café no Vale do Paraíba* 55
- *Os caminhos do açúcar no norte- fluminense* 71
- *Os caminhos do sal no território fluminense* 90

### Banco de Dados

- *Organização e implantação do banco de dados* 110
- *Amostragem dos relatórios de saída do banco de dados: formulários de fontes arquivísticas, bibliográficas, instituições de pesquisa, histórico dos municípios* 112
- *Imagens iconográficas e cartográficas selecionadas para registro fotográfico* 145

### Quadro Sinóptico

- *Listagem dos bens culturais inventariados nos caminhos do ouro, café, açúcar e sal* 214

# Apresentação

---

## *‘No esquecimento ou na lembrança’: inventário de bens culturais imóveis, uma parceria.*

---

Dina Lerner

“No esquecimento ou na lembrança,...,reencontra-se sempre o passado interpretado, produzido para construir o espaço ou, melhor dizendo, o ambiente em que se desenrola a vida de hoje.

Para nenhum grupo humano o espaço vital é um conjunto de objetos físicos, vazios de significados. Toda cultura, antiga ou moderna, de nações política e socialmente complexas ou de pequenos grupos de caçadores e coletores nômades, transforma o “espaço físico” em “lugar”, “território” ou “lar”. Essa regra não se aplica apenas aos espaços privados, ao interior das casas ou aos locais de culto. Ruas, caminhos, praças, campos e montanhas, rios, praias e o mar são apropriados pelos grupos humanos de acordo com concepções que são próprias de seus modos de vida.

.....

O interesse pela “defesa do passado” conjuga-se, a meu ver, com a construção do ambiente (lugar e território) onde se desenrolam modos de vida diferenciados, muitas vezes contraditórios entre si. Por essa razão, esse processo se estrutura em torno de intensa competição e luta política em que grupos sociais diferentes disputam, por um lado, espaços e recursos naturais e, por outro (o que é indissociável disso), concepções ou modos particulares de se apropriarem simbólica e economicamente deles.”

*Antônio Augusto Arantes em Produzindo o Passado, prefácio*

A necessidade de criação ao longo do século XX, e nos mais diversos cantos do mundo, de instituições como o INEPAC ou UNESCO, responsáveis pela preservação dos patrimônios culturais dos diferentes povos, surgiu em contraposição ao processo acelerado das transformações sócio-econômicas, culturais e ambientais, e conseqüente destruição, numa escala até então desconhecida, dos legados culturais e naturais deixados como herança pelos nossos antepassados.

O binômio **construção x destruição** sempre esteve presente na história da humanidade, no entanto, o que mudou, tragicamente, foi o tempo entre um e outro, a intensidade e a amplitude das perdas, considerando que a destruição pode ocorrer

em frações de segundos e a construção representa, por vezes, a vida de algumas gerações.

O homem necessita **recordar**, por sua natureza intelectual, assim como necessita da água para sobreviver, e a base de seu crescimento se dá pela capacidade de acumular aprendizados passados, recriando-os e produzindo novos conhecimentos.

“A destruição da memória afeta não apenas o passado, como também o futuro. Para mim, a memória é a forma mais alta da imaginação humana, não a capacidade automática de recordar. Se a memória se dissolve o homem se dissolve”.

*Otávio Paz*

E assim temos avançado do mero ato de **recordar** para necessidade primordial de **construção da memória**, que é forjada, seletivamente, a partir da decisão de preservar (e/ou reinventar) os suportes materiais e imateriais que sobrevivem às mudanças e aos conflitos inerentes às sociedades humanas, sendo esses bens, os **ossos patrimônios culturais**

O Projeto de Inventário de Bens Culturais Imóveis nos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro, desenvolvido nos últimos meses de 2003 e início deste ano, apesar do tempo “relâmpago” em que se procurou realizá-lo, permitiu que retomássemos uma linha de atuação do órgão de patrimônio cultural há muito abandonada.

Na verdade, desde o final da década de 70 e início de 80, quando ainda existia o Programa das Cidades Históricas vinculado a então Secretaria de Planejamento da Presidência da República, e se destinou recursos federais para este fim, não houve outra oportunidade de implementar um trabalho sistemático de inventariação dos bens culturais fluminenses.

Neste sentido, a recente parceria estabelecida com o SEBRAE-RJ e a UNESCO possibilitando a execução deste projeto, revestiu-se de uma imensa importância. Não apenas por retomar um sonho adormecido do INEPAC, mas por reafirmar a certeza de que o único caminho para se construir um sentimento cultural e coletivo de **pertencer a um lugar**, um território, atribuindo-lhe o valor devido, qualquer que o seja, é conhecendo-o e divulgando-o.

E mais do que isto, por permitir ampliar o nosso **olhar**, enquanto cidadãos e instituições com compromissos éticos e humanistas, sobre tais universos culturais e sua gente, compreendendo-lhes o processo de produção e construção de suas histórias individuais e coletivas, não apenas do ponto de vista meramente estético, do belo ou do feio, mas buscando a totalidade de seus significados e valores simbólicos.

É portanto, extremamente promissora a aproximação decorrente do encontro de interesses entre o SEBRAE-RJ e o INEPAC, tendo em vista o enorme potencial de projetos comuns que se vislumbra.

Especialmente, considerando que a idéia inicial deste projeto foi concebida por aquela instituição, que é voltada para o fomento e o desenvolvimento sócio-econômico local, com ótica no “empreendedorismo, da cultura associativa e gestão de micro e pequenas empresas”, priorizando como uma de suas metas o aproveitamento dos bens culturais como **recurso** para implementação do turismo cultural.

A experiência nacional e internacional da UNESCO na área de identificação, valorização e documentação do patrimônio cultural, vem enriquecer esta associação, consolidando o caráter exemplar deste projeto.

Do ponto de vista do órgão de preservação, esta parceria proporcionou um reencontro com as suas raízes, ou seja, a oportunidade de produzir, valorizar e disponibilizar conhecimento sobre o território fluminense, sua história, paisagens culturais e sua gente - através da realização de inventários de identificação do seu patrimônio - primeiro passo para **constituição de uma memória coletiva** e para tomada de decisões quanto a sua proteção.

Por outro lado, a expectativa é que este trabalho e potenciais subprodutos possam, de fato, servir ao SEBRAE como instrumento básico para a **“dinamização e criação de novos empreendimentos na área de turismo cultural, serviços e produção de bens de consumo, cujo valor agregado se vincule aos traços culturais que se distinguem nas diversas regiões do estado do Rio de Janeiro”**, promovendo o desenvolvimento local sustentável nas áreas abrangidas pelo projeto e tendo, como princípio, a revitalização do patrimônio histórico, ambiental e afetivo fluminense.

## **Organização e desenvolvimento dos trabalhos**

Os trabalhos foram realizados a partir do desenvolvimento das atividades definidas no cronograma de execução constante do documento de “Assistência Preparatória: Inventário de Bens Culturais Imóveis – Caminhos do Rio de Janeiro”, cuja elaboração contou com a participação do INEPAC.

Foram organizadas, basicamente, duas frentes de trabalho - a pesquisa histórica e o levantamento de campo, constituídas por equipes de profissionais com formação distintas, de acordo com as necessidades de conhecimento e especificidades dos temas a serem abordados, que trabalharam em conjunto cumprindo as etapas programadas.

A integração das atividades se deu no decorrer de todo o processo de produção das informações, através do acompanhamento da coordenação técnica do projeto, de responsabilidade do INEPAC.

## **Pesquisa histórica**

Os trabalhos de pesquisa histórica tiveram como fonte a metodologia do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, que através do Departamento de

Identificação e Documentação – DID, vem montando um Sistema Nacional de Inventário dos Sítios Históricos Tombados.

A pesquisa histórica envolveu diferentes níveis de aproximação e conhecimento do objeto de estudo, iniciando-se pela pesquisa documental - arquivística e bibliográfica, que pretendeu, paralelamente a sua execução, subsidiar e complementar os trabalhos de campo.

O objetivo era compreender o processo de produção, uso e transformação do território fluminense, relacionado aos quatro vetores selecionados, denominados pelo projeto como “caminhos” do açúcar, do ouro, do café e do sal, e as paisagens culturais ali constituídas.

Numa primeira etapa, tratava-se de buscar os referenciais necessários para organização dos trabalhos de campo. Esses estudos voltaram-se para contemplar as estratégias de ocupação do território, caminhos e acessos antigos, estradas novas e ligações regionais construídas ao longo do tempo, além dos aspectos sócio-econômicos e culturais que geraram, a partir desses eixos, ambientes urbanos ou rurais com características próprias e historicamente determinadas, procedendo-se, junto aos arquitetos, ao mapeamento dessas informações.

No decorrer do desenvolvimento desses estudos e em conjunto com as equipes responsáveis pelos levantamentos de campo, foram identificados e selecionados os roteiros a serem percorridos, localidades e paisagens culturais, objetos do inventário arquitetônico e urbanístico a ser realizado.

Com base na experiência e assessoria técnica do IPHAN, foram definidas e adaptadas as metodologias de inventariação arquivística e bibliográfica adotadas. Ao coordenador de pesquisa histórica coube orientar e acompanhar os trabalhos, indicando e selecionando as fontes documentais, incluindo as iconográficas e cartográficas, objeto de inventário pela equipe de historiadores, visando, ainda, contribuir para o mapeamento dos roteiros nas bases cartográficas disponíveis, além da tarefa de sistematizar as demais informações específicas.

Dentre os produtos apresentados, constam relatórios com textos analíticos e periodização relativa ao processo histórico de ocupação do território, referenciando-se as fontes e instituições de pesquisa consultadas.

A partir da contextualização histórica, buscou-se fundamentar a construção da idéia dos roteiros denominados Caminhos do Ouro, do Café, do Açúcar e do Sal, tendo em vista os objetivos pretendidos pelo projeto.

O resultado final inclui a produção de um ensaio do historiador Luiz Cristiano de Andrade, sobre *“Os sentidos da memória: paisagens culturais, arquitetura e história nos caminhos fluminenses”*, que apresenta uma interessante abordagem sobre a noção de caminhos na historiografia brasileira, a formação territorial do estado do Rio de Janeiro, finalizando com um texto sobre os caminhos singulares fluminenses.

Este ensaio reforça a importância da contribuição de um olhar histórico sensível, na compreensão do processo de formação do território fluminense e na construção da nossa diversidade cultural, relacionando dados e fatos históricos aos diferentes cenários

e paisagens naturais e edificadas, que compõem e dão identidade ao estado do Rio de Janeiro, dando um enfoque especial ao tema dos “caminhos” selecionados.

## **Inventário arquitetônico**

O levantamento de campo foi organizado em quatro equipes distintas de arquitetos, considerando a necessidade de aprofundar o conhecimento das peculiaridades de cada um dos temas relativos aos “caminhos” - açúcar, ouro, café, sal - a serem percorridos.

Os trabalhos foram iniciados a partir do levantamento preliminar e da sistematização das informações disponíveis nos arquivos e bibliotecas das instituições de patrimônio cultural, nos setores de planejamento e turismo do estado, nas instituições de ensino de arquitetura e outras afins.

Nesta etapa, foram feitos os primeiros contatos com as prefeituras, instituições culturais e representações locais, que poderiam apoiar e enriquecer as investigações em campo.

Em contínua troca e colaboração com a equipe de pesquisa histórica, determinou-se a área de abrangência do projeto, definindo-se **os roteiros preliminares e lugares** a serem visitados para identificação dos bens imóveis e sítios objetos do trabalho em campo.

Foi estabelecida uma metodologia para realização do inventário arquitetônico e urbanístico, com base em experiências do próprio INEPAC e discussões teóricas e conceituais desenvolvidas com os técnicos do Departamento de Identificação e Documentação do IPHAN.

As equipes foram orientadas para produzir um cadastro arquitetônico e urbanístico do conjunto de bens imóveis selecionados em cada um dos roteiros culturais, registrando, sempre que possível - a localização e acessos, o uso, a propriedade, a época de construção, as características de implantação no sítio natural ou lote urbano, a paisagem circundante e a ambiência, dados sobre a tipologia arquitetônica e construtiva, materiais utilizados, estado de conservação e preservação, plantas/desenhos/croquis elucidativos, descrição do programa arquitetônico, dos espaços interiores, pertences, informações históricas e outras consideradas relevantes, além do levantamento fotográfico completo.

Em se tratando de paisagens culturais ou bens considerados de interesse para o inventário, cujas características ou dificuldades outras não permitissem o uso adequado ou completo do formulário padrão de fichamento adotado, optou-se pela simplificação do registro, a critério das coordenações de campo, de forma a não excluir qualquer informação, mesmo que sucinta ou apenas visual, do objeto cultural.

Um outro resultado do projeto, além das fichas de inventário e igualmente importante, veio a ser produzido pelas equipes, como alternativa para suprir as dificuldades encontradas no cumprimento das metas iniciais estabelecidas.

Diante da exigüidade dos prazos e da enormidade do universo cultural desejoso de ser (re)conhecido, que se ampliava e crescia de importância no decorrer da realização deste inventário, cada equipe elaborou um texto analítico-descritivo e visual dos antigos caminhos e suas singularidades, com uma caracterização geral dos ambientes culturais e suas histórias, passadas e presente, que constituiu um documento, que ora esta sendo apresentado na forma de volumes sobre cada um dos temas dos caminhos singulares.

Nesses documentos, que ainda necessitam de revisão, encontram-se mapas antigos e atuais, que permitem a visualização das regiões contempladas pelo projeto e contam um pouco de sua ocupação nos diferentes períodos do povoamento e cuja leitura, num simples passar de olhos, aponta para a possibilidade de uma dezena de outros tantos projetos, igualmente desafiadores, aguardando a oportunidade de acontecer.

## *Roteiro para preenchimento das fichas do inventário de identificação de bens culturais imóveis*

---

*novembro de 2003*

- 1. denominação** - nome(s) pelo(s) qual(ais) é conhecido o bem cultural imóvel.
- 2. código de identificação**
  - . obedecer a seguinte ordem – sigla do município, sigla do “caminho”, numeração contínua.
- 3. localização**
  - . anotar, sempre que possível, o endereço principal completo – nome da rua, avenida, praça, largo, bairro, localidade, etc..
  - . na área rural, procurar descrever percursos/ acessos – rodovias, estradas, caminhos, anotar distâncias/Km, marcos referenciais físicos e geográficos, etc..
  - . caso a descrição fique extensa, procurar sintetizar, deixando a informação mais completa para o item 11, situação e ambiência.
- 4. município**
- 5. época de construção**
  - . ano / início da década de, meados, final / início do século, 1ª metade, meados, 2ª metade, final.
- 6. estado de conservação / grau de preservação**
  - . bom, satisfatório, ruim, arruinado / preservado integralmente ou parcialmente, descaracterizado.
- 7. uso original / atual**
  - . informar com que finalidade o imóvel foi construído / precisar o uso atual do bem.
- 8. categoria** - selecionar o termo mais adequado à identificação do bem:
  - . arquitetura civil; funerária; industrial; militar; religiosa; rural; popular;
  - . conjunto arquitetônico; arquitetônico e urbanístico; arquitetônico e paisagístico; arquitetônico, urbanístico e paisagístico; urbanístico; urbanístico e paisagístico; paisagístico;
  - . equipamentos urbanos/mobiliário;
  - . espaços culturais/religiosos; espaços públicos;
  - . marco histórico; obras de arte; obras de engenharia;
  - . paisagem cultural; paisagem rural; paisagem urbana;
  - . patrimônio ambiental urbano; patrimônio arqueológico; patrimônio natural;
  - . ruínas; vias de comunicação; outros.
- 9. proteção existente / proposta**
  - . nenhuma; tombamento municipal, estadual ou federal; outras formas de proteção existente – ambiental, urbanística, turística, etc.. / sugerir (ou não) proposta de proteção;
  - . registrar a data do tombamento, nº do processo, abrangência e outras informações importantes no item 15;
- 10. propriedade** - pública ou privada / nome do proprietário
- 11. situação e ambiência**

- . descrever acessos, comunicação com as vias públicas, estradas, etc..;
- . descrever a paisagem natural e construída do local onde o bem está inserido, as peculiaridades do relevo, vegetação, hidrografia e/ou outras características ambientais e/ou culturais significativas da região, marcos paisagísticos/históricos, observando vestígios do processo de ocupação e a situação atual do sítio (preservada, descaracterizada) e tendências;
- . observar a forma de implantação no lote/sítio, a integração à topografia local e ao cenário circundante e de que maneira essa paisagem influenciou na produção daquela arquitetura, seus espaços internos e externos;
- . nas áreas urbanas, observar as características de sua implantação no lote (afastamentos laterais, frontais e nos fundos), relacionar o bem com sua vizinhança, observar a morfologia e o traçado das ruas, a escala ambiental urbana, etc..

#### **12. descrição arquitetônica / identificação gráfica**

- . este texto deverá dar continuidade e complementar o item anterior, fornecendo uma descrição formal individualizada do bem, analisando e relacionando a sua finalidade e função original/atual, à concepção espacial (interna e externa), ao partido arquitetônico, características volumétricas, tipológicas, estilísticas e sistema construtivo;
- . observar o arranjo das plantas, distribuição dos espaços internos, cômodos, circulação, acessos, vãos, cobertura, presença de pátios internos, jardins, iluminação, aeração, técnicas construtivas e materiais empregados, elementos estruturais, acabamentos, revestimentos, ornamentação (grau de refinamento interno e externo) e sua coerência com o partido arquitetônico.
- . sempre que possível, esboçar um desenho da planta de situação das edificações, plantas de arquitetura, telhados, etc.. e incluir imagens fotográficas legendadas, indicando arquivos.

#### **13. dados históricos**

- . fornecer dados cronológicos do edifício - histórico arquitetônico da construção, alterações/intervenções sofridas relacionadas a mudanças de usos, referência a fatos ou personagens vinculados a sua história, etc..., buscando contextualizá-la.

#### **14. registro fotográfico**

- . selecionar as imagens fotográficas e/ou plantas digitalizadas, complementando aquelas já apresentadas nos itens anteriores, com legendas e datadas, que permitam uma adequada identificação do bem cultural, indicando o nome dos seus respectivos arquivos digitais de acordo com a catalogação elaborada para o levantamento fotográfico (banco de dados).

#### **15. informações complementares**

- . dados complementares de qualquer natureza, considerados relevantes, que contribuam para ampliar o conhecimento do bem cultural.

#### **16. fontes**

- . referenciar todas as fontes utilizadas para confecção dos textos do Inventário de Identificação.

# **Pesquisa Histórica**

---

textos e cronologias

*Os sentidos da memória:*  
*paisagens culturais, arquitetura e história nos caminhos*  
*fluminenses*

---

Luiz Cristiano de Andrade

## **Apresentação**

Ao percorrer os antigos caminhos do atual estado do Rio de Janeiro, o caminhante se defronta, primeiramente, não com qualquer obstáculo físico, mas com o mito da região voltada única e exclusivamente para o mar. Nessa perspectiva, a ausência da menção aos primitivos núcleos fluminenses na obra dos eminentes historiadores que, desde o fim do século XIX, estudaram as diversas expedições rumo ao interior do Brasil constitui o ponto de partida deste ensaio, que expõe brevemente as análises de Capistrano de Abreu, Sérgio Buarque de Holanda e Laura de Mello e Souza.

Em segundo lugar, a função desempenhada pela capitania do Rio de Janeiro ao longo de três séculos de colonização portuguesa é fundamental para compreender a paulatina conquista do território da América portuguesa. Desse modo, desde a sua incorporação ao patrimônio régio, ainda no Quinhentos, o governador do Rio de Janeiro devia auxiliar a defesa das donatarias meridionais, seja contra os índios ou corsários. O recrudescimento do seu poder ao longo do Setecentos – em função da economia mineradora e da importância das questões de fronteira na região do rio da Prata – resultou na expansão das terras fluminenses, com a incorporação da capitania da Paraíba do Sul na segunda metade do século XVIII.

Por fim, as diversas formas de vida e práticas culturais desenvolvidas nesse espaço constituem o destino deste trajeto, que abrange especialmente os sentidos envolvidos na fruição dos singulares caminhos fluminenses.

## A noção de caminhos na historiografia brasileira

“Da largura que a terra do Brasil tem para o sertão não trato, porque até agora não houve quem a andasse por negligência dos portugueses, que, sendo grande conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos.”

Frei Vicente do Salvador (c.1630)

Tradicionalmente, a historiografia empregou a noção de caminhos para caracterizar o processo de ocupação do interior do Brasil a partir do século XVII. Nessa perspectiva, a capitania do Rio de Janeiro foi percebida como ocupação litorânea, voltada meramente para o Atlântico, em detrimento dos sertões, que, segundo o lugar comum veiculado pelos letrados e autoridade já no primeiro século de colonização, estaria repleto de metais e pedras preciosas. Pero de Magalhães Gandavo, em sua *História da Província Santa Cruz*, escreveu sobre as riquezas que os portugueses esperavam:

“(…) há outros muitos Índios na terra que também afirmam haver no sertão muito ouro, os quaes posto quesam gente de pouca fé e verdade, dá-se-lhes credito nesta parte, porque acerca disto os mais delles sam contestes, e falam em diversas partes per huma boca.”<sup>1</sup>

Os prognósticos do letrado português apenas se realizariam a partir do fim do Seiscentos, com a descoberta do ouro na região das Minas Gerais. Se, por um lado, os bandeirantes paulistas foram considerados responsáveis diretos pela empreitada, por outro, os habitantes da capitania do Rio de Janeiro se enquadrariam mais na metáfora do caranguejo, de frei Vicente do Salvador.

João Capistrano de Abreu, um dos primeiros historiadores a tratar do tema no artigo intitulado *Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*, defende que o processo de interiorização, elemento fundamental para a formação das atuais fronteiras brasileiras, teria partido das capitanias de Pernambuco e, sobretudo, de São Vicente. A primeira versão deste artigo fora publicado em setembro de 1899 no *Jornal do Commercio* e, posteriormente, em 1924, revisto e ampliado, na revista *América Brasileira*. Após a morte do historiador cearense, a Sociedade Capistrano de Abreu publicou uma coletânea de estudos que tratavam justamente das expedições ao sertão e que levavam o título do eminente artigo.

Segundo afirma Capistrano, o povoamento do Brasil teria irradiado de quatro

---

<sup>1</sup> GANDAVO, Pero de Magalhães. *História da província Santa Cruz*, p.145.

centros precípuos: a cidade de Salvador, fundada em 1549 e sede do governo geral, de onde a população se alastrou pelo Recôncavo, estabelecendo engenhos e currais; das capitanias de Pernambuco e Maranhão, a primeira responsável pela organização das milícias que conquistaram a Paraíba, o Rio Grande do Norte e o Ceará; e a segunda, a partir da expulsão dos franceses de São Luís, ponto fundamental para a fixação no litoral norte brasileiro e penetração da Amazônia; e, por fim mas não menos importante, a vila de São Vicente.

A vila fundada por Martim Afonso de Souza, em 1532, originaria diversos núcleos de povoamento, como Santos e Angra dos Reis, ambas vilas fundadas ainda no Quinhentos. Através do litoral, os povoadores vicentinos chegariam até Laguna. Em busca do sertão, fundaram o arraial de São Paulo de Piratininga em 1554. Capistrano de Abreu destaca o isolamento dos habitantes desse núcleo planaltino do litoral:

“A situação geographica de Piratininga impellia-a para o sertão, para os dois rios de cuja bacia se avizinha, o Tietê e o Parahiba do Sul, theatros provaveis das primeiras bandeiras, que tornaram logo famoso e temido o nome paulista.”<sup>2</sup>

No juízo do historiador cearense, contudo, as bandeiras “concorreram antes para despovoar do que para povoar nossa terra, trazendo índios de logares que habitavam causando sua morte em grande número (...).”<sup>3</sup> Outrossim, os bandeirantes não se fixavam nos territórios percorridos, ao contrário dos conquistadores, tipo que Capistrano de Abreu caracteriza como “homens audazes, contratados pelos poderes publicos para pacificar certas regiões em que os naturaes apresentavam mais rija resistencia.”<sup>4</sup> A fixação no território americano, pois, fez-se sobretudo em detrimento da ocupação indígena, reduzida a aldeamentos, onde seriam catequizados pelos padres e freis portugueses subordinados ao padroado régio ou, menos freqüentemente, pelos religiosos franceses e italianos, que respondiam diretamente à Congregação da *Propaganda Fide* de Roma. Aqueles que não aceitaram de imediato a conversão ao catolicismo foram alvo do que os teólogos e autoridades denominavam de “guerra justa”. Esses combates resultaram no extermínio ou escravidão de tribos inteiras, partilhadas pelos conquistadores.

A descoberta das primeiras pedras de ouro nos córregos da região de Minas Gerais mobilizou diversos segmentos da colônia e do reino. A marcha em busca das pedras e metais continuou rumo a oeste, e os conquistadores fixaram-se também em Goiás e Mato Grosso. Capistrano não cita os habitantes do Rio de Janeiro, a não ser para afirmar que os caminhos abertos nesta capitania foram obras de paulistas, pois “fluminenses não se animaram a varar a mata de um a outro lado.”<sup>5</sup> Nesse sentido, destacam-se as figuras de Garcia Rodrigues Paes, que – a pedido do governador do Rio

---

<sup>2</sup> ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, p. 65.

<sup>3</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>4</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>5</sup> ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, p. 68.

de Janeiro, Artur de Sá,– conduziu a primeira comitiva às minas gerais pela antiga trilha dos guaianazes, doravante denominada de Caminho Velho.

“Data dahi a ruptura das matas, feitas por mãos alheias (o fluminense é incapaz de dizer *sape* a um gato, escreve alguém que os conversou), o florescimento do Rio de Janeiro, que em 1711 já fornecia opimo espolio ao corsario Duguay-Trouin.”<sup>6</sup>

Capistrano de Abreu voltou a escrever sobre o sertão no célebre *Capítulos de história colonial*, cuja primeira edição foi publicada em 1907. Não obstante trate da paulatina penetração ao longo do rio Amazonas, do papel do Pará e do Maranhão, o historiador cearense destaca novamente o papel da vila de São Paulo de Piratininga e da criação de gado que acompanhou o curso do rio São Francisco e ensejou o nascimento de uma época do couro.

Afonso Escragnole Taunay, um dos muitos discípulos de Capistrano, daria continuidade ao estudo do avanço paulista na sua monumental *História geral das bandeiras paulistas*, cujos onze volumes foram publicados entre 1924 e 1950.

Em 1957, Sérgio Buarque de Holanda publicou o livro *Caminhos e fronteiras*, no qual reuniu artigos sobre a expansão geográfica brasileira. O historiador paulista, que também destacava a importância da vila de São Paulo como centro irradiador da conquista territorial, assim define as noções que subjazem ao livro:

“Se o aceno ao caminho, ‘que convida ao movimento’, quer apontar exatamente para a **mobilidade característica**, sobretudo nos séculos iniciais, **das populações do planalto paulista – em contraste com as que**, seguindo a tradição mais constante da colonização portuguesa, **se fixaram junto à marinha** –, o fato é que essa própria mobilidade é condicionada entre elas e irá, por sua vez, condicionar a situação implicada na idéia de fronteira. Fronteira, bem entendido, entre paisagens, populações, hábitos, instituições, técnicas, até idiomas heterogêneos que aqui se defrontavam, ora a esbater-se para deixar lugar à formação de produtos mistos ou simbióticos, ora a afirmar-se, ao menos enquanto não a superasse a vitória final dos elementos que se tivessem revelado mais ativos, mais robustos ou melhor equipados.”<sup>7</sup>

Essa tradição de estudos foi recentemente continuada pela historiadora Laura de Mello e Souza, no artigo intitulado *Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações*. Segundo a autora, “como decorrência do caminho, do movimento, constituiu-se a civilização paulista.”<sup>8</sup> O recorte espacial é semelhante aos anteriores: São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso constituem o centro das preocupações, embora ainda analise as áreas de fronteiras, como a colônia

<sup>6</sup> ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, p. 70.

<sup>7</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e fronteiras*, p. VI.

<sup>8</sup> SOUZA, Laura de Mello. *Formas provisórias de existência*, 45.

do Sacramento

Ora, não restam dúvidas da importância dos habitantes da capitania de São Vicente – São Paulo a partir do início do Setecentos, quando foi comprada pela Coroa portuguesa. Entretanto, o papel do Rio de Janeiro na conquista do território não deve ser subestimado. A capitania tinha os seus próprios sertões, habitados por índios hostis aos colonos portugueses. Além de lutar contra o gentio, o governador do Rio de Janeiro devia zelar pela proteção dos núcleos costeiros meridionais, constantemente ameaçados pelos corsários ingleses e franceses.

## **A formação territorial do Rio de Janeiro**

O atual território fluminense é constituído sobretudo pelas áreas referentes às capitanias quinhentistas de São Tomé, renomeada Paraíba do Sul no Seiscentos, e do Rio de Janeiro, segundo quinhão doado a Martim Afonso de Souza e incorporada aos bens da coroa ainda no século XVI.

A fundação da capitania régia do Rio de Janeiro representou uma continuidade em relação à geopolítica imperial portuguesa para o Brasil, colocada em prática efetivamente a partir de 1549, com a criação do governo geral em Salvador. Se esta cidade, situada na parte central da costa brasileira, auxiliou a conquista efetiva das capitanias do norte, a fundação da cidade de São Sebastião, inicialmente, investiu-se da função de garantir a ocupação da parte meridional da América Portuguesa e rechaçar a ameaça francesa, em aliança aos índios tamoios. As semelhanças não são fortuitas: as duas primeiras cidades do Brasil eram sedes de capitanias régias e, estrategicamente, localizavam-se em baías que possibilitavam a defesa de seus portos.

Mesmo antes da cidade se transformar em sede do Vice-Reino do Brasil, no século XVIII, a capitania do Rio de Janeiro desempenhou importante papel como centro meridional das autoridades religiosas e seculares. Em 1574, a coroa dividiu o governo geral em duas jurisdições: ao norte, o posto foi ocupado por Luís de Brito, ao sul, o território era governado por Antônio Salema. A experiência, suspensa em 1578, com a vinda de Lourenço da Veiga que teve Salvador como sede de seu governo, foi repetida em 1609, quando D. Francisco de Sousa – que já havia ocupado o governo geral em Salvador entre 1591 e 1602 – passou a administrar as capitanias do sul até 1611.

À época, D. Francisco de Sousa era reputado o mais benquisto governador que o Brasil já teve. O juízo foi veiculado pelo frei Vicente do Salvador, que também informa em sua *História do Brasil*, escrita aproximadamente entre 1620 e 1630, sobre a viagem realizada pelo mesmo governador geral em busca de minas na capitania de São Vicente. Segundo o franciscano, o posto de governador do Rio de Janeiro e capitanias meridionais foi conferido a D. Francisco em virtude dos bons serviços prestados à coroa. A sua morte na vila de São Paulo, em 1611, cumprindo as ordens régias de descobrir metais nos sertões de São Vicente, constitui um elemento importante para refutar o mito da capitania voltada exclusivamente para o Atlântico.

De fato, durante o século XVII, o governador do Rio de Janeiro teve jurisdição sobre a capitania de São Vicente, cujo capitão-mor, lugar-tenente do donatário, respondia à autoridade nomeada pela coroa e sediada na cidade de São Sebastião. Essa jurisdição estendia-se ainda ao Espírito Santo, à Paraíba do Sul, Santo Amaro e, a partir de 1680, à colônia do Santíssimo Sacramento.

Ao sul da capitania, os primeiros povoados fixaram-se na Baía de Angra dos Reis ainda no século XVI, em decorrência das sesmarias doadas pelo donatário Martim Afonso de Sousa. Os portos estabelecidos na região faziam parte da rota entre o Rio de Janeiro e São Vicente, mas conviviam paralelamente com a presença de corsários

A paróquia dos Santos Reis Magos da Ilha Grande foi elevada à categoria de vila em 1608. Até 1835, quando passou a ser a cidade de Angra dos Reis, a vila dos Santos Reis Magos sediou casas de importantes ordens religiosas, como os carmelitas e franciscanos. Este núcleo deu origem a outras povoações, como a freguesia de N. S. dos Remédios de Parati, subordinada inicialmente à sua paróquia.

No fim do Seiscentos, a vila de Parati transformou-se no porto do caminho que então levava à região das minas. Destarte, o fluxo de pessoas no sul da capitania recrudesciu, bem como a presença da fiscalização portuguesa, expressa pela construção de fortes, casas de registro e guardas.

A reestruturação do Estado do Brasil, a fim de adaptar a divisão administrativa às novas necessidades do período aurífero, afetou diretamente o pequeno núcleo. Em 1720, com o desmembramento da capitania de São Paulo e Minas Gerais, criada pela Coroa alguns anos antes, a vila de N. Sra. dos Remédios de Parati foi incorporada à jurisdição de São Paulo. Os seus habitantes logo protestaram ao Conselho Ultramarino e, em 1724, encaminharam um requerimento dos oficiais da Câmara para que ficassem sob a alçada do ouvidor-geral da capitania do Rio de Janeiro, pela proximidade da cidade de São Sebastião em relação ao planalto paulista.

A solicitação da Câmara foi reforçada pelo governador do Rio, Ayres Saldanha de Albuquerque, que informou ao rei D. João V que Parati encontrava-se abandonada. Desse modo, o Conselho Ultramarino não tardaria em recomendar ao monarca português que a vila retornasse à jurisdição original. Em 1726, finalmente, D. João V sacramentou a decisão em carta régia.

A presença de corsários – sobretudo os franceses que não se limitaram às tentativas de fixação na Baía da Guanabara e em São Luís do Maranhão – era uma das maiores ameaças às autoridades lusitanas. Os franceses, a fim de contrabandear, aliaram-se aos índios contrários aos portugueses. O procedimento, colocado em prática inicialmente na cidade de São Sebastião, repetiu-se com os potiguares no nordeste, ainda no século XVI, e, já no Seiscentos, com os tamoios em Cabo Frio. De fato, a presença de piratas franceses na costa do Rio de Janeiro foi temida até o século XVIII.

Ao norte de Cabo Frio, a ameaça era constituída não apenas pelos corsários, mas principalmente pelos goitacazes, grupo indígena que predominava desde o sul da Bahia até o início da capitania do Rio de Janeiro. A partir deste ponto, os tamoios predominavam até as cercanias do atual estado de São Paulo. Goitacazes e tamoios

eram tribos inimigas entre si e também dos portugueses. Os goitacazes viviam fixos em suas terras e, como os aimorés, não pertenciam ao grupo lingüístico dos Tupi-Guarani. Havia uma atmosfera fantástica que envolvia a tribo, conforme aparece na descrição minuciosa de frei Vicente do Salvador sobre a capitania de São Tomé:

“No distrito desta terra e capitania cai a terra dos Aitacases, que é toda baixa e alagada, onde estes gentios vivem mais à maneira de homens marinhos que terrestres. E assim nunca se puderam conquistar, posto que a isso foram algumas vezes do Espírito Santo e Rio de Janeiro, porque, quando se há de vir às mãos com eles, metem-se dentro das lagoas, onde não há entrá-los a pé nem a cavalo. São grandes buzios e nadadores e a braços tomam o peixe ainda que sejam tubarões, pera os quais levam em uma mão um pau de palmo pouco mais ou menos, que lhes metem na boca direito e, como o tubarão fique com a boca aberta, que a não pode cerrar com o pau, com a outra mão lhe tiram por ela as entranhas, e com elas a vida, e o levam pera a terra, não tanto pera os comerem como pera dos dentes fazerem as pontas de suas frechas, que são peçonhentas e mortíferas (...).

“Estas e outras incrédíveis se contam deste gentio; creia-as quem quiser, que o que daqui eu sei é que nunca foi alguém a seu poder que tornasse com vida para as contar.”<sup>9</sup>

Os mitos em torno dos goitacazes devia-se aos episódios ocorridos na capitania do Espírito Santo e São Tomé. Até o início do século XVII, esses índios inviabilizaram a colonização da capitania de São Tomé ou Paraíba do Sul, doada pelo rei D. João III, em 1536, a Pero de Góis. Ao contrário dos demais donatários, Góis não era nem funcionário graduado da coroa nem conquistador na África ou na Ásia, no entanto, obteve a mercê régia, a pedido de Martim Afonso de Sousa, pelos serviços prestados durante a expedição ao longo da costa brasileira em 1531. A capitania de São Tomé, última a ser doada e menor lote das faixas de terra no Brasil, iniciava-se ao sul da foz do rio Itapemirim, no atual estado do Espírito Santo e estendia-se até a foz do rio Macaé.

Inicialmente, Pero de Góis conseguiu erguer uma pequena povoação denominada de Vila da Rainha, que se situava na margem direita do rio Paraíba do Sul. O donatário esperava que o plantio da cana de açúcar e o estabelecimento de engenhos, financiados por comerciantes de Portugal, fizessem a capitania prosperar. Entretanto, ao retornar do reino, acompanhado de seu irmão, Luís de Góis, encontrou o núcleo destruído pelo gentio. Embora tentasse reconstruí-lo, a capitania seria novamente arrasada pelos goitacazes em 1546, que mataram os colonos, queimaram os canaviais e destruíram a Vila da Rainha. Em 1548, Pero de Góis recebeu o título de capitão-mor do mar do Brasil e retornou para a colônia em companhia de Tomé de Sousa, mas não possuía mais recursos para a empresa.

No século XVII, Gil de Góis, filho do primeiro donatário, recebeu a capitania,

---

<sup>9</sup> SALVADOR, frei Vicente do. *História do Brasil*, p. 107.

contudo, também não logrou êxito em função de ataques dos goitacazes. Assim, renunciou a capitania, já denominada Paraíba do Sul, em 1619. O apaziguamento dos índios seria doravante objeto de atenção da Coroa, que, inicialmente, dividiu a capitania entre sete capitães. Os remédios prescritos aos males do Brasil incluíam ainda a ação das ordens religiosas na seara da conquista espiritual, primeiro motor da expansão lusitana.

No mesmo período em que Góis renunciava ao seu quinhão na América, os padres jesuítas eram incumbidos de amenizar o gentio. Para esse fim, fundaram a missão de São Pedro d'Aldeia, que recebeu sobretudo os goitacazes vindos de Campos, onde os padres possuíam outros aldeamentos para a catequese. Paulatinamente, os inácianos conseguiram viabilizar a fixação dos portugueses no atual território norte fluminense.

O domínio dos sete capitães, todavia, seria abalado em 1648, quando Salvador Correia de Sá e Benevides (1602-1686), então governador do Rio de Janeiro, questionou a divisão de sesmarias em Paraíba do Sul, realizada ainda no período da União Ibérica. A contestação foi prontamente apoiada pelas ordens religiosas, interessadas nas terras da capitania. Ao longo do Seiscentos, a atuação dos Sá aumentaria ainda mais a importância da capitania do Rio de Janeiro no Atlântico Sul.<sup>10</sup> Sá e Benevides, o moço, era neto de Salvador Correia de Sá, o velho, que, por sua vez, era sobrinho de Mem de Sá – espelho dos governadores do Brasil, nas palavras de frei Vicente do Salvador.

À época, o prestígio de Salvador Correia de Sá e Benevides junto a D. João IV – monarca desde 1640, ano do restabelecimento da autonomia portuguesa – era muitíssimo elevado. Além da linhagem familiar, o governador do Rio de Janeiro, no mesmo ano de 1648, esteve à frente da expedição que retomou a costa de Angola aos holandeses. Segundo Luís Felipe de Alencastro, somente a família Sá tinha poder e recursos para organizar a Jornada dos Negreiros, conforme epíteto coevo:

“Só ele, seus parentes e sua gente podiam ali carrear a maior parte da ajuda, mantimentos, homens, armas e navios da força-tarefa. Aliás, a corte havia reconhecido formalmente o fato, dando-lhe, a um só tempo, a dupla governança do Rio e de Angola. Na carta régia em que o nomeia governador da colônia africana, el-rei escreve com todas as letras: ‘para o estado em que se acha aquele reino [de Angola] era o socorro de sua pessoa mais importante que lhe podia mandar remeter.”<sup>11</sup>

Como pode ser observado, o papel da capitania do Rio de Janeiro não se limitava ao território americano. De fato, os seus interesses atravessavam o Atlântico, pois eram os comerciantes negreiros da praça de São Sebastião que abasteciam os engenhos no Brasil e ainda as possessões espanholas no rio da Prata. Em torno do Recôncavo da Baía de Guanabara, diversas regiões produziam aguardente, produto que

---

<sup>10</sup> ALENCASTRO, Luís Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*.

<sup>11</sup> *Idem*, pp. 232-233.

serviu como moeda de troca na África pelo menos até o início do século XIX. Em fins do Setecentos, o sul e o norte fluminense, respectivamente as regiões de Parati e Campos, eram os dois principais produtores de aguardente da capitania.

Na segunda metade do século XVII, Salvador Correia de Sá e Benevides solicitou que a Coroa reconhecesse os serviços prestados e incorporasse a sua linhagem à nobreza lusitana. Dessa forma, em 1666, o seu primogênito, Martim Correia de Sá, foi intitulado o primeiro Visconde de Asseca. Em 1674, três anos depois de Sá e Benevides reassumir a sua cadeira no Conselho Ultramarino, o Visconde de Asseca passou a ser o novo donatário da Paraíba do Sul, posto que seria herdado pelos seus descendentes até a compra desta pela Coroa em 1752. Na segunda metade do Setecentos, a sua jurisdição transitou entre o Espírito Santo e o Rio de Janeiro, até o território ser dividido entre as capitanias.

A capitania do Rio de Janeiro também desempenhou importante função na ocupação da região sul, junto ao Rio da Prata. Em 1680, o governador D. Manuel Lobo foi encarregado de fundar a Colônia do Santíssimo Sacramento, posto avançado português, junto à fronteira de Buenos Aires. Entretanto, o governador portenho imediatamente reuniu tropas e tomou-a de assalto, iniciando uma série de conflitos entre portugueses e espanhóis na região, que se estenderam pelo Setecentos.

No início do século XVIII, a ocupação da parte meridional do Brasil foi reforçada pela resolução do capitão general do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade, “de ocupar as terras do Rio Grande do Sul. (...) Famílias açorianas, acoçadas pelas angústias de sua situação insular, vieram dirigidas para este novo destino, e insensivelmente surgiu a idéia de que aqui, e não nas margens do prata, deveria expandir-se a energia colonizadora.”<sup>12</sup>

Além das questões que envolviam os limites com as possessões espanholas, a capitania do Rio de Janeiro, ao longo do Setecentos, beneficiou-se da necessidade de fiscalizar o ouro que era extraído das minas descobertas no fim do século anterior. O porto da cidade de São Sebastião transformou-se, indubitavelmente, no maior escoadouro de metais, o que acarretou não apenas em vantagens comerciais, concretizadas na arquitetura setecentista carioca, mas ainda na transferência da sede do vice-reinado em 1763. Conquanto as ameaças dos corsários não tivessem de todo cessado, a posse efetiva da costa estava garantida e, portanto, os habitantes desta capitania puderam iniciar a conquista das serras do Mar e, posteriormente, da Mantiqueira. Para esse fim, os governadores ordenaram a abertura de caminhos em direção às minas: Caminho Velho, sobre as antigas picadas dos índios na Serra do Facão, que ligava a vila de Parati dos Remédios às rotas que saíam de Piratininga; o Caminho Novo, aberto por Garcia Rodrigues na virada do XVII, que partia da freguesia de N. S. do Pilar; e, por fim, a variante do Caminho Novo ou Variante do Proença, aberta entre 1722 e 1725 por Bernardo Soares de Proença.

Esses caminhos passavam através de regiões onde já havia presença de

---

<sup>12</sup> ABREU, João Capistrano de. A colônia do Sacramento. In *Ensaios e estudos. Segunda série*, p. 76.

núcleos portugueses. De fato, o entorno do Recôncavo da Guanabara já estava relativamente ocupado no fim do século XVII, bem como o sul da capitania. Entretanto, a passagem de tropeiros intensificou o fluxo entre as povoações, até então dispersas, e resultou em diversos efeitos na vida dos moradores. A partir de então, o vale do Paraíba fluminense, entre as serras do Mar e da Mantiqueira, seria efetivamente ocupado.

Em síntese, o atual território fluminense é fruto de um processo de ocupação iniciado no século XVI com a fundação da cidade do Rio de Janeiro, a fim de expulsar os franceses e garantir a posse efetiva da parte meridional da América portuguesa. O governador da capitania do Rio de Janeiro, pertencente à coroa, devia ainda auxiliar as demais povoações – nas donatárias do Espírito Santo, São Vicente, Santo Amaro e São Tomé – nos conflitos com os índios que ocupavam essas partes. De fato, o processo de formação de fronteiras dessa capitania relaciona-se diretamente à extensão crescente da autoridade do seu governador.

A cidade de São Sebastião, estrategicamente situada em uma baía, conforme o exemplo de Salvador, localizava-se no centro desses conflitos. Ao sul, o complexo formado pelas vilas de N. S. da Conceição de Ilha Grande e N. S. dos Remédios de Parati permitiu a defesa dos diversos corsários que atracavam nos ancoradouros da região. Ao norte, o estabelecimento de vilas e aldeamentos indígenas na capitania da Paraíba do Sul, posteriormente incorporadas ao Rio de Janeiro, resultou na pacificação ou no extermínio dos nativos. Estas posições, ao sul e ao norte, consolidaram-se ao longo do século XVII, de modo que a partir do Setecentos, com os pontos litorâneos plenamente dominados pelos portugueses, iniciou-se a subida da serra do Mar em direção às minas.

No início do século XIX, o padre português Manuel Aires do Casal descreve, na célebre *Corografia Brasilica* ou *Relação histórico-geográfica do Reino do Brasil*, a situação de todas as províncias brasileiras, listando as suas cidades, vilas, serras, montanhas, rios e lagos. O livro, dedicado a D. João VI, foi um dos primeiros publicados pela Imprensa Régia, já no ano de 1817. Aires do Casal define, portanto, os limites da província fluminense, onde todos os distritos eram montanhosos, com exceção da região da planície dos goitacazes:

“Esta província, a qual deu nome o magnífico porto da sua capital, compreende a Capitania de São Tomé, metade da de São Vicente, e ainda uma porção da do Espírito Santo. Confina ao setentrão com a derradeira, da qual é separada pelo Rio Cabapuana; e com a de Minas Gerais, de que é dividida pelos rios Preto, e Paraíba, e em parte pela Serra da Mantiqueira; ao Meio-dia com o mar Oceano, que também a banha pelo oriente: ao ocidente tem a Província de São Paulo. Dão-lhe sessenta léguas de comprimento L.O. na parte setentrional, vinte três de largura média, contadas da Fortaleza de Santa Cruz até o Rio Paraibuna, e cinqüenta de costa meridional de Cabo-Frio até Cabo da Trindade, que fica perto de três léguas ao poente da Ponta Joatinga. É dividida pela Serra dos Órgãos em duas partes: Setentrional ou Serra-acima, e

Meridional ou Beira-mar; subdivididas esta em quatro, aquela em dois Distritos ou Territórios. No Beira-mar: Ilha Grande; Rio de Janeiro; Cabo Frio; Goitacazes. Em Serra-acima: Paraíba Nova; Cantagalo.”<sup>13</sup>

A transferência da corte portuguesa, em 1808, significou a abertura do Brasil a diversos produtos europeus, que até então não chegavam a essas partes do império: guarda-chuvas e telhas francesas, jogos de porcelana ingleses, cristais austríacos, entre outros insumos industrializados ou manufaturados. O porto carioca desempenharia para as lavouras de café papel semelhante ao que o impulsionou ao longo do século XVIII. Entretanto, a partir desse momento, o fluxo dos produtos importados e transportados para as diversas fazendas da província aumentou ainda mais em virtude da abertura dos portos brasileiros às nações amigas.

O século XIX foi também um período de paulatina laicização e, portanto, de substituição dos dogmas religiosos vigentes na colônia pelas idéias ilustradas, depois românticas e positivistas. Essas idéias chegaram acompanhadas com novas formas de morar que se materializaram em uma tipologia arquitetônica híbrida, na qual permaneceram elementos e técnicas construtivas do período colonial. As linguagens neoclássica e romântica, aos poucos foram incorporadas ao gosto das elites na província, sobretudo nas edificações proeminentes dos núcleos urbanos. Esse processo de laicização, todavia, não deve ser absolutizado, pois as irmandades religiosas ainda eram fundamentais nas cidades oitocentistas. De modo geral, esses agrupamentos forneciam assistência médica e funerária aos seus irmãos, mas, principalmente, era em torno das irmandades que se organizavam as redes de relações que colocavam em funcionamento as engrenagens da hierarquia social oitocentista.

Um outro movimento importante observado no Oitocentos fluminense, ainda que tímido, foi o de urbanização. As antigas vilas, habitadas pelos fazendeiros que passaram a ter estreita vinculação aos poderes centrais do império, foram elevadas à categoria de cidade e passaram por profundas transformações, muitas delas orientadas pelos engenheiros que eram enviados da corte para traçar planos urbanos ou projetar edifícios públicos. O arquiteto Augusto Carlos da Silva Telles, com extrema acuidade, percebeu a relação entre os novos modos de vida, os sítios urbanos e a arquitetura, sem deixar de mencionar as permanências de antigas tradições no século XIX.

Silva Telles observa em Vassouras – onde se destacava a irmandade de N. S. da Conceição, composta pela elite local – a multiplicação das salas de estar, expressão arquitetônica de reuniões, bailes e saraus que passaram a ser freqüentes entre a boa sociedade na Província, que seguia o estilo de vida adotado na corte:

“Nas casas, as salas de receber tornam-se imensas e se multiplicam; aparecendo as salas de baile, ou de jogos. Nos inventários, começam a surgir referências aos pianos, às caixas de música (...); ao lados dos grandes espelhos com moldura dourada, colocados sobre os aparadores,

---

<sup>13</sup> CASAL, Manuel Aires de. *Corografia brasileira*, p.186.

dos tapetes, das cortinas com guarnições douradas, dos lustres e candelabros de bronze, com mangas de cristal francês, e dos 'retratos da família imperial'.”<sup>14</sup>

Porém, a profusão de móveis e elementos decorativos na parte social das residências contrastava com a frugalidade dos cômodos restantes e da vida doméstica que era levada nas sedes das fazendas da região. Ainda de acordo com Silva Telles, “o luxo, os móveis mais ricos e mesmo importados, as cortinas adamskadas, existiam tão-somente nas salas e nos salões de receber.”<sup>15</sup> Os programas arquitetônicos do século XIX também não aboliram a alcova.

A tensão entre o moderno e o arcaico perpassou toda a província fluminense. No vale do Paraíba, onde se produzia a maior riqueza do Oitocentos brasileiro, o café, novas estradas foram abertas em busca das prósperas fazendas e núcleos recém-fundados. Na vila de Vassouras, fundada em 1833, a conformação do núcleo urbano se fez em torno da igreja matriz, ou seja, de maneira tradicional como nas freguesias e vilas coloniais, embora a praça da Matriz seja circundada de palmeiras imperiais, elemento característico do urbanismo oitocentista. A permanência de elementos e técnicas tradicionais também manifestou-se nas primeiras residências da vila, situadas à beira das ruas, conforme o modelo das cidades mineiras do século anterior.

Na variante do caminho novo do ouro, em uma área onde até meados do XIX existiam apenas fazendas, o imperador D. Pedro II ordenou a construção de Petrópolis, segundo projeto do Major Júlio Frederico Koeler, que também projetou as casas de Câmara e Cadeia de Maricá e Itaboraí. A cidade, que sediou uma das primeiras experiências de colonização alemã no país, passou a ser um modelo de salubridade, contrastando com a péssima reputação do Rio de Janeiro. Já no período republicano, entre 1894 e 1892, Petrópolis sediou a capital do Estado do Rio de Janeiro, após o bombardeio de Niterói na ocasião da Revolta da Armada.

No caminho velho, Parati – importante produtora de aguardente, juntamente com as vilas dos Santos Reis Magos – passou a ser o porto escoador do café produzido no Vale do Paraíba Fluminense. Pela cidade também passavam, em direção às fazendas cafeeiras, diversos produtos finos europeus, como vinhos, pratarias móveis e cristais. No Oitocentos, o núcleo urbano de Parati continuou a se expandir. Do outro lado da margem do Perequê-açu, a construção do Hospital da Santa Casa da Misericórdia, em 1822, permitiu o isolamento dos doentes, de forma a impedir que as epidemias se alastrassem. Posteriormente, a partir de 1855, o cemitério municipal conferiu mais uma nova função ao local, que passava também a distanciar os mortos, até então enterrados junto às igrejas de Parati. Esse procedimento foi seguido não apenas no Rio de Janeiro, mas ainda nas demais províncias do Brasil.

No outro extremo da província, a prosperidade proveniente da cana-de-açúcar deixou marcas importantes no centro urbano de Campos, doravante habitado pelos

---

<sup>14</sup> TELLES, Augusto Carlos da Silva. Vassouras: estudo da construção residencial urbana, pp. 162-163.

<sup>15</sup> Idem, p. 160.

senhores, que passaram a ter mais facilidade em se comunicar com a sede dos seus engenhos. Na cidade de Campos ainda encontravam-se importantes instituições de ensino, jornais e teatros – elementos que paulatinamente ensejaram a composição de uma paisagem urbana específica.

As rápidas transformações oitocentistas abrangeram todas as áreas. A escala de produção também adaptou-se à demanda dos países industrializados europeus e, assim, foram introduzidas novas técnicas extrativas do sal; novas técnicas produtivas do açúcar e a lavoura do café – importante para a manutenção do ritmo de trabalho nas fábricas européias. Por fim, mas não menos importante, o uso de novos meios de transportes, como os trens, conferiu novos sentidos aos antigos caminhos e possibilitou uma ligação mais rápida entre as regiões da província.

Esses fragmentos de modernidade conviviam, todavia, com uma tradição arcaica que vinha de tempos pretéritos. O patriarcalismo e a escravidão permeavam todas as relações sociais da província e, por extensão, do nascente Estado Imperial, que se impregnou, por sua vez, do patrimonialismo herdado da Coroa Portuguesa. Da província do Rio de Janeiro partiam embarcações carregadas de aguardente, produzidos sobretudo em Campos e Parati, que eram trocados pelos escravos africanos. Ainda no final do século XIX, a abolição da escravidão teve nos cafeicultores do Vale do Paraíba fluminense os seus mais ferrenhos opositores.

## Os caminhos singulares fluminenses

“Também a nossa estética de cozinha, de mesa e de sobremesa precisa de ser estudada; inventariada essa parte nada desprezível do nosso patrimônio artístico”

Gilberto Freyre - 1939

A especificidade dos caminhos fluminenses impõe uma forma de compreensão que ultrapasse a lógica simplesmente econômica. As capitânicas do Rio de Janeiro e Paraíba do Sul possuíam os seus próprios sertões, habitados por índios hostis à colonização portuguesa. Os caminhos quinhentistas, ainda escassos em meio à dispersão dos arraiais e vilas da colônia, não eram constituídos apenas pela lógica de escoamento da produção para a metrópole. Inversamente, muitas dessas rotas eram trilhadas pelos padres jesuítas, pelos frades franciscanos, beneditinos e carmelitas que buscavam a catequese do gentio.

Esses peregrinos deixaram as suas marcas impressas no território, onde se destacam, ainda hoje, as capelas, as igrejas e os conventos das diversas ordens religiosas. Da tradição católica, ainda ficaram as festas, como, por exemplo, a de São Benedito, Santo Amaro e a do Divino Espírito Santo, e a toponímia, como São João da Barra, São Pedro da Aldeia, Angra dos Reis. Há de se assinalar, porém, que mesmo as

mais importantes manifestações da religiosidade católica estão impregnadas de práticas sincréticas

Portanto, não restam apenas vestígios institucionais do Império Português na antiga capitania do Rio de Janeiro. A presença indígena nos sertões do Rio de Janeiro permaneceu no nome de Araruama, Iguaba, Parati, Saquarema ou ainda nos Campos dos Goitacazes. No caso dos negros, embora muitos vestígios da escravidão tenham se apagado, a sua história permanece em cada uma das igrejas dedicadas a N. S. do Rosário ou a São Benedito, bem como às oferendas a Iemanjá que se repetem todos os anos.

Características sutis, anteriores à ocupação lusitana, também insistem em permanecer impressas no território. As paisagens que perpassam cada um dos caminhos instigam a pensar em um tempo anterior à chegada dos europeus. Fernand Braudel para analisar as relações entre a história e o meio lança mão do conceito de longa duração. Em seu *O mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, publicado em 1949, o historiador francês esforçou-se para encontrar os laços entre a história e o espaço. Nesse sentido, afirma que as relações do homem com o meio constitui “uma história lenta, de lentas transformações, muitas vezes feita de retrocessos, de ciclos sempre recomeçados.”<sup>16</sup> Segundo Braudel, essa história subjacente, silenciosa, embora passe despercebida de seus atores, permanece em seus ciclos ininterruptos.

Nesse espaço de encontros entre portugueses, índios e africanos, surgiram novas práticas culturais, saberes e fazeres produzidos dessa interação específica. A culinária brasileira destaca-se como uma dessas formas. Na década de 30, Gilberto Freyre já destacava a culinária brasileira como resultado do encontro dessas três civilizações.

No território fluminense, produziram-se os dois gêneros alimentícios responsáveis pelas sensações opostas ao paladar: o sal e o açúcar. Luís da Câmara Cascudo afirma que nem os índios nem os africanos conheciam esses elementos. Os primeiros, embora houvesse salinas na região de Cabo Frio e do Rio Grande do Norte, não costumavam comer comidas salgadas. Os negros, antes de chegarem ao Brasil, possuíam “pouco sal e produzido, em maior percentagem, pela decoada de cinzas de palmeiras. Ainda no tempo de Stanley no Congo preferiam uma pedra de sal a um torrão de açúcar.”<sup>17</sup>

O português introduziu a comida salgada, elemento fundamental para a vida na colônia não apenas na conservação dos alimentos mas para a alimentação do gado. Câmara Cascudo assinala o alto valor do sal ainda no século XIX:

“O sal marinho, enviado de Setúbal, era raro e caro, valendo praticamente moeda ainda em 1819. O consumo seria muito mais dos colonos e mestiços que da população nativa. A fome do sal para os animais veio com o gado estrangeiro. Os animais da terra contentavam-se em lamber

<sup>16</sup> BRAUDEL, Fernand. *O mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, p. 25.

<sup>17</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *História da alimentação no Brasil*, v. 1, pp. 180-181.

os barreiros salitrosos, propiciando as 'esperas', 'tocaias', excelentes para a caça noturna."<sup>18</sup>

Da mesma forma, o açúcar também não era conhecido dos escravos e índios. Gilberto Freyre afirma ter se formado uma civilização do açúcar no nordeste brasileiro. O intelectual pernambucano tratou especificamente do tema na obra publicada em 1939, intitulada *Açúcar: uma sociologia do doce, com receitas de bolos e doces do nordeste do Brasil*. Conquanto seu objeto seja o nordeste, Freyre vislumbra a semelhantes condições na capitania do Rio de Janeiro:

"Se é certo que desde o século XVI plantou-se e moeu-se cana e fabricou-se açúcar em São Paulo – em São Vicente e noutras partes do Sul e do Centro do Brasil e também no Pará –, a verdade é que onde se definiu, na América Portuguesa, uma civilização ecologicamente do açúcar e requintadamente do doce, repita-se que foi no litoral do Nordeste, da Bahia ao Maranhão, **com o Rio de Janeiro, capitania e, depois, província, como uma quase Nordeste geograficamente desgarrado desse núcleo**; mas sociologicamente mais vizinho ou mais parente dele do que de São Paulo ou Minas Gerais."<sup>19</sup>

As dulcíssimas tradições portuguesas aqui "ganharam sabores tão novos, misturando-se com as frutas dos índios e com os quitutes dos negros, que tomaram uma expressão verdadeiramente brasileira."<sup>20</sup> O preparo dos doces constituía uma verdadeira arte passada de mães para filhas. Gilberto Freyre inclusive cita a *Arte de Cozinha* de Domingos Rodrigues, escrita pelo mestre de cozinha do rei e que, embora incentivasse o pecado da gula, foi publicado em 1692. Todavia, na colônia, distante dos requisitos cortesãos, o preparo envolvia o árduo trabalho das negras:

"A origem dos doces mais verdadeiramente brasileiros é patriarcal e seu preparo foi sempre um dos rituais mais sérios da antiga vida de família das casas-grandes e dos sobrados, embora não faltassem freiras quituteiras que aqui continuassem a tradição dos conventos portugueses. Daí muito doce brasileiro com nome seráfico: papos-de-anjo e manjar do céu, por exemplo."<sup>21</sup>

O amargo grão de café completa essa trajetória gastronômica fluminense e de sensações propiciadas ao paladar. De acordo com Câmara Cascudo:

"O café tornou-se popular muito lentamente. Tomavam como medicamento e mais pelo efeito da água quente. Debret registrou que 'no interior, não há proprietário que não acrescente cada manhã, ao almoço

<sup>18</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *História da alimentação no Brasil*, v. 1, p. 129.

<sup>19</sup> FREYRE, Gilberto. *Açúcar*, p. 22 (grifo nosso).

<sup>20</sup> Idem, p. 57.

<sup>21</sup> Idem, p. 63.

de seus trabalhadores negros, uma infusão de café sem açúcar, como bebida tônica'. (...) Apenas em 1824 ou 1825, o café foi mandado incluir na refeição regimental de soldados e marinheiros do Império.<sup>22</sup>

Enfim, nesses caminhos que se entrelaçam, de forma sincrônica e diacrônica, os sentidos são intensamente aguçados e remetem à lembrança de antigas práticas culturais, de saberes e fazeres tradicionais. Além dos gostos, os sons do mar e das matas, o cheiro dos vinhotos no entorno das usinas de açúcar e da maresia nas regiões litorâneas. As texturas do calçamento dos caminhos que levavam às minas, bem como a do pé-de-moleque em Parati ou ainda dos sambaquis na região dos Lagos.

As diversas nuances da arquitetura acompanham os caminhos e denunciam formas de viver pretéritas. Vestígios da religiosidade colonial, as igrejas e conventos talvez tenham perdido a sua imponência diante dos arranha-céus contemporâneos, mas ainda deslumbram tanto pelo despojamento como pela sinuosidade de suas formas, pelo trabalho devoto nas talhas e na imaginária. Os fortes denunciam a presença de corsários ingleses e franceses nas nossas costas marinhas, cuja aversão foi transformada em encantamento a partir do Oitocentos, quando os produtos industrializados desses países passaram a compor a nossa arquitetura rural e urbana. As ferrovias, símbolo por excelência do novo modelo oitocentista de civilização, engendraram um novo programa arquitetônico – as estações de trem, que passam a ser desejadas em todas as cidades brasileiras.

As transformações incessantes ocorridas ao longo do século XX – o advento dos automóveis, a opção rodoviária a partir de 1950, a verticalização das cidades e a especulação imobiliária – quase sempre foram acompanhadas de um acelerado processo de degradação ambiental e urbana. Há exceções notáveis, é claro, como os coretos ainda presentes nas cidades do interior fluminense e as edificações modernistas. Paralelamente a essa perda de bens culturais, a conservação dos vestígios de formas cotidianas do passado constituiu-se como uma prática social de nossa modernidade. Muito embora as políticas de preservação tenham construído símbolos de identidade regionais e nacionais, os preservacionistas, em meio à euforia do suposto progresso, foram muitas vezes acusados de serem contrários às melhorias inerentes ao presente e de permanecerem, de modo lúgubre, apegados ao passado.

Essa dicotomia – forjada pelos grupos interessados em destruir e lucrar – não tem mais lugar diante da noção de desenvolvimento sustentável. O início do século XXI caracteriza-se pela encruzilhada na qual estão as diversas instâncias de governo e a sociedade civil: manteremos o mesmo padrão de desenvolvimento predatório que determinou a poluição dos rios, lagoas e praias fluminenses, a devastação de matas e florestas, o arrasamento de conjuntos urbanos inteiros em nome da duvidosa noção de progresso? Os exemplos seriam muitos e não cabe enumerá-los aqui.

---

<sup>22</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *História da alimentação no Brasil*, v. 1, p. 235.

Os olhares que se dirigem à arquitetura do Setecentos, às ferrovias do Oitocentos, ou ainda à paisagem que já estava formada antes da chegada dos portugueses – das salinas litorâneas ao Vale do Paraíba, entre as serras do Mar e da Mantiqueira – são sempre condicionados pela perspectiva presente. Portanto, mais do que contemplação do passado, as práticas de preservação constituem um dos meios atuais de se garantir a diversidade das sensações inerentes à memória e à vida.

## Referências bibliográficas

- ABREU**, João Capistrano de. *Capítulos de história colonial, 1500 – 1800*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1988.
- \_\_\_\_\_. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu / Livraria Briguiet, 1930.
- \_\_\_\_\_. *A colônia do Sacramento. In Ensaios e estudos: crítica e história. Segunda Série*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu / Livraria Briguiet, 1932.
- ALENCASTRO**, Luís Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- BRAUDEL**, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. Livraria Martins Fontes Editora, 1983.
- CASAL**, Manuel Aires de. *Corografia brasílica ou Relação histórico-geográfica do Reino do Brasil*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.
- CASCUDO**, Luís da Câmara. *História da alimentação no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Coleção Brasileira, 2 vols. 1967.
- GANDAVO**, Pero de Magalhães. *História da província Santa Cruz*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.
- HOLANDA**, Sérgio Buarque. *Caminhos e fronteiras*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1957.
- FREYRE**, Gilberto. *Açúcar: uma sociologia do doce, com receitas de bolos e doces do Nordeste do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- SALVADOR**, frei Vicente do. *História do Brasil*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1982.
- SOUZA**, Laura de Mello. *Formas provisórias de existência. In SOUZA, Laura de Mello (org.) História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- TELLES**, Augusto Carlos da Silva. *Vassouras: estudo da construção residencial urbana. In Arquitetura Civil II: textos escolhidos da revista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. São Paulo, USP; Rio de Janeiro, IPHAN, 1975.

# *Os caminhos singulares do estado do rio de janeiro: um olhar sobre a sua história*

---

Tânia Salgado Pimenta

Os caminhos singulares do estado do Rio de Janeiro destacaram-se pela intensa produção e circulação de determinados produtos como o ouro, o sal, o açúcar e o café. Apesar dos seus vestígios, materiais e imateriais, serem identificados em várias regiões do estado, algumas áreas se distinguiram, respectivamente, a região de Paraty e da Baixada Fluminense - Magé, sobretudo - a região dos Lagos, o Norte Fluminense e o Vale do Paraíba.

Percorrer os seus traçados, com olhar atento, implica numa experiência de reconstituição da história dessas regiões, seja no imaginário, proporcionado através da releitura dos textos e documentos pesquisados, seja refazendo seus antigos caminhos, vetores da ocupação do território que veio a constituir o estado do Rio de Janeiro.

E estudar o processo de ocupação e as atividades humanas ligadas ao estabelecimento das pessoas em determinado lugar implica em falar – explícita ou implicitamente – nas transformações impostas ao meio ambiente pelo homem. De imediato, essas questões nos remetem diretamente ao aspecto econômico. Contudo, é fundamental não se perder uma visão mais ampla do que significava a presença humana nas localidades estudadas.

Ao criar e ao se estabelecer ao longo dos *caminhos*, as pessoas construíam edificações, de acordo com o seu arcabouço cultural e com os materiais disponíveis, e desenvolviam relações diferenciadas entre si e formas de se expressar, através de festas, por exemplo, adaptando-se aos novos contextos.

Outra ressalva que deve ser feita é que a ocupação não ocorreu somente por causa de um único produto. A circulação das mais diversas mercadorias - mormente, gêneros agrícolas – era muito intensa antes, durante e depois do auge da produção aurífera em Minas, cujo escoamento se fez, principalmente, pelos caminhos velho, novo e suas variantes, por exemplo. A sobreposição no tempo e/ou espaço do tráfego e/ou produção de vários produtos numa mesma região, também pode ser observada nas áreas do vale do Paraíba, do norte fluminense e da região dos lagos.

Da mesma forma, é preciso considerar que muitos dos próprios caminhos já haviam sido traçados por habitantes nativos, cujas histórias de destruição física e cultural são bem conhecidas.

Algumas trilhas também foram abertas por europeus e seus descendentes nos primórdios da colonização e, com o decorrer do tempo, para adaptá-las aos novos usos,

receberam calçamento ou passaram a ser acompanhadas por estradas de ferro e de rodagem.

A produção que seria vendida no exterior ou para outras áreas do Brasil, assim como todas as mercadorias necessárias às diversas regiões fluminenses e adjacentes, passava por caminhos atravessando serras e rios. O seu uso era tão cotidiano que, em geral, foram estrangeiros quem tinham o distanciamento necessário para registrar cenas e paisagens tão comuns aos olhos de quem morava aqui.

Depois de 1808, quando D. João VI abriu os portos do Brasil aos Reinos amigos, muitos europeus chegaram, sobretudo ao Rio de Janeiro, onde a Corte portuguesa se instalou. Movidos por interesses científicos ou comerciais, esses viajantes deixaram relatos interessantes sobre regiões, que passaram por grandes transformações desde então.

Burmeister, que esteve no país em 1850, por exemplo, explica “o modo” de se viajar no Brasil:

*“a cavalos ou, preferencialmente, em mulas as mercadorias eram pesadas e equilibradas no lombo dos animais. Cada grupo de sete, conduzido por um escravo, formava um lote e um número variável destes constituía uma tropa que era dirigida por um tropeiro.”*<sup>23</sup>

O tráfego era tamanho que chegava a atrasar consideravelmente o avanço dos viajantes. Conforme o testemunho de Pohl, fazendo o caminho de volta ao Rio de Janeiro, a sua expedição era freqüentemente estorvada por tropas de burros que iam em sentido contrário, carregadas de sal do Porto da Estrela. Dessa forma, marchavam com muita lentidão. Quando, finalmente, chegaram a um local próprio para o descanso dos viajantes, Pohl registrou que o rancho já estava *“ocupado por quatro tropas conduzindo milhares de galinhas, centenas de arrobas de toucinho e outros víveres mais”*.<sup>24</sup>

A circulação de pessoas e mercadorias também se dava por vias fluvial e marítima. O sistema lacustre na região de Campos dos Goytacazes, desde cedo foi utilizado para o escoamento de sua produção açucareira. Os portos marítimos também desempenharam um importante papel na distribuição do sal e do açúcar. Todos os caminhos – terrestres, fluviais e marítimos –, de um modo geral, tiveram a sua utilização intensificada com o passar do tempo. O aumento da população no Brasil e, especialmente, na província significava uma maior circulação de pessoas, assim como de mercadorias produzidas e requisitadas.

Evidentemente, essas mudanças acabaram por gerar impactos maiores no meio ambiente. Desde a segunda metade do século XVI, a introdução de uma crescente

---

<sup>23</sup> Hermann Burmeister (1807-1892), *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. pp. 71-72. Estudioso de zoologia e geologia, chegou ao Rio em 12/09/1850 e, depois de curta estadia na Corte, seguiu para Minas Gerais. Embarcou para Europa em princípios de 1852, quando publicou sua obra.

<sup>24</sup> Johann Pohl (1782-1834), *Viagem no interior do Brasil*, p.414. Veio ao Brasil com Dona Leopoldina, em 1817, numa expedição científica que a acompanhou como parte da comitiva nupcial com D.Pedro I. Permaneceu no país entre 1817 e 1821.

população européia e, mais tarde, de escravos africanos no Rio de Janeiro, já se observava um incremento no processo de alteração humana do ambiente fluminense.

A produção de sal, como veremos, era feita entre os indígenas que habitavam a região dos lagos e continuou com poucas modificações em sua técnica ao longo dos séculos, impondo pequenas transformações ao meio. No entanto, as culturas canaveira e cafeeira e o escoamento do ouro extraído em Minas Gerais são identificados pela historiografia como os empreendimentos que mais contribuíram para as modificações ambientais.<sup>25</sup>

As fazendas-engenhos de cana-de-açúcar nos Campos dos Goytacazes e outros trechos da Planície Costeira começaram a ser implantadas em fins do século XVI, embora a sua produção mais significativa possa ser identificada no século XVIII. As rotas da mineração entre os portos costeiros e as Minas Gerais do Setecentos alteraram bastante os padrões de ocupação humana e de consumo dos recursos naturais das terras fluminenses. E, finalmente, durante o século XIX, sobretudo a partir da década de 1840, as fazendas de café – com o intenso desenvolvimento da produção e da distribuição do produto – afetaram consideravelmente a região do vale do rio Paraíba do Sul.

Ao longo dos caminhos que passavam por diversas regiões fluminenses, estabeleceram-se pontos que serviam para abastecimento e abrigo, conserto de equipamentos e fiscalização e administração governamental sobre a circulação de mercadorias. Conforme as atividades econômicas se desenvolviam e a população aumentava, essas pequenas povoações iam se transformando em vilas e cidades.

A partir do século XVII, observa-se uma crescente preocupação com o ordenamento da cidade, o que está relacionado à valorização do Brasil no interior do Império marítimo português. Os historiadores têm destacado a presença de engenheiros militares associada ao planejamento urbano, arruamentos e fortificações das cidades ultramarinas.<sup>26</sup>

Embora tenham tido um papel secundário na economia colonial, novos estudos sobre cidades no período colonial têm ressaltado a sua importância nas esferas política e religiosa.<sup>27</sup> O espaço urbano colonial serviu como lugar onde se trocavam experiências e informações entre regiões distantes. Também as construções religiosas tiveram grande destaque na cidade colonial portuguesa: mosteiros, conventos e igrejas – muitas vezes, situados em lugares de onde pudessem ser avistados de longe.

Em todo o processo de ocupação do território foi importante a presença da Igreja católica. Sobretudo no interior, as igrejas serviam como base para incursões de exploração do ambiente e de contato com os indígenas. A partir daí, erigiam-se capelas e definiam-se paróquias, cuja espacialidade física era apropriada pela administração colonial, considerando-as freguesias.

---

<sup>25</sup> Ver José Augusto Drummond, *Devastação e preservação ambiental no Rio de Janeiro*. Niterói, EDUFF, 1997.

<sup>26</sup> Maria Fernanda Bicalho. "O urbanismo colonial e os símbolos do poder – o exemplo do Rio de Janeiro nos séculos XVII e XVIII". 1998.

<sup>27</sup> Ronald Raminelli, "Simbolismos do espaço urbano colonial". 1992.

Além disso, a igreja era um espaço de sociabilidade e, em torno dela, comumente estabelecia-se um arraial, onde existia um pequeno comércio, ranchos e moradas. Com a prosperidade dos habitantes, construía-se um pelourinho, uma casa de câmara e cadeia e elevava-se o arraial à categoria de vila.

Dessa forma, o estudo sobre o ambiente urbano colonial, conforme diz Ronald Raminelli, *“ilumina o cotidiano de outros segmentos sociais, homens livres pobres, libertos, vadios”*, para além de uma análise dicotômica que considera apenas senhores e escravos, casa-grande e senzala.<sup>28</sup> Nesse sentido, nos interessa o relato de Pohl:

*“Não pudemos ter repouso algum, pois, ao anoitecer, reuniram-se em nosso rancho uns vinte jovens, pretos, brancos e mulatos, que tinham escolhido este lugar como local de dança e ao batuque do tambor Nero, ‘noma’ e sob alto berreiro dançaram o conhecido ‘bodurzi’. Vendo, porém, que esse barulho debaixo do alpendre era muito extravagante, saíram daqui e foram para fora, aproveitando, a princípio, a claridade das fogueiras, depois apenas a da lua, e dançaram incessantemente até às 4 horas da manhã”.*<sup>29</sup>

Como a historiografia das últimas décadas vem demonstrando, os escravos relacionaram-se com todos os segmentos da sociedade, construindo laços de solidariedade, principalmente, entre si e com forros e livres pobres e expressando a sua cultura. A sociedade brasileira baseava a sua economia na escravidão e as pessoas se relacionavam entre si através da perspectiva, permeada pelo paternalismo, de livres e de escravos.

Entre os vestígios que podem ser encontrados, certamente, figuram pelourinhos, senzalas, quilombos. Elementos da nossa arquitetura, necessários a manutenção da sociedade escravista, que confirmam a importância da mão-de-obra escrava como sustentáculo das lavouras canavieira e cafeeira, em todas as regiões do Brasil, e da produção do ouro em Minas Gerais – bem como da circulação dessas mercadorias através dos caminhos do Rio de Janeiro, e portanto, a imensa contribuição que deram na construção do território fluminense.

---

<sup>28</sup> Ronald Raminelli, verbete ‘Cidade’ em Ronaldo Vainfas, *Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro, Editora Objetiva, 2000.

<sup>29</sup> Refere-se à viagem de volta ao Rio de Janeiro, pouco depois de atravessar o rio Paraíba. Johann Pohl. P.415

## Referências bibliográficas

BICALHO, Maria Fernanda. “O urbanismo colonial e os símbolos do poder – o exemplo do Rio de Janeiro nos séculos XVII e XVIII”. *Estudos Ibero-Americanos*, PUCRS, v.XXIV, n.1, junho 1998.

BURMEISTER, Hermann. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Rio de Janeiro, Livraria Martins Editora, s/d.

DRUMMOND, José Augusto. *Devastação e preservação ambiental no Rio de Janeiro*. Niterói, EDUFF, 1997.

POHL, Johann. *Viagem no interior do Brasil*. Belo horizonte/São Paulo, Ed.Itatiaia/Edusp, 1976.

RAMINELLI, Ronald. “Simbolismos do espaço urbano colonial”. VAINFAS, Ronaldo (org.). *América em tempo de conquista*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1992.

\_\_\_\_\_. Verbetes “Cidade”. In VAINFAS, Ronaldo (org.). *Dicionário do Brasil Colonial*

### **A abertura dos caminhos fluminenses**

O caminho que no fim do século XVII serviu para alcançar a região das minas, foi aberto pelos índios guaianás da região de Paraty antes mesmo da ocupação portuguesa. Buscou-se o interior fluminense, principalmente, pelo interesse das Missões nos índios que lá habitavam. A ocupação do interior do Rio de Janeiro deveu-se também às inúmeras concessões de sesmarias a homens que prestaram serviços à Coroa portuguesa. No caso do recôncavo da Guanabara, Paraíba do Sul e Paraty, esses sesmeiros não somente se utilizaram das picadas dos índios, como também instalaram importantes fazendas e abriram caminhos de ligação do interior com a província fluminense, num longo processo de povoamento e de desenvolvimento da agricultura, que inicialmente estava voltada para a subsistência.

No início do Setecentos, segundo a carta escrita pelo Conde de Assumar ao rei, em 1717, existiam três caminhos principais: Caminho Velho de Paraty, pelas Serras Muriquipiocaba e Vimitinga, até a borda do campo chamado de Aparição; o caminho de Santos para São Paulo, passando pela vila de Taubaté e que se juntava com o acima referido na vila de Guaratinguetá; o Caminho Novo, que começava em Iguaçu e alcançava os rios Paraíba e Paraibuna, até a passagem que chamavam campos. Esses caminhos eram percorridos pelos tropeiros, caçadores de esmeraldas e comerciantes de escravos.

Desde o século XVI, as regiões, cortadas pelos caminhos do ouro no Setecentos, já eram habitadas pelos portugueses. Garcia Rodrigues Paes foi o responsável pela abertura do primeiro caminho direto às Minas Gerais, em 1701. Essa penetração começou desde que se teve as primeiras notícias sobre a existência de ouro na Serra do Sabaraboçu, na atual região de Minas Gerais.

Esses caminhos, sobretudo o Caminho Novo, foram importantes pelo fato de consolidar a ligação entre o mar e a serra (no caso do Caminho Novo, diminuindo o tempo de viagem para três semanas), facilitar o povoamento das Minas e possibilitar o deslocamento de sesmeiros pioneiros para as regiões localizadas nas margens dos caminhos, onde foi cultivado, no século XIX, o plantio de café. E assim, novas riquezas promoveriam o desenvolvimento da região, com a abertura de outros novos caminhos, como a Estrada da Polícia sob D. João VI e a do Comércio, ambas de Iguaçu para cima, e depois delas as primeiras estradas de ferro.

Esses caminhos, cuja existência deve-se sobretudo ao tráfego do ouro das Minas

Gerais, possibilitaram o desenvolvimento de regiões ao longo de seus trajetos, tais como Paraíba do Sul, Paty de Alferes, Estrela, Inhomirim, Suruí e Magé, e também de sua manutenção, com a alternativa de serem utilizados para escoar demais produtos agrícolas.

Com o decréscimo do ouro na segunda metade do século XVIII, quando a média anual foi sendo reduzida, só na região de Minas Gerais, de 109 para 86 arrobas em 1776, o produto de maior volume para o tráfego passou a ser o café, cujo escoamento era feito pelos caminhos abertos, originariamente, para a comercialização do ouro.

O estudo e a identificação desses caminhos e vilas, que surgiram e se desenvolveram como consequência dessas localidades servirem de entrepostos comerciais da colônia e do império, confirma o valor histórico e documental das ruínas remanescentes e das construções até hoje preservadas, além da importância dessas rotas por onde circulava o ouro para a Coroa portuguesa, que, por si só, constituem parte importante do patrimônio cultural brasileiro.

## **Caminho Velho: Paraty no trajeto do ouro**

O Caminho Velho, que no início somente era utilizado pelos habitantes da região de Paraty, foi aberto sobrepondo-se as picadas dos índios. Ele ligava São Paulo de Piratininga e as vilas do vale do Paraíba – Mogi, Jacareí, Taubaté, Pindamonhagaba e Guaratiguetá – pela Serra da Mantiqueira e cruzando o Rio Grande no seu trecho oriental, à região do rio das Velhas (Minas Gerais). A partir de 1695, com a descoberta do ouro das Minas Gerais, essas trilhas passaram a ser utilizadas para escoar a produção aurífera e abastecer os mineiros com os produtos do reino. Aqueles que desejavam alcançar às Minas Gerais, tinham que partir das proximidades de Paraty, atravessar o rio Paraíba do Sul, transpor a Serra da Mantiqueira, para então cortar o rio Grande e de canoas o rio da Morte. O Caminho Velho ou a Estrada da Serra do Facão, como era conhecido, possibilitou o acesso inicial dos bandeirantes paulistas à região das riquezas minerais.

A região de Paraty, habitada pelos índios guaianás, recebeu o primeiro povoamento de europeus e seus descendentes na primeira metade do XVII. O povoado do Morro da Vila Velha, chamava-se São Roque, devido à capela que aí erigiram dedicada ao culto deste santo. Em meados do Seiscentos, o povoado foi deslocado para a planície entre os rios Perequê-Açu e Patitiba, na área da sesmaria doada por Maria Jácome de Melo. Essa mudança propiciou a instalação do cais, que naquele momento se fazia necessário devido ao tráfego dos barcos que ligavam o Rio de Janeiro e as vilas do litoral paulista, e a construção de uma nova igreja – a Matriz de Nossa Senhora dos Remédios. Desse modo, Paraty, devido a sua posição geográfica, serviu de entreposto entre o Rio de Janeiro e o litoral paulista. Inicialmente, o povoamento de Paraty, Angra

dos Reis e Ilha Grande, deu-se por medidas de defesa, estimuladas pela Coroa portuguesa.

Com a transferência da sede do vice-reino de Salvador para o Rio de Janeiro, Paraty, em 1763, passou a ser uma importante área fornecedora de produtos agrícolas e de aguardente, assim como se tornou fundamental no comércio escravista entre a colônia e África ao longo do Setecentos, pois as pipas de aguardente eram trocadas por escravos africanos.

A Estrada da Serra do Facão era o único caminho por onde os viajantes de São Paulo e de Minas transitavam e por onde transportavam o ouro dos sertões para a Capital, até que Garcia Rodrigues Paes Leme, em 1701, descobrisse um trajeto alternativo pela Serra dos Órgãos. A intensificação de seu uso fez com que o governo, através da Carta Régia de 9 de maio de 1703, mandasse instituir na vila de Paraty e na de Santos, Casas de Registro do Ouro, para o controle dos tropeiros e a quantidade de ouro que traziam em barra e em pó.

A Casa do Registro, ou Registro ou ainda Casa dos Quintos, era ocupada por um escrivão e um fundidor que trabalhavam sob as ordens de um Provedor. O nome 'Quintos' vem do fato de que era ali que era cobrado os 20% relativo à extração do ouro, ou seja, um quinto da extração. Além disso, eram cobrados impostos sobre a circulação de escravos e mercadorias em geral e um pedágio. Nos primeiros momentos de exploração das minas, o ouro era fundido e transformado em barras, onde se imprimia a marca da Coroa portuguesa.

O registro da vila de Paraty foi construído em 1704, tendo como provedor Carlos Pedroso da Silveira, paulista de grande importância nas primeiras explorações das minas. Foram nomeados também um escrivão e um fundidor, Manoel Proença Rebello Castelo Branco e Luís da Silva, respectivamente. O Registro funcionava como uma alfândega, onde os viajantes, além de pagar impostos, tinham suas cargas revistadas para certificar se levavam contrabando de ouro ou diamante. O provedor, apesar de ter direito sobre os impostos pagos no Registro, era um posto que se originava em mercê régia. A casa da Guarda, que trabalhava em conjunto com o Registro, servia para revisar os papéis, revistar os passantes e, sobretudo, fiscalizar o trabalho do provedor.

Com a abertura do Caminho Novo (Pilar – Minas), o Conselho Ultramarino proibiu o uso do Caminho Velho, em 1710, mandando desativar o Registro. Porém, em 1715, o povo de Paraty, depois de vários apelos, através da Carta Régia de 24 de maio, teve a estrada reativada para o transporte do ouro. A ordem, de 1736, deu-lhes o direito de construção do Quartel para a guarda do Registro, na vila de Paraty. Tratava-se de uma casa para acomodação de 40 soldados e um capitão.

Além do Registro da vila de Paraty, havia outro no lugar conhecido como Boqueirão do Inferno, no caminho da Serra.

A primeira Casa da Guarda do Caminho Velho estava estabelecida no lugar chamado Cachoeira do Martins, e a segunda no local, pouco acima do lugar conhecido

como 'Pouzo do Souza'<sup>30</sup>. Uma nova casa para a Provedoria foi proposta em 1807, porém, ao invés de construir uma nova, perto do Quartel (bairro da Penha), acredita-se ter somente, reformado a antiga no local chamado 'Junto ao Afonso'. Devido aos inúmeros protestos ocasionados pelo desconforto da casa, em 1843-44, o registro foi transferido para o trecho da estrada conhecida como Bananal. É nesse período que o Registro passa a pertencer ao governo da Província Fluminense<sup>31</sup>.

Os caminhos abertos em Paraty fizeram com que as vilas paulistas fossem transformadas, nos primeiros séculos de colonização, em região de entroncamento das rotas de penetração para o interior do território. Por exemplo, para a vila de São Paulo havia uma série de caminhos sertanistas: o caminho do vale do Paraíba, o caminho do sul, os caminhos do norte, o caminho fluvial das monções<sup>32</sup>. Da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro subiam os aventureiros por uma via terrestre e marítima, que nascia na cidade, prosseguindo por terra até a baía de Sepetiba, e daí por mar até Paraty, de onde um segundo trecho terrestre levava através da Serra do Facão, até a "estrada geral de São Paulo".

A viagem pelo Caminho Velho, a partir da vila de São Paulo, durava, segundo Antonil, aproximadamente dois meses. A serra da Mantiqueira não oferecia boas condições ao tráfego devido ao lamaçal constante nas épocas chuvosas e também às montanhas íngremes, a ponto de ser preciso que, em algumas partes do caminho, a carga fosse retirada das mulas e carregada pelos próprios viajantes. A primeira viagem de uma autoridade, pelo Caminho Velho, foi a do governador Artur de Sá Meneses, no ano de 1700.

Esse caminho, durante algum tempo, utilizava o trecho marítimo Rio de Janeiro-Paraty, e o terrestre pela Serra do Facão. Porém, devido aos ataques de piratas e naufrágios das embarcações, iniciou-se, a partir de 1725, a construção de uma via terrestre entre o Rio de Janeiro e São Paulo, que passava ao norte da Serra da Bocaina, cruzando o rio Piraí, e conectando-se à via principal em algum ponto entre Guaratinguetá e Cachoeira. Essa rota só foi concluída em 1754, mas há registro de seu uso já em 1733. Esse trajeto passou a ser preferido e cada vez mais usado por comerciantes e tropeiros, contudo o caminho fluvial continuou sendo utilizado. Em carros puxados por bois, cavalos e muaras, circulavam pelo Caminho Velho diversos produtos como toucinho, aguardente, açúcar, milho, trigo, marmelada, frutas, panos, calçados, drogas e remédios, algodão, enxadas e artigos importados, como o sal, armas, azeite, vinagre e aguardente do reino.

Essa intensa circulação de pessoas, mercadorias e ouro fez nascer, aos poucos, ranchos, vendas, pousos, e, a partir destes, os arraiais, povoados e vilas, que, inicialmente, eram ocupados por casas de pau e pique cobertas de colmo. Em 1717, Paraty era descrita como uma pequena vila de menos de 50 casas térreas, que, segundo

---

<sup>30</sup> Onde hoje estão as ruínas situadas no *Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro*.

<sup>31</sup> *Paraty – Registro do Caminho do Ouro*, 1998

<sup>32</sup> SANTOS, Márcio, *Estradas Reais – introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*, Belo Horizonte, Editora Estrada Real, 2001.

Pizarro<sup>33</sup>, já no final do século XVIII, a maior parte delas era de taipa, e o casario acompanhava o eixo inicial da ocupação. Não existia cais e os embarques eram realizados na praia e nas margens dos rios próximos. A construção do Forte Defensor Perpétuo, no morro da Vila Velha, local do primeiro povoamento da região, data de 1703.

Em 1725, a vila assumiu a condição de Paróquia. São também do século XVIII várias obras da vila: o seu balizamento – de 1719-1726, a construção do porto – 1726, a retomada e conclusão das obras da primeira Matriz - 1709-1726, o início da construção da Igreja de Santa Rita – 1722, a construção da Igreja de Nossa Senhora do Rosário – 1750. A Igreja Matriz dedicada a Nossa Senhora dos Remédios foi construída sob esteios de madeira e coberta de sapê, motivo pelo qual em pouco tempo se arruinou. A sua reconstrução aconteceu entre 1668 e 1712. Assim, o século XVIII é o início da prosperidade econômica da região, representado não somente pelas construções arquitetônicas do período, mas também pela intensificação do fluxo comercial de outros produtos além do ouro trazido das Minas Gerais. O tráfego do ouro possibilitou a abertura de melhores caminhos e um fluxo maior de comerciantes, mas paralelo a isso, para falar do desenvolvimento econômico da vila de Paraty no século XVIII, é preciso ressaltar a produção agrícola e de aguardente e o comércio de escravos.

Em princípios do século XIX, após o fim da produção aurífera, o café passou a ser o fator de movimentação no porto de Paraty, constituindo-se a partir de 1830, a economia mais importante para a vila. O porto de Paraty passou a ser o ponto de chegada dos produtos que abasteciam as fazendas do Vale do Paraíba.

Neste período cafeeiro, o núcleo original da vila foi enriquecido com a Igreja de Nossa Senhora das Dores, a Santa Casa da Misericórdia, além de diversas praças, chafarizes, mercado, cemitério, um novo cais, Casa de Câmara e Cadeia e fortes. Segundo alguns autores, a arquitetura peculiar à cidade surgiu da expansão da economia cafeeira<sup>34</sup>. Por volta de 1800, a vila já contava com 400 casas e sobrados<sup>35</sup> sendo o traçado do Centro Histórico de Paraty o mesmo desde o princípio do século XIX, porém suas casas e edifícios históricos, seu alinhamento e uniformidade estética foram planejados oficialmente ao longo do Oitocentos. Pizarro descreve a atividade econômica da região, no século XIX, assinalando a existência de 2 engenhos de açúcar e 100 fábricas ou mais de aguardente, ressaltando que havia na cidade mais de 20 lojas de aguardente, 14 de fazendas molhadas e 25 estabelecimentos de fazenda seca.

O fim do uso do Caminho Velho e, conseqüentemente, o declínio da economia paratiense, deu-se pela instalação das estradas de ferro, já na 2ª metade do século XIX.

Pela Lei Provincial n.º 302, de 11 de março de 1844, Paraty adquiriu foros de cidade.

---

<sup>33</sup> PIZARRO de Araújo, José de Souza Azevedo, *Memórias do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, INL, Imprensa Nacional, Vol. 3, p.225 – Cap. III, 1943.

<sup>34</sup> "...paredes de pedra e cal, tijolos e taipa de mão, grades de ferro e ornamentos em relevo ao lado de peças decorativas de porcelana." (Maia & Maia, 1979)

<sup>35</sup> Marina de Mello e Souza, 1990.

## **Caminho Novo: a transferência da rota do ouro para o recôncavo guanabarino**

Em outubro de 1698, a Coroa portuguesa, atendendo à recomendação do governador, aceitou a contratação de Garcia Rodrigues Paes para a construção de um novo caminho que seria aberto à sua custa, recebendo em troca, sesmarias e outras mercês. Neste período, Garcia Paes tinha duas roças, uma às margens do rio Paraibuna e outra na Borba do Campo. Em 1700, a picada para pedestres estava aberta. A nova via passava, segundo Antonil, pela freguesia de Nossa Senhora do Pilar, pelo sítio de Manuel Couto, e pela roça do Alferes. Os rios Paraíba e Paraibuna eram atravessados de canoa. Seguindo o Paraibuna, atingia-se as roças do Contraste de Simão Pereira, de Matias Barbosa e do alcaide-mor Tomé Correia.

Mais tarde, em 1722, uma variante ao Caminho Novo foi aberta e passou a ser preferida por ter melhor topografia, evitar as travessias de canoa dos rios Iguaçu e Morobaí, além de diminuir o tempo de viagem para 10 dias apenas. Essa nova rota passava pela serra da Estrela, pelo Córrego Seco e daí descia pelo rio Piabanha, indo encontrar o caminho de Garcia Paes nas margens do Paraíba. Essa variante construída por Bernardo Soares de Proença teve suas obras finalizadas em 1725.

Iguaçu, povoado de onde partia o Caminho Novo, foi inicialmente uma grande sesmaria pertencente à capitania de Martim Afonso de Souza. As primeiras freguesias da região, surgidas a partir do povoamento, foram a de Nossa Senhora do Pilar, em 1637, a de São João de Meriti, de 1647, a de Nossa Senhora de Estrela dos Mares, em 1650, a de Santo Antônio de Jacutinga, de 1657, a de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim, em 1677-98 e a de Nossa Senhora da Piedade do Iguaçu, de 1719. As freguesias de N. S. do Pilar, Santo Antônio de Jacutinga, São João Batista do Trairaponga, Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu ocupavam parte do atual território do município de Duque de Caxias.

Em 1565, o Ouvidor-Mor, Cristóvão Monteiro, recebeu a doação de parte de terras dessa sesmaria de Iguaçu, em agradecimento a sua atuação na luta contra os franceses. Cristóvão Monteiro construiu o primeiro engenho açucareiro da região em sua Fazenda de Iguaçu. A economia da povoação de Iguaçu se integrava aos interesses da metrópole portuguesa tornando-se uma das áreas produtoras de açúcar da região Fluminense e também exportadora de escravos. Além de ser responsável pela subsistência local, abastecia o comércio da cidade do Rio de Janeiro com alimentos, madeira, lenha e tijolos feitos em suas olarias.

Nas margens dos principais rios, área do transbordo das mercadorias, foram instalados ancoradouros, e capelas. A região da povoação de N. S. do Pilar - a mais antiga da região - teve sua capela construída em 1612, em terras doadas por Domingos Nunes Sardinha, sob a denominação de Nossa Senhora das Neves. Posteriormente, esta capela desabou, por ter sido construída com material de pouca resistência, e outra foi edificada em seu lugar, nas margens do rio Pilar, com o nome de Nossa Senhora do

Pilar.<sup>36</sup> As obras só foram concluídas em 1766, após a abertura do Caminho Novo, integrando Pilar às rotas de transbordo do ouro mineiro. A Matriz de Pilar tinha como filiais a igreja Nossa Senhora do Rosário, construída em terras doadas pela viúva de Paulo Pinto, nas margens do rio Saracuruna, datada de 1730, a igreja de Nossa Senhora Rita de Cássia, construída em 1765, em Xerém, financiada por Francisco Gomes Ribeiro, através de seu testamento.

A geografia da região, banhada por rios, facilitava a articulação com a cidade do Rio de Janeiro e o escoamento da produção, através de pequenas embarcações que utilizavam seus numerosos ancoradouros. A freguesia de Meriti, por exemplo, possuía quatorze deles, a de Jacutinga nove, a do Pilar nove, a de Piedade de Iguaçu dois, e a de Estrela dois - instalados nas proximidades dos engenhos. Os principais ancoradouros localizavam-se nas margens dos rios Iguaçu, Pilar, Meriti, Estrela e Sarapuí. O ancoradouro do arraial de Iguaçu era o principal escoadouro colonial da Baixada Fluminense.

A primeira e mais importante fazenda da Baixada, entre os séculos XVI e XVII, foi a da povoação de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu, instalada no atual bairro de São Bento, hoje Duque de Caxias. Em 1591, com a morte de seu proprietário, Cristóvão Monteiro, suas terras foram doadas aos frades da Ordem de São Bento. Em 1645, foi construída a capela de Nossa Senhora das Candeias que no século seguinte recebeu nova denominação – Nossa Senhora do Rosário de Iguaçu. A partir do século XVII, os beneditinos ampliaram seus limites e sua produção açucareira. Edificaram, entre 1754 a 1757, um sobrado, nas proximidades da capela para impedir que esta desmoronasse. Na parte de cima deste sobrado foram instalados os quartos dos beneditinos e um varandão. Embaixo, estavam dispostos uma oficina, a cozinha com fogão e forno de lenha, o refeitório e um depósito de mantimentos. Os frades também construíram em sua propriedade uma olaria e um engenho de farinha, e aumentaram a criação de gados e de aves.

Os engenhos das freguesias de Iguaçu eram predominantemente de pequeno e médio porte<sup>37</sup>, o que não excluía a presença daqueles de grande porte, como o do capitão Luciano Gomes com 74 escravos; o de Madureira, com 70 escravos; o de Cachoeira com 80; e o de Mato Grosso com 70. Os registros de Monsenhor Pizarro, apontam para a existência de dois engenhos de açúcar e três de aguardente, além de uma produção não especificada de milho, arroz, legumes, maçã, marmelo, pêssego, figo, uva, pêra e outras árvores frutíferas.

Mesmo antes da abertura da variante de Proença, o Caminho Novo era preferido em detrimento do Caminho Velho devido às facilidades de transporte oferecidas por aquele: evitava-se o lamaçal da Serra do Mar. Em algumas décadas estava este caminho totalmente pontuado por roças, pousos, ranchos e povoados - todos eles

---

<sup>36</sup> PIZARRO, Monsenhor, *Visitas Pastorais na Baixada Fluminense e feitas pelo Monsenhor Pizarro no ano de 1794*, Nilópolis, Sec. Municipal de Cultura, 2000.

<sup>37</sup> SANTOS, Márcio, *Estradas Reais – introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*, Belo Horizonte, Editora Estrada Real, 2001.

formados e desenvolvidos como base de apoio para os viajantes. O Caminho Novo foi o único cuja obra teve contratação oficial da Coroa portuguesa. A sua importância para o desenvolvimento da região pode ser avaliada através das mudanças verificadas após a sua abertura: houve um aumento do povoamento de N.S. Pilar, N. S. de Estrela e todas as demais do recôncavo da Guanabara; intensificou-se a inserção do Rio de Janeiro na circulação de mercadorias decorrentes da mineração; abriram-se novos engenhos de cana-de-açúcar, e incrementaram-se, na Baixada Fluminense, a produção de cereais e os rebanhos bovinos. Assim, o Rio de Janeiro tornou-se o principal entreposto para os produtos importados da Europa, cuja demanda aumentava cada vez mais com o crescimento de Minas Gerais<sup>38</sup>.

Ao longo desse Caminho, tal como foi feito no Caminho Velho de Paraty, as autoridades também instalaram diversos pontos de fiscalização. Em 1714, foi instalado o Registro do Caminho Novo, por iniciativa de Garcia Rodrigues, nos arredores da atual cidade de Barbacena, em Minas Gerais. Posteriormente, ele foi removido para próximo da roça de Matias Barbosa da Silva. Segundo o depoimento de John Luccock<sup>39</sup>, que passou em 1817 pelo Registro do Paraíba, a casa tinha péssimas instalações, os cômodos destinados ao intendente e seus subalternos eram da pior espécie, não possuíam uma única estrebaria, nem pastos, nem jardim, nem um muro, ou dependência anexa, com exceção de um galinheiro.

O viajante John Mawe<sup>40</sup>, que esteve no Brasil entre 1807 e 1811, descreve o Registro do Paraíba, que segundo ele era melhor guardado que o do Paraíba, como sendo uma casa sólida de madeira, levantada sobre estacas, a fim de preservá-la das enchentes do rio, que algumas vezes inundava o sítio arenoso em que a construíram. Possuía algumas dependências, que serviam de alojamento aos guardas, e uma varanda aberta para o lugar em que passava o barco. Mawe ressalta que o Registro do Paraíba era conservado e que se localizava numa região montanhosa, fértil e coberta de mato.

O Registro Matias Barbosa, localizado na 'Rocinha da Negra' em um lugar quase impenetrável, foi construído logo que o Caminho Novo foi entregue ao tráfego. Deve-se esse nome ao seu construtor, um descendente da nobre família Sousa. As instalações do Registro Matias Barbosa, diferentemente das demais, eram em um grande edifício com duas portas em cada extremidade, por onde os viajantes eram obrigados a passar. No interior do prédio, havia quartos para os oficiais, ranchos para os soldados, celas para prisão de pessoas suspeitas, e cachoeiras para os animais. No pátio havia uma grande quantidade de estacas para amarrar os burros. Além disso, o Registro tinha uma venda para servir os viajantes. A cerca de duas léguas e meia do rio Paraíba encontrava-se o local Rocinha de Simão Pereira, o primeiro lugar em que se revistavam os viajantes que vinham das Minas Gerais. Os soldados acantonados na Guarda de

---

<sup>38</sup> SANTOS, Márcio, *Estradas Reais – introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*, Belo Horizonte, Editora Estrada Real, 2001.

<sup>39</sup> LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil – tomadas durante uma estada dez anos nesse país: de 1808-1818*, São Paulo, Livraria Martins, s/d.

<sup>40</sup> MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil, Belo Horizonte, São Paulo, Itatiaia, EDUSP, 1978.*

Simão Pereira, que faziam parte do destacamento do Registro de Matias Barbosa, pertenciam ao regimento das Minas Gérias.

Os novos usos que esses caminhos passaram a ter no século XIX, após o fim do tráfego aurífero, permitiram que as regiões do recôncavo guanabarrino seguissem prosperando economicamente. O povoado de Iguaçú, por exemplo, foi elevado à condição de vila em 1833, o que foi revogado em 1835 por conta de conflitos políticos provocados pela interferência da Câmara nas propriedades privadas. Em 10 de dezembro de 1836, a vila foi restaurada através de um decreto, porém havia perdido a freguesia de Estrela, que prosperava em função da variante do Caminho Novo.

O porto da freguesia de Estrela era um dos principais na comercialização de produtos agrícolas, madeira e tijolos. Contudo, foi com a abertura da variante de Proença, tendo superado o caminho de Garcia Paes, que o porto da Estrela passou a desempenhar um papel fundamental na comunicação marítimo-fluvial do porto do Rio de Janeiro com o fundo da baía e desta com a região das Minas. Em 1809, D. João VI visitou o arraial de Estrela e hospedou-se na Casa Grande da fazenda da Cordoaria, que era conhecida como 'Palacete Imperial'. D. Pedro I e D. Leopoldina também visitaram a região, sendo recebidos na fazenda da Mandioca. Segundo a descrição do brigadeiro Cunha Matos, o arraial de Estrela, no início do século XIX, tinha uma rua larga, plana e alagadiça, ao longo da estrada da serra, que prosseguia contínua à margem do rio. Várias casas eram cobertas de sapê, algumas eram de tijolos, poucas de alvenaria, cobertas de telha e muitas não estavam rebocadas. As ruas do porto estavam sempre cheias de bestas carregadas de mercadorias<sup>41</sup>.

A Casa Grande da Cordoaria foi vendida em 1804 para receber a sede da Fábrica de Pólvora, que seria transferida da Lagoa Rodrigues de Freitas. Mais tarde, em 1826, a fazenda da Mandioca, do barão Langsdorff, também foi comprada pelo governo, para também ser parte da Fábrica de Pólvora, cuja presença aumentou ainda mais o movimento comercial na freguesia de N. S. de Estrela e exigiu a construção de mais três armazéns.

O porto da Estrela, apesar do movimento, não contava com um adequado sistema de transporte marítimo e fluvial. A 20 de maio de 1840, um decreto autorizou a criação da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Niterói – Inhomirim.

Em 29 de maio de 1847, Estrela foi elevada à vila. Ao longo da variante do Caminho Novo, também floresceu a região da fazenda do Córrego Seco, atual Petrópolis, que havia sido apropriada por D. Pedro em 1829. Pela Lei provincial n.º 961, de 29 de setembro de 1857, Petrópolis foi desmembrada de Estrela. Desse modo, Estrela passou a ser constituída pelas freguesias de Inhomirim, com dois distritos, Nossa Senhora do Pilar e a Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba.

O papel de maior destaque desempenhado pela vila de Estrela surgiu quando a economia de exportação brasileira foi reativada pelo café que descia do sul de Minas e

---

<sup>41</sup> PONDÉ, Azevedo e Francisco Paula, "O porto da Estrela", In: *RIHGB*, Vol. 293, pp.35-93, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, 1972.

do vale do Paraíba do Sul em direção ao grande porto do Rio de Janeiro. Essa região, sobretudo Paraíba do Sul, também desenvolveu-se com a abertura do Caminho Novo. Os primeiros sesmeiros, que antes do Caminho, instalaram apenas pequenas roças, ascenderam economicamente a partir do cultivo de alimentos e com a produção de aguardente, que eram comercializadas nos ranchos às margens do caminho para as Minas. O próprio fundador do Caminho Novo, Garcia Paes, era proprietário de grande extensão de terras na povoação de Paraíba do Sul. Além da fazenda da família Paes Leme, as pioneiras da região foram a do Secretário, 1703; Governo, 1723; Sebolas, 1723; Três Barras, 1762; Mato-Grosso, 1775.

O aumento de carga e de movimento do caminho de Proença, obrigaram a se adotar medidas urgentes em relação à estrada velha, ainda na década de 1840. A estrada nova ou 'Estrada Normal da Estrela', pronta em 1852, encurtaria o percurso da Serra ao Porto e daria vazão a uma carga pesada que descia com as tropas.

Em 1854, foi inaugurada na freguesia de Guia de Pacobaíba, por Irineu Evangelista de Souza, a primeira estrada de ferro brasileira, com a extensão de 13 quilômetros e meio. Muitos estudos apontam a construção da estrada de ferro de Mauá como fator de declínio do município de Estrela. Discordando dessa explicação, Vânia Fróes assinala que o município não perdeu seu lugar de principal rota do transporte do café e outras mercadorias. Houve somente uma mudança de porto: de Estrela para o porto de Mauá na freguesia de Guia de Pacobaíba. Ainda assim, o porto da Estrela continuou com seu trânsito regular e considerável, embora menor que antes<sup>42</sup>. Uma ratificação dessa afirmação de Fróes, verifica-se nas histórias das fazendas da região de Paraíba do Sul, sobretudo aquelas que o florescimento agrícola veio na segunda metade do século XVIII e no início do XIX, como por exemplo, as fazendas Governo e a Mato-Grosso, que exportavam, pelo porto da Estrela, toda sua produção açucareira, de café, de milho e de todos os demais produtos agrícolas da região<sup>43</sup>.

A abertura da estrada de ferro D. Pedro II, na década de 1860, marcou o declínio da economia do município de Estrela, já que o seu trajeto era todo feito por terra e não era necessário passar por aquele porto. Em 1883, a companhia Mauá foi vendida, recebendo o nome de Estrada de Ferro Príncipe Grão Pará. Esta chegou à Petrópolis em 1888 e, em 1891, estabeleceu-se o entroncamento com a Pedro II. Com isso, Estrela deixou de conectar grandes rotas.

Assim, ainda, segundo Vânia Fróes (1974), a crise observada no município de Estrela teve início com a construção da estrada de D. Pedro II, e se agravou com as febres resultantes da obstrução dos rios e pântanos abandonados sem encanamento e a abolição da escravatura. A 9 de maio de 1891, o governador do Estado do Rio de Janeiro, Dr. Francisco Portela, autorizou, pelo decreto n.º 241, a transferência da sede do município da vila da Estrela, que fora elevada à vila. Estrela havia sido vila e sede do

---

<sup>42</sup> FRÓES, Vânia, "Município de Estrela 1846-1892", dissertação de mestrado apresentada à Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1974.

<sup>43</sup> SILVA, Pedro Gomes da., *Capítulos de História da Paraíba do Sul*, Cia. Brasileira de artes gráficas, Rio de Janeiro, 1991.

município por 45 anos, sendo extinto, pelo decreto n.º 1 de 8 de maio de 1892. Desde essa época, Estrela passou a fazer parte do 6.º distrito de Magé, formado a 3 de junho de 1892. Em 1897, Frei Diogo Freitas levou, em procissão, a Virgem e os santos da igreja erguida em 1650, para a igreja da Raiz da Serra<sup>44</sup>.

## Os novos usos dos caminhos Velho e Novo

Tanto Paraty quanto a região da Baixada Fluminense tiveram suas economias aquecidas pelo transporte do ouro e do café, respectivamente nos séculos XVIII e XIX. Entretanto, esses não foram os únicos responsáveis pelo florescimento dessas regiões. Antes da intensificação do tráfego do ouro, já exportavam produtos agrícolas, tijolos e aguardente, em especial pelo cais de Paraty. E, depois do fim da exploração aurífera, essas povoações sobreviveram e continuaram se desenvolvendo.

Durante o período de maior comercialização do ouro, a despeito de toda riqueza que passava por ali, essas regiões não chegaram a ser realmente povoadas. Serviam apenas de entrepostos comerciais, e tudo que se desenvolvia nelas estava voltado para o abastecimento das tropas. Por esse motivo, muitos autores as consideram como vilas de passagem.

O Caminho Velho se manteve como principal rota do comércio aurífero até a abertura do Caminho Novo, que partia do porto de Pilar. Mesmo após sua reabertura ao tráfego aurífero, que havia sido proibido para um maior controle da Coroa portuguesa sob o comércio e a exploração do ouro das minas, o Caminho Velho teve seu fluxo de comerciantes e tropeiros reduzido, porém não desaparecido.

A derrocada econômica da variante do Caminho Novo (Estrela), que substituiu o caminho de Garcia Paes (Pilar), foi ocasionada pela abertura da Estrada de Ferro Dom Pedro II. O município de Estrela, ao contrário do que é apontado em parte da bibliografia, não teve sua economia abalada pela construção da primeira Estrada de Ferro do Brasil – Estrada de Ferro de Mauá. Ocorreu apenas uma transferência de Estrela para Guia da Pacobaíba, como ponto principal de escoamento da produção.

---

<sup>44</sup> PONDÉ, Azevedo e Francisco Paula, “O porto da Estrela”, In: *RIHGB*, Vol. 293, pp.35-93, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, 1972.

É importante destacar que as regiões chamadas 'Serra Acima',<sup>45</sup> no Caminho Novo, desenvolveram-se com o povoamento impulsionado pelo tráfego aurífero. Toda a região ao longo do caminho, até o rio Paraíba, foi incentivada a ser povoada (através de construções de fazendas), cuja instalação dos sesmeiros e, conseqüentemente, o desenvolvimento agrícola, floresceu com o tráfego das riquezas das Minas Gerais. Os sesmeiros também foram essenciais quanto ao apoio aos tropeiros e viajantes, cedendo-lhes abrigo em seus ranchos e vendendo alimento.

Diferentemente, o desenvolvimento de Petrópolis deu-se mais por sua ligação com o governo imperial – por ser o lugar escolhido pela Coroa para a implantação do projeto de substituição da mão-de-obra escrava pela de migrantes – do que propriamente por está na passagem da rota para as minas.

Conclui-se que a decadência econômica das regiões de Paraty e sobretudo a de Estrela, que era o ponto de partida e chegada para quem utilizava a variante do Caminho Novo, deu-se pela abertura das estradas de ferro. Primeiro, a abertura do Caminho Novo, transferiu o tráfego de Paraty para Iguaçu. Posteriormente, em 1852, instalou-se a estrada de ferro de Mauá, transferindo para o povoado de Guia da Pacobaíba, o comércio que até então partia de porto da Estrela.

Contudo, foi com a estrada de ferro D. Pedro II, que Estrela foi retirada completamente da rota do comércio. Então, o vazio e o abandono da região dessa antiga vila, na segunda metade do XIX, nada tem a ver com o esgotamento do ouro ou de qualquer outro produto que venham a ressaltar.

---

<sup>45</sup> “A Fazenda Padre Correia está situada em um recôncavo cercado de montanhas nuas, consiste em uma casa de morada, uma pequena capela contígua, o rancho e uma venda, formando tudo isto quase três faces de um grande quadrado, em cujo centro se vê uma grande figueira silvestre que se divide pouco acima da raiz em duas hastes quase do mesmo tamanho”. [...] “Há aqui uma grande fábrica de ferraduras e outros implementos de ferro usados no interior”.(Gardner, 1985:235)

“Deixando este lugar, seguimos as margens do Piabanha, rio cheio de quedas e que se lança no Paraíba. Divisamos algumas casas e plantações no meio das montanhas e dos vales, que atravessamos, mas adiantando-nos, não deparamos mais que florestas. Depois de termos feito vinte milhas, chegamos a Cebola, sítio razoável, com uma casa de dois andares, uma capelinha e um engenho de açúcar, que não está acabado, no fundo do vale. O Capitão José Antonio Barbosa, seu proprietário, português da velha escola, parecia muito descontente com a licença dada por Sua Alteza Real a estrangeiros para viajarem pelo interior do país” [...].

“Sua conversação era constantemente dirigida contra os atos do governo, que fizera incidir taxas sobre a cachaça e outros artigos, e embora gozasse das vantagens de boa colocação, pois era arrendatário interessado no lucrativo negócio da travessia do Paraíba, cousa que obtivera mercê dos bons ofícios de honrado habitante do Rio de Janeiro, mostrava-se irritadiço e azedo, como um pedinte de empregos desesperançado”. (Mawe, 110)

## Referências bibliográficas

- ABREU, Capistrano J. *Capítulos de História Colonial & Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*, Brasília, Ed. UnB, 1982.
- ARAÚJO, J. S. A Pizarro e, e outros. *Tricentenário de Parati – Notícias Históricas*, 22, Rio de Janeiro, Publicações da diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1960.
- BURTON, Richard. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho*, Coleção O Brasil visto por estrangeiros, Capítulos: 2 e 3: pp.: 57- 76, Brasília, Ed. Senado Federal, 2001.
- “Código de Posturas da Vila de Estrela”, 1846.
- IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Ed. IBGE, volume 16 – Rio de Janeiro, pp.:281-284/ 358-360/ 361-366.
- FRÓES, Vânia. “Município de Estrela 1846-1892”, dissertação de mestrado apresentada à Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1974.
- GERSON, Brasil. *O ouro, o café e o Rio*, Rio de Janeiro, Livraria brasileira, 1970.
- GOMES, Cláudio. “Vicissitudes da primeira Estrada de ferro brasileira”, In: *Anuário do Museu Imperial*, volume XVI, 1955.
- GURGEL, Heitor e Edelweiss Campos do Amaral. *Paraty, caminho do ouro*, Rio de Janeiro, Livraria São José ,1973.
- Inventário nacional de Bens Imóveis – Sítios Urbanos Tombados, Pesquisa Histórica – Paraty, IPHAN.
- IRIA, Alberto. “Sesmarias Fluminenses”, *Anais do I Congresso de História Fluminense – IHP*, Petrópolis, pp:101-184, 1963.
- LAMEGO, Alberto R.. *O homem e a Guanabara*, IBGE, Rio de Janeiro, 1964.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil – tomadas durante uma estada dez anos nesse país: de 1808-1818*, São Paulo, Livraria Martins, s/d.
- MAIA FORTE, José Mattoso. *Memória da fundação de Iguassú*, Typographia do Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 1933.
- MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil, Belo Horizonte, São Paulo, Itatiaia, EDUSP, 1978*.
- OLIVEIRA, Luís de. “Quatro Caminhos históricos que cruzam a região petropolitana”, In: *RIHGB*, 346, 1985.
- Paraty – Patrimônio da Humanidade, Processo de Tombamento, IPHAN, RJ.
- Paraty: Registro do Caminho do Ouro, 1998.
- PERES, Guilherme. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro*, Duque de Caxias, Gráfica Register, 1993.
- PONDÉ, Azevedo e Francisco Paula. “O porto da Estrela”, In: *RIHGB*, Vol. 293, pp.35-93, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, 1972.
- PIZARRO, Monsenhor. *Visitas Pastorais na Baixada Fluminense e feitas pelo Monsenhor*

- Pizarro no ano de 1794*, Nilópolis, Sec. Municipal de Cultura, 2000.
- PIZARRO de Araújo, José de Souza Azevedo. *Memórias do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, INL, Imprensa Nacional, Vol. 3, p.225 – Cap. III, 1943.
- RINO, Antônio. “Caminhos Fluminenses”, In: *Revista da Academia Fluminense de Letras*, RJ, Jornal do Commercio, vol.6, pp.:201-244, 1953.
- RUGENDAS. *Viagem Pitoresca através do Brasil*, São Paulo, Livraria Martins, 2ª edição, 110 gravuras, 1940. 1ª edição - 1835
- SANTOS, Márcio. *Estradas Reais – introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*, Belo Horizonte, Editora Estrada Real, 2001.
- SANTOS, Renato Peixoto dos. *Magé. A terra do Dedo de Deus*, 1957.
- SANTOS, Renato Peixoto dos. *Fábrica da Estrela: do Império aos nossos dias servindo ao Brasil*, Rio de Janeiro, S/editor, 1973.
- SILVA, Danúzio Gil Bernardino da (org.). *Os diário de Langsdorff*, volume I, Rio de Janeiro, Campinas, Editora Bóris N. Komissarov e outros, 1997.
- SILVA, Pedro Gomes da. *Capítulos da História de Paraíba do Sul – Notas e estudos de Arnaud Pierre*, Cia. Brasileira de Artes Gráficas, Rio de Janeiro, 1991.
- SILVA, Moacir. *Kilômetro Zero. Caminhos antigos, estradas moderna*, Rio de Janeiro, São Benedito, 1934.
- SOUZA, Ana Cristina. “Fábrica de Pólvora e Vila Inhomirim aspectos de dominação e resistência na paisagem em espaços domésticos. (século XIX)”. Dissertação de mestrado apresentada à área interdisciplinar de Arqueologia da Faculdade de Filosofia e Letras e Ciências Humanas da USP, São Paulo, 1998.
- SOUZA, Marlúcia Santos de. “Economia e Sociedade iguaçuana”, texto apresentado como trabalho final de disciplina no curso de mestrado da Universidade Federal Fluminense, 2000.
- Tombamento das igrejas de N. S. da Guia e de N. S. Nicolau, Inepac.
- TORRES, Rogério. “Duque de Caxias”, texto encadernado, sem data.
- “Vila de Iguazu: Iguazu Velha”, In: *Coleção Patrimônio Cultural*, Nova Iguazu, IHGNI/FENIG, 1980.
- WALSH, R.. *Notícias do Brasil (1828-1829)*, Belo Horizonte/São Paulo, Ed. Itatiaia/Edusp, 1985. 2v.

## Cronologia dos caminhos do ouro

Legenda:

Datas para o caminho velho

*Datas para o caminho novo e sua variante*

*Final do século XVI: Antônio Fonseca, morador de Salvador da Bahia, recebeu sesmarias na região da localidade da Estrela, antes habitada pelos timbiras, perdendo-a depois para Domingues Fernandes, que a vendeu ao sogro de João Botelho.*

*1565: A região da atual cidade de Magé foi ocupada por Simão Mota, que edificou sua moradia no morro da Piedade, próximo do qual, ainda hoje, existe o porto de mesmo nome. Posteriormente, Simão Mota transferiu-se para Magepe-Mirim, de onde se originou a atual cidade de Magé.*

*1591: com a morte de Cristóvão Monteiro, sesmeiro pioneiro das terras de Iguaçú, sua fazenda foi doada aos frades da Ordem de São Bento.*

*1611: início do cultivo de cana-de-açúcar, na fazenda de São Bento, em Iguaçú.*

*1612: construção da capela de N. Sra. de Pilar, pela invocação de Nossa Senhora das Neves. Sua construção e transferência para a nova matriz como sede da freguesia deu-se antes de 1696.*

*16 de agosto de 1630: Construção da capela dedicada a S. Roque, nome do povoado fundado por João Pimenta de Carvalho.*

*4 de outubro de 1630: Data da doação de sesmaria, onde se localizaria a vila de N. Sra. dos Remédios, por Maria Jácome de Melo.*

*1637: criação da freguesia de Nossa Senhora do Pilar de Iguassú.*

*1640: Ano da ocupação definitiva do povoado de São Roque, região atual de Paraty.*

*c. 1643: Surgimento da povoação de Nossa Senhora de Pacobaíba, próxima a Magé, reconhecida como freguesia em 1755.*

*1645: Construída a capela de Nossa Senhora das Candeias, nas terras da fazenda de São Bento, que no século seguinte recebe a denominação de Nossa Senhora do Rosário de Iguaçú.*

*1646: No então povoado de São Roque, construção da igreja Matriz de N. Sra. dos Remédios na área doada por Maria Jácome de Melo.*

*1650: Simão Botelho levantou no outeiro sobranceiro ao porto, uma capela dedicada à Nossa Senhora da Estrela.*

*1652: Mudança do povoado de São Roque para a área doada por Maria Jácome de Melo, entre os rios Pequerê-açu e Patitiba, e fundação da igreja Matriz*

*1660: Data de emancipação da Vila de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty em relação à vila dos Santos Reis Magos, atual Angra dos Reis, com a construção do*

pelourinho por ordens do capitão-mor Domingos Gonçalves de Abreu e do capitão-mor Jorge Fernandes da Fonseca.

*1666-1671: A região de Estrela continua a ser povoada em virtude de sucessivas doações de sesmarias, concedidas pelos capitães gerais, governadores do Rio de Janeiro.*

1667: Aceitação da Vila de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty por carta-régia solicitada pelo governador da capitania do Rio de Janeiro Martim Corrêa Vasquez. Data da confirmação da ereção em vila de Paraty pelo rei Afonso VI.

1668: Primeiros reparos na Igreja da Matriz de N. S. dos Remédios, em Paraty

*1677: Igreja de Nossa Senhora da Piedade, em Inhomirim, foi erigida em Matriz.*

1679: Interrupção das obras da igreja da Matriz em Paraty.

1681: Retomadas as obras da Matriz de N. S. dos Remédios em Paraty

*1683: Estabelecimento da paróquia de N. S. da Guia da Pacobaíba, também dedicada a Santa Margarida.*

*1696: Criação da freguesia de Magé.*

*1699: em terras do alferes José Dias de Araújo, em Iguaçu, construção de uma capela dedicada a Nossa Senhora da Piedade.*

1703: Em Paraty, construção do forte Defensor Perpétuo, na região da Vila Velha; o governador do Rio de Janeiro, Álvaro da Silveira de Albuquerque, escreve ao rei sobre a possibilidade de se fazer uma trincheira para impedir a passagem para as minas sem licença e o descaminho do ouro; Carta-régia autorizando a criação da Casa de Registro de ouro em Paraty.

1704: Fundação do Registro de Ouro de Paraty e nomeação de Manoel de Proença para a casa de registro da vila de Paraty

1709: São retomadas as obras da igreja da Matriz de N. Sra. dos Remédios.

*1704: O caminho Novo de Garcia Paes, partindo do porto do Pilar, em Iguaçu, foi entregue ao trânsito.*

*1709: Reedificação da igreja de N. Sra. Nicolau, construída há mais de 90 anos por Nicolau Baldim.*

*1710: Criação da paróquia de Nossa Senhora da Piedade, em Iguaçu.*

1710: Requerimento dos homens de negócios do Rio de Janeiro ao governador para que o caminho velho da vila de Paraty, então proibido, fosse reaberto. O pedido foi deferido.

1712: Conclusão da segunda igreja da Matriz de N. Sra. dos Remédios, em Paraty.

1715: Carta-régia que cria uma casa de registro e cobrança do quinto na vila de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty.

1717: Passagem do Conde de Assumar, futuro governador da capitania de São Paulo e Minas, pela vila de Paraty.

1720: Separação das capitanias de São Paulo e Minas Gerais, incorporando a vila de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty sob a jurisdição da primeira.

*1721: Bernardo Soares de Proença recebe a doação da sesmaria na região atual de Petrópolis.*

1722: Soares de Proença abre uma variante do caminho novo.

1722: Em Paraty, construção da igreja de Santa Rita, chamada originariamente por Menino Deus, Sta. Rita e Sta. Quitéria pelos homens pardos e libertos do distrito.

1725: Bernardo Soares de Proença conclui a obra da variante do caminho novo, que vinha de Paty de Alferes até a Serra dos órgãos e dali ao Porto da Estrela. (SILVA, 1934). Segundo Guilherme Peres (1993), a variante de Proença foi concluída em 1724.

1725: Consulta do Conselho Ultramarino intitulada “Prejuízo que resulta aos moradores de Paraty de pertencerem a jurisdição de São Paulo”. O documento demonstra que a reclamação feita em 9 de outubro de 1724 foi acatada pelo Conselho, que recomendou a volta de Paraty a jurisdição do Rio de Janeiro, o que foi feito por carta-régia em 1726. (IHGB)

1726: Construção do cais da vila de Paraty.

1743: Construção da igreja de Nossa Senhora do Rosário no sítio Taquara, Pilar.

1747: Conclusão da construção da igreja Matriz de Magé.

1750: Início das obras da igreja de N. Sra. do Rosário, em Paraty.

1765: Construção da igreja Nossa Senhora Rita de Cássia, construída em Xerém, financiada por Francisco Gomes Ribeiro.

1766: conclusão das obras do novo templo da igreja Nossa Senhora do Pilar.

1767: Publicada a “Planta em que se mostram todas as guardas e registros que há na capitania do Rio de Janeiro no ano de 1767”. Em Paraty, são assinalados os registros do Boqueirão do Inferno e o marco da Boa Vista do Campo.

1787: São iniciadas as obras para a nova igreja da Matriz, ratificando o período de ascensão econômica d vila ao longo do século XVIII.

1789: instalação da vila de Magé.

1800: Construção da igreja de Nossa Senhora das Dores, em Paraty.

1801: Instalação do Registro do caminho novo – Casa de Registro Matias Barbosa.

1802-1809: construção da calçada de Pedra, que se iniciava em Inhomirim e terminava no início de Raiz da Serra.

1804: A Casa-grande da fazenda Cardoaria é vendida e se torna sede da Fábrica de Pólvora, transferida da Lagoa Rodrigues de Freitas, no Rio de Janeiro.

1807: descrição do comerciante inglês John Mawe, que percorreu o Caminho Novo, destacando o Porto da Estrela, o rios Paraíba e Paraibuna e seus respectivos Registros.

1809: D. João VI visita a província fluminense, passando por Estrela.

1810: D. João VI hospeda-se na Fazenda da Cardoaria.

1813: a vila de Paraty recebe o título de condado.

1816: O sargento-mor Manuel Joaquim de Oliveira Malta vende a fazenda da Mandioca para o barão Jorge Langsdorff.

1817-21: Johaan Emanuel Pohl descreve a região próxima ao rio Paraíba, na divisa com a província de Minas Gerais. Cita ε Fazenda Samambaia; os engenhos da Cebola, do Secretário e do Governo; as localidades de Boa Vista, da Pampulha. Destaca Registro de Matias Barbosa.

1818: decreto com a rubrica d'El – Rei passado por Tomás Antônio Vila Nova de Portugal, ordenando que fossem os impostos coletados para as obras da Serra da Estrela e as de Minas, implicados para a despesa da construção das pontes nas passagens do rio Paraíba e Paraibuna.

1819: Monsenhor Pizarro afirma que, entre os principais portos do continente, os mais importantes eram os da Estrela e do Inhomirim.

1822: O príncipe D. Pedro faz sua primeira visita à Província do Rio, aportando em Estrela.

1822: Fundação da Santa Casa de Misericórdia, em Paraty

1822-23: Construção do paiol da Fábrica de Pólvora no morro dos Amorins, no Colundú.

1824: Construção dos armazéns da Fábrica de Pólvora.

1825: D. Pedro I passa mais uma vez por Estrela, mandando, nessa ocasião, melhorar a estada até a fazenda do Córrego Seco, em Petrópolis.

1826: A fazenda da Mandioca do Barão Langsdorff é desapropriada pela quantia de 18: 248\$320, devido à transferência da Fábrica de Pólvora.

1829: com destino à fazenda de Padre Correia, D. Pedro I e D. Amélia passam por Estrela e resolvem adquirir aquele trato de terra, comprando a fazenda do Córrego Seco, hoje cidade de Petrópolis, do sargento-mor José Vieira Afonso.

1833: Iguaçu é elevada à categoria de vila. No centro da vila, perto do porto dos passageiros, estavam os edifícios da Câmara e Cadeira, fórum, armazéns e casas comerciais.

1835: Extinção da vila de Iguaçu e divisão de suas terras entre Vassouras e Magé.

1836: Decreto que restabelece para Iguaçu a condição de Vila, porém sem a freguesia de Inhomirim, que pertencia à Estrela.

1836-41: O viajante George Gardner descreve Magé, as Serras da Estrala e dos Órgãos, a Fazenda Padre Correia e o arraial de Córrego Seco.

1840: a Lei Provincial n.º 143 autorizou o presidente da província a mandar a construir a estrada do porto da Estrela a Paraibuna, projetada pelo engenheiro José Frederico Koeler.

1842: Os moradores de Paraty desejavam abrir vendas de aguardente e de secos e molhados, mas ainda não possuíam autorização.

1843: Castelnau, visitando o porto da Estrela, em sua viagem a Minas, descreve-o assim: “Possui 50 casas, mal construídas e de mal aspecto; mas há no lugar extraordinária atividade, devido aos comboios de tropas que nele aportam provenientes de todas as partes do interior...”

1843: Fundação de Petrópolis.

1844: Elevação de Paraty à categoria de cidade.

1846: Instalação da câmara municipal da vila de Estrela.

1847: Estrela é elevada à vila.

1847: a recém criada Câmara da Estrela propunha reparos de todas as igrejas-matrizes do município e também das capelas. Além disso, propôs a elevação da capela a curato e a fundação de um cemitério.

1851: Em Paraty, Construção do Chafariz de mármore localizado na praça Presidente Pedreira.

1852: *Irineu Evangelista de Sousa, recebe a concessão, dada pela província, para a construção de uma linha de estrada de ferro no município de Estrela. A estrada de ferro, partia do pequeno porto de Mauá, na freguesia de N. Sra. De Pacobaíba.*

1854: *Inaugurada a estrada ferro de Mauá.*

1855: *Epidemis de cólera em Estrela.*

1855:  *fusão das duas Companhias de Navegação a vapor: Niterói e Inhomirim.*

1856: *Mauá inaugura o segundo trecho da estrada de ferro, atingindo a Raiz da Serra; Petrópolis já tinha mais de 6.000 habitantes e mais de 1.000 prédios, além de uma comércio agitado com mais de 63 casas de negócio.*

1857: *Desmembramento da povoação de Petrópolis da vila de Estrela; Magé foi elevada à categoria de vila.*

1861: *A igreja Matriz de N. S. da Piedade ruiu depois de século e meio de existência.*

1870: *Conclusão das obras da Matriz de N. S. da Piedade de Inhomirim.*

1891: *Dr. Francisco Portela, governador do estado do Rio de Janeiro, autorizou a transferência da sede do município da vila de Estrela para a povoação de Raiz da Serra.*

1892: *Extinção do município de Estrela, que passou a fazer parte do 6.º distrito de Magé.*

1897: *Frei Diogo Freitas leva, em procissão, a imagem da Virgem e dos Santos da igreja de Nossa Senhora da Estrela dos Mares para a igreja da Raiz da Serra.*

## *Os caminhos do café no Vale do Paraíba Fluminense*

---

Isabel de Souza Lima Junqueira

### **O Vale do Paraíba fluminense antes do café**

Antes da descoberta do ouro nas Minas Gerais, a região do conhecemos como Vale do Paraíba Fluminense foi habitada por tribos indígenas, tais como os Puris, os Xumentos e os Araris. O povoamento do vale pelos europeus e seus descendentes esteve, primeiramente, ligado à exploração das minas de ouro descobertas em Minas Gerais em meados do século XVII.

O pioneiro na exploração da região foi Garcia Rodrigues Paes, que lá se instalou em 1674 sendo encarregado, em 1698, pela coroa portuguesa de levar a cabo a construção de um novo caminho para as Minas Gerais, que ficou conhecido como “Caminho Novo”. Posteriormente, Inácio de Souza Werneck, o padre Manoel Gomes Leal e José Rodrigues da Cruz, que se tornaria dono da fazenda Ubá, dirigiram-se à região, que hoje constitui o município de Valença.

Por ordem do vice-rei do Brasil, D. Luiz de Vasconcelos, em 1789, os três deveriam iniciar o aldeamento e a catequese os índios que viviam à direita do rio Paraíba. Construíram, então, uma capela no principal aldeamento, Coroado, batizada de N. S. da Glória de Valença. As terras destinadas ao aldeamento dos indígenas, entretanto, foram invadidas por indivíduos que viviam nas proximidades dos aldeamentos. Os índios Puris e Araris foram transferidos para o atual distrito valenciano de Conservatória.

O “Caminho Novo”, quando da sua abertura tinha a finalidade de encurtar as distâncias até então percorridas no Caminho Velho. Sendo assim, seu trajeto iniciava-se na foz do Rio Iguaçu, na Baía de Guanabara; a seguir passava pela Fazenda Pau Grande (hoje Avelar) chegando a Encruzilhada do Campo.

Por conta do esforço para a abertura do caminho, Garcia Rodrigues Paes, que empregou nas obras muito do seu capital e de seus escravos, foi agraciado por D. João V, rei de Portugal, com quatro sesmarias, que se estendiam por terras do atual município de Paraíba do Sul. Do mesmo modo, receberam sesmarias do rei de Portugal Inácio de Souza Werneck, pelos trabalhos realizados com os índios.

Ainda no século XVIII, porém, a região do Vale do Paraíba Fluminense era habitada por tropeiros que se estabeleceram na região vindos da região das minas. Nas cercanias da trilha aberta na mata, havia ranchos construídos por estes tropeiros para que outros em viagem pernoitassem. Para sua subsistência, os proprietários dos ranchos passaram a plantar milho e açúcar, para o fabrico de açúcar grosso e de aguardente.

À medida que os tropeiros se tornavam mais numerosos, passaram a ocupar as áreas adjacentes aos rios Pilar, Inhomirim e Iguaçu por onde escoavam seus produtos. Caso

preferissem o caminho por terra, seguiam em direção ao que é hoje a Pavuna. Este trânsito intenso de tropeiros e o crescimento expressivo da população de ascendência européia foi o que ensejou a formação de vilas.

Ainda no que se refere aos caminhos, havia um que tinha considerável importância: o Caminho Novo do Tinguá, aberto por volta de 1750, que começava no Rio de Janeiro, de onde partia em direção ao engenho de Pedro Dias, local onde foi construída a capela de N. S. de Belém do Menino Deus, atual Japeri, e subia a serra do Tinguá ligando-se ao caminho de Garcia Rodrigues Paes na Fazenda do Pau Grande. Nas margens deste caminho, foi construída a capela que deu origem à freguesia da Sacra Família do Tinguá. Com o tempo foram abertos caminhos mais curtos.

Ao longo das três primeiras décadas do século XIX, devido à importância adquirida pela região, algumas freguesias mais destacadas foram elevadas à categoria de vila. A primeira a receber este título foi Resende em 1801. Em 1823, foi a vez de Valença e Paty do Alferes. Em 1833, a sede desta vila foi transferida para Vassouras. Tal fato se deu porque Vassouras estava se desenvolvendo mais rapidamente que Paty do Alferes devido ao fato de receber um grande contingente populacional.

No início do século XIX, foi construída também a Estrada do Comércio, finalizada em 1819 e reconstruída entre 1844 e 1847. Esta estrada partia do Iguaçu, subia a serra do Tinguá, o rio São Pedro, a Serra de Sant'Ana, o rio Sant'Ana, a Serra da Viúva, o córrego das Pedras Brancas, o serrote da Pirauhira, o ribeirão da Florência, terminando no Paraíba. Outra estrada importante era a da Polícia, que passava pela freguesia da Sacra Família e Vassouras chegando até Valença.<sup>46</sup> Vale dizer também que a construção ou melhoria das estradas ganhou novo ímpeto com a vinda da família real para o Brasil, pois D. João VI desejava fazer do Rio de Janeiro um grande centro exportador.

## **A chegada do café**

O café foi introduzido no Brasil por Francisco de Mello Palheta, que trouxe mudas da Guiana Francesa embora a saída da planta do país fosse proibida. O primeiro plantio se deu no estado do Pará, mas foi no sudeste que mais se desenvolveu. A cultura do café foi iniciada na capitania do Rio de Janeiro por João Alberto de Castello Branco em 1781<sup>47</sup>. Muito apreciado na Europa desde o final do século XVII, a cultura do café se encaminhou da cidade do Rio de Janeiro para o interior da Capitania, tomando duas direções: uma a leste pelo Caminho Novo, a outra a oeste na direção de Bananal, na província de São Paulo. Ao longo do século XIX, tornou-se a monocultura da região chegando ao ápice da produção entre as décadas de 1840 e 1850. Após este período, o solo, em processo acelerado de esgotamento, levou a uma lenta crise de produção. No início do século XX, o Vale do Paraíba Fluminense ainda produzia café, porém em menor

---

<sup>46</sup> Ver MACHADO, Humberto Fernandes. op. cit. p. 27.

<sup>47</sup> Ver no website Historianet([www.historianet.com.br](http://www.historianet.com.br)): a expansão do café no Brasil.

quantidade.

Monsenhor Pizarro deixou registrado, na década de 1790, que havia na região duas fábricas de açúcar e quatro de aguardente. A presença do café foi atestada por Saint-Hilaire em uma de suas viagens em 1816<sup>48</sup>. Até a primeira metade do século XIX, o Vale do Paraíba Fluminense era uma região produtora de mantimentos. Nele se plantava milho, feijão, arroz, cana-de-açúcar, mate e café, que já na década de 1820 se sobressaía na região. Entre 1840 e 1850, o café encontrou seu auge se tornando a monocultura da região. Neste momento, o Vale do Paraíba torna-se o maior produtor mundial de café. A partir de 1860, há uma queda da produção cafeeira na parte fluminense do Vale, que começa a sentir os efeitos do esgotamento do solo. Deste momento em diante gradativamente, o café foi substituído pela pecuária.

Na década de 1820, o café já começava a ser plantado em larga escala na região. Por esta época, dois fluxos migratórios importantes se dirigiram para lá: habitantes das Minas Gerais, principalmente comerciantes de mantimentos de minas para a Corte e portugueses de diferentes regiões do reino – ambos os grupos receberam terras na região com o intuito de plantar café<sup>49</sup> dinamizou a cultura de outros mantimentos, e da pecuária. De Minas Gerais vieram homens que, com o declínio da exploração de ouro, decidiram se dedicar ao cultivo do café e tornaram-se grandes fazendeiros, como os irmãos Joaquim e José de Souza Breves – donos de 20 fazendas e aproximadamente 6.000 escravos – que ficaram conhecidos como “os reis do café”. Entre suas fazendas destacaram-se: S. Joaquim da Grama, Bela Aliança, S. Sebastião, Alto dos Negros, Laje e Glória<sup>50</sup>.

Também originários de Minas Gerais, estabeleceram-se em Valença Estevão Ribeiro de Resende, natural de Rio das Mortes, dono da famosa fazenda de Coroas, em Rio das Flores; Domingos Custódio Guimarães (visconde do Rio Preto e o Marquês de Baependi), seus descendentes tornaram-se grandes fazendeiros donos das fazendas de Santa Mônica, Sant’Ana e um sítio denominado Papagaio; Visconde de Rio Bonito e seus descendentes, donos de várias fazendas como Floresta, Santana, Aliança, Monte Alegre, S. Pedro e outras<sup>51</sup>; mais antigas eram famílias que se estabeleceram no Vale do Paraíba fluminense ainda no século XVIII, que por meio de casamentos formaram redes de compadrio.

Contudo, além dos grandes proprietários, outros grupos sociais são importantes para compreender como se deram as disputas pelas terras e os movimentos de resistência no Vale do Paraíba Fluminense. Estes grupos sociais são os sitiante ou posseiros e os escravos. Em geral, as pesquisas sobre esta região levam em consideração apenas a relação entre senhores e estes últimos, esquecendo da figura do sitiante ou posseiro. Célia Maria Loureiro Muniz analisa justamente a relação entre este

---

<sup>48</sup> ver MAIA FORTE, José Mattoso. Ibid, p. 54-55. Outro viajante importante de ser considerado era Charles Ribeyrolles.

<sup>49</sup> MUNIZ, Célia Maria Loureiro. Os donos da terra estudo sobre a estrutura fundiária do Vale do Paraíba Fluminense, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 1979, cap.3 p. 22.

<sup>50</sup> MUNIZ, Célia Maria Loureiro opus cit, p. 22.

<sup>51</sup> MUNIZ, Célia Maria Loureiro opus cit., p.23.

grupo intermediário e os grandes fazendeiros e procura elucidar as questões sobre as disputas pela terra.<sup>52</sup> No que diz respeito à relação entre senhores e escravos um trabalho importante é o de Stanley Stein, *Grandeza e decadência no Vale do Paraíba fluminense*.

Até a década de 1840, aproximadamente, o Vale do Paraíba Fluminense não se caracterizava pela opulência que seria conhecida na segunda metade do século XIX. As condições de vida dos habitantes da região e as atividades econômicas foram descritas por vários viajantes, em obras importantes para a reconstituição das relações sociais naquele período. Podemos citar entre os viajantes: Auguste de Saint-Hilaire, Spix e Martius, John Mawe, John Luccock, Emílio A. Zalluar, João Emanuel Pohl, Charles de Ribeyrolles<sup>53</sup>. Apenas para dar um exemplo, Auguste de Saint Hilaire descreve sua visita à Fazenda Pau Grande referindo-se às máquinas utilizadas:

*“distilaria, caldeiras, moenda... que gira movimentada pela água. Em outra construção há um pilão para quebrar o milho, um moinho para fazer fubá e um ralo para farinha de mandioca, fora um engenho de serra; e é a água que põe em movimento todas essas máquinas. Vê-se pelo que deixamos dito que a habitação de Pau Grande deve ter grande importância” As fazendas que produziam o açúcar, dedicavam-se também à fabricação de aguardente. Porém as pequenas fazendas com recursos menores, somente fabricavam aguardente porque essa produção exigia menos mão de obra. “A fazenda de José Francisco possui um engenho de açúcar, mas não se utiliza aí o caldo senão para o fabrico de aguardente o que tem lugar entre todos os proprietários de poucos recursos, porque essa fabricação exige menos braços e trabalho do que a do açúcar”<sup>54</sup>.*

As pessoas que vinham de Minas Gerais e acabavam por se instalar no Vale, no início, plantavam milho e criavam gado. O dinheiro arrecadado, com o passar do tempo, era investido na plantação de café. Ao se estabelecerem como proprietários de terras, começaram a recorrer a processos judiciais-com o intuito de expulsar os sitiantes de suas terras e expandir o cultivo.<sup>55</sup>

Os pequenos proprietários, por sua vez, possuíam, em média, 1 a 15 escravos e produziam café em pequena escala, além de milho, feijão.<sup>56</sup> Também criavam animais como frangos e porcos, que tinham as suas carnes vendidas nas vendas situadas no próprio sítio.<sup>57</sup>

---

<sup>52</sup> MUNIZ, Célia Maria Loureiro *Os donos da terra estudo sobre a estrutura fundiária do Vale do Paraíba Fluminense*, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 1979.

<sup>53</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*; LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*; MAWE, John. *Viagens ao Interior do Brasil principalmente aos Distritos do Ouro e dos Diamantes*; WALSH, R. *Notícias do Brasil - 1928/1929*; SPIX, Von J. B. e MARTIUS, Von F. P. *Viagem pelo Brasil - 1817/1820*; POHL, João Emmanuel. *Viagem no Interior do Brasil*; ZALUAR, A Emílio. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*; RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*.

<sup>54</sup> SAINT-HILAIRE – opus cit., 1937, p. 37.

<sup>55</sup> MUNIZ, Célia Maria Loureiro, opus cit., p. 26-27.

<sup>56</sup> São a estes pequenos proprietários pobres e suas relações com seus escravos que Hebe Castro analisa em *Das cores do silêncio os significados da liberdade no Sudeste escravista*, sua tese de doutoramento defendida na Universidade Federal Fluminense em 1993.

<sup>57</sup> MUNIZ, Célia (p. 47), baseada no inventário de Antônio Osório de Oliveira de 1838, descreve um “rancho na Estrada da Polícia, coberto de sapê e uma morada coberta de telhas, na estrada, com 4 portas e 3 janelas, que

Havia ainda outra maneira de comercializar os produtos: através de feiras nas cidades do Vale do Paraíba Fluminense. Em 1º de março de 1829, por exemplo, foi inaugurada a feira livre da cidade de Valença. Vassouras, por sua vez, não possuía feiras livres e os agricultores se dirigiam à cidade para lá vender seus produtos e comprar o que necessitassem.<sup>58</sup>

A partir da segunda metade do século XIX, entretanto, as terras do Vale do Paraíba Fluminense já estavam todas ocupadas. A hostilidade da relação entre posseiros e grandes proprietários de terras dá agora lugar ao compadrio. Em troca do empréstimo, o pequeno proprietário hipotecava suas terras e escravos.<sup>59</sup> Como na maior parte das vezes o pequeno proprietário não conseguia saldar as dívidas, seus bens eram transferidos para o devedor. Foi assim que o visconde do Rio Bonito, o comendador Joaquim José de Souza Breves, o barão do Campo Belo, o barão de Pirai, a família Leite Ribeiro e outros grandes proprietários aumentaram consideravelmente as suas propriedades.<sup>60</sup>

Já no que diz respeito a relação entre senhores e escravos, percebe-se ao longo do século, que se intensificava uma cultura de resistência entre os escravos da grande lavoura. A resistência e a insubordinação já vinham de longo tempo. Um caso exemplar é o do quilombo de Manoel Congo, em Paty do Alferes. Sua origem estava ligada a revolta dos escravos do capitão-mor Manoel Francisco Xavier, rico proprietário de terras da região, ocorrida em 1838.

A repercussão da revolta foi imediata. Escravos de outras fazendas da região começaram a fugir para se juntarem a Manoel Congo. Os grandes senhores de escravos da região, o próprio Manoel Francisco Xavier, Francisco Peixoto de Lacerda Werneck, o futuro Barão de Paty do Alferes, derrotaram o quilombo. O governo imperial, em dezembro do mesmo ano enviou o Duque de Caixias. Manoel Congo sobreviveu à tomada do quilombo, sendo julgado e condenado à morte por enforcamento.<sup>61</sup>

Negros que recebiam alforria de seus senhores exerciam atividade de mascate mediante autorização de um juiz de paz ou um juiz criminal, pois estes eram vistos como incitadores de revoltas entre os escravos.<sup>62</sup> Dentre os mascates haviam também portugueses, que não tendo acesso à propriedade viviam do comércio de porta em porta, de fazenda em fazenda, vendendo tecidos e outros artigos femininos para as esposas e filhas de fazendeiros. Alguns portugueses também praticavam o ofício de pedreiro e marceneiro. Aqueles que conseguiam juntar dinheiro na atividade abriam vendas nas cidades. Não era raro encontrar casos de comerciantes que, após enriquecimento, fechavam os estabelecimentos e voltavam a Portugal, o que levou ao surgimento de uma lusofobia entre os habitantes da região. Sobretudo a partir das primeiras décadas do Oitocentos, a região assistiu a melhoria de sua infra-estrutura, principalmente no que se

---

serve para negócio." Esse rancho pertencia ao sítio do Monjolo que o mantinha para pouso de tropas que passavam por aquela estrada e uma venda para comercialização de seus produtos.

<sup>58</sup> MUNIZ, Célia, opus cit. p. 47.

<sup>59</sup> MUNIZ, Célia, opus cit. p. 49.

<sup>60</sup> MUNIZ, Célia, opus cit. p. 49-50.

<sup>61</sup> SCISINIO, Alaôr Eduardo, *Escravidão e a saga de Manoel Congo*. Rio de Janeiro, Edições Achimé, 1988.

<sup>62</sup> STEIN, Stanley. *Grandeza e decadência no Vale do Paraíba fluminense*, p. 48-50 e 107.

refere às transformações das suas vias de comunicação. Estas eram vitais, pois, através delas o café era escoado. Os principais caminhos percorridos pelo café eram as estradas da Polícia, do Comércio e Presidente Pedreira.

A estrada do Comércio foi construída aproximadamente em 1819, pela Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação do Estado do Brasil e Domínios Ultramarinos. O engenheiro responsável pela obra foi Conrado Jacob Niemeyer. Com início na Planície do Iguaçu (atual Iguaçu Velho), passava por Santa Ana das Palmeiras e, pela serra do Tinguá, seguindo o rio Santa Ana na direção de Ubá chegando às terras à margem do rio Paraíba. O caminho tinha ao todo, dez léguas. Daí dividia-se: um braço rumava rio abaixo, passava pela fazenda de Ubá, até encontrar o Caminho Novo e da Estrela; o outro braço cruzava o rio, cuja travessia era feita por meio de balsa. Nesse ponto foi instalado um registro de mercadoria, que deu origem à localidade de Comércio de onde a estrada seguia para a Aldeia de N. S. da Glória de Valença, (atual cidade de Valença), até atingir a Vila de Nosso Senhor dos Passos do Presídio de Rio Preto, na província de Minas Gerais.

Ao longo do século XIX, surgiram várias derivações dessa estrada, a maioria delas construídas dentro do município de Valença e Vassouras. Observe-se que grande parte dessas estradas ainda existem em uso sendo importante ressaltar que sua construção beneficiou, sobretudo, as principais fazendas do barão de Ubá, que foi um dos mais importantes membros da Junta de Comércio e também o articulador da construção da estrada.<sup>63</sup>

A estrada da Polícia, por seu turno, construída em 1820 pelo intendente de Polícia do Rio de Janeiro, Paulo Fernandes Vianna, tencionava ser uma via de ligação entre o Estado do Rio de Janeiro e o sul de Minas Gerais, passando pela região do Vale do Paraíba. Começando na vila de Iguaçu, “subia a Serra do Mar, entre as estradas do Comércio e de Terra Firme, cruzando-se com esta última próxima de Sacra Família da cidade de Vassouras, prosseguia até o rio Paraíba, atravessava o rio com o qual encontrava-se a fazenda Santa Mônica, dos marqueses de Baependy. Esta propriedade foi muito beneficiada com a construção da estrada, que daí tomava a direção da Aldeia de Valença e pouco mais adiante atingir a Vila do Presídio de Rio Preto, de onde seguia para rio do Peixe ”.<sup>64</sup>

A estrada Presidente Pedreira, havia sido cogitada pela primeira vez em 1840. Porém, sua construção só pode ser efetivada na década de 1850. Idealizada por José Clemente Pereira, presidente da província do Rio de Janeiro, a estrada devia cortar sua propriedade chamada fazenda das Cruzes (em Vassouras), provavelmente para escoar a sua produção de café. Conforme descrevem os pesquisadores Adriano Novais e Leila Alegrio a “estrada iniciava-se em Pavuna, passava por Belém (hoje Japeri), Macacos (hoje Paracambi) e subia a serra margeando o rio dos Macacos, até atingir Rodeio (atual Paulo de Frontin). Desse ponto a estrada tomava a direção de Santa Cruz dos Mendes e

---

<sup>63</sup> Ver ALEGRIO, Leila Vilela e NOVAIS, Adriano. História e arte das Fazendas de Café - Vale do Paraíba Fluminense mimeo, (em fase final de produção), opus cit. p. 5.

<sup>64</sup> ALEGRIO, Leila Vilela e NOVAIS, Adriano, *ibid.*, p. 5

daí seguia até as margens do rio Paraíba do Sul, em Ypiranga. Atravessando o rio, a estrada tomava a direção de Ipiabas, passando pelas terras do Barão do Rio Bonito, até atingir Conservatória do Rio Bonito, e prosseguia rumo à província de Minas, passando antes por Santa Isabel do Rio Preto”.<sup>65</sup>

Para a predominância do café no Vale do Paraíba Fluminense, foi fundamental uma conjuntura externa de valorização do produto junto à boa adaptação da planta ao solo. Assim, naquela época, a região havia se transformado numa monocultura, quando as terras virgens das fazendas estavam terminando e passando a importar gêneros que antes produzia. Nesse processo de transformação, o governo desempenhou um importante papel incentivando cada vez mais sua produção através da construção de estradas de ferro que ligavam a capital ao interior. Esses novos caminhos que se abriam para o café tiveram um impacto decisivo na vida econômica da região, sobretudo, para o pequeno proprietário que à beira delas vendia seus produtos. Se este antes da construção destas vias podia vender os seus produtos, agora veria o comércio decair com a diminuição do trânsito de tropeiros.<sup>66</sup>

## Cultivo e processamento

Com a expansão econômica que o Vale experimentava, a monocultura do café foi arrasando com as matas nativas. Por conta do desejo dos fazendeiros e barões do café de conseguirem cada vez mais lucros, pouca atenção era dada ao solo. O café exigia muito das terras em que era cultivado, estimando-se em vinte anos o período de vida útil de um cafezal. No momento da safra, os barões do café davam mais valor à quantidade colhida do que à qualidade dos grãos.

O processo de beneficiamento do café contava com uma série de etapas. Após a colheita, os grãos eram postos para secar no terreiro da fazenda. Uma vez secos, eram descascados e moídos no pilão que, no início era manual, mas depois foi aperfeiçoado para ser movido a vapor. Após este processo, era ensacado e transportado para o Rio de Janeiro, onde se vendia aos comissários de café - intermediários entre os barões do café e os compradores estrangeiros do produto. Com o dinheiro, eram comprados, ainda na Corte, produtos de primeira necessidade nas fazendas, como tecidos, móveis, objetos de luxo e alimentos, dentre eles sal, carne seca e bacalhau<sup>67</sup>.

O trabalho realizado numa fazenda de café era baseado na mão-de-obra escrava, dividido da seguinte maneira: havia os escravos domésticos, aqueles que trabalhavam no eito (ou seja, na colheita), os que trabalhavam na manutenção das estradas e os que iam para a Corte vender o café colhido com um representante do senhor à frente<sup>68</sup>.

Como em todo o império do Brasil, a sociedade do Vale do Paraíba fluminense

<sup>65</sup> ALEGRIO, Leila Vilela e NOVAIS, Adriano, *ibid.* p. 5-6

<sup>66</sup> MUNIZ, Célia Maria Loureiro, *opus cit.* p. 48.

<sup>67</sup> STEIN, Stanley, *opus cit.* p. 97-99.

<sup>68</sup> STEIN, Stanley, *opus cit.* p. 185

caracterizava-se pelo patriarcalismo, que se assentava, por sua vez, na mão-de-obra escrava e no seu domínio por senhores proprietários de terras. Por conta disso, havia uma grande dependência da economia brasileira com relação ao tráfico internacional de escravos. Na década de 1840, a região mais afetada por esta dependência era justamente o Sudeste cafeeiro.

## **O novo contexto sócio - econômico**

### **2ª metade do século XIX**

Entre 1840 e 1880, o Brasil se tornou um país totalmente dependente do preço do café no mercado internacional. Tal conjuntura se agravou a partir de 1850, com a abolição do tráfico pelo governo imperial.

No ano de 1845, a Inglaterra aprovou o Bill Aberdeen. A partir deste ano, o governo britânico passou a apreender qualquer navio negreiro que navegasse pelo Atlântico e a processar seus tripulantes. Intensificou-se entre a classe dirigente um movimento para abolir o tráfico interatlântico no Brasil.

Alguns fazendeiros se dedicavam ao tráfico de escravos como Manoel de Aguiar Vallim. Tratava-se de um rico proprietário da cidade de Bananal, Vale do Paraíba Paulista, membro do Partido Conservador e delegado de polícia de sua cidade que foi acusado em 1854, juntamente com o comendador Joaquim José de Souza Breves, maior produtor de café do Vale do Paraíba Fluminense, de ter sido o responsável pelo desembarque ilegal de negros vindos do Quilimane e de Moçambique, no porto de Angra dos Reis onde o comendador Joaquim José de Souza Breves possuía terras.<sup>69</sup>

Além disso, como aponta Brasil Gerson, as autoridades locais eram, muitas vezes, coniventes com os traficantes de negros e os fazendeiros, que dependiam dos braços escravos para os seus cafezais. Vários pontos serviam para o desembarque clandestino de africanos nas praias fluminenses: Macaé, Cabo Frio, Mangaratiba, Angra e Marambaia, por exemplo.<sup>70</sup>

Por conta da crise política que se iniciou em 1850, com a abolição do tráfico negreiro no Brasil e com a Lei de Terras, houve um aumento do tráfico interno de escravos. Segundo Hebe Castro, a grande maioria dos escravos envolvidos neste tráfico interno pertencia a pequenos proprietários, que os vendiam para a grande lavoura do sudeste. Houve assim, após 1850, mesmo com a proibição do tráfico, uma concentração da mão-de-obra no sudeste<sup>71</sup>. Um senhor era visto como um bom senhor se cumprisse com certas obrigações perante seus escravos como, dar comida, dar roupas, além de

---

<sup>69</sup> Ver Martha Abreu opus. cit. pp. 165 – 197. Este caso envolveu vários atores sociais, desde autoridades da corte, empenhadas na apuração do caso, até amigos próximos e simpatizantes de Manoel de Aguiar Vallim, que saíram em sua defesa. Ao fim das investigações, as acusações contra o rico proprietário de Bananal foram retiradas.

<sup>70</sup> GERSON, Brasil, opus cit., P 87.

<sup>71</sup> Com base nos processos analisados, Hebe Castro cita algumas dessas obrigações. Das cores do Silêncio o significado da liberdade no Sudeste escravista. Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 1993. cap. VI, VII e VIII.

liberá-los do trabalho aos domingos e nos dias santos<sup>72</sup>. Uma vez vendido, o escravo tinha a expectativa de que este tipo de relação fosse mantido com o novo senhor. Se isso não acontecesse, recorriam a fugas e crimes.

A partir de 1850, houve uma explosão dos preços do escravo, o que levou os fazendeiros a intensificarem e especializarem o trabalho dos cativos. Estes, que antigamente trabalhavam apenas na plantação, colheita e beneficiamento do café (excluindo-se aqui os escravos domésticos), começaram a ser divididos para exercerem outras tarefas. Grupos de escravos foram desviados, por exemplo, para trabalhar na construção de estradas que barateariam o transporte do café, pois iniciavam-se os esforços para a construção das estradas de ferro. Tal fato foi um fator de intensificação do uso da mão-de-obra escrava. A procura de áreas virgens e férteis na região fez aumentar o preço da terra que, entre 1870 e 1883, duplicou. Além disso, a interiorização do café encarecia os custos de transporte. Por fim, as terras do Vale do Paraíba Fluminense já estavam esgotadas em 1864, época em que se intensificou o plantio em São Paulo.

Os barões do café, contudo, não se importavam com novas técnicas para não esgotar tanto o solo, pois era muito caro mudar a maneira de plantar café. Normalmente, a forma de tratar a terra era baseada no costume, em técnicas rudimentares passadas de pai para filho<sup>73</sup>. Neste contexto, o caso do barão de Paty do Alferes, Francisco Peixoto de Lacerda Werneck (1795-1861) se sobressai. Com a finalidade de instruir seu filho mais velho, Luis Peixoto de Lacerda Werneck, quanto a uma administração eficiente de uma fazenda, o barão escreveu as *Memórias sobre a fundação de uma fazenda na Província do Rio de Janeiro*. A autoridade de maior importância em Paty do Alferes na primeira metade do século XIX apresentava, então, conselhos desde a melhor forma de construir uma casa de vivenda até as peculiaridades de cada lavoura, como o chá, o milho, o mate, o feijão, o arroz, a cana-de-açúcar e o próprio café<sup>74</sup>.

As famílias de Francisco Peixoto de Lacerda Werneck e de sua esposa, Maria Izabel de Avelar, possuíam poder econômico e administrativo na região, com propriedades direcionadas para a produção de açúcar e alimentos desde o final do Setecentos. À fortuna herdada, o barão de Paty do Alferes somou terras compradas e diversos pousos ao longo da Estrada do Comércio, testemunhando a transformação do Vale do Paraíba numa monocultura de café sustentada pelo trabalho escravo<sup>75</sup>.

Em uma conjuntura bem diversa, viveu seu filho Luís, que vivenciou o início da crise da lavoura cafeeira e seu neto, André Peixoto de Lacerda Werneck, que presenciou o fim da escravidão e a adaptação da economia brasileira à adoção da mão-de-obra imigrante.<sup>76</sup>

Por conta da crise que se iniciou no vale do Paraíba fluminense na década de

---

<sup>72</sup> CASTO, Hebe, opus cit., p. 179.

<sup>73</sup>Ver Stanley Stein, p. 63.

<sup>74</sup> Francisco Peixoto de Lacerda Werneck. *Memórias sobre a fundação de uma fazenda na Província do Rio de Janeiro*, Brasília, Senado Federal, 1985.

<sup>75</sup> Ver verbete Francisco Peixoto de Lacerda Werneck in: Ronaldo Vainfas (org.) *Dicionário do Brasil Imperial (1822-1889)*, Rio de Janeiro, Objetiva, 2002.

<sup>76</sup> SILVA, Eduardo. *Barões e Escravidão*, Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1984.

1860, os barões do café, passaram a investir em atividades capitalistas e a pedir cada vez mais financiamento ao Banco do Brasil para suas lavouras. Como garantia dos empréstimos hipotecavam as suas terras. Esta prática se tornou tão corriqueira, que, entre 1870 e 1880, muitos barões do café estavam com suas fazendas hipotecadas. Um exemplo desta situação é o da Fazenda do Secretário, no município de Vassouras, do barão de Campo Belo. Essa propriedade foi hipotecada ao Banco do Brasil em 1877. A dívida deveria ser saldada em quatorze anos, entretanto, foi renovada pela viúva e seu filho, em 1905, incluindo-se nessa situação as seguintes fazendas: Secretário, Retiro, S. Pascoal, Santa Rita, São Pedro, Sta. Isabel pelo valor de 120.000\$000. Não podendo saldar as dívidas, as propriedades foram à leilão, sendo arrematadas pelo Banco do Brasil em 1908.<sup>77</sup>

Entre as atividades capitalistas que os barões do café começaram a praticar, estão o investimento em sociedades anônimas e em atividades usurárias, empréstimos a juros e hipotecas, além dos pedidos de empréstimos ao Banco do Brasil que permitiam aos Barões do café continuar investindo na produção cafeeira, apesar da fragilidade do solo. Famílias importantes da região como os Teixeira Leite, de Vassouras, e os Gonçalves Martins de Resende, praticavam estas atividades. O investimento em sociedades anônimas foi feito com o intuito de contribuir para a construção das estradas de ferro, que se multiplicaram na segunda metade do século XIX. Estas foram construídas no Vale do Paraíba com capital nacional, porém com mão-de-obra especializada estrangeira como por exemplo, engenheiros ingleses. O capital privado britânico apenas vendeu as matérias primas e os produtos industrializados, trilhos e vagões.

Estes investimentos tornaram possível a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, a partir do mesmo ano de 1850 pois, os grandes proprietários do Vale do Paraíba Fluminense eram também parte significativa da classe governante. Note-se que na mesma época começou a construção da Estrada Presidente Pedreira. A Estrada de Ferro D. Pedro II, teve o seu primeiro trecho (da Corte à freguesia de Belém, atual Japeri) inaugurado em 1858 em virtude do "Movimento de Vassouras", que tinha à frente a família Teixeira Leite, a qual pleiteava a construção de uma linha férrea que atendesse aquela região, uma vez que abrigava as maiores fazendas de café do Império.

Com relação ao trecho entre as estações de Bifurcação e Rodeio, a estrada de ferro subiu pela Serra dos Macacos e vários túneis precisaram ser construídos. Em 1864, a estrada alcançou Barra do Piraí no Vale do Paraíba. Este trecho foi entregue ao tráfego em 12 de julho de 1863 e sua inauguração contou com a presença do Imperador D. Pedro II e toda a família Imperial. O trecho entre as estações de Bifurcação e Rodeio alcançou Barra do Piraí em 1864.

Por conta dos investimentos privados, em 1863, a estrada chegou ao interior do estado, com a inauguração da Estação de Barra do Piraí. Em 1864, a estrada já atingia

---

<sup>77</sup>MAIA FORTE, José Mattoso – *Notícia Histórica... A Fazenda do Secretário* – op. cit., p. 50/51. apud Célia MUNIZ, Maria Loureiro, opus cit. p 60.

Vassouras e Valença. Foi inaugurada neste ano a Estrada de Ferro Vassourense com apenas 6,6 quilômetros de extensão, ligando a estação intitulada Vassouras à Barão de Vassouras na Estrada de Ferro Dom Pedro II. A ligação entre Valença e a Estrada de Ferro Dom Pedro II, foi concluída em 1866, com incentivos do Estado. As obras ligaram Valença à Estação do Desengano<sup>78</sup> (Juparanã). Para a chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II ao Vale do Paraíba Fluminense, travou-se na região uma intensa briga política pela primazia do investimento. Os Teixeira Leite, e os Faro, liderados por José Pereira de Faro, o barão do Rio Bonito, de Valença, mediam esforços para liderar o empreendimento e fazer as suas cidades serem pioneiras na chegada da estrada de ferro.

Na época, saíram vitoriosos os membros da família Faro, apesar de todo o poder econômico dos Teixeira Leite. Os irmãos Faro, em fins de 1853 e início de 1854, tinham interesses em promover o desenvolvimento econômico de Barra do Piraí, que na época não era nem mesmo um curato. O favorecimento do projeto do Barão do Rio Preto se deu porque o imperador D. Pedro II contratou uma equipe de engenheiros ingleses para estudar a geografia do Vale e decidir qual o melhor trajeto para uma estrada de ferro. Os engenheiros decidiram-se pela região da Serra dos Macacos. A estrada foi entregue ao tráfego de passageiros, em 7 de agosto de 1864, o trecho entre Rodeio e Barra do Piraí. O comboio especial da inauguração foi conduzido pela Locomotiva Baronesa às estações de Mendes, Santana e Barra do Piraí.

Com todo o investimento para a abertura da ferrovia, o caminho seguido pelo café produzido no Vale do Paraíba passou a ser o da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Os fazendeiros escoavam a produção pela Estrada de Ferro D. Pedro II, por que era toda construída sobre trilhos, o que tornava o transporte mais barato.

A ferrovia, e a introdução da máquina de beneficiamento, na década de 1870, contribuíram para a sobrevivência da atividade cafeeira ao reduzirem os custos de produção. No entanto, o Vale do Paraíba Fluminense começava a perder a liderança econômica para o Vale do Paraíba Paulista, para onde a lavoura cafeeira começou a se expandir com intensidade a partir da década de 1860. Certamente, contribuiu para isso a degradação do solo, que geralmente começava a ocorrer após cerca de vinte anos de cultivo.

Na segunda metade do século XIX, outras estradas foram construídas, sendo a Estrada de Ferro Norte (ou Estrada de Ferro. São Paulo-Rio), ramal da D. Pedro II a mais importante. Saindo de São Paulo, esta estrada encontrou a Estrada de Ferro D. Pedro II, em Barra do Piraí, em 1877. Em 1881, foi inaugurada a Estrada de Ferro Santa Izabel do Rio Preto, depois denominada Rede Sul Mineira (atual Rede Mineira de Viação)<sup>79</sup>. A Rede Mineira de Viação ligava o povoado de São Benedito de Barra do Piraí ao Triângulo Mineiro.

Esta estrada foi responsável pelo desenvolvimento de Barra do Piraí. Quando a

---

<sup>78</sup> RABELLO, Andréa Fernandes, op. cit. cap. 2.

<sup>79</sup> MUNIZ, Célia e ROTHE, Bia. Pequeno cidadão: conhecendo Barra do Piraí: para o ensino fundamental, Rio de Janeiro, Diadorim, 1997.

freguesia de São Benedito de Barra do Piraí foi fundada, em 1885, estava dividida em três municípios Piraí, Vassouras e Valença. Com a Proclamação da República, Barra do Piraí tornou-se município em 10 de março de 1890. Com a chegada da estrada de ferro, a freguesia de São Benedito de Barra do Piraí se desenvolveu chegando a se tornar o centro comercial do Vale do Paraíba. Foram construídos vários armazéns que recebiam o café de várias cidades. Dali o café era levado para o Rio de Janeiro.

Por conta da influência das idéias abolicionistas que se faziam presentes por todo o mundo ocidental, a situação dos fazendeiros fluminenses se tornava cada vez mais insustentável. Por mais agarrados que fossem a seus ideais conservadores, sua pressão anti-abolicionista não foi suficiente para resistir à conjuntura econômica, política e social do fim do século XIX. A Lei Áurea, de 1888, pôs fim a escravidão no Brasil, o último sustentáculo do escravismo nas Américas. O Vale do Paraíba Fluminense perdia a sua importância como pólo econômico e a opulência do baronato do café, que continuou sendo cultivado pela mão-de-obra migrante, que foi atraída para o Brasil antes mesmo do fim da escravidão, trabalhando nas fazendas sob outro regime: o colonato. O colono-parceiro deveria cuidar das capinas anuais, realizar a colheita do produto e em contra partida recebiam o direito de plantar culturas na fazenda, recebendo uma parte em dinheiro, conforme contrato com o fazendeiro<sup>80</sup>.

Políticas oficiais de valorização do café, no início do século XX, permitiram a sobrevivência da cafeicultura fluminense produzindo, no entanto, “menos da metade de que produzira no último quartel do século XIX”.<sup>81</sup> O café, até a década de 1930 continuou sendo o primeiro produto da pauta de exportação brasileira, entretanto o Vale do Paraíba Fluminense perdeu sua posição de grande produtor para o Vale do Paraíba Paulista.

Com a diminuição da produção cafeeira, a região passou a diversificar a sua atividade econômica. Além do café, os fazendeiros fluminenses do Vale começaram a se dedicar à pecuária de corte e leiteira. A pecuária só foi possível porque o esgotamento do solo permitiu o plantio de um único tipo de capim. Entretanto, o uso predatório dos recursos naturais não foi interrompido. E, à pecuária somou-se o desmatamento das encostas para a produção de carvão. Da opulência da atividade cafeeira do século XIX, preservaram-se como marco cultural na paisagem do Vale do Paraíba, a arquitetura de seus casarões.

---

<sup>80</sup> FRAGOSO, João. Sistemas agrários do Paraíba do Sul (1850-1920) um estudo das relações não capitalistas de produção. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1983. p. 125.

<sup>81</sup> CANO, Wilson, Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras (1850-1930). in Estudos Econômicos p.295.

## Referências bibliográficas

- CANO, Wilson. Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras (1850-1930). In Estudos Econômicos 15 (2): 291-306.
- CASTRO, Hebe Maria Mattos de e Schnoor, Eduardo(orgs). Resgate uma janela para os oitocentos, Rio de Janeiro, Topbooks, 1994.
- \_\_\_\_\_. Das cores do Silêncio os significados da liberdade no Sudeste escravista-Brasil séc. XIX. Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, 1993.
- Enciclopédia dos Municípios brasileiros do IBGE.
- FORTE, José Mattoso Maia. Memória da fundação de Vassouras(do início do povoamento à criação da Vila). Rio de Janeiro, [s.n], Officina O Globo, 1933.
- GERSON, Brasil. O ouro, o café e o Rio. Rio de Janeiro, Livraria Brasileira, 1970.
- GREENHALGH, H. Faria Braga, De Vassouras: História, Fatos, Gente, Rio de Janeiro, Ultra-set Editora, 1978.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Editora da Universidade de São Paulo, Livraria Itatiaia Editora Ltda., 1975;
- MACHADO, Humberto Fernandes. Escravos, senhores e café: a crise da cafeicultura no Vale do Paraíba Fluminense, Niterói, Editora Cromos, 1993.
- MAWE, John. *Viagens ao Interior do Brasil principalmente aos Distritos do Ouro e dos Diamantes*, RJ, Ed. Zelio Valverde, 1944;
- MUNIZ, Célia Maria Loureiro. Os donos da terra estudo sobre a estrutura fundiária do Vale do Paraíba Fluminense, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 1979.
- MUNIZ, Célia e ROTHE, Bia. Pequeno cidadão: conhecendo Barra do Piraí: para o ensino fundamental, Rio de Janeiro, Diadorim, 1997.
- RABELLO, Andréa. Os caminhos do café na Província do Rio de Janeiro. Ferrovias e café na 2ª metade do século XIX. Dissertação de Mestrado, UFF, 1996.
- RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*, 2 volumes, Biblioteca História Brasileira, Ed. Martins. MEC e INL. Brasília, 1976.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, Tomo 1º, Série 5ª, Braziliana, vol. 126, Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1938, p. 68
- SCISINIO, Alaôr Eduardo. Escravidão e a saga de Manoel Congo, Rio de Janeiro, Edições Achimé, 1988
- SILVA, Eduardo. Barões e Escravidão, Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1984.
- SPIX, Von J. B. e MARTIUS, Von F. P. *Viagem pelo Brasil – 1817/1820*. Ed. Melhoramentos, 2 vol. 2ª ed.; POHL, João Emmanuel. *Viagem no Interior do Brasil*, 2 vol. Coleção de obras raras. Trad. Do Instituto Nacional do Livro. RJ, 1951;
- SPIX, Von J. B. e MARTIUS, Von F. P. *Viagem pelo Brasil – 1817/1820*. Ed. Melhoramentos, 2 vol. 2ª ed.; POHL, João Emmanuel. *Viagem no Interior do Brasil*, 2 vol. Coleção de obras raras. Trad. Do Instituto Nacional do Livro. RJ, 1951;
- STEIN, Stanley. Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba Fluminense com referência especial ao município de Vassouras, São Paulo, Editora Brasiliense, 1961.
- WALSH, Ver. R. *Notices of Brazil in 1928/1929*, em 2 volumes, London, Frederick Westley and A H. Davis, 1830;
- ZALUAR, A Emílio. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*. Edições Cultura, São Paulo, 1943;

## **Cronologia dos caminhos do café**

1628 - Concessão das primeiras sesmarias a “homens de posse e riqueza”, que instalam engenhos de açúcar na região do Vale do Paraíba.

1704 - Abertura do Caminho Novo do Ouro, por Garcia Rodrigues Paes, que transpunha a Serra do Mar e, através de Pati do Alferes, Paraíba do Sul e Paraibuna, chegava a Minas Gerais.

1724 - Abertura da variante do Caminho Novo, o Caminho de Proença.

1715 - Instalação de ranchos na Serra do Tinguá, pelos tropeiros que utilizavam o Caminho Novo, dando início ao povoamento das terras que, mais tarde, pertenceriam ao município de Engenheiro Paulo de Frontin, antigo arraial Soledade de Rodeio. Posteriormente, passa a ser conhecido por Rodeio.

1725/ 1778 - É construído o “Caminho Novo da Piedade”, com a finalidade de controlar o fluxo das riquezas minerais que circulam na região e melhorar o sistema de comunicação entre as capitanias de São Paulo e Rio de Janeiro.

1730 - Plantio das primeiras mudas de café no Pará, vindas das Antilhas.

1739 - Realizada a 1ª missa da freguesia de N. Sra. da Conceição do Alferes, cuja capela foi construída em terra da Roça do Alferes.

1756 - Criação da freguesia de Paraíba do Sul.

1757- Elevação da freguesia de N.S. da Conceição de Campo Alegre à categoria de Vila.

1761 - Antonio Pinto de Miranda recebe a sesmaria à margem direita do rio Piraí.

1765 - Francisco Pernes Lisboa recebe a sesmaria à margem esquerda do rio Piraí e direita do rio Paraíba do Sul que, juntamente com as terras de Antonio Pinto de Miranda, iniciam a colonização da região de Barra do Piraí.

1772 - Erguida a Capela de Santana do Piraí, em sesmaria de João da Silva Sepeda.

1780 - Introdução do café na vila de N.S. da Conceição de Campo Alegre pelo padre Antonio Couto da Fonseca.

1789 - Ordenado pelo Vice-Rei D. Luís de Vasconcelos e Souza que se iniciasse a catequese dos índios no Vale do Paraíba. Desta missão sendo encarregados o padre Manoel Gomes Leal e Inácio de Souza Werneck, nas terras que hoje formam Marquês de Valença.

1801 - A vila de N.S. da Conceição de Campo Alegre recebe o nome de Resende pelo Alvará de 29 de setembro, em homenagem ao Conde de Resende, 5º Vice-Rei do Brasil.

1803 - Realização da 1ª missa no povoado de Valença, na capela erguida em terras de índios coroados; doação de terras à margem do Caminho da Polícia para a construção da capela de N. S. da Conceição.

1807 - Criação da freguesia de Valença.

1810/ 1820 - Os tropeiros introduzem as primeiras mudas de café no Vale do Paraíba, subindo o curso médio do Rio Paraíba, em direção a Minas Gerais e, em seguida, rumo ao oeste paulista.

1811 - Concessão do predado de freguesia curada ao povoado de Santana do Piraí.

1813 - Início da abertura da Estrada do Comércio, em Valença.

1817 - Criação da freguesia de Piraí, sob o nome de Santana do Piraí; inauguração da Estrada do Comércio.

1818 - Elevação da aldeia de Itaguaí à categoria de vila.

1820 - Abertura da Estrada da Polícia, em Valença; fundação da Vila de Pati do Alferes, por D. João VI.

1823 - A freguesia de Valença é elevada à categoria de vila, com territórios desmembrados dos termos da cidade do Rio de Janeiro e das antigas vilas de São João do Príncipe (depois São João Marcos) e Resende.

1826 - Desta data em diante começaram a surgir diversos núcleos de povoamento nas terras da vila de Valença, destacando-se entre eles os que mais tarde adquiriram títulos de freguesia: Santo Antonio do Rio Bonito, Santa Izabel do Rio Preto, Nossa Senhora da Piedade de Ipiabas, Desengano, entre outras.

1832 - Decreto cria a vila de Barra Mansa, até então povoado de Pati do Alferes.

1833 - Foi criada, por decreto, a vila de Vassouras.

1835 - Concessão de privilégios para construção de estradas de ferro por particulares.

1837 - A freguesia de Santana do Piraí recebe autonomia, sendo elevada à categoria de vila, ligada à freguesia de São João Marcos.

1838 - O curato dos Mendes é erigido em distrito de paz.

1840 - Extinção do curato de Mendes, atendendo ao que representou a Câmara na vila de Piraí, e em seu lugar, criado um distrito de paz no curato dos Tomazes.

1848 - A vila de Resende é elevada à categoria de cidade.

1851 - Estabelecimento do curato de Santa Tereza (atual Rio das Flores), no território que outrora formava o 2º distrito de paz da freguesia de Nossa Senhora da Glória da vila de Valença.

1853 - O Comendador Gonçalves Morais manda construir ponte de madeira sobre o rio Piraí e, próximo dela, o Hotel Piraí, cujo proprietário era Francisco Ilhéus.

1854 - José Pereira de Faro, Barão do Rio Bonito, e seu irmão José Pereira da Silva, constroem as primeiras casas do povoado de Barra do Piraí.

1855 - Criação da freguesia de Santa Cruz dos Mendes, pertencente ao povoado de Barra do Piraí; criação da freguesia de Santa Tereza, subordinada à jurisdição da vila de Valença.

1856 - A freguesia de Santa Cruz dos Mendes passa a pertencer ao município de Vassouras.

1857 - As vilas de Valença e Barra Mansa adquirem foro de cidade.

1864 - Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Estrada de Ferro Central do Brasil; entregue a linha provisória que fazia o trecho entre Rodeio (atual Eng. Paulo de Frontin) e Barra do Piraí.

1868 - Barra do Piraí recebe a categoria de distrito.

1870 - Elevação da vila de Paraíba do Sul à cidade.

1872 - O povoado de Sacra Família é elevado à categoria de distrito da vila de Vassouras.

1874 - A vila de Santana do Pirai recebe foro de cidade; criação da comarca de Barra Mansa.

1879 - Criação da Estrada de Ferro Piraiense, ligando o povoado de Barra do Pirai à sede do município.

1885 - o povoado de Barra do Pirai foi reconhecido como freguesia, levando o nome de Freguesia de São Benedito de Barra do Pirai.

1889 - Instala-se em Mendes a Companhia de Papel Itacolomi.

1890 - A freguesia de Barra do Pirai é elevada à categoria de cidade, incorporando Pirai. O povoado de Barreiros (atual Miguel Pereira) passa a ter o nome de Estiva. A vila de Santa Tereza se emancipa da tutela de Valença.

1892 - Restauração do município de Pirai composto pelos distritos de Pirai, Monumento, Arrozal, Pinheiral e Santanésia.

1901 - Extinção temporária da comarca de Barra Mansa.

1903 - Passa a funcionar a Estações Ferroviárias de Miguel Pereira, Conrado Niemeyer, Governador Portela e Barão de Javari.

1912 - A eletricidade chega a Mendes levada pela Companhia Industrial de eletricidade.

1917 - A firma Brazilian Meat Co. se instala em Mendes.

1929 - Elevação da vila de Santa Tereza à categoria de cidade.

1943 - Criação do distrito de Miguel Pereira; o município de Santa Tereza recebe o nome de Rio das Flores, composto pelos distritos de Rio das Flores, Manuel Duarte, Taboas e Abarracamento.

1946 - O distrito de Rodeio passa a ser chamado de Engenheiro Paulo de Frontin.

1952 - O distrito de Mendes é elevado à categoria de município.

1955 - É criado o município de Miguel Pereira, constituído pelos distritos de Miguel Pereira e Governador Portela.

1963 - O distrito de Engenheiro Paulo de Frontin é elevado à categoria de município, composto pelo distrito-sede e pelo distrito da Sacra Família do Tinguá.

1987 - Criação do município de Pati do Alferes, tendo como distritos Pati do Alferes e Avelar.

1988 - O distrito de Conrado é anexado ao município de Miguel Pereira.

### O início da ocupação

Na província do Rio de Janeiro, uma das regiões que mais se destacou no cultivo de açúcar, sobretudo a partir do século XIX, foi o norte-fluminense, principalmente os atuais municípios de Campos, Macaé, Quissamã e São João da Barra. A presença de suntuosos solares, fazendas e usinas remontam a um passado açucareiro próspero, com ricos barões e senhores de engenho. Por outro lado, as senzalas, quilombos, sindicatos agrícolas e festas religiosas, cada um a seu tempo, também fazem parte deste passado<sup>82</sup>.

O plantio de açúcar foi introduzido no Brasil no século XVI, com o início da colonização portuguesa. A experiência de Portugal na produção do açúcar em outros territórios coloniais e os contatos comerciais deste país, que permitiam a colocação deste produto no mercado europeu, consistiram em importantes fatores para a introdução desta cultura na nova colônia. Além disso, o Brasil possuía terras em abundância, possibilitando o cultivo do açúcar em larga escala<sup>83</sup>.

A consolidação de uma economia açucareira no Brasil foi de vital importância para sua colonização, contribuindo para a ocupação territorial pelos colonos e para a sua integração no chamado Sistema Colonial<sup>84</sup>.

A Coroa Portuguesa, visando efetivar o povoamento da colônia, adotou, inicialmente, o sistema das capitanias hereditárias, dividindo o território em quinze faixas. Desta forma, o primeiro núcleo de colonização português na região atualmente conhecida como Norte Fluminense remonta ao século XVI e foi realizado por Pero de Góis. Este, em 1534, recebeu a Capitania de São Tomé<sup>85</sup> em donataria, conforme o Alvará de 10 de março de 1534 e a Carta de Doação de 28 de janeiro de 1536, ambos assinados pelo monarca D. João III.

---

<sup>82</sup> Segundo João Rua, a cultura dominante, com a valorização dos “barões do açúcar” e de seus bens, prevalece no imaginário político-espacial da região, principalmente no município de Quissamã. Cf; RUA, João (coord.). *Quissamã: em busca de novos caminhos*. Rio de Janeiro, UERJ/Departamento de Geografia, 2000.

<sup>83</sup> FERLINI, Vera Lucia Amaral. *A civilização do açúcar (séc. XVI a XVII)*. São Paulo, Brasiliense, 1984.

<sup>84</sup> A exportação de açúcar possibilitava o enriquecimento não só dos senhores de engenho locais, mas, sobretudo, do Reino e comerciantes portugueses. Além disso, a aguardente consistia em importante “moeda” de troca para a comercialização de escravos africanos, possibilitando uma articulação entre as colônias do Império Português. Cf; ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O Trato dos Videntes; formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

<sup>85</sup> A Capitania de São Tomé foi assim denominada devido ao Cabo localizado em sua costa. Segundo Julio Feydit, este Cabo foi batizado de cabo de São Tomé em dezembro de 1501, em memória do Apóstolo São Thomé. Cf; FEYDIT, Julio. *Subsídios para a História dos Campos dos Goitacases*. Rio de Janeiro, ed.esquilo, 1979, p. 29.

Pero de Góis, dispondo de pouquíssimos recursos, conseguiu fundar, em 1538, uma pequena povoação às margens do rio Itabapoana. Nesta povoação, denominada Vila da Rainha, implantou o primeiro engenho de açúcar da região, através de mudas de cana trazidas da Capitania de São Vicente.

Em 1542, o donatário viajou para Portugal em busca de novos recursos, deixando Jorge Martins como responsável pela administração da vila, que acabou por ser abandonada pelos colonos e destruída pelos índios goitacás. Depois de sua volta, Pero de Góis realizou nova tentativa de colonização, abandonando o empreendimento em 1546.

No início do século XVII, Gil de Góis, filho de Pero de Góis e sucessor da capitania – agora conhecida como Paraíba do Sul –, construiu um novo povoamento, denominado Vila de Santa Catarina das Mós, às margens do Rio Itapemirim, no atual estado do Espírito Santo. Após o envolvimento do donatário com a filha de um cacique da região, esta povoação também foi abandonada pelos colonos e destruída pelos indígenas<sup>86</sup>. Desta forma, em 1619, Gil de Góis renuncia a capitania em favor da Coroa.

O fracasso destas primeiras tentativas de colonização pode ser explicado pelos poucos recursos que detinham os donatários para tamanho empreendimento e pelo difícil acesso à Capitania de São Tomé (posteriormente, Paraíba do Sul), com seus terrenos alagadiços<sup>87</sup>. Desta forma, diferentemente dos relatos que responsabilizam unicamente à ferocidade dos índios goitacás para tal fracasso, o confronto com os indígenas deve ser entendido como apenas um dos fatores explicativos para a dificuldade de colonização da região<sup>88</sup>.

Em 1627, parte desta capitania foi doada, em forma de sesmarias, a sete homens – Miguel Aires Maldonado, Gonçalves Correia, Duarte Correia, Antônio Pinto, João de Castilho, Manuel Correia e Miguel Riscado – que ficaram conhecidos como os Sete Capitães. Estes receberam terras por terem prestado serviço à Coroa Portuguesa, lutando contra os franceses e índios inimigos. Ao tomarem posse das sesmarias em 1629, os Sete Capitães começaram a realizar expedições para conhecer a região. Em uma expedição realizada em 1632, por exemplo, foram nomeados diversos logradouros, como Quissamã<sup>89</sup>, Lagoa Feia e Carapebus.

Nem todos os Sete Capitães se estabeleceram na região já que alguns possuíam terras e fazendas na Guanabara e em Cabo Frio. A área foi ocupada, então, por arrendatários desses sesmeiros, como Gaspar de Souza Monteiro e o Capitão Thomé José de Barcellos Velha. A partir daí, foram construídos os primeiros currais da região, como o do Capitão João de Castilho, em terras doadas por Miguel Riscado.

---

<sup>86</sup> OSCAR, João. *Apontamentos para São João da Barra*. Teresópolis, Mini Gráfica ed., 1976.

<sup>87</sup> SILVA, Osório Peixoto. *Os momentos decisivos da História dos Campos dos Goitacazes*. Rio de Janeiro, Serviço de Comunicação Social da Petrobrás, 1984.

<sup>88</sup> Segundo Sheila de Castro Faria, a propagação desta visão dos índios goitacás como altamente agressivos está transcrita no livro de Alberto Lamego – *O Homem e o Brejo* – e de Pizzaro e Araújo – *Memórias Históricas da Província do Rio de Janeiro*. Cf; FÁRIA, Sheila de Castro. *Terra e Trabalho em Campos dos Goitacases (1850-1920)*. Niterói, UFF/Dissertação de Mestrado, 1986.

<sup>89</sup> O nome de Quissamã à região visitada foi dado, segundo relatos, porque os capitães avistaram, entre os índios, um negro. Este negro disse que era forro e que tinha vindo da Nação Quissamã. Cf; MATOSO, Gilberto Queiroz. *O município de Quissamã*. Quissamã, Prefeitura Municipal, 1993, p.8.

Em meados do século XVII, o governador da capitania do Rio de Janeiro – Salvador Correia de Sá e Benevides –, interessado nas terras da região, alegou que estas não haviam sido corretamente demarcadas. Com este argumento, Benevides ameaçou destituir as sesmarias, trazendo-as de volta ao domínio da Coroa. Os Sete Capitães, que deveriam prestar contas e responder às ordens do governador, procuraram resolver a situação através de um acordo com Benevides, feito em 1648, segundo o qual a área seria dividida em 12 quinhões: 4,5 para os capitães e seus herdeiros, 3 para o Salvador Correia de Sá e Benevides, 3 para padres da Companhia de Jesus, 1 para o capitão Pedro de Souza Pereira e 0,5 para frades do Mosteiro de São Bento. Com a nova divisão das terras, a pecuária se tornou a atividade econômica predominante na região até meados do século XVIII, embora já existisse pequena quantidade de engenhos e engenhocas de cana-de-açúcar.

A opção pela criação de gado em terras tão propícias ao cultivo da cana pode ser explicada, dentre outros fatores, pela presença de um mercado consumidor próximo – o recôncavo da Guanabara, repleto de engenhos necessitados de animais de serviço e de corte, bem como pela existência de ótimos pastos naturais. Além disso, desde a divisão do local em 12 quinhões, ocorreram constantes disputas entre os sesmeiros e os ocupantes de fato da região. Isto conferia uma instabilidade na ocupação da área, o que tornava mais atrativo a criação de gado, mais fácil de transportar em caso de expulsões.<sup>90</sup>

Os conflitos por terra aumentaram ainda mais a partir de 1674, quando Martin Correia de Sá (filho de Salvador Correia de Sá e Benevides e conhecido como visconde de Asseca) obteve a doação da Capitania da Paraíba do Sul. O visconde de Asseca passou a exigir pesados tributos sobre as terras ocupadas por posse e arrendamento, gerando protestos dos ocupantes, dos proprietários e das ordens religiosas. Em 1677, foram fundadas a Vila de São Salvador e São João da Praia, sob autoridade e supervisão dos Asseca. Começava, então, o que ficou conhecido na região e pela historiografia local<sup>91</sup> como a “tirania dos Asseca”, que durou quase cem anos.

Neste período, houve intensas disputas entre os donatários descendentes de Salvador Correia de Sá e os produtores locais enriquecidos. Tratava-se de um conflito entre os “coloniais” – que ocupavam efetivamente a região – e os representantes da administração metropolitana – que cobravam altos impostos por ter o domínio da área.<sup>92</sup> Cabe ressaltar, que os “coloniais” eram poderosos fazendeiros e gozavam de grande prestígio local.

---

<sup>90</sup> Ver Sheila de Castro Faria. *A colônia em movimento; fortunas e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998.

<sup>91</sup> LAMEGO, Alberto. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro, serviço gráfico do IBGE, 1945.

<sup>92</sup> Ver Sílvia Lara. *Campos da Violência*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.

Em 1713, a capitania voltou para o domínio da Coroa, devido a um conflito entre os Asseca e os beneditinos.<sup>93</sup> Em 1725, a área retornou para os primeiros, que confiscaram terras e fazendas. Cinco anos depois, houve um motim contra o visconde de Asseca, fazendo com que a região voltasse a pertencer à Coroa em 1733, o que se reverteu em 1739, quando os Asseca retomaram o poder na região.

Em 1748, eclodiu um levante armado contra os Asseca, liderado por uma mulher de 73 anos: Benta Pereira de Souza<sup>94</sup>. O levante, organizado em sua casa, acarretou na ocupação da região por tropas do reino. A capitania ficou sitiada até 1752, quando o rei de Portugal decidiu comprá-la, tendo a população arcado com parte da soma fixada<sup>95</sup>. É importante lembrar que desde o final do século XVII, com a Restauração Portuguesa, as capitanias vinham sendo tomadas pela Coroa através de compra, processo que foi praticamente finalizado na administração de Marques de Pombal.

Alberto Lamego aponta o levante como um conflito entre o “povo” e os “opressores ricos”, identificando produtores e/ou proprietários poderosos ao nível local com a “massa popular”.<sup>96</sup> No entanto, estudos mais recentes têm demonstrado que a população pobre pode até ter lutado contra os Asseca, mas os vitoriosos foram os grandes produtores locais que não pagariam mais impostos aos donatários, além de conquistarem mais poder na região a partir de então.<sup>97</sup> A própria Benta Pereira e seus filhos – os Manhães Barreto, também participantes do levante – eram grandes proprietários, com fazendas que se estendiam da Lagoa Feia às Serras de Uraraí<sup>98</sup>.

Portanto, o período caracterizado como domínio dos Assecas – final do século XVII a meados do século XVIII – tinha como atividade econômica e de ocupação primordial a pecuária. Entre as fazendas destinadas à criação de gado neste período, destacavam-se: a fazenda de José de Barcelos, no Furado; as fazendas de Martim Corrêa Vasqueanes, na Casa Grande, Frencheiras, Restinga, Trincheira, Laranjeiras, Jagaroaba e Sabos; as fazendas dos jesuítas em Santana e Colégio; dentre outras.

## Expansão da lavoura canavieira

O fim do domínio dos Asseca, em meados do século XVIII, ocorreu no momento em que a criação de gado como atividade econômica predominante foi sendo substituída pelo cultivo de cana-de-açúcar. Observa-se, assim, que a maior segurança no domínio

---

<sup>93</sup> Ao longo do século XVIII, ocorreu uma grande incorporação de terras por parte do Mosteiro de São Bento. Os beneditinos transferiram o uso das terras adquiridas a *foreiros*, que criavam gado e cultivavam cereais ou, em caso de lotes menores, plantavam para subsistência. Anualmente, os *foreiros* deveriam pagar o *foro* ou a *renda* ao Mosteiro. Dessa forma, a Ordem de São Bento, que ganhou apenas 0,5 quinhão da região na divisão de 1648, torna-se, no século XVIII, importante possuidora de terras na capitania da Paraíba do Sul. Cf; NEVES, Delma Pessanha. *Baixada Campista; memória social*. Rio de Janeiro, ed. damadá, s/d.

<sup>94</sup> De acordo com Silva Lara, este levante originou a seguinte legenda na região: “Aqui, até as mulheres lutam pelo direito”. LARA, Silva. *Op. Cit.*

<sup>95</sup> Apesar de perderem o domínio da região, os Assecas mantiveram suas terras e produções – a Casa dos Asseca -, sob forma de morgadio, até 1848, quando seus bens são vendidos. Cf; FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento; fortunas e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998.

<sup>96</sup> Lamego apud Sheila de Castro Faria, 1998

<sup>97</sup> FARIA, Sheila de Castro. *Op. Cit.*, 1998.

<sup>98</sup> SILVA, Osório Peixoto. *Op. Cit.*

da terra favoreceu o desenvolvimento de uma atividade agrícola.<sup>99</sup> Além disso, a decadência da produtividade do açúcar na região do recôncavo da Guanabara, face ao desgaste de suas terras, liberou investimentos para outros locais. Somando-se a isso, a dinamização da cidade do Rio de Janeiro – nova sede do governo geral – e o apogeu do ouro em Minas Gerais transformaram essas duas regiões em fortes mercados consumidores de açúcar, próximos a região do rio Paraíba do Sul. Outro fator que contribuiu para a expansão dos canaviais consistiu na expulsão da Companhia de Jesus da colônia, visto que os jesuítas ocupavam na região terras vastíssimas destinadas à criação de gado.

As vilas de São Salvador e São João do Macaé, onde atualmente se situam os municípios de Macaé, Campos e Quissamã, foram as que mais desenvolveram o cultivo de cana-de-açúcar.<sup>100</sup> O gado foi sendo deslocado para o norte da capitania, ocupando o atual município de São Fidélis, onde foi construída uma aldeia indígena. Já a vila de São João da Barra, antiga vila de São João da Praia e atual município de São João da Barra, manteve predominantemente a criação bovina até fins do século XVIII e início do século XIX, quando se dedicou com mais vigor à cana-de-açúcar.<sup>101</sup> Sua produção, no entanto, era inferior a de vila de São Salvador e de São João do Macaé. São João da Barra também ficou responsável pelo escoamento de boa parte do açúcar produzido na capitania ao menos até meados do século XIX.

A Vila de São Salvador foi a área mais próspera no cultivo de cana-de-açúcar, superando a vila de São João da Barra em termos econômicos e demográficos já em meados do século XVIII. Com a propagação dos canaviais, o número de comerciantes e negociantes – sobretudo portugueses – na área urbana da vila aumentou consideravelmente, dinamizando as atividades mercantis. Cabe lembrar que existia um estreito vínculo entre o mundo do comércio e o mundo agrário.<sup>102</sup> Este vínculo não consistia apenas no fato de o negociante trocar produtos com os fazendeiros, mas, sobretudo, nos financiamentos que os negociantes faziam à lavoura, quer através de empréstimos aos fazendeiros, quer através do próprio investimento do negociante em bens rurais. O interesse de muitos comerciantes em adquirir terras e dedicar-se ao seu cultivo pode ser explicado pelo desprestígio social conferido às atividades mercantis, mesmo sendo essas as mais lucrativas. Com isso, ocorreram constantemente, nesta região ao longo do século XVIII, casamentos entre a filha de um fazendeiro e um abastado comerciante. Ambos – o fazendeiro e o negociante – tinham interesse nessa relação, pois enquanto um buscava crédito para suas lavouras, o outro desejava o *status* social conferido a um senhor de engenho. Pesquisas recentes têm apontado para um verdadeiro “mercado matrimonial”<sup>103</sup>.

---

<sup>99</sup> Ver Sheila de Castro Faria. *Op. Cit.*, 1998.

<sup>100</sup> OSCAR, João de. *Escravidão e engenhos: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis*. Teresópolis, ed. achiamé, 1985

<sup>101</sup> *Idem*.

<sup>102</sup> Ver João Fragoso. *Homens de Grossa Aventura; acumulação e riqueza na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1992.

<sup>103</sup> Segundo Sheila de Castro Faria, na primeira metade do século XIX, quando a região vivia o “apogeu” da economia açucareira, o número de casamentos entre comerciantes e filhas de fazendeiros diminui bastante, com as famílias ricas fechando-se em torno de si próprias. Cf; FARIA, Sheila. *Op. Cit.*, 1998.

Com a intensificação da fabricação de açúcar e aguardente, o abastecimento de gêneros de primeira necessidade na região ficou comprometido, ocorrendo em 1793 uma grande escassez de alimentos. Isto porque a produção destes gêneros em São João da Barra não supria a crescente demanda, oriunda não só da dinamização da região como de toda a província do Rio de Janeiro. A superação desta escassez só foi superada por volta da segunda década do século XIX, quando os engenhos entraram na fase de mecanização e liberaram mão-de-obra para o cultivo de alimentos no período entre safras.

Cabe lembrar ainda que a produção açucareira na região destinava-se, primordialmente, para o mercado interno e baseava-se em pequenas e médias proporções<sup>104</sup>. No entanto, conforme ressalta Sheila de Castro Faria<sup>105</sup>, pequena produção não significa pequena propriedade. O que normalmente acontecia era que a grande propriedade dividia-se em pequenas terras alugadas, na qual se constituíam engenhos e engenhocas<sup>106</sup>.

Portanto, conclui-se que, de meados do século XVIII – com o fim do domínio dos Asseca – até o início do século XIX, multiplicaram-se os engenhos e engenhocas na região, muitos assentados em pequenos pedaços de terra<sup>107</sup>.

Com os caminhos do açúcar se expandindo, ocorreu um avanço da fronteira agrícola na região. Para isso, novas áreas deveriam ser desbravadas, o que acarretava em expulsão, extermínio ou catequese dos indígenas do norte-fluminense, que antes da colonização pelos portugueses, eram constituídos por diversos grupos, como os Guarus, os Goitacás, os Puris, Coroado e Coropó.

No que diz respeito à integração social do índio ao mundo dos brancos, as ordens religiosas desempenharam importante papel, cristianizando os gentios e, ao mesmo tempo, adaptando-os ao modo de vida do homem branco. Em geral, a catequese era realizada em um aldeamento construído pelos próprios colonizadores. A Coroa Portuguesa incentivava esses aldeamentos, pois, através deles, era possível não só a catequese dos índios – que poderiam servir de mão-de-obra para as lavouras –, como também a penetração dos colonizadores em terras até então inacessíveis.

A Aldeia de Santo Antônio de Guarulhos, situada na futura freguesia de mesmo nome, foi a primeira a surgir na região. Em 1659, missionários capuchinhos franceses iniciaram a catequese dos índios Guarus ali localizados. Em 1672, missionários italianos prosseguiram com este empreendimento. A partir de 1699, quando padres capuchinhos portugueses passaram a controlar a aldeia, a Aldeia de Santo Antônio de Guarulhos

---

<sup>104</sup> Desta forma, nota-se que a produção açucareira na Paraíba do Sul destoava dos modelos explicativos coloniais tradicionais, que tem como base a economia de *plantation* – grande propriedade monocultora voltada para o mercado externo. Sobre o questionamento dos modelos explicativos coloniais tradicionais ver FRAGOSO, João, *Op. Cit.*

<sup>105</sup> FARIA, Sheila de Castro. *Terra e Trabalho em Campos dos Goitacases*. Niterói, UFF/ Dissertação de Mestrado, 1986.

<sup>106</sup> Ainda de acordo com Sheila de Castro Faria, a própria geografia da região, como difícil escoamento da produção, impossibilitava grandes cultivos de açúcar. Cf; *Idem*.

<sup>107</sup> Segundo Osório Silva, em 1769, existiam apenas 55 engenhos de cana de açúcar na região de Campos. Em 1779, esse número sobe para 113 e em 1783 para 278. Já na virada do século XVIII para o XIX existiam 400 engenhos de cana em Campos dos Goytacazes. Cf; SILVA, Osório Peixoto. *Op. Cit.*, p. 47.

esvaziou-se, com a dispersão dos indígenas por terras ainda não colonizadas<sup>108</sup>. Entretanto, quando estas terras inexploradas tornaram-se interessante para os colonos, estes, mais uma vez, empreenderam a catequese dos gentios. Caso os nativos não aceitassem a catequese, sob o argumento de uma Guerra Justa, muitas vezes ocorria a escravização e, mesmo, morte dos indígenas.

Com a expansão da fronteira agrícola para os sertões da região, foram feitos novos aldeamentos, como a Aldeia de São Fidélis, em fins do século XVIII, e a Aldeia da Pedra, em 1808. A Aldeia de São Fidélis começou a ser construída por volta de 1781, por iniciativa dos freis capuchinhos Vítório de Cambiasa e Ângelo Maria de Lucca. Em 1782, foi construída uma capela na região, dinamizando o seu povoamento e, em 1799, os missionários, utilizando mão-de-obra indígena, edificaram um templo em favor de São Fidélis<sup>109</sup>.

A Aldeia da Pedra foi implantada por freis capuchinhos italianos e tinha como objetivo a cristianização dos índios Coropó, Coroado e Puris. Entretanto, devido ao caráter nômade deste último grupo, bem como à sua rivalidade com os Coroados, estes não permaneceram no aldeamento<sup>110</sup>. A Aldeia da Pedra<sup>111</sup>, situada no atual município de Itaocara<sup>112</sup>, foi extinta por volta de 1870, após ter promovido a integração (e subordinação) social dos indígenas ao mundo dos brancos e ter tornado acessível terras extremamente férteis que se encontravam inexploradas no início do século XIX. Quanto aos índios Puris, estes, sem maiores opções, acabaram por se integrar aos colonizadores, estabelecendo-se, ainda que em caráter não permanente, na Aldeia de Santo Antônio da Pádua, fundada em 1840.

Portanto, os aldeamentos construídos na região foram de vital importância para o processo de colonização, auxiliando na expansão da fronteira agrícola e na adaptação dos indígenas às relações sociais dos colonos. Sob a ótica dos gentios, entretanto, os aldeamentos acarretaram não só na expropriação de suas terras, como também de parte de sua cultura.

## **Transformações na produção: os engenhos a vapor**

O século XIX representa um período de profundas mudanças na região atualmente conhecida como Norte-Fluminense. Estas mudanças não se restringiram ao âmbito político-administrativo (com as vilas da região elevando-se e à categoria de cidade), mas também abrangeram aspectos relacionados à produção e à infraestrutura. Este processo acarretou em um grande desenvolvimento econômico à região, incorporando-lhe uma noção de modernidade.

<sup>108</sup> FARIA, Sheila de Castro. *Op. Cit.*, 1986.

<sup>109</sup> Cf; BARROS, Clara Emília Monteiro de. *Aldeamento de S. Fidelis*. Rio de Janeiro, Iphan, 1995.

<sup>110</sup> MAGHELLI, Luciana. *Aldeia da Pedra, estudo de um aldeamento indígena no Norte-Fluminense*. Rio de Janeiro, UFRJ/ Tese de Mestrado, 2000.

<sup>111</sup> A Aldeia da Pedra também era conhecida pelo seu nome religioso: Aldeia de São José de Leonissa.

<sup>112</sup> Luciana Maghelli ressalta que, apesar do termo Itaocara remeter a uma herança indígena, este pertencia a linguagem utilizada pelos Tupis, e não pelos Coropó, Coroado ou Puris, habitantes da região. MAGHELLI, Luciana. *Op. Cit*

Na primeira metade do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro sofreu significativas modificações. Em 1808, a Corte Portuguesa aí se estabeleceu e, a partir da Independência, a cidade tornou-se sede do governo Imperial. Todos esses acontecimentos acarretaram na dinamização da então capital do país, aumentando sua demanda por diversos produtos, dentre eles o açúcar.

Para suprir a crescente necessidade por este produto, os senhores de engenho norte fluminenses, contando com capital acumulado proveniente da próspera economia açucareira, aperfeiçoaram seus instrumentos de produção. As moendas de madeira, que estragavam rapidamente e desperdiçavam grande quantidade de caldo de cana, foram substituídas por moendas de ferro. O engenho movido à energia hidráulica ou animal passou a funcionar através da energia a vapor<sup>113</sup>.

Neste contexto, somente fazendeiros que dispusessem de recursos excedentes puderam mecanizar seus engenhos, o que eliminou pequenos e médios produtores. Desta forma, a partir de meados do século XIX, o número de engenhos diminuiu ao mesmo tempo em que aumentou a produção açucareira, sinalizando para uma concentração de terras e capital<sup>114</sup>.

Este período, que se estendeu até as últimas décadas do século XIX, caracterizou-se pelo apogeu da produção açucareira na região, que passou a gozar de prestígio político e social. Diversos senhores de engenho receberam títulos de nobreza, como o barão da Lagoa Dourada – dono de fazenda na freguesia de São Sebastião – e o primeiro visconde de Araruama – dono de fazendas e suntuosos solares na região de Quissamã.

Com o crescimento e aperfeiçoamento da produção açucareira, intensificou-se o desenvolvimento da infra-estrutura da região, com a construção de pontes, canais e estradas de ferro e a inauguração de telégrafos, bondes e luz elétrica. Além disso, houve um grande crescimento demográfico e um maior desenvolvimento de sua imprensa, surgindo inúmeros jornais locais. Em 1835, a vila de São Salvador foi elevada à condição de cidade, seguida pela vila de São João de Macaé em 1846, pela Vila de São João da Barra em 1850 e pela vila de São Fidélis em 1870.

As principais transformações na infra-estrutura ocorreram no setor de transportes e de vias de comunicação, visando melhorar o escoamento da crescente produção. Isto porque, devido às condições geográficas da região, com seus terrenos alagadiços, os caminhos percorridos pelo açúcar até porto do Rio de Janeiro eram extremamente problemáticos até meados do século XIX. Segundo Sheila de Castro Faria<sup>115</sup>, a produção era levada, com grande dificuldade, até o rio Paraíba do Sul. Contudo, o baixo nível de água da barra do rio Paraíba impedia a entrada de navios de grande porte. Dessa forma, a produção era transportada em pranchas e sumacas até o porto de São João da Barra,

---

<sup>113</sup> O Engenho de Barra Seca, situado em São João da Barra, foi o primeiro engenho de açúcar a vapor na região. Este engenho foi mecanizado em 1827. SILVA, Paulo Paranhos da. *São João da Barra: apogeu e crise do porto de açúcar do norte-fluminense*. Teresópolis, [s.n.], 2000.

<sup>114</sup> OSCAR, João. *Op. Cit.*

<sup>115</sup> FÁRIA, Sheila de Castro. *Op. Cit.*, 1986.

onde o açúcar era colocado em navios que seguiam para o porto de Macaé e, posteriormente, para o porto do Rio de Janeiro.

Foram feitas, então, obras para melhorar a navegabilidade do rio Paraíba do Sul. São João da Barra aperfeiçoou-se na construção naval, introduzindo a navegação a vapor na segunda metade do século XIX. Além disso, iniciou-se a construção do Canal Macaé-Campos em 1844, quando foi uma comissão composta pelo visconde de Araruama, José Carneiro da Silva e Bento Gonçalves da Silva foi criada para administrar a obra. O canal foi inaugurado em 1861, porém, devido à pequena profundidade de alguns de seus trechos, este só passou a funcionar regularmente a partir de 1872, quando foi realizada a primeira viagem comercial.<sup>116</sup>

Com a construção desta obra, o escoamento da produção açucareira melhorou consideravelmente. A partir de então, o açúcar produzido na baixada campista chegava, através do canal, ao porto de Imbetiba, em Macaé, para desembarcar no Rio de Janeiro. Neste contexto, o porto de Imbetiba ganhou grande importância, dinamizando a economia local.<sup>117</sup>

Em 1875, foi inaugurada a estrada de ferro Campos-Macaé, diminuindo bastante a navegação no canal. O porto de Imbetiba, porém, continuou com grande movimentação, tornando-se o sexto porto do Império com maior volume de exportações.<sup>118</sup>

Em 1888, foi construído o prolongamento da estrada de ferro Cantagalo, ligando Macaé a Rio Bonito. Como já existia a ligação férrea entre Rio Bonito e Niterói e entre Campos e Macaé, a região norte fluminense passou a usufruir de uma ligação relativamente rápida com a capital do Império. Isto acarretou na diminuição do movimento no porto de Imbetiba uma vez que a produção açucareira passou a ser transportada pela via férrea.

Em 1891, foi construída a estrada de ferro de Campos a São Fidélis e, em 1895, de Campos a São João da Barra. Além disso, em abril de 1875 havia sido inaugurada uma ponte municipal que ligava os dois lados do município de Campos. Cabe lembrar ainda que, em 1883, Campos beneficiou-se com a iluminação pública elétrica.

A dinamização da economia açucareira no norte-fluminense ao longo do século XIX acarretou também no crescimento do número de escravos na região. Segundo Silvia Lara, neste período mais da metade da população em Campos dos Goytacazes era composta por escravos, utilizados como mão-de-obra nos grandes engenhos de açúcar<sup>119</sup>. Ocorreu também a vinda de muitos traficantes para a região e a dinamização do tráfico de cativos em seus portos. Estes traficantes enriqueceram muito com o comércio de escravos, adquirindo fazendas e grande prestígio local. Podemos citar como exemplo

---

<sup>116</sup> OLIVEIRA, Jesus Eclesio de. *Eu sou Quissamã*. Quissamã, Espaço Cultural José Carlos de Barcellos, 2000.

<sup>117</sup> VARGAS, Silvana Cristina Bandoli. *A cidade plataforma: memória e identidade em Macaé*. Niterói, UFF/Dissertação de Mestrado, 1997.

<sup>118</sup> Idem

<sup>119</sup> LARA, Silvia. *Op.cit.*

André Gonçalves da Graça, dono de extensa fazenda, em Manguinhos, e de imponente sobrado senhorial, onde hoje está situado o Fórum de São João da Barra.<sup>120</sup>

Os portos da região também tiveram importante papel no comércio clandestino de escravos, que se intensificou com a proibição do tráfico negreiro em 1850. Portos desertos em Manguinhos, menos suscetíveis à fiscalização do Império e da Inglaterra, receberam grande número de escravos neste período. Esta atividade fez com que autoridades da Corte e do governo da Província do Rio de Janeiro exigissem maior controle das autoridades locais, fazendo com que este comércio cessasse, definitivamente, em 1857.<sup>121</sup>

Com a extinção do tráfico negreiro, a instituição escravista foi profundamente abalada, intensificando os movimentos de resistência escrava. Desta forma, aumentou o número de fugas e suicídios de cativos, bem como a queima de canaviais.<sup>122</sup> Além disso, formaram-se diversos quilombos na região ao longo do século XIX, revelando a insatisfação destes escravos com a instituição servil ou com o tratamento dado pelos senhores. Entre os quilombos formados na região, podemos citar: o quilombo Macaé, formado em 1876 com escravos fugidos da Fazenda de Manuel da Cruz Senna; o quilombo de Carucango, formado por 200 escravos e situado na divisa de Macaé com Trajano de Moraes e Conceição de Macabu; o quilombo do Morro do Côco, formado em 1886; o quilombo de Loanda, formado em 1880 e constituído por 53 escravos; entre outros.<sup>123</sup>

Neste período intensificaram-se também manifestações abolicionistas na região, organizadas, sobretudo, por setores médios e urbanos. Em 1856, foi criada a *Sociedade Campista Promotora do Trabalho Livre*, formada por ricos fazendeiros como o barão de Carapebus, o barão de Itabapoana e Júlio Ribeiro de Castro. Embora não fosse propriamente uma entidade abolicionista, a organização, valorizando o uso de mão-de-obra livre e qualificada, já sinalizava para as importantes transformações que ocorreriam nas relações de produção<sup>124</sup>. Em 1867 foi fundada a primeira sociedade assumidamente abolicionista na região, a *Ypiranga*, liderada pelo médico Miguel Antônio Herédia de Sá. No entanto, foi na década de 1880 que movimentos contra a instituição servil ganharam maior projeção, tendo como líder Luiz Carlos de Lacerda.

Antigo membro da Sociedade Campista Libertadora (entidade abolicionista criada em 1881), Lacerda fundou, em 1884 na planície campista, o jornal *Vinte Cinco de Março*. Neste jornal, criticava-se veementemente a escravidão e incentivava-se as fugas e a formação de quilombos. Estimulava-se também o exame de corpo de delito caso o escravo tivesse sido castigado e eram exibidos instrumentos de tortura e fotografias de negros espancados, etc<sup>125</sup>. Luiz Carlos de Lacerda chegou mesmo a ser preso, acusado

---

<sup>120</sup> OSCAR, João. *Op. Cit.*

<sup>121</sup> *Idem.*

<sup>122</sup> LIMA, Lana Lage da Gama. *A rebeldia negra em Campos na última década da escravidão*. Niterói, UFF/ Dissertação de Mestrado, 1977.

<sup>123</sup> AMANTINO, Márcia Sueli. *O mundo dos fugitivos – Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX*. Rio de Janeiro, UFRJ/Tese de Mestrado, 1996.

<sup>124</sup> OSCAR, João. *Op. Cit.*

<sup>125</sup> LIMA, Lana Lage da Gama. *Op. Cit.*

de esconder negros fugidos na sede de seu jornal, o que conferiu projeção nacional ao líder abolicionista, com Joaquim Nabuco e José do Patrocínio saindo em sua defesa.<sup>126</sup>

Os senhores de engenho e escravos reagiram a esta campanha abolicionista afirmando que o caos social e econômico se instauraria no país caso a escravidão fosse abolida. Além disso, foram criados jornais de caráter escravocrata e conservador, como o jornal *O Constitucional*, fundado em 1881 sob a iniciativa da família Carneiro da Silva, dona de escravos e de grandes lavouras de açúcar em Quissamã.<sup>127</sup>

Esta reação dos fazendeiros revelava como a economia açucareira norte-fluminense estava assentada no trabalho escravo. Neste sentido, a abolição do tráfico negreiro e da escravidão representou um grande impacto na região, provocando profundas alterações nas suas relações de produção.

## **Novo contexto sócio-econômico a partir do final do século XIX**

O final do século XIX representa um período de grandes transformações na economia açucareira da região, com a entrada do capital industrial no campo e com importantes mudanças tecnológicas no beneficiamento do açúcar.

A crise de mão-de-obra com a extinção do tráfico negreiro e, posteriormente, da escravidão acarretou na desestruturação de muitas unidades produtivas, altamente dependentes do trabalho cativo. Muitos barões e senhores de engenho empobreceram<sup>128</sup>, mantendo prestígio na região devido, primordialmente, ao capital simbólico que detinham. Muitos títulos de nobreza concedidos a fazendeiros no final do século XIX consistiram em um mecanismo de compensação pelas grandes perdas materiais sofridas por estes proprietários de escravos com as leis abolicionistas.<sup>129</sup>

Frente a esta crise da aristocracia açucareira norte-fluminense, muitos senhores de engenho tiveram que vender seus bens para quitar dívidas ou procurar novas formas de associação. Foi neste contexto que surgiram as primeiras usinas e engenhos centrais da região, com a entrada do capital industrial na produção do açúcar. A associação entre grandes fazendeiros ou entre estes e os “capitalistas” – linguagem utilizada na época para se referir a negociantes e/ou empresários – possibilitaram a remodelação dos engenhos de açúcar, com a compra de turbinas, caldeiras a vácuo, moendas cilíndricas, cristalizadores de centrifugação, etc.<sup>130</sup>

Em 1877, surgiu o primeiro engenho central do país: o Engenho Central de Quissamã. Este estabelecimento fabril tinha como principais sócios membros da família Carneiro da Silva e aglomerou sete engenhos que até então funcionavam isoladamente – Quissamã, Mandiquera, Machadinha, São Miguel, Monte Cedro, Santa Catarina e

---

<sup>126</sup> OSCAR, João. *Op. Cit.*

<sup>127</sup> *Idem.*

<sup>128</sup> Entre esses senhores de engenho empobrecidos podemos citar como exemplos o Barão de São José e o Barão da Lagoa Dourada, que chegou a cometer suicídio face à sua péssima condição financeira.

<sup>129</sup> Ver FERREIRA, Ana Lucia Nunes. *O município de Macaé: fortunas agrárias na transição do trabalho escravo para o livre*. Niterói, UFF/ Dissertação de Mestrado, 2001.

<sup>130</sup> FARIA, Sheila de Castro. *Op. Cit.*, 1986.

Melo. Para a construção deste Engenho foram compradas máquinas da firma francesa Fives-Lille. Além disso, foi construída uma estrada de ferro particular, posteriormente chamada de Conde de Araruama, que ligava as propriedades do Engenho Central com a Estrada de Ferro Macaé –Campos.<sup>131</sup>

Dois anos depois, também no município de Campos, foi inaugurada a primeira usina de açúcar do Brasil: Usina do Limão, situada na fazenda e engenho de mesmo nome, pertencente a João José Nunes de Carvalho.

A diferença entre a usina e o engenho central não consistia em sua base técnica, mas nas suas organizações e etapas de produção.<sup>132</sup> O engenho central constituía uma associação de vários empresários agroindústrias em torno de uma mesma unidade produtiva. Os proprietários de engenhos centrais, em tese, deveriam aplicar seus esforços no setor de beneficiamento da cana – transformando-a em açúcar refinado -, enquanto fazendeiros e lavradores deveriam dedicar-se à plantação desta cultura. Além disso, os engenhos centrais - regulamentados pela Lei 2687, de 6 de novembro de 1875 -, para serem formados, deveriam contar com a autorização do governo, que lhes forneceria subsídios para a montagem do estabelecimento. Já a usina era organizada exclusivamente pela iniciativa privada e poderia cultivar e processar a cana. No entanto, as duas unidades pouco se diferenciavam na realidade. Muitos engenhos centrais funcionavam como usinas, produzindo sua própria cana e contratando fornecedores. Neste sentido, a denominação de engenho central consistia, primordialmente, em uma forma de obter subsídios estatais para a implantação do estabelecimento.<sup>133</sup>

No final do século XIX, surgiram na região diversas usinas e engenhos centrais, como o Engenho Central de Barcelos (criado em 1878, em São João da Barra), o Engenho Central de Pureza (criado em 1886, em São Fidélis), a Usina de Queimado (criada em 1880), a Usina de Sapucaia (criada em 1884), a Usina de São José (criada em 1883), dentre outros. Estes estabelecimentos passaram a deter o monopólio da produção do açúcar, eliminando pequenos e médios engenhos, o que resultou em uma ainda maior concentração de terras e capitais. Continuaram existindo, entretanto, pequenos produtores de cana, que se tornaram fornecedores do produto para essas usinas e engenhos centrais. A manutenção de pequenos lavradores e fornecedores de cana interessava a estas indústrias de açúcar na medida em que estas que não arcavam com os riscos do empreendimento agrícola, como pragas e adversidades climáticas.

As relações de trabalho também sofreram importantes transformações no final do século XIX. Com a abolição da escravidão, a colônia de parceria consistiu em uma comum solução para a crise da mão-de-obra. Neste sentido, os antigos arrendatários de grandes propriedades que pagavam o aluguel da terra em moeda, passaram a pagá-lo

---

<sup>131</sup> MARCHIORI, Maria Emília Prado [et.al]. *Quissamã*. Rio de Janeiro, SHAN, 1987.

<sup>132</sup> *Idem*, pp. 162 e 163.

<sup>133</sup> Paulo Paranhos acrescenta que “[os engenhos centrais] consistiam em modernas fábricas de moagem de cana, de propriedade particular, mas de caráter semi-oficial, mesmo porque eram obrigados a moer cana de terceiros, já a usina ainda que apresentasse características semelhantes em relação à estrutura de funcionamento, era totalmente particular, possuindo lavouras próprias e moendo cana de terceiros se assim lhe aprouvesse.”SILVA, Paulo Paranhos da. *Op. Cit*, p. 61.

em produto – a menção –, sendo a cana-de-açúcar o principal produto fornecido. Outra forma de trabalho consistiu no diarista assalariado, utilizada tanto no meio rural quanto no meio urbano.

No início do século XX, a economia açucareira sofreu uma nova crise, com a baixa de preços do produto aliada à diminuição da concessão dos subsídios estatais – voltados, sobretudo, para o setor cafeicultor. Desta forma, diversas usinas e engenhos centrais, surgidas nas décadas de 1870 e 1880, foram fechadas ou compradas por firmas e empresas.<sup>134</sup>

A crise na economia açucareira acarretou também no acirramento das formas de exploração do trabalho. Colonos e diaristas assalariados – fornecedores de cana e trabalhadores das usinas e engenhos centrais – passaram a ter que pagar por seus instrumentos de trabalho, além de serem obrigados a adquirir gêneros de primeira necessidade nos armazéns destes estabelecimentos fabris<sup>135</sup>. Contra estas condições de trabalho surgiram, na primeira metade do século XX, sindicatos de trabalhadores agrícolas, como o Sindicato dos Trabalhadores em Usinas de Açúcar e Classes Anexas de Campos, fundado em 1933, e o Sindicato dos Trabalhadores Rurais, criado em 1937.

Após um período de estagnação, ocorreu, em meados do século XX, uma retomada do crescimento econômico no norte-fluminense. Neste período, o Estado, através de subsídios, estimulou a mecanização da agricultura, com a inserção de máquinas e de novas tecnologias no processo produtivo.<sup>136</sup> Isto acarretou, por um lado, em uma dinamização do setor canavieiro da região, favorecido ainda com a implementação do PROÁLCOOL – programa desenvolvido pelo Estado, no decorrer da década de 1970 e 1980, visando estimular a produção e o consumo de álcool no país face ao alto preço do petróleo. Por outro lado, esta *modernização* da agroindústria, baseada em uma política seletiva de crédito rural, beneficiou, principalmente, aos grandes produtores, acirrando ainda mais a concentração fundiária e de capital. Ocorreu também o aumento do número de trabalhadores volantes no meio rural norte-fluminense.

A chegada de técnicos da Petrobrás na região a partir da década de 1950 diversificou ainda mais suas opções de desenvolvimento, estimulando a urbanização e o crescimento do setor de serviços. Entretanto, a produção açucareira continua constituindo importante atividade econômica. Cabe lembrar por fim que na segunda metade do século XX o município de Macaé teve seu território desmembrado com a emancipação de Conceição do Macabú, em 1952, de Quissamã, em 1989, e de Carapebus, em 1997.

---

<sup>134</sup> O Engenho Central de Cupim, por exemplo, de propriedade da família Manhães, é comprada pela firma francesa Societé Sucrerie Brésilienne e a Usina de Sapucaia, criada pelo Visconde de Santa Rita, é adquirida pela firma Cotrim&Peixoto. Já a Usina do Colégio deixa de produzir e a Usina do Queimado é comprada por Sebastião de Azevedo Vasconcelos. Cf; FÁRIA, Sheila de Castro. *Op. Cit.*, pp.250-251.

<sup>135</sup> Segundo Maria Emília Marchiori, muitas vezes, o pagamento destes trabalhadores não era feito em moeda oficial e, sim, em cartões que só poderiam ser trocados no interior das usinas. MARCHIORI, Maria Emília Prado. *O mundo das usinas; problemas da agroindústria açucareira no município de Campos (1922-1935)*. Niterói, UFF/ Dissertação de Mestrado, 1979.

<sup>136</sup> NEVES, Delma Pessanha. *Op. Cit.*

O açúcar representou, portanto, papel fundamental na ocupação e desenvolvimento sócio-econômico da região norte-fluminense, consistindo em um importante elemento na composição da identidade local.

## Referências bibliográficas

- AMANTINO, Márcia Sueli. *O mundo dos fugitivos – Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX*. Rio de Janeiro, UFRJ/Tese de Mestrado, 1996.
- BARROS, Clara Emília Monteiro de. *Aldeamento de S. Fidelis*. Rio de Janeiro, Iphan, 1995.
- BITENCOURT, Gabriel. “Açúcar e modernização: o caso de Vila Franca”. IN: *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, 1985, v. 349.
- BORGES, Armando. *História da Economia de Macaé*. [s.l], Damadá, [2000?].  
\_\_\_\_\_. *História do Canal Macaé a campos: Parque Nacional de Jurubatiba*. [s.l], Damadá, 2000.
- CARLI, Gileno di. *A evolução do problema canavieiro fluminense*. Rio de Janeiro, Pongetti, 1942.
- CASAL, Manuel Aires de. *Corografia Brasileira*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1976.
- DARWIN, Charles. *Viagem de um naturalista ao redor do mundo*. Rio de Janeiro, Brasil Editora, 1937.
- “Descrição que faz o Capitão Miguel Aires Maldonado e o Capitão José de Castilho Pinto”. IN: *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro, Cia Typographica do Brazil, 1893
- FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento; fortunas e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998.  
\_\_\_\_\_. *Terra e Trabalho em Campos dos Goitacases (1850-1920)*. Niterói, UFF/Dissertação de Mestrado, 1986.
- FERLINI, Vera Lucia Amaral. *A civilização do açúcar (séc. XVI a XVII)*. São Paulo, Brasiliense, 1984.
- FERREIRA, Ana Lucia Nunes. *O município de Macaé: fortunas agrárias na transição do trabalho escravo para o livre*. Niterói, UFF/ Dissertação de Mestrado, 2001.
- FEYDIT, Julio. *Subsídios para a História dos Campos dos Goitacases*. Rio de Janeiro, ed.esquilo, 1979.
- FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura; acumulação e riqueza na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1992.
- Guia Geral da cidade de Campos*. Campos, Departamento de Imprensa e Propaganda, 1948.
- LAMEGO, Alberto. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro, serviço gráfico do IBGE, 1945.  
\_\_\_\_\_. “A Capitania de São Tomé sob o domínio dos donatários”. IN: *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, 1947, v. 197.
- LARA, Sílvia. *Campos da Violência*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.
- LIMA, Lana Lage da Gama. *A rebeldia negra em Campos na última década da escravidão*. Niterói, UFF/ Dissertação de Mestrado, 1977.
- MELO, José Alexandre Teixeira de. *Campos dos Goitacazes em 1881*. Rio de Janeiro, Laemmert, 1886.

- MAGHELLI, Luciana. *Aldeia da Pedra, estudo de um aldeamento indígena no Norte-Fluminense*. Rio de Janeiro, UFRJ/ Tese de Mestrado, 2000.
- MARCH, Antogui Barroso. *Verde planície, Velho solar*. Rio de Janeiro, Cromos, 1988.
- MARCHIORI, Maria Emília Prado [et.al]. *Quissamã*. Rio de Janeiro, SHAN, 1987.
- \_\_\_\_\_. *O mundo das usinas; problemas da agroindústria açucareira no município de Campos (1922-1935)*. Niterói, UFF/ Dissertação de Mestrado, 1979.
- MATOSO, Gilberto Queiroz. *O município de Quissamã*. Quissamã, Prefeitura Municipal, 1993.
- NEVES, Delma Pessanha. *Baixada Campista; memória social*. Rio de Janeiro, ed. damadá, s/d.
- OLIVEIRA, Jesus Eclesio de. *Eu sou Quissamã*. Quissamã, Espaço Cultural José Carlos de Barcellos, 2000.
- OLIVEIRA, Lucia Teixeira Siqueira de. *Fazendas de Quissamã, velhas pioneiras*. Niterói, EDUFF, s/d.
- OSCAR, João de. *Apontamentos para São João da Barra*. Teresópolis, Mini Gráfica ed., 1976.
- \_\_\_\_\_. *Escravidão e engenhos: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis*. Teresópolis, ed. achiamé, 1985.
- PARADA, Antonio Alvarez. *Coisas e gente da velha Macaé*. São Paulo, Edigraf, 1958.
- PALOZZOLO, Frei Jacinto de. *História da cidade de São Fidélis (1781-1963)*. Rio de Janeiro, Convento dos Padres Capuchinhos, 1963.
- Prefeitura de São João da Barra. *São João da Barra: Portas Abertas para o Turismo*. [s.l], [s.n], 1985.
- RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco: história, descrições, viagem, colonização, instituições*. São Paulo, Martins, 1941.
- Rio de Janeiro. Governo do Estado. *Campos dos Goytacazes*. Rio de Janeiro, Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro (CIDE), 1990.
- \_\_\_\_\_. *Itaperuna*. Rio de Janeiro, Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro (CIDE), 1988.
- \_\_\_\_\_. *Macaé*. Rio de Janeiro, Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro (CIDE), 1989.
- \_\_\_\_\_. *São Fidélis*. Rio de Janeiro, Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro (CIDE), 1988.
- \_\_\_\_\_. *São João da Barra*. Rio de Janeiro, Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro (CIDE), 1989.
- RUA, João (coord.). *Quissamã: em busca de novos caminhos*. Rio de Janeiro, UERJ/Departamento de Geografia, 2000.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1974.

- SILVA, Osório Peixoto. *Os momentos decisivos da História dos Campos dos Goitacazes*. Rio de Janeiro, Serviço de Comunicação Social da Petrobrás, 1984.
- SILVA, Paulo Paranhos da. *São João da Barra: apogeu e crise do porto de açúcar do norte-fluminense*. Teresópolis, [s.n], 2000.
- VARGAS, Silvana Cristina Bandoli. *A cidade plataforma: memória e identidade em Macaé*. Niterói, UFF/Dissertação de Mestrado, 1997.

## Cronologia dos caminhos do açúcar

- 1534 – Pero de Góis recebe a Capitania de São Tomé em donataria.
- 1538 – Construção da Vila da Rainha por Pero de Góis.
- 1546 – Após destruição da Vila da Rainha e fracasso com nova tentativa de colonização, Pero de Góis deixa a região.
- 1619 – Gil de Góis, sucessor de Pero de Góis, renuncia a donataria da Capitania – agora conhecida como Capitania da Paraíba do Sul – em favor da Coroa.
- 1627 – Divisão desta região em forma de sesmarias. Terras doadas aos Sete Capitães. Dinamização da criação de gado na capitania.
- 1630 – Construção de uma capela em louvor a São João Batista, onde hoje está situada a Igreja Matriz de São João da Barra.
- 1648 – Nova divisão da região, que passa a ser fragmentada em 12 quinhões.
- 1652 – Construção da Capela dedicada a São Salvador no atual município de Campos.
- 1659 – Início da construção da Aldeia de Santo Antônio dos Guarulhos.
- 1674 – Martin Correa de Sá – Visconde de Asseca – torna-se donatário da Capitania da Paraíba do Sul. Início do que ficou conhecido como *domínio dos Asseca*. Intensificação da disputa pela posse de terras da região.
- 1677 – Povoação de São Salvador é elevada à condição de Vila.
- 1677 – Povoação de São João da Praia é elevada à condição de Vila.
- 1694 – Fundação da capela de Nossa Senhora do Desterro do Furado.
- 1713 – Conflito entre os Asseca e os beneditinos. Capitania volta ao domínio da Coroa.
- 1725 – Área retorna para o domínio dos Asseca.
- 1730 – Motim contra o Visconde de Asseca.
- 1733 – Região volta a pertencer à Coroa.
- 1735 – Construção da capela de Santo Amaro.
- 1739 – Os Asseca novamente detêm o poder da capitania.
- 1748 – Levante armado contra os Asseca, o que acarreta na ocupação da capitania por tropas do Reino.
- 1752 – Fim do *domínio dos Asseca*. Região passa a pertencer à Coroa, incorporando-se administrativamente ao Rio de Janeiro e juridicamente ao Espírito Santo. Expansão do cultivo de cana de açúcar.
- 1759 – Expulsão da Companhia de Jesus da colônia e o confisco de seus bens.
- 1777 – Construção da Casa de Mato Pipa, pertencente os Carneiro Silva e situada no atual município de Quissamã.
- 1781 – Joaquim Vicente dos Reis compra Fazenda do Colégio, pertencente aos jesuítas.
- 1781 – Construção da Aldeia de São Fidélis.
- 1808 – Vinda da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro.
- 1808 – Construção da Aldeia da Pedra, situada no atual município de Itaocara.
- 1813 – Povoação de Macaé é elevada à condição de Vila de São João de Macaé.

1827 – Início da mecanização dos engenhos de açúcar do norte-fluminense, com a construção do primeiro engenho a vapor na região. Início do período áureo da economia açucareira local, com o estabelecimento de grandes fazendas e solares e com diversos senhores de engenho recebendo títulos de nobreza.

1834 – Inauguração do jornal *O Monitor Campista*.

1835 – A Vila de São Salvador é elevada à categoria de cidade.

1840 – Fundação da Aldeia de Santo Antônio de Pádua.

1844 – Início da construção do canal Macaé-Campos.

1846 – A Vila de São João de Macaé é elevada à condição de cidade.

1847 – Construção do sobrado de André Gonçalves da Graça, onde hoje está situado o Fórum de São João da Barra.

1848 – Bens do Visconde de Asseca são comprados por Joaquim Manhães Barreto, Domingos Pereira Pinto e pelos barões de Abbadia e da Lagoa Dourada.

1850 – Fim do tráfico negro.

1850 – A Vila de São João da Barra é elevado à categoria de cidade.

1850 – Lei de Terras.

1861– Inauguração do canal Macaé-Campos, com alguns trechos ainda não navegáveis.

1864 – Construção do solar do Barão da Lagoa Dourada, onde hoje está situado o Liceu de Humanidades de Campos.

1867 – Construção da fazenda e solar Machadinha, pertencente à família Carneiro da Silva.

1872 – Primeira viagem comercial no Canal Macaé-Campos, que passa a funcionar regularmente. Início da dinamização do porto de Imbetiba.

1875 – Inauguração da ponte que liga os dois lados do município de Campos.

1875 – Construção do Solar da Mandiquera, pertencente ao Conde de Araruama.

1875 – Construção da estrada de ferro Campos-Macaé.

1877 – Inauguração do Engenho Central de Quissamã, 1º engenho central de açúcar do Brasil. Aperfeiçoamento tecnológico do beneficiamento da produção açucareira.

1879 – Inauguração da Usina do Limão, primeira usina de açúcar do país.

1880 – Inauguração da Usina do Queimado por Julião Ribeiro de Castro.

1884 – Fundação em Campos do jornal abolicionista *Vinte e Cinco de Março*.

1888 – Abolição da escravidão.

1888 – Prolongamento da estrada de ferro Cantagalo, ligando Macaé a Rio Bonito. Início da decadência do porto de Imbetiba.

1891 – Construção da estrada de ferro de Campos a São Fidélis.

1895 – Construção da estrada de ferro ligando Campos a São João da Barra.

Do início a meados do século XX – estagnação econômica da região.

Anos 50 – chegada de técnicos da Petrobrás, dinamizando economia da região.

1952 – Conceição de Macabú se emancipa do município de Macaé.

Anos 70/80 – Implementação do PROÁLCOOL, com o crescimento do plantio de cana.

1989 – Quissamã se emancipa do município de Macaé.

1997 – Carapebus se emancipa do município de Macaé.

## Introdução

A atual região dos lagos fluminense constituía o ponto limítrofe ao norte da capitania do Rio de Janeiro, fronteira com São Tomé e era habitada pelos índios tamoiós. A produção do sal em torno da lagoa de Araruama esteve presente durante o Estado Português, no processo de ocupação e urbanização daquelas áreas e ainda no Estado Brasileiro. Durante o século XVI, há a predominância da tentativa de assentamento na região por parte, especialmente, de portugueses e franceses, que disputavam o território entre si e com os índios. O século XVII foi marcado pela soberania da Coroa Portuguesa, presente nas expedições contra os corsários e sobretudo nas atividades missionárias das ordens religiosas, e pelo início do monopólio do sal, cuja vigência foi de 1630 até 1801.

No século XVIII, destaca-se o início do processo de urbanização da região, o crescimento econômico do interior voltado para produção de gêneros agrícolas e o fortalecimento de grupos de elite local que tentam contornar o forte controle da Metrópole, que desencadearia, no primeiro ano do século seguinte, o fim do monopólio do sal. Já o século XIX, destaca-se pelo crescimento econômico proveniente das plantações de café e açúcar e o aparato urbano que tais produções acarretam: este é o momento de construções de numerosas fazendas na área rural, de prédios públicos importantes nos centros urbanos e no final do século da chegada do trem como ápice da modernidade no local. O longo século XX é marcado, enfim, pelo desenvolvimento da indústria salineira, calcada em novas técnicas trazidas por imigrantes portugueses, no declínio desta produção e na exploração da região por um novo ramo da economia desenvolvido no país: o turismo.

## A chegada dos europeus e a ocupação da região

A existência de sambaquis nas proximidades de Saquarema, Araruama e Cabo Frio remete para uma ocupação bem mais antiga do que a portuguesa.<sup>137</sup> A chegada dos europeus na região em torno da lagoa de Araruama data do início do século XVI com a fundação de uma feitoria, em 1503, por Américo Vespúcio durante uma de suas

---

<sup>137</sup> LAMEGO Alberto R. *O homem e a restinga*. Rio de Janeiro: Biblioteca Geográfica Brasileira, 1974; pp.117-118.

primeiras viagens ao continente americano<sup>138</sup>. A feitoria foi estabelecida entre o fim de 1503 e o início de 1504, e tinha como responsável o português João de Braga, juntamente com mais 24 homens, cujo objetivo era armazenar pau-brasil e providenciar um porto seguro aos portugueses que vinham da Europa pelo Oceano Atlântico. Os mapas mais antigos da região, datados de 1507, já faziam referência ao Cabo Frio, que neste momento não passava de uma ponta de terra que adentrava pelo mar com temperatura mais baixa que a do continente.<sup>139</sup> Em 1511, o rei de Portugal enviou a primeira expedição à região, na nau Bretoa, para recolher pau-brasil, inserindo a região dos lagos nos planos portugueses.<sup>140</sup>

A costa fluminense de restingas era ocupada por duas tribos: a goitacá e a tamoio. A primeira ocupava a planície das restingas e a segunda a zona de lagunas e enseadas. As duas disputavam espaços de terra, porém se uniam quando a luta era contra o inimigo comum: os portugueses. O relacionamento com os franceses era mais ameno, já que objetivavam, sobretudo, o estabelecimento de trocas comerciais com os índios – tendo em vista especialmente o pau-brasil – sem o interesse em assentar-se na nova terra.<sup>141</sup> Portanto, os portugueses enfrentaram dois obstáculos que atrasaram seus planos de se estabelecer nessas terras: a resistência indígena e as incursões de franceses, holandeses e ingleses atraídos pela farta concentração de pau-brasil.<sup>142</sup>

Assim, durante todo o século XVI, a região foi cenário de batalhas de portugueses contra corsários europeus, principalmente franceses, e contra os índios tamoios, que lutaram intensamente para defender suas terras. Os franceses os tinham como aliados e, desse modo, conseguiram se estabelecer, com apoio dos tamoios, tanto na Baía de Guanabara como na ponta do Cabo Frio. Depois de inúmeras tentativas portuguesas, os franceses foram expulsos da Baía em 1567, após longa batalha vencida por Mem de Sá. Com isso, a presença francesa se fortaleceu no Cabo Frio, cuja importância neste momento era tamanha, visto que servia de escala para todos os navios portugueses que tinham como destino a Guanabara.<sup>143</sup>

A defesa e o povoamento de determinada extensão de terra eram as principais obrigações dos donatários. A região dos lagos, especificamente, pertencia desde 1531 a Martim Afonso de Souza que, devido aos grandes problemas decorrentes da presença francesa na Guanabara, demonstrou pouco interesse pelo sítio. A capitania de São Tomé, que fazia limite com o norte do Cabo Frio, foi doada a Pero de Góis em 1536, cuja ação foi bastante ativa, embora não totalmente eficaz, na tentativa de expulsar os franceses.<sup>144</sup> A estratégia portuguesa de dividir o Brasil em capitanias hereditárias, de acordo com a experiência positiva das ilhas da Madeiras e dos Açores, não foi bem sucedida devido à grande extensão do litoral a defender, à falta de recursos por parte dos donatários, a desentendimentos internos, à inexperiência de alguns donatários e aos

---

<sup>138</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Lisboa: M. Pacheco, 1965; p. 21.

<sup>139</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *Obra citada*; p. 22.

<sup>140</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; pp. 125-126.

<sup>141</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p.120.

<sup>142</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *Obra citada*; p. 48.

<sup>143</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *Obra citada*; pp. 81,114 e 120.

<sup>144</sup> LAMEGO. *Obra citada*; p. 126.

ataques indígenas.<sup>145</sup>

Duas tentativas marcantes foram feitas por parte dos portugueses para tentar dominar de vez a região. A primeira, em 1575, quando o Governo Geral do Brasil já estava estabelecido. Sob o comando do governador do Rio de Janeiro, Antonio Salema, um grupo de portugueses aliados aos goitacás, praticamente extinguiu a nação tamoia, matando dois mil índios e escravizando mais de quatro mil.<sup>146</sup> Dessa forma, Cabo Frio despovoou-se e os franceses, apesar de continuarem o contrabando do pau-brasil até o início do século XVII, o fizeram em escala reduzida.<sup>147</sup>

A segunda tentativa, ocorrida somente no início do século XVII, foi, enfim, definitiva. Comandada por Constantino de Menelau, então governador do Rio de Janeiro, partiu com uma frota, em 1615, da Guanabara em direção ao Cabo Frio, derrotando cinco naus holandesas, destruindo o forte francês "Casa de Pedra" e fundando o povoado de Santa Helena.<sup>148</sup> No lugar da "Casa de Pedra", Menelau construiu o forte de Santo Inácio e entregou o povoado nas mãos de Estevão Gomes. Este, o deslocou mais para o continente, denominando-o de vila de Nossa Senhora da Assunção. Estevão Gomes ainda construiu o forte de São Mateus, abandonando o de Santo Inácio.<sup>149</sup> Dessa maneira, teve início a ocupação portuguesa na região em torno da lagoa de Araruama, que a partir da fundação de Cabo Frio, penetrou pelo interior e deu seqüência à conquista do litoral.

## O sal na sociedade portuguesa

Uma importante característica da lagoa de Araruama é o alto índice de salinidade devido a uma baixa taxa de pluviosidade em conjunto com fortes ventos. Poucos rios deságuam nela e quando o fazem são de pouca relevância. A lagoa é praticamente um braço do mar.<sup>150</sup> A escassez de água potável que, por um lado, propicia a produção de sal, por outro, não incentiva o assentamento humano, levando então a ocupação a se concentrar na parte norte da lagoa, mais próxima ao interior.

Antes mesmo da colonização portuguesa, os índios já extraíam o sal de maneira rudimentar, através da abertura de cacimbas – poços cavados junto à linha do mar - que enchiam na maré alta. O vazante deixava ali uma poça e, antes que nova maré penetrasse, a água – agora uma salmoura grossa já em vias de coalhar – era carregada em baldes para outras cacimbas mais afastadas da lagoa, fora do alcance da maré, onde terminava o processo de cristalização. Este processo fora apreendido com os índios goitacás e acarretava a extração de um sal impuro misturado a lodo e algas.<sup>151</sup> De toda forma, a culinária indígena prescindia do tempero, sendo usado pelos índios mais como

<sup>145</sup> FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999; p., 45.

<sup>146</sup> FAUSTO, Boris. *Obra citada*; p.46.

<sup>147</sup> LAMEGO, Alberto R. *Obra citada*; p. 128.

<sup>148</sup> LAMEGO, Alberto R. *Obra citada*; p. 130.

<sup>149</sup> BERANGER, Abel Ferreira. *Dados Históricos de Cabo Frio*. Cabo Frio: PROFAC, 1993; p. 38.

<sup>150</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p.239.

<sup>151</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Sal: um outro tempero ao Império (1801-1850)*. Niterói: Universidade Federal Fluminense/ICHF, Dissertação de Mestrado, 1999; p.20.

isca para a caça do que na conservação de seus alimentos.

Durante os séculos XVI e XVII o pau-brasil foi o principal produto da região, e a restinga, faixa de areia na costa litorânea, considerada estéril e semi-desértica, era dedicada à pesca. Alguns cronistas da época, no entanto, já reconheciam o sal como sendo uma grande riqueza natural da região. Esse tipo de observação pode ser encontrada no "Tratado Descritivo do Brasil", de 1587, de Gabriel Soares de Souza, assim como nos escritos de Frei Vicente do Salvador.<sup>152</sup>

Naquele momento, o sal era estratégico para a economia do Império Português, sendo usado na conservação das carnes e na confecção de couros. Além disso, o seu consumo é uma necessidade orgânica para homens e animais. Com o aumento da população colonial, em 1630 a Coroa, ainda durante a União Ibérica, decretou o monopólio do sal, proibindo a sua produção e comercialização em todo o Brasil e exigindo o consumo do produto extraído nos reinos ibéricos, cujo principal produtor era Setúbal. Este monopólio era administrado diretamente pelo Conselho Ultramarino desde a sua criação em 1642 e não pelo governo da colônia. Dessa maneira a extração do sal significou para a Coroa e para seus contratadores uma rica fonte de recursos e gerou um aparato burocrático em torno da produção e do comércio do produto mostrando a sua importância dentro do Reino.<sup>153</sup>

A comercialização do sal vindo de Portugal seria feita somente por uma única pessoa, que receberia tal concessão. No final do Seiscentos e início do Setecentos, com a expansão da pecuária e as entradas pelo interior, o consumo do produto cresceu, fazendo com que Portugal instituisse o *Contrato do Sal*, aumentando o número de pessoas com o direito de comercializar o sal que chegava aos portos da colônia. Ainda assim, o número reduzido de permissões acarretava um preço elevado do sal estrangeiro.<sup>154</sup>

Embora a Fazenda Real fizesse e fiscalizasse rigorosamente o embarque, o transporte atlântico até as colônias era feito por particulares. O desembarque deveria acontecer somente nos portos de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos. Além da proibição de extração e da restrita contratação de pessoas responsáveis pelo transporte e distribuição firmados pelo *Contrato do Sal*, as leis não permitiam que oficiais que trabalhavam na extração do sal português saíssem do Reino ou que fossem estrangeiros.<sup>155</sup>

Apesar disso, o comércio clandestino abastecia alguns pontos do litoral das capitanias do sul, causando prejuízo aos contratadores do sal português. No início do século XVIII, os contratadores pressionaram o governador do Rio de Janeiro a apreender o sal contrabandeado. Diante desta atitude, a população protestou e reagiu através de motins observados em Santos, São Paulo, Bahia e Rio de Janeiro, ocorridos durante quase toda a primeira metade do século. A Câmara do Rio de Janeiro chegou a liderar um protesto contra o preço do sal, enquanto a Câmara de Cabo Frio, por sua vez, teve

---

<sup>152</sup> Ver LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p.240.

<sup>153</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; pp. 28-29.

<sup>154</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p.258.

papel ativo no desenvolvimento de sua produção dividindo-a entre os salineiros.<sup>156</sup> Incentivou todos os moradores a cuidar do aumento e da conservação das salinas, chegando a desenvolver uma extração associativa por volta de 1797.<sup>157</sup> Em meados do Setecentos, a Coroa permitiu aos contratadores o aproveitamento do produto brasileiro em Pernambuco, Rio Grande do Norte e Cabo Frio.<sup>158</sup>

Assim, diante do argumento de que tal riqueza natural não deveria ter sua extração proibida, D. João V, em 1759, concedeu permissão para abertura de áreas em torno da lagoa para exploração de sal a pessoas que pudessem construir salinas, sendo duas salinas naturais reservadas à pobreza. Presume-se que muitos escravos, forros e pobres livres moravam na região, dedicando-se à pesca e a a extração do sal.<sup>159</sup> Um mapa de 1767 indica a formação de vilas e o estabelecimento de igrejas, engenhos e fazendas na parte norte da lagoa; e ainda algumas salinas concentradas nas proximidades de Cabo Frio e Araruama.<sup>160</sup> Assim, com a permissão de D. João V, ocorreu uma corrida e o franqueio das terras em torno da lagoa por pessoas aptas e predispostas a investir na extração do sal, no entanto, o interior da região já se encontrava em ampla expansão. A partir deste momento, essa atividade deixou de ser apenas para a subsistência e passou a produzir uma mercadoria preciosa nos tempos de escassez decorrente do monopólio colonial.<sup>161</sup> No entanto, a maneira de extração em nada foi alterada, continuando a aplicação da técnica portuguesa de cacimbas, o que não propiciava grandes produções.<sup>162</sup>

O interior da região, por sua vez, se desenvolvia num ritmo bem mais acelerado. A partir de 1763, com a transferência da capital da Colônia para o Rio de Janeiro, aquela área se caracterizou como importante centro produtor agrícola, sendo conhecida mais tarde como "Celeiro da Baixada Fluminense". Campos era grande produtora de cana-de-açúcar e Campos Novos, uma fazenda jesuíta localizada ao norte do porto de Cabo Frio, cultivava cana-de-açúcar, mandioca, milho, feijão e arroz.<sup>163</sup> A produção era escoada pelo rio Una para o porto de Cabo Frio e daí embarcada para diferentes pontos da capitania. Por conta disso, a vila de Cabo Frio concentrava um status político e econômico maior perante as demais. No interior, o número de fazendas produtoras de gêneros agrícolas aumentava progressivamente. Outras atividades foram tentadas na região, como a criação de gado e a extração de madeira, no entanto estas não encontraram o mesmo êxito das atividades agrícolas.<sup>164</sup> A restinga, por sua vez, permaneceu dedicada à pesca e à extração do sal. Em 1797, existiam apenas nove

---

<sup>155</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; pp. 32-33.

<sup>156</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p. 30.

<sup>157</sup> BEAUCLAIR, Geraldo de. "Sol sobre sal: das comunidades indígenas às organizações salineiras da lagoa de Araruama." In: *Revista A Margem*, nº 1, 1993; pp. 15-24.

<sup>158</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 258.

<sup>159</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p. 17.

<sup>160</sup> Cartas topográficas da Capitania do Rio de Janeiro mandadas tirar pelo Ilmm Ex Sr Conde da Cunha capitam general e vice-rey do Brazil em 1767", Fundação Biblioteca Nacional – Seção de Cartografia ARC 30-1-15/30

<sup>161</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p. 21.

<sup>162</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 260.

<sup>163</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p. 16.

<sup>164</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p. 17.

salinas na lagoa.<sup>165</sup>

No final do XVIII e início do XIX, o processo de extração do sal ainda era o mesmo utilizado pelos índios e com a expansão da empresa colonial na região havia uma concentração de escravos e livres pobres, que trabalhavam na lavoura. No caso da restinga de Cabo Frio, a presença dessa população pobre foi ainda mais marcante.<sup>166</sup> Em 1801, o governo português através do alvará de 24 de abril, decretou o fim do monopólio de produção e comércio do sal, aumentando o interesse pelas áreas salgadas e provocando um outro processo de ocupação em torno da lagoa. A Coroa Portuguesa, por sua vez, estabeleceu novos impostos para substituir as rendas perdidas com o fim do monopólio, como a taxa sobre a produção do sal.<sup>167</sup> A distribuição e a venda do sal passaram para o controle das Câmaras dos distritos produtores, sendo eles Cabo Frio, Pernambuco e Rio Grande do Norte. Em 1810 foi revogado o imposto sobre a produção do sal. Para incentivar o progresso das salinas, D João VI isentou os empreendedores de qualquer tributo durante dez anos e determinou que a posse dos terrenos fosse individual. Naquele momento, a navegação interna da lagoa era intensa e toda a produção era transportada por barcos até o porto de Cabo Frio e depois redistribuída pelo Reino.<sup>168</sup>

## O sal diante de um novo contexto político, social e econômico

O início do século XIX inaugurou um novo contexto político no país e trouxe também uma grande escassez de sal no mercado brasileiro.<sup>169</sup> As guerras napoleônicas desestabilizaram o quadro político da Europa e Portugal sofreu suas consequências devido à ausência do Rei, que havia transferido a sede do Reino para o Rio de Janeiro. A desestruturação da metrópole rompeu com algumas relações econômicas já fixadas entre esta e suas colônias, estando a importação do sal de Setúbal presente neste caso<sup>170</sup>. Para contornar esta situação D Pedro, já como príncipe regente, numa tentativa de incentivar a produção de sal em solos brasileiros, extinguiu as taxas sobre o sal produzido no Brasil, mantendo as taxas sobre o sal estrangeiro.<sup>171</sup> Essa política gerou uma pequena disputa diplomática entre Portugal e Inglaterra, acabando por fim o sal brasileiro pagando menos taxa que o estrangeiro.<sup>172</sup> Ainda em 1820, D. Pedro concedeu permissão ao engenheiro alemão Luis Bonifácio Lindeberg para construir uma salina na lagoa de Araruama, o que se deu em 1822, sendo a salina considerada a primeira da região, é hoje, a Salina Perinas. Em 1824, Lindeberg já estava exportando a sua

<sup>165</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p.261.

<sup>166</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.17.

<sup>167</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.56.

<sup>168</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; pp.22-23.

<sup>169</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.60.

<sup>170</sup> Ver DIAS, Maria Odila Leite. "A interiorização da metrópole. In: MOTA, Carlos Guilherme. 1822: *Dimensões*. São Paulo, Editora Perspectiva, 1972.

<sup>171</sup> Em 1820 estourou em Portugal a Revolução do Porto, cuja principal característica consistia na reivindicação dos portugueses pela volta de D. João à metrópole. Com medo de perder o trono, D. João voltou para Portugal em 1821, deixando no Brasil D. Pedro como príncipe regente.

<sup>172</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.62.

produção.<sup>173</sup>

Lindeberg introduziu novas técnicas, já desenvolvidas na Alemanha, ampliando e aprimorando a extração do sal através da utilização de bombas e ripas de madeira, canais, tabuleiros de tabatinga, mecanismo de balança, bombas de água, etc. Dessa forma, implementando uma dinâmica no comércio e na produção do sal, até 1859, a nova indústria passou por um período de grande esperança devido a inicial boa fase de Lindeberg que, no entanto, ainda se restringia à sua salina.<sup>174</sup> Porém, deste ano até meados da década de 1880, essas esperanças estacionaram. O processo de cristalização por combustão e evaporação artificial adotado por Lindeberg e mais tarde, em 1872, por seu filho foi abandonado por não produzir os mesmos bons resultados.<sup>175</sup>

Além da técnica, outra questão importante acerca da produção do sal foram as tentativas de regulamentação das terras litorâneas durante a primeira metade do século XIX, sem grandes sucessos.<sup>176</sup> Devido à lógica do monopólio, as terras de marinha eram reservadas à Coroa e raras foram as sesmarias concedidas oriundas desses terrenos. A partir de 1801, com o fim do monopólio da produção e do comércio do sal, a fronteira fechada do Estado começou a se abrir e, na tentativa de definir o que era público e o que era privado, a entrar em choque com a fronteira dos posseiros. A partir dos registros paroquiais referentes à Lei de 1850 – também chamada Lei de Terras por ter sido a primeira a tentar definir a propriedade da terra no país – observa-se que em Cabo Frio, 90% das terras localizadas na lagoa eram de arrendatários. Dessas terras de arrendatários, 50% pertenciam ao Mosteiro de São Bento; 30%, pertenciam à Câmara Municipal de Cabo Frio; 10 % eram concessão do Estado; e outros 10% eram propriedade sem referência de foro<sup>177</sup>, arrendamento ou concessão. Apenas a propriedade de Luis Lindeberg enquadrava-se legalmente na Lei de Terras de 1850.<sup>178</sup>

O sal, no final do século XIX e início do XX, era um elemento importante para o país, pois alimentava as forças de trabalho que movimentavam o mercado interno. Estava presente também no projeto de desenvolvimento das forças políticas que atuavam no processo de formação do Estado brasileiro frente às pressões estrangeiras, visto que a política alfandegária adotada também incluía o sal brasileiro como um produto a ser protegido e incentivado. Além disso, depois que deixou de ser um produto controlado, fez aumentar o interesse pelas terras salgadas no Brasil, estabelecendo uma forma de apropriação dessa terra que excluía a camada mais pobre da sociedade, e contribuiu para a formação de um grupo social de proprietários de salinas que dominou política e economicamente a região em torno da lagoa desde as últimas décadas do XIX até pelo menos a década de 1950.<sup>179</sup> Apesar de a passagem do século XIX para o século XX ter marcado o início do crescimento da importância política e econômica do

---

<sup>173</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 261.

<sup>174</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.63.

<sup>175</sup> ALCOFORADO, Pedro Guedes. *O sal fluminense*. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Publicidade da Secretária dos Negócios do Trabalho, 1936; p. 56.

<sup>176</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.51.

<sup>177</sup> Segundo o Aurélio, uso ou privilégio garantido pelo tempo ou pela lei.

<sup>178</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.52.

<sup>179</sup> GIFFONI, José Marcello Salles. *Obra citada*; p.94.

sal, o modo de extração ainda era semelhante à extração natural.

O processo de industrialização de extração do sal aconteceu somente no início do século XX, quando houve um grande crescimento na construção de salinas.<sup>180</sup> No entanto, foi na segunda metade do século XIX que este cenário começou a ser elaborado. Em 1847, o viajante francês Saint-Adolphe referia-se somente a salinas naturais. Em 1852, foi construída a salina Conceição, que pelo menos até 1946 ainda estava em atividade. Quatro anos depois, já havia três salinas na lagoa: a de Joaquim Alves Nogueira da Silva, a de Júlio Leipsik e a de Miguel Boiteux. Em 1872, o engenheiro francês Leger Palmer fundou a salina Moçoró em São Pedro da Aldeia, anteriormente já usada por índios. Nesse mesmo ano, Luis Bonifácio Lindeberg Filho tentava, sem sucesso, a evaporação artificial por meio de combustível. Em 1885, o português Luís João Gago construiu a salina Acaíra, nos moldes das salinas portuguesas, sendo seguido, em 1887, por outros compatriotas.<sup>181</sup> Foi grande o número de portugueses que emigraram para Cabo Frio no final do século XIX com o objetivo de investir na produção de sal.<sup>182</sup> Concomitante ao crescimento da indústria salineira está também o crescimento da área em torno do porto de Cabo Frio, destacado como centralizador para o escoamento dos produtos produzidos na região. Datam de meados do século XIX alguns prédios públicos importantes da cidade, como a Casa de Caridade Charitas e o Palácio das Águias.

Em 1895, já durante a Primeira República, o governo brasileiro proibiu a cabotagem estrangeira e, em 1902, decretou a taxaçaõ alfandegária sobre o sal estrangeiro.<sup>183</sup> Essas duas medidas visavam proteger economicamente o sal brasileiro, incentivando a sua produção e propiciando as condições necessárias para a formação da indústria salineira da década de 1920. Dessa maneira, o auge da produção de sal, que só ocorreu na segunda década do século XX, pode ser explicado em função da convergência dos interesses do governo federal com as características específicas da região, propícias à produção de sal. Até este momento, as culturas de maior importância econômica para o Brasil em praticamente todas as regiões eram o açúcar e o café.

Desse modo, durante todo o século XIX, o empreendimento para a produção de açúcar e café superava a produção de sal na região dos lagos. Essas culturas acabaram por deixar mais vestígios da ocupação humana no ambiente, do que a própria atividade em torno das salinas. Isto ocorreu devido ao processo de extração de cada um desses produtos, visto que as lavouras de café e de cana-de-açúcar necessitavam de toda uma estrutura em torno da produção, enquanto o sal, por sua vez, apresentava um processo de extração bem mais simples. Tais cultivos, no entanto, não tiveram grande destaque frente à concorrência do café do Vale da Paraíba e do açúcar de Campos. Com o declínio das lavouras na região dos lagos, reforçado após a abolição da escravatura, o sal passou a ter mais importância na região devido à facilidade de extração propiciada

---

<sup>180</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 262.

<sup>181</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; pp. 261-262.

<sup>182</sup> MASSA, Hilton. *Cabo Frio: histórico-político*. Cabo Frio, Prefeitura Municipal de Cabo Frio/Rio de Janeiro, Inelivro, 1980; p. 79.

<sup>183</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 262.

pelas condições naturais da lagoa.<sup>184</sup> A tabela abaixo exemplifica o número de estabelecimentos relativo às três atividades nos anos de 1860 e de 1869:<sup>185</sup>

	EM 1860			EM 1869		
	Fazendas de café	Fazendas de açúcar	Salinas	Fazendas de café	Fazendas de açúcar	Salinas
Cabo Frio	71	2	3	105	2	2
São Pedro	123	4	-	202	6	-
Araruama	447	8	-	398	4	-
Saquarema	670	4	-	217	4	-

Como se vê, durante a segunda metade do século XIX, a concentração de fazendas de café, em especial, e de açúcar superava consideravelmente o número de salinas existentes na região. Além destes fatores regionais, alguns elementos externos, nacionais e internacionais, também contribuíram para que o impulso da produção de sal acontecesse somente no início do século XX: a Grande Guerra Mundial que impossibilitou o consumo do sal produzido em Cadiz, e as leis alfandegárias que elevaram o preço do sal estrangeiro.<sup>186</sup>

A região em torno da lagoa de Araruama, de acordo com suas condições físicas, não favoreceu o aproveitamento da terra para a agricultura. A ausência de água potável também contribuiu para a escassa ocupação.<sup>187</sup> Por conseqüência, o desenvolvimento da região foi lento e difícil. A população permaneceu rarefeita e a economia estagnada, exceto nos breves surtos de valorização do café e da cana vividos no interior da região. A pesca e o sal eram a principal ocupação ao redor da lagoa, aliada apenas a uma pequena lavoura de subsistência baseada na mandioca. Somente no início do século XX, quando a cultura do sal passou a ser inserida na economia do país, a região contou com melhorias. Mesmo assim, a lagoa sempre desempenhou um papel importante na região, fornecendo peixe e sal, servindo como via principal para o transporte, visto que a navegação interna sempre foi uma constante, e servindo de referência à pequena população que se aglomerara nos portos ao longo da restinga.<sup>188</sup>

A extração do sal era e ainda é sazonal, tendo o inverno como entressafra. Esta irregularidade da safra determinava, como hoje em dia, uma instabilidade muito grande de mão-de-obra. O número permanente de pessoas que trabalham em uma salina era pequeno se comparados ao total necessário durante a colheita do sal. Os funcionários permanentes habitavam quase sempre, com suas famílias, as terras da própria salina, ocupando-se diariamente, da limpeza e conservação dos tanques. A mão-de-obra flutuante era proveniente do interior, onde homens que trabalhavam na lavoura seguiam para a restinga nos períodos de entressafra. Habitavam, em sua maioria, o interior da

<sup>184</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 173.

<sup>185</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 296.

<sup>186</sup> BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Planície litorânea e zona canavieira do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1957; p. 133.

<sup>187</sup> BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Obra citada*; p. 116.

<sup>188</sup> BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Obra citada*; p. 120.5

região, mais populoso que a própria restinga. Em geral, as duas atividades - lavoura e extração de sal - se justapunham na vida do operário de salina. Assim, nos anos mais chuvosos, quando as lavouras eram mais promissoras, a salina não necessitava de mão-de-obra numerosa. Ao contrário, se a seca se prolongasse, a safra do sal aumentaria, atraindo aquele que não tinha trabalho na lavoura sem chuvas abundantes.<sup>189</sup>

Esta situação era característica da região desde final do século XIX e permanece assim até os dias de hoje. Começou a se formar durante a grande imigração portuguesa ocorrida a partir da década de 1890. Esses portugueses, quase todos vindos de Aveiro, Figueira da Foz, Lavos e Porto, reproduziam elementos típicos das construções e nomes de localidades de seus locais de origem e família. Como demarcaram quase todos os territórios adquiridos em faixas que iam da lagoa, onde instalavam a salina, até o mar, hoje, várias partes das praias são conhecidas pelo nome desses portugueses-salineiros ex-proprietários como, por exemplo, Carvalho e Vargas ou, ainda, por nomes oriundos de Portugal, como Flor da Figueira, Portinho, Porto, Figueira, Lavos e Lavoense.<sup>190</sup>

É importante destacar que a ocupação da região se deu a partir de Cabo Frio, seguindo para São Pedro da Aldeia, depois Araruama, Saquarema e, finalmente, Maricá.<sup>191</sup> Ainda no final do século XIX, numa tentativa de injetar investimentos na região e melhorar o escoamento da produção o sal, um grupo de políticos de Maricá, conseguiu a extensão de um ramal da Estrada de Ferro Leopoldina, criando assim a Estrada de Ferro de Maricá, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1888.<sup>192</sup> No entanto, a maior parte da produção continuava sendo escoada através do porto de Cabo Frio. O sal era extraído das salinas à beira da lagoa, recolhido nos armazéns dos portos mais próximos e, depois, enviado a Cabo Frio - sendo Saquarema, Araruama, São Pedro da Aldeia e Cabo Frio o caminho percorrido pelo produto - para depois seguir para o Rio de Janeiro. Havia um outro caminho inverso percorrido pela produção destinada a Maricá com intuito de salgar o peixe produzido por este município e, então, enviado ao Rio de Janeiro pela estrada de ferro.

## A indústria salineira

No início do século XX, a produção de sal na região em torno da lagoa de Araruama se intensificou e se transformou numa verdadeira indústria. Um movimento de modernização contagiou a capital federal, assim como suas cidades vizinhas. A estrada de ferro e o trem passaram a representar uma modernidade necessária para o crescimento econômico do país. Outros fatores vieram contribuir para a tal melhoria. A imigração portuguesa, por exemplo, introduziu algumas alterações técnicas, propiciando uma melhora na qualidade e extração do sal. Entre tais mudanças, destacaram-se os

<sup>189</sup> BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Obra citada*; pp.133-134.

<sup>190</sup> CAMPOS, Maria Freitas. *Entre lembranças e desejo de mudança: transmissão cultural e crise do sal em Praia Seca, Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRRJ/ICHS/CPDA, 1999; p. 6.

<sup>191</sup> CAMPOS, Maria Freitas. *Obra citada*; p. 60.

<sup>192</sup> PINTO, Alfredo Moreira. *Apontamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. vol 2 p. 470.

moinhos que substituíram as bombas de água, a impermeabilização dos tanques e cristalizadores e a utilização de rodos de encimar.<sup>193</sup>

Até o final da década de 1920, a extração do sal foi bastante produtiva. Foi criado o "Centro do Comércio do Sal Fluminense LTDA", também chamado de Centro do Sal, tendo à frente Carlos Palmer<sup>194</sup>, José Maria Raposo, Plácido Marchon e José Maria Castanho, que tinham o intuito de organizar a produção e distribuição do sal na região.<sup>195</sup> Em 1923, uma firma inglesa - P. J. Mc Kellen - com representação na cidade, designou a primeira diretoria do Centro do Sal, que teve como presidente Carlos Palmer.<sup>196</sup> Nas três primeiras décadas do século XX, o capital estrangeiro financiava grande parte das medidas adotadas pelo governo brasileiro, o que muitas vezes comprometia os interesses econômicos locais. O papel do Centro do Sal era centralizar a distribuição e o comércio do sal, beneficiando os grandes produtores e capitalistas da região. A produção era vendida única e exclusivamente para o Centro, que estabelecia o preço de acordo com a qualidade do sal. A quantidade de compra também era determinada pelo Centro, dificultando assim a sobrevivência das pequenas salinas, que ainda se reservava o direito de decidir se comprava ou não a produção de cada salina.<sup>197</sup> Três atividades envolviam a lagoa de Araruama: o sal, a pesca e o cal. A produção de cal, neste momento ainda bastante amadora, era extraída das conchas depositadas em grande quantidade no fundo da lagoa. Essas atividades incentivaram a construção de portos, de companhias de navegação e de ramais rodoviários. A cobrança de impostos por parte dos municípios da região ensejou melhorias na configuração urbana, em especial Cabo Frio e Araruama.<sup>198</sup>

Na década de 1930, a produção de sal estava passando por um momento prolífico.<sup>199</sup> A implantação do Estado Novo apontou para uma mudança de rumos na economia brasileira, que se voltou, gradativamente, para os objetivos de promover a industrialização e o desenvolvimento internos.<sup>200</sup> A nova postura do governo federal refletiu-se em todos os aspectos, inclusive na extração do sal da lagoa de Araruama. A concorrência com o sal de Cadiz na Espanha, mais limpo e curado que o nosso, foi um grande problema até meados da década de 1910. Essa desvantagem foi neutralizada por completo, na década de 1930, com a intensificação do protecionismo alfandegário. Mas, ainda era preciso dinamizar a economia do sal, sendo necessário a incrementação do consumo pela melhoria do produto, a redução de impostos e o barateamento dos fretes.<sup>201</sup> Outro agravante que prejudicava a economia do sal naquele momento era a existência do contrato de venda exclusiva assinado pelos salineiros com o "Centro do Comércio do Sal Fluminense LTDA", contribuindo para a elevação do preço do produto,

---

<sup>193</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 265.

<sup>194</sup> Salineiro e político da região, tendo a pessoa de Pedro Alcoforado, dono do jornal "O Arauto", como grande aliado. MASSA, Hilton. *Obra citada*; p. 163.

<sup>195</sup> MASSA, Hilton. *Obra citada*; p. 137.

<sup>196</sup> MASSA, Hilton. *Obra citada*; p. 139.

<sup>197</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 271.

<sup>198</sup> BEAUCLAIR, Geraldo de. *Obra citada*; p. 22.

<sup>199</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 270.

<sup>200</sup> FAUSTO, Boris. *Obra citada*; p. 327.

<sup>201</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; pp. 272-284.

monopolizado pelo Centro.<sup>202</sup>

Em 1937, o deputado José Waltz Filho, com o apoio do governo federal, estendeu as linhas férreas da Estrada de Ferro Maricá até a cidade Cabo Frio para melhorar o escoamento da produção. Até então, o sal era transportado para o porto do Rio de Janeiro por iates a motor ou à vela. Desde 1910, tramitava pela Câmara um contrato assinado por Nilo Peçanha para a extensão do ramal da Estrada de Ferro Leopoldina até Cabo Frio, que passando por Capivari atenderia também a São Pedro da Aldeia.<sup>203</sup> Somente após vinte e sete anos depois o empreendimento tornou-se realidade. Apesar de todo esforço para implantação do trem na região, seu uso ficou emperrado no pequeno número de estações e no pequeno trecho coberto pela estrada. Até 1936 a estrada chegava somente à Iguaba Grande, levando quatro horas e meia para fazer o percurso da estação de Neves em Maricá até a estação de Iguaba.<sup>204</sup> Ainda assim, após a extensão da estrada de ferro até Cabo Frio em 1937, a maior parte da produção seguia para o Rio de Janeiro através do transporte marítimo pelo porto de Cabo Frio, por ser este o sistema de escoamento por muito tempo já consolidado.

Outra medida adotada pelo governo federal foi a implantação do Instituto Nacional do Sal, criado em 1940, que teve como objetivo alavancar a produção e, em especial, a distribuição do sal. O sistema de transporte naquele momento era ineficiente. O abandono do sistema ferroviário e o investimento no sistema rodoviário, já no início da década de 1940, acarretaram um grande aumento nos custos do transporte de mercadorias em todo país. Além disso, os impostos estaduais elevavam o preço do sal proporcionalmente à distância do litoral: assim Minas Gerais, Mato Grosso e, por fim, Goiás pagavam respectivamente um valor cada vez mais alto pelo mesmo produto. O Instituto visava acabar com tais distorções e também assegurar o equilíbrio entre o consumo e a produção; fixar tipos de produtos; sugerir ao governo medidas necessárias ao melhoramento da produção e do consumo; promover o financiamento da indústria e a construção de armazéns; estudar as possibilidades de exportação; vedar o transporte do produto que não satisfaça as exigências de análises químicas previstas; e proibir a construção de novas salinas ou ampliação das atuais. Outra característica do Instituto era a proibição feita a comerciantes, comissários ou distribuidores de sal de ingressarem na sua comissão executiva.<sup>205</sup>

Na década de 1940, a extração do sal estava bastante elaborada. A sua técnica passava por três etapas diferentes: a calha de alimentação, o tanque de vaporização e o tanque de cristalização. Depois de passar por essas três etapas e finalizado o processo de evaporação, o sal era recolhido por rodos e empilhado em pequenas medas para,

---

<sup>202</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 271.

<sup>203</sup> MASSA, Hilton. *Obra citada*; p. 115.

<sup>204</sup> As Estações da Estrada de Ferro Maricá eram: **Neves**, Sete Pontas, Rocha, Mutondo, **Raul Veiga**, Barracão, Sacramento, **Santa Izabel**, Salvatori, **Rio do Ouro**, Santa Eulália, **Inohan**, Barreão, São José, Buriche, Itapéba, Cambury, **Maricá**, Bom Jardim, Ignácio, **Manoel Ribeiro**, Joaquim Mariano, **Nilo Peçanha**, Kilometro 73, São Thiago, Caçadores, **Sampaio Correia**, Morro dos Pregos, Nazareth, Kilometro 97, **Bacaxá**, Kilometro 103, Ipitingas, Ponte dos Leites, **Araruama**, Kilometro 126 e **Iguaba Grande**. As estações em negrito são as estações principais. In: ALCOFORADO, Pedro Guedes. *O sal fluminense*. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Publicidade da Secretaria dos Negócios do Trabalho, 1936. p. 100.

<sup>205</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; pp. 271-272.

então, ser transportado em carrinho de mão ou em cesta, para os armazéns, onde ficava exposto por algumas semanas. Dos armazéns, o sal era levado para o porto de Cabo Frio em lanchas. A praia de Massambaba, em Araruama, era a maior produtora, no entanto, Cabo Frio concentrava o maior número de salinas, tendo assim a maior produção da região.<sup>206</sup>

A década de 1940 contou também com outro empreendimento que veio alterar profundamente a produção de sal na região. A instalação da Companhia Nacional de Álcalis - que produzia soda cáustica através do sal - dinamizou a produção, já que um de seus compromissos era a compra de todo sal produzido na região.<sup>207</sup> A fábrica alterou o modo de vida dos pescadores de Arraial do Cabo, local onde foi instalada, estabelecendo uma relação paternalista com seus funcionários, cujos parentes eram preferidos como candidatos aos postos de trabalho. Havia, ainda, a possibilidade de esses pescadores cumprirem jornada dupla de trabalho, sendo uma na fábrica e a outra na pesca.<sup>208</sup> Além disso, a Álcalis alterou o processo de escoamento de sua produção pois o sal produzido pela salinas Perinas, que pertencia à Companhia, passou a ser embarcado separadamente, em porto particular, em Arraial do Cabo.<sup>209</sup> O direito para extração de sal foi concedido à Companhia em 1946 e durante a segunda metade da década de 1940 e toda a década de 1950, a Companhia foi estabelecendo-se como a maior produtora de sal na região.<sup>210</sup>

A década de 1950 também trouxe algumas mudanças. O asfaltamento da rodovia Amaral Peixoto deslocou o caminho percorrido pelo sal, cujo transporte passou a ser feito predominantemente por caminhão, suplantando definitivamente o uso do trem.<sup>211</sup> A Estrada de Ferro de Maricá ficou totalmente abandonada.<sup>212</sup> Outra alteração ocorrida por conta do asfaltamento da Amaral Peixoto foi a intensificação do turismo da região e, conseqüentemente, o loteamento de suas terras, visto que facilitou o acesso às cidades em torno da lagoa. A ponte Rio-Niterói, construída em 1974, contribuiu, definitivamente, para aproximar a região dos lagos aos grandes centros urbanos do Rio de Janeiro e de Niterói.

Em termos de produção, a década de 1970 caracterizou-se por uma grande crise no sal. Entre os elementos que contribuíram para isso, podemos destacar: o fracasso do contrato com a Álcalis, que havia se comprometido em adquirir o sal produzido em torno da lagoa porém, até o final da década, a companhia comprou apenas o sal proveniente do Rio Grande do Norte, cuja concentração de substâncias para a extração da soda caustica era maior que o produzido na região dos lagos; a queda do preço do produto; e o mercado imobiliário em expansão devido ao crescimento do turismo na região.<sup>213</sup>

Atualmente, a faixa da restinga norte-fluminense enfrenta a ameaça de

<sup>206</sup> LAMEGO Alberto R. *Obra citada*; p. 270.

<sup>207</sup> CAMPOS, Maria Freitas. *Obra citada*; p. 175.

<sup>208</sup> BRITO, Rosyan Campos de Caldas. *Modernidade e tradição: construção da identidade social dos pescadores de Arraial do Cabo*. Rio de Janeiro: UFRJ/ICH/CPDA, 1989; pp. 159-160.

<sup>209</sup> BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Obra citada*; p. 135.

<sup>210</sup> BRITO, Rosyan Campos de Caldas. *Obra citada*; p. 223.

<sup>211</sup> BEAUCLAIR, Geraldo de. *Obra citada*; p. 22.

<sup>212</sup> BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Obra citada*; p. 135.

<sup>213</sup> CAMPOS, Maria Freitas. *Obra citada*; pp. 232-233.

empreendimentos imobiliários por conta do incremento cada vez mais acelerado da indústria de um turismo de uso predatório, que vem provocando a degradação do seu ecossistema, descaracterizando sua paisagem natural e cultural, desalojando um elevado número de pessoas que viviam em torno e em função das salinas existentes, e ainda, ameaçando a preservação dos sambaquis.

Com o crescimento desenfreado do turismo durante os meses de verão, as cidades da região têm enfrentado graves problemas no abastecimento de água. A superlotação das áreas centrais também tem evidenciado a ausência de saneamento básico de condomínios que despejam dejetos *in natura* na própria lagoa, poluindo-a e contaminando suas águas e o solo.

As atividades do setor terciário, bem como a indústria de construção civil, sobrepuseram-se àquelas relacionadas ao beneficiamento dos produtos oriundos da lagoa, deslocando da lagoa de Araruama o sentido de sua vital importância na região.<sup>214</sup> Todo este quadro vem contribuindo para uma intensa degradação ambiental frente a uma especulação imobiliária desenfreada.

Apesar disso, a produção de sal na lagoa de Araruama conta com a presença de grandes salineiros, juntamente com pequenas famílias que ainda vivem da sua extração e tentam reerguer aquela atividade, lutando pela preservação, assim, de um bem econômico de valor cultural, cujo suporte material que o representa, enquanto patrimônio fluminense, é a própria natureza circundante.

Independente da atividade salineira não ter propiciado, isoladamente, o desenvolvimento territorial e sócio-econômico da região dos lagos, é indiscutível o papel que desempenhou na construção da memória e identidade histórica local, pela singularidade de que, somente naquele ambiente natural do território fluminense, existiu e ainda existe o potencial de se explorar as riquezas do sal.

---

<sup>214</sup> BEAUCLAIR, Geraldo de. *Obra citada*; p. 22.

## Referências bibliográficas

- AIRES DE CASAL, Padre Manuel. *Corografia brasílica ou relação histórico-geográfica do Reino do Brasil*. São Paulo: USP, 1796.
- ALCOFORADO, Pedro Guedes. *O sal fluminense*. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Publicidade da Secretária dos Negócios do Trabalho, 1936.
- ALMEIDA, Antonio Figueira de. *História Fluminense*. Rio de Janeiro.
- ARAUJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.
- ARQUIVO PUBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *Guia do patrimônio documental do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: O Arquivo, 1997
- BARBIERE, Evandro Biassi. *Ritmo climático e extração do sal em Cabo Frio*. In: *Revista Brasileira de Geografia*, n 37. Rio de Janeiro, 1975.
- BEAUCLAIR, Geraldo de. "Sol sobre sal: das comunidades indígenas às organizações salineiras da lagoa de Araruama." In: *Revista A Margem*, nº 1, 1993.
- BERANGER, Abel Ferreira. *Dados Históricos de Cabo Frio*. Cabo Frio: PROFAC, 1993.
- BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Planície litorânea e zona canavieira do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1957.
- BIASE, Maria Teresa e SILVA, Luiz Eduardo. *Inventário para tombamento da Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré*. Rio de Janeiro: INEPAC, 1999.
- BIASE, Maria Teresa e MONTEIRO, Maria Cristina. *Inventário para tombamento da Fazenda Aurora*. Rio de Janeiro: INEPAC, 1999.
- BRASIL. *Enciclopédia dos Municípios do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1957.
- BRITO, Rosyan Campos de Caldas. *Modernidade e tradição: construção da identidade social dos pescadores de Arraial do Cabo*. Rio de Janeiro: UFRRJ/ICHS/CPDA, 1989.
- CAMPOS, Maria Freitas. *Entre lembranças e desejo de mudança: transmissão cultural e crise do sal em Praia Seca, Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRRJ/ICHS/CPDA, 1999.
- CARRAZZONI, Maria Eliza. *Guia dos bens tombados*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1980.
- DARWIN, Charles Robert. *Viagem de um naturalista ao redor do mundo*. Rio de Janeiro: Cia Brasil Editora, 1937.
- FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999.
- FONTENELLE, Luis Fernando Raposo. *A dinâmica dos grupos domésticos no Arraial do Cabo*. Rio de Janeiro: Serviço Social Rural, 1960.
- GIFFONI, José Marcello Salles. *Sal: um outro tempero ao Império (1801-1850)*. Niterói: Universidade Federal Fluminense/ICHF, Dissertação de Mestrado, 1999.
- GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO/CIDE. *Cabo Frio*. Rio de Janeiro: Coleção Perfis Municipais/Estado do Rio de Janeiro, 1988.
- HANSEN, Guttorm. *Cabo Frio: dos tamoios à Alcalis*. Rio de Janeiro: Edições Achiamé,

1988.

LAMEGO Alberto R. *O homem e a restinga*. Rio de Janeiro: Biblioteca Geográfica Brasileira, 1974.

LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil – tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818*. São Paulo, Livraria Martins.

MASSA, Hilton. *Cabo Frio: histórico-político*. Cabo Frio, Prefeitura Municipal de Cabo Frio/Rio de Janeiro, Inelivro, 1980.

\_\_\_\_\_. *Cabo Frio: nossa terra, nossa gente*. Rio de Janeiro: Dinigraf, 1996.

\_\_\_\_\_. *O negro na história de Cabo Frio*. Rio de Janeiro: Livraria Cátedra LTDA, 1988.

“Memória Histórica da cidade de Cabo Frio”. IN: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de H. Laemmert, Tomo 46, ano 1883; pp. 205-236.

“Notas de todas as marinhas em que se faz sal na Costa do Brasil”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de H. Laemmert, Tomo 46, ano 1883; pp. 173-176.

PINTO, Alfredo Moreira. *Apontamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO. *Inventário e diagnóstico do patrimônio natural do município de Cabo Frio*. Cabo Frio: Secretaria de Educação e Cultura de Cabo Frio, 1990.

\_\_\_\_\_. *Proposta de preservação do conjunto de monumentos e sítios arqueológicos e paisagístico da cidade de Cabo Frio*. Cabo Frio: Prefeitura Municipal de Cabo Frio, 1989.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Lisboa: M. Pacheco, 1965.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.

SANATANA, Henrique de Azevedo. “Ocupação humana na região Araruama-Cabo Frio (notas de excursão)”. In: *Revista Brasileira de Geografia*, n 37. Rio de Janeiro, 1975.

VASCONCELLOS, Claudomiro R. de. *Centenário da Independência do Brasil – Álbum do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 1922.

VASCONCELLOS, Sylvio Lamas de. *Apontamentos sobre Araruama*. Araruama: Álvaro Pereira Editores, 1998.

## **CRONOLOGIA DOS CAMINHOS DO SAL**

1503 – Américo Vespúcio chega na região e funda a primeira feitoria na ilha do Focinho do Cabo.

1506 – O povoado de Santa Helena passa a ser denominado de Nossa Senhora de Assunção de Cabo Frio.

1567 – Expulsão dos franceses da cidade do Rio de Janeiro.

1615 – Fundação da vila de Cabo Frio, após a expulsão definitiva dos franceses que, ao lado de corsários ingleses e alemães, contrabandeavam pau-brasil na região, habitada pelos índios da tribo Tamoio.

1617 – Fundação do povoado de São Pedro, junto com o Colégio da Cia. de Jesus, tornando-se a principal aldeia indígena fluminense, onde várias tribos se misturavam sob a catequização jesuíta.

1630 – Monopólio do sal decretado pela Coroa.

c.1660 – Fundação da freguesia de Saquarema, junto com a capela de Nossa Senhora de Nazaré.

1675 – Ampliação da capela de Nossa Senhora de Nazaré, em pedra e cal.

1686 – Fundação do Convento de São Francisco em Cabo Frio, requerido ao rei D. Pedro II pela Câmara e pelos moradores da vila.

1687 – A capela de Nossa Senhora do Amparo de Maricá já contava com registros eclesiásticos. No fim do século XVII, os beneditinos possuíam sesmarias em quase toda a região do contorno da Lagoa de Araruama.

1721 – Achada a imagem da Santa Virgem da Conceição entre os penedos no Focinho do Cabo.

1731 – O rei de Portugal mandou construir uma capela só para a santa Virgem da Conceição, até então recolhida na Matriz de Cabo Frio.

1755 – Alvará que cria a freguesia de Santa Maria de Maricá.

1759 – O Marquês de Pombal expulsa a Companhia de Jesus de todo Reino. Os índios da aldeia de São Pedro foram cometidos aos padres capuchinhos.

1761 – Fundação da capela de São Benedito.

1780 – Os padres capuchinhos ergueram, junto à lagoa de Iruama, uma igreja à São Sebastião. Até então este povoado era assistido pela freguesia de Cabo Frio, porém com o crescimento do povoado, com mais de 3.000 almas, foi necessária a separação. Assim foi criada a paróquia de São Sebastião de Araruama ou Iruama.

1799 – Criação da freguesia de São Sebastião de Araruama, como parte de Cabo Frio.

Início do século XIX – A cidade de Cabo Frio contava com mais de 11.700 habitantes; Maricá com 800 residências e 4.800 habitantes; a salina Apicuz, utilizada pelos índios da aldeia de São Pedro produzia um sal de ótima qualidade.

1801 – Abolição do monopólio régio do sal.

1813 – a freguesia de Araruama possuía 525 residências e 4.200 habitantes.

1814 – O povoado de Maricá tornou-se vila, com o nome de Santa Maria de Maricá.

1815 – Elevação de Cabo Frio à condição de cidade.

1819 – Anexação de Maricá à Praia Grande.

1820 – Depois da igreja matriz de Saquarema ter sido arruinada, foi determinado que a nova igreja seria construída no lugar chamado Boqueirão do Engenho. A idéia de remover a freguesia para o Boqueirão encontrou grande oposição. Saiu vencedor o grupo que queria a conservação do local da matriz, sendo esta reconstruída rapidamente com grande auxílio da população. A nova igreja foi concluída em 1827.

1822 – Lindenberg constrói a primeira salina da região, atual salinas Perinas.

1833 – A vila de Maricá restabelece sua autonomia.

1841 – Elevação de Saquarema à condição de vila, incorporando-se à Comarca de Cabo Frio.

1843 – Início da construção de um canal entre as lagoas de Saquarema e de Araruama.

1852 – Construção da salina Conceição, que pelo menos até 1946 ainda estava em atividade.

1852 – A freguesia de Araruama foi desmembrada de Cabo Frio e incorporada ao município de Saquarema.

1856 – Havia três salinas na lagoa: a de Joaquim Alves Nogueira da Silva, a de Júlio Leipsik e a de Miguel Boiteux.

1859 – Transferência da sede da vila de Saquarema para a freguesia de Araruama – mais especificamente para o arraial de Mataruna, extinguindo a vila de Saquarema e criando a vila de São Sebastião de Araruama.

1860 – Restauração da vila de Saquarema, separando-se da vila de Araruama. A importância de Saquarema cresce devido ao início do cultivo do café.

1861 – Aceso o Farol de Cabo Frio, no alto da ilha do Focinho do Cabo, abandonado no final do século XIX.

1870 – O engenheiro francês Leger Palmer fundou a salina Moçoró em São Pedro.

1885 – O português Luís João Gago construiu a salina Acaíra, nos modelos das salinas portuguesas, sendo seguido, em 1887, por outros empreendedores portugueses. Foi grande o número de portugueses que emigraram para Cabo Frio no final do século XIX para investir na produção de sal.

1888 – Maricá foi elevada à condição de cidade; inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Maricá, extensão do ramal da Estrada de Ferro Leopoldina, que só atingiu a cidade no início do século XX. O trecho tem como estações Entrocamento, Sacramento, Santa Izabel e Rio do Ouro.

1888 – Criação, em Maricá, de um engenho central para a lavoura de cana.

1890 – Elevação de Saquarema e Araruama à condição de cidade.

Final do século XIX – Cabo Frio possuía 9.019 habitantes, dos quais 7.314 eram analfabetos. Os seus edifícios públicos mais importantes eram a Casa da Câmara, o convento de São Benedito, o convento de Nossa Senhora dos Anjos, a capelinha da Guia, a Casa de Caridade com seu hospital e a Cadeia. O município possuía grande número de fazendas, olarias, salinas e casas de negócio. Em Araruama, havia diversos

povoados à beira da lagoa: Iguaba Grande, Iguaba Pequena, Paraty, Pontinha, Enjeitado e Pontes dos Leites. A cidade de Saquarema possuía muitas fazendas de café e importantes engenhos de açúcar e aguardente. Em Maricá, os principais edifícios eram a Igreja Matriz, o Cemitério Municipal e a Casa de Câmara e Cadeia.

1923 – O município de Cabo Frio dividia-se em 4 distritos: Cabo Frio, Arraial do Cabo, Saco Fora e Araçá.

1937 – A Estrada de Ferro de Maricá chega a cidade de Cabo Frio.

1950 – Instalação da Companhia Nacional de Álcalis em Cabo Frio.

1989 – Arraial do Cabo emancipa-se de Cabo Frio.

# **BANCO DE DADOS**

---

## *A organização e implantação do banco de dados*

---

Laura Bahia

O Banco de Dados elaborado para o Projeto de Inventário de Bens Culturais dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro foi norteado por três grandes objetivos.

O primeiro, abrigar, de imediato, as informações produzidas pelos pesquisadores – arquitetos e historiadores – com suas especificidades de linguagens e representações.

O segundo, considerando o pouco tempo destinado à implantação do sistema, diante dos prazos pré-estabelecidos, procurar organizá-las de tal forma que pudessem ser disponibilizadas à consulta, ao mesmo tempo em que permanecessem “abertas” para trabalhos internos de revisão e complementação de novos dados.

E, por último, inaugurar o processo de informatização do acervo do INEPAC, começando pela atualização das informações relativas aos temas dos caminhos singulares no território fluminense.

Contando com o apoio e a experiência da equipe do Departamento de Documentação e Informação - DID, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, que vem desenvolvendo um programa voltado para implementação de um Sistema Nacional de Inventário de Bens Culturais, no caso, de Sítios Históricos Tombados, verificou-se a possibilidade de se utilizar a mesma metodologia para levantamento das fontes históricas e, no que se refere aos bens imóveis, foram necessárias algumas adaptações.

Na verdade, o projeto em questão, diferentemente da proposta do IPHAN, não se limita ao aprofundamento das informações sobre o patrimônio fluminense tombado, mas sim tem como universo de estudo os bens culturais de potencial interesse para preservação, valorização e promoção, visando dentre outros objetivos, o desenvolvimento sustentável das comunidades onde se localizam, através de sua inclusão em programas na área do turismo cultural.

Baseado em fichas de inventário arquitetônico já utilizadas pelo Departamento do Patrimônio Cultural e Natural do INEPAC, foram feitas adequações consolidando a estrutura básica do banco, dividindo-o em 5 (cinco) formulários de entrada de dados, a saber:

- formulário A, de fontes arquivísticas  
dados levantados em arquivos e bibliotecas, com 14(quatorze) campos de preenchimento, com entrada para imagens fotográficas e cartográficas;
- formulário B, de fontes bibliográficas  
pesquisa em livros, artigos de periódicos, monografias, teses acadêmicas, etc..., contém 9 (nove) campos e também possui entrada para imagens referentes às fontes levantadas;
- formulário I, de instituições de pesquisa  
registro sobre os acervos dessas instituições, com 28 (vinte e oito) campos informativos;
- formulário do histórico dos municípios  
dados históricos, político-administrativos e territoriais dos municípios com 18 (dezoito) campos;
- formulário de inventário de identificação de bens imóveis  
o cadastro é individual, e obedece a um roteiro para preenchimento dos campos, que inclui desde a localização, época de construção, etc., até dados sobre o histórico do imóvel, fotos e plantas arquitetônicas, quando possível; este formulário é o mais complexo, devido à diversidade das informações que o compõem - dados gerais descritivos, fotos e mapas digitais e digitalizadas.

Quanto à dinâmica do Banco, pode-se dizer que seu manuseio é simples, podendo ser alimentado em rede local, possuindo além dos relatórios de saída previamente estabelecidos, um sistema de busca que facilita a consulta e a localização da informação desejada.

Adequado às características dos equipamentos e instalações disponíveis no INEPAC, trabalha em Access comercial versão 97, podendo após a alimentação ser convertido para outras versões, funcionando em qualquer computador com uma configuração padrão.

Não possui ainda o acesso controlado e encontra-se em fase final de alimentação, sendo realizados diversos aperfeiçoamentos no sistema durante o processo de implantação, de acordo com as demandas do projeto.

Seguem exemplos dos relatórios de saída dos formulários do banco de dados.

*formulários A*  
**fontes arquivísticas**

*formulários B*  
**fontes bibliográficas**

*formulários I*  
**instituições de pesquisa**

*formulário do*  
**histórico dos municípios**

*fichas de*  
**inventário de identificação de bens imóveis**

### LEVANTAMENTO DE FONTES ARQUIVÍSTICAS

#### 01. Identificação do projeto

Caminhos singulares do Estado do Rio de Janeiro

#### 02. Instituição/ seção

Arquivo Histórico do Exército/ Cartografia

#### 03. Título

Planta geral da E. F. Dom Pedro II de Belém até a Paraíba

#### 04. Procedência/ autoria

Engenheiro Garnete

atribuído

#### 05. Destinatário

#### 06. Número de folhas

quantidade: 1

completo

incompleto

#### 07. Datas-limit

	dia	mês	ano	século	
mais antiga	<input type="text"/>	<input type="text"/>	1858	<input type="text"/>	presumidas <input type="checkbox"/>
mais recente	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

#### 08. Suporte

papel

cd-rom

tela

fitavideo

diapositivo

microfilme

outros

#### 09. Espécies documentais:

manuscrito

impresso

texto

desenho

fotografia

cartografia

cartão postal

gravura

outros

escala 5 milhas inglesas

#### 10. Localização

24.01.864

#### 11. Indexação

Cartografia; Estrada de Ferro Dom Pedro II; Vale do Paraíba; Estradas; Caminhos; Estrada da Polícia; Fazendas; Estrada do Comércio

#### 12. Resumo informativo

O mapa, de 128 x 66,5 cm, representa o traçado da Estrada de Ferro Dom Pedro II no Vale do Paraíba, trecho de Belém ao Paraíba. Assinala as estradas da Polícia, do Rasgão, do Comércio, do Presidente Pedreira e o Caminho de Simão Antônio. Ao longo deste trecho, podem ser localizados a freguesia dos Mendes; o Ribeirão dos Macacos; as fazendas Monte Alegre, Paraíso e Ubá; o açúde Avelar e a Ponte do Desengano. O mapa representa também as estradas para Vassouras e Valença.

#### 13. Fichamento

#### 14. Observações

#### 15. Fotos



O mapa, de 128 x 66,5 cm, representa o traçado da Estrada de Ferro Dom Pedro II no Vale do Paraíba, trecho de Belém ao Paraíba. Assinala as estradas da Polícia, do Rasgão, do Comércio, do Presidente Pedreira e o Caminho de Simão Antônio. Ao longo deste trecho, podem ser localizados a freguesia dos Mendes; o Ribeirão dos Macacos; as fazendas Monte Alegre, Paraíso e Ubá; o açúde Avelar e a Ponte do Desengano. O mapa representa também as estradas para Vassouras e Valença.

Preenchido por: Isabel Junqueira

Data: 12/2003

Revisto por: Luiz Cristiano de Andrade

Data: 03/2004

### LEVANTAMENTO DE FONTES ARQUIVÍSTICAS

#### 01. Identificação do projeto

Caminhos singulares do Estado do Rio de Janeiro

#### 02. Instituição/ seção

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia

#### 03. Título

Campos dos Goytacazes - Arruamento

#### 04. Procedência/ autoria

atribuído

#### 05. Destinatário

#### 06. Número de folhas

quantidade: 1

completo

incompleto

#### 07. Datas-limit

	dia	mês	ano	século	
mais antiga	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	presumidas <input checked="" type="checkbox"/>
	dia	mês	ano	século	
mais recente	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	XVIII	

#### 08. Suporte

papel  cd-rom  tela

fitavideo  diapositivo  microfilme

outros

#### 09. Espécies documentais:

manuscrito

impresso

texto

desenho

fotografia

cartografia

cartão postal

gravura

outros

escala sem escala

#### 10. Localização

ARC 4-3-16

#### 11. Indexação

Cartografia; Campos dos Goytacazes; Arruamento

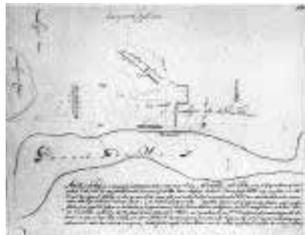
#### 12. Resumo informativo

Planta, de 33,5 x 42 cm, que representa o arruamento e as principais edificações da vila de São Salvador de Campos dos Goytacazes, como a Matriz, a igreja do Saco e a cadeia. Destacam-se, na área ao redor do núcleo urbano, o rio Paraíba do Sul, onde assinala o porto da Lancha; a Lagoa do Cortume; a Lagoa do Ozorco, que contém água perene e bons peixes. Indica os terrenos destinados a novas edificações pela Câmara e as casas feitas com consentimento dos beneditinos. Localiza a Cruz das Almas, os lugares baixos e altos da vila, estes últimos livres das inundações. Informa ainda que, à época, São Salvador possuía 1120 casas térreas e 100 sobrados.

#### 13. Fichamento

#### 14. Observações

#### 15. Fotos



Planta, de 33,5 x 42 cm, que representa o arruamento e as principais edificações da vila de São Salvador de Campos dos Goytacazes, como a Matriz, a igreja do Saco e a cadeia. Destacam-se, na área ao redor do núcleo urbano, o rio Paraíba do Sul, onde assinala o porto da Lancha; a Lagoa do Cortume; a Lagoa do Ozorco, que contém água perene e bons peixes. Indica os terrenos destinados a novas edificações pela Câmara e as casas feitas com consentimento dos beneditinos. Localiza a Cruz das Almas, os lugares baixos e altos da vila, estes últimos livres das inundações. Informa ainda que, à época, São Salvador possuía 1120 casas térreas e 100 sobrados.

Preenchido por: Tânia Pimenta

Data: 10/2003

Revisto por: Luiz Cristiano de Andrade

Data: 03/2004

### LEVANTAMENTO DE FONTES BIBLIOGRÁFICAS

#### 01. Identificação do Bem tombado

Ouro-Estrela

#### 02. Instituição/ seção

Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia

#### 03. Referência bibliográfica

autor: RUGENDAS, João Maurício

título: Viagem pitoresca através do Brasil

nome do periódico:

edição: 3ª

série

local: São Paulo

editor: Livraria Martins

data: 1956

volume: número nº de página 205

Tem ilustrações? sim  não

notas especiais:

#### 04. Localização

47.5.21

#### 05. Indexação

Ouro; Estrela; Rio; Iconografia

#### 06. Resumo informativo

Reunião de 110 desenhos realizados ao longo de sua viagem pelo Brasil no início do século XIX. O autor também descreve as paisagens das províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Bahia e Pernambuco. Discorre ainda sobre os usos e costumes dos mulatos, índios e negros, bem como sobre a vida dos europeus nos trópicos. Destacam-se os desenhos que representam as paisagens observadas entre a cidade do Rio de Janeiro e Ouro Preto, como a vista dos rios Inhomirim, Paraíba e Paraíba; a fazenda da Mandioca e a Serra dos Órgãos; e o Porto da Estrela, lugar que, segundo o viajante, reunia gente de todas as condições sociais e onde poderiam ser observados verdadeiros costumes do Brasil.

#### 07. Tipo de ilustração

#### 08. Fichamento

#### 09. Observações



"Na vizinhança do Rio, a primeira aldeia de alguma importância é a do Porto da Estrela (...). As mercadorias destinadas às províncias do interior, como Minas Gerais, Minas Novas, Goiás, etc., são primeiramente conduzidas, da mesma forma que os viajantes, em pequenas embarcações, do Rio ao Porto da Estrela. Aí são elas confiadas a tropas de mulas que, por seu lado, trazem, de volta, carga para os navios do Rio de Janeiro"



"A estrada que vai de Porto da Estrela a Minas passa diante de belas plantações, atrás das quais se percebem, ao longe, as pontas angulosas da Serra dos Órgãos."



"(...) as pontas angulosas da Serra dos Órgãos, erguendo-se por cima da Serra da Estrela cujas escarpas constituem o espantinho dos tropeiros e o tormento das mulas, embora uma estrada larga, construída e pavimentada com grande sacrifício, aí tenha sido aberta."



"Do lado do Rio de Janeiro, a província de Minas Gerais é limitada pelo Rio Paraíba, às margens do qual existem inúmeros registros onde se pagam direitos de entrada sobre as mercadorias, os negros, etc."



Rio Paraibuna, afluente do Paraíba junto à divisa com Minas Gerais, onde o autor assinala uma ponte e uma edificação, provavelmente uma das casas de registro de mercadorias e escravos.

---

Preenchido por: Simone Silva

Data: 11/2003

Revisto por: Luiz Cristiano de Andrade

Data: 03/2004

### LEVANTAMENTO DE FONTES BIBLIOGRÁFICAS

#### 01. Identificação do Bem tombado

Ouro-Estrela

#### 02. Instituição/ seção

Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia

#### 03. Referência bibliográfica

autor:

título: Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender 1817-1818

nome do periódico:

edição:

série

local:

Petrópolis

editor:

Kapa Editorial

data: 2000

volume:

número

nº de página

3v.

Tem ilustrações?

sim

não

notas especiais:

#### 04. Localização

115.3.43

#### 05. Indexação

História; Estrela; Porto da Estrela; Fazenda Mandioca; Ouro; Fazenda Fragoso; Serra da Estrela; Tropeiros

#### 06. Resumo informativo

A obra, composta de três volumes, reúne desenhos de Thomas Ender, sendo que o primeiro contém representações de paisagens européias, o segundo vistas da cidade do Rio de Janeiro e o terceiro volume contém desenhos da expedição realizada pelo Brasil em 1817 e 1818. Na província do Rio de Janeiro, o autor representa, ao longo da estrada para Minas Gerais, a foz do Rio Inhomirim, o Porto da Estrela, residências e propriedades localizadas em áreas adjacentes.

#### 07. Tipo de ilustração

#### 08. Fichamento

#### 09. Observações

O desenho da página 741 é do Rio Inhomirim, em direção ao Porto da Estrela. Desenho feito a lápis e aquarelado de 193x320mm.  
Desenho da página 742 é do Porto da Estrela, de 302x463mm, feito a lápis. Assinala no desenho, a casa das Três Portas.  
Desenho da página 743, de 315x487mm, chamado "Plantação de bananeiras, não há registro de sua localidade, devendo ser provavelmente uma aquarela pintada no caminho da Fazenda da Mandioca".  
O desenho da página 744 é muito interessante porque é uma vista do Porto da Estrela, onde o viajante destaca as poucas casas, um sobrado, alguns negros a beira do rio. É uma aquarela sobre lápis de 188x285mm.  
O desenho da página 745 é da Fazenda do Moreira - Fazenda Fragoso na região do Rio Caioba, na caminho para a Fazenda da Mandioca. É uma aquarela sobre lápis de 194x318mm, onde o viajante, destaca a sede ao longe e as árvores ao redor a uma vista da Fazenda Paulo Moreira e Fragoso.  
A aquarela da página 746 (193x318mm) destaca a Fazenda do Paulo Moreira e Fragoso com a Serra da Estrela em segundo plano, no caminho para a Fazenda da Mandioca. Neste desenho além da casa grande, o viajante destaca pequenas construções existentes ao redor da Casa do Proprietário.  
O desenho a lápis (325x474mm) da página 747 destaca o rancho da Mandioca. Ao lado do rancho há uma casa.  
O desenho a lápis, parcialmente aquarelado (330x747mm) da página 748 é uma vista da Serra da Estrela.  
A aquarela sobre lápis (195x283mm) da página 754 destaca a descida da Serra da Estrela, parte da Mandioca, com a Baía de Guanabara ao fundo da figura. Há na imagem algumas mulas.  
A aquarela sobre lápis (198x285mm) da página 755 é uma outra vista do estado através da Serra da Estrela.  
A aquarela a lápis (409x528mm) da página 756 é uma vista da cordilheira atrás da Mandioca.  
A aquarela sobre lápis (197x283mm) da página 757 é das cercanias da Mandioca a uma milha do Porto da Estrela.  
A aquarela sobre lápis (200x282mm) da página 758 também é das cercanias da Mandioca.  
O desenho (aquarelado) da página 759 é a vista da Mandioca vindo do Porto da Estrela, o viajante destaca uma casa e uma construção que parece ser rancho, além da vegetação.  
O desenho a lápis da página 760 destaca o início da estrada sobre a cordilheira atrás da Mandioca.  
O desenho aquarelado (406x513mm) da página 761 é uma vista da Serra da Estrela em direção ao RJ.  
O desenho aquarelado (203x282mm) da página 762 é uma vista da cordilheira atrás da Mandioca.  
O desenho a lápis da página 763 (410x523mm) destaca o rancho na Mandioca.  
A aquarela a lápis (380x523mm) da página 764 é uma vista da Fazenda da Mandioca; o viajante destaca uma casa, um rancho e uma outra construção ao lado do rancho, além da vegetação.  
O desenho a lápis (410x524mm) da página 765 destaca o rancho da Mandioca. Desenho pouco visível.  
O desenho a lápis (387x530mm) da página 766 é da vista da cordilheira atrás da Mandioca.  
O desenho sobre papel acastanhado (340x475mm) da página 767 é uma vista da Mandioca, onde o viajante destaca a Casa de Langsdorff.  
O desenho aquarelado (192x317mm) da página 768 destaca a moradia do senhor Von Langsdorff na Mandioca. Uma casa de um andar, com 4 janelas, no lado direito uma varanda e duas portas. A casa era coberta de telha.  
O desenho aquarelado da página 769 (193x316mm) destaca um rancho no caminho para a Mandioca, nas proximidades da estrada para MG.



Aquarela sobre lápis, de 188 x 285mm, com a vista do Porto da Estrela, assinalando as poucas casas, um sobrado e alguns negros à beira do rio.



Aquarela sobre lápis, de 325 x 474 mm, que representa o rancho da Mandioca.



Aquarela sobre lápis, de 195 x 283 mm, que representa a descida da Serra da Estrela e parte da fazenda da Mandioca, com a Baía de Guanabara ao fundo da figura.



Aquarela sobre lápis, de 410 x 528 mm, que representa trecho da estrada para a província de Minas Gerais.



Desenho sobre papel acastanhado, de 340 x 475 mm, com uma perspectiva da sede da fazenda da Mandioca, coberta de telhas e avarandada, residência do senhor Langsdorff.



Aquarela sobre lápis, de 192 x 317 mm, representa a moradia do senhor von Langsdorff na Mandioca.



Desenho a lápis e aquarelado de 198 x 310mm que representa a Fábrica de Pólvora na Lagoa Rodrigues de Freitas.

Preenchido por: Simone Silva

Data: 11/2003

Revisto por: Luiz Cristiano de Andrade

Data: 03/2004

## CADASTRAMENTO DE INSTITUIÇÕES DE PESQUISA

01. Órgão Arquivo Público do Estado			
02. Subordinação administrativa Secretaria de Justiça (Sergio Swaiter)			
03. Endereço Praia de Botafogo, 480			
04. UF [ ]	05. Município [ ]	06. Bairro [ ]	07. CEP.: [ ]
08. DDD 21	09. Telefone/ ramal 3399-7219	10. Telefone/ ramal 3399-7215	11. FAX [ ]
12. Correio eletrônico aperj@aperj.rj.gov.br		13. Endereço do acervo na Internet www.aperj.rj.gov.br	
14. Responsável Isménia de Lima Martins/ Johenir Jannotti			
15. Atendimento ao público <input checked="" type="radio"/> sim <input type="radio"/> não Restrição [ ]		16. Horário de atendimento 2ª a 6ª feira <input type="text" value="9:00 - 17:00"/> sábado <input type="text"/> Observações: [ ]	
17. Empréstimos <input type="radio"/> sim <input checked="" type="radio"/> não Restrições: [ ]		18. Formas de reprodução disponíveis na <input type="checkbox"/> fotocópia <input type="checkbox"/> fotograf <input type="checkbox"/> microfilme <input checked="" type="checkbox"/> meio digital <input type="checkbox"/> fita cassete <input type="checkbox"/> fita áudio <input type="checkbox"/> outros [ ]	
19. O público tem acesso direto às <input type="radio"/> sim <input checked="" type="radio"/> não		Observações: Com uma tabela de preço. [ ]	
20. Datas-limites mais antiga: ano [1795] século [ ] mais recente: ano [1983] século [ ]		21. Mensuração/ quantificação arquivo: [ ] caixas +- 3.000 [ ] metros biblioteca: +- 2.000 [ ] unidades	
22. Tratamento técnico do acervo <input type="radio"/> identific <input type="radio"/> organizado <input checked="" type="radio"/> parcialmente organizado		23. Tipo de organização <input checked="" type="checkbox"/> cronológico <input type="checkbox"/> onomástico <input type="checkbox"/> topográfico <input checked="" type="checkbox"/> temático <input checked="" type="checkbox"/> outros [fundos]	
24. Gestão informatizada? <input checked="" type="radio"/> sim <input type="radio"/> não			
25. Estado de conservação possibilita a consulta [ ] % prejudica a conservação [ ] % impede a consulta [ ]			
26. Condições de armazenamento (armazenamento/ acondicionamento/ local de acondicionamento) Sem ar condicionado, sem controle de umidade.			

27. Fontes Bibliográfica

Tipo

Livros, jornal, revistas, boletim.

Concentração temática

Legislação, história e arqueologia.

2. Fontes Arquivísticas

Tipo

Coleção de lei, mortuário, orçamento, correspondencia, decretos, regulamentos, planilhas de registros civis sindicais, atestado médico, certidão de nascimento, relação de nomes, ficha datiloscópica, mapa.

Concentração temática

Observações

Textual, iconografico e audi-visual.

Preenchido por:

Cláudia Paixão

Data:

02/02/04

Revisado por:

Data:

## HISTÓRICO DE MUNICÍPIOS

**01. Nome atual do Município** Magé

**02. Data de aniversário**

09/06

**03. Desmembrado de Município de:**

Santana de Macacu

**04. Nome do Prefeito/ Governante Municipal na data de fundação**

**05. Evolução Histórico-administrativa do Município**

a. elevado à:	b. na data de:	c. sob a Lei n°:	d. com o nome de:
vila	09/06/1789	Ordem de Luís de; Vasconcelos e Souza	Mage
distrito			
município			
cidade	02/10/1857	965	Mage
sede de comarca			

**06. Desmembramentos ocorridos a partir deste Município:**

a. Na data de:

25/11/1990

b. Lei Estadual N°:

c. Nome do novo Município criado:

Guapimirim

**07. Atualmente, quais os distritos que compõem este Município?**

Magé; Guia do Pacobaíba; Vila Inhomirim; Santo Aleixo e Juruí

**08. Quando (época/data) ocorreram as primeiras ocupações/colonização deste Município?**

1565

**09. Quais fatores motivaram as primeiras ocupações/colonização?**

Concessão de sesmarias

**10. Neste Município, ainda existem vestígios dessas primeiras ocupações (igrejas, casas, fazendas, fortificações, etc.)?**

sim

não (pule para 12)

**11. Quais são estes vestígios ainda existentes? (Se possível, especifique o nome pelo qual é conhecido).**

Igreja Matriz; Estação Ferroviária; Igreja Nossa Senhora dos Remédios; Nossa Senhora da Guia; São Nicolau; São Francisco de Croará; Poço Bento do Padre José de Anchieta

**12. Primeiros colonizadores que se destacaram (caso não seja possível os nomes, relacione as principais atividades dos colonizadores. P. ex: agricultores, tropeiros).**

a. Nome do colonizador

Simão da Mota

b. Atividade que desenvolvia

Agricultura

a. Nome do colonizador

Cristóvão de Barros

b. Atividade que desenvolvia

Agricultura

**13. Nesta região, à época das primeiras ocupações/colonização existiam populações indígenas?**

sim

não (pule para 15)

**14. Como eram chamados aqueles povos indígenas?**

Timbiras

**15. Qual o(a) padroeiro(a) deste Município?**

Nossa Senhora da Piedade

**16. Data do padroeiro(a).**

15/09

**17. Motivo da escolha do(a) padroeiro(a).**

**18. Principais acontecimentos Históricos (relacione os principais acontecimentos históricos, políticos, militares, sócio-culturais, etc. desde as primeiras ocupações).**

a. Data	b. Especificação do acontecimento
1696	A povoação recebeu o predicamento de freguesia
a. Data	b. Especificação do acontecimento
1643	Surgimento da localidade Pacobaiba
a. Data	b. Especificação do acontecimento
1755	Reconhecimento de Pacobaiba como freguesia
a. Data	b. Especificação do acontecimento
1854	Construção da primeira estrada de ferro do Brasil, nas terras de Magé

---

Data do preenchimento: 01/02/2004 Preenchido por: Simone Silva

# HISTÓRICO DE MUNICÍPIOS

**01. Nome atual do Município** Paraíba do Sul

**02. Data de aniversário**

15/01

**03. Desmembrado de Município de:**

**04. Nome do Prefeito/ Governante Municipal na data de fundação**

Francisco de Lima e Silva (Regente do Império)

**05. Evolução Histórico-administrativa do Município**

a. elevado à:	b. na data de:	c. sob a Lei n°:	d. com o nome de:
vila	15/01/1833		Paraíba do Sul
distrito			
município	15/01/1833		Paraíba do Sul
cidade	20/12/1871		Paraíba do Sul
sede de comarca			

**06. Desmembramentos ocorridos a partir deste Município:**

a. Na data de: 1846	b. Lei Estadual N°:	c. Nome do novo Município criado: Petrópolis (passando para Estrela) 1858
a. Na data de: 1891	b. Lei Estadual N°:	c. Nome do novo Município criado: São José do Vale do Rio Preto
a. Na data de: 1874	b. Lei Estadual N°:	c. Nome do novo Município criado: Sapucaia
a. Na data de: 1842	b. Lei Estadual N°:	c. Nome do novo Município criado: Paróquia de Aporeiva (Friburgo)

**07. Atualmente, quais os distritos que compõem este Município?**

Paraíba do Sul; Inconfidência; Salutaris; Werneck

**08. Quando (época/data) ocorreram as primeiras ocupações/colonização deste Município?**

Final do século XVII (1683)

**09. Quais fatores motivaram as primeiras ocupações/colonização?**

Devido dos pousos de tropas e ranchos ao longo do Caminho Novo

**10. Neste Município, ainda existem vestígios dessas primeiras ocupações (igrejas, casas, fazendas, fortificações, etc.)?**

- sim  
 não (pule para 12)

**11. Quais são estes vestígios ainda existentes? (Se possível, especifique o nome pelo qual é conhecido).**

Fazendas (sedes)

**12. Primeiros colonizadores que se destacaram (caso não seja possível os nomes, relacione as principais atividades dos colonizadores. P. ex: agricultores, tropeiros).**

a. Nome do colonizador  
Garcia Rodrigues Pais Leme

b. Atividade que desenvolvia  
(Bandeirante)

a. Nome do colonizador  
Xomé Corrêa

b. Atividade que desenvolvia  
Agricultura

**13. Nesta região, à época das primeiras ocupações/colonização existiam populações indígenas?**

sim

não (pule para 15)

**14. Como eram chamados aqueles povos indígenas?**

**15. Qual o(a) padroeiro(a) deste Município?**

São Pedro e São Paulo e N.S. da Conceição

**16. Data do padroeiro(a).**

29/06

**17. Motivo da escolha do(a) padroeiro(a).**

N.S. da Conceição devido a Capela erguida por Paes, São Pedro e São Paulo em 1815 padre mudou.

**18. Principais acontecimentos Históricos (relacione os principais acontecimentos históricos, políticos, militares, sócio-culturais, etc. desde as primeiras ocupações).**

a. Data	b. Especificação do acontecimento
1683	Instalação da Fazenda de Paes Leme nas terras entre o Paraíba e o Paraíba

a. Data	b. Especificação do acontecimento
1719	Elevada a curato a capela Nossa Senhora da Conceição

a. Data	b. Especificação do acontecimento
1756	N.S. da Conceição é elevada à categoria de freguesia perpétua

a. Data	b. Especificação do acontecimento
15/01/1833	Paraíba do sal é elevada à categoria de vila

a. Data	b. Especificação do acontecimento
1836	Início da construção da ponte sobre o rio Paraíba do Sul

a. Data	b. Especificação do acontecimento
13/12/1857	Inauguração da ponte

a. Data	b. Especificação do acontecimento
20/12/1871	Elevada à categoria de cidade

---

Data do preenchimento: 01/02/2004 Preenchido por: Simone Silva

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

Denominação: Caminho Velho do Ouro

Código de identificação: PAR-CO-001

localização: Início no bairro dos Penha indo até a divisa do Estado do

Município: Paraty

Época da construção:

1660

Estado de conservação/ grau de caracterização:

satisfatório

Uso original/uso atual:

estrada de tropeiros/ turístico

Categoria:

Vias de Comunicação

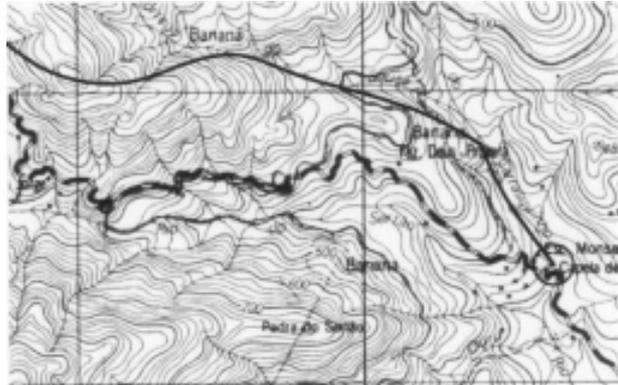
Proteção existente/ proposta:

Proteção que incide sobre o município de Paraty

Propriedade

Diversos

mapa de localização:



Fonte: IBGE 1/50.000

#### Situação:

O Caminho Velho do Ouro, também conhecido por Caminho da Serra do Facão ou Trilha Goianá, tem várias ambiências uma vez que parte da cidade de Paraty e segue pela Serra do Facão em direção a São Paulo, percorrendo dentro do município de Paraty cerca de 13 quilômetros. Do percurso total que parte do Rio de Janeiro, via mar, chegando a Paraty e seguindo por terra firme até o objetivo final que eram as minas de ouro, há um pequeno trecho aparente. Este se inicia no bairro dos Penha e vai até o Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro. O trecho inicial dos Penha até o Sh-Eco está em fase de abertura e descobrimento. Após percorrer um trecho mais íngreme, segue por uma região um pouco mais plana donde se vê belos trechos da Serra do Facão. Ao longo deste trecho, aberto pouco mais de três quilômetros até o momento deste levantamento, a vegetação está muito transformada, tendo sofrido com as erosões e com o plantio. A ausência da mata atlântica em grandes segmentos, permite, no entanto, compreender como teria sido o caminho na época áurea de seu funcionamento, quando três braços de cada lado da estrada eram limpas. No trecho pouco acima onde está o Sh-Eco, aberto à visitação, a paisagem torna-se mais encerrada em si mesma, possibilitando apenas em alguns pontos de clareira vistas magníficas da Baía de Paraty. Nos três quilômetros abertos pode-se ver a mata atlântica secundária, e o modo pelo qual o caminho calçado segue por ela. Sem seguir as curvas de nível, o caminho abre-se em alguns momentos em até nove metros de largura em meio à vegetação cerrada, sendo íngreme em boa parte do percurso.



Fonte

#### Descrição arquitetônica/ identificação gráfica:

O Caminho Velho do Ouro no que se refere a seus elementos construídos, ou seja, aos trechos calçados apresenta grandes diversidades. Falamos aqui, dos vestígios do caminho e do que se pode ver hoje, com a ressalva de que os trabalhos históricos e arqueológicos estão apenas no início e somente é possível fazer afirmações generalizadas. A primeira questão a se notar é o modo de construir estradas e como ele difere-se do que entendemos como estradas de rodagem. Os caminhos eram feitos para as tropas de homens e burros que levavam e buscavam as riquezas e, portanto, feito à pé. Algumas premissas básicas surgem de imediato: a engenharia da estrada é notadamente distinta. Ela não segue as curvas de nível do terreno e suas curvas não são propriamente curvas, mas encontros de retas. Em cada um destes encontros há uma vala ou canaleta para o escoamento das águas pluviais. A segunda questão a notar é o calçamento. Há basicamente dois tipos: um com pedras menores e colocadas desordenadamente e outro com pedras maiores e mais lisas formando um desenho. Este tem nas extremidades pedras ladeadas e no meio a linha de pedras chamada capistrana. Entre as duas há pedras maiores encaixadas. Ao que parece o calçamento menor é mais antigo, de

uma época em que não havia ainda pólvora para estourar as pedras em loco, e o caminho, portanto, era feito com pedras de mão. O outro tipo de calçamento feito com pedras maiores é, talvez, posterior quando já se tinha o instrumental para aproveitar as pedras do próprio caminho e ir estourando-as à medida em que se ia construindo a estrada. Sabe-se que em 1824 é encomendada uma reforma da estrada, para a realização dos consertos necessários. Em 1840 são realizadas reformas na estrada.



Fonte

### Informações históricas:

A história do que hoje chamamos por Caminho Velho do Ouro inicia-se muito antes da chegada dos portugueses no Brasil. Ela era utilizada pelos índios goianás ou goiamimins que habitavam a região para comunicarem-se com uma "aldeia de cima" no Vale do Paraíba.

A primeira notícia da passagem do homem branco pela trilha é de Anthony Knivet, no final do século XVI, feito prisioneiro pelo filho do governador do Rio de Janeiro, Martim Correa de Sá. O relato do inglês refere-se à expedição do desbravador pela trilha da Serra do Facão, cujos objetivos não são esclarecidos.

Mas a estrada viria a ser efetivamente utilizada pelos portugueses a partir de 1660, quando Salvador de Sá, governador geral das Minas, na busca de ouro e pedras preciosas, manda abrir a estreita trilha dos goianás. Na virada do século XVII para o XVIII a notícia arrasadora da descoberta do ouro nas Minas faz com o que único caminho já aberto e conhecido ganhasse importância central no contexto colonial. Ele agora serviria como acesso principal das tropas que circulavam pelo país. Mas a primazia durou pouco e em 1698, Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, recebe a incumbência de abrir um caminho mais direto e protegido para as Minas, que evitasse o incômodo caminho marítimo. Isto porque o Caminho Velho de Paraty incluía um trecho via mar até o Rio de Janeiro, considerado perigoso já que vulnerável a ataques piratas.

Aberto o Caminho Novo de Rodrigues Paes por volta de 1700 e com o fluxo de ouro tomando proporções fora do controle fiscal da Coroa Portuguesa, esta proíbe o uso da estrada de Paraty. Em 1715 é solicitada pelos vereadores da Vila a reabertura do caminho, no que são atendidos. A estrada nova via Duque de Caxias era considerada muito erma, sem qualquer infra-estrutura, e a de Paraty, já utilizada a mais tempo, oferecia maiores "comodidades" às tropas.

Com a abertura da Variante do Caminho Novo ou Caminho do Proença, que encurtava o caminho de Rodrigues Paes em três dias, partindo do Porto Estrela, a estrada de Paraty ganhou forte concorrente. Mas seu movimento não cessou. O caminho de Paraty prosseguiu sendo utilizado intensamente, sobretudo após as leis para o fim da escravidão, servindo como caminho clandestino para os escravos que desembarcavam em Paraty-Mirim e seguiam para as fazendas de café do Vale do Paraíba.

Com a instalação das estradas de ferro no Vale do Paraíba e com o tráfico de escravos escasseando na segunda metade do XIX, inicia-se a decadência do Caminho Velho do Ouro, consolidada em 1925 com a abertura da estrada de rodagem Paraty-Cunha.

### Informações complementares:

#### Fontes:

No momento em se fazia este levantamento um projeto de abertura do Caminho do Ouro em Paraty, coordenado pelo Sebrae, estava em curso, com previsão de término para 2004.

GURGEL, Heitor; AMARAL, Edelweiss. Paraty, caminho do ouro. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1973

RIBAS, Marcos Caetano. A história do caminho do ouro em Paraty. Paraty: Contest Produções Culturais, 2003.

\_\_\_\_\_. Paraty: Registro do Caminho do Ouro. Paraty: mimeo, 1998.

SANTOS, Márcio. Estradas Reais. Introdução aos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SILVA, Moacir. Kilômetro zero. Caminhos antigos, estradas modernas. Rio de Janeiro: São Benedicto, 1934.

### Registro Fotográfico:



Fonte

Trecho inicial do Caminho Velho

Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Trecho do Caminho Velho  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Aspecto da vala de escoamento  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Detalhe do caminho, vendo-se dois tipos de calçamen  
distintas  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Pedra com marca do processo de construção da calçad  
se dinamitavam as rochas do caminho.  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Paisagem do Caminho Velho  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Bica d'água do percurso  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Bica d'água do percurso  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Área da bica  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Área da bica  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Trecho de calçada de pedra no Sítio Histórico e Arq  
Caminho do Ouro/ Museu Aberto do Caminho do Ouro  
Fonte: L. H. de Paula

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

Denominação: Casa e Capela da Fazenda São Bento

Código de identificação: CAX-CO-015

Localização: Rua José Pinto, 6 (Virar à direita na Av. Pres. Kennedy, na

Município: Duque de Caxias

Época da construção:

Casa (1760-1757) Capela (1645)

Estado de conservação/ grau de caracterização:

arruinado

Uso original/uso atual:

Convento dos monges beneditinos e engenho de açúcar/ aban

Categoria:

Arquitetura Rural

Proteção existente/ proposta:

IPHAN (564-T, insc. nº439, Livro das Belas Artes, fls. 82) 10/07

Propriedade

Terras pertencem ao INCRA e edifícios pertencem à Diocese d

mapa de localização:



Fonte: IBGE 1/50.000

#### Situação:

A capela e a fachada contígua da sede da fazenda voltam-se para uma rua asfaltada de relativo movimento de carros, estando ambas as fachadas bastante próximas da passagem dos veículos. Com isto, se perde a ambiência rural da implantação original. A fachada que dá a imagem do conjunto, onde está o grande avarandado, tem a sua visualização bastante prejudicada pelo muro que se ergueu junto à mesma. Apenas é possível vê-la por completo de dentro da propriedade, uma instituição religiosa de caridade.

A fachada que seriam os fundos da residência dos monges tem no térreo um corredor aberto e com pilares, formando um pátio interno. Esta guarda aspectos de claustro religioso, acirrado pelas grandes mangueiras que recolhem o ambiente e completam visualmente o polígono esboçado pelas demais paredes do conjunto.



Fonte

#### Descrição arquitetônica/ identificação gráfica:

Segundo Paulo Santos, nenhum outro tipo de edificação exprimiu tão bem a vida íntima e o caráter regional da arquitetura dos primeiros moradores do que é hoje o Rio de Janeiro quanto as "casas de chácara" ou "casas de campo". Estas, ao que parece, derivam das casas de engenho que se espalharam pelo recôncavo da Guanabara durante o período colonial. A casa da fazenda São Bento é um dos belos e ainda existente exemplares deste tipo arquitetônico. Não fosse sua importância econômica, pois era dos maiores engenhos de sua época, bastava como exemplar didático de arquitetura brasileira colonial.

Sua característica imediatamente identificável é a varanda com telhado em telha vã, sanca e beiral de telhados aparentes postos sobre as colunas toscanas. Joaquim Cardoso, em estudo sobre as casas alpendradas, mostra que este tipo de casa com varanda no Rio de Janeiro, teve início por volta de 1750, e, sendo esta construída entre 1754 e 1760, é possível que tenha sido a primeira da série. Neste caso o alpendre não é alcançado por uma grande escada e sim posto sobre um corredor de extensas arcadas.

A fachada voltada para a rua de asfalto, além do frontispício da Igreja tem, em cada canto, duas janelas-portas de sacada (dois grandes salões), ficando no meio as seis janelas das respectivas celas. A disposição obedece, por conseguinte, à construção de cada lanço do mosteiro de São Bento do Rio.

#### Informações históricas:

Marco inicial da colonização do Vale do rio Iguaçu, a fazenda São Bento originou-se de terras doadas pela Marquesa Ferreira ao Mosteiro de São Bento em 1591, cuja escritura foi passada em 1596. A Marquesa era herdeira de Cristóvão Monteiro, primeiro

proprietário de sesmarias oferecidas por Estácio de Sá em 1565.

Com a morte do sesmeiro a Marquesa doa as terras para os monges beneditinos, embora haja também a versão de que os monges a teriam comprado. De todo modo, passam a ocupar a fazenda que seria um dos marcos fundamentais da primeira ocupação da Baixada Fluminense. Os engenhos construídos nas freguesias de Iguazu eram predominantemente de pequeno e médio porte, mas fundamentais no fornecimento do produto para o Rio de Janeiro. A Fazenda São Bento figura-se neste quadro como a maior e mais importante produtora do período, e muito simbólica do tipo de ocupação característica da região da Baixada até o século XX. A partir da 2ª ½ do século XVIII quando o ouro das minas torna-se definitivamente escasso, a região continua produzindo açúcar e aguardente, sendo escoados pelos portos de Estrela e Pilar.

Localizada numa das freguesias não muito prósperas da Baixada, a de Santo Antônio de Jacutinga, se destacava em tamanho e em produtividade. A partir do século XVII, inicia-se o cultivo da cana na propriedade. É quando os monges beneditinos ampliam seus limites, incrementando o plantio e a produção açucareira, além de aumentaram a pecuária e a avicultura, transformando-se a fazenda numa das mais importantes fornecedoras de açúcar da Província. Dentro da fazenda foi construída uma olaria que fornecia tijolos para as obras internas e até mesmo para as tropas da cidade.

Em 1645 é construída a Capela de N.S. das Candeias que, a partir do século XVIII recebe a denominação de N.S. do Rosário de Iguazu. A partir de 1600 foram acrescidas divisórias do engenho e construído um sobrado nas proximidades da Capela.

Os monges construíram um sobrado entre 1754 e 1757, nas proximidades da Capela para impedir que esta desmoronasse, edificaram uma olaria e um engenho de farinha. Este, que é o atual conjunto arquitetônico, tem a forma de mosteiro, com pátio e claustro, e foi construído pelo Frei Manoel do Espírito Santo. Sobre o sobrado sabe-se que na parte de cima foram instalados os quartos dos beneditinos e um varandão. No pavimento térreo ficava uma oficina, a cozinha com fogão e forno a lenha, um refeitório e um depósito de mantimentos.

Em 1922 a antiga propriedade do Mosteiro de São Bento foi adquirida pela Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense.

Em 1933, com a organização do serviço oficial do saneamento da baixada, a propriedade foi incorporada aos próprios nacionais.

Loteados os terrenos da antiga fazenda, construíram-se casas destinadas os colonos.

Tombada em 1957 pelo IPHAN, o conjunto arquitetônico abrigou o Patronato São Bento, da Associação Beneficente de Menores, administrado pela Diocese de Petrópolis.

---

### Informações complementares:

#### Fontes:

CARDOSO, Joaquim. "Um tipo de casa rural no Distrito Federal". In:FAU/USP - IPHAN. Arquitetura Civil II. São Paulo: FAU/USP, 1975.

GÊNESIS, Ney A.; PERES, Guilherme & TORRES, Rogério. Curso de História da Baixada Fluminense da Comissão de Resgate da História. 1998.

SANTOS, Noronha. Núcleo Colonial São Bento. Município de Iguassú - Estado do Rio de Janeiro. Agosto, 1940.

SANTOS, Paulo. Quatro séculos de arquitetura. Rio de Janeiro: IAB, 1981.

NIGRA, Dom Clemente M. da Silva. "A antiga fazenda de São Bento em Iguazu". Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº7, 1943.

---

#### Registro Fotográfico:



Fonte

Vista da fachada lateral interna

Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Vista da fachada da capela

Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Vista da fachada  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Detalhe da fachada da capela  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Vista da fachada  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Vista da fachada  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte  
Vista da fachada com avarandado  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Vista da fachada lateral da capela  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Pátio interno  
Fonte: L. H. de Paula



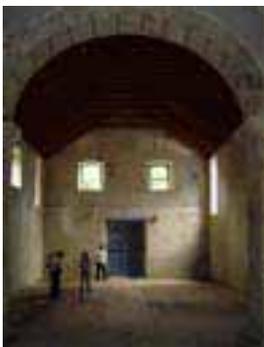
Fonte

Barroteamento do avarandado  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Varanda  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Vista interna da capela  
Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Vista da pia batismal da capela

Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Vista da antiga entrada da sede da Fazenda

Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Vista da antiga entrada da sede da Fazenda, hoje ed:  
administrativo da Faculdade de Duque de Caxias.

Fonte: L. H. de Paula



Fonte

Vista dos fundos da antiga entrada

Fonte: L. H. de Paula

---

**Levantado por:** F. Brito, L.H. de Paula, V. Natividade

**Data do levantamento:** 20/11/2003

**Revisado por:**

**Data da revisão:**

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

Denominação: CASA DA FAZENDA DE MANDIQUËRA

Código de identificação: QSM-CA-04

localização: Rodovia QSM 008

Município: Quissamã

Época da construção:

1875

Estado de conservação/ grau de caracterização:

ruim preservado parcialmente

Uso original/uso atual:

Moradia / Desocupada

Categoria:

Arquitetura Rural

Proteção existente/ proposta:

Nenhuma

Propriedade

Élsio Carneiro da Silva

mapa de localização:



Fonte: LAF – IAA – esc.1:25 000

#### Situação:

Antiga residência do Conde de Araruama, o solar ocupa posição destacada sobre pequena elevação, dominando extensa área plana. A alameda de palmeiras imperiais indica o antigo acesso, e o portão de ferro, os limites do antigo jardim. Antigamente, havia um grupo de árvores de grande porte.

Para se chegar ao local, vindo do Rio de Janeiro, deve-se pegar a RJ-196, seguir em direção ao Centro, no Ramal une-se com a RJ-178, virar à direita no trevo de São José, seguir em direção a Alto Grande e Canto de Santo Antônio pela QSM-08. O solar fica a 4km do Centro.



Fonte O solar e a alameda de palmeiras imperiais  
2003

#### Descrição arquitetônica/ identificação gráfica:

Edificação de um só pavimento sobre porão, de formato quadrangular, com pátio central. Foi construída à frente e próximo à antiga sede da fazenda, a ela ligada por um passadiço. No inventário do Conde de Araruama, não há referências quanto à destinação desta primitiva sede, devendo provavelmente ter sido utilizada como dependência de serviço ou apoio, ligada à sala de almoço. O programa da casa é bem definido e parece não ter sofrido qualquer alteração em sua planta original. São facilmente identificados os cômodos relacionados no inventário do Conde, que cita a varanda, a capela, a sala de visitas, o escritório, duas salas de jantar, uma nobre outra íntima, 12 quartos, cozinha, copa, despensa, despensinha e casa d'água (ambas no porão), duas latrinas, uma banheira de mármore e o passadiço.

O acesso é feito por escadaria de oito pisos que conduz diretamente à varanda, destacada do plano da fachada à maneira de um pórtico com cinco arcos. Juntas, escada, varanda e capela compõem o eixo de simetria da planta e da composição, servindo de acesso às partes social e íntima da casa.

A parte social é composta de sala de visitas, escritório, ambos ligados à varanda, sala de jantar e dois quartos para hóspedes, com acesso pela circulação por detrás da capela, voltados para o pátio interno na ala dos fundos. Possui ainda sala de estar e de jantar de uso diário e banheiro, privativo para o maior quarto, iluminado por clarabóia. A parte de serviço compõe-se de copa, cozinha, com seu forro de rótulas, despensa, acesso ao porão, casa-d'água e adega. O porão é dividido em duas partes, uma ligada à parte de serviço e outra ligada à parte íntima e social.

A casa possui paredes estruturais de tijolos maciços apoiadas em embasamento de alvenaria de pedra. As paredes internas se apoiam sobre vigamento de madeira suportado por pilares. O piso é de tabuado de madeira, com tratamento em parquê nas partes nobres da casa. A varanda possui ladrilhos hidráulicos, e na cozinha o piso em tábuas corridas é recoberto por cerâmicas preta e

branca. O revestimento das paredes da sala e quartos é em papel de parede; a varanda e o corredor social são pintados em faux mármore (scaiolli). A capela e seus anexos são pintados à chapa. Os forros são em saia e camisa, de um modo geral. A sala de jantar é em estuque e em rótulas na cozinha. As esquadrias possuem ferragens embutidas e são de feitura requintada. As janelas possuem venezianas externas, vidraças em guilhotina e bandeira (com vidros coloridos na sala de jantar). Os quartos e salas da frente possuem folhas internas que encartam nas paredes. As portas internas são almofadadas, com bandeiras de vidraça. Nas janelas com peitoril entalado (gradis de ferro) as vidraças são externas e as folhas internas, encartando na espessura da parede. Na capela, anexos e circulação nobre: as portas são em três ou quatro folhas de madeira, de encartar, sendo que a porta principal da capela é em arco pleno, havia até 1984 a bandeira de vidro pintado com brasão da família, que foi destruída quando a casa foi utilizada como locação de um filme. Os arcos da varanda, bem como as janelas da fachada principal, possuem gradis de ferro trabalhado, sendo o vão central de acesso vedado por porteira também de ferro, onde estão impressos o ano de fabricação (1874) e o monograma do titular.

O telhado é em telhas coloniais, com beiral para o pátio interno e platibanda para o lado externo. A casa possuía iluminação a gás de carbureto, distribuído por encaimento embutido, inclusive para os postes do jardim.

Segundo Calvente, as características dos acabamentos externos se enquadram no que descreve Ana Lúcia Vieira dos Santos em dissertação de mestrado, como sendo o padrão Neoclássico no Brasil, onde se destaca a dominância horizontal e o equilíbrio das massas por simetria perfeita. Ele ressalta ainda que a análise dos espaços da Mandiçuera demonstram que, no intervalo de oito anos que separam esta construção da de Machadinha, o arquiteto Becher conseguiu, de certa forma, equacionar a relação conflitante entre as imposições formais do Neoclássico e aquelas advindas das funções do morar tradicional. "Na Mandiçuera, o arquiteto conseguiu uma expressiva conciliação entre os elementos formais e os antigos modelos familiares, expressos pelo papel desempenhado pelas varandas antigas das fazendas Mato de Pipa e de Quissamã. Ali, conforme se viu anteriormente, as varandas são elementos de contato com o mundo exterior, ligadas aos espaços freqüentados por estranhos, como capela e quartos de hóspedes. O que se vê em Mandiçuera é a reprodução do esquema: capela, nave para assistência às cerimônias, espaço de ligação entre os salões de receber e lugar de estar. Os hóspedes ficam próximos aos ambientes de estar, sem penetração da intimidade da casa. Pode-se dizer, no entanto, que no aspecto funcional, passam a existir alterações no programa da residência, muito mais ligadas às aspirações do período correspondente à expressão neoclássica do que aos resultantes das alterações da maneira de morar brasileira.

O canteiro central, contendo um repuxo em forma de sereia, três postes dispostos simetricamente, assim como as palmeiras e dois pinheiros de grande porte compõe o cenário de sóbrio luxo que a amplidão do descampado ainda mais acentua.

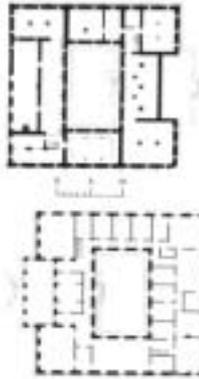
A solidão e o descampado da planície acentuam ainda mais o cenário de abandono do conjunto, que se encontra desabitado e em estado precário de conservação: mato crescendo no telhado, rachaduras na alvenaria, janelas em mau estado de conservação, reboco em degradação, são um alerta do que poderá vir acontecer em futuro próximo, se nada for feito para evitar o agravamento dessas condições.

Não obstante a situação precária de seu estado de conservação, o antigo solar mantém o caráter imponente que se destaca das demais construções de Quissamã. Sua implantação no terreno, o acesso nobre que lhe confere o pórtico saliente com escada piramidal ao centro e, sobretudo, o conjunto de fatores que lhe empresta o caráter clássico do tratamento arquitetônico, como horizontalidade e simetria das massas são fatores deste destaque.

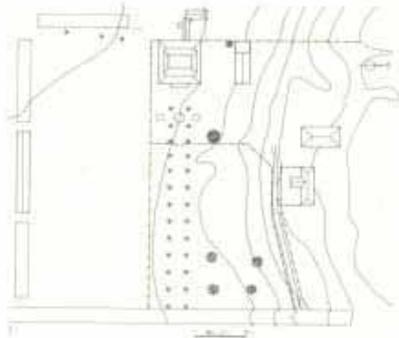
Bem próximo à casa, limitado por cerca ficavam as antigas senzalas, hoje existindo apenas vestígios dos alicerces. Pelo outro lado, no declive do terreno, estão o curral, as cocheiras e, mais abaixo, a Casa Santa Raquel, atual sede da fazenda. Em um dos prédios do antigo engenho da fazenda, funciona a fábrica de doces Fios de Ouro.

A disposição dos edifícios do antigo núcleo foi possível recuperar pela planta e pelo inventário do Conde de Araruama, ambos de 1891. No centro, o solar, jardim cercado e alamedas de palmeiras; atrás, a antiga sede, gasômetro e casas de farinha; do lado sul as senzalas, três prédios paralelos à alameda de palmeiras e o quarto prédio formando ângulo com os outros em direção à casa; do lado norte, no declive do terreno, o prédio do engenho, a estrada de ferro e a Casa Santa Raquel, originalmente construída para abrigar os técnicos encarregados das obras do palacete e mais tarde as do Engenho Central.

A casa de Mandiçuera se encontra fechada, desde 1934, residindo o atual proprietário na Casa Santa Raquel.



Fonte Planta baixa da casa (Projeto Memória de Q:  
SPHAN, Fundação Pró-Memória / Livro Quissa



Fonte Situação (Projeto Memória de Quissamã SPHAN  
Fundação Pró-Memória / Livro Quissamã)

### Informações históricas:

O solar foi erguido em 1875, com projeto do arquiteto alemão Antônio Becher, o mesmo da Machadinho. Foi construído para residência de Bento Carneiro da Silva, o Conde de Araruama, filho mais velho do 1º Visconde de Araruama, a cujo casamento compareceu o D. Pedro II. Segundo Calvente, o projeto de Becher foi um trabalho mais erudito do que seu projeto para Machadinho, no que se refere aos modelos neoclássicos, sendo a mais importante residência rural erguida em Quissamã no século XIX.

A casa primitiva existente no local ficou anexa, passando a servir como parte de serviço da nova residência. Em 1877, cessa de funcionar o engenho da fazenda, passando toda a produção de cana a ser enviada ao Engenho Central, fundado naquele ano. Com a morte do Conde, em 1892, herdou a propriedade a Condessa de Araruama, Raquel Francisca de Castro Neto Carneiro, ficando em seu poder até o ano de 1926, quando morreu. Fica residindo no solar sua neta Maria José de Queirós Carneiro da Silva, com sua família até 1927, ano em que muda para outra casa, a Fazenda São Miguel. De 1929 a 1934, reside na casa Mário Carneiro da Silva, neto dos Condes de Araruama, tendo fundado uma fábrica de doces e de melado no local do antigo engenho. Mudando-se para Niterói, fecha definitivamente a casa.

Hoje, a casa pertence a Élcio Carneiro da Silva, neto de Mário, que a mantém fechada, residindo na Santa Raquel.

Das antigas terras da Mandiçuera, foram desmembradas as fazendas de Santa Raquel, São José, São Manoel, Trindade, parte de Boa Esperança e ainda as terras onde foi fundada a Companhia Engenho Central de Quissamã.

### Informações complementares:

#### Fontes:

- Projeto Memória de Quissamã SPHAN, Fundação Pró-Memória / Livro Quissamã, pg 77. 1985.
- Levantamento de campo realizado pelo Projeto Caminhos Singulares. INEPAC/SEBRAE/UNESCO. 2003.

### Registro Fotográfico:



Fonte

Fachada frontal com escadaria de acesso à varanda -  
2003



Fonte

Ângulo da lateral do prédio - Foto dez 2003



Fonte

Casa de Santa Raquel, situada próxima a Mandiquera, proprietário, atual sede da Fazenda - Foto dez 2003



Fonte

O solar e a vasta planície circundante - Foto dez 2003



Fonte

Detalhe do portão, com o monograma do Barão - Foto dez 2003



Fonte

A monumentalidade do acesso ao solar através da alameda das palmeiras imperiais - Foto dez 2003

---

**Levantado por:** Maria Clara Peixoto  
**Data do levantamento:** 22/11/2003

**Revisado por:** Miriam Danowski  
**Data da revisão:** 23/12/2003

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

Denominação: CANAL CAMPOS-MACAÉ

Código de identificação: QSM-CA-08

localização: Faz a ligação de Campos a Macaé, através da Lagoa Feia Município: Campos, Quissamã, Carapebus e Macaé

Época da construção:

1844/ 1872

Estado de conservação/ grau de caracterização:

ruim preservado parcialmente

Uso original/uso atual:

Hidrovia para transporte de carga e passageiros / canal de drenagem

Categoria:

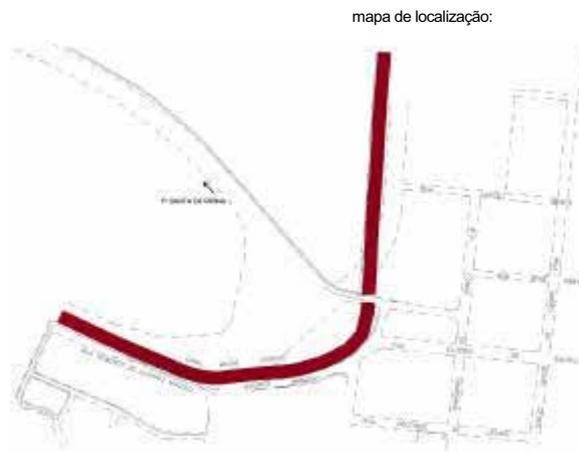
Obras de Engenharia

Proteção existente/ proposta:

Tombamento Provisório pelo INEPAC – E-18 / 00134 / 2002

Propriedade

Bem público



Fonte:

#### Situação:

O canal, que atravessa três municípios, possui trechos preservados e outros inteiramente assoreados e descaracterizados. A ele está associado o trecho urbano do canal do Cuca ou Grande Canal, localizado em Campos do Goytacazes.



Fonte: Trecho Lagoa Feia em direção a Quissamã. Foto PMQ

#### Descrição arquitetônica/ identificação gráfica:

Com o aproveitamento das diversas lagoas e brejos existentes na região, a obra do canal foi feita interligando as Bacias do Rio Paraíba do Sul, Lagoa Feia e do Rio Macaé. Quando foi abandonado como via de transporte, por conta da implantação das estradas de ferro, ficou praticamente sem função, até que, a partir de 1940, foi incorporado a uma rede de 1350 km, como canal de drenagem, pelo DNOS que, em 1935, havia iniciado as obras de saneamento da Baixada Fluminense.

Atualmente, atravessa os municípios de Campos, Quissamã, Carapebus e Macaé, aproveitando vários ecossistemas lóticos e lênticos da planície aluvial e da restinga entre Macaé e Barra do Furado. Na região urbana de Campos, foi canalizado e capeado no trecho entre o Paraíba do Sul e a rua Tenente Coronel Cardoso, para a implantação de uma área de lazer (Parque Albert Sampaio). Com essa obra, a parte mais funda da lagoa do Furtado, depois lagoa do Osório, foi completamente drenada pelo canal. Entre as ruas Ten. Cel. Cardoso e a Av. 28 de Março, está descoberto e bastante modificado. Após essa avenida, ele incorpora o canal de Tocos, que deflui na Lagoa do Jacaré, ligada a Lagoa Feia. Neste trecho, seu curso foi praticamente bloqueado pelo assentamento de comunidades carentes, no final da década de 1970, em moradias sem saneamento básico, com grande risco ambiental.

Não se sabe a razão pela qual, o Canal teria seccionado o paleocanal, que saía do Paraíba do Sul, defronte à foz do rio Muriaé e serpenteava pela planície aluvial até Mussurepe (onde foi construído o Mosteiro de São Bento). Esse paleocanal, que ficou conhecido como Canal do Cula, era navegável e foi descrito no século XVII (cartógrafo Manoel do Couto Reis), como via de escoamento da produção da planície aluvial para Campos, e importante para o transporte de mercadorias para várias localidades da região. O Canal do Cula (ou Grande canal) também foi cortado em vários trechos pelas obras do DNOS e hoje só restam pequenos fragmentos dele.

Nos territórios dos municípios de Quissamã, Carapebus e Macaé o canal está bem mais preservado, havendo um projeto de sua restauração, dentro do Parque de Jurubatiba, com vistas à navegação turística.

Próximo ao seu final, no encontro com o Rio Macaé, há ainda uma estrutura de pedra, construída para funcionamento das enclusas, em 1874. Este trecho, apesar de bem poluído por óleo, esgoto e lixo, foi em grande parte colonizado pelo manguezal do

O canal Campos-Macaé é considerado, à parte de seu valor histórico, uma das grandes obras da engenharia brasileira do século XIX.

### Informações históricas:

O canal Campos-Macaé foi idealizado pelo inglês John Henry Freese e tinha por objetivo ligar o rio Paraíba do Sul ao rio Macaé, atravessando a região das restingas e alagadiços, e utilizando parte do leito das lagoas como Jurubatiba, Carapebus, Paulista e Feia. O objetivo era facilitar o escoamento da produção açucareira, até então feita através dos caminhos carroçáveis (a Estrada do Açúcar e a Litorânea) ou dos rios, principalmente o Paraíba do Sul e o Muriaé.

Na falta de máquinas sofisticadas, sua construção, que começou em 1844, dependeu, quase que exclusivamente, da mão-de-obra escrava. Considerada obra "faraônica" para a época, o canal de 109 km de extensão, levou 28 anos para ficar pronto, depois de diversas paralizações, por problemas técnicos e jurídicos. Foi inaugurado em 1861, mas só começou a operar em 1872, com viagens regulares do vapor "Visconde", que rebocava uma prancha com passageiros. A viagem levava quase dois dias. Além do preço pelo transporte dos passageiros, era cobrada uma taxa para o transporte de sacas de gêneros alimentícios.

Com a finalização desta obra, o escoamento da produção açucareira melhorou consideravelmente. A partir de então, o açúcar produzido na baixada campista chegava, através do canal, ao porto de Imbetiba, em Macaé, para desembarcar no Rio de Janeiro. No entanto, a profundidade do canal, nos períodos de seca, era muito baixa, dificultando a navegação. Em 1874, foi construída uma enclusa, que recebeu o nome do engenheiro responsável pela obra, Francisco Bicalho.

Sua vida útil porém foi curta, já que três anos depois do canal estar em operação, a inauguração da ferrovia Campos-Macaé (ramal Barão de Mauá), em 1875, reduziu imediatamente sua função, que passou a ser apenas a de sanear os brejos da região, infestada de mosquitos da febre palustre.

### Informações complementares:

#### Fontes:

- Macaé, Síntese Geo-Histórica. Dácio Tavares Lobo Júnior. Prefeitura Municipal de Macaé. 1990.
- Processo de Tombamento Provisório do Canal Campos Macaé. INEPAC E-18/001134/2002.
- Levantamento de campo realizado pelo Projeto Caminhos Singulares. INEPAC/SEBRAE/UNESCO. 2003.

### Registro Fotográfico:



Fonte

Encontro do canal com a lagoa de Carapebus no Parque da Restinga de Jurubatiba - Foto aérea Site IBAMA



Fonte

Trecho junto a QSM-014, em direção à lagoa Feia - Foto de 2003



Fonte

Trecho junto a QSM-014, em direção ao centro de Qui: Foto dez 2003



Fonte

Monumento ao canal, no centro de Quissamã - Foto de:



Fonte

Placa comemorativa da inauguração do Canal, em 1843  
2003



Fonte

Vista do canal junto à ponte para Sta Catarina - Fo



Fonte

Monumento em homenagem ao Negro, simétrico ao monum  
em homenagem ao Canal - Foto dez 2003



Fonte

Ato oficial de tombamento do Canal Campos Macaé, em



Fonte

Placa junto ao monumento ao Negro. Foto dez 2003

---

**Levantado por:** Maria Clara Peixoto

**Data do levantamento:** 02/11/2003

**Revisado por:** Miriam Danowski

**Data da revisão:** 07/12/2003

# Inepac

## Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

Secretaria de Estado de Cultura - RJ

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

Denominação: Usina Barcelos

Código de identificação: SJB-CA-012

localização: Estrada Campos - São João da Barra

Município: São João da Barra

Época da construção:

1878

Estado de conservação/ grau de caracterização:

ruim

Uso original/uso atual:

Industrial, Paralisada

Categoria:

Industrial

Proteção existente/ proposta:

Propriedade

mapa de localização:



Fonte: LAF, IAA, esc.1:25.000 -1989

#### Situação:

Está situada à margem direita do rio Paraíba, em São João da Barra, junto a divisa com Campos em área de ocupação rarefeita. Era servida pelo ramal ferroviário Campos São João da Barra da Leopoldina Railway Company. Em frente a usina estava situada a Estação Barcelos..



Fonte Usina Barcelos, Dez - 2003

#### Descrição arquitetônica/ identificação gráfica:

A construção é de ferro e alvenaria e consta de vários prédios que se destinavam as várias etapas do processo produtivo. O conjunto fabril original formava uma área total de 2.823m<sup>2</sup>de superfície coberta. Nestes prédios funcionavam:

- oficina mecânica para reparações urgentes e consertos importantes nas locomotivas e maquinário
- Destilação que funcionou até 1915.
- Almoxarifado, em corpo separado para guardar o estoque de material de reparos.
- Duas casas para administração
- 15 casas de empregados.
- 40 casas de operários
- Casa de fornecimento ao pessoal da fábrica.
- Balança.

Ao longo dos anos sofreu várias transformações que a disfiguraram. Hoje encontra-se funcionando precariamente. Apenas a torre de 40m lembra a antiga fábrica fundada pelo Barão de Barcelos.

#### Informações históricas:

A Usina Barcelos foi inaugurada em 1877 com a presença do Imperador D. Pedro II, as demais pessoas da Família Imperial e sua comitiva, pelo que podemos avaliar a sua importância à época.

No início do século XX a usina pertencia a firma Brandão & Comp. Esta empresa era proprietária de várias usinas e fazendas. Em publicação de 1916 a firma orgulhosa de sua performance descreve suas usinas. De acordo com este livreto, a Usina Barcelos era movida a vapor por meio de 4 geradores consumindo lenha e bagaço na proporção de 36m<sup>3</sup> de lenha em 24h. Sua capacidade inicial era de 35.000 a 40.000 sacos de açúcar por ano. Para alimentar os geradores utilizava água do Paraíba através de 2

bombas poderosas de 2.000l e 5.000l por minuto. A largura do Paraíba em frente a usina era de 1150m. Para o transporte da lenha, das canas e de seu produto a usina tinha 75 vagões de 6 e 12 toneladas e 3 locomotivas e contava ainda com 22Km de linha férrea particular. Pertenciam a usina diversas fazendas limítrofes entre si e a usina com uma superfície total de cerca de 5.000ha. Uma considerável parte das terras era ocupada por lavouras de cana de diversas qualidades. As restantes eram utilizadas como pastagem ou criadouro e as matas eram utilizadas como combustível para as fornalhas. A usina tinha comunicação telegráfica e telefônica direta ligando-a as demais usinas do grupo, ao escritório da firma e a residência de seus sócios.

Por volta 1920 sua capacidade de produção tinha subido para 100.000 sacas anuais de açúcar. Hoje ainda funciona, é uma das poucas usinas que restaram, mas observa-se já de fora que não tem mais a imponência e importância de outrora.

---

### Informações complementares:

#### Fontes:

Oscar, João. Apontamentos para a História de São João da Barra, 1976  
Brandão&Comp. A Riqueza do Município de Campos, 1916.,acervo do Museu de Campos(Livro de Nilo Peçanha)  
LLoyd, Reginald Impress. Sua história seo povo commercio industrias e recursos. LLoyd's Trades Britain Publ.Co,1913. (Foto antiga)

---

#### Registro Fotografico:



Fonte  
Usina Barcelos, Dez 2003



Fonte  
Usina Barcelos, foto de publicação de1913

---

**Levantado por:**

**Data do levantamento:**

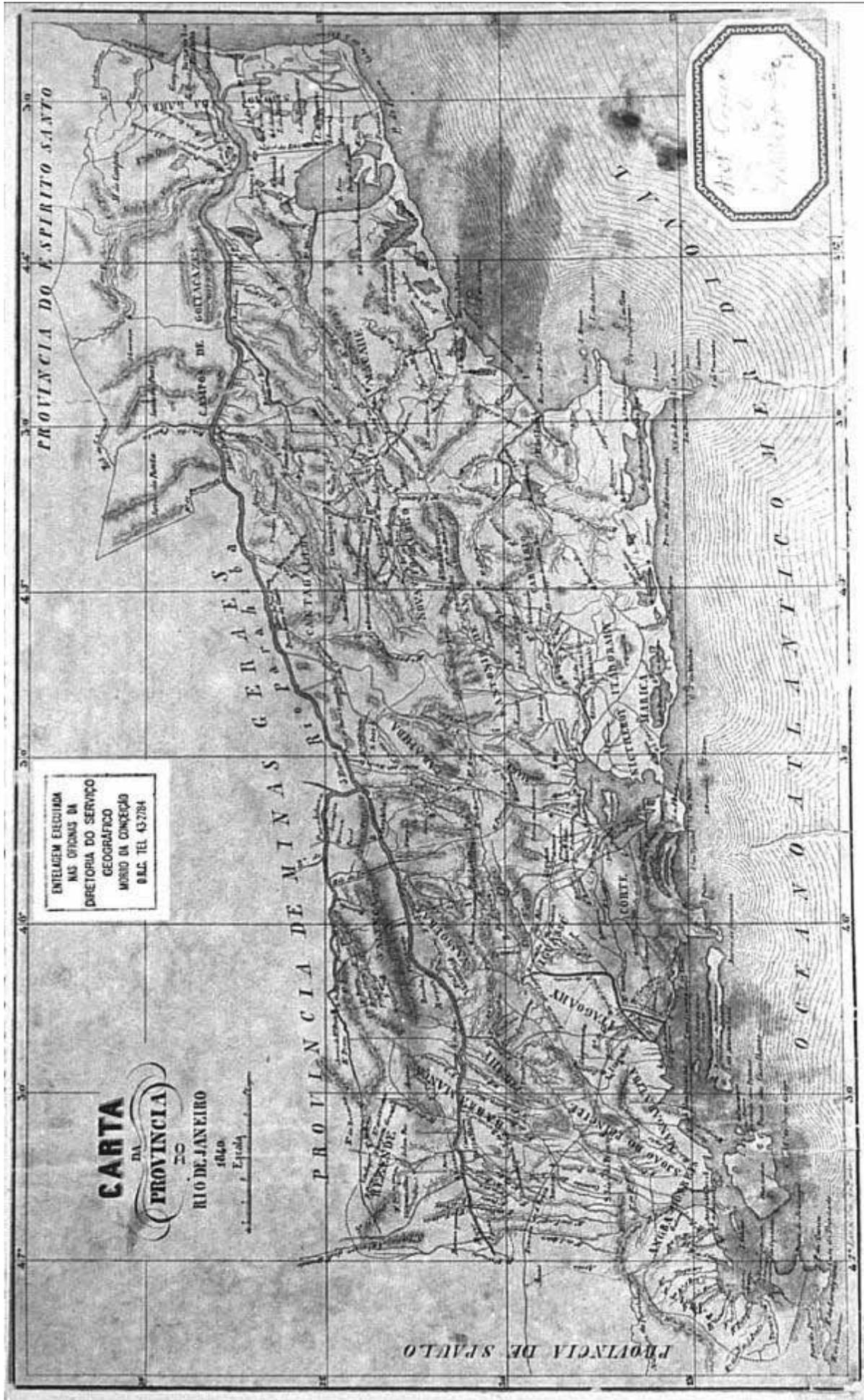
**Revisado por:**

**Data da revisão:**

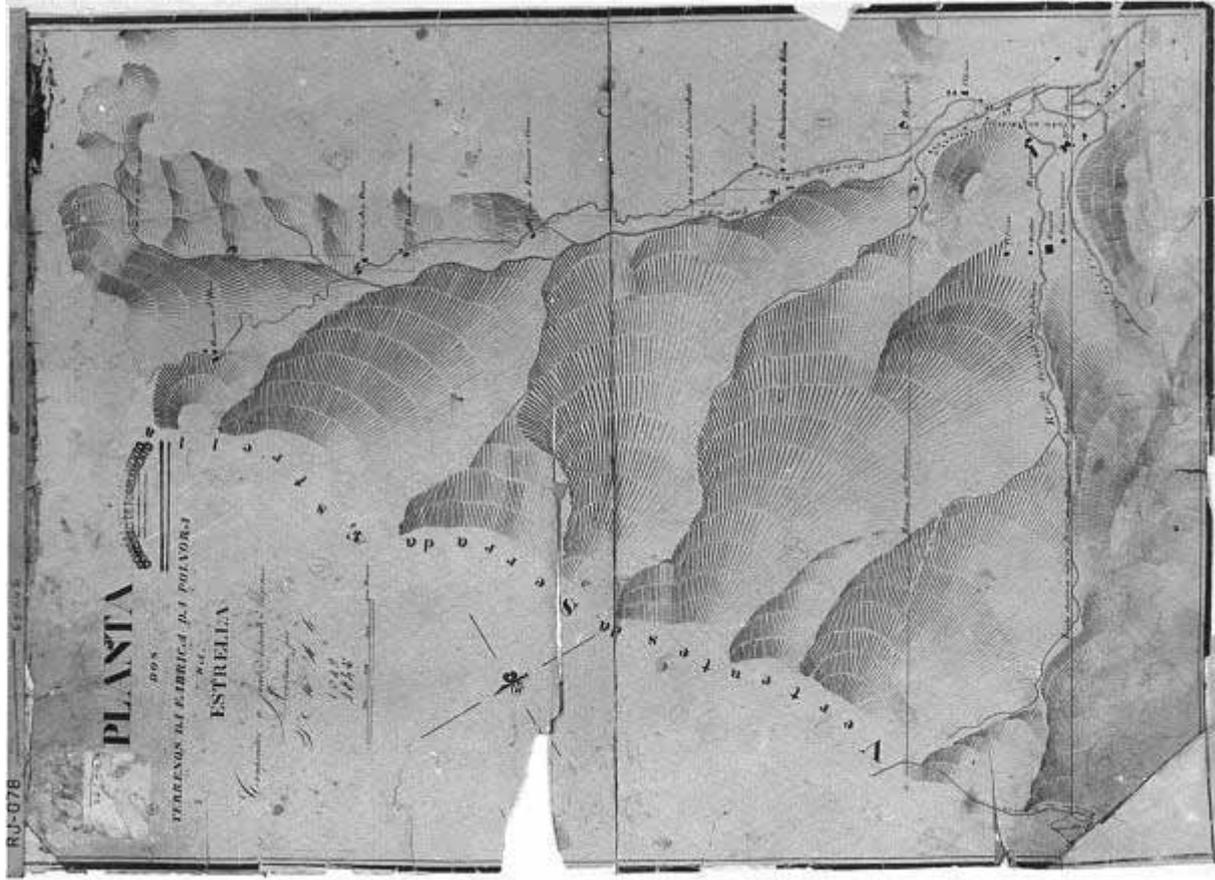
*Imagens iconográficas e cartográficas selecionadas*

---

**acervo das instituições de pesquisa:  
Arquivo Histórico do Exército, Arquivo Histórico Nacional  
e Fundação Biblioteca Nacional**



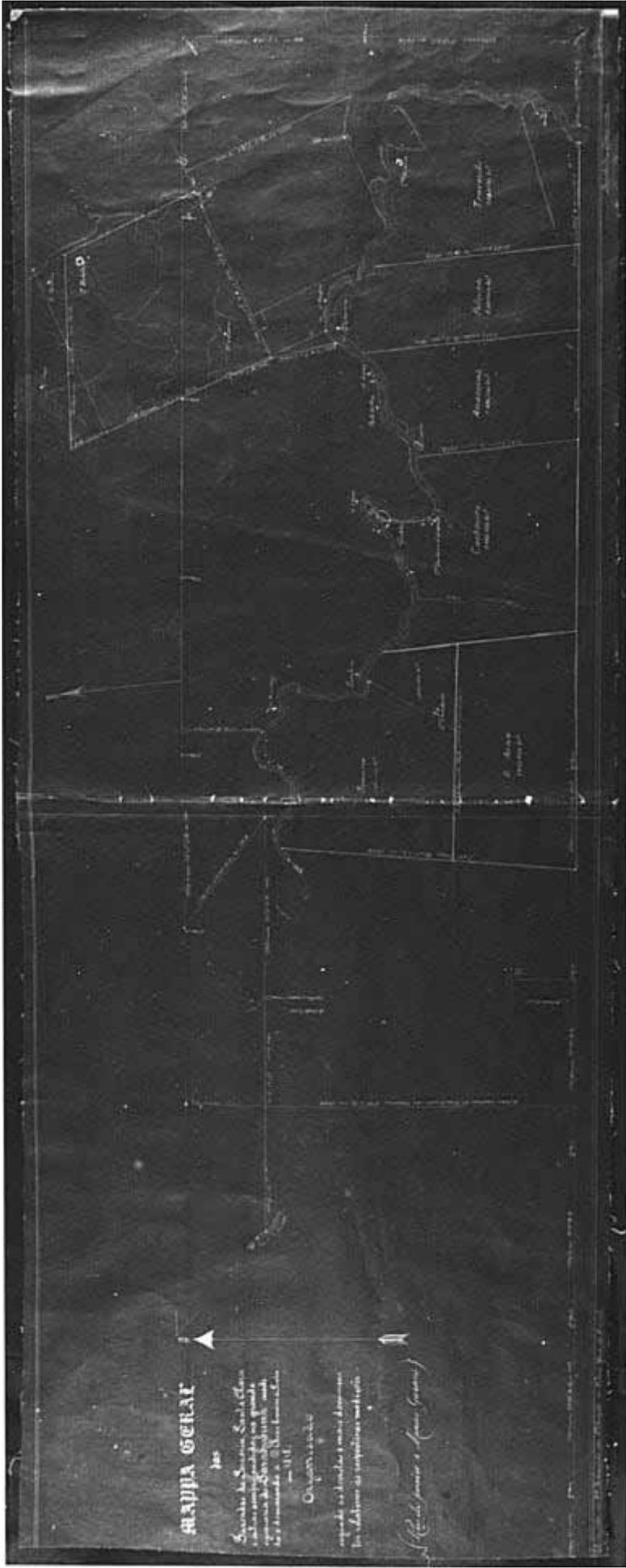
Carta da provincia do Rio de Janeiro. 6 léguas. 1840  
 Mapa de 40 x 22,5cm, que representa a provincia do Rio de Janeiro. São assinalados rios, praias, ilhas, morros, caminhos e estradas, como a de Magé e a da Policia. Na região da Baixada Fluminense, assinala os portos do Saveiro, da Barriga, do Pilar e da Estrela. No norte fluminense, próximo a Campos, destacam-se o Sertão da Pomba e o Sertão dos Pucis. Ademais, é possível localizar a Corte, a Fábrica da Pólvora, entre Magé e Iguassu, e as diversas vilas e cidades ao longo do Vale do Paraíba.  
 Arquivo Histórico do Exército/ Mapoteca. 05.01.893



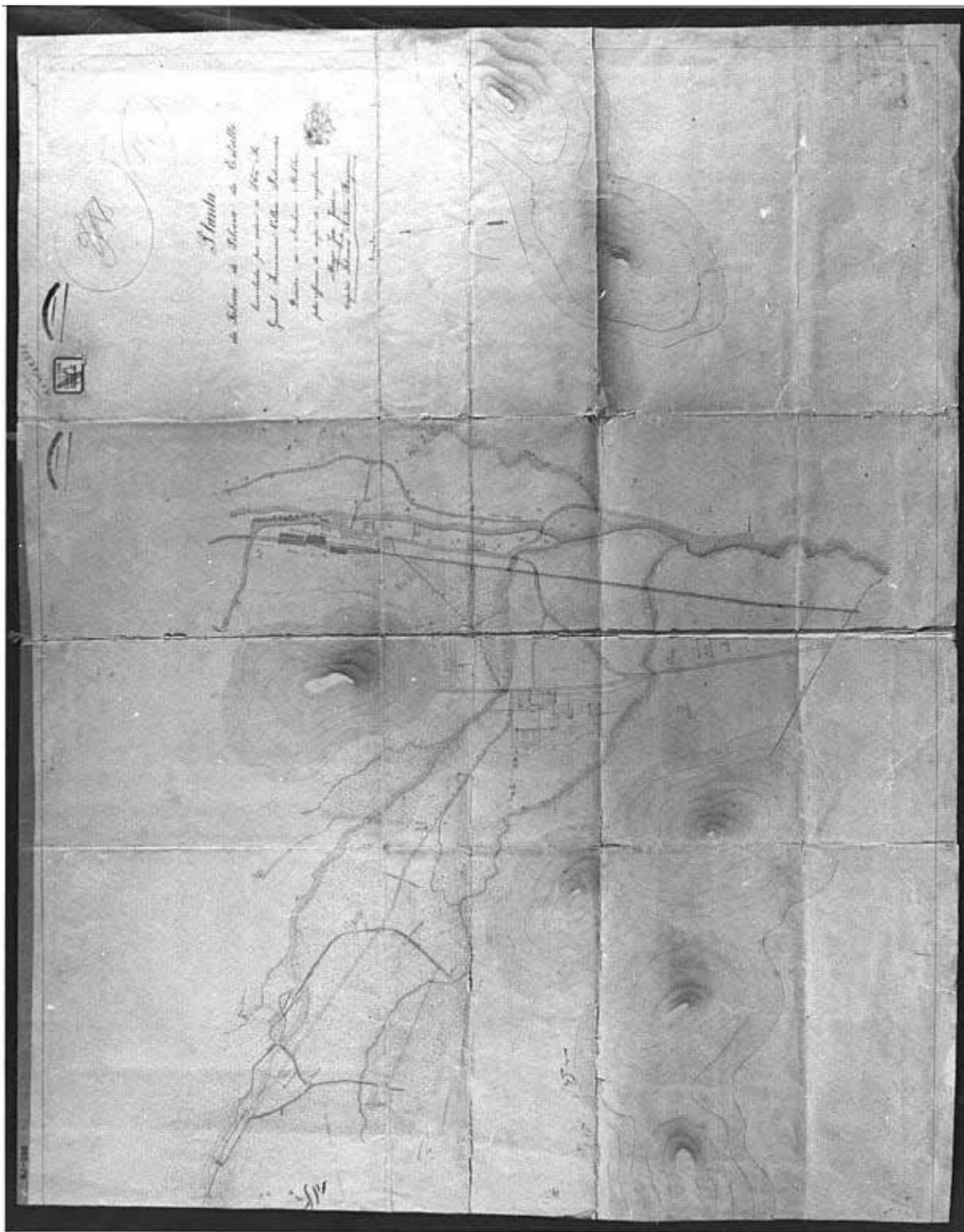
Plantas dos terrenos da Fábrica da Pólvora da Estrela. 400 braças. 1842

Mapa de 46,5 x 66 cm, que representa os terrenos da Fábrica de Pólvora da Estrela. Assinala os rios Caboclo e Cayoabo; as casas e ranchos localizados nas áreas adjacentes com a indicação dos nomes de seus respectivos proprietários; a olaria e o hospital da Fábrica.

Arquivo Histórico do Exército. 05.03.980



Mapa Geral das Fazendas da Serraria, Santa Clara e outras. Procedência/Autoria: Olima Esmeria de Pontes. 1818  
O mapa, de 91 x 93,5cm, representa as fazendas Cachoeira, Amazonas, Palmira, Travessão, Serraria, D. Anna e Santa Clara, todas justapostas e compreendidas na grande sesmaria do Paraíba. Informa a área de cada uma em braças e os nomes dos respectivos proprietários.  
Arquivo Histórico do Exército. 15.04.0524

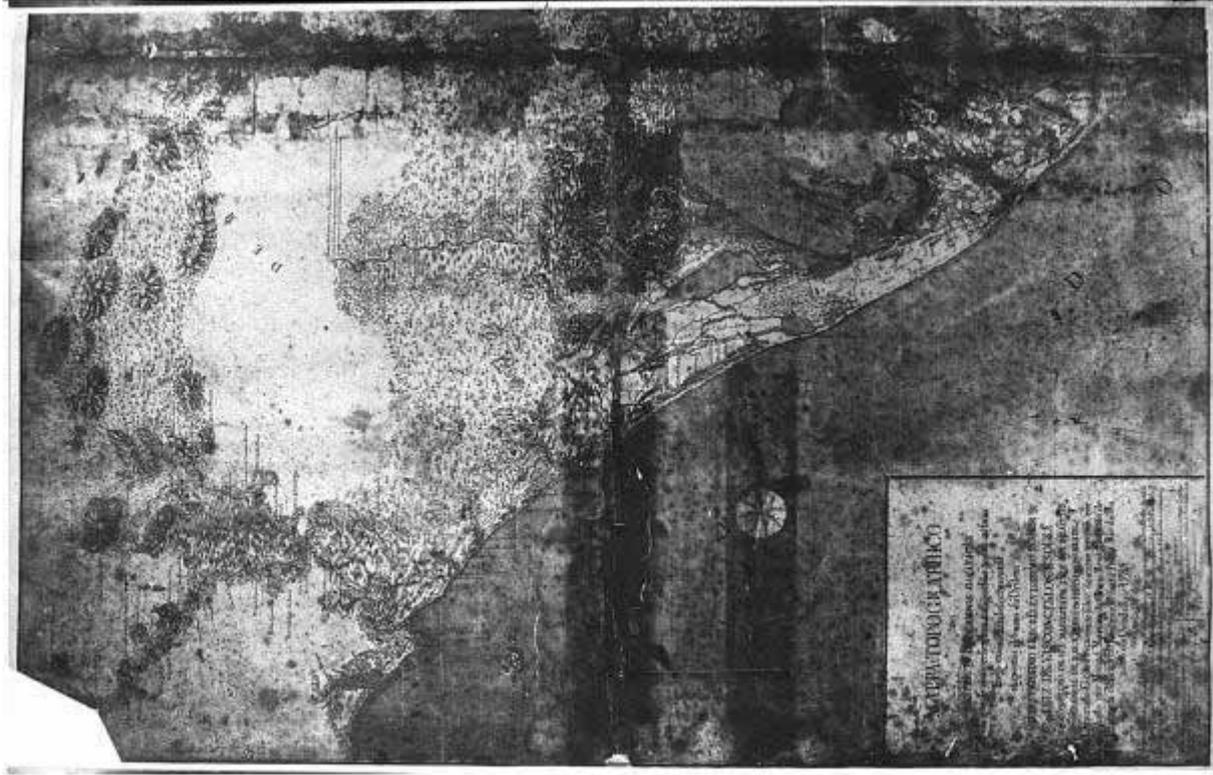


Planta da Fábrica de Pólvora da Estrela. 1:20.000. Procedência/Autoria: José Jardim e Feliciano Antônio Benjamin. 1885

Trata-se de um mapa de 40cm x 41,5cm da Fábrica de Pólvora da Estrela.

São assinalados os Rios Cayoaba, João Antônio e Magdalena. Além disso, há indicado no mapa uma fábrica de papel e diversas outras instalações, porém sem legenda.

Arquivo Histórico do Exército. 15.04.3256



Mapa topográfico do distrito de Campos Goiatacaz. Procedência/Autoria: Manceo Martins do Couto Reys. 1785

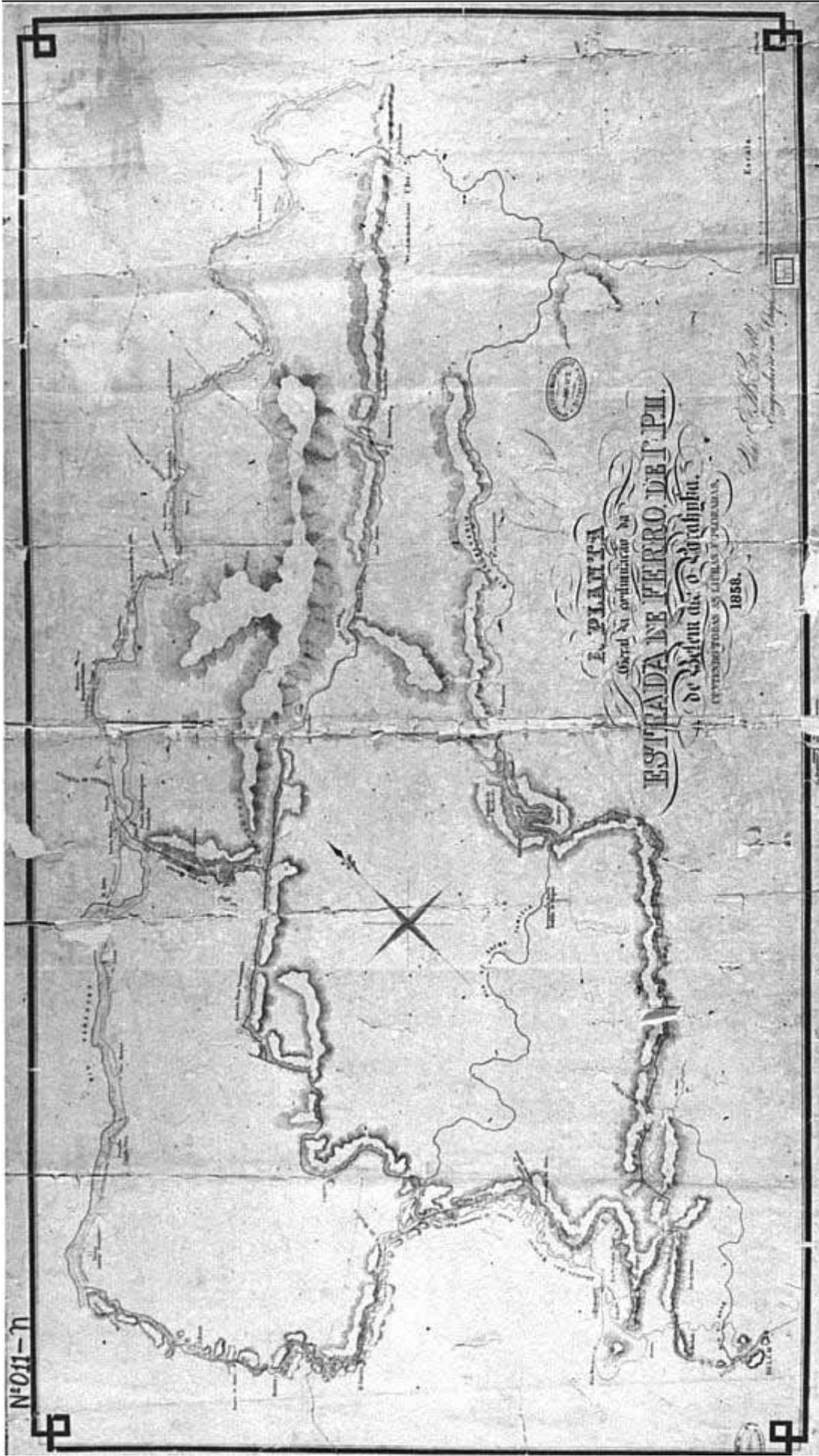
O mapa, de 62 x 95 cm, representa a topografia do distrito de Campos, embora seja pouco legível devido ao seu estado de conservação. Assinala os aspectos geográficos e as freguesias da região. Arquivo Histórico do Exército/ Cartografia. 15.05.3481



Planta topográfica da E.F. Dom Pedro II de Belém até Mendes. 1859

O mapa, de 182 x 99 cm, representa a Estrada de Ferro Dom Pedro II, indicando as estações de Belém e Mendes, as estradas Presidente Pedreira e Simão Antônio, o Caminho Velho e as fazendas Alegre e Paraiso.

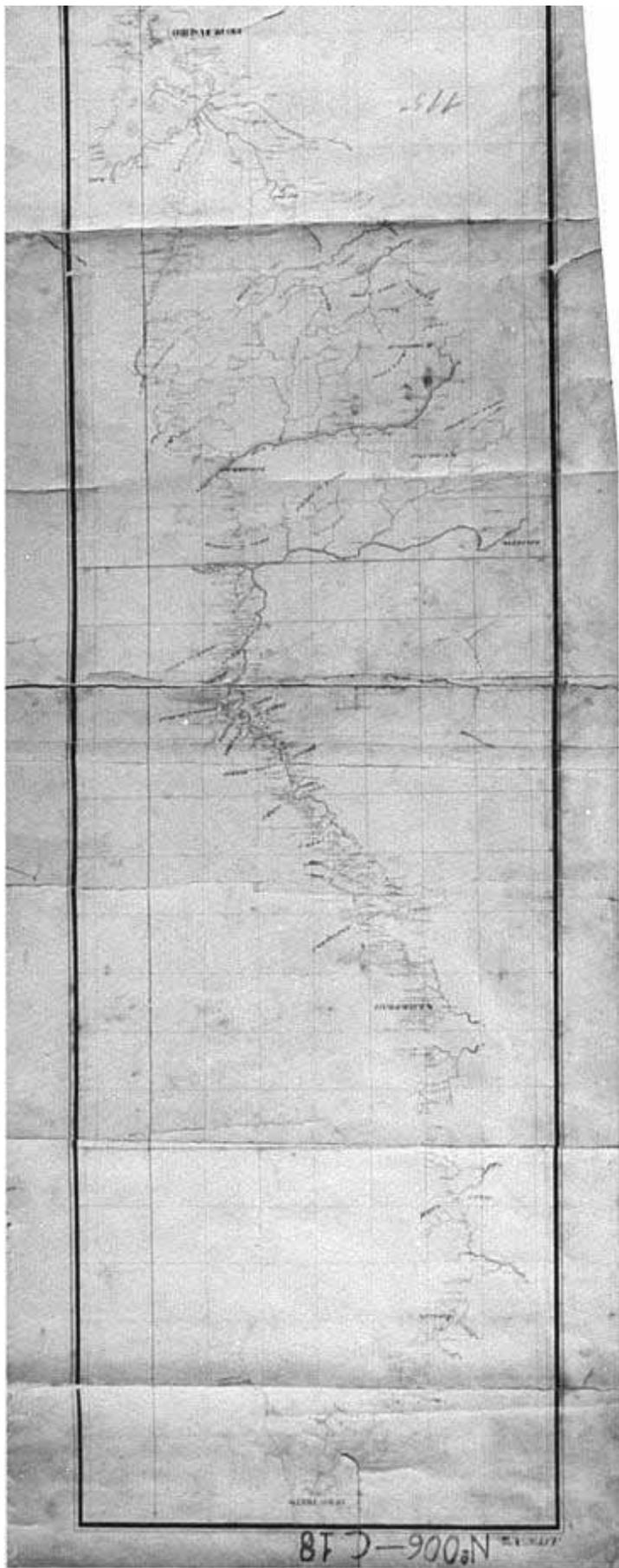
Arquivo Histórico do Exército/ Cartografia. 23.02.1662



Planta geral da E. F. Dom Pedro II de Belém até a Paraiíba. 5 milhas inglesas. Procedência/Autoria: Engenheiro Garnete. 1858

O mapa, de 128 x 66,5 cm, representa o traçado da Estrada de Ferro Dom Pedro II no Vale do Paraiíba, trecho de Belém ao Paraiíba. Assinala as estradas da Polícia, do Rasgão, do Comércio, do Presidente Pedreira e o Caminho de Simão Antônio. Ao longo deste trecho, podem ser localizados a freguesia de Monte Alegre, Paraiso e Ubá; o açúde Avelar e a Ponte do Desengano. O mapa representa também as estradas para Vassouras e Valença.

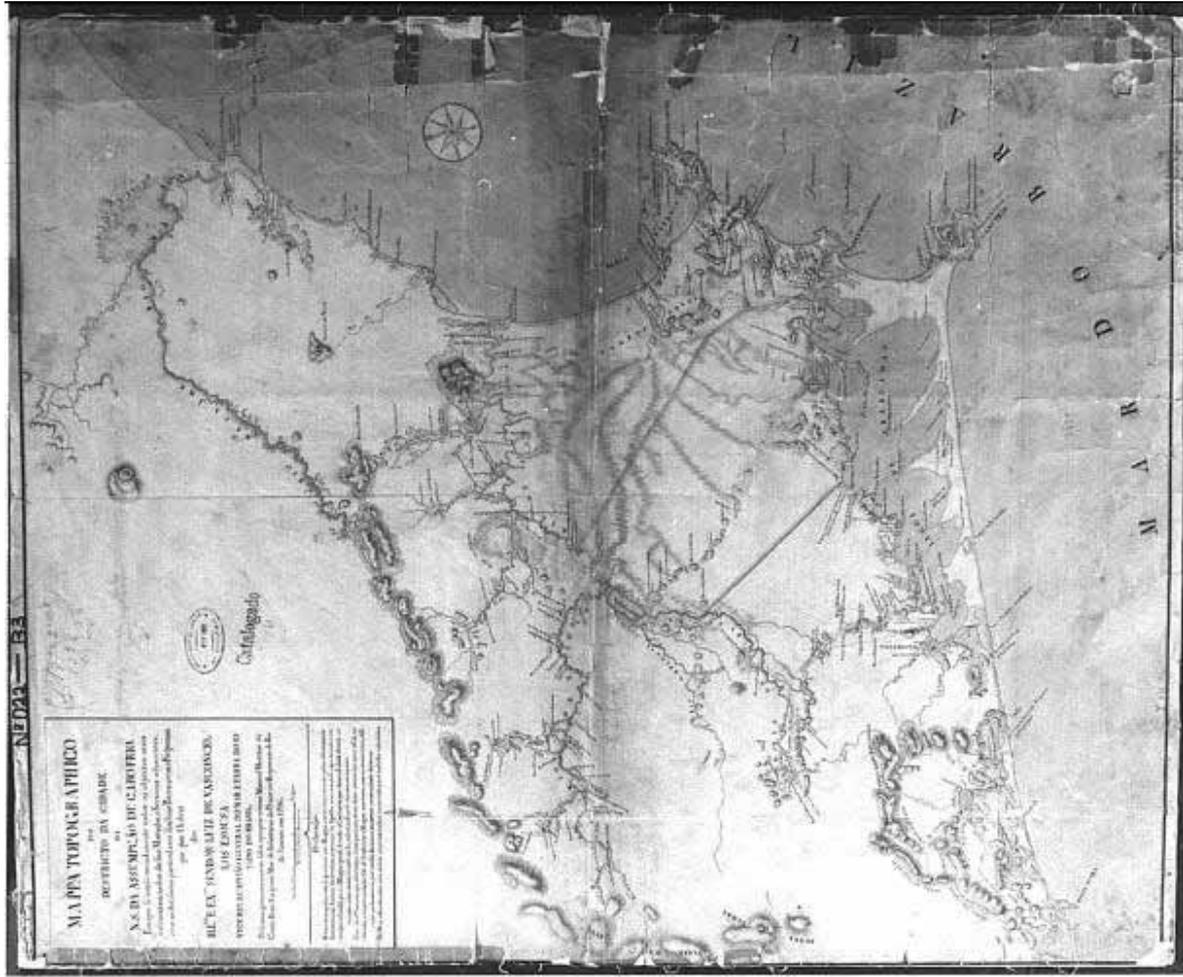
Arquivo Histórico do Exército/ Cartografia. 24.01.864



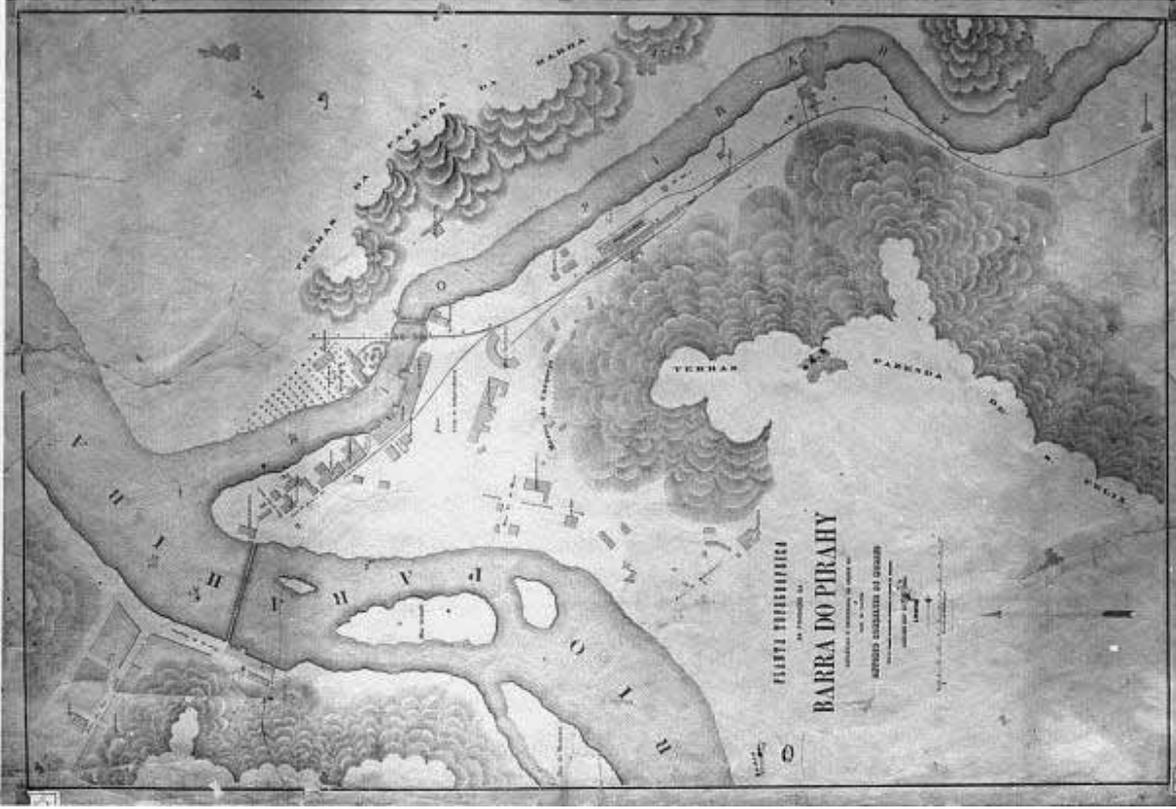
Mapa da Estrada entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro. 1839/40

O mapa, de 49,5 x 141 cm, representa o traçado da estrada entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro. Ao longo do trajeto, assinala as diversas serras existentes, como as da Mantiqueira e da Estrela dos Parais e Preto; as estradas da Polícia e do Comércio; bem como as cidades de Barbacena, Valença, Vassouras e Magé.

Arquivo Histórico do Exército/ Cartografia. 24.01.866



Mapa topográfico do Distrito da Cidade de N.S. da Assumpção de Cabo Frio. 3000 braças portuguesas. Procedência/Autoria: Manoel Martins do Couto Reys. 1786  
Mapa de 74,5 x 40,5 cm que representa a região de Cabo Frio. Entre os aspectos geográficos assinalados, como ilhas, rios, praias e morros, destaca-se a Lagoa de Araruama.  
Arquivo Histórico do Exército/ Mapoteca. 24.02.897



Planta topográfica da povoação da Barra do Pirahy. de 100 braças. Procedência/Autoria: Lauriano José [ilegível] Tenente. 1869  
Planta, de 81,5 x 55,5 cm, que representa a topografia, o arruamento e as principais edificações de Barra do Pirahy, situada nas margens dos rios Parahyba e Paraíba. Assinala as propriedades de Antonio Selman; Francisco Eugênio; Dr. L. A. de A. Cunha, J. F. Barbosa, J. Teixeira, J. F. Netto, Antonio Lourenço, Guerra e Ribeiro; os hotéis do Leite, Varela, do Pirahy, do Paraíba e Puga; a enfermaria; o cemitério; o Teatrinho; a caixa d' água; o traçado da E. F. D. Pedro II, a sua oficina e a Estação da Barra. Indica também as Chácaras do Sr. Capitão Antônio Gonçalves de Moraes, que encomendou o levantamento, e as terras das fazendas de São Félix e da Barra.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 11-14-3



Bacia do Rio Estrela. 1:20.000. Procedência/Autoria: Comissão Federal de Saneamento da Baixada Fluminense. 1912  
Folha 2 - Assinala o traçado do caminho de Petrópolis e o canal ou rio das Antas. São indicadas ainda as fazendas da Cachoeira, do Pau Grande, do Mato Grosso, de São Paulo, entre outras.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 12-2-24



Bacia do Rio Estrella. 1:20.000. Procedência/Autoria: Comissão Federal de Saneamento da Baixada Fluminense. 1912

O mapa representa a bacia do Rio Estrella, indicando sua topografia e hidrografia. Divide-se em 2 folhas.

Folha 1 - Assinala o traçado da estrada de ferro Leopoldina a partir da região de Pilar e representa a Vila da Estrella em ruínas, os rios Inhomirim e Estrella, e o porto da Estrella..

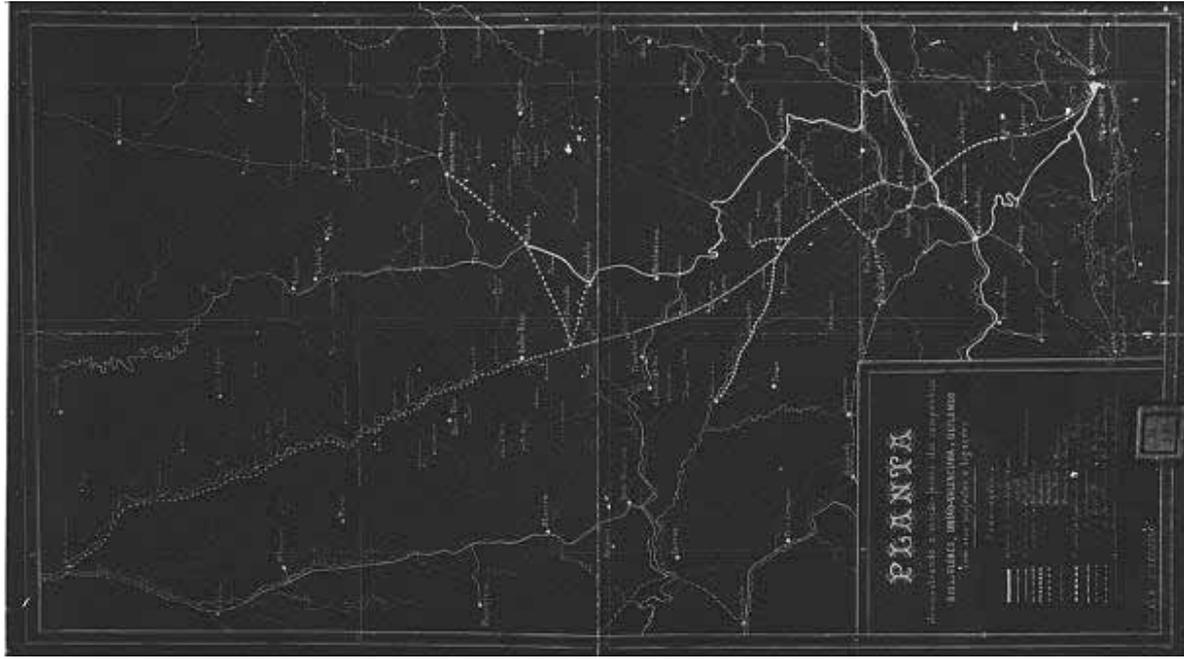
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 12-2-24



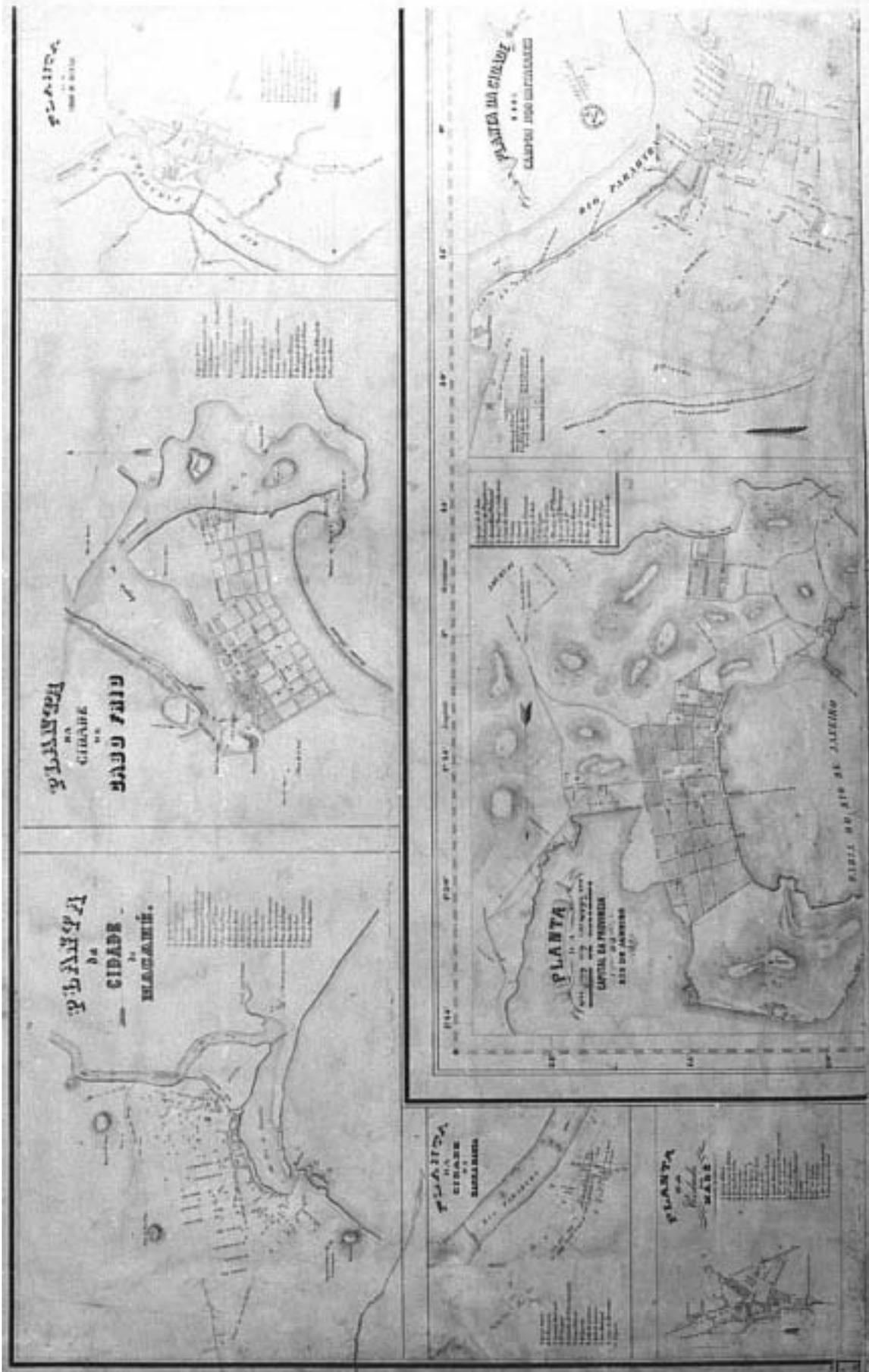
Planta Hydro-topographica da Estrada do Commercio. 1:60.000. Procedência/Autoria: Conrado Jacob de Niemeyer. 1844  
O mapa, de 80 x 17 cm, representa o arruamento da Vila d'Iguassú e o traçado da Estrada do Commercio entre os rios Iguassu e Parahiba, indicando rios, ribeirões e córregos que atravessam a estrada. Assinala os principais proprietários ao longo do caminho, assim como vendas e fazendas. A Estrada Velha, o Atalho para Vassouras; Travessia a para Estrada do Werneck, a estrada para o Parahiba, e os caminhos da Sacra-Família, do Quirino e do Pilar também são parcialmente indicados em virtude de cruzarem a Estrada do Commercio.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 12-2-8



Mapa do Estado do Rio de Janeiro. 1:500.000. Procedência/Autoria: Hilário Massow e José Clemente Gomes. 1892  
O mapa, de 68 x 95 cm, representa o estado do Rio de Janeiro, assinalando as cidades, vilas, freguesias, povoações com capela, fazendas ou lugares de destaque, estradas de ferro em tráfego, em construção ou projetadas, estações de trem e estradas de rodagem.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 12-3-1



Planta demonstrando a viação férrea das companhias Rio das Flores, União Valenciana e Quilombo, com seus projetos e ligações. 1:1.000.000. 1890  
O mapa, de 29,5 x 51,5 cm, representa o traçado da viação férrea das companhias Rio das Flores, União Valenciana e Quilombo. Na região do Vale do Paraíba estão indicadas as estações do Comércio, Desengano, Taboas, Tinguá, entre outras.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 14-4-26



Carta Geográfica da Província do Rio de Janeiro. 1:10.000. Proceendência/Autoria: Presidente da Província - Antonio Nicolão Tolentino. 1858

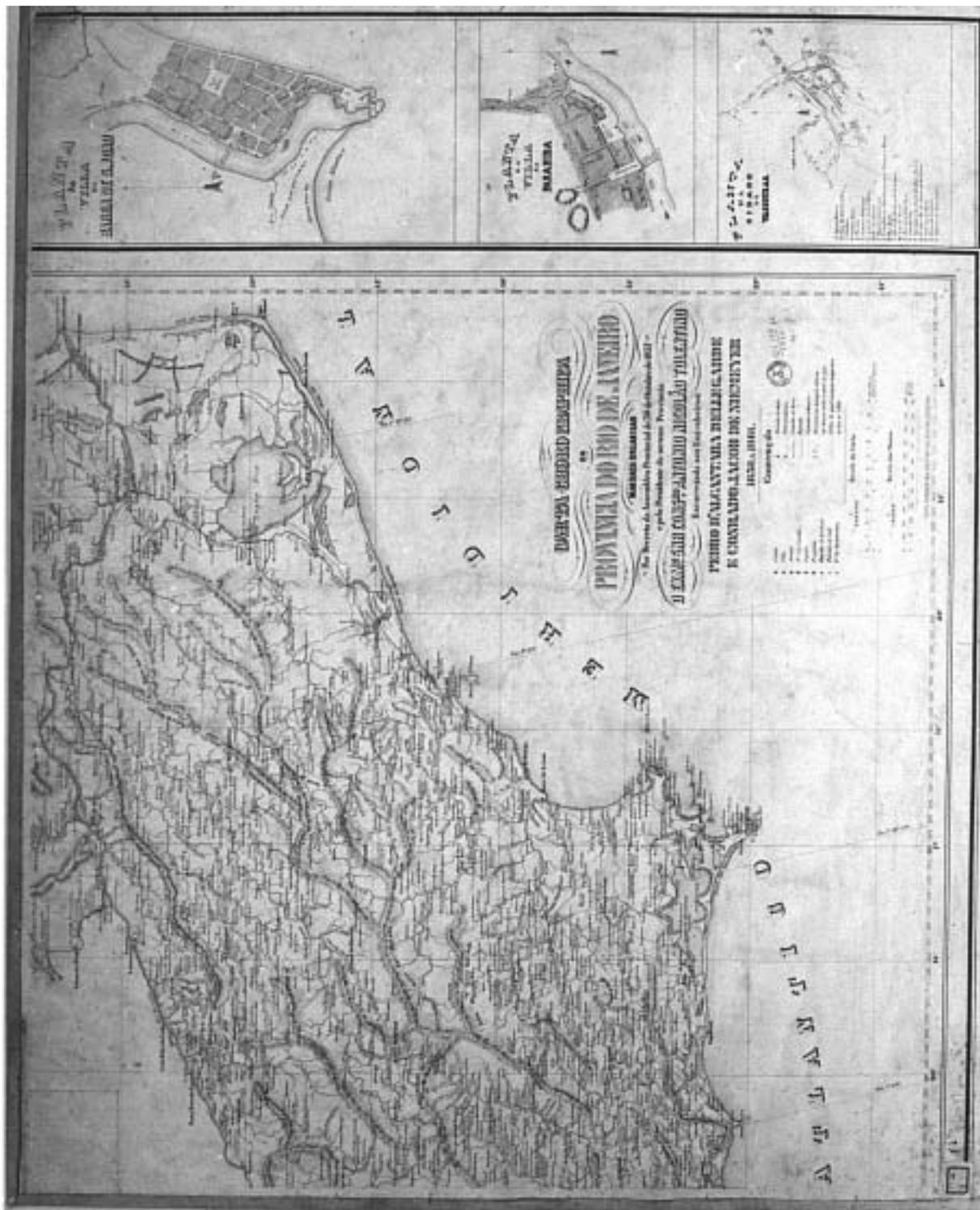
O mapa, de 92 x 74 cm, divide-se em 4 folhas e representa a província do Rio de Janeiro, indicando a sua topografia. São assinaladas todas as cidades pertencentes à província.

Folha 1 - Contém 7 insertos, com as plantas das cidades de Macaé, Cabo Frio, Resende, Barra Mansa, Magé, Campos dos Goitacazes e Niterói, capital da província do Rio de Janeiro. Na planta de Macaé, além do arruamento, indica a localização das principais edificações, como a Igreja Matriz (em construção), a Câmara Municipal, a Cadeia, o Vice-consulado português, a Instrução Primária feminina e a masculina. Localiza ainda as ruas de Stª Ana, das Flores, da Princesa, da Matriz, Formosa, Direita, do Rosário, Imbeitiba, do Sacaramento, do Cemitério, do Colégio, Aurélio, do Poço, da Constituição e da Imperatriz.

Na planta de Cabo Frio, indica a Igreja Matriz, a Câmara Municipal, a Casa de Caridade e Recolhimento de Órfãos, o Convento de Stº Antonio e a Ordem Terceira, a Instrução Primária masculina e feminina, o Correio, a Banca de Peixe, a Capela de S. Benedito, o Cemitério, o Poço de Tiririca e o Poço dos Porcos.

Na planta de Resende, assinala seu arruamento e a localização da Igreja e Largo de N.S. do Rosário, do Hospital da Misericórdia, Igreja e Largo de N.S. do Rosário, da Praça da Constituição. Na planta de Magé, além das principais ruas e pontes, indica a Igreja Matriz e o Aterro do Canal. Na planta de Campos dos Goitacazes, está assinalado seu arruamento com as indicações da Igreja da Lapa, da Praça do canal, da Estrada do Saco, do Trapiche de S.ª Lima e dos Portos dos Curturo, do Fragatá, do Bem dos Passos, das Escadadas, Grande, dos Pedras, de Ana Maria, da Lancha, do Aramado, de Genipapo e do Dr. Ribeiro.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 14-4-35



Carta Geográfica da Província do Rio de Janeiro. 1:10.000. Provedência/Autoria: Presidente da Província - Antonio Nicoláo Tolentino. 1858  
 Folha 2 - Representa as regiões dos Lagos e Norte Fluminense, indicando engenhos de açúcar, fazendas de café e de gado. São assinaladas ainda algumas capelas, freguesias, vilas e estradas de ferro. Contém 3 inserts com as plantas da Vila da Barra de São João, da Vila de Paraíba e da cidade de Vassouras. Na planta da cidade de Vassouras, estão representados a Igreja Matriz, a Casa da Misericórdia, o chafariz, a Cadeia Nova, o Teatro, a Câmara Municipal, a capela da Boa Morte, além das ruas e estradas.  
 Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 14-4-35



Carta Geográfica da Província do Rio de Janeiro. 1:10.000. Provedência/Autoria: Presidente da Província - Antonio Nicolão Tolentino. 1858

Folha 3 - O mapa representa parte da região Norte-Fluminense próxima aos limites com o Espírito Santo e Minas Gerais. Estão assinaladas sua topografia, estradas de ferro, fazendas de café, bem como a área denominada Serfão das Frecheiras. Contém ainda 5 insertos com as plantas da vila de São Fidélis e das cidades de Paraty, Petrópolis (1858), São Pedro Cantagalo e Valença. Na planta de Paraty, indica as igrejas da Matriz, do Rosário, de St Rita e a Capela das Dores; as ruas da Lapa, da Pedreira, de trás do Rosário, da Cadeia, a Direita do Gravataí, entre outras; como o projeto da Rua da Marinha; o Hospital de Misericórdia; o Largo e o Chafariz da Pedreira. Na planta da Vila de São Fidélis, assinala, além das ruas, becos e travessas, as igrejas Matriz e do Rosário, além de outra em construção; o prédio da Cadeia e Casa de Câmara; Juiz Municipal; a Instrução Primária e a de Meninas; os hotéis Luso-brasileiro e Fielense; o primeiro e segundo cartórios. Na planta da cidade de Valença, além do arruamento, fornece indicações da Igreja Matriz, do Vigário, Misericórdia, Cadeia, Capela do Rosário, cemitério abandonado, Praça da Alegria, Caminho da caixa d'água, Estrada velha da polícia.



Carta Geográfica da Província do Rio de Janeiro. 1:10.000. Proceência/Autoria: Presidente da Província - Antonio Nicolão Tolentino. 1858  
Folha 4 - O mapa representa a parte sul da província do Rio de Janeiro, próxima aos limites com Minas Gerais e São Paulo. Estão indicadas sua topografia, estradas de ferro, fazendas de gado e de café, engenhos de açúcar, vilas e cidades. Contém 3 insertos com plantas da cidade de Angra dos Reis, das vilas de São João da Barra e Itaguaí.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 14-4-35

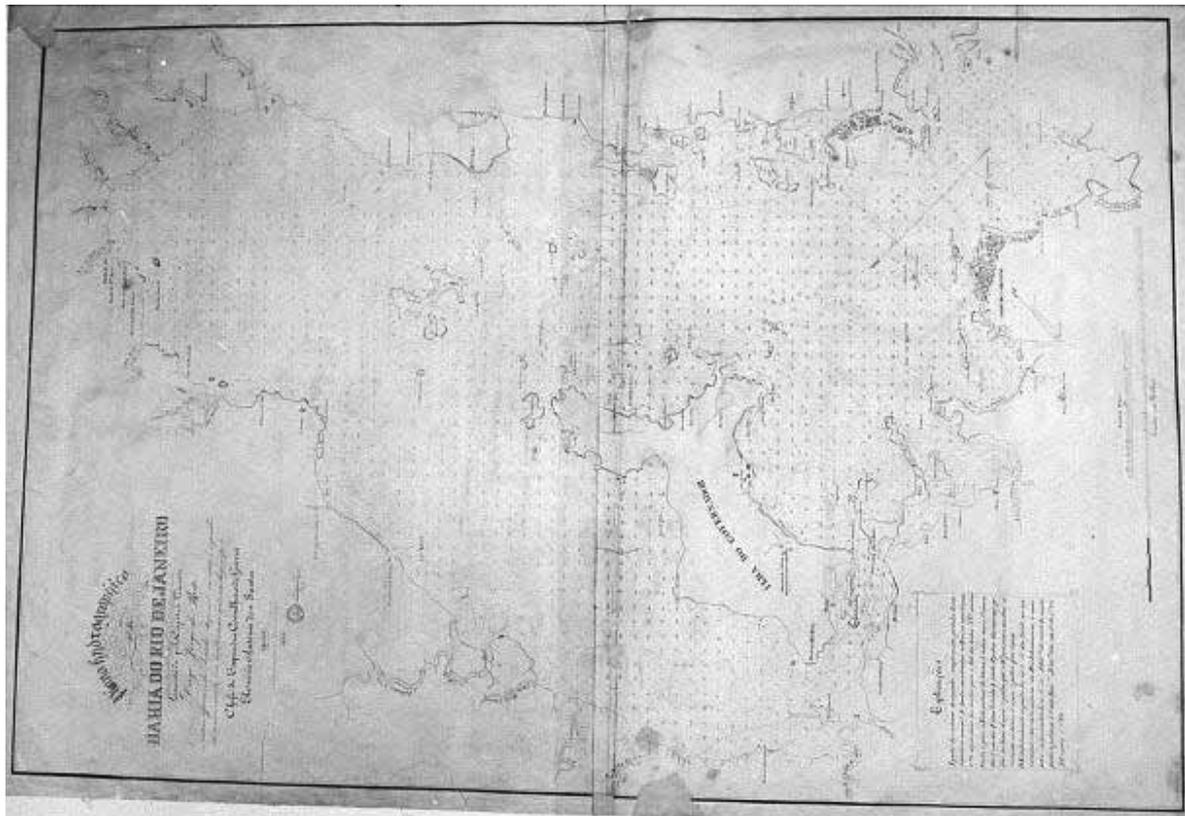


Planta do Rio de Janeiro. em léguas. 1828

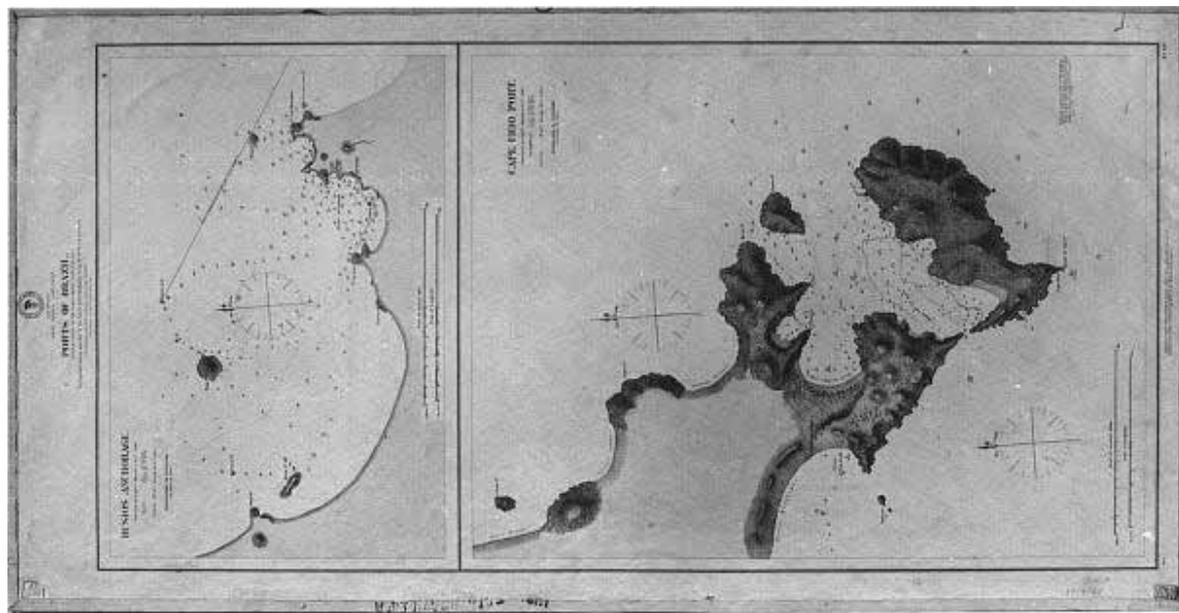
O mapa, de 17 x 16,5 cm, representa a baía do Rio de Janeiro e seu entorno, indicando caminhos e rios. Assinala também freguesias, engenhos, o Porto de Estrela, a capela de N.Sra. do Pilar e a Nova Capela.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 15,10,25





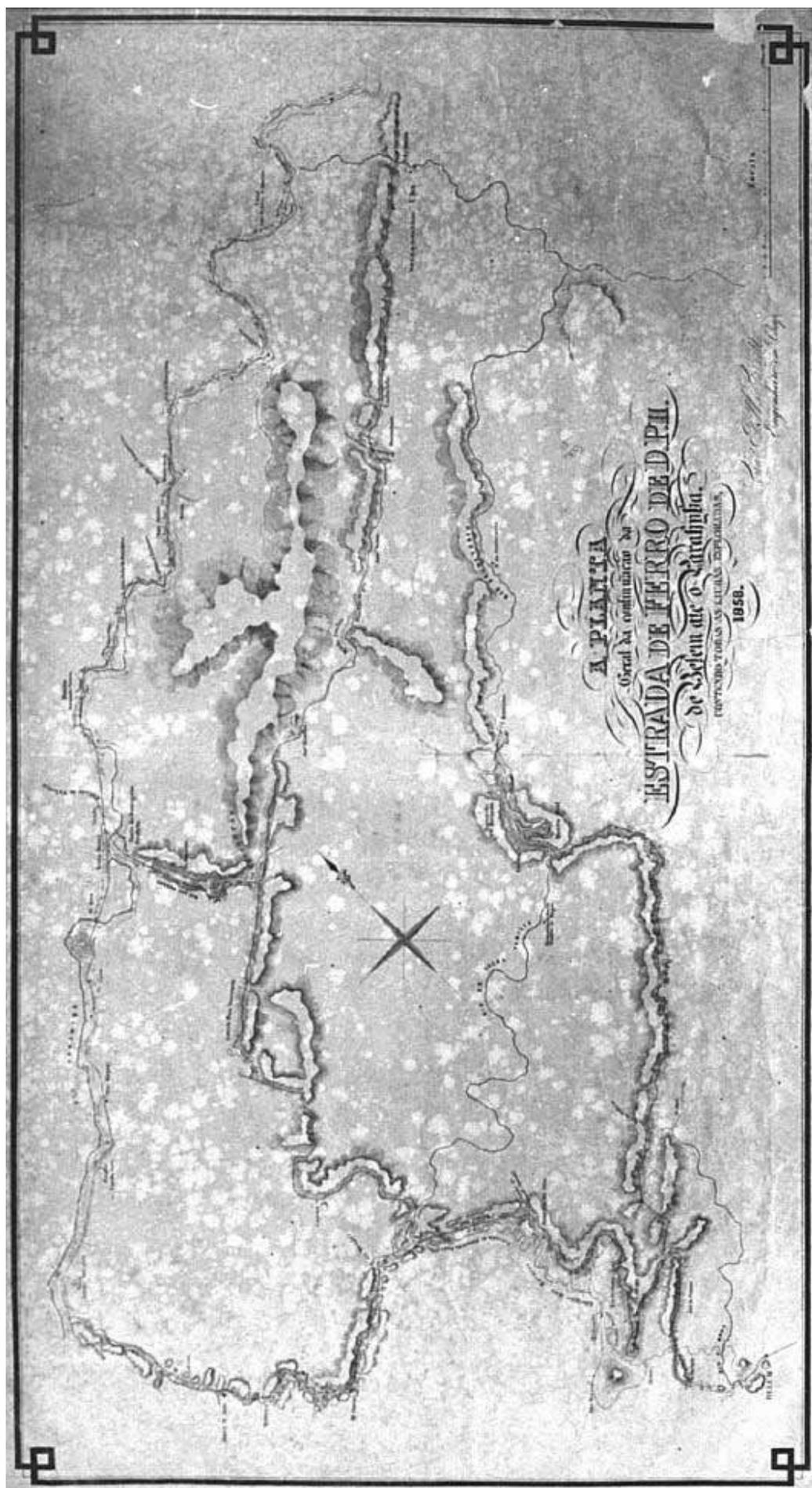
Plano Hidrográfico - Baía do Rio de Janeiro. em braças e em milhas. Provedência/Autoria: Eleziario Antonio dos Santos; Diogo Jorge de Brito. 1849  
O mapa, de 22,3 x 83,5 cm, representa a Baía da Guanabara e sua batimetria, assinalando o curso dos rios e algumas construções nas freguesias de N.Sra. da Guia, N.Sra. dos Remédios, São Francisco, São Lourenço e Sítio da Paciência.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 17-4-22



Ports os Brazil: Busios Anchorage, Cabo Frio Port. em milhas. 1873

O mapa, de 102 x 54 cm, representa o porto de Cabo Frio e o ancoradouro de Búzios, indicando a topografia e batimetria. Assinala o arruamento na Praia do Anjo Angra, a pescaria na Prainha e nas praias Grande e do Pontal.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 18-7-21



A planta geral da continuação da Estrada de Ferro de D. Pedro II de Belém até o Parahyba contendo todas as linhas exploradas. em milhas. Procedência/Autoria: F. M. Garnett (engenheiro em Chafe). 1858

O mapa, de 61 x 115 cm, representa o traçado da E. F. D. Pedro II de Belém até o Paraíba. Assinala os rios Secretário, das Pedras, Paraíba, da Sacra Família, o de Sta. Anna e o Ribeirão dos Macacos; as estradas de Valença, do Comércio, da Polícia, do Rasgão, do Presidente Pedreira, a estrada para Vassouras e o caminho de Simão Antonio; as fazendas Machado, do Paraíso e do Secretário. Indica ainda o Túnel Grande e a Ponte do Desengano.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 2-12-3



# CARTA CHOROGRAPHICA DO ESTADO DO

## RIO DE JANEIRO

Mandada organizar  
pelo Presidente do Estado, o Ex.<sup>mo</sup> Sr. D.<sup>e</sup>

**RAUL de MORAES VEIGA**

para comemorar o

**CENTENARIO DA INDEPENDENCIA DO BRAZIL**

e executada pela Comissão da CARTA GERAL DO ESTADO  
no período de 1920 a 1922

sendo Director Geral de Obras Publicas o Sr. D.<sup>e</sup>

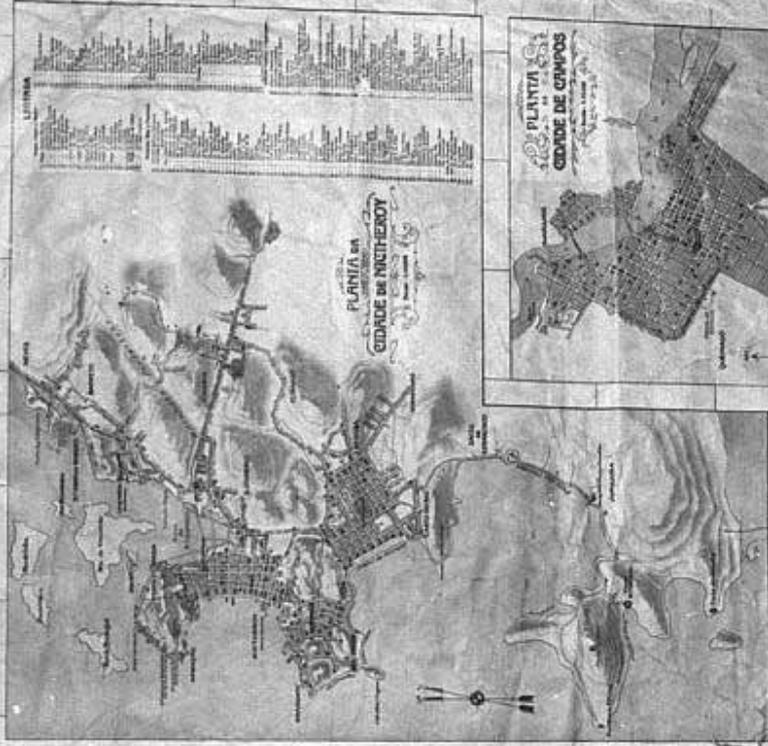
**Jorge Valdejarro de Iossio Seibitz**

e Chefe da Comissão o Engenheiro Cívil

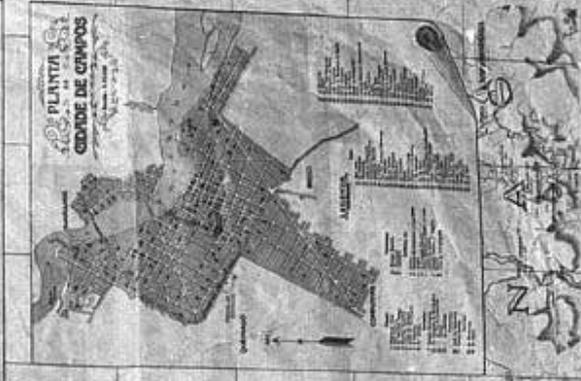
**AUGUSTO GUIGON**



Escritório Geral do Estado do Rio de Janeiro, 1920

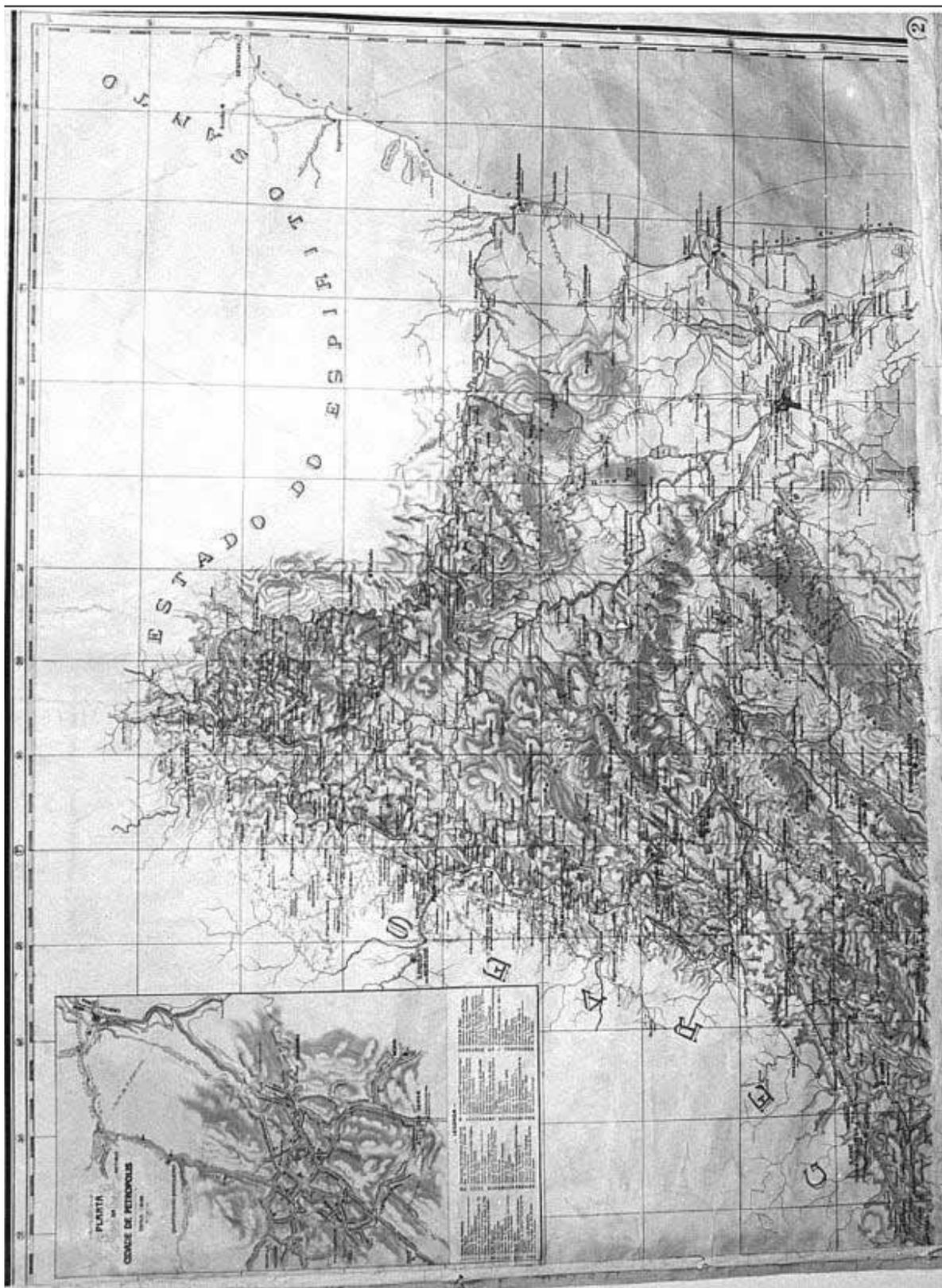


PLANTA da  
CIDADE de NITEROI

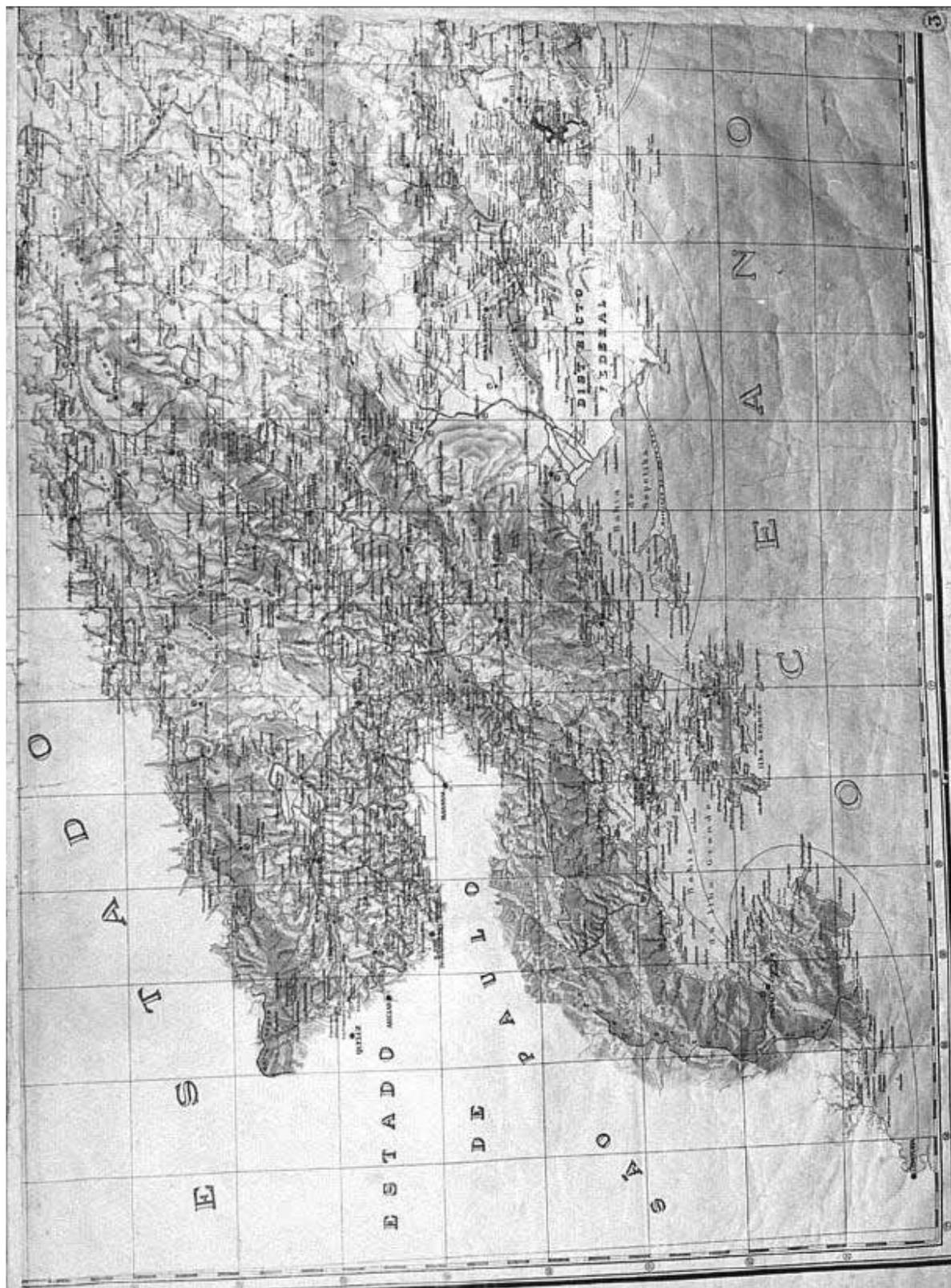


Carta Chorographica do Estado do Rio de Janeiro. 1:200.000. Procedência/Autoria: Augusto Guigon (eng.)/ Comissão da Carta Geral do Estado. 1920  
O mapa, de 90 x 118 cm, é composto por 4 folhas:

F1 - Apresentação e insertos com as plantas das cidades de Niterói e de Campos, em que são listados as praças, avenidas, travessas, estradas, edifícios e ruas (esc. 1:20.000).  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 2-6-21



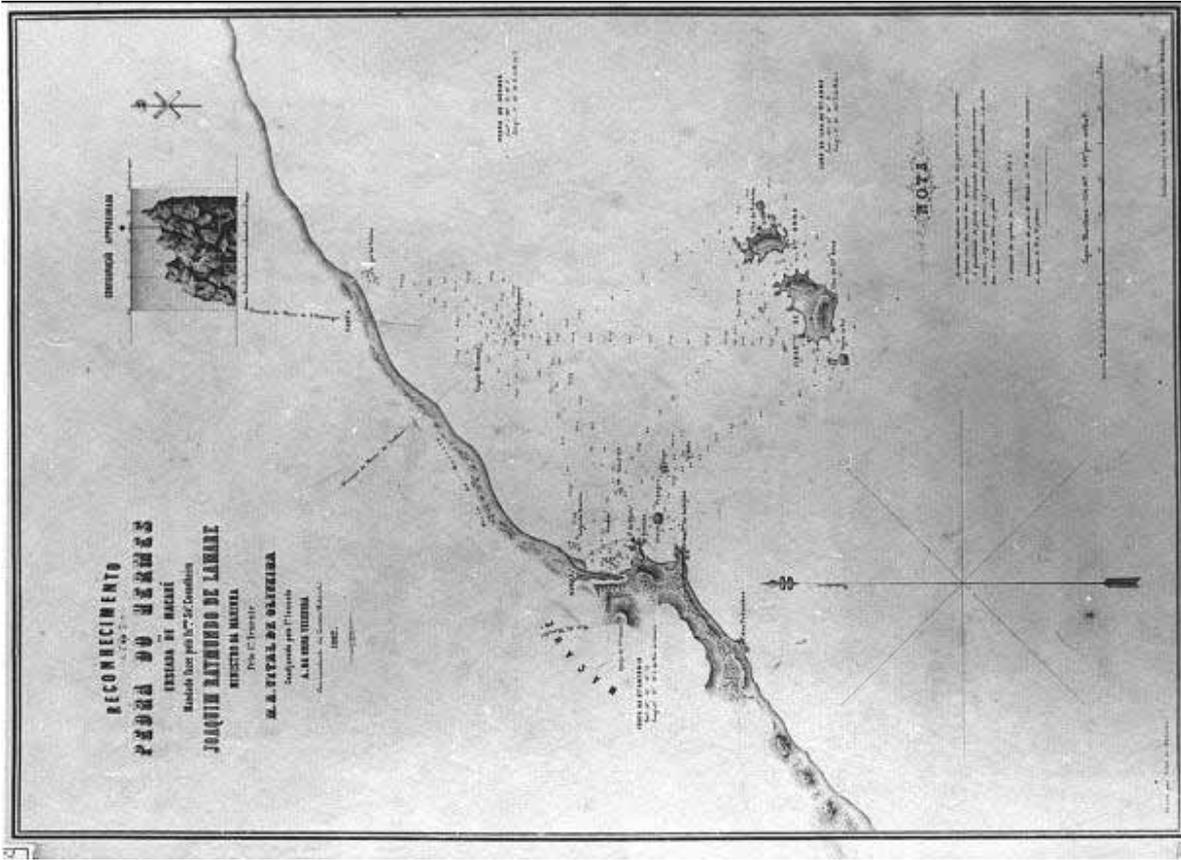
Carta Chorographica do Estado do Rio de Janeiro. 1:200.000. Procedência/Autoria: Augusto Guigon (eng.)/ Comissão da Carta Geral do Estado. 1920  
 F2 - Representa a topografia e hidrografia da região norte do Estado, com destaque para Campos, São João da Barra e o rio Paraíba. Também assinala o traçado do Canal Campos-Macaé, as rodovias e as estradas de ferro. Contém inserto da planta de Petrópolis.  
 Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 2-6-21



Carta Chorographica do Estado do Rio de Janeiro. 1:200.000. Procedência/Autoria: Augusto Guigon (eng.) / Comissão da Carta Geral do Estado, 1920  
F3 - Representa a topografia e hidrografia do Vale do Paraíba fluminense, onde assinala caminhos e fazendas, e do entorno das baías da Ilha Grande, de Sepetiba e da Guanabara.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 2-6-21



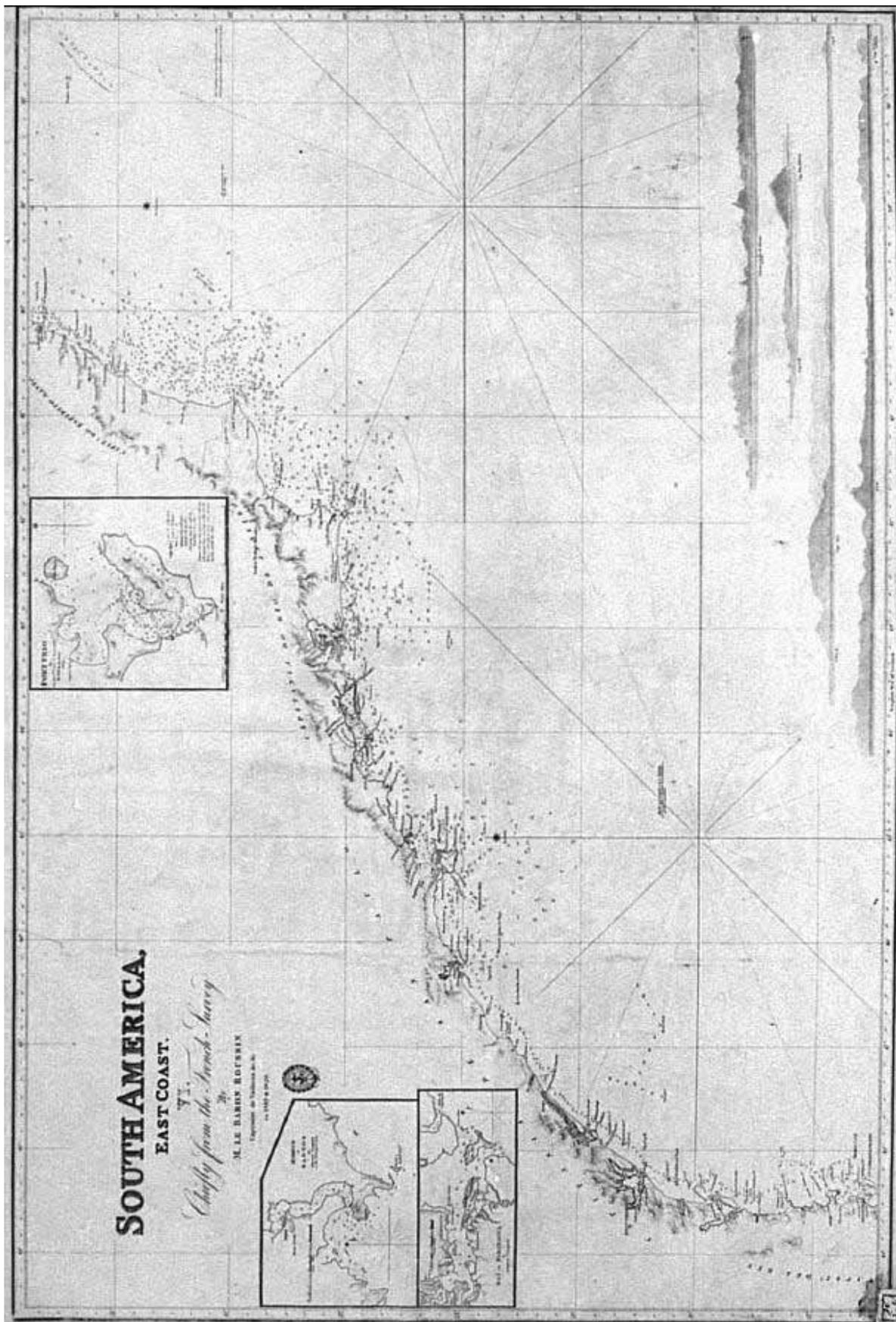




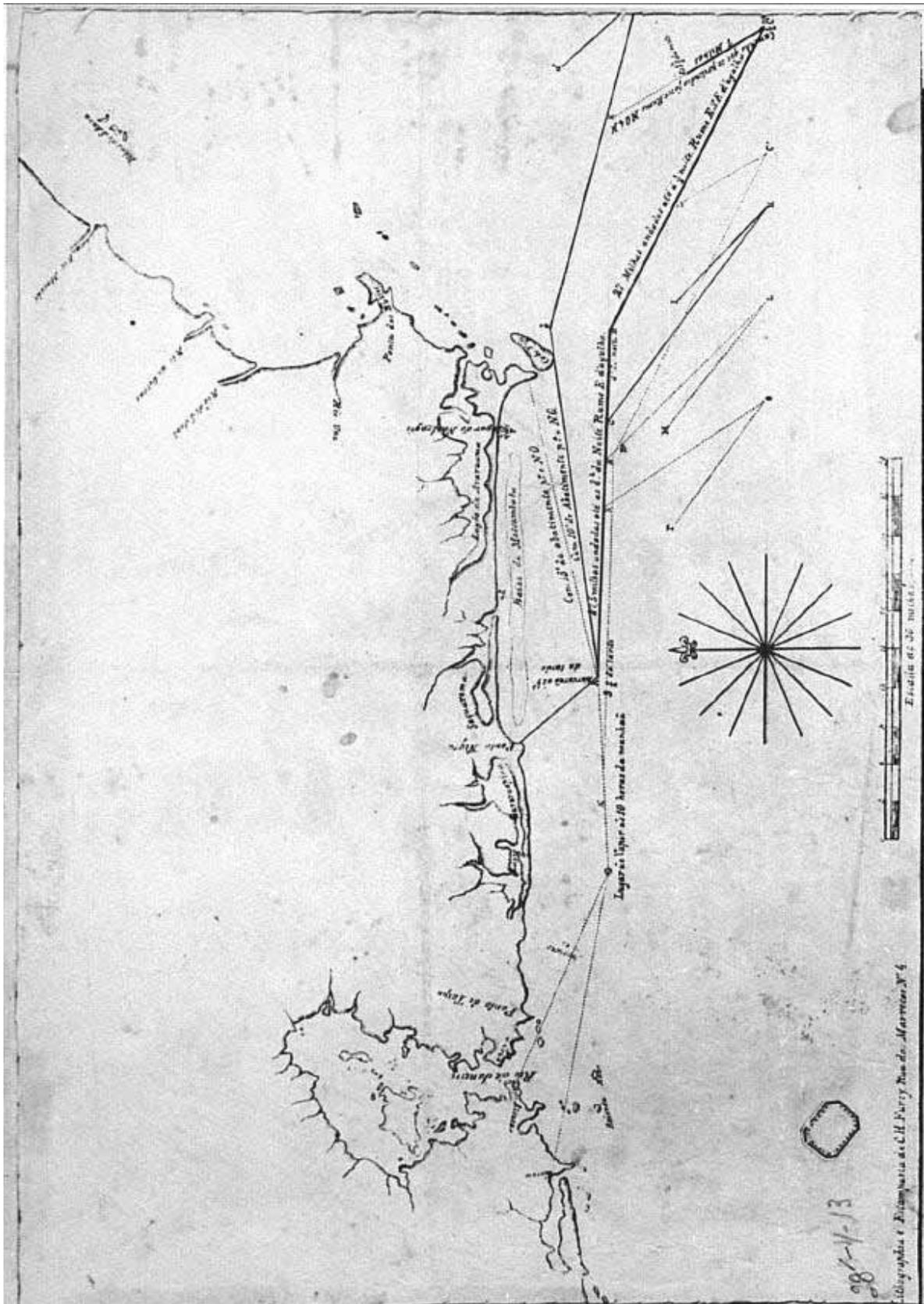
Reconhecimento da Pedra do Hermes na Enseada de Macaé, em léguas. Procedência/Autoria: OLIVEIRA, Vital de. 1862

O mapa, de 75 x 53 cm, representa a enseada de Macaé, indicando a localização da cidade, o Forte de Santo Antonio, a igreja de Santa Anna, o rio Macaé, a ilha de Santa Anna, a Pedra do Hermes, as praias do Forte e do Barreto.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 22-12-25



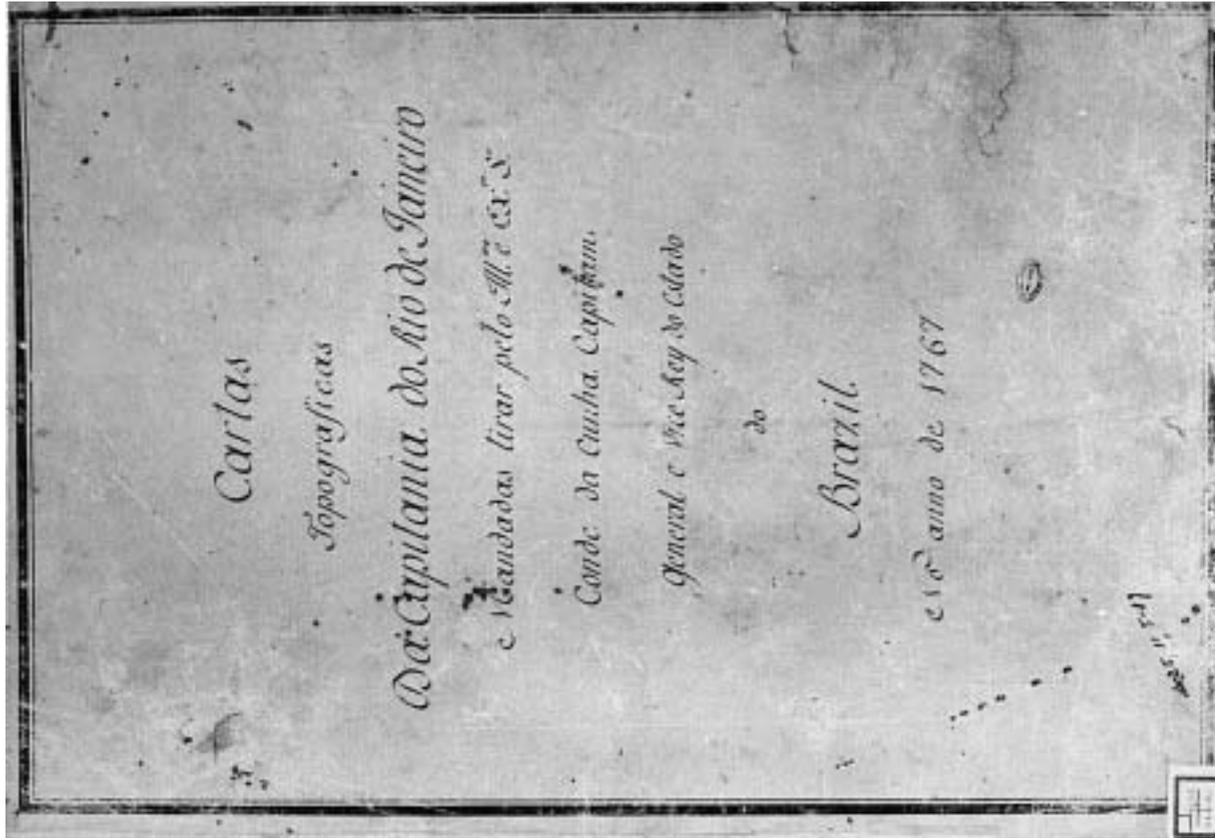
South America - East Coast. sem escala. Procedência/Autoria: M.Le Baron Roussin (Chiefly from the French Survey). 1819  
 O mapa, de 17 x 16,5cm, representa parte do litoral brasileiro, da ilha de Santa Catarina até Vitória, indicando a batimetria, ilhas e lagoas. Aponta a localização da igreja de Santa Maria Nazareno em Saquarema na época em ruínas. Contém insertos que destacam os trechos de Cabo Frio (1832), do Porto de Santos e da Baía de Paranaguá.  
 Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 24-5-4



Carta indicando a derrota do porto do Rio de Janeiro a Cabo Frio. em milhas. 1840

O mapa, de 29 x 43 cm, representa parte do litoral do Rio de Janeiro, onde estão indicados as pontas Negra, dos Búzios e de Taipú; as lagoas Guraupira, de Saquarema e de Araruama; o "lugar do naufrágio", entre o Baixo de Massambaba e o Cabo Frio; e ainda os rios Una, de São João, das Ostras e de Macaé.

Fundação Biblioteca Nacional. ARC 28-4-13

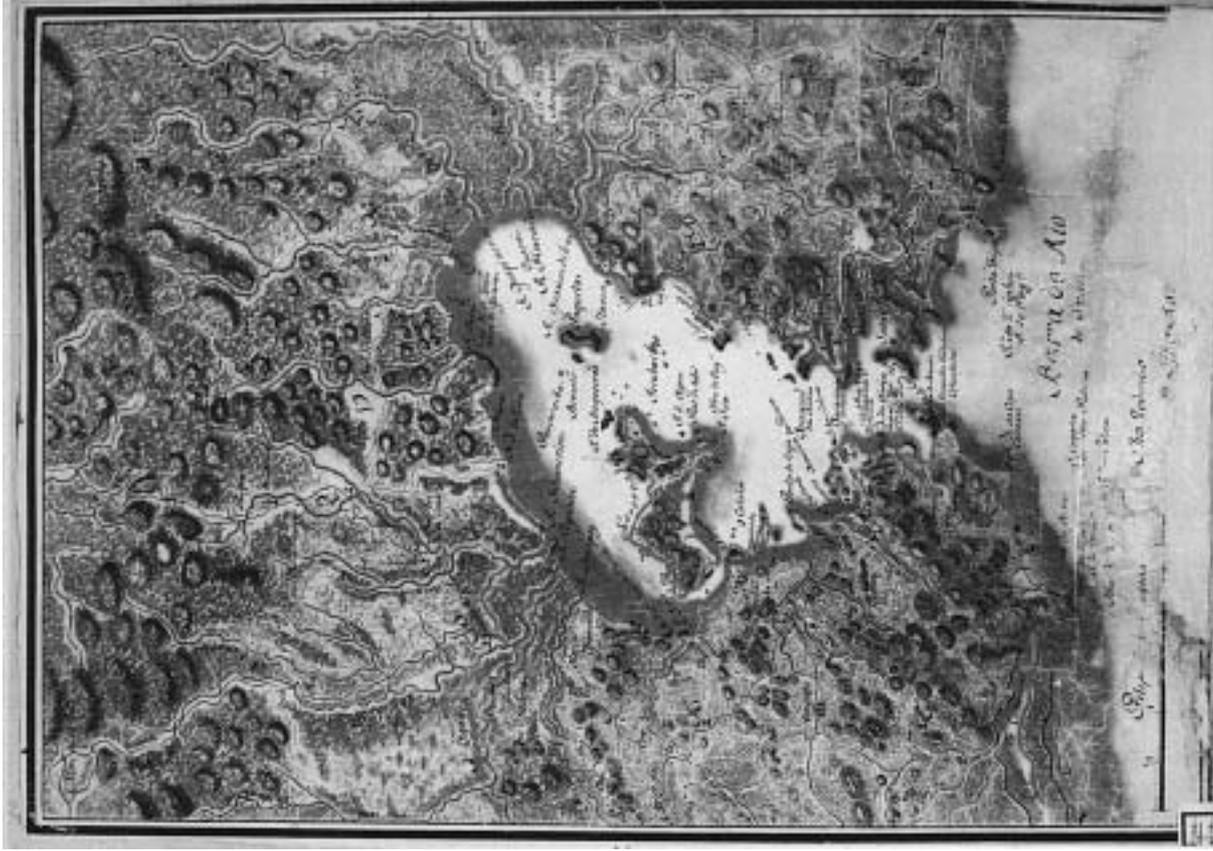


Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

Conjunto de 16 mapas topográficos e hidrográficos, de 56 x 36 cm, que representam partes da capitania do Rio de Janeiro. As cartas foram produzidas em 1767, com ordens do Conde da Cunha, vice-rei do Estado do Brasil.

Fl. 1 - Título

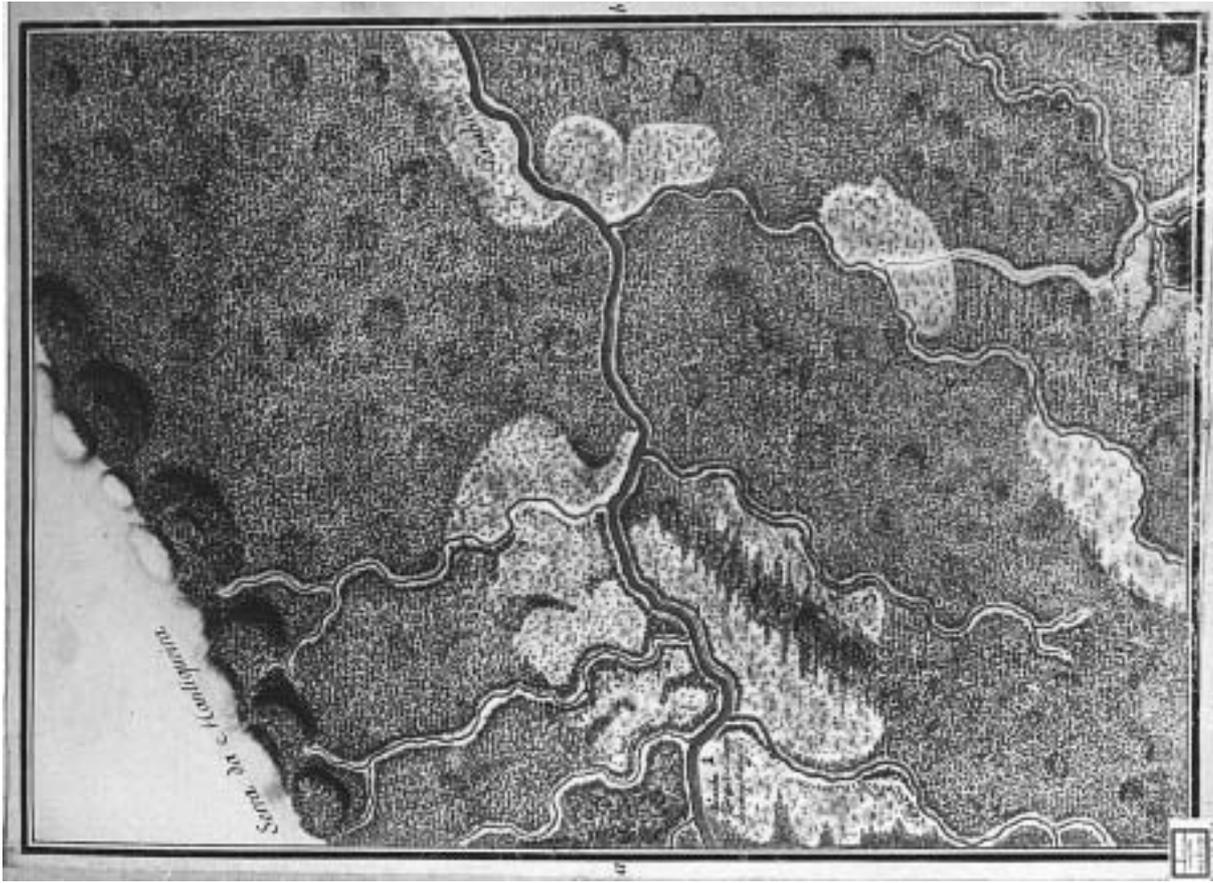
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30, 1, 15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

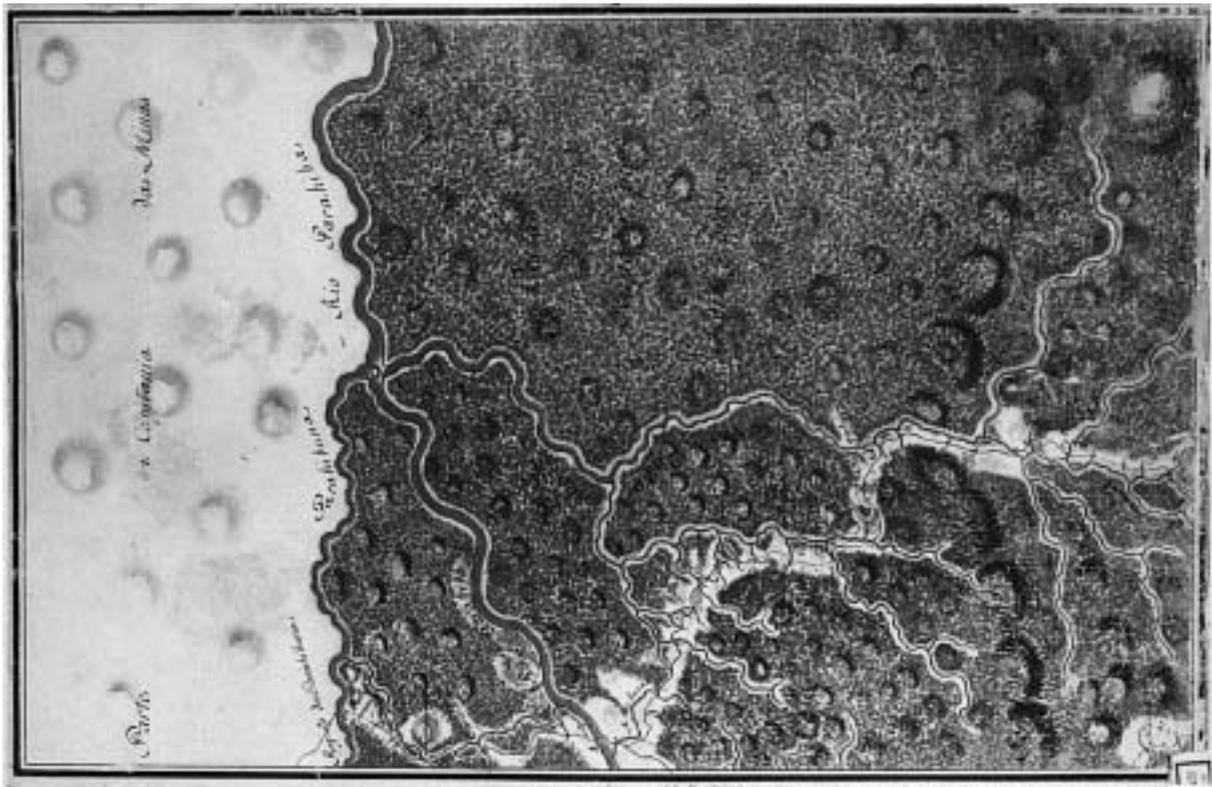
Fl. 2 - Representa a baía do Rio de Janeiro e o seu entorno. Assinala os rios que desagüam na baía; o traçado das estradas que têm início em Estrela e em Guarda do Pilar; as capelas da Estrela, Guarda do Pilar, da Conceição e de N.S. da Guia.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

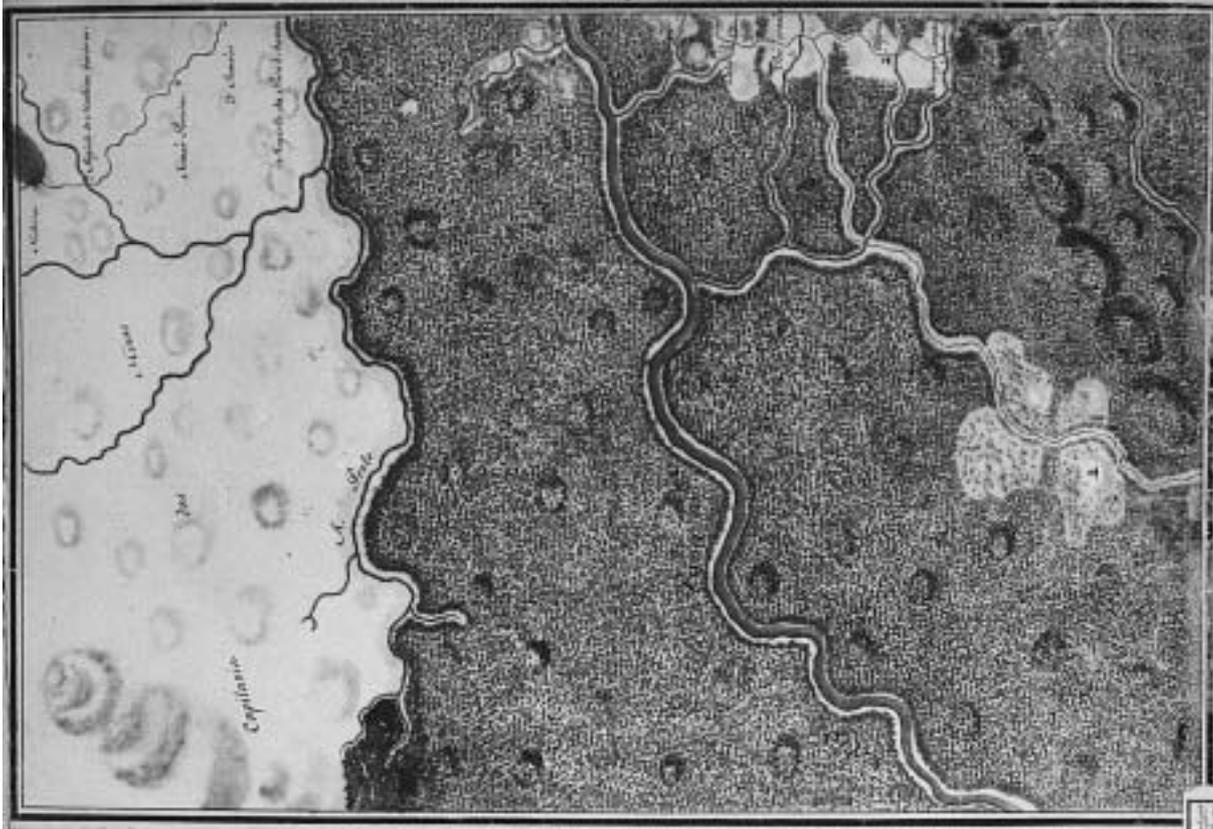
Fl. 3 - Representa parte do Rio Paratiba na altura do Rio Pirai, indicando alguns outros rios e a Serra da Mantiqueira, assim como a Guarda e Freguesia Nova de Campo Alegre. Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

Fl. 4 - Representa a região limítrofe com a capitania de Minas Gerais, separada pelos rios Paraíba e Paraíba. Assinala o curso do Rio Paraíba e a cidade de Nazaré, de onde parte uma estrada que segue por Fagundes, Ceboles, Pedro Moreira. À direita do Rio Paraíba, indica o sertão ocupado por índios bravos.

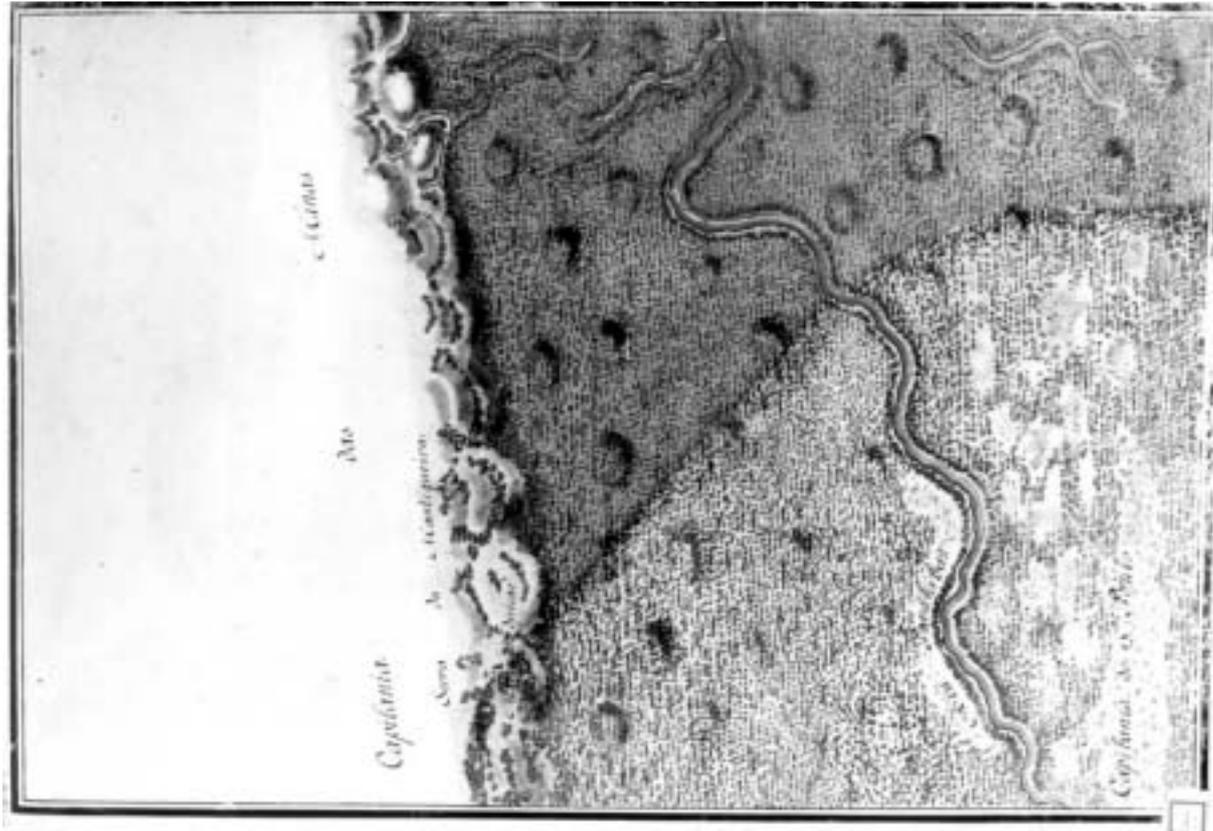
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



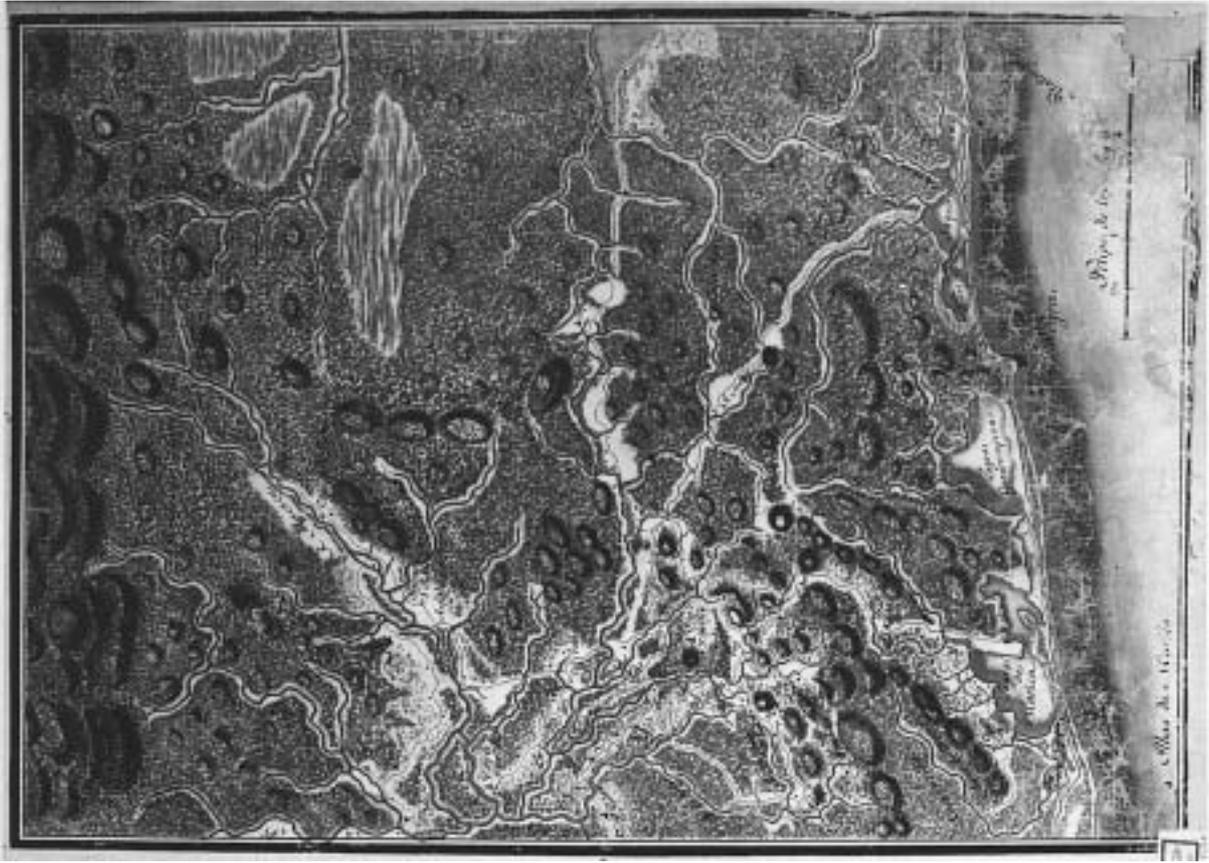
Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

Fl. 5 - Representa a região entre o Rio de Santa Ana e o Rio Preto. Assinala o traçado dos caminhos que se juntam na altura de Pao Grande, em direção aos rios Paraíba e Paraíbauna. O mapa representa parte dos caminhos em Minas, passando por Simão Pereira e Registro de Mathias Barbosa.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



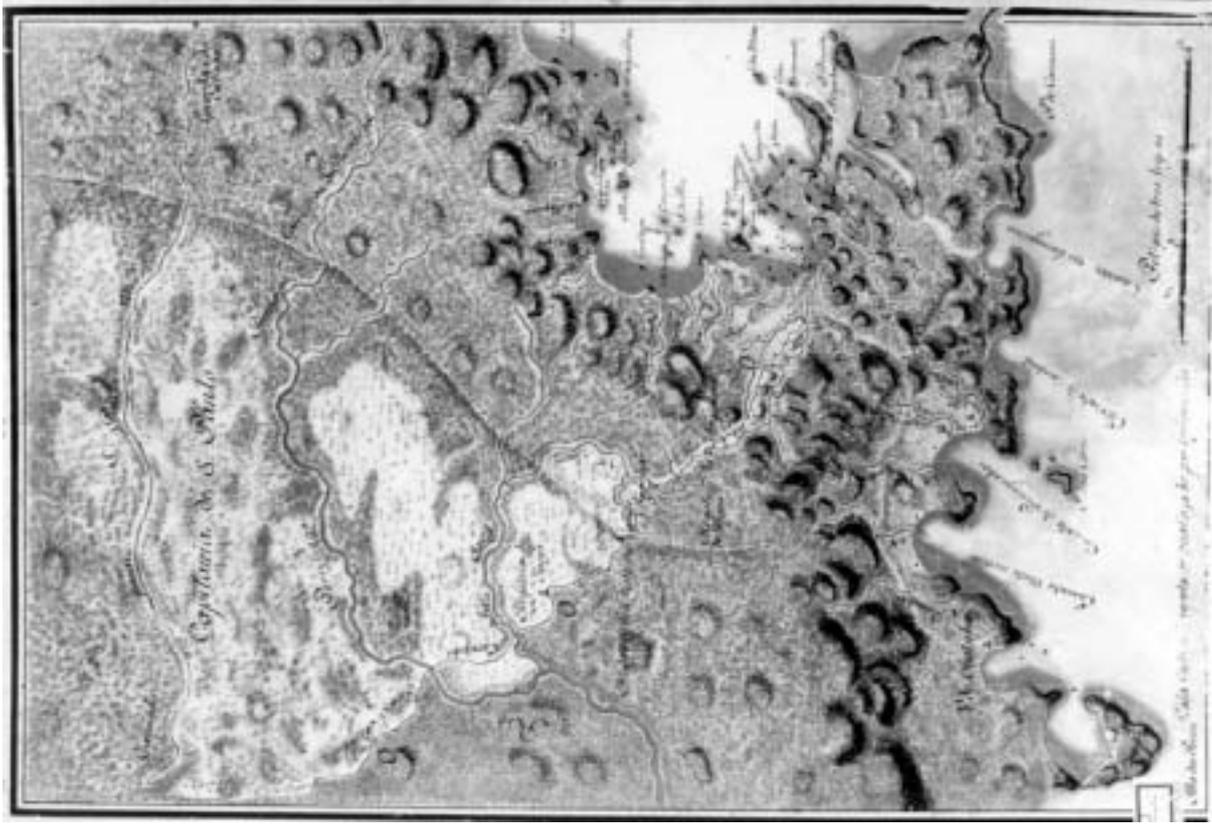
Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767  
Fl. 6 - Representa a região limítrofe com a capitania de São Paulo, seguindo curso do Rio Paraíba.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30, 1, 15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

Fl. 7 - Representa a região das lagoas de Maricá, Gururuapina, Jacune e Saquarema. Assinala as serras; rios; caminhos e estradas; os engenhos do Lagarto, do Pacheco e Somidouro; as de N.S. da Saúde e N.S. da Piedade; as terras dos religiosos do Carmo; Fazenda dos religiosos de S. Bento.

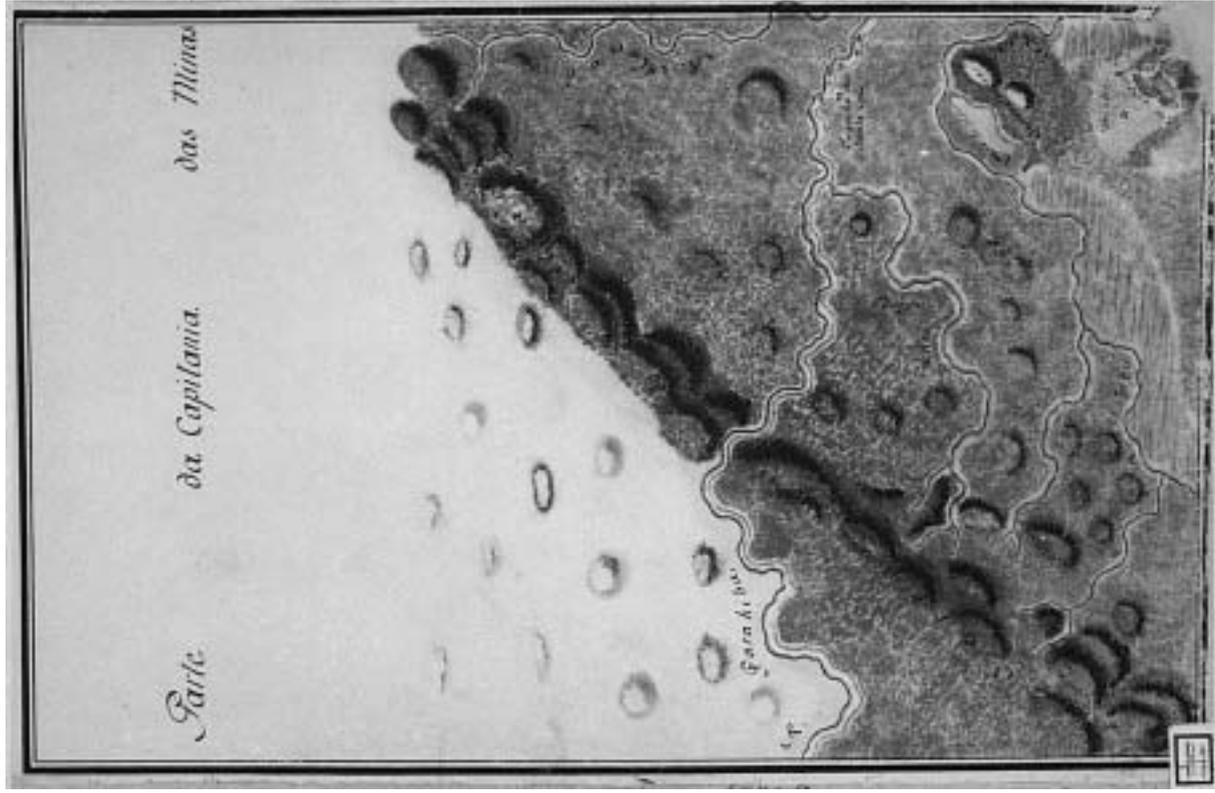
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

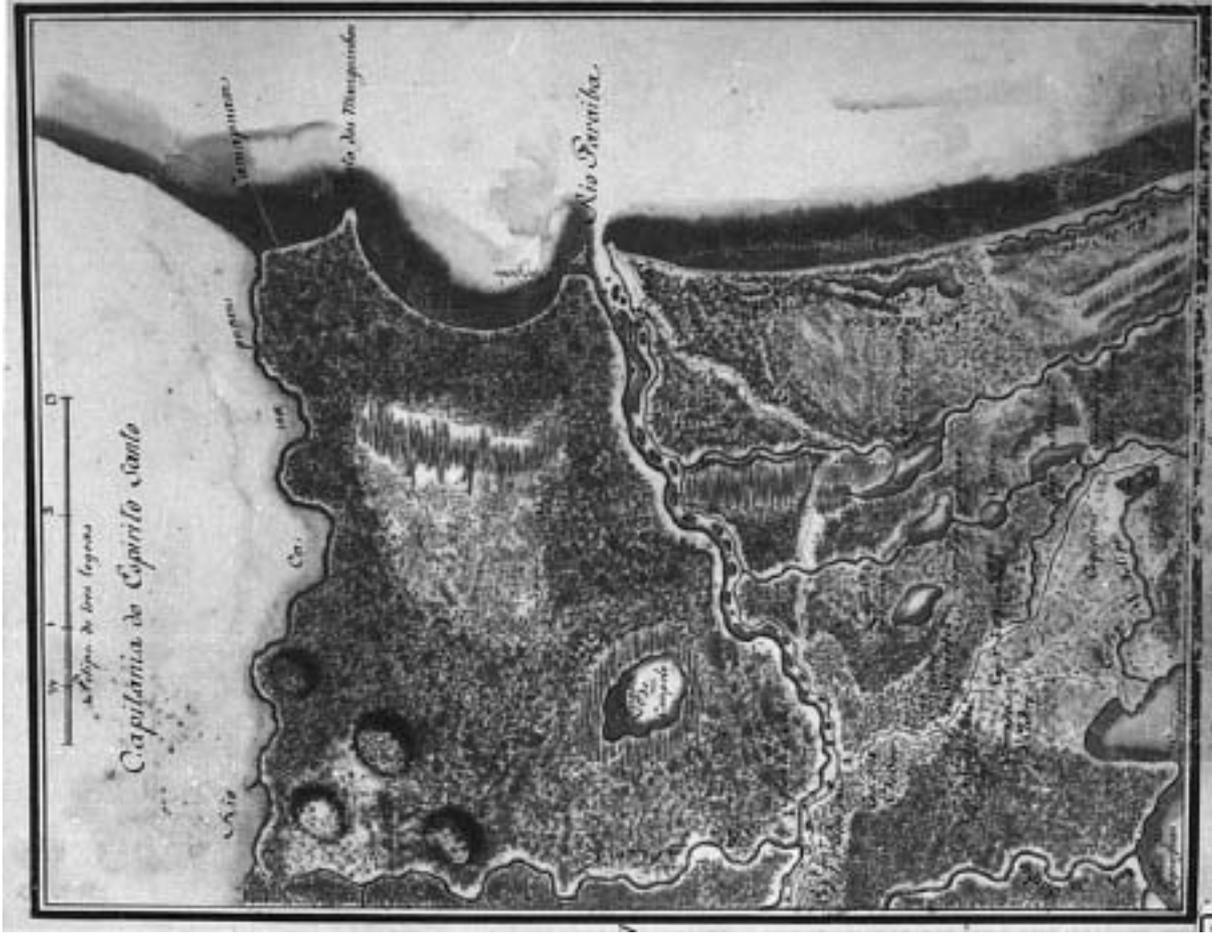
Fl. 8 - Representa a região limítrofe com a capitania de São Paulo, destacando as áreas próximas à vila de Parati. Assinala um caminho para São Paulo que passa pela Serra do Boqueirão, bem como os registros existentes na região.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

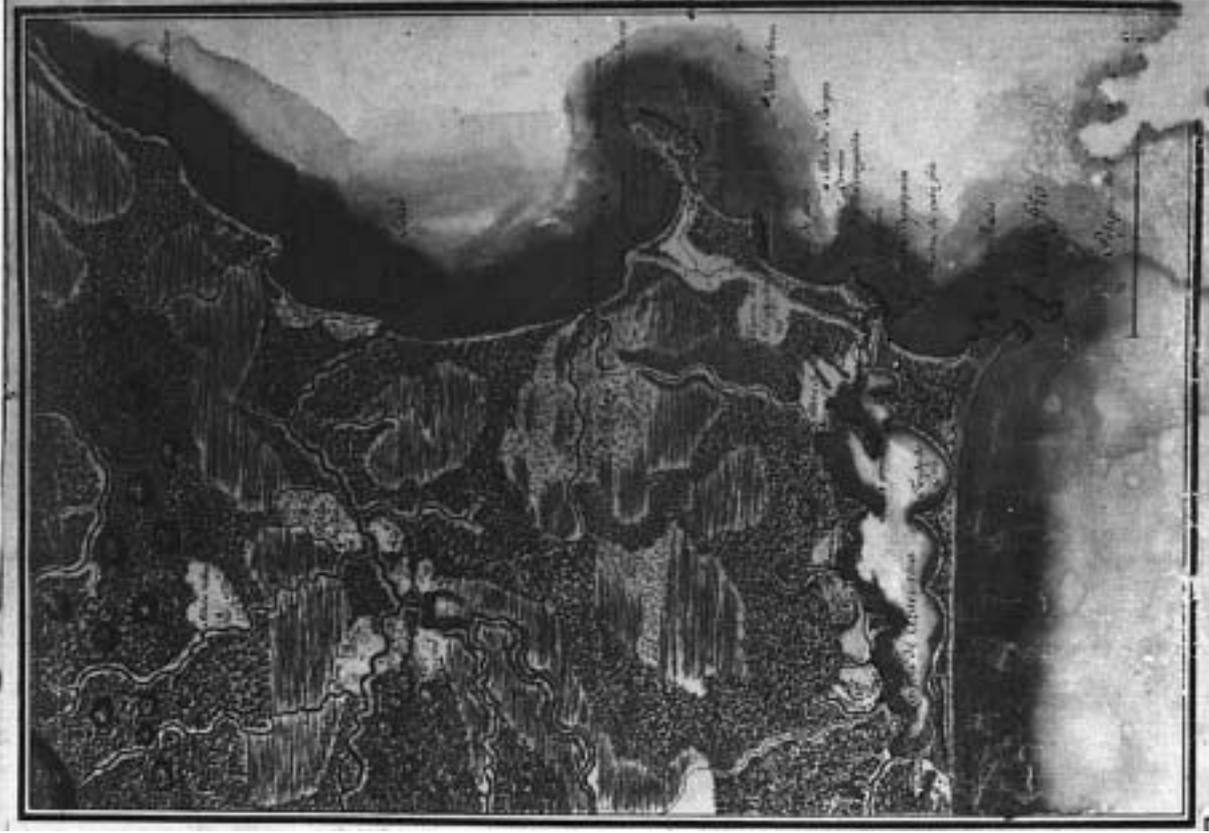
Fl. 9 - Representa os limites com a capitania de Minas Gerais, indicando a Serra do Mar, o engenho de Santa Cruz, os rios Preto, Muriaé e Paraíba. Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

Fl. 10 - Representa a região de foz do Rio Paraíba, ao norte da capitania, próxima ao limite com o Espírito Santo, formado pelo rio Camapuam. Assinala parte da Lagoa Feia; caminhos e estradas que passam na Fazenda dos Religiosos de São Bento; as fazendas Del Rey, dos Viscondes; o engenho de Antônio Pereira e a Aldeia de Santo Antônio. Indica ainda as capelas de S. Gonçalo, de N.S. do Saco; N.S. do Carmo.

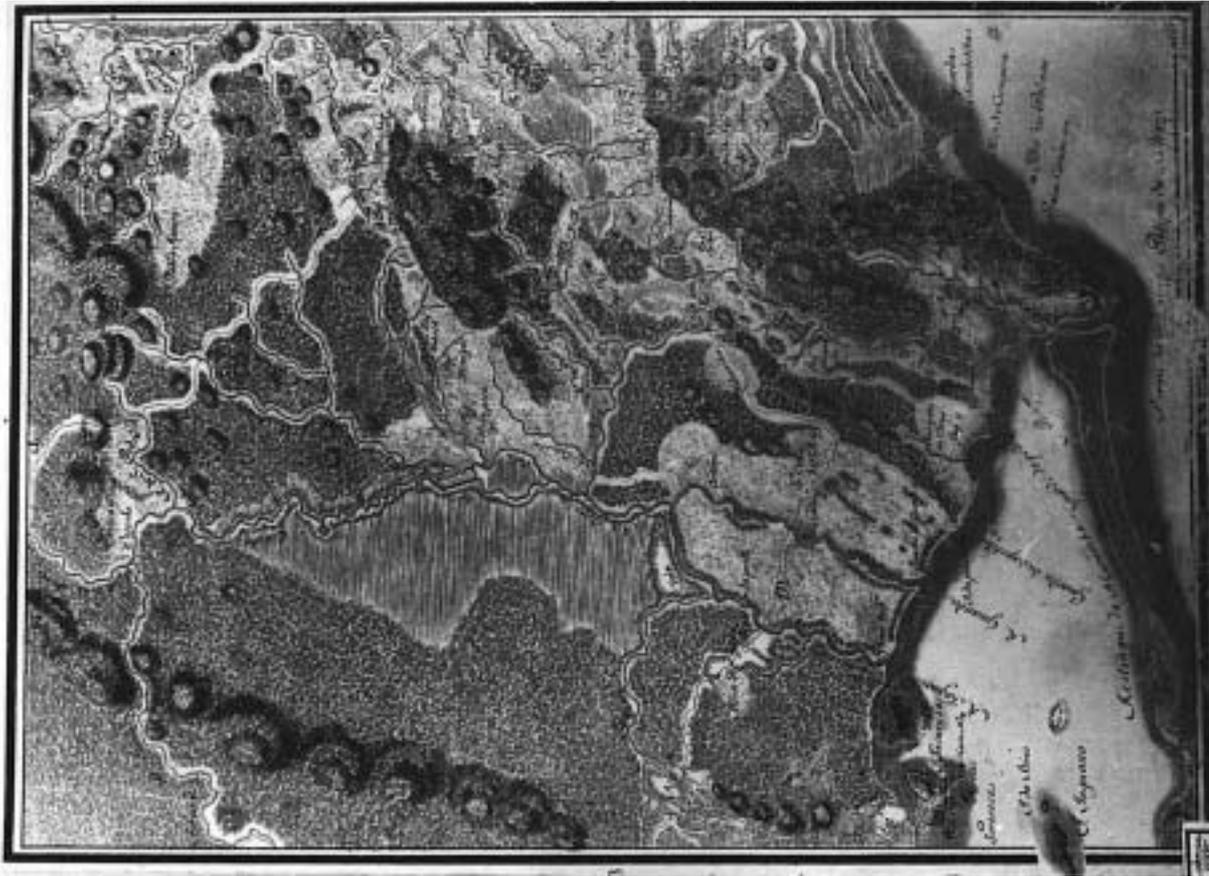
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30, 1, 15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

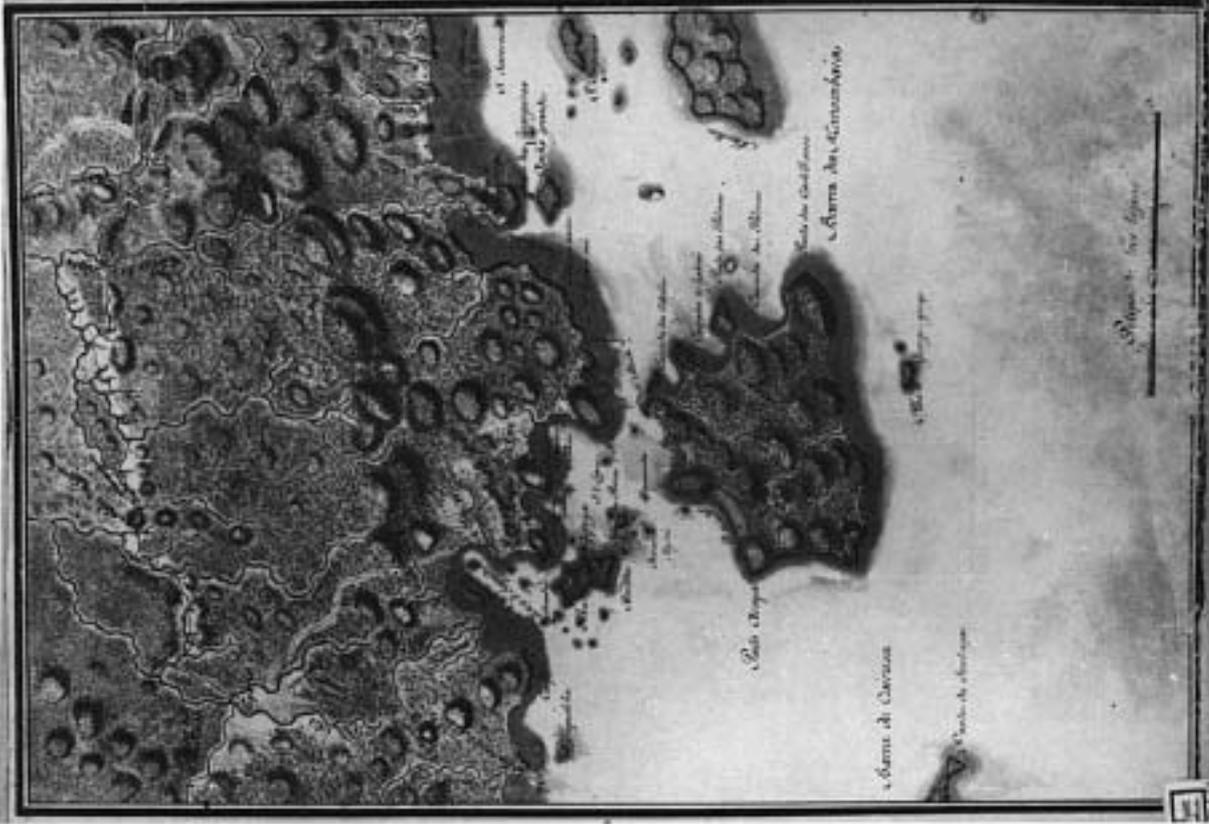
Fl. 11 - Representa a região de Cabo Frio a Rio das Ostras. Assinala a Lagoa de Araruama; a Barra a fortaleza e a cidade de Cabo Frio, a Aldeia S. Pedro, salinas e estradas. Indica ainda a localização das Religiosas do Carmo e dos Religiosos de São Bento; e as Fazendas Del Rey.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15

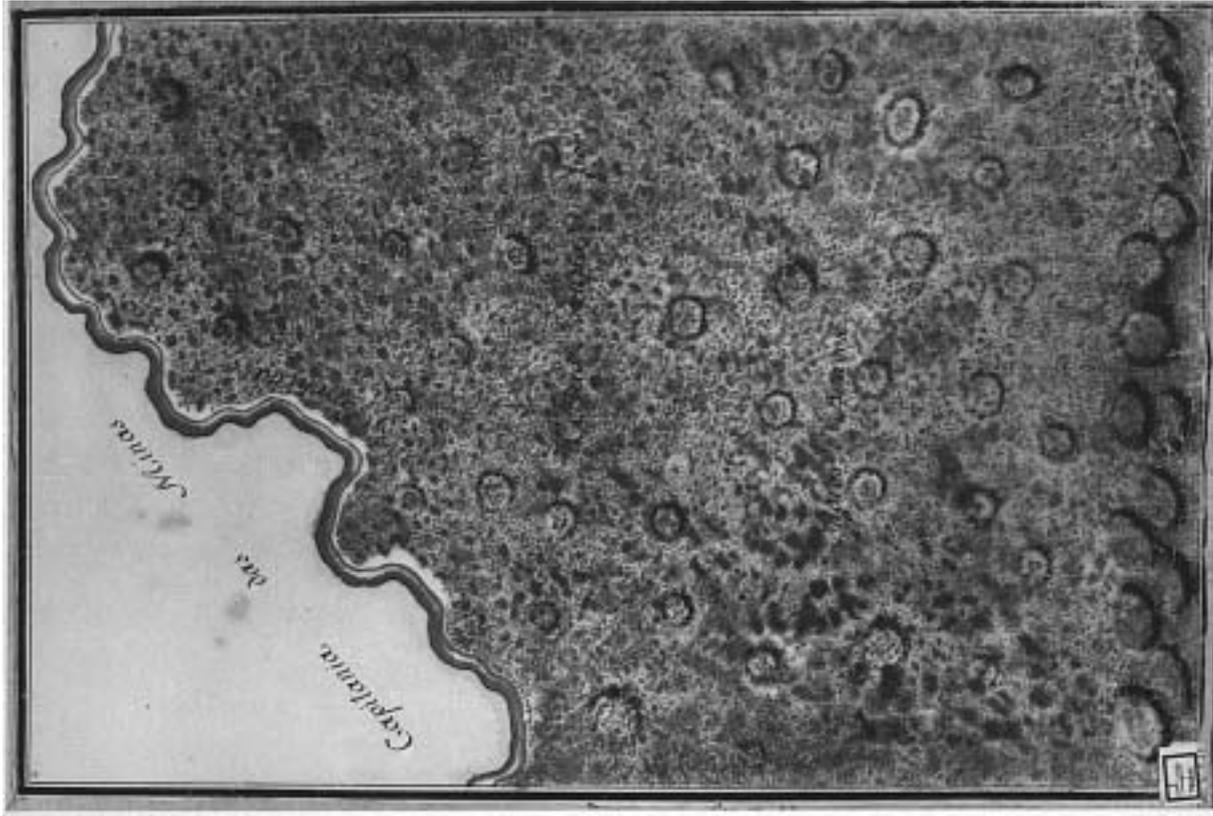


Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

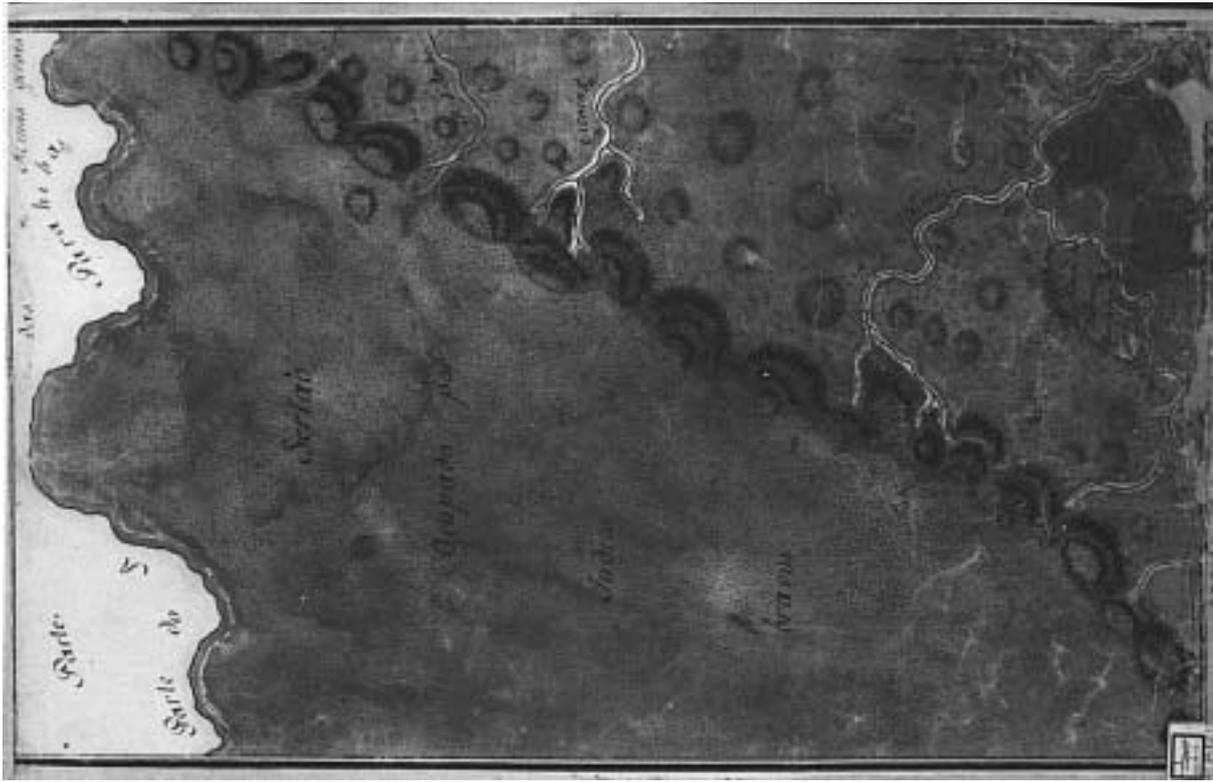
Fl. 12 - Representa a região entre a restinga de Marambaia e a Serra do Tingua.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767  
Fl. 13 - Representa a região de Ilha Grande e a Vila de Angra dos Reis.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



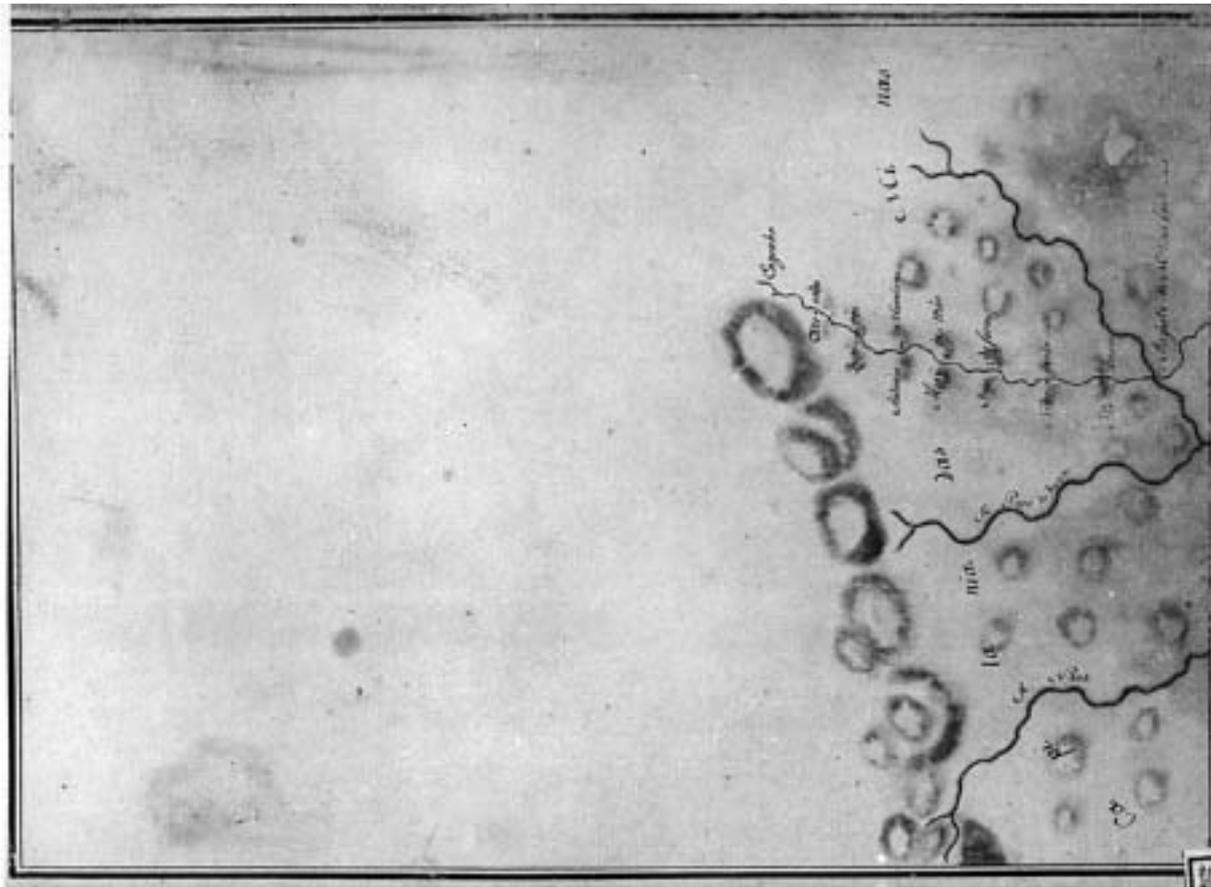
Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767  
Fl. 14 - Representa a região limítrofe com a capitania de Minas Gerais, separada pelo Rio Paraíba, indica uma área de sertão ocupada por índios bravos.  
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

Fl. 15 - Representa parte do Rio Paraíba, na divisa com Minas Gerais, indicando o sertão ocupado pelos índios bravos. Assinala os rios Imbé, Macabu, S. Pedro e a Serra do Mar. Indica ainda a Aldeia dos Índios Guaralhos, próxima ao Rio Macaé.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15

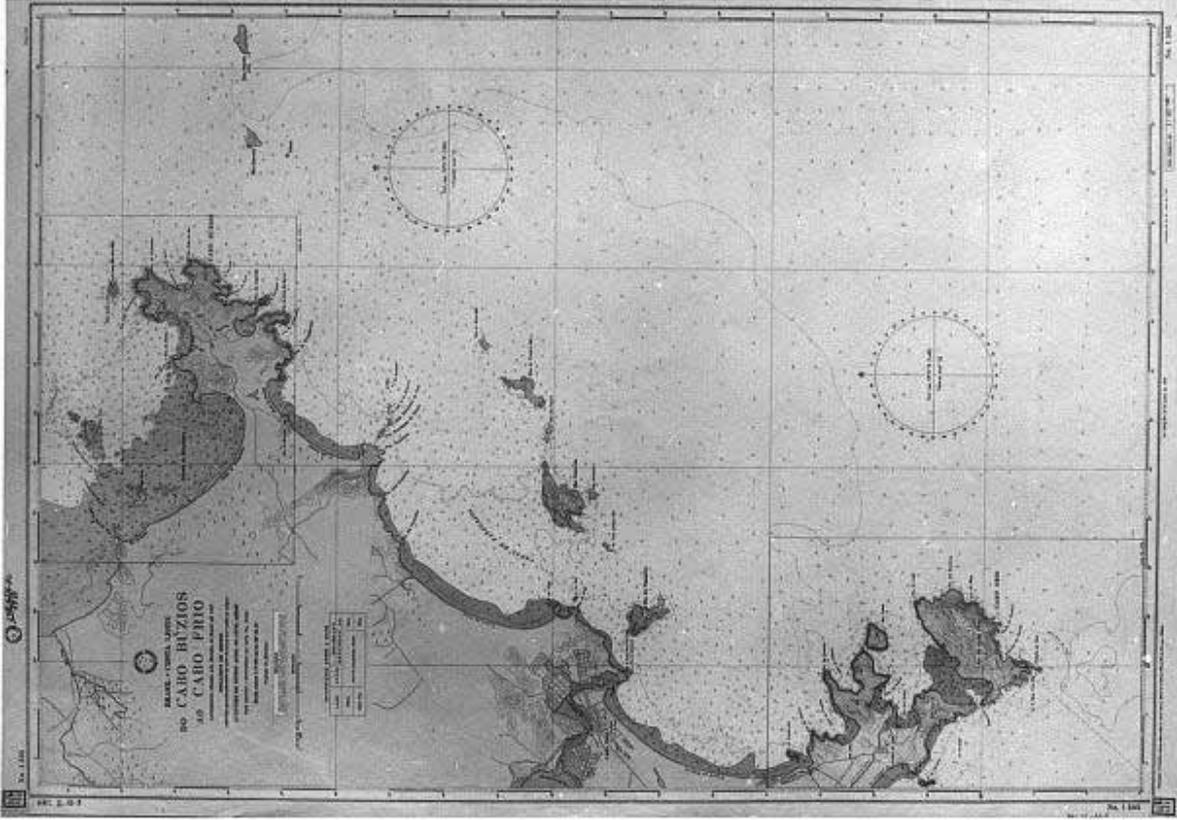


Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro. Petipi em léguas. 1767

Fl. 16 - Representa, na provincia de Minas Gerais, a continuação do caminho do ouro. Assinala o Registro de Matias Barbosa e as localidades de Medeiros, Marmelo, Juiz de Fora, Alcaide Mór, Antônio Moreira, Queiroz, Azevedo e Engenho.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 30,1,15



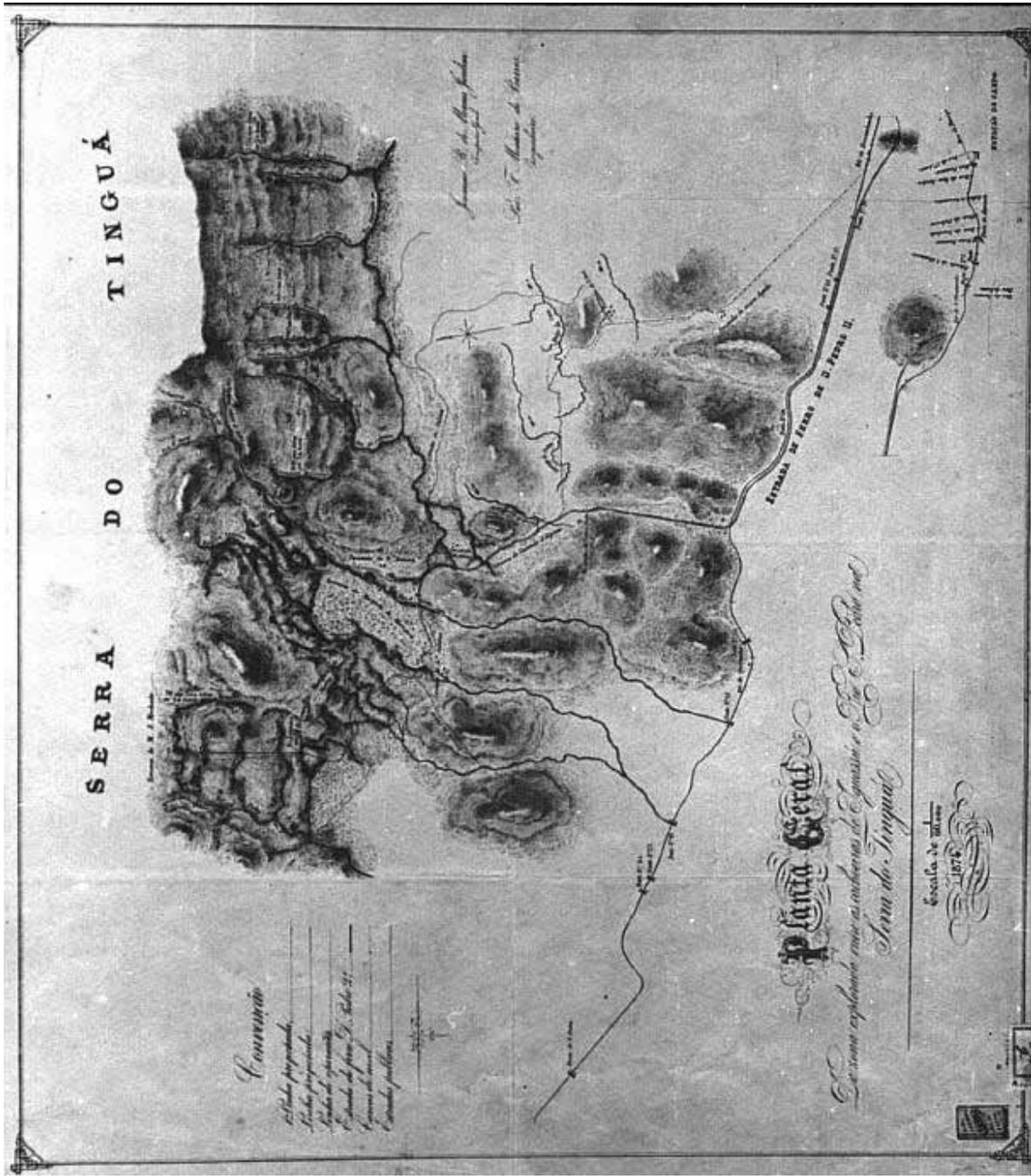


Brasil, Costa Leste - do Cabo Búzios ao Cabo Frio. 1:40.000. Procedência/Autoria: Marinha do Brasil, 1958

O mapa, de 67 x 95 cm, representa a parte do litoral fluminense de Búzios ao Cabo Frio, com a sua respectiva batimetria e topografia. Assinala o arruamento de Cabo Frio e Arraial do Cabo e a localização das ilhas do Cabo Frio, dos Porcos, dos Papagaios, Redonda, dos Irmãos, do Pontal, Comprida, dos Capões, do Breu, entre outras. Em Arraial do Cabo, indica a ferrovia para as salinas. Entre as praias indicadas, destacam-se a do Pontal, do Peró, dos Tuens e de Manguinhos.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 32-10-9

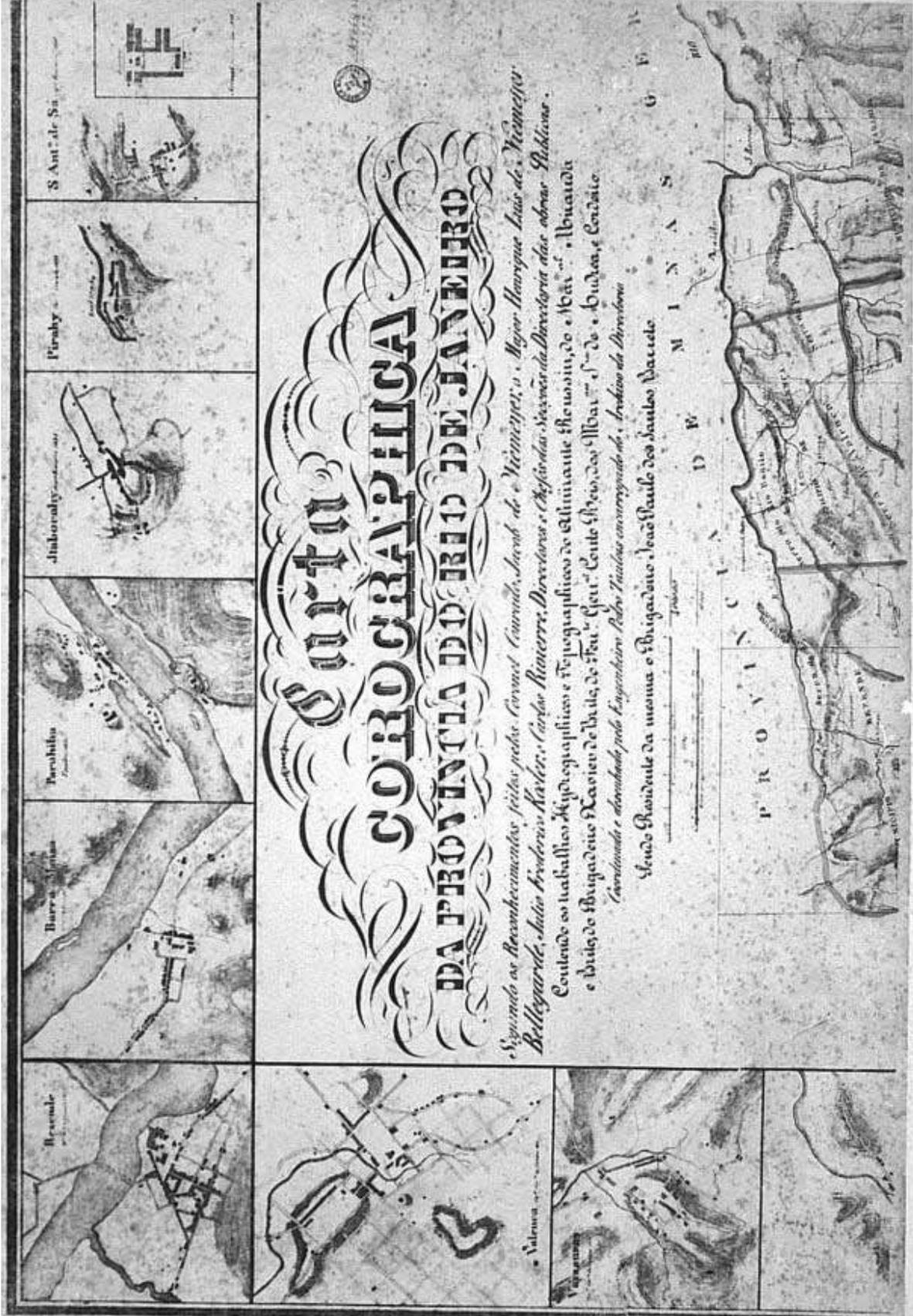




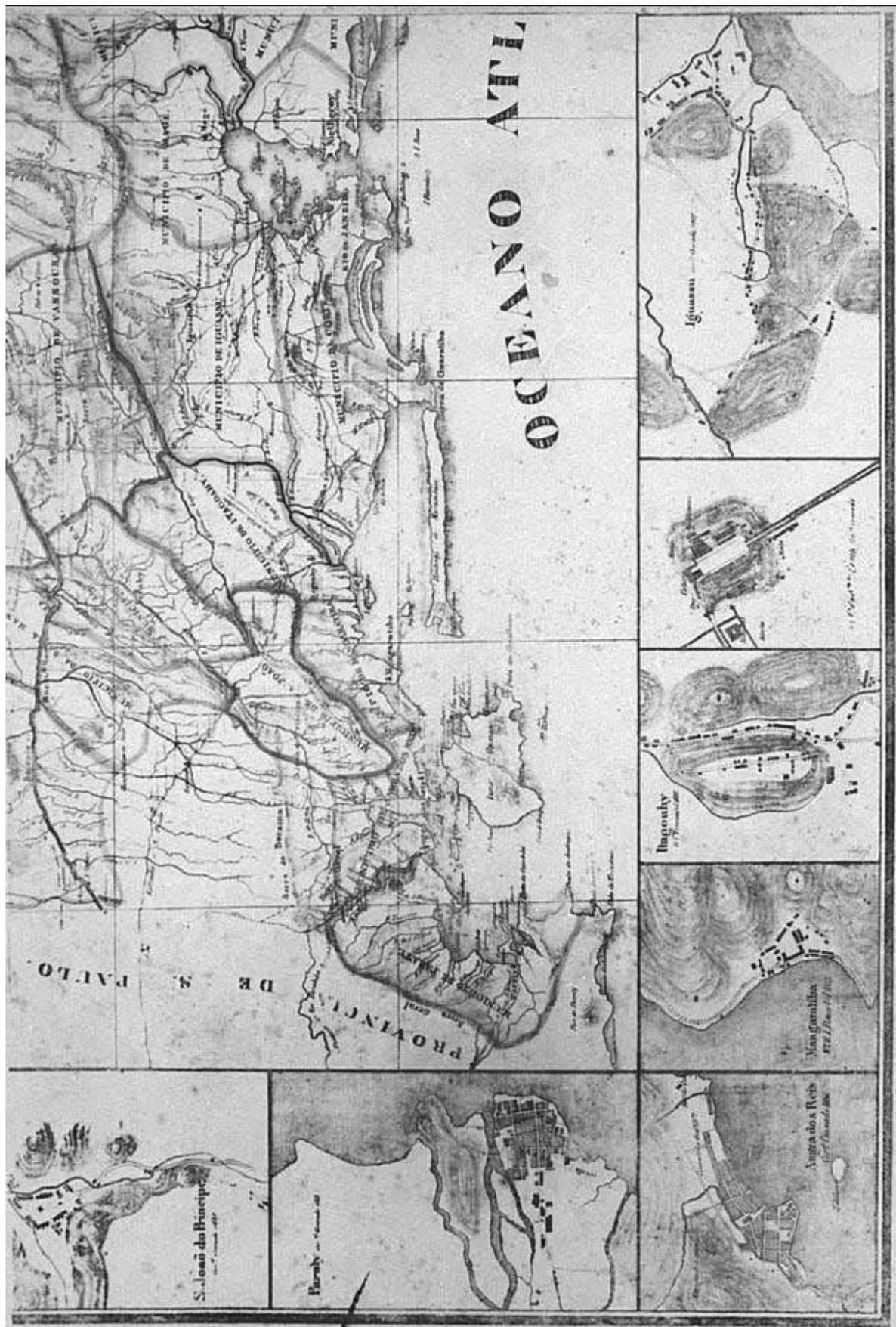
Planta geral da zona explorada entre as Cachoeiras de Iguassú e o Rio São Pedro na Serra do Tinguá. 1:60.000. Procedência/Autoria: Jeronimo R. de Moraes Jardim (inspetor geral) e Luiz F. Monteiro de Barros (eng.). 1874

O mapa, de 41 x 47 cm, representa a hidrografia da Serra do Tinguá, indicando o traçado de E. F. D. Pedro II, com as suas pontes e as estações de Queimados e Maxambamba. Assinala as estradas públicas, como a da Polícia e a de São Cristóvão, e as fazendas de São José, do Morro Agudo, da Viúva Pinto, de D. Jesuína, do Araújo, assim como os terrenos do Visconde d'Alferes; do Morgado de Marapicú e do Marquês de São João. Inclui um pequeno inserto da Estação do Campo.





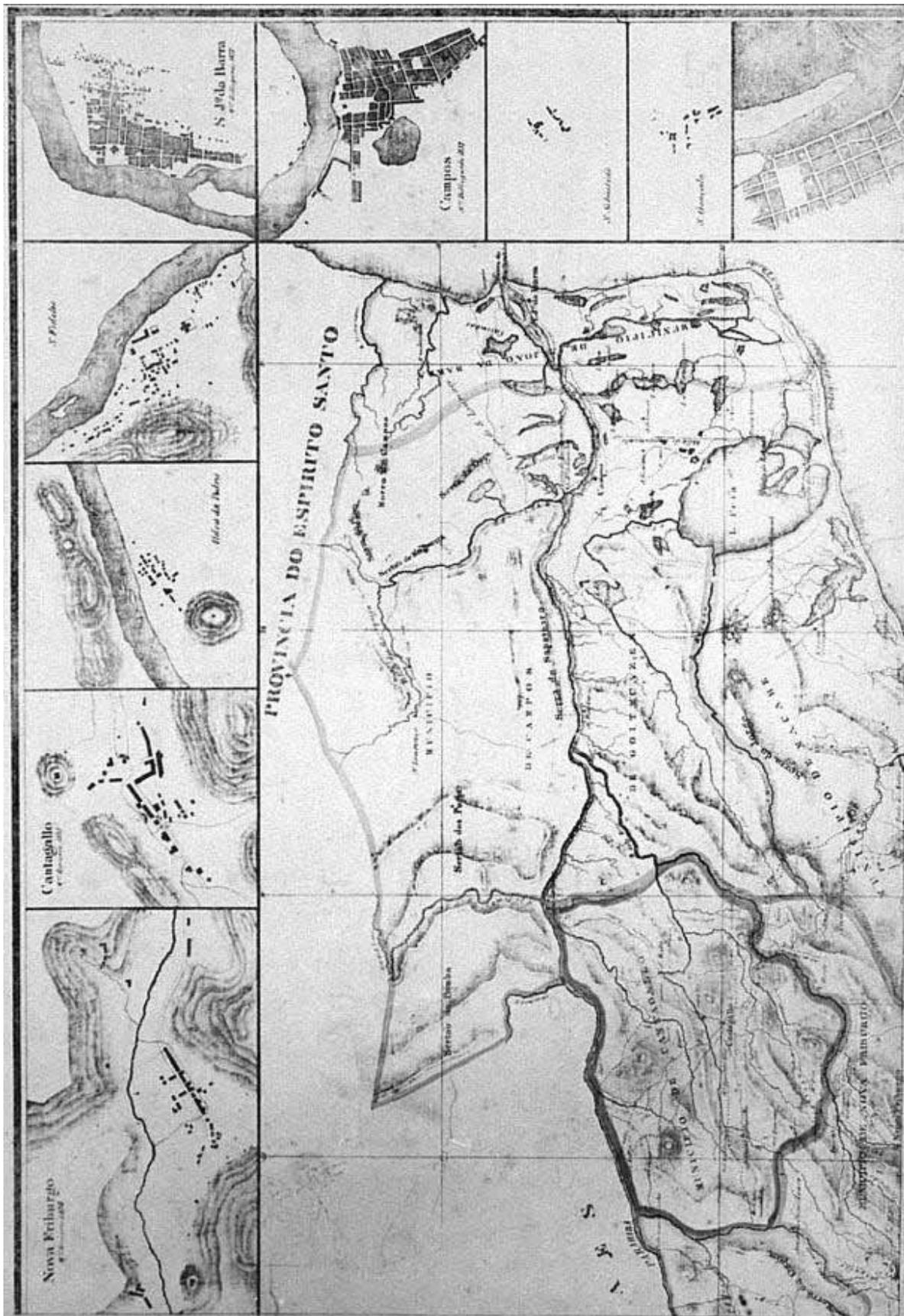
Carta Corographica da Provincia do Rio de Janeiro. 1:400.000 e 1:10.000. Procedência/Autoria: Conrado Niemeyer, Bellegarde, Koeler. 1836  
 O mapa, de 58 x 50 cm, divide-se em 4 folhas e representa a provincia do Rio de Janeiro, indicando a sua topografia e hidrografia. São assinaladas todas as vilas e cidades pertencentes à provincia.  
 F1 - Mapa topográfico do Vale do Paraíba no limite com Minas Gerais. Contém insertos com as plantas de Vassouras (1836), Valença (1836); Resende (1836); Barra Mansa, Parahiba, Itaboraí, Pirahy (1838) e Santo Antônio de Sã.  
 Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 8-7-2 f.3 (original ARC 13-4-18)



Carta Corographica da Província do Rio de Janeiro. 1:400.000 e 1:10.000. Procedência/Autoria: Conrado Niemeyer, Bellegarde, Koeler. 1836

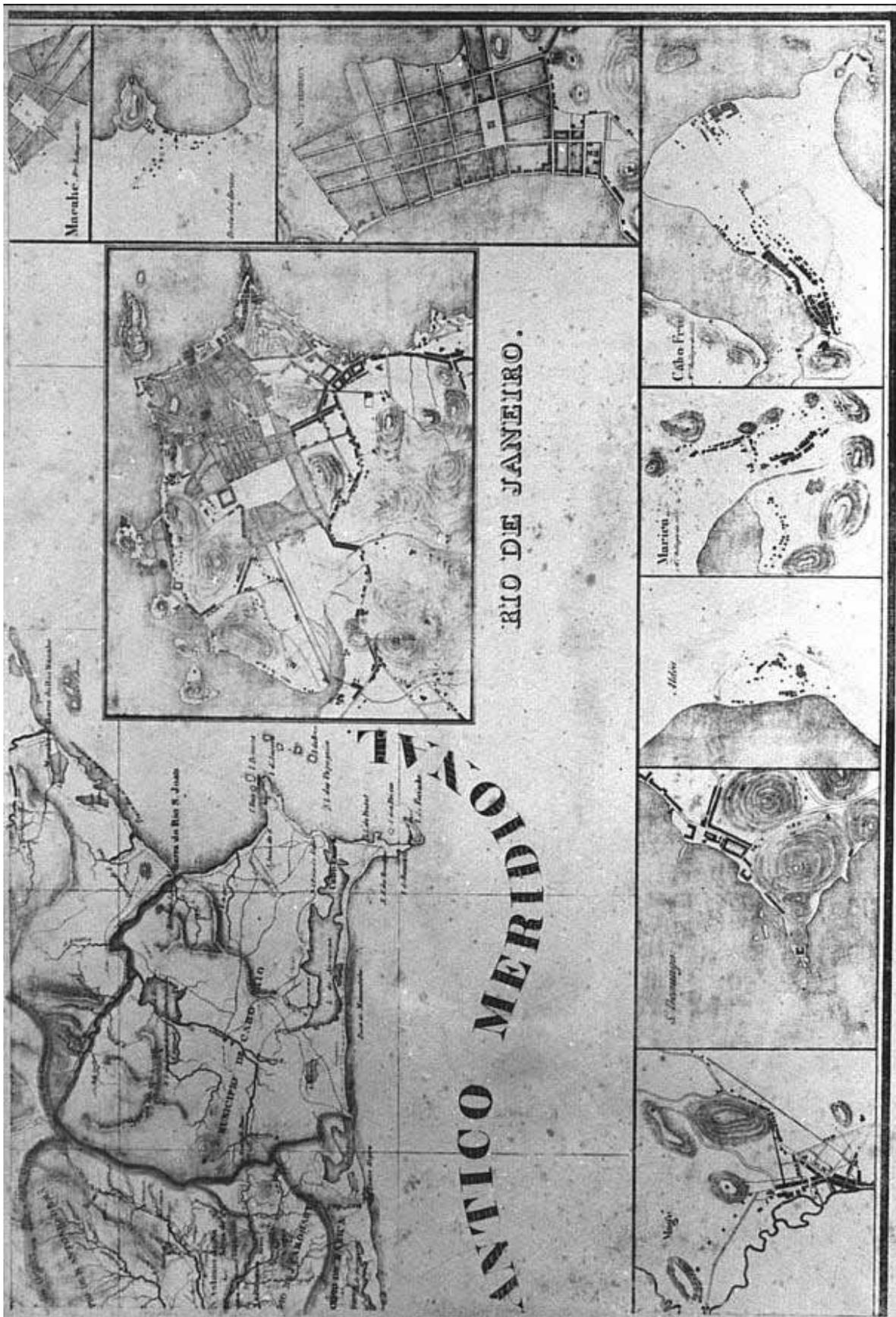
F2 - Mapa topográfico que representa os limites da Corte, de Magé, Iguaçu, Vassouras, Piraí, Itaguaí, Mangaratiba, Barra Mansa, São João, Angra dos Reis e Parati. Contém insertos com as plantas de São João do Príncipe, Paraty, Angra dos Reis, Mangaratiba, Itagoahy e Iguaçu. Assinala as estradas da Estrela, da Polícia, do Rodeio e indica outras duas que começam em Pilar.

Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 8-7-2 f.3 (original ARC 13-4-18)



Carta Corographica da Província do Rio de Janeiro. 1:400.000 e 1:10.000. Provedência/Autoria: Conrado Niemeyer, Bellegarde, Koeler. 1836

F3 - Mapa topográfico que representa a região próxima aos limites com as províncias de Minas Gerais e Espírito Santo, e os municípios de Macaé, São João da Barra, de Campos, Cantagalo e Nova friburgo. Contém insertos com as plantas de Nova Friburgo, Cantagalo, Aldeia da Pedra, São Fidélis, São João da Barra (1837), Campos (1837), São Sebastião e São Gonçalo. Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 8-7-2 f.3 (original ARC 13-4-18)



Carta Corographica da Provincia do Rio de Janeiro. 1:400.000 e 1:10.000. Procedência/Autoria: Conrado Niemeyer, Bellegarde, Koeler. 1836

F4 - Mapa topográfico que representa os limites municipais de Cabo Frio e Lagoa de Araruama. Contém insertos com as plantas de Maricá (1837), Cabo Frio (1837), Macaé (1837) e, em destaque, da cidade do Rio de Janeiro.

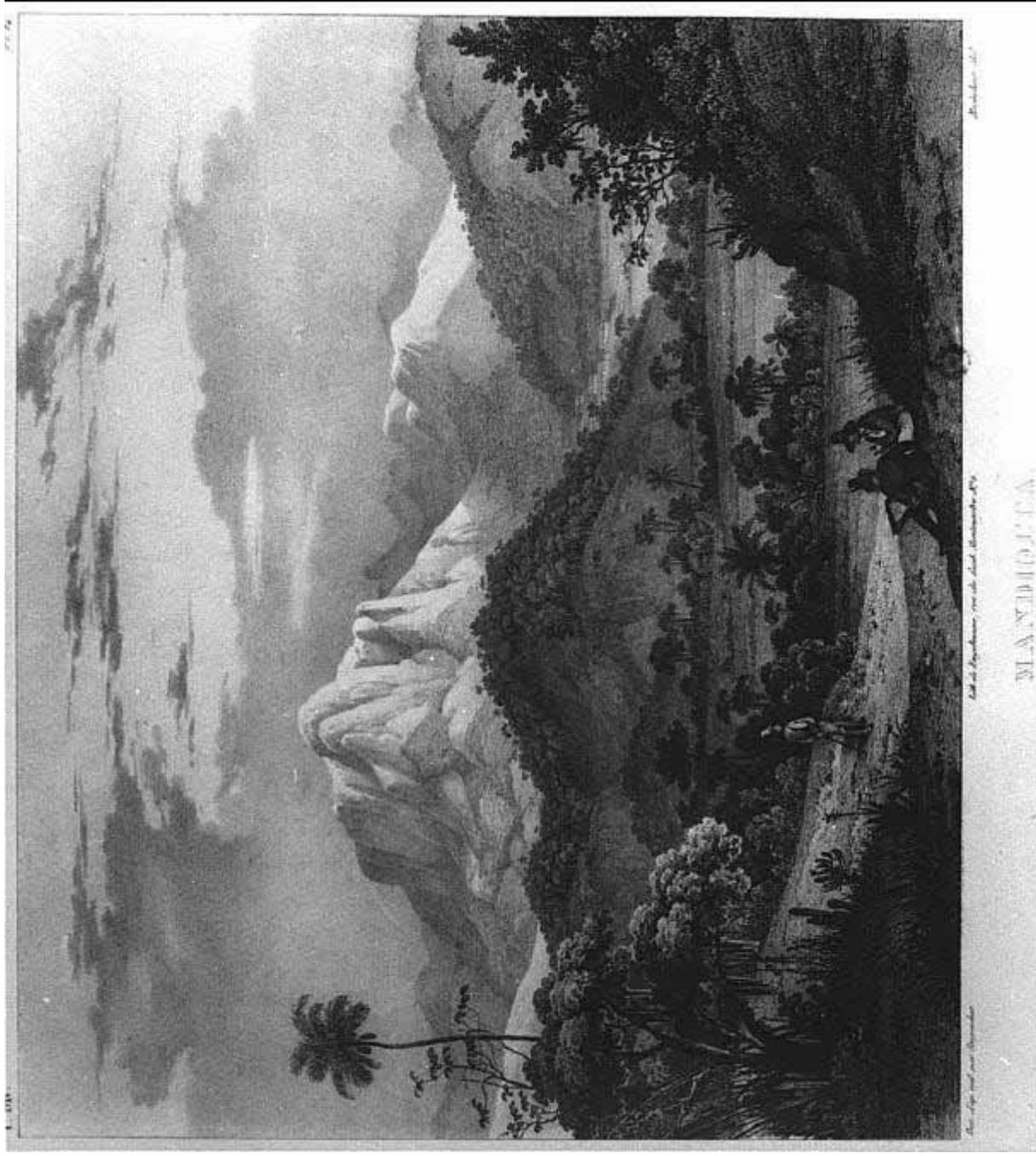
Fundação Biblioteca Nacional/ Cartografia. ARC 8-7-2 f.3 (original ARC 13-4-18)



PORTO DO ESTRELA.

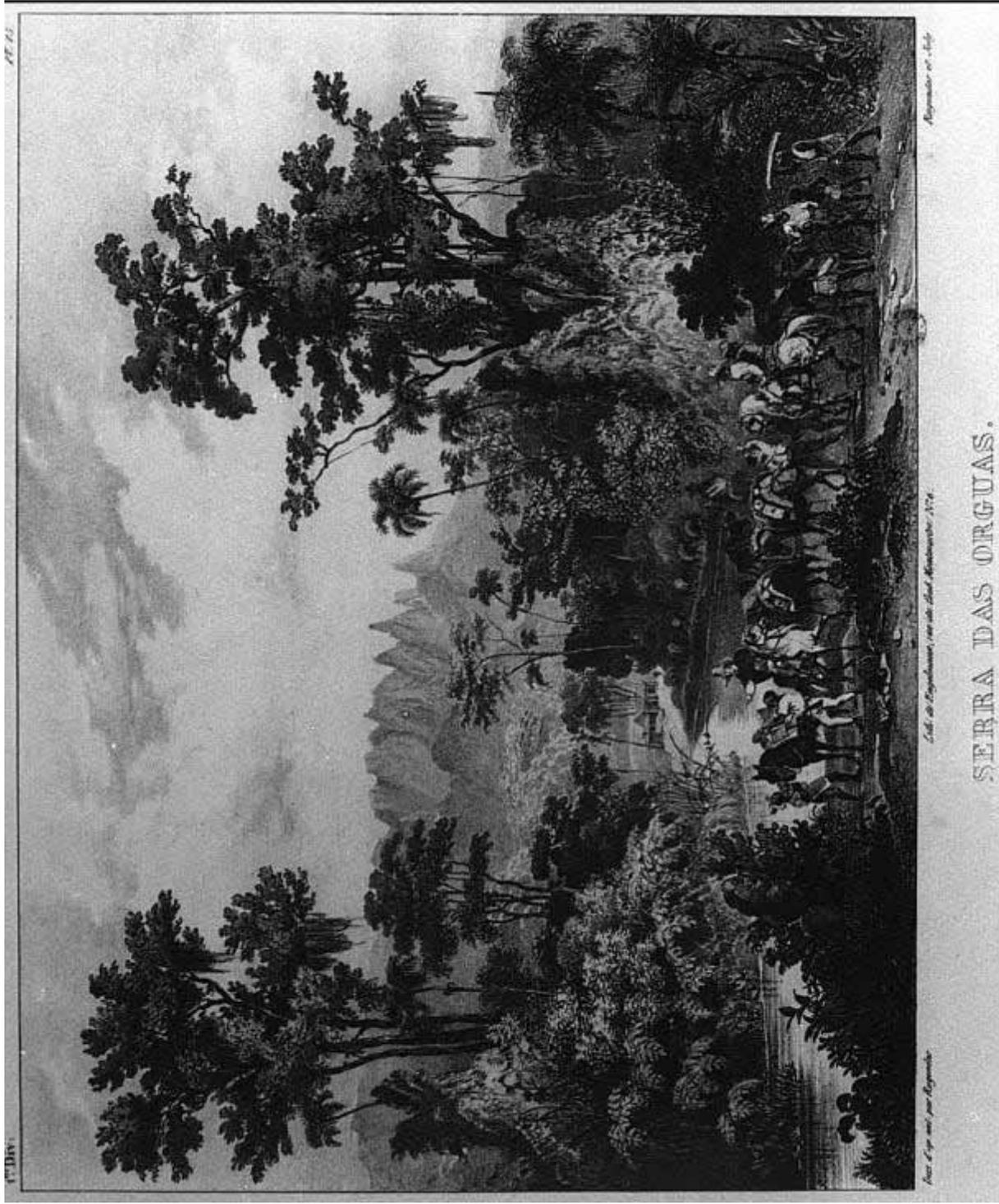
Viagem pitoresca através do Brasil. RUGENDAS, João Maurício. 3ª edição. São Paulo. Livraria Martins. 1956  
"Na vizinhança do Rio, a primeira aldeia de alguma importância é a do Porto da Estrela (...). As mercadorias destinadas às províncias do interior, como Minas Gerais, Minas Novas, Goiás, etc., são primeiramente conduzidas, da mesma forma que os viajantes, em pequenas embarcações, do Rio ao Porto da Estrela. Ai são elas confiadas a tropas de mulas que, por seu lado, trazem, de volta, carga para os navios do Rio de Janeiro"

Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 47.5.21



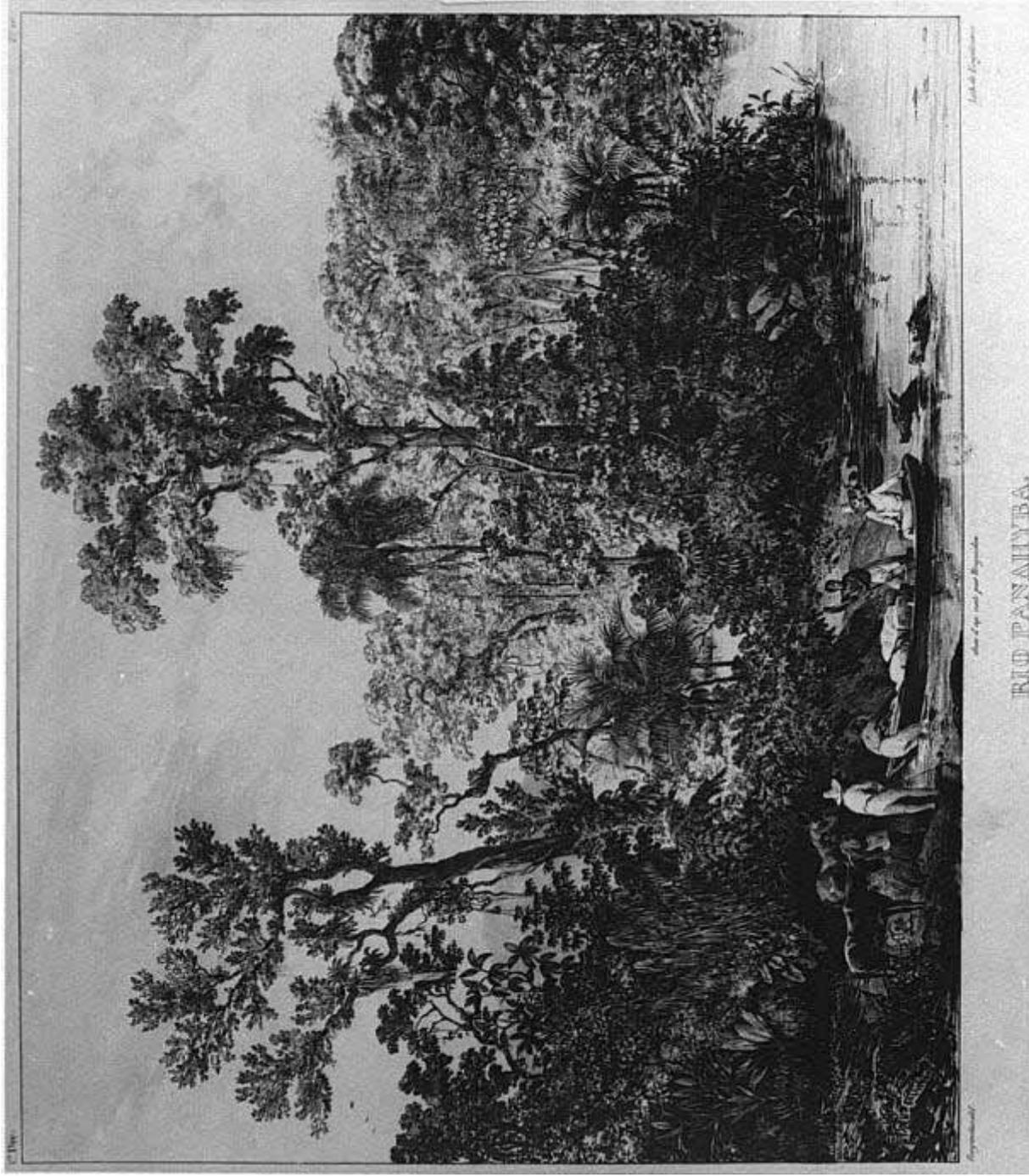
MINAS GERAIS

Viagem pitoresca através do Brasil. RUGENDAS, João Maurício. 3ª edição. São Paulo. Livraria Martins. 1956  
"A estrada que vai de Porto da Estrela a Minas passa diante de belas plantações, atrás das quais se percebem, ao longe, as pontas angulosas da Serra dos Órgãos."  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 47.5.21



## SERRA DAS ORGUAS.

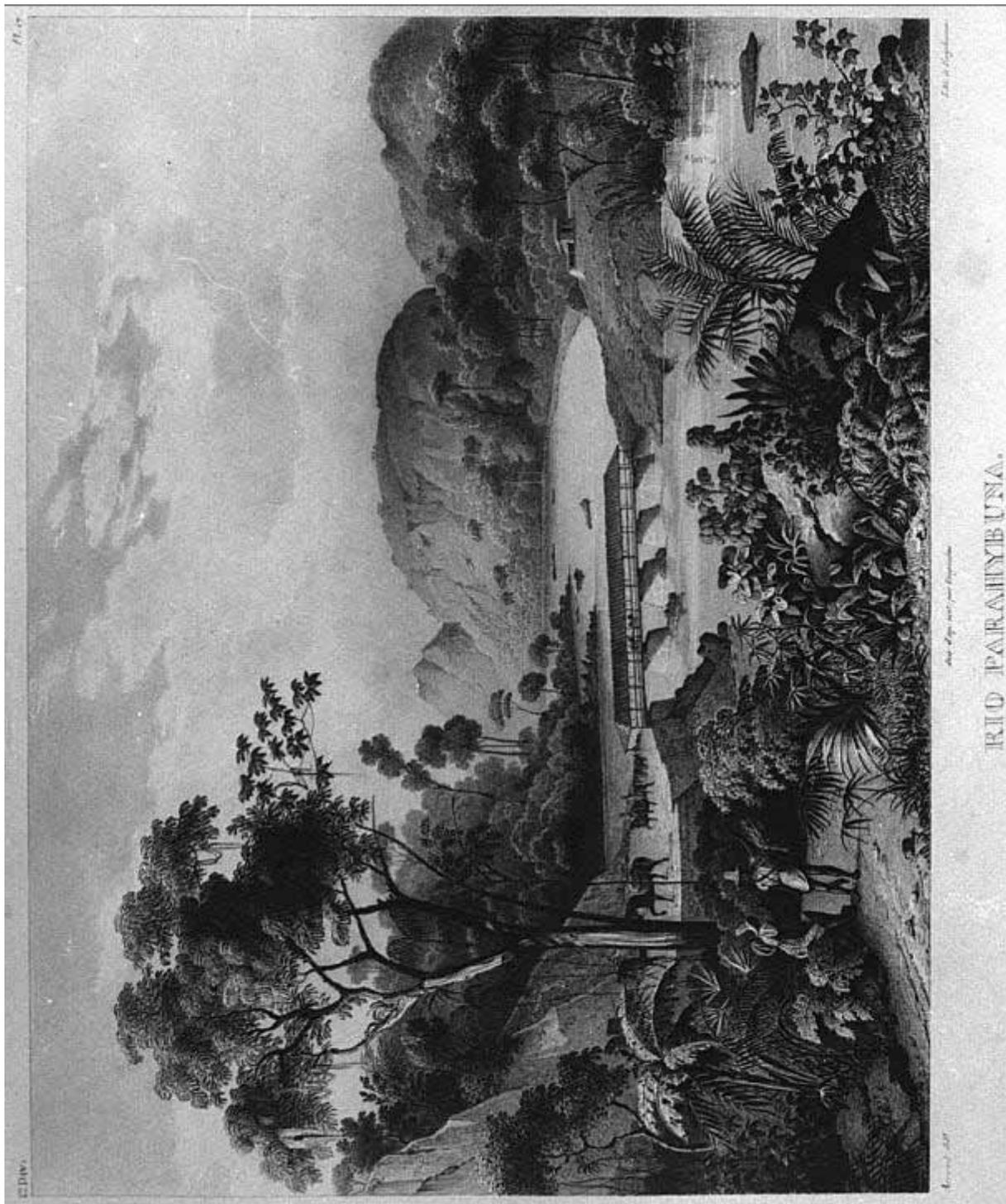
Viagem pitoresca através do Brasil. RUGENDAS, João Maurício. 3ª edição. São Paulo. Livraria Martins. 1956  
"(...) as pontas angulosas da Serra dos Órgãos, erguendo-se por cima da Serra da Estrela cujas escarpas constituem o espantalho dos tropeiros e o tormento das mulas, embora uma estrada larga, construída e pavimentada com grande sacrifício, aí tenha sido aberta."  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 47.5.21



Viagem pitoresca através do Brasil. RUGENDAS, João Maurício. 3ª edição. São Paulo. Livraria Martins. 1956

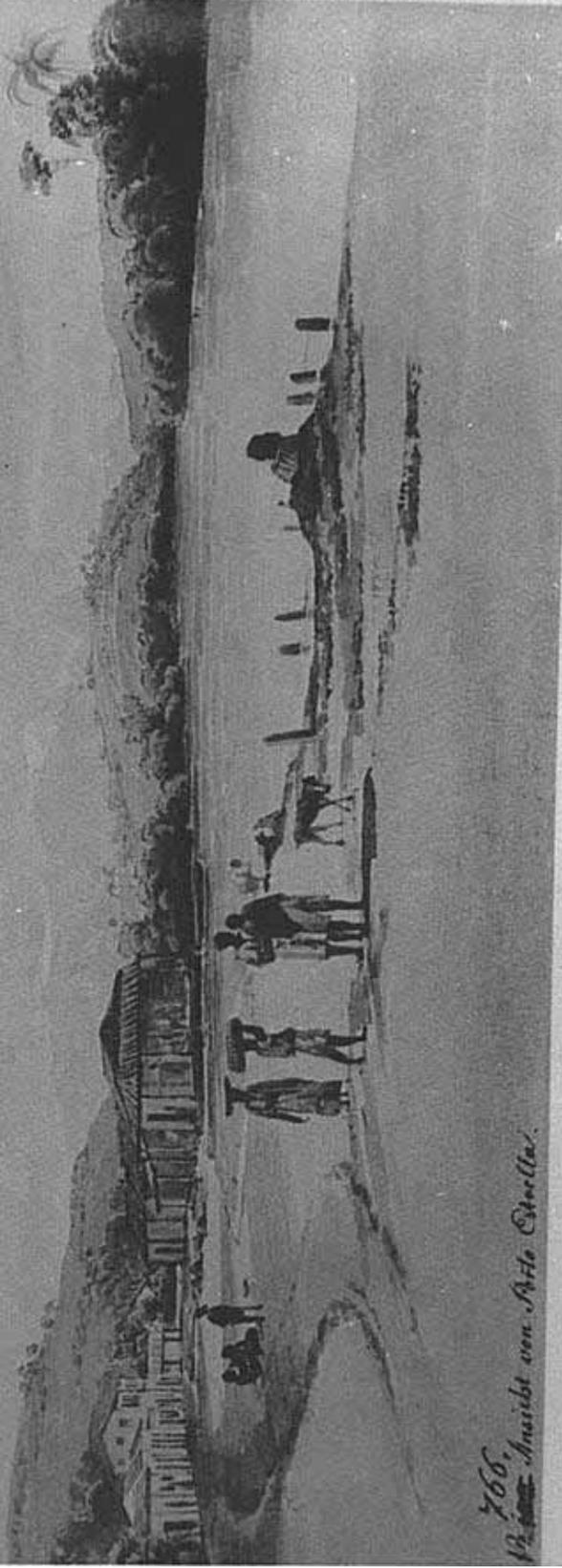
"Do lado do Rio de Janeiro, a província de Minas Gerais é limitada pelo Rio Paraíba, às margens do qual existem inúmeros registros onde se pagam direitos de entrada sobre as mercadorias, os negros, etc."

Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 47.5.21



Viagem pitoresca através do Brasil. RUGENDAS, João Maurício. 3ª edição. São Paulo. Livraria Martins. 1956  
Rio Paraíbauna, afluente do Paraíba junto à divisa com Minas Gerais, onde o autor assinala uma ponte e uma edificação, provavelmente uma das casas de registro de mercadorias e escravos.  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 47.5.21

K.A.E.13.



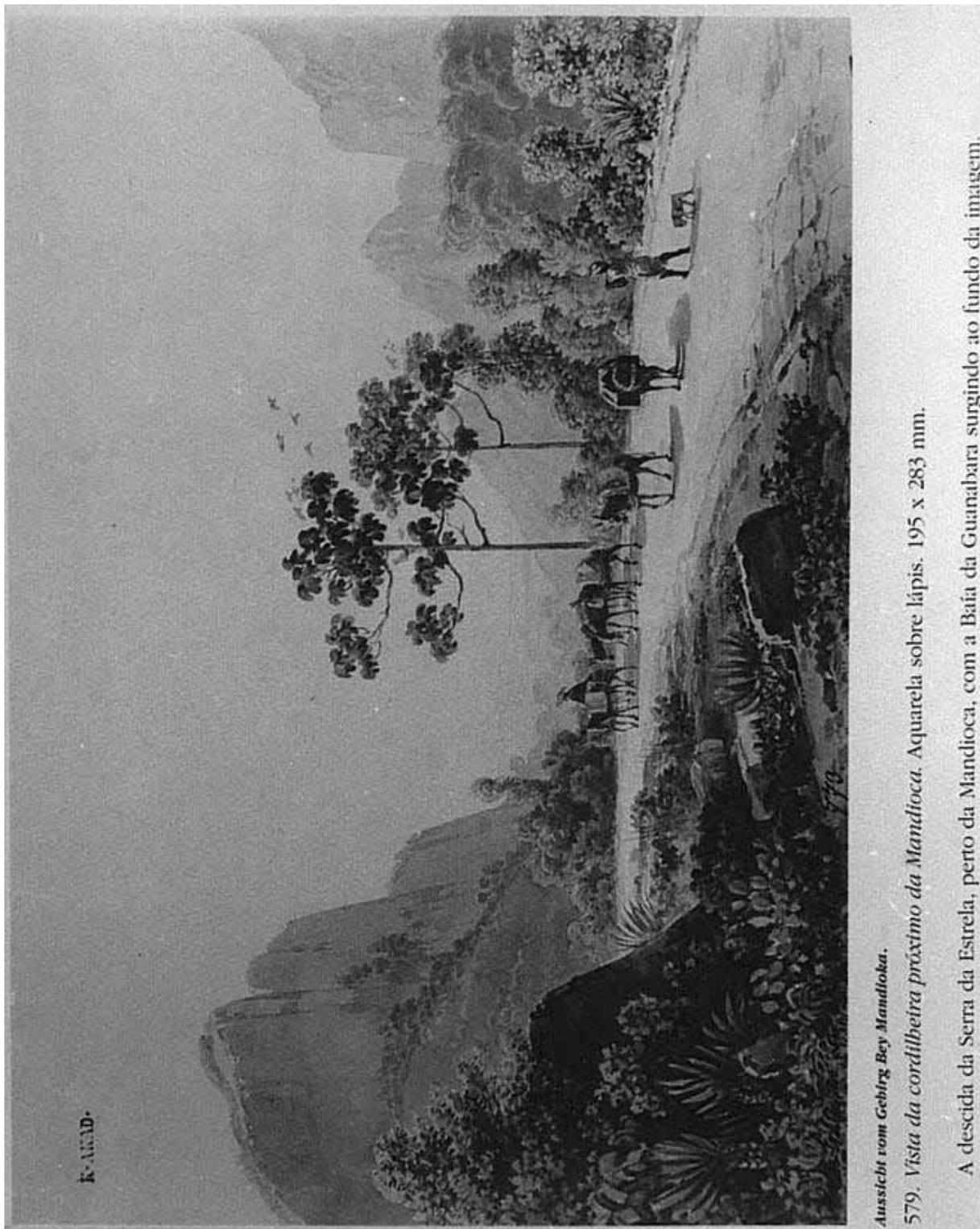
766, Ansicht von Porto Estrella.

Ansicht von Porto Estrella.

569. Vista de Porto da Estrela. Aquarela sobre lápis. 188 x 285 mm.

Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender 1817-1818. Petrópolis. Kapa Editorial. 2000  
Aquarela sobre lápis, de 188 x 285mm, com a vista do Porto da Estrela, assinalando as poucas casas, um sobrado e alguns negros à beira do rio.  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 115.3.43





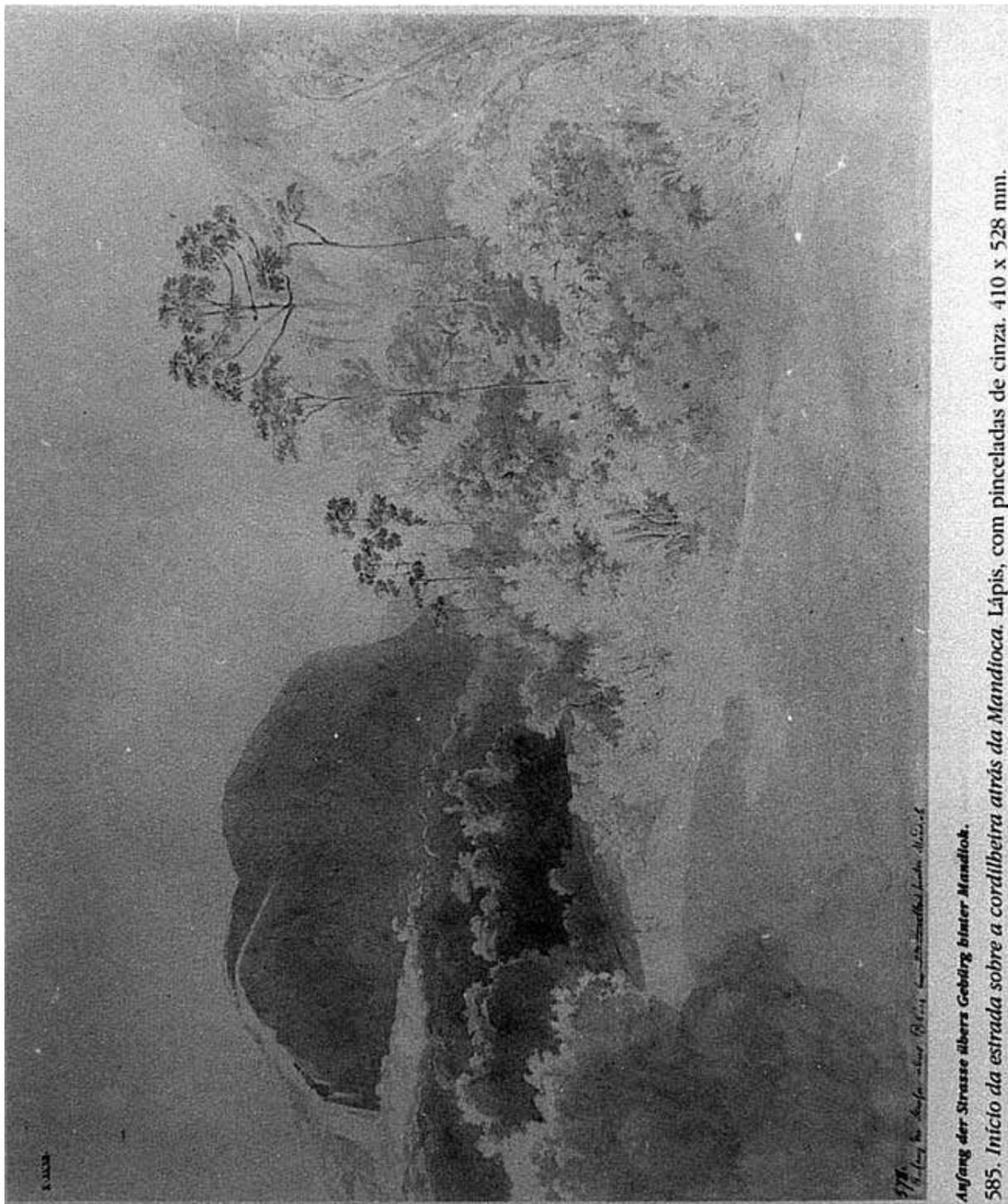
K. AMAD.

*Aussicht vom Gebirg Bey Mandlioka.*

579. *Vista da cordilheira próximo da Mandioca.* Aquarela sobre lápis. 195 x 283 mm.

A descida da Serra da Estrela, perto da Mandioca, com a Baía da Guanabara surgindo ao fundo da imagem.

Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender 1817-1818. Petrópolis. Kapa Editorial. 2000  
Aquarela sobre lápis, de 195 x 283 mm, que representa a descida da Serra da Estrela e parte da fazenda da Mandioca, com a Baía de Guanabara ao fundo da figura.  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 115.3.43

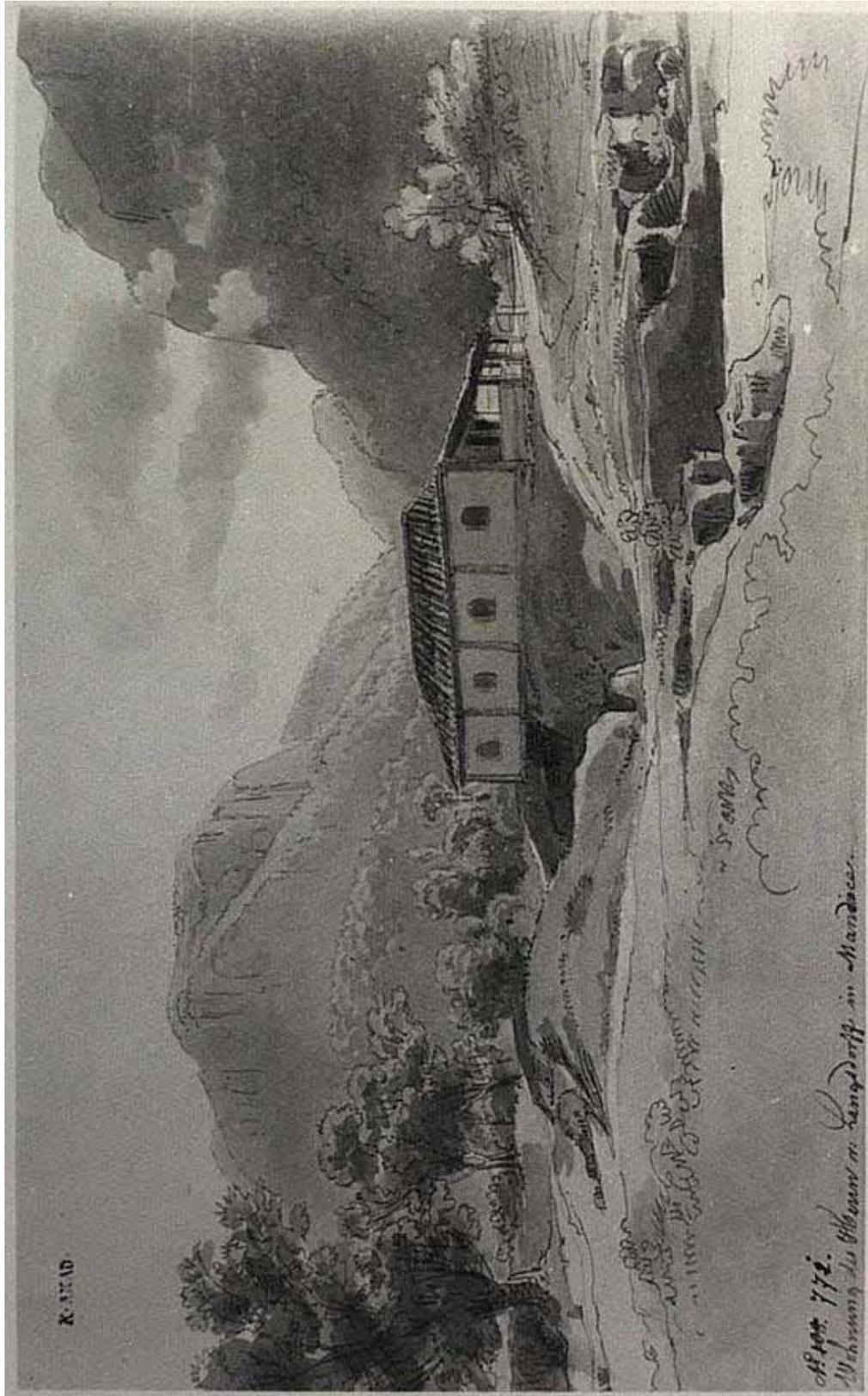


578.  
Aufang der Straße über Gebirg hinter Mandioca

Aufang der Straße übers Gebirg hinter Mandioca.

585. Início da estrada sobre a cordilheira atrás da Mandioca. Lápis, com pinceladas de cinza. 410 x 528 mm.

Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender 1817-1818. Petrópolis. Kapa Editorial. 2000  
Aquarela sobre lápis, de 410 x 528 mm, que representa trecho da estrada para a província de Minas Gerais.  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 115.3.43



K. 37 AD.

Blatt 772.  
Wohnung des Herrn v. Langsdorff in Mandioca.

*Wohnung des Herrn v. Langsdorff in Mandioca.*

593. Moradia do Senhor v. Langsdorff na Mandioca. Aquarela sobre lápis. 192 x 317 mm.

A casa de campo do barão von Langsdorff também foi descrita em *Reise in Brasilien* (Viagem ao Brasil) de Joh. Bapt. v Spix e Carl Friedrich Martius, Munique, 1823-31.

Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender 1817-1818. Petrópolis. Kapa Editorial. 2000  
Desenho sobre papel acastanhado, de 340 x 475 mm, com uma perspectiva da sede da fazenda da Mandioca, coberta de telhas e avarandada, residência do senhor Langsdorff.  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 115.3.43

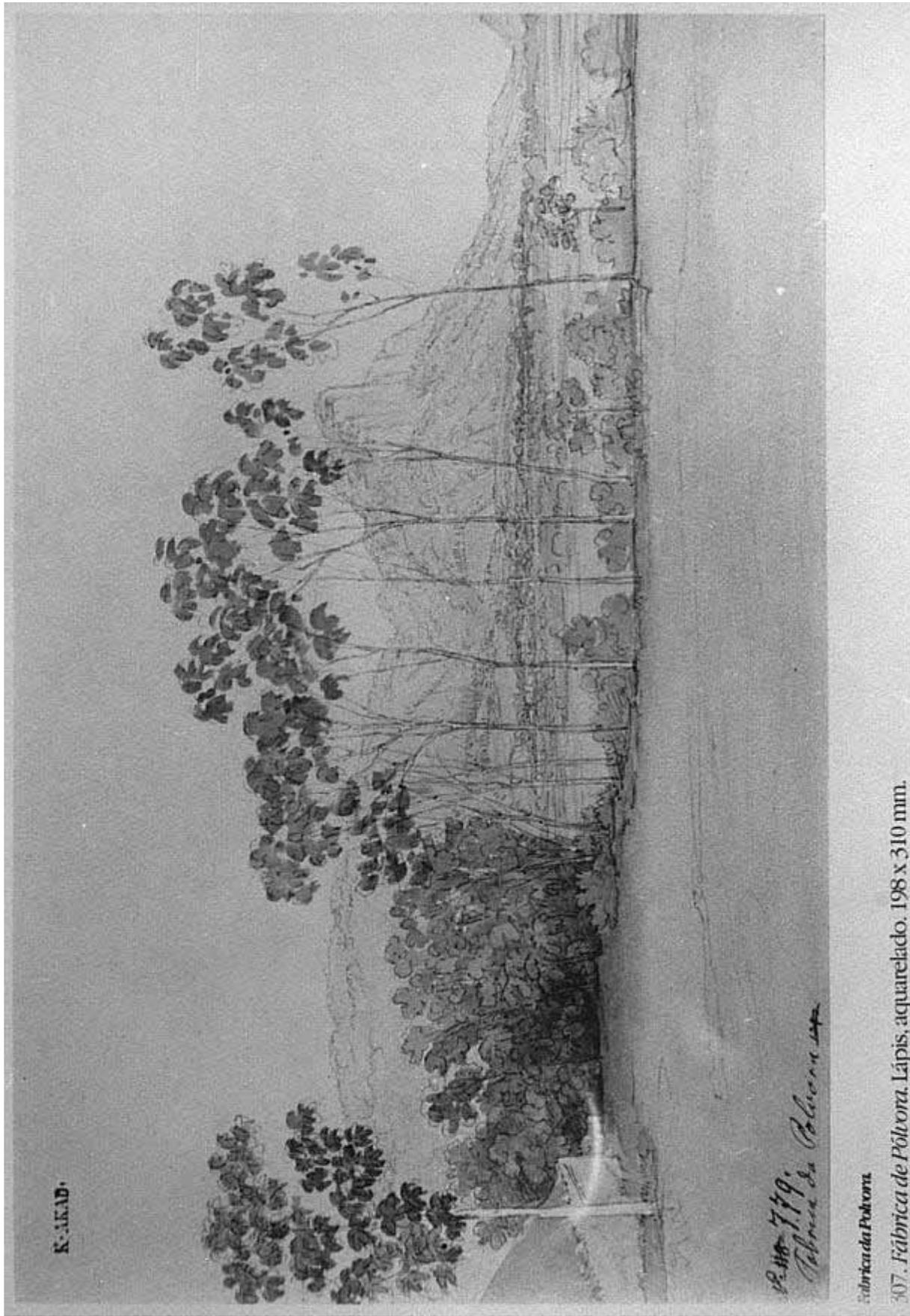


*Wm. M. Ender 1874*

**Anzicht von Mandioca.**

**592. Vista da Mandioca. Lápis, sobre papel acastanhado. 340 x 475 mm.**

Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender 1817-1818. Petrópolis. Kapa Editorial. 2000  
Aquarela sobre lápis, de 192 x 317 mm, representa a moradia do senhor von Langsdorff na Mandioca.  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 115.3.43



K. AKAD.

P. No 779.  
Fábrica de Pólvora

Fábrica da Pólvora

307. Fábrica de Pólvora. Lápis, aquarelado. 198 x 310 mm.

Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender 1817-1818. Petrópolis. Kapa Editorial. 2000  
Desenho a lápis e aquarelado de 198 x 310mm que representa a Fábrica de Pólvora na Lagoa Rodrigues de Freitas.  
Biblioteca Nacional (BN)-Iconografia. 115.3.43

*Quadro sinóptico dos bens inventariados  
nos caminhos singulares  
do ouro, café, açúcar e sal*

---

**PROJETO DE INVENTÁRIO DE BENS CULTURAIS IMÓVEIS**  
**DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE CAMINHOS SINGULARES**  
**DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**CAMINHOS DO OURO**

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
<b>Paraty</b>					
PAR-CO-001	Caminho Velho do Ouro	252	0	0	1
PAR-CO-002	Núcleo urbano Paraty	27	6	0	3
PAR-CO-003	Cais do Porto	10	0	0	0
PAR-CO-004	Igreja Matriz N.S. dos Remédios	15	2	2	0
PAR-CO-005	Igreja N.S. do Rosário	15	1	3	0
PAR-CO-006	Igreja de Santa Rita	29	1	4	0
PAR-CO-007	Igreja de N.S. das Dores	15	1	3	0
PAR-CO-008	Santa Casa de Misericórdia	13	0	6	
PAR-CO-009	Chafariz da Pedreira	6	1	0	0
PAR-CO-010	Forte do Defensor Perpétuo	47	0	6	0
PAR-CO-011	Cadeia	28	1	3	0
PAR-CO-012	Portão da Cidade e Poço	33	0	4	1
PAR-CO-013	Casa da Provedoria	14	0	4	0
<b>Duque de Caxias</b>					
CAX-CO-014	Igreja N.S. do Pilar	23	2	4	0
CAX-CO-015	Casa e Capela da Fazenda São Bento	57	0	2	0
<b>Nova Iguaçu</b>					
IGU-CO-016	Conjunto Urbano da extinta Vila de Iguaçu	45	0	1	1
IGU-CO-017	Igreja de N.S. da Piedade do Iguaçu	10	1	0	0
<b>Magé</b>					
MAG-CO-018	Variante do caminho Novo	93	0	0	1
MAG-CO-019	Núcleo urbano de Magé	9	6	0	0
MAG-CO-020	Igreja da Matriz ou N.S. da Piedade de Magé	3	1	0	0
MAG-CO-021	Fazenda de Magepe Mirim	16	0	0	0
MAG-CO-022	Fazenda Suruí	14	0	0	0
MAG-CO-023	Igreja de São Nicolau do Suruí	39	0	2	0
MAG-CO-024	Igreja de São Francisco de Croará	30	1	4	0
MAG-CO-025	Igreja de N.S. dos Remédios	18	0	2	0
MAG-CO-026	Estação Ferroviária da Guia de Pacobaíba	24	0	6	1
MAG-CO-027	Igreja de N. S. da Guia de Pacobaíba	27	0	4	0
MAG-CO-028	Vila de Estrela	44	0	1	0
MAG-CO-029	Capela de N.S. da Estrela	39	2	1	0
MAG-CO-030	Paiol da Estrela	22	2	1	0
MAG-CO-031	Estrada Normal da Estrela	24	1	0	0
MAG-CO-032	Igreja de N.S. da Piedade do Inhomirim	39	2	1	0
MAG-CO-033	Sede Social da IMBEL	18	1	1	0
MAG-CO-034	Fazenda da Cordoaria	18	0	2	0
MAG-CO-035	Fazenda da Mandioca	34	1	1	0
MAG-CO-036	Chafariz de Raiz da Serra	3	0	0	0
<b>Petrópolis</b>					
PET-CO-037	Núcleo Urbano de Petrópolis	22	0	0	2
PET-CO-038	Fazenda do Padre Correia	58	0	6	0
PET-CO-039	Fazenda Samambaia	53	0	0	0
PET-CO-040	Fazenda Santo Antônio	0	3	0	0
PET-CO-041	Núcleo urbano de Pedro do Rio	40	0	0	1
PET-CO-042	Núcleo urbano de Secretário	4	0	0	1
PET-CO-043	Núcleo urbano de Inconfidência	23	0	0	0
<b>Paraíba do Sul</b>					
PBS-CO-044	Igreja de Santo Antônio da Encruzilhada	7			
PBS-CO-045	Núcleo urbano de Paraíba do Sul	51	4	0	2
PBS-CO-046	Ponte Rio Paraíba do Sul	4	1	0	0
PBS-CO-047	Fazenda Cachoeira Alta	5	0	0	0
PBS-CO-048	Fazenda Santa Clara do Paiol	15	0	0	0
<b>Comendador Levy Gasparian</b>					
CLG-CO-049	Antiga Estação de Muda / Museu Rodoviário	27	0	2	0
CLG-CO-050	Ponte Rio Paraibuna	5	1	0	0
<b>Simão Pereira</b>					
SMP-CO-051	Registro de Paraibuna	17	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>1484</b>	<b>42</b>	<b>35</b>	<b>14</b>

**PROJETO DE INVENTÁRIO DE BENS CULTURAIS IMÓVEIS**  
**DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE CAMINHOS SINGULARES**  
**DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**CAMINHOS DO CAFÉ**

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
<b>Barra do Pirai</b>					
BPR-CF-U01-00	Barra do Pirai	1			
BPR-CF-U01-01	Igreja de Santana	11			
BPR-CF-U01-02	Palácio Episcopal	1			
BPR-CF-U01-03	Casa n.º 180	1			
BPR-CF-U01-04	Chafariz da Carioca	2			
BPR-CF-U01-05	Casario da Rua Angélica	6			
BPR-CF-U01-06	Ponte Getúlio Vargas	5			
BPR-CF-U01-07	Estação Ferroviária D. Pedro II	10			
BPR-CF-U01-08	Rotunda	1			
BPR-CF-U01-09	Santa Casa de Misericórdia	1			
BPR-CF-U01-10	Chaminé	1			
BPR-CF-U01-11	Associação Rural	1			
BPR-CF-U02-00	Dorândia. Igreja de N. Sra. das Dores	1			
BPR-CF-U03-00	S. José do Turvo. Igreja de São José	2			
BPR-CF-U04-00	Ipiabas. Igreja de N. Sra. da Piedade, Estação Ferroviária, Remonta e Casario	11			
BPR-CF-R01	Santa Maria	4			
BPR-CF-R02	Ponte Alta	3			
BPR-CF-R03	Taquara	4			
BPR-CF-R04	Alliança	7			
BPR-CF-R05	Ipiabas	2			
BPR-CF-R06	São João Da Prosperidade	5			
BPR-CF-R07	Ribeirão Frio	6			
BPR-CF-R08	São Sebastião	1			
BPR-CF-R09	Monte Alto	3			
BPR-CF-R10	Monte Alegre	1			
BPR-CF-R11	Jurea	1			
BPR-CF-R12	Feliz Remanso	10			
BPR-CF-R13	Aterrado	2			
BPR-CF-R14	Sant'ana	5			
BPR-CF-R15	São Luiz	2			
<b>Eng. Paulo de Frontin</b>					
EPF-CF-U01-00	Eng. Paulo de Frontin	9			
EPF-CF-R01	Palmas	1			
<b>Mendes</b>					
MEN-CF-U01-00	Mendes	13			
MEN-CF-R01	Santa Cruz	13			
<b>Miguel Pereira</b>					
MPR-CF-U01-00	Miguel Pereira	5			
MPR-CF-R01	Barão De Javari				
MPR-CF-R02	Piedade	4			
<b>Paraíba do Sul</b>					
PBS-CF-R01	São Fidélis	3			
<b>Paty dos Alferes</b>					
PAL-CF-U01-00	Paty do Alferes	6			
PAL-CF-R01	Monte Alegre	3			
PAL-CF-R02	Arcozelo	4			
PAL-CF-R03	Pau Grande	12			
<b>Pirai</b>					
PIR-CF-U01-00	Pirai				
PIR-CF-U01-01	Igreja Sant'Ana do Pirai	15			
PIR-CF-U01-02	Prefeitura Municipal	1			
PIR-CF-U01-03	Capela de São Benedito	1			
PIR-CF-U01-04	Delegacia de Polícia	1			
PIR-CF-U01-05	Hospital Flávio Leal	3			
PIR-CF-U01-06	Cemitério do SS. Sacramento	2			
PIR-CF-U02-00	Arrozal	1			
PIR-CF-U02-01	Casarão	1			
PIR-CF-U02-02	Igreja de São João Batista				
PIR-CF-R01	Santa Rosa	1			
PIR-CF-R02	Santa Maria Aymores	4			
PIR-CF-R03	Bela Aliança	4			
PIR-CF-R04	Três Saltos	5			
PIR-CF-R05	Confiança	1			
PIR-CF-R06	Botafogo	1			
<b>Rio Claro</b>					
RCL-CF-R01	Gramma	2			

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
<b>Rio das Flores</b>					
RFL-CF-U01-00	Rio das Flores	10			
RFL-CF-U01-01	Usina de beneficiamento	3			
RFL-CF-U01-02	Câmara Municipal	0			
RFL-CF-U01-03	Capela Santana	8			
RFL-CF-U01-04	Estação Ferroviária	4			
RFL-CF-U01-05	Fórum	2			
RFL-CF-R01	Saudade	4			
RFL-CF-R02	São Polycarpo	5			
RFL-CF-R03	Cachoeira	4			
RFL-CF-R04	Campos Eliseos	5			
RFL-CF-R05	Guarita	3			
RFL-CF-R06	Forquilha	8			
RFL-CF-R07	Santo Antônio	3			
RFL-CF-R08	Bananal	4			
RFL-CF-R09	Bonsucesso	7			
RFL-CF-R10	Paraíso	22			
RFL-CF-R11	Santa Luíza	5			
RFL-CF-R12	Independência				
RFL-CF-R13	Santa Genoveva	6			
RFL-CF-R14	Recreio De Santa Justa	4			
RFL-CF-R15	Santa Justa	6			
RFL-CF-R16	União	1			
<b>Valença</b>					
VAL-CF-U01-00	Valença	25			
VAL-CF-U01-01	Estação Ferroviária	5			
VAL-CF-U01-02	Oficina da Estação	2			
VAL-CF-U01-03	Praça Paulo de Frontin	3			
VAL-CF-U01-04	Hotel Valenciano	3			
VAL-CF-U01-05	Anexo Inst. de Educação	1			
VAL-CF-U01-06	Chalé Tabit	1			
VAL-CF-U01-07	Solar dos Nogueira	1			
VAL-CF-U01-08	Igreja N S da Glória	1			
VAL-CF-U01-09	Imóvel n. 72	2			
VAL-CF-U02-00	Barão de Juparanã				
VAL-CF-U02-01	Igreja N S do Patrocínio	5			
VAL-CF-U02-02	Estação Ferroviária	2			
VAL-CF-U02-03	Escola B de Juparanã	2			
VAL-CF-U02-04	Casarão	2			
VAL-CF-U02-05	Praça Duque de Caxias	4			
VAL-CF-U03-00	Conservatória	2			
VAL-CF-U03-01	Igreja de Santo Antônio	3			
VAL-CF-U03-02	Casa de Cultura	1			
VAL-CF-U03-03	Casa - R Pedro Gomes n. 16 e 26	3			
VAL-CF-U03-04	Hotel Vila Real	1			
VAL-CF-U03-05	Casario R Oswaldo Fonseca	1			
VAL-CF-U03-06	Casa - R Oswaldo Fonseca n. 31	1			
VAL-CF-U03-07	Casario R Luiz A Pinto	1			
VAL-CF-U03-08	Casa Desencontro	1			
VAL-CF-U03-09	Casa Praça n. 459	1			
VAL-CF-U03-10	Casa Praça n. 469	1			
VAL-CF-U03-11	Casa R Luiz A Pinto n. 41	1			
VAL-CF-U03-12	Praça Getúlio Vargas	3			
VAL-CF-U03-13	Túnel que chora	2			
VAL-CF-U03-14	Estação Ferroviária	1			
VAL-CF-U03-15	Ponte dos Arcos	1			
VAL-CF-R01	Santa Barbara				
VAL-CF-R02	São Lourenço	1			
VAL-CF-R03	São Paulo	5			
VAL-CF-R04	São Fernando	4			
VAL-CF-R05	Florença	4			
VAL-CF-R06	Boa Vista				
VAL-CF-R07	Veneza	3			
VAL-CF-R08	São José	3			
VAL-CF-R09	Sant'ana	6			
VAL-CF-R10	Vista Alegre	8			
VAL-CF-R11	Uricana	2			
VAL-CF-R12	Campo Alegre	6			
VAL-CF-R13	Chacrinha	6			
VAL-CF-R14	Harmonia	1			
VAL-CF-R15	Vargas	4			
VAL-CF-R16	Destino	1			
VAL-CF-R17	Santa Rosa Do Alambique	4			
VAL-CF-R18	Pau D'alho	4			
VAL-CF-R19	Santo Antônio Do Paiol	1			

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
VAL-CF-R20	Monte Scylene	5			
VAL-CF-R21	Santa Mônica	1			
VAL-CF-R22	Oriente	4			
VAL-CF-R23	Santa Rita	10			
<b>Vassouras</b>					
VAS-CF-U01-00	Vassouras	4			
VAS-CF-U01-01	Igreja N S da Conceição	4			
VAS-CF-U01-02	Praça Barão de Campo Belo	1			
VAS-CF-U01-03	Sta. Casa da Misericórdia	7			
VAS-CF-U01-04	Prefeitura e Câmara Municipal	8			
VAS-CF-U01-05	Casa da Hera	4			
VAS-CF-U01-06	Casa de Cultura	2			
VAS-CF-U01-07	Estação Ferroviária	13			
VAS-CF-U01-08	Palacete Barão de Itambé	3			
VAS-CF-U01-09	Praça Sebastião de Lacerda	7			
VAS-CF-U01-10	Palacete Barão do Amparo	2			
VAS-CF-U01-11	Solar Barão do Ribeirão	1			
VAS-CF-U01-12	Solar Barão de Vassouras	1			
VAS-CF-U01-13	Solar Barão de Massambará	2			
VAS-CF-U02-00	Barão de Vassouras	5			
VAS-CF-U02-01	Igreja S Sebastião	1			
VAS-CF-R01	Pocinho	10			
VAS-CF-R02	São Roque				
VAS-CF-R03	Cachoeira Grande	3			
VAS-CF-R04	São Fernando	8			
VAS-CF-R05	Santa Rita	3			
VAS-CF-R06	Mulungu Vermelho	1			
VAS-CF-R07	São Luiz Da Boa Sorte	5			
VAS-CF-R08	Ubá	6			
VAS-CF-R09	Santa Eufrásia				
VAS-CF-R10	Triunfo	1			
VAS-CF-R11	Secretario	8			
VAS-CF-R12	Cachoeira Do Mato Dentro	2			
<b>Volta Redonda</b>					
VRD-CF-R01	Três Poços	4			
<b>TOTAL</b>	<b>165</b>	<b>623</b>			

**PROJETO DE INVENTÁRIO DE BENS CULTURAIS IMÓVEIS**  
**DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE CAMINHOS SINGULARES**  
**DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**CAMINHOS DO AÇÚCAR**

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
<b>Campos dos Goitacazes</b>					
CPG-CA-001	Solar do Barão da Lagoa Dourada, Liceu de Humanidades	13	2	-	-
CPG-CA-002	Coreto da Praça Barão do Rio Branco	4	-	-	
CPG-CA-003	Solar do Visconde de Araruama Museu Histórico de Campos	4			
CPG-CA-004	Lira do Apolo		1		
CPG-CA-005	Hotel Gaspar	4	1		
CPG-CA-006	Casa do Barão de Piratininga / Hotel Amazonas	8	2		
CPG-CA-007	Solar do Airizes	12	6		
CPG-CA-008	Capela de Nossa Senhora do Rosário do Antigo Engenho do Visconde, de Donana	9	4		
CPG-CA-009	Casa e Capela do Engenho do Colégio Arquivo público Municipal	19	16		
CPG-CA-010	Casa do Engenho Santo Antônio Asilo de N. S. do Carmo	14	2		
CPG-CA-011	Solar da Baronesa de Muriaé Academia. Brasileira de Letras	10	8		
CPG-CA-012	Convento da Lapa/Asilo da Lapa	18			
CPG-CA-013	Mosteiro de São Bento	8			
CPG-CA-014	Igreja de Nossa Senhora do Carmo	14			
CPG-CA-015	Igreja de São Francisco de Assis	6	2		
CPG-CA-016	Igreja de São Gonçalo de Goitacazes	8			
CPG-CA-017	Igreja de Santo Antônio de Guarus	5	1		
CPG-CA-018	Igreja de São Salvador / Catedral / Basílica Menor	6	2		
CPG-CA-019	Igreja de Nossa Senhora da Boa Morte	6			
CPG-CA-020	Igreja de Nossa Senhora do Rosário	2			
CPG-CA-021	Igreja do Terço	9	1		
CPG-CA-022	Fazenda Passarinho	4			
CPG-CA-023	Hospital da Beneficência Portuguesa	5			
CPG-CA-024	Fórum Nilo Peçanha	4			
CPG-CA-025	Academia Campista de Letras	2	1		
CPG-CA-026	Ponte Barcelos Martins	4			
CPG-CA-027	Ruínas da Igreja da Fazenda Velha	1	1		
CPG-CA-028	Fazenda Guriri	10			
CPG-CA-029	Mercado Municipal	8			
CPG-CA-030	Fazenda Barra do Sul	4			
CPG-CA-031	Chafariz de louça	3			
CPG-CA-032	Ruínas da fazenda Boa Vista	2			
CPG-CA-033	Igreja de São Benedito	6			
CPG-CA-034	Capela de N.S. do Rosário	3			
CPG-CA-035	Usina Cambaíba	10			
CPG-CA-036	Usina Cupim	5			
CPG-CA-037	Usina Mineiros	5			
CPG-CA-038	Núcleo Urbano de Dores de Macabú	13			
CPG-CA-039	Capela de São Benedito	1			
CPG-CA-040	Capela de São Benedito	2			
CPG-CA-041	Usina Poço Gordo	14			
CPG-CA-042	Usina Queimado	5	2		
CPG-CA-043	Igreja de Santo Amaro	7	1		
CPG-CA-044	Usina Santa Cruz	5			
CPG-CA-045	Usina Santo Amaro	1			
CPG-CA-046	Usina Santo Antônio	7	1		
CPG-CA-047	Usina São João	12			
CPG-CA-048	Usina São José	15			
CPG-CA-049	Usina Sapucaia	3			
CPG-CA-050	Casa de Adão Pereira Nunes	4			
CPG-CA-051	Palacete Vila Maria	4			
CPG-CA-052	Prédio da Caixa D'água	1			
CPG-CA-053	Casa do Barão de Muriaé / Corpo de Bombeiros	2			
CPG-CA-054	Ponte Ferroviária	1			
CPG-CA-055	Estação Ferroviária Leopoldina/Escola Pró-Uni	6			
CPG-CA-056	Estação Experimental – Pesagro	4			
CPG-CA-057	Farol de São Tomé	4			
CPG-CA-058	Igreja de São Benedito	3			
CPG-CA-059	Livraria "O Livro Verde"	3			
CPG-CA-060	Fundação Municipal da Infância e Juventude	3			
CPG-CA-061	Serraria São Benedito, Loja de móveis	10			

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos Atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
CPG-CA-062	Igreja de São Sebastião	8			
CPG-CA-063	Centro Histórico				
<b>Carapebus</b>					
CRB-CA-001	Usina de Carapebus	5			
<b>Cardoso Moreira</b>					
CDM-CA-001	Usina Santana	9			
CDM-CA-002	Usina Outeiro	17			
<b>Quissamã</b>					
QSM-CA-01	Casa de Quissamã	8			
QSM-CA-02	Casa de Mato de Pipa	11			
QSM-CA-03	Fazenda da Machadinha / Solar da Machadinha	8			
QSM-CA-04	Sede Fazenda Mandiquera	8			
QSM-CA-05	Paróquia Nossa Senhora do Desterro	15			
QSM-CA-06	Cia. Engenho Central de Quissamã	16			
QSM-CA-07	Coreto da Matriz	3			
QSM-CA-08	Canal Campos-Macaé	10			
QSM-CA-09	Capela Nossa Senhora do Carmo	1			
QSM-CA-10	Sede da Fazenda Capivari	11			
QSM-CA-11	Sede da Fazenda Santa Francisca Residência Barão de Vila Franca	14			
QSM-CA-12	Sede da Fazenda São Manoel	6			
QSM-CA-13	Sede da Fazenda das Palmeiras	1	2		
QSM-CA-14	Sede da Fazenda Prosperidade	5			
QSM-CA-15	Sede da Fazenda Trindade	2	1		
QSM-CA-16	Sede da Fazenda São Miguel	8			
QSM-CA-17	Sede da Fazenda São Domingos	1			
QSM-CA-18	Casa de Formação/ Convento/Prefeitura	5			
QSM-CA-19	Sede da Fazenda Floresta	14			
QSM-CA-20	Vila Evelina	5			
QSM-CA-21	Chácara São João	1			
QSM-CA-22	Barra do Furado	9			
QSM-CA-23	Sede da Fazenda Morro do Pilar Escritório Do Engenho Central	1			
QSM-CA-24	Sede da Fazenda Santa Raquel	1	1		
QSM-CA-25	Sede da Fazenda São José	1			
QSM-CA-26	Cacimba Grande	2			
QSM-CA-27	Sede de Fazenda do Melo	7			
QSM-CA-28	Localidade de Conde de Araruama	6			
QSM-CA-29	Sede da Fazenda da Glória	2			
<b>Macaé</b>					
MAC-CA-01	Hotel Imbetiba	1	1		
MAC-CA-02	Palácio dos Urubus	3			
MAC-CA-03	Forte Marechal Hermes	7			
MAC-CA-04	Igreja de Santana	18	1		
MAC-CA-05	Farolito	1			
MAC-CA-06	Câmara Municipal	2			
MAC-CA-07	Igreja de São João Batista	8			
MAC-CA-08	Teatro Santa Isabel	1			
MAC-CA-09	Casa de Caridade Macaé/ Hospital S.João Batista	1			
MAC-CA-10	Solar de Monte Eliseo	22			
MAC-CA-11	Colégio Matias Neto	2			
MAC-CA-12	Praça Veríssimo de Melo	3			
MAC-CA-13	Sociedade Musical Nova Aurora	2			
MAC-CA-14	Solar do Melo / Casa Vermelha	1			
MAC-CA-15	Lira dos Conspiradores	8			
MAC-CA-16	Centro Histórico de Macaé	10			
<b>São João da Barra</b>					
SJB-CA-01	Casa de Câmara e Cadeia	11	2		
SJB-CA-02	Grupo Escolar Alberto Torres	3	1		
SJB-CA-03	Igreja de São João Batista	11	2		
SJB-CA-04	Igreja de N. S. da Boa Morte	2	1		
SJB-CA-05	Igreja de São Benedito	3			
SJB-CA-06	Casa do Barão de Barcelos	3	1		
SJB-CA-07	Mercado/Centro Cultural	6	3		
SJB-CA-08	Fórum	3	2		
SJB-CA-09	Foz do Rio Paraíba do Sul, Manguezal Ilha da Convivência e outras	6	6		
SJB-CA-10	Usina Barcelos	2	1		
SJB-CA-11	Atafona	6			
SJB-CA-12	Núcleo Urbano de São João da Barra	8			
<b>TOTAL</b>	<b>122</b>	<b>793</b>	<b>79</b>	<b>20</b>	<b>8</b>

**PROJETO DE INVENTÁRIO DE BENS CULTURAIS IMÓVEIS**  
**DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE CAMINHOS SINGULARES**  
**DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**CAMINHOS DO SAL**

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
<b>Araruama</b>					
AR-CS-001	Sítio Arqueológico de Morro Grande		2		1
AR-CS-002	Fazenda Parati	2	1		2
AR-CS-003	Fazenda Monte Belo		1	1	1
AR-CS-004	Fazenda Lagoa Preta	2			1
AR-CS-005	Fazenda da Piedade	1			1
AR-CS-006	Fazenda Prodígio	2			1
AR-CS-007	Fazenda Morro Alegre ou Vista Alegre	2			1
AR-CS-008	Fazenda da Figueira	2			1
AR-CS-009	Fazenda Aurora	3	3	4	1
AR-CS-010	Fazenda Marimbondó				1
AR-CS-011	Fazenda Jaguaripe	2			1
AR-CS-012	Fazenda Camboatá	2			1
AR-CS-013	Fazenda Pau Brasil	1			1
AR-CS-014	Fazenda Rio Pardo	1			1
AR-CS-015	Casa dos Clark		2		1
AR-CS-016	Casa de Sylvio Vasconcellos	2			1
AR-CS-017	Casa de Caridade	1	1		1
AR-CS-018	Casa de Cultura	1			1
AR-CS-019	Escola na Estrada do Pau Brasil	1			1
AR-CS-020	Solar da Ermida Franciscana	1	7		1
AR-CS-021	Parque Hotel	2			1
AR-CS-022	Conjunto Urbano na Avenida Nilo Peçanha	6			1
AR-CS-023	Conjunto na Rua Ary Parreiras	3			1
AR-CS-024	Residências Modernistas	6			1
AR-CS-025	Paisagens Urbanas de São Vicente	2			2
AR-CS-026	Pequeno Agrupamento rural	1			1
AR-CS-027	Igreja Matriz de São Sebastião	1			1
AR-CS-028	Igreja Matriz de São Vicente de Paulo		1	1	
AR-CS-029	Estação ferroviária Ponte dos Leites e Seu Entorno	5			1
AR-CS-030	Salina Vigilante	3			1
AR-CS-031	Salina Marrecas	2			1
AR-CS-032	Salina Pitanguinha	1			1
AR-CS-033	Salina da Pernambuco	1			1
AR-CS-034	Empresa Salineira Antunes	6			1
AR-CS-035	Conjunto Arquitetônico de Praia Seca	4			1
<b>Armação dos Búzios</b>					
BZ-CS-036	A Colônia	2			1
BZ-CS-037	Casa do Sino	2			1
BZ-CS-038	Colônia de Pescadores de Búzios	2	5	1	1
BZ-CS-039	Fazendinha	2			1
BZ-CS-041	Residência na Praia da Armação	3		1	1
BZ-CS-042	Solar do Peixe Vivo	3			1
BZ-CS-040	Igreja de Sant'anna	1			1
<b>Arraial do Cabo</b>					
AC-CS-043	Igreja de Nossa Senhora dos Remédios	2	2		1
AC-CS-044	Marco Histórico e Fonte	4			1
AC-CS-045	Casa de Pedra	5			1
AC-CS-046	Pousada Casa da Praia	1			1
AC-CS-047	Paisagens Urbanas de Arraial do Cabo	1			1
<b>Cabo Frio</b>					
CF-CS-048	Sítios Arqueológicos de Cabo Frio	8		5	1
CF-CS-049	Fazenda Campos Novos	9	1	4	1
CF-CS-050	Igreja e Convento Nossa Senhora dos Anjos	3	1		1
CF-CS-051	Capela de Nossa Senhora da Guia	3			1
CF-CS-052	Igreja de São Benedito	1			1
CF-CS-053	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Assunção	1			1
CF-CS-054	Conjunto Urbanístico do Bairro da Passagem	1			1
CF-CS-055	Palácio da Águas	1	3		1
CF-CS-056	Charitas	3	1		1
CF-CS-057	Estátua do Anjo Caído	2			1
CF-CS-058	Fonte do Itajuru	3			1
CF-CS-059	Ponte Feliciano Sodré	2			1
CF-CS-060	Pelourinho	1			1
CF-CS-061	Casa de Câmara	1			1
CF-CS-062	Biblioteca Pública Municipal Professor Walter Nogueira	1			1

Município/ Código ficha de inventário	Denominação do Bem Imóvel	Fotos atuais	Fotos antigas	Desenhos e plantas	Mapas
CF-CS-063	Marco da Sesmaria de São Bento	1			1
CF-CS-064	Casa das Palmeiras	3			1
CF-CS-065	Estação Porto do Carro	2			1
CF-CS-066	Parada Porto do Carro	1			1
CF-CS-067	Forte São Mateus	4			1
CF-CS-068	Salinas Perynas	1			1
CF-CS-069	Salinas Apicuz	1			1
CF-CS-070	Salinas Peroanas	1			1
<b>Iguaba</b>					
IG-CS-071	Capela Nossa Senhora da Conceição	3			1
IG-CS-072	Conjunto arquitetônico do Centro	3			1
<b>Maricá</b>					
MR-CS-073	Fazenda Bananal	2	2	1	1
MR-CS-074	Fazenda Bom Jardim	5			1
MR-CS-075	Fazenda Bambuí	2			1
MR-CS-076	Fazenda do Pilar	2	4		1
MR-CS-077	Fazenda Coqueiro		2		1
MR-CS-078	Fazenda Rio Fundo		4		1
MR-CS-079	Fazenda Itaocaia	14			1
MR-CS-080	Capela de São José do Imbassaí	10			
MR-CS-081	Capela de Nossa Senhora da Saúde	6			
MR-CS-082	Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo	6	4	2	1
MR-CS-083	Casa de Câmara e Cadeia	4	2	2	1
MR-CS-084	Paisagens Urbanas do Centro	8			
MR-CS-085	Estação do Calaboca	8			1
MR-CS-086	Estação Manoel Ribeiro	5			1
<b>São Pedro de Aldeia</b>					
SP-CS-087	Fazenda São José	2			1
SP-CS-088	Fazenda São Matheus	3			1
SP-CS-089	Fazenda Cantarino	1			1
SP-CS-090	Igreja de São Pedro da Aldeia	6	1	2	1
SP-CS-091	Casa do Azulejo	12			1
SP-CS-092	Casa da Flor	6			1
SP-CS-093	Conjunto Arquitetônico da Avenida São Pedro	3		2	1
SP-CS-094	Conjunto Arquitetônico do Centro	1	1	2	1
SP-CS-095	Paisagens Urbanas do Centro	4		2	1
SP-CS-096	Casa da Cruz	2			1
SP-CS-097	Estação de São Pedro da Aldeia	3			1
SP-CS-098	Salina Mossoró	2			1
SP-CS-099	Salina São João - Fazenda São João	7			1
<b>Saquarema</b>					
SQ-CS-100	Sítio Arqueológico Sambaqui da Beirada	2		4	1
SQ-CS-101	Sítio Arqueológico Sambaqui de Manitiba	1			1
SQ-CS-102	Usina de Santa Luzia	1	1		1
SQ-CS-103	Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré	6			1
SQ-CS-104	Casa de Cultura	1	1		1
SQ-CS-105	Instituto Madre Maria das Neves	1			1
SQ-CS-106	Conjunto Arquitetônico no Centro	3	1		1
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>296</b>	<b>54</b>	<b>17</b>	<b>54</b>

**PROJETO DE INVENTÁRIO DE BENS CULTURAIS IMÓVEIS**  
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE CAMINHOS SINGULARES  
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

**Quadro Resumo dos Caminhos Singulares**  
**Ouro, Açúcar, Café e Sal**

<b>Caminhos Singulares</b>	<b>Nº de Fichas de Inventário</b>	<b>Fotos</b>
Ouro	51	1526
Açúcar	122	872
Café	165	623
Sal	106	350
<b>Total</b>	<b>441</b>	<b>3371</b>