

Resumo da História Econômica e Social de Mangaratiba

Por
Mirian Bondim



--outubro de 2015--

Prefeitura Municipal de Mangaratiba

Prefeito: Ruy Quintanilha

Fundação Mário Peixoto

Presidente: Valéria Cabral

Departamento de História

Assessora: Mirian Bondim

-Outubro de 2015-

Apresentação

A história narrada nesta apostila é resultado de um longo trabalho de pesquisas desenvolvidas em livros de Atas da Câmara Municipal de Mangaratiba, em relatórios provinciais e de visitas episcopais, em livros de registros paroquiais de terras, em testamentos e inventários *post mortem*, em processos judiciais, em sítios arqueológicos, em entrevistas com moradores antigos da comunidade, em trabalhos universitários (monografias e teses de mestrado e doutorados), em registros de compra e venda de imóveis, em mapas cartográficos e outros mais. Muitos fatos aqui narrados já são de domínio público, outras são informações nunca antes divulgadas.

O evento da internet vem permitindo que historiadores tracem diálogos entre pesquisadores que nunca se encontraram pessoalmente. Mesmo falecidos, esses estudiosos continuam a dialogar, através de suas obras, contribuindo para a construção de conhecimentos e melhor compreensão do processo histórico. Nesse trabalho foram traçados muitos diálogos entre os pesquisadores - Carl Egber Hansen Vieira de Mello, Thiago Campos Pessoa, Hebe Mattos, Daniella Paiva Yebeta de Moraes, Manoel Batista Prado Junior, Carmem Margarida Alveal, Maria Regina Celestino de Almeida, Manoela Pedroza, João Fragoso, Ribamar Bessa entre outros. Apesar de ter conhecido pessoalmente, apenas três desses pesquisadores, convivo quase que diariamente com todos eles através de minhas pesquisas.

Muitas obras ainda não foram e talvez nunca sejam divulgadas na Internet. Em minhas pesquisas venho trabalhando também, com todos os historiadores e pesquisadores (vivos e falecidos), que deixaram registros escritos sobre a História de Mangaratiba e da região em livros, livretos, apostilas, cadernos etc. Entre eles posso destacar Emil de Castro, Edgard Bedê, Marisa Grossi Allegri, Oswaldo de Assumpção Rêgo Filho, Alípio Mendes, Ednéa Pascoal, Luiz Ascendino Dantas, Cary Cavalcanti Filho, Sandra Barros, entre outros. Graças a esses guardiões da memória local e regional, que deixaram e, que ainda vem deixando seus registros escritos à disposição da comunidade mangaratibense, a História de Mangaratiba vem sendo reconstruída.

Produzir um livro de História é como montar um grande quebra cabeça onde as peças precisam ser muito bem analisadas para serem encaixadas no lugar certo. No momento em que vão se encaixando, o quadro vai se revelando. Muitas informações soltas circulam, por meios de comunicação, sem serem processadas, nem tão pouco analisadas. O trabalho do historiador não é o de somente divulgar informações soltas sobre fatos históricos, (isso, os veículos de comunicação já fazem muito bem), nem de impor suas conclusões ao leitor. Mas sim, o de contribuir com a leitura da realidade, pesquisando bem o assunto, analisando sua importância e dispondo as informações de forma bem organizada, para que o sujeito possa não somente entendê-la, como também, compreender a montagem, desmontagem da mesma para transformar-se em um agente na construção de um mundo mais justo.

Caro leitor, espero que as informações históricas apresentadas nesse material, estejam dispostas de forma bem organizada, que sejam de seu agrado e que venham a contribuir com a compreensão da realidade na qual você está inserido.

Mirian Bondim

Obs. A primeira parte: "Mangaratiba-Tupinambá" foi escrita pelo historiador Edgard Bedê, com pequenas intervenções da autora (Mirian Bondim).

SUMÁRIO

Primeira parte: Mangaratiba –Tupinambá

1. Os tupinambás dominavam todo o litoral de Mangaratiba
2. Ritual da Antropofagia
3. Deuses e espíritos
4. Casamento e divisão do trabalho na aldeia
5. Rituais tupinambás do nascimento e de passagem
6. Hans Staden: autor do primeiro livro da região
7. Portugueses e franceses disputam a nova terra
8. Primeiros Latifúndios Coloniais
9. Escravidão Indígena na Colônia
10. Resistência indígena à invasão portuguesa
11. Aliança Tupinambá com os Franceses
12. A Formação da Confederação dos Tamoios
13. O grande chefe Cunhambebe
14. O governo geral contra os tamoios
15. A derrota da Confederação e o extermínio dos tamoios

Segunda parte: A Colonização de Mangaratiba

16. Povoar para garantir a posse da terra
17. Marambaia “porto escravidão”
18. Mangaratiba da família “Correia de Sá”
19. Martim de Sá e a fundação de Mangaratiba
20. Primeiros Escravos africanos nos engenho de Mangaratiba
21. Salvador Correia de Sá e Benevides e o comércio de escravos
22. A vida na aldeia tupiniquim de Mangaratiba
23. Transformações na vida de Mangaratiba provocam uma revolta tupiniquim
24. Obra da igreja em meio aos conflitos na aldeia
25. A transferência dos índios de Itaguaí para Mangaratiba aumenta a tensão na aldeia
26. A Grande Freguesia de Mangaratiba provoca mais conflitos na aldeia
27. Rebelião Tupiniquim em Mangaratiba

Terceira parte: Processo de emancipação política de Mangaratiba

- 28. A economia na grande freguesia de Mangaratiba**
- 29. Mangaratiba dos engenhos**
- 30. A economia “serra acima”**
- 31. Café e escravos aceleram a economia de Mangaratiba.**
- 32. Grandes fazendeiros cultivam a região sudoeste de Mangaratiba**
- 33. Mangaratiba passa fazer parte de Itaguaí**
- 34. A Independência do Brasil e o Porto do Saco trazem novos ares a Mangaratiba**
- 35. O maior cafeicultor do país se estabelece na Praia do Saco**
- 36. Fortalezas para segurança dos portos e estradas**
- 37. Em 1831, surge uma nova vila (Mangaratiba conquista sua emancipação política)**

Quarta parte: A Estruturação da Nova Vila

- 38. Primeira Câmara de Mangaratiba**
- 39. Primeiros trabalhos na Câmara Municipal de Mangaratiba**
- 40. Limites da nova vila**
- 41. Itacuruçá não quis ficar dentro dos limites de Mangaratiba**
- 42. Primeiro Projeto discutido na Câmara: Construção da Estrada Mangaratiba - São João Marcos**
- 43. Terminado o período provisório, uma nova Câmara se formava.**
- 44. Câmara declara o fim do aldeamento e solicita uso das terras indígenas**
- 45. Vila de Mangaratiba X Povoado do Saco (autoridades municipais X Breves)**
- 46. Dois comendadores se associam para traficar escravos**
- 47. Outros grandes fazendeiros de café e escravocratas de Mangaratiba**
- 48. Pedra do Banquete e/ou Pedra da Conquista**
- 49. A organização urbana e social da nova vila**
- 50. A luta por um cemitério**
- 51. A prisão do forte**

Quinta parte: O auge Econômico de Mangaratiba

- 52. O movimento portuário do café e o auge da vila**
- 53. Enquanto isso, a localidade de Jacareí se desenvolvia, lentamente.**
- 54. A vila disputava a movimentação portuária com o Porto do Saco**
- 55. Primeira Estrada de Rodagem do Brasil**

Sexta parte: A decadência de Mangaratiba

- 56. A decadência de Mangaratiba começa com a inauguração da Estrada Imperial**
- 57. A varíola chega à vila no período de decadência econômica: moradores abandonam a vila**
- 58. A crise econômica se agrava com a abolição da escravidão**
- 59. A vila de Mangaratiba na virada do século**
- 60. Mangaratiba perde temporariamente a sua emancipação política**
- 61. Major Caetano luta para trazer o trem para Itacuruçá e pelo desenvolvimento da localidade**
- 62. Finalmente, o trem chega ao município de Mangaratiba**

Sétima parte: O trem movimenta a economia de Mangaratiba

- 63. Pelos trilhos do trem, a economia de Mangaratiba voltou a crescer com a produção de lenha, carvão e bananas.**
- 64. Victor de Souza Breves entra no cenário político de Mangaratiba**
- 65. O centro da vila de Mangaratiba e de Itacuruçá recebe água encanada e luz elétrica**
- 66. A vila Mangaratiba se transforma em cidade**
- 67. Brasil sob um Golpe de Estado, Arthur Pires governa Mangaratiba**
- 68. Presidente Getúlio Vargas visita Mangaratiba**
- 69. Mangaratiba terra da banana (O auge da produção de bananas em Mangaratiba)**
- 70. As regiões isoladas e a produção de bananas**
- 71. A presença da banana na memória poética de Mangaratiba**
- 72. A pesca em Mangaratiba**
- 73. Estruturas da pesca em Mangaratiba**
- 74. O trem e o turismo para Mangaratiba**
- 75. Com o turismo cresce o desenvolvimento urbano**
- 76. Jacareí: 2º distrito de Mangaratiba com a denominação de Conceição de Jacareí**
- 77. Itacuruçá: 3º distrito de Mangaratiba**
- 78. Muriqui: 4º distrito de Mangaratiba, em 1949**
- 79. A construção da estrada de rodagem RJ-14 valoriza as terras de Mangaratiba**
- 80. Com a rodovia “Rio-Santos”, todas as regiões de Mangaratiba saíram do isolamento.**
- 81. O município recebe nova ordenação administrativa com a Lei Orgânica Municipal**
- 82. Mangaratiba vira porto de escoamento de minério de ferro**
- 83. Porto de Itaguaí e construção do “Arco Metropolitano” mudam a paisagem de Mangaratiba**

“Mangaratiba –Tupinambá”

(Edgard Bedê e Mirian Bondim)

1. Os tupinambás dominavam todo o litoral de Mangaratiba

Quando os portugueses chegaram ao litoral de Mangaratiba, no dia 06 de janeiro de 1502, registrando a ilha de Marambaia e todo o território de Mangaratiba terras de Angra dos Reis, o povo tupinambá vivia na região litorânea (de Ubatuba até Cabo Frio), dividido em várias aldeias. Cada uma dessas aldeias possuía seu cacique que comandava os bravos guerreiros que, unidos aos de outras aldeias, formavam a grande tribo tupinambá, comandada pelo mussacate (chefe dos caciques), que na época chamava-se Cunhambebe.



Todos os tupinambás juntos formavam 8 mil guerreiros e eram respeitados e temidos pelas outras tribos, dominavam absolutos esse litoral, expulsando para o interior ou para fora dessa região as tribos inimigas, como fizeram com os tupiniquins.

2. Ritual da Antropofagia



Os tupinambás tinham o costume de comemorar a vitória de guerra com um grande banquete sagrado no qual sacrificava o prisioneiro mais valente da tribo inimiga, num ritual de antropofagia, comendo suas carnes assadas ou moqueadas, para dessa forma receberem o espírito valente do

inimigo e sua força guerreira. Mas esse ritual tinha um caráter religioso para os primitivos habitantes de Mangaratiba, pois não era qualquer um que merecia a honra de ser devorado, apenas os corajosos e bravos inimigos. Além disso, entre a prisão e o dia do sacrifício, passavam-se nove luas cheias.

Nesse período o inimigo prisioneiro passava a ter uma vida comum na aldeia. Recebia uma mulher que cozinhava e dormia com ele na mesma rede, às vezes chegava a ficar esperando um filho do prisioneiro. Podia andar onde quisesse conversar com todos, até participar de caçadas e pescarias. Se fugisse, demonstraria fraqueza e medo, desonraria sua tribo que não o receberia de volta. Poucos dias antes do sacrifício e do banquete começava uma grande festa na aldeia, que recebia até convidados de outras tribos. Novamente cantavam e bebiam cauim. Os caraíbas rezavam em homenagem ao bravo inimigo que também participava sem a menor preocupação com seu destino de prato principal, pois o tempo todo deveria demonstrar coragem e bravura. No primeiro dia da festa, pintavam o corpo todo do prisioneiro; no segundo e terceiros dias, realizavam danças, cantos e bebedeiras em volta das fogueiras, com a participação do prisioneiro; no quarto dia, era o dia fatal. Cedo ele era carregado pelas mulheres da aldeia até o rio. Ali era bem lavado para que a carne consumida fosse limpa. Daí, o levava para o centro da aldeia para ser amarrado com uma corda pela cintura.

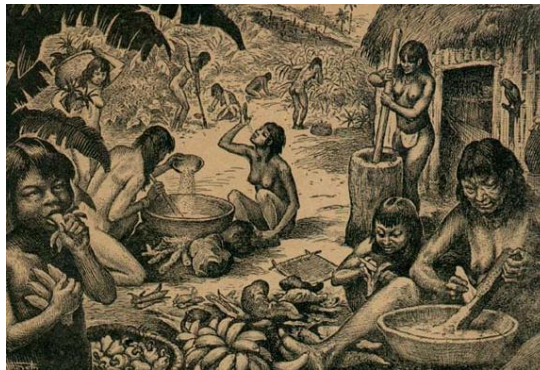
Nesse tempo todo, sua coragem era testada e os tupinambás esperavam que mostrasse orgulho, altivez e honra. Antes de receber a burdunada (pancada) em sua cabeça, enquanto estava amarrado, deveria xingar, tentar reagir, ter olhos de raiva contra o inimigo. Então, um guerreiro valente batia em sua cabeça com a borduna. Depois de morto, seu corpo era cortado, colocavam suas partes sobre a fogueira para assar ou na panela de moqueca. Todos da aldeia comiam a carne do inimigo e se alimentavam de sua força e bravura, inclusive a mulher que com ele conviveu as nove luas cheias.

3. Deuses e espíritos

Os tupinambás acreditavam em vários deuses que representavam as forças da natureza, como Tupã, deus do trovão, o estampido era a sua voz, poderoso e terrível, estava em toda a parte. Além disso, havia espíritos habitando os animais, as plantas, os rios, cachoeiras, ventos e outros elementos da natureza. Todas essas crenças eram transmitidas pela tradição oral dos mais velhos para os mais novos, com lendas e rituais. Eles acreditavam em espíritos, apaieneus, que ajudavam os homens a serem bons para a aldeia, aprendendo a preparar o fogo, a mandioca, as armas, os remédios, a caçar, a pescar, cozinhar e guerrear. Como também acreditavam nos espíritos da mata, caaporas, que castigavam e atormentavam que destruíam a natureza e protegiam os que preservavam, e nos curupiras, criaturas do tamanho de menino, pele escura, pés virados para trás, costumando castigar empurrando, açoitando e até matando aqueles que andam sozinhos pela mata, por isso, eram muito temidos pelos tupinambás, que davam presentes (fumo e cauim) em despachos para o curupira não importunar as pessoas da aldeia.

Aquele povo acreditava na vida após a morte, em almas sem corpos, espíritos dos antepassados habitando as matas e transmitindo suas mensagens nos cantos das aves, no sopro do vento e nos sonhos dos mortais. Os caráibas eram pajés cuja função social nas aldeias era interpretação dos presságios, a cura, os rituais sagrados e a transmissão do saber tradicional que preservava a cultura dos tupinambás. O pajé morava longe da aldeia, sozinho na sua cabana escondida na mata, com seus altares de pequenos ídolos esculpidos em madeira e barro, recebendo despachos de comida, flores, plantas e animais. O pajé sempre fumava seu longo cachimbo, bebia cauim e comunicava-se com os espíritos para prever futuras batalhas, pedia proteção para os guerreiros, dirigia as festas, danças e cantos, e preparava o ritual de antropofagia.

4. Casamento e divisão do trabalho na aldeia



Em todas as aldeias da tribo tupinambá havia uma proibição a todos os membros da tribo na qual um indivíduo não podia casar com pessoas do próprio clã. Essa regra definia toda a organização cultural da aldeia, todo seu modo de vida, junto com a divisão das tarefas por sexo e idade. Cada clã tinha seus homens adultos que faziam a queimada, limpavam o terreno para a roça, construíam as ocas, canoas e armas, caçavam, pescavam e guerreavam juntos; como também possuíam mulheres adultas que, juntas com as outras do clã, cultivavam a roça, cozinhavam, faziam objetos úteis à aldeia, cuidavam dos curumins (crianças) do clã. Cada clã tinha seus antepassados comuns e diferenciavam-se dos outros por detalhes de adornos e pinturas de pele. Para aquela cultura, o indivíduo não existia. O que existia era o grupo, seus costumes, tradições, crenças, rituais e vida comum.

5. Rituais tupinambás do nascimento e de passagem

Cada pessoa da aldeia tinha uma linha do tempo de vida com rituais de passagens marcante de acordo com aquela cultura tribal, dentre elas o ritual de nascimento, ritual do guerreiro, ritual de casamento. Pela cultura daquela tribo, quem gerava sozinho a criança era o homem. A mulher era apenas quem guardava o curumim em sua barriga enquanto ele crescia. No momento do parto, a mulher tupinambá sozinha fazia seu próprio parto. Quando nascia o curumim, o pai que observava

ao longe chegava para cortar com os próprios dentes o cordão umbilical que ligava à mãe, deixando um pedaço do resto do umbigo até que caísse, uns oito dias depois. Até lá, o pai era quem ficava de resguardo na oca, deitado na rede, protegido do sol, do vento, do frio e da chuva, recebendo na mão comida e água fria, recuperando-se do parto. A mulher, acabado o parto, lavava-se no rio e retornava para as tarefas normais da aldeia. Quando o cordão umbilical caía, havia uma festa na aldeia, o filho era então apresentado à tribo e recebia o nome do avô materno ou avó materna até se tornar adulto, com quatorze anos, quando recebia um novo nome.

O curumim crescia livre na aldeia, sendo educado por todo o grupo do clã, brincando e aprendendo no convívio diário com os adultos e as outras crianças, ouvia as histórias dos mais velhos e vivenciava a cultura da tribo a cada dia. Nunca sofria um castigo, uma surra, nem uma proibição. O curumim crescia livre e dentro da cultura tupinambá.

Quando chegavam à puberdade, os meninos tornavam-se adultos participando do ritual de passagem da antropofagia, ou seja, para provar que já era homem teria que comer a carne humana de um guerreiro inimigo que foi sacrificado e receber sua força, sua bravura, e seu espírito de valentia. Então sua cabeça era raspada do meio para trás, colocava um diadema de penas com cor de seu clã, recebia sua borduna e seu arco e flecha.

As meninas tornavam-se adultas com o casamento assim que viesse a primeira menstruação. Um grupo de parentes da aldeia combinava com outro clã dentro da tribo tupinambá fazendo do casamento uma espécie de ritual de aliança entre clãs, aldeias e tribos. Os jovens, quase sempre, iam se conhecer no dia do casamento que podia ser simplesmente o rapaz pegar suas armas e rede e ir morar na oca da nova esposa. Para os tupinambás, o casamento não era pra vida toda, podia ser desfeito também de modo simples como foi feito. Eles consideravam normal a poligamia de maridos e esposas. E, quando recebiam um visitante ao qual queriam agradecer, era uma honra que dormisse com sua esposa.

6. Hans Staden: autor do primeiro livro da região



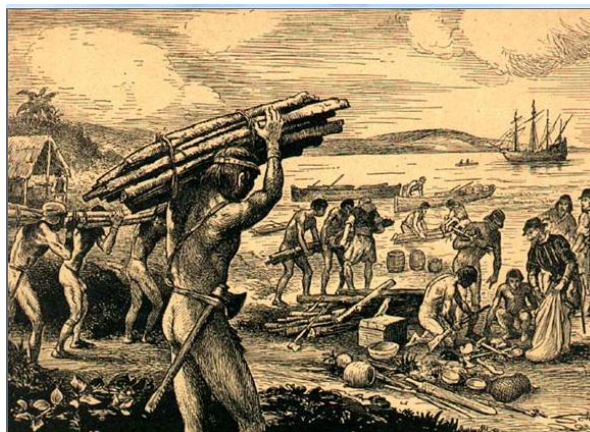
A cultura tupinambá causou grande choque cultural nos colonizadores e viajantes que por aqui passaram e registraram seus costumes. Entre os viajantes Hans Staden que em 1554 foi capturado

e aprisionado pelos tupinambás que viviam na região da baía da Ilha Grande. Depois que conseguiu fugir e retornar para casa, Staden escreveu suas experiências de vida junto a essa tribo com ilustrações da vida cotidiana, por vezes um pouco exagerada e/ou deturpada. Sua narrativa de vida junto aos tupinambás foi, por várias vezes, editada em forma de livro e serviu de base para filmes. Podemos considerar os registros manuscritos de Hans Staden como o primeiro livro de nossa região, intitulado como *“História Verdadeira e Descrição de uma Terra de Selvagens, Nus e Cruéis Comedores de Seres Humanos, Situada no Novo Mundo da América”*, que também foi denominado como *“Duas Viagens ao Brasil”*. Esse primeiro livro de nossa história foi publicado na Alemanha, em 1557.

7. Portugueses e franceses disputam a nova terra

Quando chegaram à terra que hoje se chama Brasil, os portugueses trataram logo de verificar se havia abundância de ouro, prata ou outras mercadorias lucrativas. Como podemos verificar nos trechos da carta que comunica ao Rei de Portugal como são as terras e os povos encontrados por Cabral, em 1500, em Porto Seguro, na Bahia de Todos os Santos. Como não encontraram metais ou povos que vissem do comércio, os portugueses praticamente abandonaram o nosso país entre 1500 e 1530, preferindo fazer comércio com as cidades da Índia.

Foi nessa época que os franceses, chamados de mairés na língua tupi, chegavam cada vez mais em seus navios ao litoral de Angra dos Reis, Mangaratiba, Paraty e Rio de Janeiro para fazer escambo de troca de presentes com as aldeias tupinambás, levando troncos de pau-brasil para fazer tintas de tecidos, muito valorizadas nas cidades da Europa e trazendo espelhos, enfeites, machados, facões e depois armas e pólvora, para combater os portugueses, porém na língua Tupi.



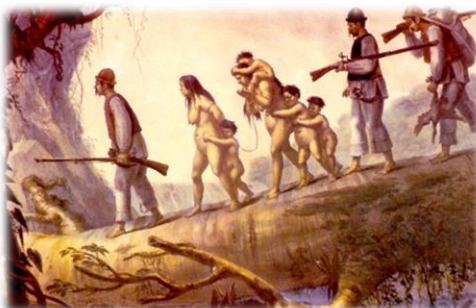
Os brancos portugueses também faziam comércio de escambo do pau-brasil (arabutã) com aldeias tupiniquins, no litoral do Espírito Santo e da Bahia, pagando impostos ao Rei de Portugal, que se julgava dono dessas terras. Mas os franceses não reconheciam essa propriedade portuguesa e competiam com portugueses no comércio da madeira na Europa. Em 1520, havia tantos mairés quanto perós na “terra Brasilis” fazendo escambo do arabutã.

Para fazer o escambo, mairs e perós fundavam feitorias no litoral para deixar morando um branco que aprendesse a língua Tupi, e agilizasse a estocagem de arabutã até a chegada da próxima caravela que transportaria para as cidades da Europa. Os perós não tiveram problema de estabelecer suas feitorias nas terras dos tupiniquins, mas não conseguiram o mesmo feito em nossa região devido à resistência dos tupinambás aos invasores e sua amizade com os franceses.

8. Primeiros Latifúndios Coloniais

Em 1500, o Rei de Portugal, temendo perder parte de suas terras no Brasil para os franceses, resolveu tomar conta de vez das terras e mandou iniciar a colonização com a produção de açúcar e criação de gado, deslocando as tribos de suas terras e escravizando sua gente nas fazendas de engenho. Para isso, resolveu “privatizar” a colonização, dividindo o Brasil em territórios chamados de Capitanias Hereditárias e nomeando aqueles que iriam governar e explorar a terra em nome do rei, pagando apenas impostos pelo benefício. Cada um desses governantes tinha direito de fazer doações de sesmarias, grandes fazendas, a outros particulares para ocuparem a terra e produzir de forma lucrativa.

9. Escravidão Indígena na Colônia



As tribos que concordassem com a ocupação de suas terras não seriam escravizadas, mas passariam a viver em aldeamentos dirigidos pelos padres jesuítas, onde eram cristianizados e moldados pelos colonizadores, além disso, serviriam de mão de obra temporária nos engenhos e vilas e principalmente, serviriam de defesa contra ataques de tribos hostis e contra a pirataria nas costeiras.

Para os colonos portugueses, donos de sesmarias, a mão de obra mais barata e lucrativa era a utilização de escravos nativos capturados nas tribos do litoral, mas os jesuítas defendiam os índios dos seus aldeamentos contra a ambição desses fazendeiros, o que servia de chamariz para outras tribos aceitarem a catequese para se verem livres da escravidão, mesmo perdendo suas raízes culturais.

10. Resistência indígena à invasão portuguesa

Parte da população portuguesa começa, desde 1530 a deslocar-se para o Brasil através de caravelas, saindo de Portugal em direção às novas terras férteis, abundantes e repletas de mão de obra nativa para ser escravizada nos engenhos coloniais. Mas essa tarefa não foi fácil, pois encontraram em vários pontos do litoral brasileiro tribos dispostas a lutar até o último guerreiro para impedirem a invasão de suas terras pelos portugueses, como foi o exemplo dos caetés (Bahia), cariris (Ceará) tapuias (Maranhão), potiguares, guajajaras, coroados e muitos outros povos nativos, que, por sua resistência ao invasor, desapareceram após serem exterminados.

No nosso município de Mangaratiba, um desses povos surpreendeu os invasores portugueses por sua aguerrida resistência à ocupação de terra e à escravidão: os tupinambás. Apesar da desigualdade das armas em relação aos mosquetões, espadas de aço e canhões usados pelos inimigos, o espírito do bravo guerreiro, o conhecimento da terra, os ataques-surpresa, e principalmente a capacidade de fazer alianças de guerra, fizeram dos colonizadores portugueses um verdadeiro inferno tropical da Costa Verde, de 1530 a 1575.

11. Aliança Tupinambá com os Franceses

Para os tupinambás, a diferença entre os maires (franceses) e os perós (portugueses) estava, primeiro, na cordialidade dos franceses no tratamento com os primeiros habitantes em contraste com a hostilidade e brutalidade praticada pelos portugueses. Segundo, os franceses não queriam tomar toda a sua terra, apenas negociar e trazer presentes e levar pau-brasil (arabutã) já os portugueses queriam ocupar suas terras e escravizar as tribos do litoral que não aceitassem a religião católica e não fosse viver nos aldeamentos dos padres. Pelos Franceses, os tupinambás sacrificavam-se no trabalho de procurar arabutã nas matas, derrubar, cortar toras e transportá-las para navios em troca de presentes, que no início eram curiosidades, mas que depois passaram a ser: armas, inclusive, canhões e pólvora que os tupinambás aprenderam a utilizar contra portugueses.

12. A Formação da Confederação dos Tamoios

No início da colonização, os perós aproveitaram-se da desorganização das tribos que já se encontravam em guerra, uma contra outras, antes da chegada do branco. Além disso, as armas de fogo, e a chegada em grande quantidade de portugueses nas primeiras expedições colonizadoras, garantiram, no início o domínio do litoral.

Mas não tardou e os tupinambás, sob o comando do cacique Cunhambebe e do cacique Aimberê, com apoio dos franceses comerciantes de arabutã (pau-brasil), conseguiram formar uma grande aliança de tribos inimigas dos portugueses, acima das rivalidades e divisões dos povos, contra a invasão de suas terras e a escravidão de seus povos. Essa união de tribos foi batizada de “Confederação dos Tamoios”. Todas essas tribos se denominavam tamoios que, em língua Tupi, significa “Os mais antigos da terra”, ou seja, os guerreiros ancestrais das terras sagradas das tribos. Por causa disso, os tupinambás costumam também ser chamados de tamoios em muitos livros de história. Existem também registros históricos que apontam ter sido realizada em território mangaratibense a importante Reunião do Conselho dos chefes indígenas, liderada por Aimbirê, decidindo dar início à “Confederação dos Tamoios”.

“Em fins de 1554, Aimberê reuniu-se no litoral, onde hoje é Mangaratiba, com os outros Chefes Tupinambás que ocupavam a área litorânea que se estende de Cabo Frio (Estado do Rio de Janeiro), ou seja, do litoral fluminense ao litoral norte paulista, e juntos constituíam a temível Confederação dos Tamoios (“Tamuya” no dialeto Tupinambás), que em português significa “os mais antigos na área”.

O irmão que era um verdadeiro pai (padre José de Anchieta).
apostoladosagradoscoracoes.angelfire.com/irpai.html

13. O grande chefe Cunhambebe



O primeiro chefe dos tamoios foi o velho cacique Cunhambebe, bravo e inteligente, era o terror dos portugueses que aqui tentaram se estabelecer e conheceram a pontaria certa de suas flechas, impedindo, até 1575, a ocupação do litoral de Mangaratiba e do restante da Costa Verde pelos invasores.

Os guerreiros tamoios sabiam que a única saída era a guerra permanente contra os perós, todas as tribos unidas, porque senão seria muito desigual enfrentar o invasor e suas armas de Tupã. Aimbirê foi o chefe que conseguiu articular a união das tribos, convencendo os outros caciques a formar a “Confederação dos Tamoios”, reunindo, em 1555, os chefes Pindoçu, Coaquira, Jaguanhará, e Araraí, todos que já haviam demonstrado o espírito guerreiro lutando ferozmente contra os prós, em muitos ataques isolados, evitando que os brancos ocupassem as terras sagradas de seus ancestrais. No grande Conselho das tribos reuniram-se goitacazes, aimorés, coroados, tapuias e

tupinambás. Estava formada a maior aliança tribal guerreira que o Brasil conheceu na sua história contra a colonização portuguesa, e ela aconteceu aqui, em nossa região. Existem também registros históricos que apontam ter sido realizada em território mangaratibense essa importante Reunião do Conselho dos chefes indígenas, liderada por Aimbirê, que decidiu dar início à “Confederação dos Tamoios”.

Os tamoios levaram a guerra por terra e mar a toda a capitania de São Vicente (a qual Mangaratiba pertencia), atacando fazendas, matando colonos, praticando o canibalismo, arrasando plantações, queimando vilas e aldeamentos, destruindo feitorias, navios, fortes, sem dar tréguas aos portugueses. Escalaram a Serra do Mar e cercaram a Vila de São Paulo.



A aliança com os franceses, de 1555 a 1567, fortaleceu ainda mais a luta contra os portugueses, ameaçando seriamente o domínio colonial sobre esta Capitania. Pois os tupinambás trocavam pau-brasil por armas de fogo e pólvora com piratas franceses.

14. O governo geral contra os tamoios

Por causa desses ataques indígenas violentos, o sistema de capitanias hereditárias fracassou como experiência privada, então a colônia foi novamente “estatizada” e criaram o cargo de governador geral do Brasil para acabar de vez com ataques das tribos, principalmente, com a Confederação dos Tamoios, transformando-os em escravos, tomando suas terras e afastando de vez os franceses do litoral brasileiro. Outras tribos já haviam sido exterminadas, mas faltava a mais guerreira, a mais organizada e a mais temível de todas, que impedia a colonização do Rio de Janeiro e do litoral da Costa Verde.

Para o rei de Portugal, todo o Brasil pertencia à Coroa Portuguesa. Por isso, não abria mão de nenhum pedaço do que julgasse pertencer a sua colônia, usando então todos os recursos que podia para derrotar os tamoios e seus aliados europeus. O primeiro passo do Governador Geral foi atacar os franceses em suas fortificações no litoral, como o forte que construído, em 1555, na entrada da baía da Guanabara, no Rio de Janeiro. O segundo passo dos portugueses foi o mais difícil, era exterminar os tupinambás e suas tribos aliadas da confederação.

O rei, então substituiu Duarte da Costa, e nomeou o terceiro Governador Geral do Brasil, Mem de Sá, designando-o para solucionar a questão das guerras indígenas e da presença francesa na

colônia. O Governo Geral, ajudado pelos jesuítas, ordenou a proibição da escravidão de povos indígenas aliados dos portugueses, sendo permitida apenas a escravidão das tribos inimigas, capturados nas chamadas “guerras justas” pela igreja católica.

15. A derrota da Confederação e o extermínio dos tamoios

A guerra terminou em 1567, com a derrota da confederação e o extermínio dos tamoios.

A Colonização de Mangaratiba

16. Povoar para garantir a posse da terra

A colonização de todo o território brasileiro começou em 1534, com o estabelecimento do sistema de capitanias hereditárias. Mangaratiba fazia parte da capitania de São Vicente. Sendo assim, suas terras tiveram como primeiro proprietário, Martim Afonso de Souza. Esse donatário não marcou muita presença nas terras que ficavam a leste de Bertioga, denominadas, em mapas antigos como “terras de índios brabos”, devido à forte presença dos tupinambás.

Em Mangaratiba, a forte presença dos tamoios foi decisiva para dar início ao processo de colonização, já que, segundo alguns relatos históricos, na ilha de Itacuruçá, Mem de Sá destruiu uma grande aldeia de tamoios que era aliada aos franceses da Guanabara na luta contra os portugueses.

“É certo, porém, que foi fundada na ilha de Itacurussá, e talvez devesse antes a sua fundação ao general Mendo de Sá, que ahi destruiu uma grande aldeã de Tamoyosaliados dos francezes estabelecidos em Ganabara, e que, querendo impedir que se tornassem a reunir no mesmo lugar, concentrasse os índios transportos para isso das capitanias de Porto Seguro e do Espirito Santo, acommettendo o seu governo aos jesuítas, porquanto Martins de Sá lhes teria dado terras como deu aos índios da aldeã de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba, e n’esse caso não seriam foreiros aos padres da companhia.”

Joaquim Norberto in “História Documentada das Aldeias”, Revista do IHGB volume 17, Pág.180

Com o fim da guerra com os tamoios, em 1567, a preocupação dos portugueses era a de povoar a região para garantir a posse da terra. Já em 1568, aconteceu a primeira doação de sesmaria em território mangaratibense. O texto dessa carta de sesmaria, doada ao Bartolomeu Anthunes Lobo e à Vitória de Sá, caracterizava o local como “costa braba aonde chamam Mangaratiba”, termo que identificava terras de “índios brabos”, ou seja, habitadas por tupinambá.

"terras por o fazerem engenhos e que eram [antigamente] terras para suas lavouras e por estarem devolutas umas terras na Angra dos Reis na costa braba aonde chamam Mangaratiba da qual terra a pediam da Ponta da dita Mangaratiba começando de onde estava uma laranjeira da banda do Nordeste atheintestar com Tapanhoacanga".

ALVEAL, Carmem in “História e Direito”, pág.139

17. Marambaia “porto escravidão”

Tudo indica que a história da escravidão em Mangaratiba tenha começado no ano de 1575, quando os índios tamoios presos na batalha de Cabo Frio foram trazidos para Marambaia, para serem negociados como escravos. Não se sabe ao certo para onde foram levados, nem quanto tempo ficaram estabelecidos nesse local, só se sabe que essa ilha, desde o início da colonização da capitania do Rio de Janeiro, teve seu destino marcado como lugar de entreposto do comércio de escravos.

18. Mangaratiba da família “Correia de Sá”

Assim como Vitória de Sá, Salvador Correa de Sá, também se estabeleceu em terras mangaratibense. Segundo o historiador Vieira de Mello, o segundo governador da capitania do Rio de Janeiro construiu o “engenho de Itacuruçá” (localizado propriamente em Muriqui) por volta de 1597. Engenho esse, que foi narrado por Anthony Knivet, em suas aventuras e infortúnios nas “terras de ilha Grande”, (denominação comuna todas as terras continentais e ilhas de Mangaratiba e de Angra dos Reis no século XVI, XVII e XVIII).

Esse pirata, que viveu dez anos, como escravo da poderosa família Sá, em suas aventuras e infortúnios de entradas ao interior dos sertões para buscar índios, a mando de Martim de Sá (colonizador das terras mangaratibenses). Dizia que foi fácil chegar à Ilha Grande levando setenta índios escravos e trezentos arqueiros. Isso porque, nesse período histórico, todas as terras de Mangaratiba eram denominadas como terras de Ilha Grande.

Knivet prestou muitos serviços no engenho de seu senhor, cortando lenha para fornalhas, carregando açúcar nos barcos e pescando tubarões (cações) para iluminação. Suas aventuras quase terminaram na Ilha Sapeawera (Ilha de Itacuruçá) quando tentou alcançar o navio do capitão Hawkins para fugir de seu cativeiro.

19. Martim de Sá e a fundação de Mangaratiba

Em 1620, já estabelecido em território mangaratibense, Martim Correia de Sá, solicitou a doação de umas terras devolutas compreendidas entre a “Ponta da Mangaratiba” (atual ponta do Bispo) e o marco das terras dos jesuítas (no Itinguçu), em nome de seus filhos Salvador Correia de Sá e Benevides e Cecília Benevides e dos índios João Sinel e Diogo Martins para construir engenhos de açúcar e aposentar (situar) índios catequizados em aldeias para defesa da costa. Foi preciso fazer aldeamentos com índios de tribo inimiga dos tupinambás (os tupiniquins) para impedir que os remanescentes tamoios viessem atormentar os moradores de seu engenho e de suas fazendas.

O local exato do primeiro estabelecimento da aldeia tupiniquim, em solo mangaratibense, ainda é muito controverso. Monsenhor Pizarro cita que essa aldeia passou pela ilha de Marambaia, depois a praia de São Brás, na Ingaíba, antes de ser situada no centro de Mangaratiba. O certo é que esse aldeamento nunca esteve sob a tutela dos padres jesuítas, já que foi estabelecido por particular provisão de Martim Correia de Sá e administrado pelo próprio Martim e mais tarde, por seu filho Salvador Correia de Sá e Benevides.



Construção da capela de n. S. da Guia por Miguel Arturo

Entre os anos de 1628 a 1633, Martim de Sá, exercendo o cargo de governador da capitania do Rio de Janeiro, enviou muitos carregamentos de farinha e de ferramentas para Ilha de Marambaia, endereçada aos índios que “novamente” desceram de Patos junto com os padres da Companhia de Jesus. Esses índios sob a tutela dos padres jesuítas de Santa Cruz fundaram a Aldeia de São Francisco Xavier, primeiramente na ilha de Itacuruçá, mas tarde, fundaram Itaguaí.

20. Primeiros Escravos africanos nos engenho de Mangaratiba

Em 1652, Salvador Correia de Sá e Benevides trocou seu engenho de Itacuruçá por outro engenho em Irajá. Na escritura de troca dos engenhos, ficou registrado que esse grande engenho produzia açúcar e aguardente, movimentando mais de 70 escravos. Dentre os escravos arrolados como bens de raiz foram listados pedreiros, ferreiros, serralheiros e uma escrava Olavia “com sua fábrica”, seus bois e carros de seu uso e ferramentas para os negros. Essa escritura revela que, além do trabalho no campo, na moagem e fabricação do açúcar, esses escravos também desenvolviam trabalhos diversos com embarcações, carros de bois e edificações de casas.

21. Salvador Correia de Sá e Benevides e o comércio de escravos

No período em que Salvador Correia de Sá e Benevides governou o Rio de Janeiro, comerciantes luso-fluminenses, participavam ativamente do tráfico negreiro para a região platina, em busca das riquezas de Potosi. Benevides também administrava seu engenho de Itacuruçá, quando, em 1648, comandou, com ajuda dos índios da aldeia de Mangaratiba, a reconquista de Angola que se encontrava em poder dos holandeses, buscando garantir o triângulo comercial Rio de Janeiro – Luanda – Buenos Aires.

Sua ligação com a região platina era tão grande que em 1631, Salvador Correia de Sá e Benevides casou-se com a viúva, Dona Catarina Velasco, herdeira de grandes latifúndios propriedades na

região de Tucumã, província que abastecia as minas de prata de Potosi. Assim, esse senhor das terras mangaratibense passou a controlar atividades comerciais dos peruleiros (comerciantes do Peru), produtores de prata e o tráfico negreiro entre Angola e a região platina.

22. A vida na aldeia tupiniquim de Mangaratiba

A aldeia de Mangaratiba, desde o seu estabelecimento, sempre esteve ligada à família Sá. Essa ligação era muito forte, principalmente com o general Salvador Correa de Sá e Benevides, com quem, os índios afirmavam, terem participado dos descobrimentos da cidade de São Paulo e da restauração de Angola. Fato, que os mesmos utilizaram como argumento por terem recebido mais terras (para dentro do Saco) reservada na escritura de venda e troca do engenho de Itacuruçá, em 1652, entre esse general e Dom José Rendom de Quevedo.

Outra demonstração da forte ligação entre os aldeados e a família Sá, foi o fato terem avançado mais uma légua de terras das que já possuíam, ficando a aldeia, delimitada do rio do Saco até o rio “Sahy-mirim” (denominação que podemos entender como “rio pequeno do Sá”), onde começavam as terras do engenho de Salvador Correia de Sá e Benevides. Esse avanço não incomodou a família Sá, porque os índios de Mangaratiba prestavam serviços em suas fazendas.

O pequeno arraial tupiniquim formado por um conjunto de pequenas palhoças de pau a pique e sapé com uma pequena capela ao centro, até meado do século XVIII, seguia sua rotina normal, com aldeados sobrevivendo à base de pequenos roçados de mandioca, milho, feijão, e demais verduras e leguminosas, para consumo próprio. Também pescavam peixes e mariscos na rica baía e caçavam nas matas da região para se alimentarem, nada produzindo em suas terras para exportação, pois, a finalidade dos aldeamentos, nesse período histórico, era mais de proteção da terra do que de produção de riquezas.

Apesar de possuir uma capela no centro do arraial, os aldeados ficaram um bom tempo sem padres para administrar-lhes o alimento espiritual e material, ficando assim, agregados à capela curada de Itinga (em Itacuruçá), que existia sob a tutela dos padres jesuítas, onde faziam batizar seus filhos e receber os Sacramentos, desde 1688. Esse atendimento em Itacuruçá ocorreu até o ano de 1729, data em que a aldeia de Itinga foi transferida para Itaguaí.



Mangaratiba no meado do sec. XVIII por Heffner

23. Transformações na vida de Mangaratiba provocam uma revolta tupiniquim

A vida de Mangaratiba passou a sofrer fortes transformações em meado do século XVIII, devido à descoberta do ouro em Minas Gerais, ao comando político do marquês de Pombal, em Portugal, e ao governo do marquês de Lavradio no Rio de Janeiro. Medidas reformadoras e modernizadoras nesse período histórico, tais como: a expulsão dos jesuítas de todo o território brasileiro; a transferência da sede política do Vice-Reino para o Rio de Janeiro, em 1763; a abertura de estradas e caminhos para intensificar a circulação e o domínio territorial e político na colônia.

Outra grande medida desse período foi a elevação de diversos povoados à condição de freguesia. Assim, em 16 de janeiro de 1764, a capela de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba foi elevada à paróquia, como aconteceu às outras aldeias, por ordem régia de 1758, tendo como primeiro pároco o padre Francisco das Chagas Suzano, um dos herdeiros das terras do Sahy. Os aldeados agora estariam submetidos à jurisdição espiritual de “um cura”: padre que também exerceria a administração civil de seus fregueses.

Nesse período, as reformas pombalinas provocaram inúmeros conflitos em quase todo o território brasileiro e, em Mangaratiba não foi diferente. Uma dessas reformas conflituosas estava na nova legislação que incentivava a presença de não índios inseridos na aldeia. A posse das terras continuava com os aldeados. Porém alguns índios, estimulados por um ganho, as arrendavam para os novos moradores, ficando, assim, impossível conter o avanço dos brancos sobre esse território, o que provocou diversos tumultos dentro do arraial.

Outra reforma que provocou conflitos na aldeia foi o estabelecimento do Diretório dos índios. Foi exatamente depois dessa medida política, na segunda metade do século XVIII quando a aldeia passou a ser governada por um chefe indígena, denominado como capitão-mor que ocorreram os principais tumultos no arraial de Mangaratiba, envolvendo aldeados, foreiros, colonos vizinhos, o próprio capitão, padres e oficiais de vintena. Essa medida inaugurava a disputa pelo poder na localidade.

O mestiço Bernardo de Oliveira (mãe índia e pai português) foi o primeiro a ser nomeado pelo marquês de Lavradio, para capitanear os índios, com a patente de capitão-mor. Com a responsabilidade de manter a ordem e resolver questões locais de divergências. Para tal, tomou severas decisões, inclusive de castigar os aldeados quando havia faltas graves.

Em 1785, após a venda da Fazenda do Saco, para a família do mestiço Pedro Alexandre Galvão, ocorreu um conflito de terra que deu origem a dois longos processos (nº 3891 e 707) referentes à divisa das terras da aldeia para o lado do Saco de Mangaratiba. Esses processos duraram cerca de 30 anos e resultaram na vitória dos índios e num acervo documental precioso sobre a história de Mangaratiba.

24. Obra da igreja em meio aos conflitos na aldeia



Ampliação da igreja de Mangaratiba por Miguel Arturo

No final do século XVIII, na época da construção da igreja matriz de Mangaratiba, o capitão-mor resolveu obrigar os índios a trabalharem na obra. Ele fez uso constante de violência, praticando o castigo corporal, tanto em homens como em mulheres, impondo regras morais. Tudo isso com apoio do vigário (padre carmelita) da paróquia. Caso não obedecessem às ordens, este lhes aplicava severos castigos corporais.

Monsenhor Pizarro visitou Mangaratiba, no ano de 1794. Encontrando a igreja em obra, fez um relatório, enobrecendo o pároco por sua iniciativa e dedicação e teceu críticas aos aldeados, numa visão preconceituosa, apontando-os como preguiçosos e incapazes de contribuírem com a tesouraria da igreja.

25. A transferência dos índios de Itaguaí para Mangaratiba aumenta a tensão na aldeia

A trágica transferência dos índios da aldeia de São Francisco Xavier de Itaguaí para Mangaratiba, em 1786, criou péssimas expectativas em relação ao futuro da aldeia. Esses índios, que foram arrancados à força de suas casas e despejados na praia do Arraial de Nossa Senhora da Guia, ainda em estado de choque pela violência sofrida, alertavam aos mangaratibenses quanto aos riscos que eles corriam de também perderem suas terras com o aumento da presença dos brancos.

26. A Grande Freguesia de Mangaratiba provoca mais conflitos na aldeia

Após a inauguração da igreja matriz, em 1º de fevereiro de 1802, a paróquia da Aldeia de Nossa Senhora da Guia passou a administrar todas as terras compreendidas entre a ponta de Itacurubitiba e o rio Itinguçu, incluindo as ilhas de Itacuruçá, Jaguanum, Guaíba, Madeira e Marambaia, dando início ao processo que viria a determinar o fim do aldeamento tupiniquim.

A ampliação da freguesia fez aumentar os conflitos entre brancos e índios na aldeia e revelou a existência de um mercado local onde eram exercidas atividades rurais e portuárias. Tal fato marcava o aumento da presença de brancos na região, gerando conflitos relacionados à posse de terras e ao interesse dos novos moradores em desenvolver uma política urbanizadora no local.

27. Rebelião Tupiniquim em Mangaratiba

Com o aumento da presença de brancos na aldeia, o clima de tensão chegou ao auge. Um grupo de índios resolveu atacar o capitão-mor, indo armados à sua residência na localidade de Praia Mansa (atual Ibicuí) com a intenção de matá-lo. Os revoltosos, vendo os filhos da vítima defendendo o pai, recuaram. Mas, ao retornarem ao arraial, destruíram as casas construídas de pedra e cal.



Rebelião Tupiniquim em Mangaratiba por Miguel Arturo

Os revoltosos lutavam, também, pelo fim das tavernas (espécie de botecos onde se reuniam os bêbados e as prostitutas) e pela expulsão de todos os brancos que tentassem construir casas no arraial, acusando-os de "seduzir as moças donzelas" e de cometerem furtos. Também ameaçavam expulsar da região todo aquele oficial (representante da Câmara da vila de Angra dos Reis à qual a freguesia de Mangaratiba pertencia) que permitisse a construção de casas de brancos na localidade, com medo que tivessem o mesmo fim que a aldeia de Itaguaí. Esse fato culminou, em 30 de novembro de 1806, com um oficial tendo sua casa invadida por um aldeado que o atingiu com um machado.

Duas semanas após o acontecido, um grupo de dezenove moradores brancos da freguesia de Mangaratiba enviou um ofício ao vice-rei, denunciando um possível levante dos aldeados contra eles na aldeia e solicitava medidas de segurança, através de um ofício foi intitulado como: *"Representação dos moradores na aldêa de Mangaratiba em 13 de dezembro de 1806"*.

Pedro Alexandre Galvão e os demais índios redigiram também uma representação em que reclamavam dos procedimentos do capitão-mor José de Souza Vernek e de alguns habitantes da freguesia. O vigário Joaquim José da Silva Feijó deu um depoimento em defesa do capitão-mor, este se livrou das acusações. Mesmo assim, o vice-rei Conde dos Arcos resolveu tomar medidas rigorosas.

O Juiz da Comarca da Vila da Ilha Grande organizou um processo, ouvindo o vigário, o capitão-mor, os novos moradores e os índios. No final prevaleceu a palavra do vigário a favor do capitão-mor e a Justiça da comarca concedeu licença para a livre construção de casas de pedra e cal pelos novos moradores da freguesia.

Quando os índios ficaram sabendo da decisão do Juiz, aconteceu outra rebelião tupiniquim, com os aldeados atacando, em multidão, as casas dos novos moradores. O vigário e o capitão-mor corriam perigo, pois eram acusados pelos índios. O comandante da Vila da Ilha Grande enviou soldados da milícia para manter a ordem no povoado. Demitiu o capitão-mor e nomeou outro, mandando prender os líderes da revolta. Esses foram punidos com trabalho escravo na capital terminando assim, a rebelião. Daí em diante, a população nova foi ganhando terreno, construindo e se estabelecendo nos povoados da freguesia.

Processo de emancipação política de Mangaratiba

28. A economia na grande freguesia de Mangaratiba

Por todo território da antiga freguesia (do Itinguçu até Itacurubitiba), engenhos e engenhocas tocavam a economia de Mangaratiba a todo o vapor. Também se desenvolviam em várias fazendas e sítios da região, principalmente na Ingaíba, plantações de arroz, feijão, batatas, anil, fumo, criações de bois, porcos, galinhas. Algumas dessas produções eram negociadas nas grandes cidades com a atividade portuária dando seus primeiros passos no litoral mangaratibense, enquanto as terras da aldeia, no centro da freguesia, somente desenvolviam pequenas plantações e pesca para subsistência dos seus aldeados.

Por ordem de Marquês de Lavradio, foi construída a “Estrada da Corte”, um caminho de tropas que ligava o Rio de Janeiro à Vila de Angra dos Reis. Essa estrada cortava todo o litoral mangaratibense até a Ingaíba, onde saía do litoral por um estreito caminho entre serras, que seguia do Batatal até Angra dos Reis. Mais tarde, esse caminho ficou conhecido como “Estrada do Telégrafo”, devido às instalações de postes para funcionamento do telégrafo.

29. Mangaratiba dos engenhos

Somente o “Engenho de Itacuruçá” fez parte do chamado “Primeiro ciclo do açúcar da economia brasileira”, ocorrido entre os anos de 1534 a 1640. No segundo meado do século XVII, quando esse ciclo produtivo começou a entrar em decadência, logo após a expulsão dos holandeses do Brasil, Salvador Correia de Sá e Benevides trocou seu engenho e todas suas fazendas em Mangaratiba,

com o Engenho Fumaça de Irajá de propriedade de D. José Rendom. Essa troca ocorreu, precisamente, em 8 de junho de 1652.

Durante o século XVIII, o ouro substituiu o açúcar como principal produto brasileiro. Nesse período, que ficou denominado como “O século do ouro”, todas as atenções das autoridades governamentais da colônia estavam direcionadas a dar segurança e proteção à saída desse precioso metal e ao combate da pirataria que invadia todo o litoral da região. Os engenhos do Rio de Janeiro aumentaram a produção de aguardente que servia para estabelecer o comércio de escravos entre os portos de desembarques e a áreas mineradoras, absorvedoras de mão de obra escrava.

A aguardente se transformou num valioso produto que servia de base de troca com Sobas (chefes tribais africanos) para obtenção de escravos capturados nas lutas tribais na África e negociados com traficantes portugueses. Mangaratiba passou a fazer parte ativa desse processo. Grandes engenhos de açúcar e aguardentes foram estabelecidos em terras mangaratibenses, como da Marambaia, do Sahy, de Itacurubitiba, etc. Outros menores também movimentavam sua produção com poucos escravos em Jacareí, na Ingaíba, no Saco de Mangaratiba, na Ilha Guaíba e nas demais localidades.

Entre maiores produtores de açúcar e aguardentes, desse período podemos destacar:

- Antonio Alves de Oliveira, proprietário do engenho de Itacuruçá (que fora da família Correia de Sá, dos Rendons e dos Alarcões), recomeçou suas atividades em 1763. Em 1778, esse engenho, com sessenta escravos, apresentou uma produção anual de 35 caixas de açúcar e 20 pipas de aguardente.
- Dr. Manoel Antunes Susano proprietário da fazenda do Sahy e Engenho de João Gago. Em 1778, movimentando 40 escravos, esse engenho produziu 16 caixas de açúcar e 10 pipas de aguardentes. Já em seu inventário em 1783, foi registrado, somente nessa fazenda, 58 escravos. Esse engenho foi construído em terras denominadas como “terras de João Gago”, por isso, apesar de pertencer aos Susanos ficou conhecido como “Engenho de João Gago”.
- Dona Antonia Maria de Souza (viúva de Francisco José da Fonseca), com seus dois engenhos estabelecidos na ilha de Marambaia produzia anualmente 80 caixas de açúcar e 50 pipas de aguardente, movimentando mais de 200 escravos. Esse engenho se destacou como o maior produtor de toda região da Costa Verde.

Em sua obra *Direito e Terra*, a pesquisadora Carmem Margarida Alveal afirma que:

“A Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba, ainda pertencente ao distrito da vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, em fins do século XVIII, não era a região mais importante da Capitania do Rio de Janeiro do ponto de vista econômico. Contudo, os dados que serão apresentados mostram a sua importância

crescente na produção de aguardente, voltada tanto para o mercado interno, quanto para ser utilizado na troca por escravos africanos no mercado atlântico. Mangaratiba transformou-se em importante região econômica, sobretudo na produção de aguardente, no último quartel do século XVIII.”

Podemos afirmar, sem medo de errar, que, durante o século XVIII, Mangaratiba teve uma grande expressão regional na produção de açúcar e aguardente, assim como na movimentação do comércio negreiro. Vale ressaltar que, apesar de pertencerem à capitania do Rio de Janeiro, os produtores dessa freguesia, assim de toda a região de Angra dos Reis da vila de Ilha Grande e de Paraty, ainda pagavam dízimos de sua produção à capitania de São Vicente.

30. A economia “serra acima”

O desenvolvimento da região serrana de Mangaratiba está ligado à história de ocupação das terras da antiga cidade de São João Marcos que teve seu processo de povoamento por volta de 1730, originado pela necessidade de se abrir uma estrada ligando o Rio de Janeiro a São Paulo para evitar o risco do transporte do ouro pelo mar, de Paraty ao Rio de Janeiro, devido à presença de piratas. Esse caminho ficou denominado como “Caminho Novo” e, mais tarde, transformou-se na “Estrada Real de Santa Cruz”.

A Coroa Portuguesa incentivou a ocupação dessa região através de doação de sesmarias (léguas de terras), fazendo com que os colonos se embrenhassem pelas matas fechadas, construíssem suas fazendas e colaborassem na construção e segurança da estrada. Nessa leva de concessões de sesmarias, o piloto de cordas João Cardoso de Mendonça Lemos, muito conceituado por ter sido o primeiro piloto de cordas do senado do Rio de Janeiro, conseguiu a doação de sesmaria no alto da serra, na região denominada como Ribeirão das Lajes, e passou a morar no local. Seu prestígio era tanto que essa localidade ficou denominada como “Serra do Piloto”(atual distrito de São João Marcos).

No mesmo período, Antonio Mendes de Monteiro recebeu uma sesmaria também na região serrana. Sua presença marcou o lugar, denominando o rio que corre no Sahy como Monteiro e a serra dos Mendes. Monteiro construiu uma fazenda na serra do alto dessa localidade, em terras de Bonsucesso que logo passou às mãos de Manoel Antunes Susano. Outra parte de sua sesmaria passou para mãos de Lourenço Alves, antigo dono da Fazenda da Lapa. Porém a maior parte das terras de Mendes passou para família Rubião, na localidade que ficou denominada com o nome dessa família (Rubião).

Essas terras “serra acima”, estavam compreendidas no território da freguesia de São João Marcos até meado do século XIX. A fertilidade dessa região serrana começava a se revelar no final do século XVIII, com as produções de milho, cará, feijão e café, como também com a criação de suíno.

31. Café e escravos aceleram a economia de Mangaratiba

A chegada da Corte ao Rio de Janeiro, em 1808, despertou, por toda a Província, interesses dos colonos em desenvolver as localidades de seus estabelecimentos. Várias medidas foram tomadas por D. João VI, visando o desenvolvimento da nova sede do Império Português. Entre elas, podemos destacar a Abertura dos Portos às nações amigas, a criação da imprensa, a organização das forças armadas, criação da Biblioteca Nacional, etc.

Em Mangaratiba, colonos e negociantes (alguns foreiros das terras indígenas) formavam uma corrente de brancos indignados com o atraso da localidade, que culpavam os aldeados por não aproveitarem a terra que possuíam para desenvolver a freguesia. Entre esses fazendeiros, estava o padre Manuel Álvares Teixeira que produziu um documento descritivo das terras e das gentes de Mangaratiba (Tractado de 1810), sugerindo ao príncipe regente, medidas para o seu desenvolvimento. Segundo esse padre, o café começou a frutificar em Mangaratiba por volta do ano de 1780, e, em 1810, já era bem negociado nos portos do Rio de Janeiro, só perdendo em qualidade e valor para o café produzido em São João Marcos.

Nesse período também, um grande movimento de tropas carregadas de café descia a Serra do Piloto em direção aos portos mangaratibenses. Observa-se, no Livro da Aldeia de Mangaratiba, gastos com a melhoria dos caminhos da serra. Em 1813, utilizaram o dinheiro da conservatória dos Índios, em obra de melhoria do caminho de São João Marcos. E, em 1820, com a abertura de um caminho para o Pouso Triste.

32. Grandes fazendeiros cultivam a região sudoeste de Mangaratiba

Um registro importante desse período da economia da freguesia de Mangaratiba é o diário de João Emanuel Pohl, da “Viagem no Interior do Brasil”, empreendida entre os anos de 1817 a 1821. Esse documento revela a presença dos grandes fazendeiros de Jacareí, da Praia Alta, Praia Grande, da Figueira. Muitos desses fazendeiros administravam sua produção de açúcar e aguardente, conjugando com seus cafezais.

33. Mangaratiba passa fazer parte de Itaguaí

Devida à necessidade de se criar uma vila para fiscalizar o escoamento do café, em vista do desenvolvimento portuário de Mangaratiba e de Itaguaí, foi realizada uma consulta da mesa do desembargo do Paço sobre a escolha correta para estabelecer uma vila nessa região, tão necessária ao controle da riqueza oriunda do café e de outros produtos agrícolas. A decisão foi a favor de Itaguaí que conquistou sua emancipação política em 5 de julho de 1818, anexando em

sua jurisdição, a freguesia de Mangaratiba, que foi definitivamente, desanexada da Vila de Angra dos Reis da Ilha Grande, da qual fazia parte desde o início da colonização.

34. A Independência do Brasil e o Porto do Saco trazem novos ares a Mangaratiba

A Independência do Brasil, em Sete de Setembro de 1822, trouxe vida e calor a todo território brasileiro. Mangaratiba, apesar de ainda pequena, não podia ficar indiferente ao progresso. A localidade foi desenvolvendo o seu comércio a passos largos, alimentado pela exuberância do solo propício à agricultura e ao pequeno sistema portuário que se desenvolvia com o escoamento do café do médio-Paraíba, principalmente em São João Marcos. Outra atividade econômica que vinha proporcionando o enriquecimento de fazendeiros e negociantes de Mangaratiba era o intenso comércio de escravos que vinha se desenvolvendo na região.

35. O maior cafeicultor do país se estabelece na Praia do Saco



O grande personagem nesse cenário de produção e escoamento do café pelos portos mangaratibenses foi o comendador Joaquim José de Souza Breves, “O Rei do Café” e maior escravocrata do país. Esse grande produtor resolveu escoar toda sua produção por Mangaratiba. Para tal, estabeleceu um trapiche no antigo porto da cidade, localizado na “Rua do Trapiche”. Com o aumento de sua produtividade e de seus companheiros produtores da região de São João Marcos, Piraí, Resende e demais áreas produtoras de serra acima, Breves, resolveu construir outro porto na praia do Saco, na descida da Serra do Piloto.

O Parque das Ruínas do Saco é um registro documental de grande importância para compreender o período áureo da história de Mangaratiba. Suas ruínas guardam a memória do famoso entreposto comercial que funcionou por mais ou menos três décadas com muito esplendor com armazéns de café, trapiches, hotéis, lojas, agência de correio e até com um teatro onde João Caetano (um dos maiores artistas brasileiros da época) se apresentou. Todos esses estabelecimentos integravam o complexo do sistema portuário do Saco de Mangaratiba que, em meado do século

XIX, chegou a ser o principal porto do Brasil, devido ao escoamento da produção cafeeira de São João Marcos, Piraí, Resende e outras localidades da região do Médio-Paraíba.



Parque das Ruínas do Saco

36. Fortalezas para segurança dos portos e estradas

A Fortaleza do Pouso Triste

No trecho da estrada que ia de São João Marcos para a Corte, existia uma antiga estrada que descia a Serra do Piloto pela trilha “Rubião-Sahy”, passando pelo sítio do Pouso Triste. De acordo com Fausto de Souza, neste trecho da estrada, num despinhadeiro (morro alto) houve uma fortificação irregular, artilhada com duas peças, erguida em 1822 por José Custódio Henriques, às próprias expensas, mediante a mercê do posto de Alferes de Ordenanças. Essa posição defensiva perdeu a função estratégica com a posterior mudança da estrada.

A Fortaleza de Nossa Senhora da Guia

A antiga Fortaleza de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba era dividida em duas baterias: uma bateria de cinco e/ou seis peças (canhões) que ficava localizada no caminho da Ribeira, propriamente no “morro do Corte”, onde fica, atualmente, a “Toca da Garoupa”. Outra bateria com, apenas, duas peças, que ficava localizada no morro onde começava a antiga estrada de Mangaratiba que ia da toca da velha para Praia do Saco. Em caso de ataques piratas, essas duas baterias cruzavam fogo sobre o porto do Trapiche.

37. Em 1831, surge uma nova vila (Mangaratiba conquista sua emancipação política)

A localidade foi desenvolvendo a passos largos, alimentado pela exuberância do solo propício à agricultura e ao sistema portuário que se desenvolvia com o escoamento do café e com o comércio de escravos. Como todas as localidades em desenvolvimento, essa freguesia também aclamava por sua autonomia. O governo da Província tinha a necessidade de estabelecer um controle maior nessas áreas de produção e escoamento das riquezas nacionais.

Em 1831, o imperador abdicou do seu trono, deixando o Brasil sob o governo de um regime regencial que buscava, na medida do possível, descentralizar seu poder, distribuindo títulos de emancipação política, para melhor governar todas as regiões desse imenso território. Nesse mesmo ano, Mangaratiba, como diversas freguesias no Brasil, conseguiu conquistar a sua emancipação política em 11 de novembro.

Decreto de criação da vila de Mangaratiba

“A Regência, em Nome do Imperador o Senhor Dom Pedro Segundo, há por bem sancionar, e mandar que se execute, a seguinte Resolução da Assembléia Geral Legislativo.

Artigo Primeiro- Fica erigida em Vila a Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba, com a mesma denominação: Criando-se nela as Autoridades Judiciárias e Administrativas na conformidade das Leis.

Artigo Segundo – O Ministro do Império marcará os limites da Vila da maneira mais cômoda aos Povos...”

Palácio do Rio de Janeiro em onze de novembro de mil oitocentos e trinta e um

Estruturação da nova vila

Uma das primeiras medidas tomadas pelos moradores da nova vila foi de erguer um pelourinho na praça, em frente ao prédio onde estava estabelecida a Câmara municipal. Pelourinho é uma coluna de pedra e/ou madeira colocada num lugar público de uma cidade, ou vila, onde eram punidos e expostos os criminosos e escravos fugitivos. No momento da criação de uma vila, a lei determinava que se tomassem as seguintes providências: erguer o Pelourinho na praça principal da nova vila e convocar os cidadãos para elegerem os primeiros vereadores da Câmara Municipal.

38. Primeira Câmara de Mangaratiba



O palacete do barão do Sahy (Luiz Fernandes Monteiro) foi sede da Câmara Municipal de Mangaratiba durante os dez primeiros anos de emancipação política. Vale lembrar que, nesse período histórico, a Câmara era a instituição maior do município, pois ainda não existiam prefeituras. Significava que, além do Poder Legislativo, a Câmara possuía também a função administrativa, com o presidente da Casa exercendo a função que hoje é atribuída ao prefeito.

A primeira Câmara de Mangaratiba funcionou provisoriamente de 6 de abril a 7 dezembro de 1832, e foi composta pelo padre Antonio Correa de Carvalho - Presidente Luiz D'Avila Nobrega – Secretário padre José Manoel Affonso Nogueira, padre Manoel Álvares Teixeira, Antonio Gonçalves da Silva, José Ignácio Souto Bulhões e Luiz Fernandes Monteiro (barão do Sahy). Na primeira sessão do dia 5/5/1832, Luiz Fernandes Monteiro fez a proposta de ceder a sala de seu palacete gratuitamente para a Câmara caso fosse eleito para o primeiro mandato.

39. Primeiros trabalhos na Câmara Municipal de Mangaratiba

No salão principal desse palacete do barão do Sahy, foram discutidas as ações que construíram o município de Mangaratiba. Entre os primeiros trabalhos de organização municipal, podemos destacar: o projeto – Lei para construção da Estrada para São João Marcos, a organização da Guarda Nacional, o arruamento e alinhamento dos rios, o alinhamento da praia que ia para o Forte da Guia, o estabelecimento do ensino de primeiras letras e a organização dos limites e distritos do município.

40. Limites da nova vila

“Foram destacados seus limites: ao norte, começando na costa do mar, no Rio Tingussu, do marco de santa Cruz seguindo até o cume da serra a mesma divisória de Santa Cruz..., ao sul o Rio Jacarey que alguns denominam Garatucaia, e que deságua no mar ao sul, seguido até o cume da serra o rumo das terras dos herdeiros do falecido Lourenço Correia de Faria, desmembrando-se a Ilha Grande o terreno que existente entre o dito rio Jacarey e o Cutiata mirim: pela parte de terra firme, as vertentes da serra geral compreendidas entre os dois limites Norte Sul, acima notados. Deverão serincluídas todas as ilhas adjacentes começando ao sul de Jacarey e todas as que seguem inclusive a Marambaia, até a Ilha de Tacuruça...José Lino Coutinho, do Conselho do mesmo Imperador Ministro Secretário do Estado dos Negócios do Império, o tenha assim entendido, e para executar com os despachos necessários, Palácio do Rio de Janeiro, em vinte e seis de março de mil oitocentos e trinta e dois, undécimo da Independência do Império – Francisco de Lima e Silva – José da Costa Carvalho – João Bráulio Muniz e José Lino Coutinho.”

CASTRO Emil, Itinerário de Mangaratiba, 2011

41. Itacuruçá não quis ficar dentro dos limites de Mangaratiba

Assim que foi decretado os limites da nova vila, um grupo de moradores de Itacuruçá, liderados pelo padre José Joaquim da Silva Feijó, fizeram uma representação as autoridades da Província solicitando a anulação do decreto e a anexação da freguesia de Itacuruçá à vila de Itaguaí.

Entre os motivos que alegaram para fazer essa escolha estavam o assento de sua igreja (Santana) estava mais próxima de Itaguaí e com melhores condições de trânsito, podendo até transitar carros (de bois ou muares) e carruagens. Também alegavam que o caminho por mar para Itaguaí era menos tortuoso que para Mangaratiba. Acrescentavam ainda, que a nova vila havia recebido mais território desanexado da vila da Ilha Grande e que, sendo assim, os moradores de Itacuruçá poderiam escolher fazer parte do município que melhores comodidades lhes oferecessem.

A recém formada Câmara rebateu a representação dos moradores de Itacuruçá, afirmando ser uma injustiça tal pretensão, pois a maioria dos assinantes não eram moradores de Mangaratiba, mais sim de Itaguaí e que a questão estava na disputa territorial do Curato de Santana que tinha seu limite entre o Itinguçu e as terras de João Gago (no Sahy), disputando fiéis com a igreja Matriz, que, após receber mais terras, ficaram na mesma proporção. Também lembravam as autoridades que o Curato de Itacuruçá, sendo composto de uma pequena capela e de cinco ou seis casas que ainda estavam sendo edificadas, tinha a maior parte de seus moradores nas ilhas adjacentes e esses moradores vinham com frequência a Mangaratiba para vender seus peixes e fazer compras nas lojas de fazendas, nos armazéns de molhados e nas boticas.

As autoridades da Província negaram a representação de Itacuruçá.

42. Primeiro Projeto discutido na Câmara: Construção da Estrada Mangaratiba - São João Marcos

O primeiro projeto discutido na sessão da Câmara de vereadores em Mangaratiba recém-emancipada, ocorreu em 5 de maio de 1832 e foi o projeto de construção de uma estrada ligando Mangaratiba (área portuária) à vila de São João Marcos (área produtora do café). Alguns comerciantes de Mangaratiba emprestaram dinheiro para a construção da estrada por meio de subscrições. Joaquim José de Souza Breves assumiu o compromisso com a construção da estrada, arrematando a obra, em 22 de maio de 1833, e logo deu início à construção dessa estrada que hoje se denomina como “**Estrada do Atalho**”, devido ter sido abandonada imediatamente após a inauguração da “Estrada Imperial” em 1857, hoje, apenas serve de atalho para cortar caminho para a Serra do Piloto e de trilha para as saudáveis caminhadas do ecoturismo histórico de Mangaratiba.



Estrada do Atalho

43. Terminado o período provisório, uma nova Câmara se formava.

Ao terminar o período provisório, foi feita uma nova eleição em sete de dezembro de 1832, para formar a Câmara que governaria por quatro anos. Os eleitos foram: Antonio Gonçalves da Silva Neto, Domingos Joaquim D'Araújo Ozório, José Antonio da Silva Villela, Francisco José Magalhães, José Manoel Afonso Nogueira, Jacinto Pereira da Silva, Manoel Alves Teixeira. Como juízes de paz assumiram o quadro: Francisco Álvares Teixeira Rubião e Ignácio José de Moraes e como juiz de órfãos, tomou posse Francisco José Fructuoso.

Os novos vereadores deliberaram que a casa de Luiz Fernandes Monteiro (o barão do Sahy) era a mais adequada para funcionamento da Câmara. Como o barão não foi reeleito, os vereadores se comprometeram a pagar pelo aluguel do imóvel a quantia de quarenta réis anuais. Porém, o município recém-emancipado não obtinha condições financeiras para cumprir esse compromisso e ficaram devendo o pagamento durante 10 anos.

44. Câmara declara o fim do aldeamento e solicita uso das terras indígenas

As autoridades mangaratibenses faziam obras na nova vila, visando o seu desenvolvimento e “formoseamento” (embelezamento). Foram feitas obras de arruamento, de construção de praças, de nivelamento da orla marítima. Casas de palha e/ou casas em ruínas ficaram proibidas no centro da vila pelos riscos de incêndio que causavam, como também, pelos riscos de desmoronamento e por contribuir para o “desformoseamento” do local.

O município recém-emancipado não tinha condições financeiras para cumprir o compromisso com o aluguel do sobrado do barão e, então, em 1834, uma comissão solicita ao governo da Província o direito de tomar um terreno (o último na vila) de um indígena, para construir a Casa da Câmara e a cadeia.

Além de negar tal solicitação, as autoridades da Província exigiram informações sobre a aldeia. O juiz de órfãos de Mangaratiba respondeu ao presidente da Província, em 13 de janeiro de 1835, afirmando que a única aldeia existente em Mangaratiba se achava extinta, e os índios que restaram encontravam-se espalhados em diferentes pontos, fazendo parte da população geral. Respondeu também que, no local da antiga aldeia, foi estabelecida a nova vila toda arruada com mais ou menos cem casas, formando uma elegante perspectiva.

Ainda em meio às negociações para a Câmara se apropriar dos bens dos índios, Jacinto Álvares Teixeira (irmão do padre Manoel Álvares Teixeira) envia para a Província um memorial sobre a aldeia de Mangaratiba, reforçando as mudanças ocorridas com a urbanização como positivas, comparando-as, de forma muito preconceituosa, com a estrutura da antiga aldeia:

“muito poucos d’estes índios conservam terrenos dentro do recinto da Villa; supponho não excederem a seis ou oito; os outros todos venderam as posses e direito que tinham sobre elle; é verdade que a sociedade lucrou com esta transferência; pois se existissem em poder dos primeiros usufructuarios, estariam ainda hoje esses terrenos sendo receptáculo de immundicias, e ninhos de cobras; ou não passariam de pequenas palhotas, que hoje se vêem transformadas em prédios, alguns d’elles elegantes.”

Memória de Jacyntho Alves Teixeira – Revista Trimestral do IHGB, volume 17, pág. 418

Jacyntho ainda sugere que a Câmara administre o dinheiro da Conservatória dos índios:

“parece-me que se podia dar melhor applicação ao dinheiro proveniente dos arrendamentos das terras d’estes homens, imbecis e desleixados por natureza, e pouco amantes do trabalho, passando esses rendimentos para a Câmara municipal.”

Memória de Jacyntho Alves Teixeira – Revista Trimestral do IHGB, volume 17, pág. 418

45. Vila de Mangaratiba X Povoado do Saco (autoridades municipais X Breves)

Outra questão que casou muitos aborrecimentos às autoridades mangaratibenses, foi o andamento do primeiro projeto aprovado na Câmara (construção da Estrada ligando Mangaratiba-São João Marcos) que acabou criando uma rivalidade entre Vila de Mangaratiba X Povoado do Saco, isso porque, apesar de Breves ter assumido o compromisso de administrar a obra com verbas da Província e empréstimos dos comerciantes de Mangaratiba e de São João Marcos, só levou a estrada até o povoado do Saco (local de seus estabelecimentos).

O fato de não ter trazido a estrada até o centro de Mangaratiba causou muitos desafetos com as autoridades municipais que passaram a acusá-lo de provocar o isolamento da Vila, em prol de seus próprios interesses e passaram a referir-se ao povoado do Saco com desprezo.

No final do ano de 1836, quando os vereadores, ainda aborrecidos com Breves, pelo fato de não ter trazido a estrada até o centro da vila, resolveram cumprir com a determinação do art.58 da Lei de outubro de 1828, que dava autonomia de ação para a Câmara e da promulgação da Lei de 7 de novembro de 1831, relacionada à proibição do tráfico negreiro pela Inglaterra, apreendendo uma embarcação de Breves, com escravos africanos na Praia do Saco. Os escravos foram guardados na prisão do “Forte da Guia”. Porém, o juiz foi subornado, e todos foram levados dali. As autoridades da vila denunciaram o fato à Província.

“Em dez de janeiro próximo pretérito, foi apreendido pelo juiz de paz desse município o Patacho que se diz português, e que se denomina “União Feliz” por ter-se ligado desde 1835 no ilícito, imoral e desumano tráfico da escravatura, e que acabara de verificar um desembarque de africanos no lugar onde foram apreendidos e porque tivesse ingerência nessa embarcação, Joaquim José de Souza Breves, e conhecendo este não poder corromper o Juiz de Paz, então em exercício, partindo de raiva força assenhorear do mesmo Patacho e do vilameque por cautela estaria depositado no Forte da Guia,”

Atas da Câmara- Livro 5

Enfurecido pelas atitudes das autoridades da vila em atrapalhar seus negócios relacionados ao tráfico negreiro, Breves desceu a serra com um grupo armado, causando pânico aos moradores da vila. A Câmara escreveu à Província denunciando-o pelo atentado e solicitando maiores recursos em termo de artilharia, para proteção da localidade.

“Por espírito de rivalidade e mesmo por vingança Joaquim José de Souza Breves, Ilmo. Senhor, ameaça uma povoação inteira, espalhou horror entre os habitantes do município, e que mais é disso se vangloria, e impune e audaz passeia entre nós. O, Ilustríssimo homem que se abalçou a mandar vir de serra acima uma quantidade de gente armada para cometer um atentado de tal natureza, e a vista de um tal procedimento autorizado está para cometer quantos deverias conceber em sua escaldada imaginação...”

Deus Guarde V. Excelência, Paço da Câmara, 17 de abril de 1837”

Atas da Câmara, livro 5 , folhas 136 -7

Depois desse episódio, Breves passou, então a desembarcar seus carregamentos de escravos em outras praias do litoral, de onde eram conduzidos para o povoado do Saco, às escondidas, atravessando a serra de Mangaratiba pelo caminho que ficou conhecido como “Estrada do Conguinho”, denominação essa, que se deve à intensa movimentação de negros traficados que por ali eram levados para o dito povoado. Até hoje, o local foi mantido com esse nome. O ponto mais alto dessa mesma serra é a “Pedra do Quilombo” que, segundo a história oral, já foi lugar de esconderijos de escravos fugitivos.

Novamente a Câmara denuncia Breves:

“Foi em conseqüência desse escândalo e para o fim evitá-lo que a Câmara resolveu inutilizar inteiramente essa estrada tendo em vista tirar aos perversos traficantes uma vereda que só eles serviam para conduzirem a saída das praias para o Saco, empório de um tão infame comércio desses infelizes, que dali, são distribuídos em porções para diversos lugares de Serra acima, aonde jazem sacrificados a em perpétuos cativeiros que envergonha a nação brasileira, que de ser livre tanto blasona.”

Atas da Câmara - livro 5 - folhas 191 - 3

46. Dois comendadores se associam para traficar escravos

Em 1847, o comendador **Joaquim José de Souza Breves**, então comprou as ilhas de Marambaia, do Bernardo, do Papagaio e Saracura e se associou com outro grande comerciante de escravos, o comendador **Manoel Vieira de Aguiar**. Associação melhor não poderia lhe acontecer, pois Vieira, além de subdelegado de polícia era o grande fazendeiro, dono de todas as terras e das demais ilhas de Itacuruçá, sabia muito bem onde desembarcar escravos para fugir da fiscalização.

Na ilha de Marambaia Breves montou o seu “Quartel General do Tráfico Negroiro”. Nessa ilha ainda hoje, a Comunidade Quilombola, formada pelos descendentes dos escravos do Comendador, luta pela preservação de seus patrimônios histórico-culturais.



Bataque



Danças afro-brasileiras



na roda de jongo



na roda de capoeira



no samba de roda

A partir de 1850, o tráfico negroiro ficou totalmente proibido no Brasil. Mesmo nesse período, a dupla de comendadores Breves e Vieira tentaram burlar a lei e, mais uma vez foram denunciados (anonimamente) por moradores de Mangaratiba, em 1851 e 1854.

(Denúncia anônima apresentada ao Sr. Ministro da Justiça a data de 29 de Dezembro de 1851)

“Exmo. Sr. Para a Marambaia, reconhecidamente os encarregados do cruzeiro que não descuidem daquele porto, pois seu proprietário diz com a maior audácia, que há de dar desembarques a quantos barcos negreiros ali chegarem; que nada teme, porque tem dinheiro, força física para resistir ao governo, e além disso conta com a aquiescência de seus correligionários, o delegado de polícia, e administrador da mesa de Renda; assim como dispõe também da vontade do estúpido e energúmeno Manoel Vieira de Aguiar, o qual por milagre do especulador Francisco José Cardoso pode obter do Exmo. Sr. Faro a nomeação de subdelegado da malfadada freguesia de Itacurussá, a cujo distrito pertence a ilha de Marambaia, e como tal rachando 2.000\$000 por cada barco que nela desova.”

Pessoa, Thiago Campos, A INDISCRICÃO COMO OFÍCIO: O COMPLEXO CAFEEIRO REVISADO.

(Rio de Janeiro, C.1830-c.1888)

Os dois traficantes de escravos responderam processos por esses atos. Apesar de terem sido absolvidos, o comendador Manoel Vieira de Aguiar ficou afastado de suas funções administrativas em Mangaratiba até o ano de sua morte, em 1869. Vale ressaltar que o inventário do comendador Manoel Vieira de Aguiar foi contestado pela mesa de rendas por irregularidades nas avaliações. Entre as irregularidades que o conselheiro observou que existia uma discrepância entre o grande número de escravos e nenhuma produção de fazenda apresentada.

Caso tivesse investigado o passado de Manoel Vieira de Aguiar veria que, além de ser parceiro de Breves nos negócios ilegais de tráfico de escravos dentro da baía de Sepetiba, este personagem da história de Mangaratiba também se destacou, quando ainda trabalhava nos portos do Rio de Janeiro como um dos maiores agentes de escravos para o sul do Brasil. Seu enlace matrimonial com a viúva de José Antunes Susano resultou na herança da grande Fazenda de Itacuruçá, que ia do Itinguçu até a ponta do Athanásio.

47. Outros grandes fazendeiros de café e escravocratas de Mangaratiba

Entre os grandes fazendeiros e escravocratas de Mangaratiba do século XIX, podemos destacar:

- Luiz Fernandes Monteiro, o barão do Sahy, dono das fazendas de Batatal e Praia Grande (atual Club Med.), fez parte da primeira Câmara. Segundo o pesquisador Manoel Batista Prado Junior, esse barão foi o maior fazendeiro de Mangaratiba no primeiro meado do século XIX. Donos de grandes cafezais, bananais, laranjais. No ano de seu falecimento, em 1872, possuía 147 escravos trabalhando em suas fazendas.
- Capitão Rodrigo José de Araújo Azambuja (cunhado do barão do Sahy) era outro grande escravocrata, além de fazendeiro desenvolvia as funções administrativas em Mangaratiba ligadas à guarda nacional e ao poder judiciário.
- Joaquim João Pinheiro era outro grande fazendeiro de terras pertencentes ao distrito de Conceição de Jacareí que fazia parte da elite mangaratibense. Assim como o barão do Sahy, também foi membro da primeira Câmara de Mangaratiba e seu irmão Manoel João Pinheiro 2º juiz ordinário. Esses dois irmãos eram grandes fazendeiros e escravocratas na região;
- A família Correa Carvalho, proprietários de grandes fazendas na Ingaíba. O padre Antonio Correa de Carvalho foi citado pelo pesquisador Manoel Batista Prado Junior como um dos mais ricos fazendeiros de Mangaratiba. Não é de se admirar que tenha sido esse padre o primeiro presidente da Câmara. (exercendo o papel de primeiro prefeito de Mangaratiba);
- Domingo Osório, dono da fazenda Cruz das Almas, localizada à beira do caminho do Conguinho era outro grande fazendeiro e político de Mangaratiba;
- A família Rubião, foi dono das fazendas de Santa Bárbara e Bonsucesso no Sahy e dos Mendes (no atual Rubião). Tão marcante foi a presença dessa família em Mangaratiba, que o local de suas terras ficaram denominadas como “Rubião”;
- Jose Custódio, dono da Fazenda e engenho de Cachoeirinha (engenho de cachaça) na vargem do Saco;

- Antonio Pereira Passos (barão de Mangaratiba), pai do famoso prefeito do Rio de Janeiro Francisco Pereira Passos, que além de ser proprietário da Fazenda do Saco, era dono de terras em Jacareí e Itacuruçá;
- Gabriel Antonio Montebello se estabeleceu nas terras dos Susanos, na grande fazenda do Sahy e no “Engenho do Gago” (atual casarão da Reserva Sahy). Entre os anos de 1831 e 1868, esse fazendeiro e escravocrata ampliou muito suas propriedades, comprando todos os sítios e chácaras e fazendas da localidade, como também a Fazenda Muriqui. No antigo “Engenho do Gago”, deu continuidade à produção de cachaça.

Segundo a história oral, na praia do Sahy eram desembarcados e leiloados escravos vindos da Marambaia. Também dizem que as saídas para festas promovidas por Breves nessa ilha, eram feitas pelo cais dessa localidade.

48. Pedra do Banquete e/ou Pedra da Conquista

Tão marcante foi da história da escravidão no Sahy, que a maior lenda de Mangaratiba é a da sua famosa “Pedra do Banquete”. Reza a lenda que em cima dessa pedra os escravos fizeram um banquete com alimentos roubados do “Senhor”. Após o banquete, praticaram suicídio coletivo, conquistando assim a tão almejada liberdade.

49. A organização urbana e social da nova vila

Durante todo o século XIX, havia uma grande preocupação das autoridades municipais com o formoseamento da vila e com a conservação dos caminhos e estradas que ligavam o centro administrativo do município às localidades vizinhas. Assim a Câmara determinava a proibição de construção dos ranchos de tropas junto aos caminhos e estradas, estabelecendo que os mesmos devessem respeitar a distância de cinquenta palmos de espaço para sua construção.

Além da preocupação com o embelezamento da cidade e com as estradas que interligava as localidades de Mangaratiba, as autoridades também tomavam medidas rigorosas contra atitudes disciplinares. Entre essas medidas podemos destacar a proibição das folias de reis nas ruas da vila. Como também, sobre o artigo 6º do Código de Posturas de 1836, que estabelecia pagamento de multas de 20\$ (réis) e 30 dias de cadeia a todo fazendeiro, roceiro, ou qualquer outra pessoa residente neste município, que consentisse em sua casa, fazenda, ou roça, danças ou quaisquer outros divertimentos de escravos ao som de tambores.

50. A luta por um cemitério

No primeiro meado do século XIX, as dificuldades encontradas pelas autoridades da vila de Mangaratiba quanto à falta de cemitério, de prédio para cadeia, para funcionamento da Câmara e da Justiça, eram comuns nas diversas cidades que surgiam no Brasil. Todas passavam pelos mesmos problemas relacionados ao aspecto sanitário, como a falta de hospitais, de cemitérios, de prisões, etc. Por muito tempo era costume fazer os enterramentos dentro das igrejas. Para tal, existia uma tabela de preços de acordo com os locais escolhidos para o sepultamento.

Monsenhor Pizarro, em sua visita a Mangaratiba em 1799, deixou estipulado o valor dessa tabela de enterramentos. Os pagamentos das sepulturas variavam de valor, conforme a localização dentro do templo.

“Eram divididas em três grupos: do arco da capela mor até a porta travessa, as mais caras; da porta travessa até o banco tinham um custo intermediário; e aquelas até a porta principal formavam o que nós chamaríamos de classe econômica.”

O vigário de Mangaratiba lutou para que se deixasse de fazer enterros dentro do recinto da igreja, enviando ofícios internos à Câmara relatando os problemas provenientes desses sepultamentos. Como as autoridades não davam solução, em 1838, tomou a decisão de proibir o enterramento dentro da Matriz de Nossa Senhora da Guia, passando a usar o adro (as laterais) da igreja para essa função. Essa medida provocou um grande alvoroço na localidade. Devido ao mau cheiro que provocava e à suspeita de que o líquido miasmático, oriundo desses enterramentos, causava doenças, a Câmara mandava aterrar o adro (laterais) da igreja para impedir que as águas das chuvas fizessem exalações dos corpos ali enterrados.

A busca por um local adequado dentro da própria vila para construção do cemitério foi árdua e durou mais de uma década até ser solucionado. Enquanto isso, os sepultamentos continuavam sendo feitos ao redor ou em frente à matriz (no entorno do cruzeiro das almas). As reclamações continuavam, porque, além do mau cheiro, havia o inconveniente do solo ser arenoso e de remoção feita pelo vento e pelas marés altas, desenterrando os corpos que ficavam expostos à superfície. A população ficava assistindo ao lamentável cenário de cães e urubus devorando fragmentos humanos de seus familiares.

Mangaratiba, como toda a província, vinha sofrendo com surtos de doenças contagiosas que, sem nenhum conhecimento de suas causas e condições de tratamento, propagava-se rapidamente, causando muitas mortes e assustando a população. Entre as doenças contagiosas que mais apavoravam a população nesse período histórico estavam o *Chólera Morbus* (cólera) e a febre amarela.

Várias medidas foram usadas para conter as epidemias, tais como: colocar grades no açougue, aterrar o local de matança de gado; melhorar a limpeza na banca de peixes; passar cal na cadeia, quartel e casas de pobres. Proibiu-se que, porcos, cabritos e cães vagassem pelas ruas. Foi feita a desapropriação do matadouro que ficava no centro da Vila para evitar moléstias, transferindo-o para o Saco, e solicitaram um fiscal para examinar o gado antes do abate. Como medida drástica, a Câmara mandava trazer balas da Corte, para matar cães que estavam em abundância na vila.

Enquanto não se construía um bom cemitério, a Câmara solicitava ao vigário que, toda vez que fizesse enterramento, colocasse uma porção de cal e vinagre, não só para melhorar a consumação dos corpos, como também para evitar o desenvolvimento miasmático. Em 1851, foi finalmente nomeado um médico para tratar da febre amarela e as vacinas começaram a chegar a Mangaratiba, porém algumas famílias do município se posicionaram contra a vacinação, fazendo com que poucas pessoas fossem vacinadas.

Devido ao forte surto de cólera, ocorrido em 1867, o município recebeu ordens para construir cemitério fora do povoado. A ordem foi dada através de um ofício do Doutor Pedro Afonso Deniz, que atribuía o contágio da moléstia aos enterramentos no Adro da Igreja e propôs a construção do cemitério fora da vila, no lugar da Barra do Saco.

Depois de construído, o novo cemitério ainda causou polêmicas. O delegado de polícia reclamou da falta de ordem nos enterros no local, sugerindo que se fizesse uma rua no centro para enterrar de um lado os livres; e do outro, os cativos (os escravos).

Para chegar ao local do sepultamento, os cadáveres eram conduzidos por mar em botes ou canoas até dentro do cemitério, passando por umas valas extramuros que periodicamente deveriam ser limpas para melhorar o trânsito das canoas. Apesar de todo o zelo com o cemitério, novos surtos de doenças continuavam apavorando a vila. Em 1870, a Província proibiu enterros em cemitérios particulares.

51. A prisão do forte

Por muitos anos, as dependências da Fortaleza de Nossa Senhora da Guia foram utilizadas como presídio da vila, devido à falta de prédio para cadeia na localidade. Muitos escravos também foram presos nas dependências do Forte de Nossa Senhora da Guia. Em 1837, um ofício do subdelegado dessa vila comunicava que havia sido totalmente destruído o “pelourinho” colocado no caminho do Forte da Guia que servia para os escravos serem entregues à polícia por seus senhores e sofrerem as penas merecidas, rogava que a Câmara se dignasse a mandar situar outro que se prestasse a esse serviço. A Câmara ficou inteirada e deliberou que o procurador mandasse colocá-lo no mesmo lugar do antecedente e que fosse de boa madeira, a fim de evitarem-se continuados dispêndios.

O auge Econômico de Mangaratiba

52. O movimento portuário do café e o auge da vila

A situação econômica de Mangaratiba recém-emancipada, durante, mais ou menos os 10 anos primeiros de vida, ainda se estruturava com a vila, encontrando muitas dificuldades para construção dos prédios básicos para desenvolver a administração municipal, como a cadeia e a própria sede da Câmara, que, na época, seria a sede da prefeitura. A dificuldade era tanta que, durante 10 anos, usaram o salão principal do sobrado do Luiz Fernandez Monteiro (barão do Sahy) para sessões da Câmara sem pagar aluguel ao proprietário que, volta e meia, cobrava os vencimentos dela.

53. Enquanto isso, a localidade de Jacareí se desenvolvia lentamente



O lugarejo que deu início ao centro urbano do distrito de Conceição de Jacareí começou dentro das 100 braças de terras, na altura do marco da cruz de pedra a beira mar, pertencentes, na época, ao Manoel Correa de Faria. Esse importante personagem da história da localidade fundou a Santa Casa de Misericórdia de Angra dos Reis em 1836, para atender aos casos de tifo, impaludismo e febre amarela. Farias faleceu em 1838, deixando essas terras, em legado, para aquela casa de caridade. Essas terras foram compradas por Francisco José dos Santos Bastos.

A pequena localidade de Jacareí crescia muito lentamente. Em 1842, enquanto a vila de Mangaratiba possuía 16 casas de negócios, Jacareí possuía apenas uma única casa de negócio. Toda a vida financeira do lugar estava ligada às grandes fazendas de café.

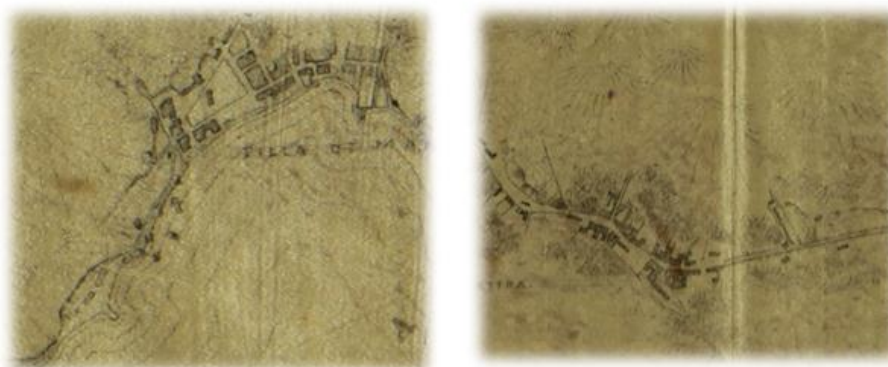
Em 1847, foi construída a capelinha que representa o maior marco histórico da localidade. Em 1856, foi criado o Curato Civil e Eclesiástico e, em 21 de janeiro de 1859, o Curato se transforma em freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Jacareí.

Em 1861, sua população solicitava, urgentemente, a construção de um cemitério. Porém, o processo de desapropriação de terreno da santa Casa de Misericórdia para edificar o cemitério caminhava lentamente.

Com o processo de decadência do município, o distrito de Jacareí se desfez temporariamente, em virtude do Decreto estadual nº 1, de oito de maio de 1892, a freguesia supracitada foi anexada ao município de Angra dos Reis e, logo depois, retornou para Mangaratiba por Lei estadual nº 36, de 17 de dezembro de 1892.

54. A vila disputava a movimentação portuária com o Porto do Saco

A partir de 1840, o Brasil assumiu a liderança mundial na produção e exportação do café e, Mangaratiba começou a se destacar como um dos principais portos do país, escoando mais de um terço de toda produção da cafeicultura brasileira. A partir dessa data, a situação econômica da vila começou a se estabilizar. Em 1842, finalmente a Câmara pôde começar a fazer o pagamento da casa onde realizava as sessões, de propriedade do Luiz Fernandez Monteiro (o barão do Sahy).



Vila de Mangaratiba e o Porto do Saco em 1857 (no auge do desenvolvimento)

Nesse período, o município se mantinha economicamente com base no movimento portuário do café e nas licenças para casas de negócios que, no centro da vila, somavam apenas 16 casas, enquanto que, no porto do Saco, somavam 26. O cais de embarque e desembarque de mercadorias da vila se localizava onde atualmente está estabelecido o “Estaleiro Sapeco”. Devido aos trapiches (armazéns de depósito e pesagem de mercadorias) ali localizados, essa rua ficou denominada, popularmente, como “Rua do Trapiche”.

Para melhor controlar esse movimento comercial portuário, os vereadores deliberaram que todos os mestres de embarcações que navegassem pelos portos do município fossem obrigados a entregar ao procurador da Câmara uma relação circunstanciada de gêneros sujeitos a impostos. O município também obtinha arrecadações nos impostos sobre aguardente e barra-fora, nas arrematações das aferições de pesos e medidas, nas arrematações do talho do gado, na

arrematação do dízimo da banca de peixe. Havia uma vigilância com os mascates que negociavam no Saco e na vila sem pagar licença.

55. Primeira Estrada de Rodagem do Brasil

No auge do desenvolvimento econômico do porto do Saco e de Mangaratiba, a Câmara conseguiu com a Província a liberação de verbas para melhoria (ampliação e calçamento) da antiga estrada que ligava Mangaratiba a São João Marcos. Nesse mesmo período, foi organizada uma empresa, custeada por verbas particulares e por subscrições provinciais, para construção de uma estrada privatizada, também ligando “Mangaratiba - São João Marcos”: RJ- 149. Essa estrada foi apontada por Afonso Taunay como a **Primeira Verdadeira Estrada de Rodagem do Brasil**, segundo conceito dos técnicos.

Para a construção dessa estrada, foi criada a Companhia Industrial da Estrada de Mangaratiba e contratado o engenheiro inglês que já estava trabalhando no Brasil, na construção das linhas férreas: Eduard Webb. Essa empresa comprou 101 escravos e contratou trabalhadores assalariados, incluindo dezenas de chineses. Assim que ficou pronta, foi estabelecida uma barreira para cobrança de pedágio pelo uso da estrada. A estrada completa deveria ir até Barra Mansa, mas a companhia faliu e esgotaram-se os recursos e a obra parou.

No início da construção parecia que tudo iria dar certo, já que por essa estrada eram escoados, anualmente por volta de 2 milhões de arrobas de café. Seu movimento diário era estimado em 70 caleças (espécie de carroças), além das inúmeras tropas que desciam a Serra do Piloto, vindas de São João Marcos, Rio Claro, Piraí etc. Por essa estrada passavam também, os escravos traficados por Breves, mesmo após a proibição do tráfico negreiro no Brasil e os bens de consumo de luxo (móveis, pianos, porcelanas, tecidos) que comprados no exterior, seguiam serra acima em direção às grandes fazendas de café da região.



A parte da estrada que ficou pronta cobria uma distância de 30 km com cobertura em pé de moleque toda macadamizada. Nela foram construídas obras de arte, tais como a da Ponte Bela, o

Mirante Imperial, a Cachoeira dos Escravos e o Bebedouro da Barreira (local da cobrança de pedágio para amortizar o custo de sua construção e conservação). O complexo arquitetônico que ainda restou dessa estrada encanta a todos que por ela transita, devido à grande tecnologia para época, as pontes em arcos de pedra de cantaria e os muros de arrimo com acabamentos de pedras bem trabalhadas.



Bebedouro da Barreira (local que fazia as cobranças pelo uso da estrada)

A decadência de Mangaratiba

56. A decadência de Mangaratiba começa com a inauguração da Estrada Imperial

A grande decadência teve seu início assim que a estrada de rodagem “Mangaratiba-São João Marcos” foi inaugurada em 1857, devido ao fato da Companhia Industrial da Estrada de Mangaratiba passar a cobrar preços abusivos nas taxas de uso da estrada para cobrir os enormes gastos com as obras de sua construção, como também com os desfalques nas contas da arrecadação da barreira.

A crise piorou ainda mais, tão logo foi inaugurada a Estação ferroviária de Barra de Pirai (em 1864), que desviou o escoamento do café para outra rota e também com o advento da Abolição da Escravidão, em 1888, que desorganizou todo o sistema da economia cafeeira fluminense, levando o município a perder temporariamente, em 1892, sua emancipação política.

Em 1867, a Câmara solicitava uma redução no quadro de funcionários, alegando que o município vinha passando por uma situação decadente em suas rendas e não tinha condição de pagar suas despesas nem de fazer nenhuma obra de melhorias relacionadas ao serviço público. Um ano depois, declarava ao Império a total falência de Mangaratiba, tomando algumas providências de redução de gastos.

57. A varíola chega à vila no período de decadência econômica: moradores abandonam a vila

Em 1873, o “*mal de bexiga*” (varíola) começava a manifestar-se dentro da vila, e a Câmara temendo que essa doença se estendesse a outros pontos do município, solicitava à Província a vinda de um cirurgião-vacinador para Mangaratiba. Em 1874, Luiz Eloy da Silva Passos, cirurgião-dentista, aprovado na Faculdade de Medicina do RJ, se apresentou à Câmara para trabalhar cuidando desses doentes. Foi estabelecido um Lazareto (uma enfermaria) na Ribeira para internar doentes de varíola. Foram criadas várias medidas para conter o surto dessa epidemia, assim como ficaram proibidos vagar pelas ruas: porcos, cabritos e cães.

O prédio em que foi estabelecido esse Lazareto não se tem notícia, somente foi registrado nas Atas da Câmara que era situado na antiga Rua do Aterrado, na Ribeira e que esse local atendia os indigentes atacados de “*mal de bexiga*”. Os doentes eram levados em canoas, e José Alves de Oliveira recebia o valor em jornais (em jornada de trabalho) para fazer o transporte dos transeuntes da vila à Ribeira.

Em 1874, o dono do boticário solicitava à Câmara o pagamento dos medicamentos gastos com doentes de varíola que estavam no pequeno Lazareto na Ribeira. Em 1891, o “Vapor Emiliana” (antigo vapor do tráfico negreiro de Breves) levava variolosos para o Lazareto da Ribeira. Também foi registrado que a Câmara fez distribuição de remédios para combater a epidemia de varíola.

A decadência do município fica bem perceptiva ao analisar a lista de cidadãos votantes de Mangaratiba de 1876. Os locais mais habitados na freguesia nesse ano foram: a vila com 73 votantes, o Patrimônio (interior da Ingaíba) com 63 votantes, Saco e Ingaíba com 49 votantes, Batatal (interior da Ingaíba) com 36 votantes, Ilha Guaíba com 30 votantes, Serra do Piloto com 28 votantes, Sahy com 19 votantes e Laranjeiras (atual Junqueira) com 15 votantes. Esse quadro demonstra o movimento de abandono do centro da vila para a zona rural do município. A população fugia das áreas urbanas com medo da doença. A vila ficou totalmente vazia.

Nesse mesmo ano, funcionavam na vila os seguintes tipos de negócios: padaria, botica (farmácia), alfaiate, sapateiro, botequim, charutaria (uma fábrica de charutos que funcionava em frente a Matriz), cigarraria, pombeiro (fábrica e venda de peixe seco), armazém, ferraria, mascateação (camelô ambulante), mascateação a bordo.

58. A crise econômica se agrava com a abolição da escravidão

Logo após a Abolição da Escravidão, dentro de um cenário de completa falência, a situação de penúria era tão grande que a Câmara voltou a ficar devendo o pagamento pelo aluguel da casa onde realizava as sessões. A baronesa cobrava, insistentemente, os aluguéis atrasados do período de 1883 a 1886 e anteriores. A Câmara, buscando uma solução para diminuir despesas nesse período decadente, solicitava a transferência para casa da escola masculina desativada.

Nesse período (de 1888 a 1889), o livro de orçamento da receita e despesa da Câmara registrou que a RECEITA do município era proveniente de alvarás de licença de casas de negócios, alvarás para mascates e pombeiros (vendedores de peixe seco), impostos de aferição de pesos e medidas, impostos do talho de gado; dízimo da banca de peixe, taxa de cemitérios, multas de transgressões ao código de posturas, imposto de chancelarias, foros de terras da marinha, imposto de indústria e produção; e as DESPESAS eram com os pagamentos de fiscais, de secretários, de porteiros, de aluguel da casa da Câmara, de carcereiro, de luz e água aos presos, de despesas judiciais, de papéis, penas, tintas, consertos gerais, etc.

59. A vila de Mangaratiba na virada do século



Visual de Mangaratiba antes da chegada do trem

O esvaziamento populacional do centro da vila de Mangaratiba em 1890 ficou também marcado no livro de registros dos eleitores do município. Nessa lista, entre 318 cidadãos qualificados, residiam 03 eleitores no Sítio Bom, 01 no Pinheiro, 44 na Ingaíba, 06 em São Brás, 08 no Patrimônio, 01 no Guity, 05 em Cuibá (Morro entre Praia do Saco e Ingaíba), 13 na Praia do Saco, 02 no Saco, 06 na Serra, 10 na Ribeira, 01 na Tapéra, 01 na Ponta do Bispo, 03 em Laranjeiras (atual Junqueira), 03 na Guaíba, na Praia Brava, 01 no Apará, 06 no Sahy, 68 em Itacuruçá (incluindo Muriqui), 81 eleitores Jacaré, e somente 54 na moravam dentro da vila.

60. Mangaratiba perde, temporariamente, a sua emancipação política

Em 1892, foi declarada a total falência do município, com Mangaratiba perdendo, temporariamente, sua emancipação política. O centro da vila, como toda a freguesia (do atual primeiro distrito), ficou anexado ao município de São João Marcos. Essa anexação durou um curto período de sete meses. Em dezembro de 1892, o município voltou a recuperar a emancipação política perdida.

61. Major Caetano luta para trazer o trem para Itacuruçá e pelo desenvolvimento da localidade

Em 08/02/1894, o vereador José Caetano de Oliveira, fazendeiro e grande empreendedor da região, solicita prolongamento do trem do Curato de Santa Cruz à Itacuruçá. Apesar de sua luta, esse benefício custou a chegar ao município que, na virada do século XIX para o século XX, encontrava-se mergulhado em uma grande crise financeira, como todos os demais municípios da região sul-fluminense.



Major Caetano de Oliveira

Major Caetano de Oliveira pode ser considerado como o principal fundador de Itacuruçá, pois apesar dessa localidade ter sido elevada a categoria de freguesia, desde 16 de outubro de 1856, foi somente em 1916, que a mesma começou a desenvolver seu processo de urbanização. Para tal, esse fazendeiro desmembrou 100 alqueires de sua fazenda.

62. Finalmente o trem chega a Mangaratiba

Finalmente, o trem chegou ao município de Mangaratiba movimentando a população local e toda a economia da região. Primeiramente, em Itacurucá (em 1911), e três anos mais tarde (em 1914), chega ao centro de Mangaratiba.

O trem movimenta a economia de Mangaratiba



Prédio da primeira estação de Mangaratiba em 1920

Nesse período, o mundo começava a viver o conflito da Primeira Guerra Mundial e o consumo de lenha aumentou, consideravelmente, já que a maior parte do carvão mineral consumido no Brasil vinha da Europa e durante a guerra foi totalmente cortada sua exportação. Rio de Janeiro e São Paulo, como maiores centros industriais do país, consumiam muita energia movida a lenha e carvão. A própria Central do Brasil era uma grande consumidora desses produtos para tocar a famosa “Maria fumaça” como também, comprava madeira para a produção de seus dormentes.

Com a chegada do trem, a economia do município voltou a crescer. Agora, baseada na produção de lenha, carvão e bananas. A Câmara enviou um ofício para a estrada de ferro solicitando que o despachante utilizasse guias de despachos para controlar saída de produtos. Havia também a preocupação com a cobrança por qualquer canoa que desembarcasse produtos em Mangaratiba.

63. Pelos trilhos do trem, a economia de Mangaratiba voltou a crescer com a produção de lenha, carvão e bananas.



Fotos do acervo do projeto “Muriqui conta sua História” e do acervo de “Paulo de Lara”

Os lavradores aproveitavam os espaços abertos com o corte de lenha e madeira para plantio da banana. Aos poucos, os bananais foram se espalhando pelas serras da região e ganhando destaque na economia de Mangaratiba. Grandes carregamentos desse produto chegavam às estações e paradas de trem levados por tropas de burros, carroças e barcas. Os trens que circulavam por essa região, apelidados por “Macaquinhos”, possuíam vagões só para o transporte de lenha, carvão e, principalmente, para a grande produção de banana.

64. Victor de Souza Breves entra no cenário político de Mangaratiba



No ano de 1919, estreava como vereador no cenário político local o personagem que marcou a maior presença como prefeito de Mangaratiba: Victor de Souza Breves (neto do comendador Breves). Além de ter sido o prefeito que mais tempo ficou no governo de Mangaratiba, Victor Breves também se destacou como grande empreendedor nesse município. Suas empresas de luz, água, esgoto e saneamento básico contribuíram com o desenvolvimento urbano da localidade.

65. O centro da vila de Mangaratiba e de Itacuruçá recebe água encanada e luz elétrica

A caixa de água da estação facilitou a distribuição de água para todas as casas da vila, assim como também aconteceu em Itacuruçá. Em Mangaratiba, logo foi feita a definição da área para fiscalização de código de serviço de caixa de água, como também surgiam os primeiros estudos para serviços de produção e distribuição de luz elétrica (produzida com gerador), em 11/09/1915, com a empresa de John Coufal White apresentando seu projeto de produção elétrica à Câmara Municipal. Porém, a inauguração do fornecimento de água e luz elétrica em Mangaratiba somente ocorreu em 1919. Em Itacuruçá, a luz elétrica chegou em 1925, graças ao empreendedorismo de Major Caetano de Oliveira que construiu em sua fazenda uma pequena usina.

O município se sustentava através de taxas e impostos da produção de lenha e de carvão, dos impostos prediais, comércio de Secos e Molhados, comércio de aguardente, mercados de peixe, imposto pela carroça, venda de leite e mercador ambulante. Também se arrecadavam com selos, alvarás, taxa de vigilância sanitária, indústria e profissão, rendas extraordinárias, registros e matrículas de veículos, taxas de cemitérios, o dízimo do peixe e registros de animais.

As despesas rolavam em torno do vencimento do pessoal da Câmara, das obras públicas, limpezas de ruas e de cemitérios, telegramas, correios, lavagens de barcas e lanchas, edifícios, socorros públicos, selos, limpeza pública e particular, instrução pública municipal, que, em 1924 contava com cinco escolas municipais e uma custeada pela colônia de pesca. Gastava também com asseio da Câmara, socorros públicos, expedientes de eleições e outros gastos eventuais. A economia em Mangaratiba ainda rastejava com a administração da prefeitura sem condições de custear bons equipamentos para uso público. O prédio utilizado para funcionamento da cadeia e do quartel estava em ruínas.

66. A vila Mangaratiba se transforma em cidade

Em 27 de dezembro de 1929, em plena crise mundial do capitalismo (“A Crise de 29”), a sede da vila de Mangaratiba foi elevada à categoria de CIDADE pela Lei Estadual nº 2.335. Essa novidade estimulou os moradores e autoridades a driblarem a crise, com sua receita baseada em impostos e taxas que insidiam em torno dos alvarás de casa de negócios, imposto de aguardentes e álcool, do talho de gado, impostos prediais, taxas de circulação de tropas, de criação de animais, de licenças para veículos, para uso de moinhos, impostos de terrenos baldios, de testadas (terras com frente para estradas), de empachamento (uso de vias públicas), de consumo de água, de ligação de água, taxa de expediente, taxa de sanitário comercial, de sanitário predial, de descarga, de mercado, de aferição de pesos e medidas, de consumo de luz e da renda de cemitérios e de eventuais.

67. Brasil sob um Golpe de Estado, Arthur Pires governa Mangaratiba

Em 1930, Getúlio Vargas, através de um “Golpe de Estado”, assume o governo do país. O Brasil inteiro passa a viver sob uma intervenção federal (Revolução de 30). Após um curtíssimo período de seis meses de governo de Gustavo Rocha, Arthur Angrense Pires vira prefeito de Mangaratiba, nomeado por intervenção federal em março de 1931. Portarias diversas vão chegar à prefeitura da cidade com nomeação e exoneração de funcionários, como também com determinação de liberação de verbas para obras públicas, para compras de materiais, etc.

68. Presidente Getúlio Vargas visita Mangaratiba

Em 27 de janeiro de 1931, a cidade de Mangaratiba teve a honra de receber o presidente Getúlio Vargas.



Presidente Getúlio Vargas e comitiva visitam Mangaratiba em 1931

69. Mangaratiba terra da banana (O auge da produção de bananas em Mangaratiba)

A banana vem marcando presença na cultura de Mangaratiba em toda sua história, pois, como o próprio nome já indica (mangará- ponta terminal da inflorescência da bananeira e “tiba – abundância) Mangaratiba é terra de muita banana. Tão forte é essa presença que a bananeira se destaca no brasão de armas municipal, simbolizando historicamente, a força dessa cultura como uma das principais bases econômicas desse município.

Não se sabe exatamente quando e qual foi a primeira bananeira plantada em Mangaratiba. O certo é que no final do século XVI, Antony Knivet ao desembarcar na região da Ilha Grande (região que englobava o território de Mangaratiba) narrou ter saciado a sua fome comendo banana que já se encontrava nesse local. Já no século XVII, a escritura de troca do grande engenho de Itacuruçá registrou os bananais de Salvador Correia de Sá e Benevides.

Outro registro importante sobre o plantio sistemático da banana na região é o “Tractado de 1810” do padre Manuel Álvares Teixeira que descreve a riqueza das terras desse município. Nesse documento, o padre deixa claro que essa cultura já se destacava Mangaratiba no final do século XVIII e início do século XIX:

“Igualmente se estende a fertilidade do terreno de Mangaratiba a várias frutas, entre estas devo primeiro tratar das bananas, que as produz muito boas, assim das chamadas da terra, como das de São Tomé isto em todo o sítio e lugar sem distinção desse ou daquele terreno”.

Tractado de 1810

Porém, a produção de bananas em grande escala ascendeu nas primeiras décadas do século XX, coincidindo com a decadência do café e com o evento do trem. Nesse período, ocorreu, em todo o município, uma grande derrubada de árvores para produção de lenha e carvão. O plantio de bananas foi substituindo as árvores derrubadas, se expandindo por todas as serras mangaratibenses.

Até o primeiro meado do século XX, as diversas localidades de Mangaratiba: Serra do Piloto, Várzea da Praia do saco, Rubião, Jacareí, Itacurubitiba, Ingaíba, Praia Grande, Muriqui e Itacuruçá, tropas carregadas de bananas em seus jacás e barcas lotadas de bananas seguiam em direção às estações e paradas de trens. A grande produção de banana, neste período, era destinada à Santa Cruz, cujos compradores já esperavam pelo produto na estação.

Já no segundo meado do século XX, quando foi inaugurada a Estrada de Rodagem, ligando o município do Rio de Janeiro à Mangaratiba (Rodovia RJ-14) a produção de banana alcançou seu apogeu (entre 1950 e 1970). Caminhões desciam a Serra do Piloto abarrotados de bananas. As propriedades, tanto do continente quanto das ilhas, enviavam, semanalmente, grandes

quantidades dessa fruta para ser embarcada nos vagões ou pela rodovia RJ-14, até a cidade do Rio de Janeiro.

70. As regiões isoladas e a produção de bananas

Infelizmente, tanto a linha férrea, como a Estrada de Rodagem, não chegou a região da Ingaíba, de Itacurubitiba e de Conceição de Jacareí, ficando os produtores e moradores dessa área isolados e desassistidos desses progressos por muitos anos. Mesmo com esses contratemplos, a fazenda que mais se destacou na produção de bananas em todo o município de Mangaratiba estava localizada na Ingaíba: “A Fazenda das Três Orelhas”.

Nesse período histórico, o porto de Mangaratiba inundava-se de pequenas e grandes embarcações carregadas de bananas, que eram trazidas dos bananais da região, em média 80 a 100 dúzias de cachos dessa fruta.



Fotos do acervo de Paulo de Lara

71. A presença da banana na memória poética de Mangaratiba

Mangaratiba

(Humberto Teixeira e Luiz Gonzaga)

*Ôi, lá vai o trem rodando estrada arriba
 Pronde é que ele vai?
 Mangaratiba! Mangaratiba! Mangaratiba!
 Adeus Pati, Araruama e Guaratiba
 Vou parar! bacanhema, vou até Mangaratiba!*

*Adeus Alegre, Paquetá, adeus Guaíba
 Meu fim de semana vai ser em Mangaratiba!
 Oh! Mangarati, Mangarati, Mangaratiba!
 Mangaratiba!
 Lá tem banana, tem palmito e tem caqui*

*E quando faz luar, tem violão e parati
O mar é belo, lembra o seio de Ceci*

*Arfando com ternura, junto à praia Guity
Oh!Mangarati, Mangarati, Mangaratiba
Mangaratiba!*

*Lá tem garotas tão bonitas quanto aqui:
Zazá, Carine, Ivete, Ana Maria e Leni
Amada vila junto ao mar Sepetiba
Recebe o meu abraço, sou teu fã Mangaratiba!
Mangaratiba! Mangaratiba!*

Bananada “Tita”: uma gastronomia histórica da Fazenda Santa Justina

Na Fazenda Santa Justina surgiu um dos maiores patrimônios histórico-culturais e gastronômicos de Mangaratiba que foi, sem dúvida, a famosa *Bananada Tita* que Victor de Souza Breves, seu produtor, batizou a iguaria com o nome de “Tita”, apelido carinhoso de sua esposa.



Tampa da caixa de madeira com o logo da *Bananada Tita*

O cenário econômico do Mangaratiba, nesse período, poderia ser representado por um quadro de devastação de suas serras e planícies e de plantação dos grandes bananais. Nas estações ferroviárias e paradas de trens, montanha de e sacas de carvão, de feixes de lenha e cachos de bananas aguardavam embarque nos vagões destinados a esses produtos. Todas as localidades do município se engajaram nesse processo produtivo.

Devido ao clima tropical e à grande umidade do solo de Mangaratiba, o cultivo e a colheita da banana sempre foi feita durante o ano todo, sem muito destaque para o verão como período de safra. A região produzia diversos tipos de bananas. Entre as principais espécies produzidas estão a banana prata, d’água, nanica, maçã, São Tomé, ouro, pacova, da terra, maranhão, etc.

72. A pesca em Mangaratiba



Pesca de cação em Itacuruçá

A pesca é, sem dúvida, a cultura mais antiga de Mangaratiba. Uma atividade que começou antes da colonização com os nativos, e que até hoje alimenta o corpo e a alma do povo mangaratibense. O dízimo (taxa) da banca de peixe sempre colaborou com muito peso para os cofres públicos do município.

73. Estruturas da pesca em Mangaratiba

A colônia de pesca de Mangaratiba, sediada em Itacuruçá desde 1926, destacou-se, por muitos anos, como uma das maiores produtoras de pescado do Rio de Janeiro. Já foram registrados nessa colônia quase 2.000 pescadores. Todos os anos com muito orgulho, essa colônia promove a festa de São Pedro (santo protetor dos pescadores). A pesca era tão abundante dentro da Baía de Sepetiba que o trem reservava o último vagão só para o transporte de peixes.

Devido a essa fartura de peixes foi criada, por Getúlio Vargas, na ilha de Marambaia, a saudosa Escola de Técnica de Pesca: Darcy Vargas, que além de ensinar todas as técnicas da pesca, também ensinavam os seus alunos a fazer rede, embarcações, guiar barcos, lanchas e veleiros, preparar salgas de peixes, fazer pão, industrializar sardinhas, tocar instrumentos etc.



74. O trem e o turismo para Mangaratiba



Sobre os trilhos do trem, também chegava à região o que seria hoje a principal base econômica deste município: o turismo. Todo o litoral passou a viver a efervescência do turismo praiano. Nos finais de semana e em períodos de férias e feriados, os trens chegavam do Rio de Janeiro abarrotados de turistas que desembarcavam nas estações à procura das belíssimas praias e ilhas da região.

75. Com o turismo cresce o desenvolvimento urbano

Logo após o final da Primeira Guerra Mundial, o fluxo de veranistas aumentou. Pequenos lugarejos foram se transformando em vilas balneárias de “veraneio zona sul”. Por todo o progresso e benefício que o trem trouxe à Mangaratiba, podemos considerar o ano de 1911 (ano da chegada do trem ao município) como um marco histórico do desenvolvimento de Mangaratiba.

O período histórico entre a Crise de 29 e a Segunda Guerra Mundial foi um pouco obscuro na vida de Mangaratiba. Grupos Integralistas marcaram forte presença na sociedade e na política municipal. A força desse grupo foi tão grande que o trem ficou por um período proibido de transitar por essa região.

Há quem diga que essa proibição deveu-se ao enorme surto de malária que infestou a região depois do alagamento das terras de São João Marcos para ampliar a represa de Ribeirão das Lajes. A preocupação com essa epidemia foi tão grande em Mangaratiba, que os proprietários da Fazenda Muriqui só puderam lotear e vender suas terras depois de retificar os rios e erradicar essa doença. Esse loteamento de Muriqui se deu em 1942, porém, somente depois do término da Segunda Guerra Mundial, em 1945 é que o *boom* das vendas ocorreu, não só nessa localidade, como também nas demais localidades por onde passava o trem.

76. Jacareí: 2º distrito de Mangaratiba com a denominação de Conceição de Jacareí

O distrito de Jacareí teve seu topônimo, modificado para Conceição de Jacareí pelo Decreto-Lei estadual nº1063, de 28 de janeiro de 1944. Essa mesma lei ordenou esse distrito como o 2º do município de Mangaratiba. A definição de seus limites continuou sendo a mesma definida para compor a antiga freguesia de Jacareí, criada em 1856. Ou seja, ao Norte, no rio denominado Praia Grande (atual Club. Mediterraneo), ao Sul, no rio que divide os municípios de Angra dos Reis e Mangaratiba.

77. Itacuruçá: 3º distrito de Mangaratiba

O mesmo Decreto-Lei estadual nº1063, de 28 de janeiro de 1944, que ordenou o distrito de Conceição de Jacareí como o 2º do município, ordenou também que Itacuruçá fosse o 3º distrito de Mangaratiba.

78. Muriqui: 4º distrito de Mangaratiba, em 1949

O empreendedorismo dos irmãos Bondins (João Bondim, Antonio Bondim e Silvio Bondim) foi tão grande, que em menos de oito anos de loteado, Muriqui (antiga fazenda da família Bondim) passou a categoria de 4º distrito de Mangaratiba, separando-se, administrativamente, de Itacuruçá em 1949.



Autoridades municipais e estaduais visitam Muriqui em 1948

79. A construção da estrada de rodagem RJ-14 valoriza as terras de Mangaratiba

Em meados do século, a inauguração da Estrada RJ-14 ampliou ainda mais o desenvolvimento urbano e turístico da região, valorizando ainda mais as terras dos pequenos balneários e sítios da zona rural.



Obra de construção da RJ-14

Clubes esportivos e recreativos foram se estabelecendo por todos os balneários. Pequenos bares, pensões, restaurantes e até cinema caracterizavam localidades mangaratibenses, que cresciam ao longo da via férrea e da Estrada de rodagem, como bucólicos lugares de lazer. Durante este período, o turismo passou a contribuir para a receita municipal, juntamente com a produção de bananas e com o pescado.

A viagem de trem pelo litoral de Mangaratiba encantava os turistas que por ali transitavam. Esses turistas não mediam esforços para comprar um terreno nesse paraíso e construir sua casinha de veraneio com quintais, jardins, muros baixos e uma boa rede na varanda. Nesse período, Ibicuí era denominada como “a Capri Brasileira”.



Ibicuí, na década de 50.

Itacuruçá manteve também, por muitos anos, a maior movimentação turística do município. O ano inteiro, um grande número de turista (brasileiros e estrangeiros) visitava as suas famosas ilhas tropicais. Os setores de empreendimento imobiliário e da construção civil, juntamente com os setores do turismo: hotéis, comércios praieiros, casas de veraneios, passeios de saveiros e da pesca turística artesanal etc., passaram a contribuir fortemente na economia local.



Saveiros aguardando os turistas na praia de Itacuruçá

80. Com a rodovia “Rio-Santos”, todas as regiões de Mangaratiba saíram do isolamento

Em 1974, com a da construção da Estrada Rio – Santos: BR-101, que ligou São Paulo e Rio de Janeiro pelo litoral, finalmente, o distrito de Conceição de Jacareí saiu do isolamento. O município de Mangaratiba, assim como toda Costa Verde, sentiu o *boom* da explosão demográfica, da descaracterização de suas vilas balneárias e do fim de seu turismo zona sul.

Essa estrada interligou todo o litoral mangaratibense (de Itacuruçá à Conceição de Jacareí) e impulsionou, ainda mais, o turismo na região. A partir desse evento, essa região passou a receber investimento de grandes empresas de condomínios, de grandes hotéis e resorts, assim como o “Club. Mediterranee”, “Hotel Portobello Resort”, “Condomínio Porto Real Resort” e outros mais.

81. O município recebe nova ordenação administrativa com a Lei Orgânica Municipal

As localidades da região cresceram tanto, que em 1990, a lei Orgânica Municipal fez uma nova ordenação administrativa, criando mais dois distritos em Mangaratiba, ficando dividida em seis distritos, a saber: 1º distrito: Mangaratiba- centro, 2º distrito: Conceição de Jacareí, 3º distrito: Itacuruçá, 4º distrito: Muriqui, 5º distrito: São João Marcos (Serra do Piloto), 6º distrito: Praia Grande (englobando as terras do Sahy).

82. Mangaratiba vira porto de escoamento de minério de ferro

Em 1975, foi inaugurado o terminal de escoamento do minério de ferro, na ilha Guaíba. A empresa MBR. (Minerações Brasileiras Reunidas) dava seus primeiros passos na vida social e econômica de Mangaratiba, atravessando o litoral, com seus enormes trens cargueiros.

83. Porto de Itaguaí e construção do “Arco Metropolitano” mudam a paisagem de Mangaratiba

Em 1982, foi inaugurado na região, um dos maiores e mais modernos portos da América Latina: o “Porto de Itaguaí”, com seus terminais de contêineres, de granéis sólidos, de minério, de carvão etc.

O município de Mangaratiba passou a sofrer um grande impacto causado pelo crescimento desse porto dentro da Baía de Sepetiba. A atividade pesqueira dentro dessa baía e do turismo pelas ilhas tropicais de Itacuruçá diminuiu aceleradamente.

A paisagem mangaratibense vem mudando por completo, com as encostas litorâneas e os lugarejos de campos verdejantes dando lugar às enormes áreas de condomínios e o cenário bucólico dos barquinhos de pesca e veleiros no mar vem se transformando em ancoradouros de enormes navios cargueiros à espera de uma vaga no porto de Itaguaí e\ou no porto da Guaíba; casas e edifícios históricos se transformam em blocos de “*kit nets*” para venda e\ou aluguel.



Para melhor acesso ao porto foi inaugurado em 2014, o “Arco Metropolitano” ligando Itaboraí a Itaguaí. Essa rodovia aumentou ainda mais a movimentação turística praiana de finais de semana por toda Costa Verde, por ter facilitado o acesso de moradores da Baixada Fluminense às praias dessa região. Tal fato vem exigindo a duplicação da Rodovia Rio-Santos no sentido de evitar os eventuais engarrafamentos na volta para casa, em feriados prolongados. Porém, uma vez que for ampliada essa via, maior será a frequência em nossas praias e maiores serão também, as dificuldades de estruturação de todos os municípios que recebem essa enorme população itinerante.

Fim

Bibliografia:

Arquivo Nacional: Fundo: INVENTÁRIOS (código 3J)

Falecido: José Antunes Susano. Ano 1831. Notação 356, caixa 3610.

Falecido: José Antunes Susano. Apelante: Manoel Fernandes Barata e outros. Ano 1833. Notação 30, caixa 3610.

Falecido: José Antunes Susano. Inventariante: Francisca Maria da Conceição. Notação 39, caixa 3610. s-d

Falecido: Manoel Antunes Susano. Ano 1783. Notação 2, caixa 3629.

Falecido: Manoel Vieira de Aguiar. Ano de 1870,

Processo 707 – Processo nº 707, caixa 1431, galeria A

Acervo da Fundação Mário Peixoto

Livros das Atas da Câmara de Mangaratiba de 1832 a 1931 -.

Livro da Aldeia de 1803 a 1845 - Acervo da Fundação Mário Peixoto.

Acervo da Biblioteca Nacional

Tractado, ou Ideia geral de todo o terreno da Freguesia de Mangaratiba e dos seus Indígenas e habitantes e como se podem fazer mais úteis a si mesmo e ao Estado. Mangaratiba, 1810, padre Manuel Alvares Teixeira, coadjutor da freguesia de Mangaratiba.

Em diversos departamentos e na Internet

Relatórios das Visitas Pastorais, feitas pelo Mons. Pizarro no ano de 1794.

(Freguesia de Angra dos Reis, de São João Marcos, de Itaguaí e de Mangaratiba).

ARRUTI, José Maurício (Coord.). *Relatório Técnico-Científico sobre a Comunidade Remanescente de Quilombo da Ilha de Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)*, Koinonia: Rio de Janeiro, 2003, (Projeto Egbé – Territórios Negros).

- O Globo, Jornal. Há 50 anos, coluna de 27 de janeiro de 1981.

- O irmão que era um verdadeiro pai (padre José de Anchieta).

apostoladosagradoorações.angelfire.com/irpai.html.

Registros Paroquiais de Terra (1854 – 1858).

Inventário de Joaquim de Souza Breves (1889).

Almanak Laemmert, anos de 1844 a 1889.

Processo de despesas feitas por Martim de Sá, no Rio de Janeiro – 1628 a 1633, Ministério da Educação, Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, volume LIX, 1937

Livros, monografias e tese de mestrados e doutorados:

ABREU, Maurício de Almeida, *Um quebra-cabeça (quase) resolvido: os engenhos da Capitania do Rio de Janeiro – séculos XVI e XVII*, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

AGOSTINI, Camila, (Org.), *OBJETOS DA ESCRAVIDÃO*, Rio de Janeiro, Ed. 7 letras, 2015.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Os índios aldeados no Rio de Janeiro colonial:novos súditos cristãos do Império Português*. Tese (Doutorado) – UNICAMP, Campinas,2001.

_____, Maria Regina Celestino de. *Metamorfoses Indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

- ALVEAL, Carmem Margarida Oliveira. *História e direito: sesmarias e conflitos de terras entre índios em freguesias extramuros do Rio de Janeiro (século XVIII)*. Dissertação (Mestrado) – UFRJ, Rio de Janeiro, 2002.
- ARAUJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948.
- BÁRBARA HELENA DE ARAUJO GUIMARÃES SANCHES in *Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba: conflitos de identidades em terras de índios*. Simpósio Nacional de História da ANPUH, São Paulo 2011.
- BEDÊ, Edgard. *A História Social dos Povos de Mangaratiba - Acervo Fundação Mário Peixoto*.
- BREVES, Armando de Moraes. *O reino da Marambaia*. Rio de Janeiro: Olímpica, 1966.
- BREVES, Padre Reynato. *A Saga dos Breves: sua família, genealogia, história e tradições*. Rio de Janeiro: Valença, (s.d).
- BONDIM, Mirian. *História do desenvolvimento do povoado do Saco de Mangaratiba*. Mangaratiba: Fundação Mário Peixoto, 2011.
- _____, HEFFNER, Luciano, SOUZA, Livia Campos de (org.) *A História da Estrada Imperial Mangaratiba-São João Marcos*, Fundação Mário Peixoto, Edições Galo Branco, Rio de Janeiro, 2011.
- _____, Mirian. *A História da Cidade de Mangaratiba: da aldeia ao cenário de Limite*, Mangaratiba, Fundação Mário Peixoto, Ed. Letra e Versos, Rio de Janeiro, 2014.
- CASTRO, Emil de Cadernos Históricos, Acervo da Fundação Mário Peixoto.
- CHATEAUBRIAND, Francisco de Assis, *Um viveiro morto de mão de obra negra para o cafezal*. Rio de Janeiro, 1937 (Biblioteca Municipal de Mangaratiba – fotocópia).
- DANTAS, Luiz Ascendino, subsídios para a história de São João Marcos, 1931.
- DORIA Pedro, 1565 - *ENQUANTO O BRASIL NASCIA: A AVENTURA DE PORTUGUESES, FRANCESES, ÍNDIOS E NEGROS NA FUNDAÇÃO DO PAÍS*, Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 2012.
- FRAGOSO, João, *A nobreza vive em bandos: economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVIII*. Revista Tempo. Niterói, 2003.
- GALDAMES, Francisco Javier Muller in “ENTRE A CRUZ E A ESPADA: A Trajetória de Monsenhor Pizarro (1753-1830)”, dissertação (Mestrado), Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2007.
- LAMEGO, Alberto. *O homem e o brejo*: IBGE, 1946.
- _____, Alberto. *O homem e a serra*: IBGE, 1946
- _____, Alberto. *O homem e a restinga*: IBGE, 1946
- HUE, Sheila, (Org.) *As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet*. Ed. Zahar, 2007.
- LEME, Luiz Gonzaga da Silva, *Genealogia Paulistana*, volume 9, 1905, São Paulo.
- MATTOS, Hebe. *Escravidão e cidadania no Brasil Monárquico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2000
- MELLO, Carl Egbert Hansen Vieira de. *O Rio de Janeiro no Brasil Quinhentista* – Giordano Editora, 1996.
- MENDES, Alípio, *Os Barões de Angra*, Rio de Janeiro, 1978.
- MORAES, Daniela Paiva Yabeta. *Joaquim José de Souza Breves: rei do café e barão de escravos. Política, escravidão e tráfico clandestino na Marambaia (1804 -1889)*. Monografia (bacharelado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.
- _____, Daniela Paiva Yabeta, *A capital marítima do comendador: a Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre liberdade dos africanos apreendidos na Marambaia (1851)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. 2009.
- PASCOAL, Ednéa do Marco, *Angra 500 anos de História*, Fundação Cultural, Angra dos Reis, 2011 .
- PEDROZA, Manoela da Silva, *Engenhocas da Moral: Uma leitura sobre a dinâmica agrária tradicional. (Freguesia de Campo Grande, Rio de Janeiro, século XIX)*, (Doutorado em Ciências Sociais) Universidade Estadual de Campinas, 2008.
- PESSOA, Thiago. *O império dos Souza Breves nos Oitocentos: política e escravidão nas trajetórias dos Comendadores José e Joaquim de Souza Breves*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Fluminense, Niterói, 2010.

- _____, Thiago Campos, *A INDISCRICÃO COMO OFÍCIO: O COMPLEXO CAFEIRO REVISADO (Rio de Janeiro, C.1830-c.1888)*. Dissertação (Doutorado em História) – Universidade Fluminense, Niterói, 2015.
- SILVA, Joaquim Norberto de Souza e. *Memória Histórica e documentada das aldeias de índios da província do Rio de Janeiro*. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, n. 14, 2º semestre, 1854. Rio de Janeiro, Volume 17.
- SOARES, Sebastião Ferreira. *Histórico da Companhia Industrial da Estrada de Mangaratiba e Análise Crítica e Econômica dos Negócios desta Companhia*. Tipografia Nacional, Rio de Janeiro 1860.
- PRADO JR., Manoel Batista do. *Entre senhores, escravos e homens livres pobres: família, liberdade e relações sociais no cotidiano da diferença (Mangaratiba, 1831 – 1888)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói 2011.
- SOUZA, Fábio William in “Fronteiras Póstumas: Morte e Distinções Sociais E o cemitério Santo Antonio de Campo Grande”.
- Rheingantz, Carlos Grandmasson. *Primeiras Famílias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira, 1965 (três volumes).
- TAUNAY, Afonso de. *A história do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939.

