



ORIGEM, FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO ARRAIAL DE NOSSA SENHORA IMACULADA CONCEIÇÃO DO PORTO DAS CAIXAS-RJ

Mirian Cristina Siqueira de Cristo¹

Resumo: O processo de ocupação e interiorização do recôncavo da Guanabara, onde está inserido o Porto das Caixas-RJ, data do primeiro século de colonização portuguesa no Brasil e teve como um dos principais propósitos consolidar o domínio português sobre a região guanabarina. Mem de Sá e os primeiros padres jesuítas chegaram a Baía de Guanabara com o objetivo de expulsar os franceses que haviam se estabelecido na região graças a alianças efetivadas com os índios tamoios, inimigos dos portugueses. A situação encontrada na Baía de Guanabara entre franceses e indígenas foi perfeita para os interesses religiosos da Companhia de Jesus, já que a ordem buscou em sua essência conter o avanço do protestantismo e cristianizar os povos pagãos.

Palavras-chaves: Porto das Caixas. Recôncavo da Guanabara. Interiorização. Ocupação. Jesuítas.

Ao andar pela precária estrada de paralelepípedos do 2^a Distrito de Porto das Caixas-Itaboraí, Rio de Janeiro, moradores e eventuais visitantes, em sua maioria, desconhecem a riqueza e complexidade histórica ali envolvidas, a começar pela idade da localidade, que existe há pelo menos 422 anos. Muito citada como o local em que “o Cristo crucificado sangrou” em 1968, ponto segundo os fiéis de inúmeros milagres, Porto das Caixas possuiu grande importância econômica, social e política durante o século XIX para a província do Rio de Janeiro e para o próprio Império. As casas simples da avenida Nossa Senhora da Conceição, o pouco comércio, a usina de álcool de mandioca abandonada e o riacho que corta o local não demonstram nem a sombra da opulência arquitetônica que outrora teve a região, que além de ter sido um dos primeiros locais a serem ocupados no processo de interiorização portuguesa após a expulsão dos franceses, foi no século XIX considerado o terceiro porto fluvial em importância comercial para a província do Rio de Janeiro (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 1857, p.69) pertencente ao recôncavo da Baía de Guanabara.

O processo de ocupação e interiorização do recôncavo da Guanabara, onde está inserido o Porto das Caixas, data do primeiro século de colonização portuguesa no Brasil

¹ Aluna do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu, curso de Mestrado em História da Universidade Salgado de Oliveira/Niterói, RJ. Orientadora: Dr.^a Marcia Amantino. E-mail: mirian.de.cristo.1978@gmail.com.

(GEIGER; SANTOS, 1954, p.2) e teve como um dos principais propósitos consolidar o domínio português sobre a região guanabarina. Mem de Sá e os primeiros padres jesuítas chegaram a Baía de Guanabara com o objetivo de expulsar os franceses que haviam se estabelecido na região graças a alianças efetivadas com os índios tamoios, inimigos dos portugueses. A situação encontrada na Baía de Guanabara entre franceses e indígenas foi perfeita para os interesses religiosos da Companhia de Jesus, já que a ordem buscou em sua essência conter o avanço do protestantismo e cristianizar os povos pagãos (AMANTINO, 2016, p.3).

A ação religiosa especialmente dos jesuítas, foi extremamente importante para auxiliar a penetração territorial, combinando interesses do governo e igreja (WEHLING; WEHLING, 1999, p.76-77). Ailton Fernandes da Rosa Junior (2014, p.33) afirmou que após a expulsão dos franceses, o processo de interiorização além de ter promovido a cristianização, também teve como finalidade favorecer a criação de centros produtores de alimentos que possibilitaram o abastecimento da recém-criada cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Esse processo de entrada através da Baía de Guanabara com o objetivo de criar novos centros produtores, só foi possível graças aos rios que ali desaguam, que formavam verdadeiras estradas naturais (LAMEGO, 1964, p.193), já que as regiões pantanosas e de brejos do recôncavo dificultavam a penetração por terra. Nesse contexto, pode-se citar o rio Macacu e seu afluente, o rio Aldeia, onde nasceu o povoado do Porto das Caixas, como uma das principais estradas de água facilitadoras da ocupação da região:

Formada por um ecossistema particular, no qual abundam rios, lagos e pântanos, as terras do Macacu deram ao colonizador tanto as vantagens do deslocamento rápido e seguro pelos inúmeros rios e canais que irrigam todo o território, como exigiu também constantes esforços de adaptação, principalmente em relação às constantes cheias e às áreas pantanosas. Nesse processo, a conquista dos rios e a apropriação de suas rotas constituíram um novo panorama da ocupação das terras (ROSA JUNIOR, 2014, p.35).

A ocupação e colonização começaram a ocorrer no local definitivamente a partir de 1567 com a doação da primeira grande sesmaria da região a Miguel de Moura, fidalgo português e escrivão da Fazenda Real (ROCHA; MAGALHÃES; GONÇALVES; REZNIK; FERNANDES, 2011, p.6), que recebeu terras com quatro léguas de comprimento por três de largura, com o rio Macacu correndo ao meio (PIZARRO E ARAUJO, 1820, p.184). A maneira encontrada para organizar a ocupação do território brasileiro foi a doação de terras e para isso utilizou-se a experiência histórica portuguesa, aplicando no Brasil o instituto jurídico das sesmarias (WEHLING; WEHLING, 1999, p.79). Moura não deu nenhum destino produtivo para suas terras e com receio de perdê-las, já que segundo as Ordenações Manuelinas quem não aproveitasse as terras em um período de três anos seriam privados das propriedades (AMANTINO; CARDOSO, 2013, p.56), fez doação de sua sesmaria para a Companhia de

Jesus em 18 de outubro de 1571 (PIZARRO E ARAUJO, 1820, p.184). Os jesuítas só tomaram posse em outubro de 1573 e a demarcação oficial prolongou-se até 1597.

Navegando pelo Macacu os jesuítas chegaram ao rio que deram o nome de “rio da Aldeia”, onde começaram os trabalhos de catequese e evangelização (EICHLER, 1978, p. 43) realizando seu objetivo inicial, construindo a primeira edificação da igreja de Nossa Senhora da Imaculada Conceição em 1595.² A região próxima ao Porto das Caixas possuiu vários aldeamentos, entre eles o aldeamento de São Barnabé, o segundo maior do Rio de Janeiro.³ Pierre Deffontaines em sua obra *Como se constituiu no Brasil a rede de cidades* mencionou que as reduções jesuíticas tiveram como meta assegurar a evangelização indígena, descrevendo como formavam-se basicamente os núcleos jesuíticos: diante da igreja, uma grande praça retangular, o largo da matriz e dos lados as casas dos índios, inclusive referindo-se aos que ocorreram em Itaboraí (DEFFONTAINES, 1944, p.142).

Do núcleo jesuítico semelhante com o descrito por Pierre Deffontaines teve início o Arraial⁴ do Porto das Caixas (ROSEDAHL, 1995, p.60), que pertencia a primeira vila do recôncavo da Guanabara: Vila Santo Antônio de Sá (CARDOSO, 2012, p. 83). Fidalgos portugueses se estabeleceram no povoado, onde cita-se Fernão Baldez, que juntamente com sua esposa Ana Dias trocaram com os jesuítas parte da sesmaria de Macacu, como pode-se ler a seguir da escritura de terra, datada de 01 de agosto de 1611:

Começando da boca do rio de Tambeí até o rio de Cacerebu e indo por ele arriba té chegar o rio de Iguá e pelo dito rio de Iguá arriba até chegar ao cabo das terras que os ditos padres têm daquela banda .. e daí por ela torna até chegar ao rio de Tambeí”, por chãos que pertenceram à antiga sesmaria de Aires Fernandes, que ficavam na "Várzea de Nossa Senhora do Ó desta cidade, os quais estão na Rua Direita que vai da Misericórdia ao longo da Praya pera a dita Senhora, que está na do canto a canto das casas de Gaspar Rangel, seu genro, e as casas dos ditos reverendos padres, tudo o que se achar, com o quintal que se achar para dentro..."(Escritura de trespasção de terras e chãos que fêz Fernão Baldes e sua mulher ao Collégio) (ESCRITURA DE TERRA, 1962, p.254-255).

As primeiras ocupações de terras da região, inclusive a de Fernão Baldez, foram destinadas a plantação de cana-de-açúcar e a produção de gêneros alimentícios de primeira necessidade. Pelas zonas de matas se estenderam engenhos, principalmente no recôncavo

² Conforme processo de tombamento do INEPAC E-18/001.047/99.

³ A Aldeia de São Barnabé foi criada para abrigar parentes e amigos dos índios da aldeia de São Lourenço, que teriam chegado de outras regiões próximas. Tendo em vista que as terras doadas pelos portugueses eram poucas, requereram terras da banda d'além do rio Macacú para constituir uma nova aldeia. Inicialmente foi instalada em terras do Colégio, em Cabuçu, mas foi transferida para a região do Macacu. As terras foram concedidas em 1578 por despacho de Salvador Correia de Sá. Em 1583, os próprios índios solicitaram a confirmação da sesmaria, que lhes foi concedida no mesmo ano em Lisboa. Foi administrada por jesuítas e reunia, além dos índios temiminós, os moromomins, goitacazes, entre outros. É provável que os índios tupiniquins e tupinambás também tenham vivido em São Barnabé, já que haviam se misturado com os temiminós nas aldeias no Espírito Santo. Em 1759, com as reformas pombalinas, São Barnabé tornou-se freguesia e em 1772 foi transformada em vila, tendo sido a única aldeia do Rio de Janeiro a obter esse estatuto. Para saber mais acesse: <<http://www.pensario.uff.br/node/241>>. Acesso em 21 de agosto de 2017.

⁴ Povoação de caráter temporário, geralmente formada em função de certas atividades extrativas, como a lavra de minérios ou metais raros, pesca; lugarejo provisório; aldeolas de pescadores. In *Memórias das Estatísticas Demográficas*. Disponível em <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/500anos/index.php?tip=defi>>. Acesso em 13 de julho de 2016.

da Guanabara (MATTOS, 1994, p.42). Para Valter Luiz Macedo (2008, p.120), o início da ocupação do território fluminense esteve relacionado com um processo maior de capital mercantil açucareiro, sendo dinamizado pelos engenhos e plantações instalados no interior da Baía de Guanabara. Macedo ainda afirmou que esses pequenos núcleos gerados a partir das plantações de cana-de-açúcar, estavam quase todos localizados principalmente próximos aos cursos de água e que a atuação dos religiosos em localidades mais distantes cumpriu o papel de levar a metrópole para o interior. Esse papel também foi dado aos proprietários particulares que, explorando rotas e instituindo povoações, estabeleceram as comunicações possíveis frente às condições do meio e a presença indígena. Concordando com Macedo, Tânia Amaro (2004, p.58) afirmou que a atividade açucareira contribuiu para o surgimento, em volta da Guanabara, de pequenos núcleos de povoamento que se comunicavam com o mar por numerosos rios que desaguavam na baía, fazendo crescer o número de habitantes e tornando a cidade do Rio de Janeiro e seu porto cada vez mais importantes. Para a região da urbe carioca, a Guanabara e seu recôncavo serviram de eixo e escoadouro, inaugurando a função do Rio de Janeiro como entreposto comercial e porto exportador para a metrópole.

Após a análise dessas afirmações pode-se observar como o Arraial do Porto das Caixas e seus primeiros habitantes encaixam-se nas descrições de Valter Luiz Macedo e de Tânia Amaro para o início do processo de colonização do espaço fluminense (MACEDO, 2008, p.120).

As áreas com núcleos populacionais no entorno da Baía de Guanabara mostradas no mapa acima e seus portos fluviais, foram essenciais para viabilizar o transporte da produção açucareira dos primeiros engenhos e o aproveitamento dos rios do recôncavo guanabarinense favoreceu o desenvolvimento econômico da região, por ser uma forma rápida e barata de transporte da produção em direção ao porto do Rio de Janeiro (GEIGER; SANTOS, 1954, p.4). Fernando Braudel (1996, p. 384) citou a importância dos portos fluviais, dos cursos e canais, descrevendo que por toda a parte se utilizava os cursos de água para a condução de mercadorias até as grandes cidades. Em concordância com Fernando Braudel, Ailton Fernandes da Rosa Júnior afirmou a relevância dos cursos de água para o deslocamento, não somente da produção dos engenhos, mas também dos alimentos essenciais para o abastecimento da crescente cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (em especial a farinha de mandioca, arroz e feijão) até as madeiras, fossem sob a forma de tábuas para a construção civil e naval, ou reduzidas à forma de lenha e carvão. Para Rosa Júnior, os rios da região do recôncavo da Baía de Guanabara tiveram a função estratégica, pois através de suas águas circularam não apenas os produtos essenciais à vida cidadina, mas também pessoas, hábitos, informações e tradições culturais (ROSA JUNIOR, 2014, p.33). A Baixada da Guanabara, localidade onde estava inserido o povoado do Porto das Caixas, constituiu-se rapidamente uma importante área agrícola que manteria o prestígio da cidade do Rio de Janeiro até a

segunda metade do século XVIII. Era estreita a dependência entre os engenhos da baixada e a cidade, graças às comunicações diretas através dos rios do recôncavo e da própria baía (AMARO, 2004, p.59).

O Arraial do Porto das Caixas foi beneficiado por esse comércio fluvial e continuou a crescer gradativamente durante o século XVII. Em meados desse século, o porto fluvial do arraial do Porto das Caixas já tinha 14 barcos para o transporte de mercadorias, embarcando quase todo o açúcar dos engenhos das regiões próximas (FORTE, 1937, p.3). Daí a mudança do nome da localidade: o açúcar que chegava nos lombos das mulas em bruacas⁵ de couro, ficava armazenado em caixas ao longo do *rio da Aldeia*, esperando o embarque nas faluas⁶... Porto das Caixas.

Portos fluviais semelhantes ao do Arraial do Porto das Caixas contribuíram para uma reorganização espacial do seu entorno, pois a vida e a dinâmica das povoações locais giravam em torno dessas estruturas comerciais. Além das igrejas, câmaras, delegacias, grandes fazendas, comércio, cemitérios se posicionaram ao redor dos portos que recebiam os produtos para o transporte até o Rio de Janeiro e através dessa estruturação nasciam as Vilas de Comércio. Segundo Rafael da Silva Oliveira, as chamadas Vilas de Comércio registraram um período de importante funcionalidade, sobretudo através da utilização de seus portos fluviais, atingindo status de cidade por conta do papel concentrador que exerciam (OLIVEIRA, 2015, p.139). Apesar de nunca ter alcançado o título de Vila ou Cidade, o Arraial do Porto das Caixas estruturou-se do mesmo *modus operandi*. Nota-se então que o Porto das Caixas assumiu dois papéis: o do povoado de comércio e do porto fluvial propriamente dito.

O porto fluvial do Arraial do Porto das Caixas desde o começo da ocupação do recôncavo da Baía de Guanabara teve a função de entreposto comercial, caminho de trocas de produtos e de passagem de tropas que carregavam o açúcar das fazendas e engenhos próximos (NOGUEIRA, 2009, p. 21). Apesar de tal afirmação, o comércio local não era feito somente com base na produção açucareira. Segundo Maria Yedda Leite Linhares, não se pode pensar na sociedade colonial sendo construída somente em torno de engenhos, dos portos para receber escravos e do açúcar, existia também um mercado interno, com produtores de alimentos livres e pobres, arrendatários de terras e comerciantes (LINHARES, 1995, p. 81-82). O vale do rio Macacu, onde o Porto das Caixas estava localizado, constituiu-se como lócus privilegiado desse mercado, com uma grande produção de gêneros alimentícios, em especial a farinha de mandioca, juntamente como arroz, milho, feijão, açúcar e aguardente, além da atividade extrativista de madeira para lenha e construção naval,

⁵ Bruacas eram confeccionadas com couro de boi amaciado na água, ajustadas e cozidas dentro de uma caixa rude com tampa, deixando-a secar. Tornavam-se duras e resistentes, sendo utilizadas para o transporte de diversos gêneros: Açúcar, milho, café, etc. In: SATHLER, Evandro Bastos. *Tropeiros e outros viajantes*. Niterói, Rio de Janeiro: PPGSD-UFF, p. 50, 2003.

⁶ Embarcação pequena que navega a remos ou a vela. In: PINTO, Luiz Maria da Silva. *Dicionário da Língua Brasileira*. Ouro Preto, Minas Gerais: Typographia de Sila, p. 504, 1832.

além de outros usos. Essa produção era destinada ao consumo local e para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, caracterizando a região como importante celeiro de cereais do Recôncavo (AMANTINO; CARDOSO, 2013, p.78).

Em seu relatório de 8 de outubro de 1778, o Marquês de Lavradio demonstrou bem a movimentação fluvial da localidade onde o Porto das Caixas estava inserido: ao longo do rio Macacu e seus afluentes existiam pelo menos 24 portos fluviais (*RELAÇÕES PARCIAES APRESENTADAS AO MARQUEZ DE LAVRADIO*, 1913), além do movimento contínuo de 35 barcos para o transporte de mantimentos e uma barca para a mesma finalidade. Para a condução da produção até esses portos, a região contava na época com 53 carros de transportar alimentos (AMANTINO; CARDOSO, 2013, p.55). Assim, os produtos alimentícios de consumo imediato produzidos nas lavouras da localidade iam diretamente para o mercado carioca (PIZARRO E ARAUJO, 1820, p.207). Após o século XVII e o favorecimento da produção de gêneros alimentícios e da cana-de-açúcar, a região na qual estava inserido o Arraial do Porto das Caixas e o seu porto fluvial favoreceu-se também do transporte da produção aurífera de Minas Gerais no século XVIII (ROSA JUNIOR, 2014, p.35). Segundo Antônio Carlos Jucá de Sampaio (2016), as profundas transformações que a economia fluminense passou, acabaram por refletir-se nas características do grupo mercantil já existente, sobretudo em sua elite. Para Sampaio, de fato, a passagem do século XVII para o XVIII viu essa elite mercantil constituir-se enquanto grupo social autônomo em face da elite agrária. Esse fato não significou a separação total entre as duas, mas sim a criação de uma esfera tipicamente mercantil de atuação, que não existiu no território fluminense no século XVI. Mais do que isso, essas transformações caracterizaram esse novo grupo como a elite colonial setecentista, responsável direta pela própria reprodução da sociedade fluminense por meio do controle dos mecanismos de crédito e da oferta de mão-de-obra escrava (SAMPAIO, 2014, p.22).

Ao falar em surgimento de uma elite mercantil é preciso deixar bem claro que não se está afirmando que o comércio tivesse uma importância secundária antes do setecentos, pois na verdade, a sociedade colonial nasceu fortemente vinculada à atividade mercantil, não só por conta da produção de artigos para exportação, como o açúcar, como também pelo seu próprio caráter escravista, a exigir constantes remessas de novos cativos da África para as plagas americanas. Além disso, a existência de um significativo mercado interno gerava igualmente importantes eixos mercantis, com agentes dedicados a eles de forma integral ou parcial. A importância da mercancia tornava praticamente inevitável a participação nela da própria elite senhorial (ROSA JUNIOR, 2014, p.65).

Milton Santos citou que essas redes comerciais formadas pela elite mercantil e agrária integraram e desintegraram, destruíram velhos recortes espaciais e criaram novos, sendo de caráter instável, móvel e inacabado, iluminando um aspecto importante na configuração das

redes territoriais (SANTOS, 2006, p.136) como aconteceu com o Arraial do Porto das Caixas. Rafael da Silva Oliveira (2015, p.132) também relatou as mudanças da organização espacial como fruto do acúmulo do trabalho humano estruturado através dos tempos, numa relação dialética onde o espaço, em sua totalidade, sofreu mutações, pois a sociedade, estimulada por questões de ordem capital, cultural e emocional se deslocou, transformou, construiu e recriou. Apesar disso, o domínio da elite mercantil sobre as principais rotas de comércio está longe de ser uma originalidade do Rio de Janeiro setecentista, ocorrendo em toda a América Portuguesa.

As mudanças de organização espacial através do comércio e do transporte de alimentos e do açúcar moldaram de forma específica a localidade do Arraial do Porto das Caixas, sua população e arquitetura, que foram totalmente voltadas para as relações comerciais que ali ocorreram e pelos novos caminhos que surgiram, transformando-se e se reconstruindo espacialmente:

Já a região de Porto das Caixas consolidava-se como importante entreposto comercial. Em seu porto eram desembarcados, em caixas, além do açúcar, a produção agrícola transportada pelos muares. Trapiches e armazéns começaram a ser erguidos para armazenar essa produção até o embarque para o porto e para a cidade do Rio de Janeiro (ROCHA; MAGALHÃES; GONÇALVES; REZNIK; FERNANDES, 2011, p.70).

Vale ressaltar a importância das tropas para a manutenção do mercado interno descrito. Para Pandiá Calógeras (1927, p.12) e Satie Mizubuti (2001, p.47) a figura do tropeiro além de ter tido um sentido social, pois foi um facilitador da aproximação entre o mundo rural e urbano, também adquiriu uma grande importância na formação de novos núcleos populacionais, já que com suas tropas de muares transportavam mercadorias a longas distâncias, semeando “embriões de cidades” à beira das estradas e nos locais de pouso.

Com a chegada da família real ao Brasil em 1808, essa movimentação de tropas comerciais com gêneros de primeiras necessidades, voltados para o consumo interno e que existia desde o início da colonização, consolidou-se e novas rotas surgiram para suprir o abastecimento de gêneros alimentícios para a recém-chegada população do Rio de Janeiro. Para Maria Odília Leite da Silva Dias (2005, p. 12-15), a chegada da família real ao Brasil já significou por si só uma ruptura política interna, com enormes mudanças econômicas e políticas, principalmente no mercado carioca, que evitava sobrecarregar a Corte que começava a criar raízes e contribuía para estreitar seus laços na região centro-sul brasileira. Essas mudanças que ocorreram no mercado carioca a partir da concretização e do monopólio comercial acabaram por definir o Rio de Janeiro como polo drenador de vários produtos (LENHARO, 1979, p.33), que chegavam ao porto principal através de inúmeros portos fluviais localizados ao entorno da baía de Guanabara, em especial no seu recôncavo, onde estava localizado o Porto das Caixas. Segundo Silva, foi a vinda da corte portuguesa para o Brasil e

a sua fixação no Rio de Janeiro que deu início ao processo de transformação da colônia em metrópole interiorizada, acentuando o predomínio da classe dos comerciantes (DIAS, 2005, p. 19-29).

Apesar da consolidação comercial alcançada após a chegada da família real no Brasil, o Arraial do Porto das Caixas, a partir de 1828, atravessou por sérios problemas epidêmicos. Conforme já visto, o arraial que pertencia a vila Santo Antônio de Sá, primeiro núcleo urbano com status estabelecido na capitania do Rio de Janeiro (CABRAL, 2007, p.136), era cortado pelo rio Aldeia, um dos afluentes do rio Macacu que juntos fazem parte da baixada da Guanabara. Essa baixada é uma planície extensa, espraiada em torno da Baía e drenada por pequenos rios que nela deságuam. Por ser uma planície, o declive é muito baixo e na época das chuvas, abundantes no clima tropical atlântico, o aumento de nível das águas fluviais faz com que a água acumulada se espalhe pela planície. Como o solo é constituído por uma mistura de argila e areia, nas áreas mais argilosas o solo retém a umidade, formando extensas áreas de brejo, ou seja, de terrenos baixos e alagadiços cobertos por vegetação rasteira (MACHADO, 2016). Toda essa disposição geográfica aliada ao desmatamento local devido a extração de madeira e ao abandono das plantações de cana-de-açúcar favoreceram o assoreamento dos rios e a estagnação das águas nos pântanos, criando as condições perfeitas para o desenvolvimento de uma série de surtos de epidemias de caráter tifoide e bilioso.

Esses surtos, que se iniciaram nos fins do ano de 1828, assolaram a região da Vila Santo Antônio de Sá, espalhando-se também para o resto da província (MARCÍLIO, 1993, p. 63). Conhecidas como “as febres do Macacu⁷” essas doenças invadiram os municípios vizinhos de Magé, Guapimirim, Porto Estrela, Pilar, Inhomirim, Iguazu e Irajá. Na cidade do Rio de Janeiro as febres foram particularmente mortíferas. Tal número elevado de mortes provocou grandes mudanças na política da saúde do Império, inclusive na região onde estava localizada o Arraial do Porto das Caixas. No ano de 1829 as febres do Macacu causaram na sede da Vila Santo Antônio de Sá e no do Porto das Caixas várias mortes, fazendo com que as famílias mais abastadas fugissem da localidade, estabelecendo residência na Freguesia de São João de Itaborahy (também pertencente a Santo Antônio de Sá), um local um pouco menos afetado pelas febres:

A Febre de Macacú, que a Comissão Medica para alli mandada pelo governo chamou de endemica, despovoou já essa miseravel Villa; e ora continua a fazer seus terríveis estragos no Porto das Caixas, Villa Nova, S. João de Itaborahy, &c.; e tal he a força com que acomette aos doentes, que (segundo diz huma carta que vi do Porto das Caixas) tem acontecido de estarem boas ao meio dia pessoas, que a noite já não existem. O único Cirurgião, que havia em Villa Nova, e Porto das Caixas acaba de ser também

⁷ Existem mais de uma centena de títulos antigos para designar um sistema de febres (febre perniciososa, febre biliosa, febre pútrida, febre exantemática, febre tifoide, febre amarela, febre intermitente, febre renitente, etc.).

atacado e se acha por consequencia impossibilitado de ministrar socorros aos inumeráveis doentes (*A Aurora Fluminense*, 1829, p.750).

Foi severa a situação da população local e pode-se observar essa afirmação através das correspondências de moradores ao periódico *A Aurora Fluminense* foram encontradas, ora informando os males causados pelas febres, ora pedindo providências ao governo para tal situação, como lê-se a seguir:

Eu só tive por fito nessa correspondência, lembrar ao ministro do império que as providencias por ele dadas não tinham sido suficientes; que as febres continuavão a fazer progressos aterradores em Macacú, por acúmulo de desgraça, houvesse então nesses lugares Cirurgiões, que aos doentes ministrassem os socorros indispensáveis [...] Mas em fim seja o que for; a minha correspondência de então teve (ao menos essa foi a minha intenção) o mesmo fim, que esta agora; isto he, chamar a atenção do ministro do império sobre os males, que continuão a sofrer os habitantes do Macacú, Villa Nova, Porto das Caixas & c (*A AURORA FLUMINENSE*, 1829, p.810).

Segundo Maria Luiza Marcílio (1993, p. 53) depois do ano de 1830 até os primeiros anos do século XX, o número de óbitos superou os de nascimento na província do Rio de Janeiro, motivado em grande parte pelas epidemias de febres, sendo a febre amarela responsável por mais de 4 mil mortes.

Além da alta morbidade causada por doenças, a província do Rio de Janeiro na mesma época passou por importantes mudanças administrativas. No ano de 1832 a província começou a ter sua configuração atual com a transferência do município de Campos dos Goytacazes do Espírito Santo para o Rio de Janeiro, surgindo assim um novo período de fragmentação administrativa. Face à promulgação, em 1832, do Código do Processo Criminal que recomendava em seu artigo 3º uma nova divisão dos termos e das comarcas das províncias (FRIDMAN, 2006, p. 18-19), em 1833 o governo regencial procedeu uma reestruturação judiciária, ampliando para seis o número de suas comarcas, sendo considerado um momento de rearranjo político territorial do império brasileiro:

Decreto de 15 de janeiro de 1833- Divide a Provincia do Rio de Janeiro em seis comarcas com os respectivos Juizes de direto:

Art.1º. Haverá na Provincia do Rio de Janeiro, seis comarcas, a saber: a de ilha Grande, a de Resende, a de Cantagallo, a de Campos, a de S. João de Itaborahy e a do Rio de Janeiro (*COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO NO BRASIL*, 1833, p.27).

Novas vilas foram criadas na província, sendo a maioria delas localizados no médio vale do Paraíba onde as plantações de café estavam instaladas (Cantagalo e Vassouras) ou nas rotas onde o café era escoado, no caso da elevação da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguazu em Vila de Iguazu (SIMÕES, 206, p.138) e da freguesia de São João de Itaborahy, que graças ao Arraial do Porto das Caixas, fazia parte da rota comercial do café.

Assim em 15 de janeiro de 1833, por meio de um decreto Imperial, a freguesia de São João de Itaborahy foi elevada à categoria de vila de São João de Itaborahy, passando a pertencer a mesma, o Arraial do Porto das Caixas (SANTOS, 1975, p.19):

Art.2º. A povoação de S. João de Itaborahy fica erecta em villa, comprehendendo no seu termo, além da freguezia do mesmo nome, da do Rio Bonito, e da Itamby, todo o mais território, que pertencia à Villa Nova de S. José de El-Rei, que fica extincta (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO NO BRASIL, 1833, p.28).

Para Gilciano Menezes Costa (2013, p. 59), a criação da Vila de São João de Itaborahy esteve muito mais ligada com mudanças econômicas e políticas provinciais do que com as consequências das febres do Macacu. Costa afirmou que a criação da nova Vila acompanhou as propostas de centralização ou da relativa distribuição de renda e poder entre as diferentes regiões da província, sendo também decorrência das disputas entre os agentes locais e regionais pelo domínio do território. A nova Vila de São João de Itaborahy surgiu como um importante centro econômico, agrícola e político da província, graças principalmente ao Porto das Caixas, que apesar dos constantes surtos de febres, continuava em expansão, tornando-se a localidade mais importante da nova Vila. Em 1834, o Arraial do Porto contava com mais de 100 casas (CORREIO OFFICIAL, 1834, p.1) e nos anos de 1836/1837 e segundo o relato do viajante Daniel Parish Kidder (2001, p.166), havia cerca de 500 habitantes, uma escola particular para ambos o sexo, um médico e um boticário.

A mudança de sede não prejudicou o Arraial do Porto das Caixas e pode-se dizer que apesar de toda produção agrícola da vila de São João de Itaborahy, era a povoação do Porto das Caixas que crescia consideravelmente, mesmo com o declínio da produção de cana-de-açúcar (SANTOS, 1975, p.20). Mas foi com a introdução da cultura de café na província do Rio de Janeiro que o crescimento econômico do arraial chegou em seu ápice. Segundo Celso Furtado (2005, p.86), apesar do café ser cultivado no Brasil desde o século XVIII, foi no século XIX que a cultura cafeeira assumiu uma enorme importância comercial, em fato pela alta de preços causada pela desorganização do grande produtor que era a colônia francesa do Haiti. Na primeira década da independência o café já contribuía com 18 por cento do valor das exportações do Brasil, colocando-se em terceiro lugar depois do açúcar e do algodão e nas duas décadas seguintes já passando para primeiro lugar, representando mais de 40 por cento do valor das exportações. A produção do café que se desenvolveu a princípio nas proximidades dos diversos portos da província e em caminhos já trilhados, favoreceu a revitalização de várias áreas do recôncavo da Guanabara que estavam passando pela já citada crise da produção canavieira (SANTOS, 1975, p.18), inclusive o Arraial do Porto das Caixas.

Uma das primeiras regiões a ser colonizada no Rio de Janeiro, a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas teve seu núcleo inicial formado pelos jesuítas e mais tarde, pelos produtores de cana-de-açúcar e seus engenhos, transformando-se em rota de transporte do açúcar produzido no recôncavo da Guanabara e de outros gêneros, abastecendo a recém-criada cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Já no século XVIII, foi favorecida pela descoberta de ouro na região das “Minas Gerais”, tornando-se uma das rotas de tropas que ligavam o Rio de Janeiro aos locais de produção aurífera. Mas foi no século XIX que ocorreu seu maior crescimento econômico, devido a chegada da família real ao Brasil e o surto cafeeiro do vale do Paraíba e Zona da Mata mineira.

Conclui-se que o surgimento do Arraial do Porto das Caixas só foi possível graças ao processo de interiorização e ocupação do Recôncavo da Guanabara e que a Companhia de Jesus foi responsável pela criação do núcleo populacional da região. O rio Aldeia, afluente do rio Macacu, foi um facilitador do transporte de pessoas e mercadorias, formando uma estrada d’água na localidade, de difícil acesso por terra devido aos mangues e pântanos. Através do rio Aldeia, o Arraial do Porto das Caixas assumiu a função de entreposto comercial dos produtos que chegavam dos sertões, encaminhando-os através de embarcações para os portos da Corte. Apesar da insalubridade local e das febres do Macacu que assolaram a região, o Arraial do Porto das Caixas atingiu uma grande importância comercial, principalmente após o surto cafeeiro do Vale do Paraíba, sendo considerado o terceiro porto fluvial em importância para a província do Rio de Janeiro.

Referências:

Fontes:

A Aurora Fluminense. Rio de Janeiro: Nº 181, 24 de abril de 1829, p. 750.

A Aurora Fluminense. Rio de Janeiro: Nº 194, 25 de maio de 1829, p. 810.

BRASIL. *Collecção das Leis do Império no Brasil*. Actos do Poder Executivo. Decreto de 15 de janeiro de 1833, p.27.

BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro*, na 2ª sessão da 12ª Legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva em 01 de agosto de 1857, p. 69.

Disponível em < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000072.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

Correio Official. Rio de Janeiro: Tomo III, nº 56, 5 de setembro de 1834, p. 1.

ESCRITURA DE TERRA. ABN, 82, p. 254-255, 1962.

PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Lingua Brasileira*. Ouro Preto, Minas Gerais: Typographia de Sila, 1832.

PIZARRO E ARAUJO, José de Sousa Azevedo. *Memorias historicas do Rio de Janeiro e das provincias annexas à jurisdicção do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo II. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1820.

Relações Parciaes Apresentadas ao Marquez de Lavradio. 8 de outubro de 1778. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB, Tomo 76, Parte I, 1913.

Bibliografia:

AMANTINO, Márcia. *As origens da terra jesuítica na Capitania do Rio de Janeiro e a implantação do Engenho Velho no século XVII*. Revista *América Latina em la Historia Económica*, v.23, nº3, 2016. Disponível em: <<http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/666/1224>>. Acesso em 07 de setembro de 2016.

_____. *A fazenda jesuítica da Papucaia, Rio de Janeiro, século XVIII*. Antiguos jesuitas en Iberoamérica. V. 1, nº 1, 2013. Disponível em: <<http://ciecs-conicet.gob.ar/revistas/index.php/ihs/article/view/15/14>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

_____. *Múltiplas Alternativas: diversidade econômica da Vila de Santo Antônio de Sá de Macacu - Século XVIII*. Revista de *História Econômica & Economia Regional Aplicada*, v. 3, nº5, p. 78, jul. -dez. 2008. Disponível em: <http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/artigo_4.pdf>. Acesso em 04 de fevereiro de 2016.

AMARO, Tânia. *Rio de Janeiro: Desenvolvimento e Retrocesso*. Revista *Pilares da História*, Ano III, nº 4, maio de 2004.

BRAUDEL, Fernando. *Civilização Material, Economia e Capitalismo- séculos XV-XVIII - O Tempo do Mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 3º volume, 1996.

CABRAL, Diogo de Carvalho. *Homens e árvores no ecúmeno colonial*. Uma história ambiental da indústria madeireira na bacia do Macacu, Rio de Janeiro, 1763-1825. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007.

CALÓGERAS, Pandiá. *Transportes arcaicos*. O jornal—Edição comemorativa do bicentenário do cafeeiro no Brasil. São Paulo: Palácio das Indústrias, v. 1, 1927.

CARDOSO, Vinícius Maia. *Fazenda do Colégio: família, fortuna e escravidão no Vale do Macacu-séculos XVIII e XIX*. Rio de Janeiro: Ed. Livre Expressão, 2012.

COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*. Dissertação(Mestrado)-Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, 2013.

DEFFONTAINES, Pierre. *Como se constituiu no Brasil a rede de cidades*. Boletim geográfico, v. 2, nº 14, 1944.

DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

EICHLER, Denise Aichiler. *A Imagem: Seu caminho providencial até o Porto das Caixas*. Anuário do Santuário do Jesus Crucificado, Porto das Caixas, Rio de Janeiro: Ano 10, 1978.

FORTE, José Matoso Maia. *Vilas Fluminenses Desaparecidas*. Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Tomo XLIV, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro: 1937.

FRIDMAN, Fania. *As cidades e o café*. Revista Rio de Janeiro, n. 18-19, 2006.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 32º edição, 2005.

GEIGER, Pedro Pinchas; SANTOS, Ruth Lyra. *Notas sobre a evolução da ocupação humana na baixada fluminense*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: Ano XVI, nº 3, 1954.

KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001. Disponível em < <http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1050/591395.pdf>>. Acesso em 11 de janeiro de 2016.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara*. Biblioteca Geográfica Brasileira. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro: Série A, publicação nº 5, 1964.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. Edições Símbolo, 1979.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *A Pesquisa Histórica no Rio de Janeiro. A História Agrária como Programa de trabalho 1977-1994. Um Balanço*. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, 1995. Disponível em <http://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=3786>. Acesso em 26 de agosto de 2016.

MACEDO, Valter Luiz. *Província fluminense: um território a serviço da nação*. Tese apresentada ao curso de doutorado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2008.

MACHADO, Lia Osório. *Gente do Caceribu, sua Geografia, sua história*. Trabalho de pesquisa realizado pela Prof.^a Dr.^a Lia Osorio Machado, da Universidade Federal do Rio de Janeiro que integrou a primeira fase do projeto "Gente do Caceribu". Disponível em:< <http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/1998-gente-do-Caceribu-LOM.pdf>>. Acesso em 10 de fevereiro de 2016.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *Mortalidade e Morbidade da Cidade do Rio de Janeiro Imperial*. *Revista de História, USP*, nº 127-128, 1993. Disponível em < http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:yl-U8QWcKXIJ:scholar.google.com/+as+febres+epid%C3%A4micas+rio+de+janeiro+s%C3%A9culo+XIX&hl=pt-BR&as_sdt=0,5>. Acesso em 09 de outubro de 2016.

MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Ed. HUCITEC, 1994.

MIZUBUTI, Satie. *Sobre a formação da mão-de-obra industrial no Brasil e a imigração estrangeira - 1890-1930*. *Revista Geographia*, v. 3, nº 5, 2001.

NOGUEIRA, Viviany Barreto. *A Peregrinação em Porto das Caixas*. O Espaço Sagrado modelando a dinâmica na Paisagem. Dissertação apresentada ao curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. *Os Eixos de Transporte e as Transformações na Organização Espacial do Recôncavo da Guanabara entre os Séculos XVIII e XIX: Os Exemplos de Iguaçu e Estrela*. *Revista do Mestrado de História*, v. 9, Ed. da USS, 2015. Disponível em < <http://editorauss.uss.br/index.php/RMH/article/download/713/642>>. Acesso em 23 de agosto de 2016.

ROCHA, Helenice Aparecida Bastos; MAGALHÃES, Marcelo de Sousa; GONÇALVES, Marcia de Almeida; REZNIK, Luís; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Caixa da história: Itaboraí*. São Gonçalo, Rio de Janeiro: UERJ/FFP, 2011.

ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas: homens livres pobres no Vale do Macacu oitocentista*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Rio de Janeiro: UFRJ, 2014.

ROSEDAHL, Zeny. *Espaço Sagrado: O exemplo de Porto das Caixas, Baixada Fluminense*. Revista Brasileira de Geografia. Instituto Brasileiro de Geografia e estatística, Rio de Janeiro: V. 57, janeiro/março 1995.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII*. O Brasil Colonial, v. 3, 2014.

_____. *Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico*. Disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/antonio_juca_sampaio.pdf>. Acesso em 05 de dezembro de 2016.

SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro: UFF, 1975.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 4ª edição, 2006.

SATHLER, Evandro Bastos. *Tropeiros e outros viajantes*. Niterói, Rio de Janeiro: PPGSD-UFF, 2003

SIMÕES, Manoel Ricardo. *A cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense*. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense, 2006.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. de M. *Formação do Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.