

## DE POVOADO A MUNICÍPIO: UMA BREVE HISTÓRIA SOBRE ITABORAÍ.

Professor Carlos Henrique Machado Rodrigues

Caro aluno, até aqui temos percorrido um caminho de conhecimento sobre as origens do município de Itaboraí. Tal atitude se faz necessária a fim de que possamos conhecer a riqueza de um território que foi palco de disputas e conquistas, de vitórias e derrotas, de exploração e formação cultural.

O município foi, e ainda é moldado na multiplicidade de sua economia, na desigualdade social, assim como na diversamente rica produção cultural. Produção essa fincada nas tradições, nos costumes, entre outros, das casas de farinha, dos amoldamentos requintados da arte oleira, dos relevantes destinos da área ceramista - intimamente ligada ao desenvolvimento, como também de suas históricas tradições nos palcos político e literário<sup>1</sup>.

Como vimos, Itaboraí teve seu desenvolvimento ligado à trajetória da antiga e extinta Vila de Santo Antônio de Sá. O crescimento desta esteve inserido nos planos de fixação e de exploração portuguesa na Província do Rio de Janeiro e, no nosso caso, mais especificamente, do chamado Vale do Macacu.



Igreja Matriz de São João Batista. Fonte: Casa de Cultura Heloísa Alberto Torres

Em 1622, foi erguida uma capela, na antiga fazenda do Iguá, região onde hoje é o bairro de Venda das Pedras, pelo proprietário de terras João Vaz Pereira. Em 1672, cinquenta anos depois, por estar a antiga capela em condições precárias, foi erguida uma outra, por iniciativa de tropeiros, no alto da colina onde hoje é o centro histórico e administrativo de Itaboraí, esta dedicada à São João Batista. Em 1742, a mencionada capela foi

substituída pela edificação, no mesmo local, da Igreja Matriz de São João Batista (padroeiro do Município) - ainda hoje um dos símbolos históricos mais importantes de Itaboraí.

---

<sup>1</sup> A título de descrição: "No segundo reinado, Itaboraí se tornou uma das mais desenvolvidas regiões fluminenses com a presença de personalidades ilustres na vida política, como: Paulino José Soares (o pai e o filho), sendo o pai, 1º Visconde de Uruguai e o filho, 2º Visconde de Uruguai; José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraí, e Salvador de Mendonça, diplomata. Na vida cultural do Brasil Império, destacam-se: João Caetano, Alberto Torres e Joaquim Manuel de Macedo. São desta época a construção de grandes marcos da cidade, como a Casa de Cultura, a Câmara Municipal e o Teatro João Caetano." In: Agenda 21 de Itaboraí. Rio de Janeiro, 2011, p.26.



Parada de Tropeiros em Venda das Pedras. Fonte: GILCIANO (2013, p. 101).

O antigo povoado de São João de Itaboraí ou Tapacorá, como também era conhecido, cresceu no século XVII, inicialmente por se configurar como um local de repouso de tropeiros, quando os mesmos vinham de Campos dos Goytacazes para Niterói, passando também por Vila Nova (atual Itambi) e São Gonçalo. Foi nessa

parada de comércio itinerante que emergiram as primeiras habitações, à época chamadas de ranchos.



Fonte da Carioca.

Fonte: <<http://www.visiteitaborai.com.br/monumentos/1196>>

O escritor e diplomata itaboraiense Salvador de Mendonça relatou detalhes sobre os primórdios de Itaboraí, através de crônicas de memórias sobre o município, publicadas em 1907, no jornal *O Brasil*. Relata o autor que, no século XVII, o governador da província do Rio de Janeiro, Salvador Corrêa de Sá, mandou construir uma estrada de Campos a Niterói que passava na mencionada colina (Itaboraí). Mesmo

o nome Itaboraí - *Pedra Bonita Escondida na Água* - adveio de uma fonte ali situada, em um bosque. Havia no fundo da nascente um pedaço de quartzo incrustado em uma pedra, a qual encantava os povos nativos do lugar<sup>2</sup>. É defendida a ideia de que, sob o altar-mor da Igreja Matriz de São João Batista, fica a citada fonte, tendo suas águas sido direcionadas morro abaixo até a chamada *Fonte da Carioca*.

Baseado na diversidade de sua economia, o povoado de São João de Itaboraí continuou a crescer e, em 1696, transformou-se na freguesia de São João de Itaboraí. Esse sucesso fundamentou-se no comércio açucareiro crescente, oriundo da proliferação de inúmeros engenhos e engenhocas pela região. Somava-se a isso uma produção agrícola diversificada que - como vimos na Vila de Santo Antônio de Sá, e da qual a freguesia fazia parte - emanavam do seio da terra e do labor escravo: milho, arroz, feijão, farinha, aguardente entre outras mercadorias.

---

<sup>2</sup> COSTA (2013, p. 100)

Entre 1700 e 1800, a freguesia de São João de Itaboraí estabeleceu-se como um importante centro agrícola - o mais expressivo da Vila de Santo Antônio de Sá. Assim, em 1778<sup>3</sup>, grande parte das 290 caixas de açúcar e cerca de 160 pipas de aguardente, produzidos pelos seus 20 engenhos e duas engenhocas, eram levados pelas 14 embarcações pertencentes ao entreposto comercial conhecido como Porto das Caixas. Outros produtos eram igualmente escoados pelo porto como: farinha, feijão, milho, arroz, derivados do setor madeireiro etc.

Em 1821, a freguesia já contava com 1.250 residências, 3.082 habitantes livres e 6.564 escravos, denotando, pelo quantitativo desse último, que a região possuía uma dinâmica econômica expressiva e que demandava de muita mão de obra cativa negra<sup>4</sup>.

Como mencionamos em texto anterior, já no período em que o Brasil era um Império independente de Portugal, a Vila de Santo Antônio de Sá começou a declinar. Tal fato se dera por um somatório de razões. Segundo a historiografia tradicional, a Vila de Santo Antônio de Sá começou a entrar em declínio a partir de 1829, sendo difundida largamente a ideia - criticada hoje academicamente - de que àquela teve a sua fragmentação e decadência principalmente atrelados aos surtos epidêmicos de malária que aterrorizaram a região - as chamadas "Febres de Macacu". Hoje, novos estudos - a despeito de não negarem os sérios impactos epidêmicos principalmente na sede da Vila e em locais próximos a charcos e rios - defendem a ideia de que o processo de ruína da Vila antecedeu ao período mencionado, não sendo, portanto, em consequência das febres<sup>5</sup>.

Soma-se ao processo de queda da Vila a questão grave de assoreamento dos rios, dificultando uma atividade crucial: o transporte fluvial. Desse modo, cada vez mais foi se tornando insustentável o transporte pelos rios regionais devido aos inúmeros bancos de areia que se formavam muito além da capacidade de serem removidos por medidas de cunho administrativo<sup>6</sup>. Como se não bastasse, poderíamos também elencar, como agravante na derrocada da Vila de Santo Antônio de Sá, interesses advindos de disputas políticas pela hegemonia regional.

Na contramão do rumo que tomava a Vila de Santo Antônio de Sá, a antiga Itaboraí desenvolvia-se, embora não sem obstáculos, mas motivada pelos avanços econômicos e culturais, como também políticos. Itaboraí chegou a competir com Praia Grande (atual Niterói) pelo direito de ser a capital da Província do Rio de Janeiro, perdendo, por questões políticas, por apenas um voto, em 1834.

A despeito disso, a região passou a auferir lucros com o comércio do café. Tal mercadoria tornara-se a mais importante na pauta de exportações do Império e igualmente após a instituição da República no Brasil (em 1889). Entretanto, no caso de Itaboraí, a economia cafeeira iniciou-se na primeira metade do século XIX (grosso modo pós-1830), perdurando com expressividade até 1871.

---

<sup>3</sup> Para maiores informações, ver FORTE (1980).

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Ver COSTA (2013, p. 58).

<sup>6</sup> Idem, p.58-60.

Porém, já em 1876 não constava mais em dados estatísticos sobre a região, o que não quer dizer que não existisse<sup>7</sup>.

O apogeu cafeeiro concedeu lucros importantes aos proprietários de terras e contribuiu, juntamente com a profusão comercial de mercadorias variadas<sup>8</sup>, para amenizar o impacto das baixas do valor do açúcar no mercado internacional - a atividade canavieira na região manteve-se firme e cada vez mais foi sendo direcionada ao mercado interno, tanto na forma do derivado açúcar, como também na forma de aguardente. Com relação ao mencionado período cafeeiro no município, temos a informação que:

O movimento comercial em Porto das Caixas, o porto localizado no baixo vale do rio da Aldeia, era considerado como o principal escoadouro da freguesia de S. João de Itaboraí e da freguesia de Itambi. Em 1845, já se registrava uma mudança no movimento do porto, tornando-o um entreposto também da exportação do café do vale do Macacu-Caceribu e de Cantagalo e Nova Friburgo<sup>9</sup>.

Foi nessa época também que as áreas oleira e ceramista, que já existiam na paisagem do município, adquiriram maior importância. Cresceu então o quantitativo de olarias e de artesanatos de barro. Desse modo, em 1873, tivemos a primeira exposição municipal ocorrida no Brasil, de produtos rurais e fabris, sendo expostos também na entrada da Câmara Municipal artefatos de cerâmica produzidos na região.



Antigo pão de açúcar - exposto na Casa de Cultura Heloísa Alberto Torres - Itaboraí.  
Fonte: <<http://www.prefeituraitaborai.com/2062/casa-de-cultura-expoe-acervo-do-museu-nacional-com-reliquias-arqueologicas-encontradas-na-area-do-comperj/>>

É importante salientar que a atividade oleira no município não era algo novo, pois a extração da *tabatinga* - palavra de origem indígena, vindo do tupi *towa'tinga*, que significa barro branco ou esbranquiçado - advinha da época em que povos nativos ceramistas habitavam e dominavam a região, antes do contato com povos europeus e africanos.

<sup>7</sup> Idem. p. 145-147.

<sup>8</sup> A título de exemplo, no período áureo cafeeiro itaboraiense, a produção de cana-de-açúcar foi cada vez mais destinada à produção de aguardente - outra forma de se obter lucro com o cultivo da cana.

<sup>9</sup> Ver PROJETO MACACU. Niterói, Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <<http://www.uff.br/projetomacacu/historico.htm>>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.

Dessa maneira, a mencionada matéria-prima - obtida na superfície ou em profundidade pequena, igualmente como outros barros utilizados - destinava-se à produção de utensílios de barro, artesanato em geral, assim como para a fabricação de formas de barro chamadas de “pães de açúcar”, usadas para acondicionar o açúcar produzido nos engenhos de Itaboraí, entre outros locais do Brasil.



Imagem de uma locomotiva antiga - autor desconhecido.

Fonte:<[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_rj\\_litoral/marui.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/marui.htm)>

No que se refere ao transporte de mercadorias, o setor foi sofrendo uma mudança gradual, pois a produção que era escoada por vias fluviais passou a ser viabilizada por via férrea. Como mencionamos em texto anterior, a antiga Vila de Santo Antônio de Sá sofria com o incontornável processo de assoreamento dos rios, devido a desmatamentos na região, bem anterior ao período de fomento ferroviário<sup>10</sup>.

Em 1860, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro até Cantagalo (pertencente a Rede Ferroviária Leopoldina), cujo trajeto era de Porto das Caixas a Cachoeiras de Macacu. Nesse período, Porto das Caixas consolidou sua importância econômica, uma vez que recebia toda a produção de provimentos do Norte Fluminense pela ferrovia e os remetia em embarcações pelo Rio Aldeia até o Rio Macacu, com destino ao Porto do Rio de Janeiro. Com relação a isso,

A construção da estrada de ferro Leopoldina provocou uma grande mudança nas vias de circulação e, no primeiro momento, beneficiou o município de Itaboraí. Porto das Caixas foi o centro de irradiação da estrada de ferro no esquema ferroviário fluminense. Como antigo porto fluvial e o maior do rio Macacu havia se tornado, durante o século XIX, o lugar de transbordo, primeiro do açúcar do vale do Caceribu e mais tarde do café que descia pelas trilhas desde Itaboraí, Rio Bonito, Capivari, Bacaxá, Boa Esperança, Nova Friburgo e Cantagalo. Por isso, Porto das Caixas foi escolhido para ponto inicial da estrada de ferro Cantagalo.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Ver COSTA (2013, p. 59).

<sup>11</sup> Ver PROJETO MACACU. Niterói, Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <<http://www.uff.br/projetomacacu/historico.htm>>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.



Antiga Estação Ferroviária de Maruí.

Fonte: <[http://photos.wikimapia.org/p/00/01/85/19/78\\_big.jpg](http://photos.wikimapia.org/p/00/01/85/19/78_big.jpg)>

Até 1875, tanto Porto das Caixas como Vila Nova foram beneficiadas pela construção de vias férreas. Vila Nova recebeu um ramal, foi ampliada a estrada de ferro até Itaboraí (e também à Nova Friburgo) e, principalmente, houve o prolongamento da via férrea de Vila Nova até Niterói. Em 1873, foi inaugurada outra estrada de ferro, da empresa privada Ferro-Carril Niteroiense, que ligava Maruí, em Niterói, a Porto das Caixas.

Como se não bastasse, nessa época houve a ruína de Porto das Caixas e de Vila Nova (Itambi) como entrepostos comerciais fluviais, sepultando definitivamente a Vila de Santo Antônio de Sá. A economia da Vila de São João de Itaboraí também fora abalada, na medida em que viu exaurir sua vocação espacial de entreposto comercial.

Com relação à decadência citada, é defendido o pressuposto, em estudos recentes, que a chegada das ferrovias não pode ser considerada como a causa em si, mas parte de um conjunto de motivos que provocaram o declínio do transporte fluvial – mencionamos, por exemplo, o processo de assoreamento dos rios em decorrência, sobretudo, dos desmatamentos anteriores ocorridos no Vale do Macacu, e que prejudicaram também a fertilidade do solo<sup>12</sup>.

Em diferentes âmbitos, as mudanças continuaram na região. Em 1875 a outrora próspera Vila de Santo Antônio de Sá foi anexada à Vila de São João de Itaboraí. Em 1890, essa última tornou-se cidade por um decreto estadual. Desse modo, a título de esclarecimento, podemos dizer que em parte a ascensão política-administrativa de Itaboraí esteve ligada à presença contundente de personagens itaboraienses poderosos no cenário político da província do Rio de Janeiro. Figuras como Visconde de Itaboraí e Alberto Torres exerceram cargos de presidentes da citada província (cargo comparável ao de governador).

Após uma época de certa letargia econômica em Itaboraí, em 1920 houve um novo desenvolvimento do comércio açucareiro e da economia no município, porém diferente do passado e em menor escala. Nessa época surgiu a Usina de Tanguá, o que fez reativar, em menor proporção e localizadamente, propriedades dedicadas à cultura da cana. Após a instalação da usina, Tanguá se tornou o quinto distrito de Itaboraí - hoje município, emancipado em 1995. A empresa atuou por um período em torno de cinquenta anos. Na década de 1970, devido a problemas financeiros, a usina encerrou suas atividades.

---

<sup>12</sup> Para maiores detalhes ver COSTA (2013).



Imagem ilustrativa de solo dedicado à produção da laranja. Fonte: <[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a0/Laranjal\\_Cutrale\\_050806\\_REFON\\_3.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a0/Laranjal_Cutrale_050806_REFON_3.jpg)>

A partir da década de 1920 também passou a ser dinamizada a cultura da banana e, sobretudo, a da laranja. Já em meados do século XX, a cultura da laranja se consolida e, com o tempo, Itaboraí passou a ser o segundo maior produtor do Brasil. Porém, após lucrar durante boa parte deste período, a economia ligada à citricultura declinou. As terras já não mais produziam frutos de boa qualidade - o motivo não era o fato das terras estarem esgotadas, mas sim por conta de falhas na técnica de plantio, na falta de adubação, na colheita e no transporte, evidenciando o caráter especulativo do empreendimento<sup>13</sup>.

A partir da década de 1940, a indústria ceramista de Itaboraí dinamizou-se, com a vinda de imigrantes vindos da região do Minho, em Portugal. Os lusitanos trouxeram uma bagagem técnica e tecnológica. Desse modo, novos métodos e investimentos possibilitaram a instalação de grandes cerâmicas no município. Com isso, melhorou, igualmente, o fazer das pequenas olarias dedicadas à arte utilitária, pois passaram, por exemplo, a usar maquinários como a maromba a motor<sup>14</sup>.

Com os momentos de altos e baixos na vida de cada indivíduo e de conjunturas favoráveis e negativas socioeconômicas, o setor ceramista não manteve a busca para se adequar aos novos tempos. Assim, foi gradativamente perdendo mercado para outras regiões e estados do país. Contudo, diferente do setor da laranja, que quase se extinguiu, as cerâmicas ainda mantém hoje poucas unidades e, embora não sendo mais o grande empregador dos meados do século XX, algumas se aprimoraram<sup>15</sup>.

Nas décadas de 1960 e de 1970 haviam propostas e ações voltadas para a integração das regiões do país. Nesse sentido, foi instituído em 1970, por Decreto-Lei, o Plano de Integração Nacional (PIN) do Governo Militar. O lema principal à época era de "Integrar para não Entregar", sobretudo os grandes vazios demográficos existentes na Amazônia - *terras sem homens para homens sem terras*. Nesse contexto surgiu a construção da Transamazônica e de outra grande obra promovida a partir de 1970 - a construção da ponte Rio-Niterói. Essa obra teve um impacto direto em Itaboraí, uma vez que contribuiu para acelerar o processo de urbanização na região. Com isso, o município foi se transformando gradativamente em uma "cidade-dormitório" de trabalhadores atuantes em Niterói e Rio de Janeiro. Além disso, na edificação da ponte foram utilizados antigos trabalhadores rurais de

<sup>13</sup> Para maiores detalhes acesse o link:

<<http://www6.compuland.com.br/prefeituraitaborai/ingles/?pg=noticia&serv=6&cat=1&bairro=&sub=3>>

<sup>14</sup> Como forma de exemplificarmos o ganho na produção, confira o vídeo através do link a seguir:

[http://www.youtube.com/watch?feature=player\\_detailpage&v=odKG6uMTIn8](http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=odKG6uMTIn8).

<sup>15</sup> Idem.

Tanguá, assim como foi extraída uma quantidade expressiva de areia do distrito a fim de ser destinada às obras.

Como todo processo de urbanização traz consigo também malefícios, a partir da década de 1970, Itaboraí se transformou em:

... um centro comercial e industrial, cercado de inúmeros loteamentos cuja urbanização é deficiente, formando uma paisagem caracterizada por um ambiente deteriorado, com acúmulo de lixo e pequenos riachos transformados em vala negra<sup>16</sup>.

Mesmo antes do mencionado PIN, existiram outros projetos que visavam à integração. Dessa maneira, tivemos a construção de Brasília, capital do Brasil, cidade projetada pelo falecido arquiteto Oscar Niemeyer e instalada estrategicamente no centro do país. Também dentro desse propósito de integração, foi construída, em 1969, no distrito de Tanguá, a primeira estação terrena de comunicação via-satélite do Brasil, pertencente à EMBRATEL, que por um bom tempo foi a única a conectar o país com o sistema internacional de satélites (Intelsat). Este empreendimento permeou o imaginário da população itaboraiense de modo positivo, pois incitou um orgulho de pertencer ao município - território de uma grande iniciativa de relevância nacional.

Por outro lado, podemos dizer que tanto a instalação da estação de comunicação quanto a construção da Ponte Rio-Niterói contribuíram para o processo de loteamento das fazendas da região, que futuramente dariam origem aos bairros atuais do município. Além disso, a expansão do turismo na Região dos Lagos e o asfaltamento da BR-101 estimulou o setor de comércio da cidade, colaborando para o desenvolvimento dos serviços urbanos.



Planta do Comperj. Fonte: <[www.forumcomperj.com.br](http://www.forumcomperj.com.br)>

Atualmente, a região possui a perspectiva de um futuro próspero, mas não sem obstáculos. Itaboraí encontra-se hoje em franco crescimento, impulsionado pela instalação do maior polo petroquímico em construção no país - o COMPERJ. Logo, inúmeros investimentos têm sido feitos para a viabilização do crescimento do município - igualmente em todas as esferas - a fim de que possa atender demandas geradas pelo processo latente de urbanização.

---

<sup>16</sup> Ver fonte citada: PROJETO MACACU.



## Referências bibliográficas

COSTA, Gilciano Menezes. "A Escravidão em Itaboraí: Uma Vivência às Margens do Rio Macacu (1833-1875)". Niterói, UFF, 2013.

FORTE, José Matoso Maia. "Vilas Fluminenses Desaparecidas – Santo Antonio de Sá". Rio de Janeiro, Prefeitura Municipal de Itaboraí, 1980.

PROJETO MACACU. Niterói, Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <<http://www.uff.br/projetomacacu/historico.htm>>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.