

OCUPAÇÃO HUMANA E APROVEITAMENTO DO MUNICÍPIO DE MANGARATIBA *

MARIETTA MANDARINO BARCELLOS
(Da Divisão de Geografia)

INTRODUÇÃO

O município de Mangaratiba, região muito pouco estudada, conta com uma bibliografia mínima. Torna-se mesmo impossível fazer-lhe um estudo retrospectivo, com precisão.

Poucos têm sido os estudiosos que se detiveram em observá-la, apesar de ter tido a sua época alvissareira e de apogeu.

Situado a sudeste do estado do Rio de Janeiro, nas proximidades do Distrito Federal, compreende a ponta rochosa e arredores, que limita a oeste a baixada de Sepetiba. Sua área é de 333 quilômetros quadrados, abrangendo em sua quase totalidade terrenos montanhosos, recobertos em grande parte por matas. Os trechos de terras planas são de pequena extensão, restritos à faixa litorânea.

O litoral é aí muito recortado e, seus mares pontilhados de numerosas ilhas; nesta costa destaca-se a enseada de Mangaratiba, que constitui um ancoradouro abrigado. Nela encontramos uma cidade, atualmente em plena decadência, cujas origens remontam aos primórdios da nossa colonização.

A distribuição da população nessa localidade, fêz-se de maneira muito dispersa, porquanto as elevações se aproximando demais da praia ou mesmo banhando o seu sopé nas águas da baía, iriam tornar as terras planas e baixas, de rara e difícil comunicação entre si.

Ainda em nossos dias, a comunicação entre o distrito de Conceição do Jacareí e o de Mangaratiba, é feito por uma estreita estrada, que nada mais é do que um caminho de tropa.

O objetivo dêste estudo, é tentar mostrar a ocupação humana da região nas suas diversas atividades econômicas.

ASPECTO FISÍICO DA REGIÃO

Quando observamos o estado do Rio, temos a nossa atenção voltada para um grande acidente que corta o estado, de leste para oeste: é a serra do Mar.

Enquanto a leste a serra do Mar corre longe, bem afastada do litoral, permitindo a existência de uma série de pequenos alinhamentos litorâneos, isolados, em meio a uma extensa baixada, ao nos deslocarmos para o ocidente, esta mesma serra, inflete para sudoeste (Fig. 1).

* Tese apresentada no concurso para a carreira de Geógrafo do Conselho Nacional de Geografia.

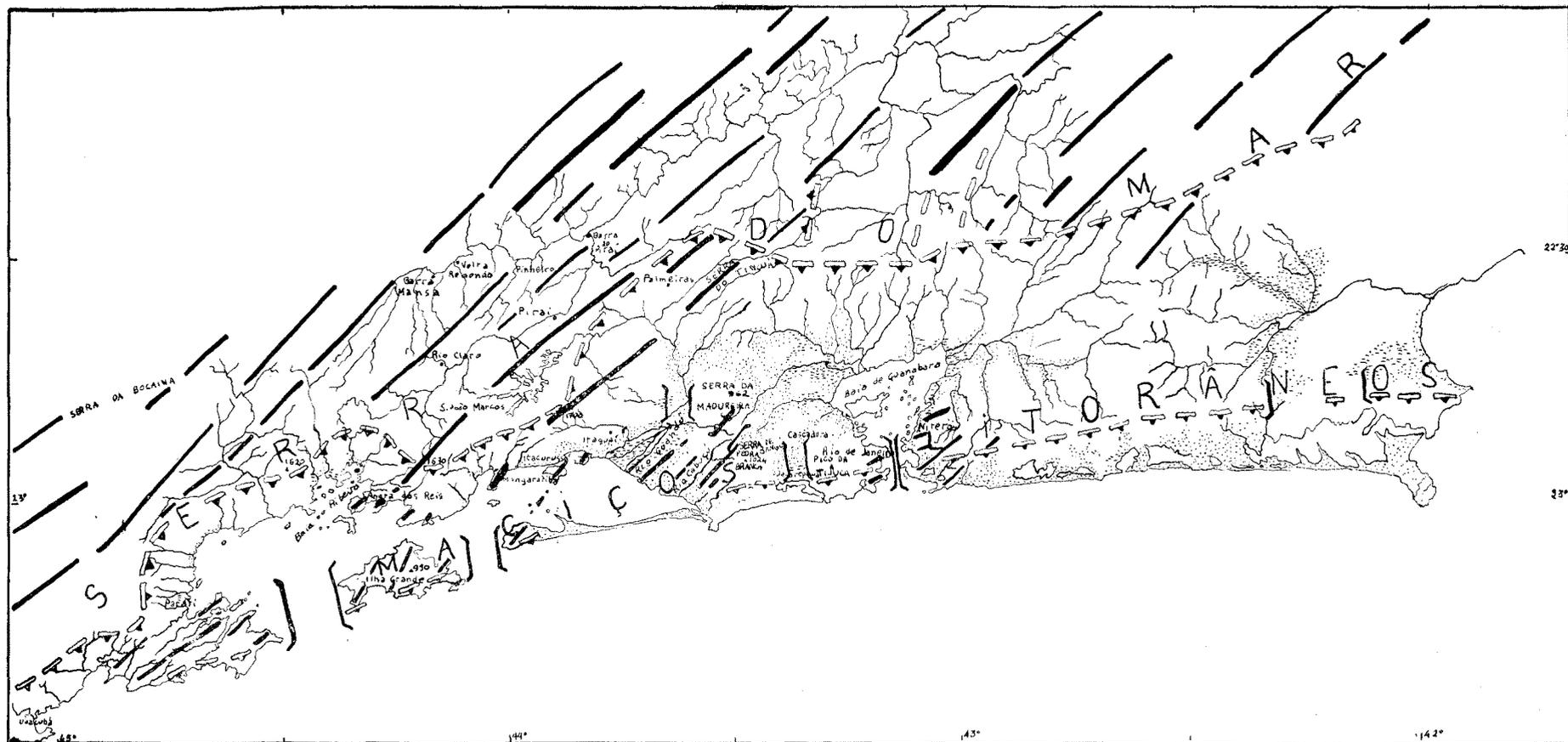


Fig. 2 — Fonte: FRANCIS RUELLAN — in "Evolução Geomorfológica da Baía de Guanabara".



Fig. 3 — Planície do Saco de Mangaratiba entre pontões que se lançam mar a dentro.

A baixada não mais se estende em continuidade, pois as elevações rochosas emergem diretamente do oceano, dando-lhe um tamanho diminuto, sendo a maior, a planície denominada do Saco, que é bastante fértil, mas não muito aproveitada atualmente, como se pode ver na figura 2.

Fica pois a baixada restrita a pequenas áreas no fundo de exíguas reentrâncias do litoral: baías essas, segundo BACKHEUSER¹, que se encontram numa zona de imersão porque não há falésias.

As serras litorâneas que não se apresentam ligadas ao continente, pela baixada, mas ficam isoladas no meio da baía, transformaram-se em ilhas, das quais a mais importante é a Ilha Grande.

Temos aqui um litoral rochoso, cheio de reentrâncias e pontões. Nas enseadas o mar é calmo, pois está protegido pela restinga da Ma-



Fig. 4 — Matacões derivados da desagregação das elevações rochosas, muito comuns nesta região.

(Fotos do autor)

¹ — BACKHEUSER, Everardo — *A Faixa do Brasil Meridional* — Rio de Janeiro — 1918.

rambaia, pela Ilha Grande e outras pequenas ilhas e pelos pontões que defendem a costa contra a ação das vagas, como se fôsem diques.

As serras que rodeiam a baía de Sepetiba, se apresentam intensamente entalhadas pelos pequenos rios, alguns dos quais de regime torrencial, correndo em meio a grandes matacões, muito frequentes nesse litoral. Os sedimentos no baixo curso desses rios, são bastante finos, predominando a argila e areia.

Na região em estudo, podemos distinguir feições diversas: a) *serra do Mar e seus contrafortes*; b) *os maciços litorâneos* (compreendidos pelas ilhas circunvizinhas) e c) *as pequenas baixadas ou planícies aluvionais*.

a) *Serra do Mar e seus contrafortes*:

A serra, nessa região, nada mais é do que um gigantesco paredão que serve de divisor das águas locais e onde os rios descem torrencialmente, constituindo saltos e rápidos. Quando atingem a região plana, eles apresentam grande modificação no seu perfil longitudinal, o declive torna-se mínimo, quase horizontal, em contraste com o perfil acidentado da região serrana.

A diferença de nível, que o perfil longitudinal dessas correntes apresenta, está sendo utilizado inteligentemente pelo homem, para a produção da energia elétrica, isto é observado no rio da Lapa (com aproximadamente 6 000 HP) onde existe uma usina, que fornece energia para todo o município. Esta usina, que foi melhorada com novas construções, está produzindo 165 000 kW para a luz e 56 000 kW para força. Outra pequena queda d'água é verificada no rio Muriqui, ainda não aproveitada.

Embora existam muitos outros rios, que drenam essa região escarpada, não são muitas as quedas d'água.

A maioria desses rios não são caudalosos, dentre estes destacamos o Catumbi e o Muriqui, que deságuam na praia de Muriqui. O rio Saí que deságua próximo à estação de Saí, nasce num profundo vale entre as serras de Itaguaçu e das Lajes; possui este último percurso bastante longo, no correr do qual recebe inúmeros afluentes.

O rio do Saco, que em sua parte superior, é aproveitado para energia hidráulica, quando atravessa a planície que tem o nome de Saco de Mangaratiba; torna-a fértil; seu curso é sinuoso e desemboca no mar, após percorrer a praia de uma extremidade a outra, o que é bastante frequente nas costas de restinga.

A serra é um obstáculo que se apresenta como vigorosa vertente bastante dissecada.

O aspecto desta escarpa, parece mostrar-nos que a mesma é bastante jovem. O seu rejuvenescimento terá sido relativamente recente, pois a erosão é ainda muito enérgica. Se ela existisse desde o período arqueano, há muito a erosão a teria carregado e solapado totalmente.

A própria umidade reinante daria sua contribuição nesse trabalho de erosão elementar.

Ao observarmos a encosta, deparamos patamares, que aliás se repetem nas ilhas, como podemos observar na fotografia abaixo, os quais poderão corresponder a reajustamentos do Escudo Brasileiro. No trecho entre Guaratiba e Mangaratiba, parece terem ocorrido movimentos da costa, como provam os pequenos terraços.

Ocorrem aqui também pequenos depósitos de conchas, em mistura a restos de cozinha e ossos. Estes depósitos estão, às vezes, a vários quilômetros do litoral, o que pode ser explicado pela incorporação de novas restingas e aumento constante da baixada.

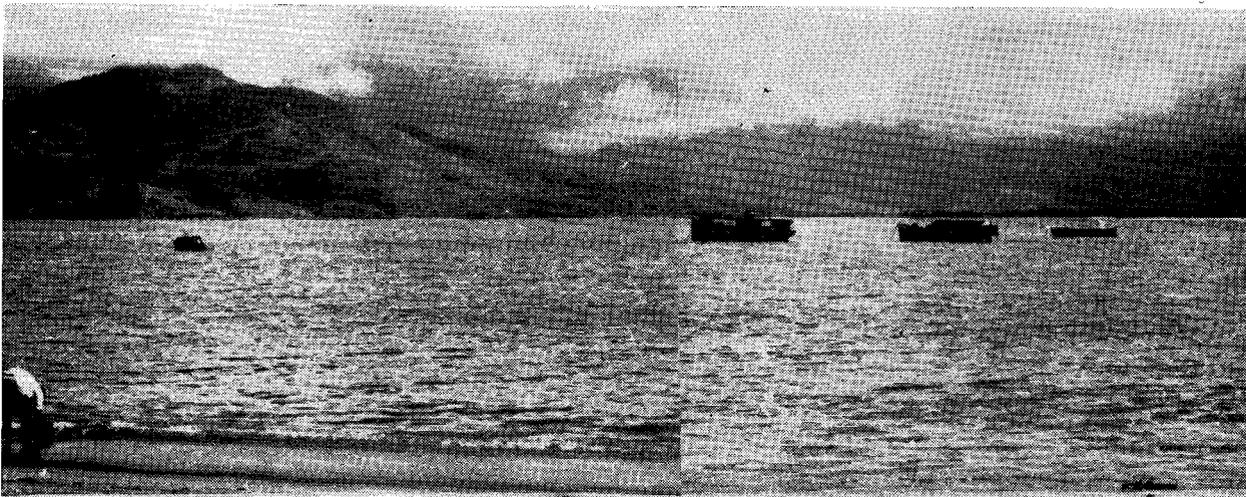


Fig. 5 — Patamares freqüentes neste litoral e visíveis, de preferência nas ilhas dessa baía. (Foto do autor)

Várias são as hipóteses que se apresentam para a formação desta grande frente; entretanto, a explicação contida no trabalho do professor FRANCIS RUELLAN² em que êle a considera uma frente dissecada de bloco falhado, parece satisfazer-nos.

A teoria do professor acima citado, diz que a escarpa da serra do Mar, teve origem devido a uma falha. Apresenta a face abrupta voltada para o mar, correspondendo à frente já dissecada, por pequenos rios, que fizeram recuar a escarpa que não corresponde mais à primitiva falha.

Estes blocos foram alçados e têm inclinação suave para a bacia do Paraíba. Devido a isto, rios que nascem na vertente setentrional fluem em direção oposta à costa, indo no sentido do vale do Paraíba.

Esta escarpa, é relativamente recente, possivelmente contemporânea das falhas que afetaram o Escudo Brasileiro no cretáceo.

² — RUELLAN, Francis — "Evolução Geomorfológica da Baía de Guanabara e das Regiões Circunvizinhas" in *Revista Brasileira de Geografia*, ano VI, n.º 4 — 1944.

Posteriormente à formação da escarpa, a erosão trabalhou ativamente e as regiões ribeirinhas ficaram atulhadas por sedimentos trazidos pelos pequenos rios, que descem ao litoral.

O nível do mar não permaneceu estável, tendo sofrido oscilações, que se traduzem pelo trabalho de modelagem no litoral, culminando com o aparecimento dos baixos níveis marinhos. O mar, após modelar os níveis de 15 a 20 metros estêve num nível bem inferior ao atual, como documentam os meandros submarinos.

O afogamento do litoral dessa região, fêz surgir um tipo de costa em "rias".

A costa da baía de Sepetiba é³ o prolongamento do eixo de batólito, como também os afloramentos de granito da Guanabara.

A escarpa apresenta uma camada de solo resultante da decomposição de gnaisses e granitos relativamente grande, isto se explica pela intensa umidade que prepondera na região, devido à serra servir de anteparo às massas de ar carregadas de umidade, vindas do oceano.

Os maciços litorâneos teriam sido formados por possíveis rupturas ocasionadas por desabamentos, dando origem a ilhas e, forma a encosta atlântica. Essas rupturas transversais, sujeitas a solapamentos, quando subordinada à lei de gravidade, se desprenderam formando grandes blocos de rocha, alguns encontrados nas próprias ruas da cidade (Fig. 6).

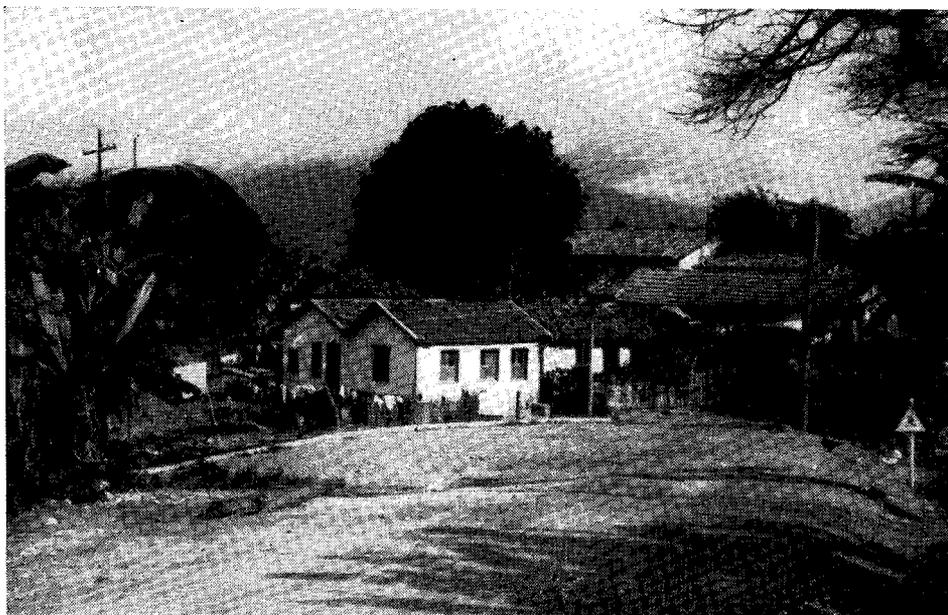


Fig. 6 — Vemos à esquerda grande bloco desagregado da rocha em uma das ruas da cidade, ao lado das casas e pés de banana.

(Foto do autor)

³ — LAMEGO, Alberto Ribeiro — *O Homem e a Guanabara* — Biblioteca Geográfica Brasileira — Publ. n.º 5 — Série A.

As massas montanhosas quando constituídas de rochas mais ou menos homogêneas, têm as suas superfícies decompostas, em consequência de estarem expostas à ação de vários agentes, como variações da temperatura que provocam a expansão e a contração das moléculas rochosas.

Outro fator é a ação da água das chuvas, de preferência quando essas rochas estão expostas ao intenso calor solar. Justamente é o que se verifica nessa região, pois as chuvas coincidem com a estação quente; secundariamente podem contribuir ainda para esta decomposição, as raízes das plantas, que penetram pelo solo, como ainda a atuação dos animais escavadores.

Estas rochas decompostas, se desprendem por esfoliação em estratos concêntricos, produzindo blocos que tombam encosta abaixo acumulando-se no sopé das elevações.

As ilhas próximas a êsses litorais, são testemunhos das serras litorâneas, que se conservam separadas do continente, por não ter havido ainda tempo suficiente para se soldarem ao mesmo.

Comparando-se os contrafortes e os maciços litorâneos, vemos que as diferenças mais frisantes entre êles, são a altitude, que é bem menor entre os segundos e a orientação que toma êsse relêvo⁴. Em Muriqui, o gnaiss apresenta forte inclinação para NW dando como consequência formas monoclinais.

Quanto às rochas reinantes, são idênticas às da escarpa e às dos maciços litorâneos. Encontram-se intercalando-se, gnaisses e granitos.

De modo geral, em todo o sul fluminense, a predominância, seria do gnaiss, como no pico da Marambaia, na Ilha Grande e em Parati. Nos arredores de Muriqui, êle é muito encontrado, com uma inclinação de camadas, entre esta localidade e Praia Grande, de N 80° L e 35° para NW.

Na região de Conceição do Jacareí o gnaiss parece ser mais rico em mica e, talvez se relacione ao gnaiss de Angra dos Reis, que está muito próximo.

No distrito de Mangaratiba, verificamos a existência de granitos, com grande quantidade de xenólitos (Fig. 7); ou ainda intercalada de veios de diabásio no granito-gnaiss. A ocorrência de tais filões constitui fato bastante comum nesta região da costa fluminense e carioca.

Ao subirmos a estrada que liga Mangaratiba à cidade do Rio de Janeiro, surge o gnaiss bastante perturbado e decomposto, devido à proximidade do granito (Fig. 8).

Nos arredores de Mangaratiba pode-se ver nitidamente o contacto entre o gnaiss e o granito nas elevações.

⁴ — MENDES, Renato da Silveira — *Paisagens Culturais da Baixada Fluminense*.

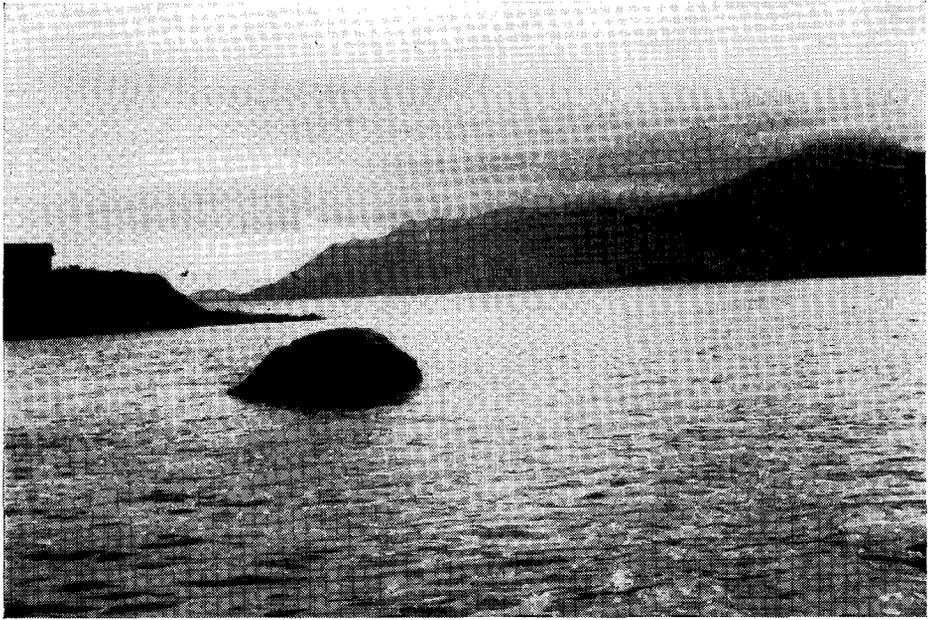


Fig. 7 — Bloco de rocha com fraturas e diáclase, possui inúmeras manchas negras, os xenólitos.



Fig. 8 — À direita da rodovia, que liga Mangaratiba ao Rio de Janeiro, encontramos gnaíse muito perturbado pelo contacto com o granito. Falha (direção NS) com 1,20 de altura.

A rocha do complexo se desagrega com relativa facilidade, dando origem a numerosos *boulders*, que se acomodaram no litoral, que vai de Muriqui até Mangaratiba (Fig. 8).

Nessa região, a brisa marítima, de preferência no verão, traz muita umidade, que envolve as vertentes da serra, voltadas para o mar. A altitude elevada destas serras, poderá originar nuvens, nas vertentes mais altas das mesmas a barlavento.

A brisa terrestre, aí se faz sentir mais intensamente no inverno.

Em consequência do clima, a vegetação da encosta da serra do Mar, voltada para o oceano, é formada por uma floresta de tipo tropical úmido, que serviu de atração para os traficantes de pau-brasil e de outras essências.

A vegetação aí, que se desenvolve num solo geralmente rico, é constituído de indivíduos de porte elevado, ultrapassando 20 metros; seus troncos grossos de diâmetro superior a 40 centímetros, são revestidos de musgo.

No entanto, a principal causa dessa exuberância, é a grande quantidade de precipitações que aí caem, como também a própria umidade, muito freqüente, provocada pela condensação dos vapores de que os ventos do mar vêm saturados⁵.

Essas matas são ricas em espécies de madeiras de lei, como jacarandá, araribé, ipê, sapucaia, piquiá, sucupira, etc.

A devastação da floresta, verificou-se desde o tempo em que era intensa a exploração agrícola e grande o consumo de lenha pelos engenhos. Atualmente ainda se desbasta a mata para substituí-la por plantações de bananas.

Nas serras e encostas, essa mata foi inteiramente derrubada para plantação de cafézais; encontramos atualmente, ainda vestígios destes.

Grande parte das encostas e dos pequenos terraços é constituída de campos e plantações de bananas.

Em consequência do desbaste da floresta, surgem elementos que caracterizam a intervenção do homem, como embaúbas, em grande número, que se destacam pela côr prateada de suas fôlhas.

As árvores derrubadas são aproveitadas na indústria do carvão, que constitui uma das riquezas locais, como também em material de construção ou dormentes para a estrada de ferro.

b) *Baixadas litorâneas:*

As baixadas são constituídas de pequenas planícies, que se encontram na base da serra, no fundo das pequenas reentrâncias da baía de Sepetiba. Apresentam elas a mesma fisionomia da Baixada Fluminense, tendo os mesmos problemas de cultura, saneamento, etc.

Essas planícies são pequenas e, examinadas, observa-se nelas uma sucessão de restingas e terrenos turfosos, que evidenciam sua origem flúvio-marinha tal é o caso do Saco de Mangaratiba e de várias outras enseadas.

Nos litorais baixos, formados de material trazido pelos rios ou aluviões marinhas, entre as restingas encontramos faixas de sedimentos recobertos de mangue. Elas ainda estão em formação, visto que o aluvionamento ainda continua e é constante, não só pelo trabalho dos rios,

⁵ — CAMPOS, Gonzaga de — "Mapa florestal do Brasil" — *Boletim Geográfico*, ano I, n.º 9.

que extravasam durante as enchentes, e em cujas margens se estabilizam os sedimentos, como também pelo trabalho das vagas marinhas, que é ajudado pelos manguezais. Na fotografia 10, de um trecho da Praia Grande, que é aliás, uma das mais extensas dêsse município, podemos ter uma idéia de uma planície dêste tipo.



Fig. 9 — Boulders do litoral da baía de Sepetiba, entre Muriqui e Mangaratiba.



Fig. 10 — Praia Grande, extenso trecho arenoso, onde se desenvolve vegetação rasteira de restinga.

Nesses litorais arenosos, algumas vezes encontramos várias dunas, de preferência entre Saí e Praia Grande, as quais estão relacionadas com a constância dos ventos.

As terras baixas, cobertas por vegetação de pequeno porte, própria de restingas; transformam-se em centros dispersores de malária, como se verificou há uns 10 anos, aproximadamente, provocando um surto epidêmico, e ocasionando o abandono de muitas terras, que despoçadas, foram fadadas ao declínio e à improdutividade.

Este surto de malária obrigou o DNOS, a pedido da população local, a promover o saneamento destas baixadas, construindo canais, dragando vales, etc. ⁶.

O trabalho de colmatagem das depressões entre cordões de areia, pelas enchentes, dá-se lentamente, originando pequenos riachos que não conseguem escoar suas águas brejais.

As águas dos rios dessa zona, perdem a velocidade e se espriam descrevendo caprichosas curvas, apresentando muitas vezes a parte inferior de seus cursos, paralela à costa. A embocadura destes, é constantemente barrada por cordões litorâneos, que se desenvolvem.

Cordões arenosos que observamos na baixa correspondem a restingas separadas por áreas deprimidas, mas turfosas. Estes últimos terrenos, quando bem drenados, podem constituir solo talvez aproveitável para a agricultura.

A vegetação das áreas sujeitas às oscilações das marés, apresenta-se arbustiva (Fig. 11), com raízes respiradoras, constituindo os mangues e capoeiras, desenvolvendo-se uma vegetação psamófila, que contrasta com as áreas de vegetação herbácea das zonas deprimidas e das matas das regiões mais altas.

A maior das restingas é a da Marambaia que vai da ponta da Guaratiba apoiando-se no pico da Marambaia; desenvolvendo-se para leste, tende a ligar a ilha ao continente. De quando em quando, notam-se pequenos esporões semelhantes aos observados em outras restingas do estado do Rio (Saquarema, Araruama, etc.)

Observamos nas encostas uma série de pequenos patamares que se subordinam a níveis bastante regulares e que podem corresponder a terraços. Estes evidenciam fases de abaixamento do nível relativo do oceano e parecem relacionar-se aos níveis observados na baía de Guanabara pelo Prof. RUELLAN ⁷.

Estes terraços são úteis para a localização dos habitantes, que fogem da baixada úmida.

A altitude destas colinas varia dentro dos seguintes limites, 15 a 20 metros — 25 a 35 — 50 a 65 — 80 a 100 metros. Dêstes, os que estão compreendidos entre os níveis de 50 a 65 e de 80 a 100 metros, são os mais comuns.

⁶ — Dados obtidos no Departamento Nacional de Obras e Saneamento.

⁷ — RUELLAN, Francis — "Evolução Geomorfológica da Baía de Guanabara e das Regiões Circunvizinhas".

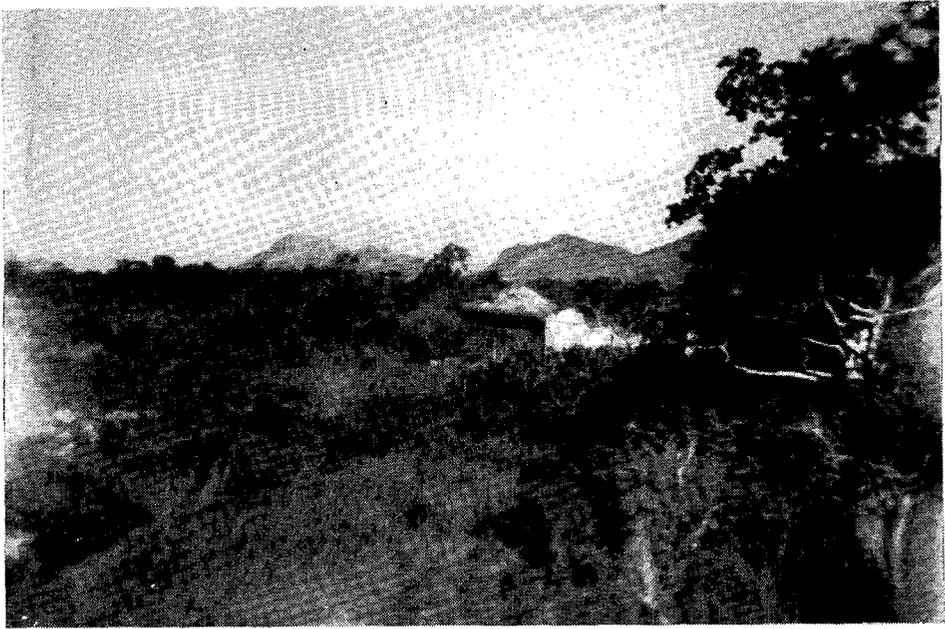


Fig. 11 — *Aspecto da vegetação de mangue e de capoeira do litoral da baía de Sepetiba.*

Quanto ao clima, está sujeito a dois fatores preponderantes, o relevo e a proximidade do mar.

Os dados apresentados, foram deduzidos do aspecto geral do clima do estado do Rio ⁸, porquanto, não nos foi possível colher informações precisas, no local, pois o posto meteorológico mais próximo se acha instalado em Angra dos Reis.

O estado do Rio, está contido no tipo de clima superúmido tropical. Apresenta durante quase todo o ano predomínio dos ventos do quadrante norte, principalmente, ventos da circulação geral do NE.

No inverno, estes ventos podem ser substituídos pelos ventos frios da massa polar, do quadrante sul, cuja frente pode alcançar o local, trazendo chuvas na sua passagem, com queda rápida de temperatura.

No outono, a frente polar reflexa situada no estado de São Paulo, ocasiona chuvas continentais no Rio, trazidas pelos ventos de NE. Quando esta frente polar, oscila, pode ultrapassar o Rio de Janeiro. Após a passagem, surgem os ventos de SW e SE, que dificilmente ocasionarão chuvas. Ao se enfraquecer essa frente, voltarão a dominar os ventos de NE, tendendo-se a uma estabilização do tempo local.

Os ventos secos de NE, incidem sobre a região tanto na primavera quanto no verão. Nestas estações, quando da passagem da frente polar reflexa, formam-se chuvas, que terão maior intensidade no verão, em consequência da maior irradiação do solo. Em Mangaratiba, estas chuvas geralmente são acompanhadas de trovoadas.

⁸ — SERRA, Adalberto — "Clima do Rio de Janeiro" — *Boletim Geográfico*, n.º 68.

Na primavera, em seguida à passagem destas frentes, passam a dominar os ventos relativamente frios, de SE ou de SW.

O efeito das chuvas do relêvo, é particularmente notável nas zonas em que a serra, bastante elevada, se aproxima da costa; êste é o caso das elevações serranas de Mangaratiba. Nesta zona a altura das chuvas, no mês mais sêco do ano (junho-julho) é de aproximadamente 60 mm⁹.

A chuva anual de precipitações na base da serra é semelhante à das localidades das baixadas, com distribuição de chuvas, durante o ano inteiro, apresentando maiores precipitações nos meses de verão (janeiro ou março), alcançando quase 300 mm.¹⁰

No verão, após as chuvas oriundas da passagem da FPR, pode o tempo se estabilizar, voltando a dominar os ventos de E ou de NE da massa tropical marítima.

Na região onde está a cidade de Mangaratiba, os ventos da massa polar vindos do quadrante sul, devem chegar com a intensidade reduzida devido à barreira formada pelo pico da Ilha Grande, cuja altitude ultrapassa 900 metros.

Ao que parece, as chuvas que deveriam ocorrer em Mangaratiba, dentro da massa fria polar, vinda de SW, unicamente em virtude do relêvo, não são tão marcantes, porque a massa fria, ao atingir as serras, ao norte de Mangaratiba, as encontra como um segundo obstáculo a ser vencido, e portanto, desfalcada de grande parte de sua umidade, que ficou a barlavento das serras da Ilha Grande

Tal raciocínio se baseia em analogia, com as chuvas ocorridas a barlavento das serras do Mar e Mantiqueira em São Paulo, onde existem postos meteorológicos; observaram-se maiores chuvas de relêvo, provenientes das massas frias, a barlavento da primeira barreira (serra do Mar), que na segunda barreira (serra da Mantiqueira), embora esta última fôsse de maior altitude¹¹.

Além da circulação geral, que acabamos de analisar, existe uma circulação local proveniente do regime das brisas, devido à localização da cidade, próxima ao litoral.

A vegetação na baixada é constituída de espécimes totalmente diferentes nas áreas inundáveis e nas faixas arenosas de restinga.

Surgem pequenos campos rasteiros nas áreas inundáveis do litoral. As praias ou costas arenosas têm a sua diferença de região vinculada à duração e à altura das marés.

A região entre a maré baixa e a maré alta, é desprovida de vegetação. A zona da maré alta, apresenta como vegetação, tufo de uma planta halófita a *Iresine portucaloides*, que apresenta raízes muito profundas.

⁹ — BERNARDES, Lísia Maria Cavalcanti — "Tipos de clima do estado do Rio de Janeiro" — *Revista Brasileira de Geografia*, ano XIV, n.º 1.

¹⁰ — Idem.

¹¹ — *Atlas Pluviométrico* — Serviço de Meteorologia do Ministério da Agricultura.

Esta planta, aparece com freqüência em zonas mais elevadas e interiores. Nestas, ela atinge seu desenvolvimento máximo ¹².

Outras plantas encontradas em zona de restinga, por tempo prolongado, abrigadas da invasão do mar, são a *Ipomea litoralis* e a *Ramireia marítima*, vegetais rasteiros que são caracterizados por forte propagação vegetativa. ¹³.

As formações de mangues, representadas pelo *Rhizophora mangle*, e pela *Avicennia tomentosa* e outras, aparecem nas faixas parcialmente atingidas pela maré. A diferença entre as áreas das duas espécies reside na duração da maré.

Oferece a *Rhizophora mangle*, às vezes, difícil acesso ao homem, devido à inconsistência do solo em que se desenvolve. Estas árvores raramente atingem mais de 12 metros.

As formações de mangue firmam-se em solos de contextura fina, graças às raízes adventícias.

Nas zonas mais elevadas predomina a *Avicennia tomentosa* que atinge em geral, mais de 15 metros. Suas fôlhas cobrem-se com uma camada cristalizada de sal marinho ¹⁴.

Nas áreas inundadas, nas depressões das baixadas predomina a vegetação herbácea rasteira.

OCUPAÇÃO HUMANA DA REGIÃO

Mangaratiba, localidade estabelecida em terras planas e montanhosas do litoral da baía de Sepetiba, onde a serra do Mar muito se aproxima da costa, teve sua densidade demográfica sempre muito pequena, ora condensando-se na baixada, ora espalhando-se pelas elevações.

A ocupação humana, nesta região, é muito antiga, datando do princípio do século XVIII. Embora conhecida há mais tempo, pelos portugueses, só aí se instalaram, após a ocupação do recôncavo da Guanabara, em virtude dos repetidos ataques dos corsários estrangeiros ¹⁵.

As terras do atual município de Mangaratiba, tiveram a sua inicial ocupação na Ilha da Marambaia; logo após se estabeleceram em Ingaíba e em Jacaréi, só mais tarde se fixando nas baixadas litorâneas.

¹² — DANSERFAU, Pierre — "Distribuição de Zonas e Sucessão na Restinga do Rio de Janeiro" — *Boletim Geográfico*, ano VI, n.º 60.

¹³ — Idem.

¹⁴ — Idem.

¹⁵ — PIZARRO, José de Sousa — *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*.

Surge um povoado na sesmaria da Ilha Grande na primeira metade do século XVII, foi criada como comarca, denominada Angra dos Reis e compunha-se dos seguintes termos: Angra dos Reis, Mangaratiba, Itaguaí e Parati.

Desta vila, desmembrou-se o atual território do município de Mangaratiba, em 1764.

Constantes mudanças de lugar sofreram os habitantes deste povoado, até se estabelecerem no atual sítio que ocupam.

Sendo elevada a cidade, somente em 1929.

Desde os meados do século XVI, que na Baixada Fluminense, concentrava-se forte contingente demográfico.

A economia local, durante muitos anos, cingiu-se à extração de madeira, à pesca do camarão e do tubarão, do qual aproveitavam o azeite para a iluminação, plantações de cana-de-açúcar e pouquíssimos cereais para consumo próprio. Em época mais recente, aparece o café como produto preponderante e quase único.

Ao difundir-se a grande plantação canavieira tôdas as terras propícias foram requisitadas, inclusive as pequenas baixadas da região de Mangaratiba, que receberam parte dessa população, primeiramente ocupando as baixadas e ilhas e só bem mais tarde devassando a serra.

Esta, teve sua ocupação tardia, não só pela densa mata, que lhe recobria a encosta, dificultando ao homem penetrá-la, mas também em virtude das constantes emboscadas, preparadas pelos indígenas.

Ainda no século XVII, os primitivos habitantes dessa região, começaram a fazer pequenas culturas agrícolas e criação de animais, para a própria subsistência sem, no entanto, ter expressão para as populações vizinhas.

Dedicavam-se de preferência à pesca, porquanto habitavam em grande parte, ilhas e praias calmas de águas piscosas.

A principal importância de Mangaratiba, foi durante muito tempo, decorrente, de possuir, na ilha da Marambaia, um pôrto de escravos, os quais eram encaminhados de início para as fazendas de açúcar e posteriormente, já no século XIX, para as de café, quando êste produto se alastrava pelo vale do Paraíba.

Como pôrto, a sua importância é predominante na época do café. Tornou-se muito conhecido, pelo intenso comércio de escravos que lá se desenvolvia, sendo êstes adquiridos neste local, por numerosos fazendeiros, que depois os encaminhavam a suas terras.

Durante o período colonial, estas terras tornaram-se conhecidas e povoadas, em conseqüência de constituírem passagem para as localidades próximas, que se utilizavam de seus portos como escoadouros de suas produções que demandavam o Rio de Janeiro.

Os caminhos usados, eram pequenas trilhas primitivas, sem pouso para os viajantes que muitas vêzes eram obrigados a pernoitar em residências particulares¹⁶.

Neste mesmo século, iniciam-se as plantações de cana-de-açúcar em regiões planas e pantanosas, espalhando-se pelas baixadas.

Alguns pequenos engenhos e engenhocas, aí se estabeleceram fabricando açúcar e aguardente; o primeiro era encaminhado para a capital do país e a última tinha como objetivo o comércio de escravos.

Essa cultura que aí nunca adquiriu grande importância, em relação a outras áreas da Baixada Fluminense, dominou, durante muito tempo, a região. Ao mesmo tempo, apareceu a pecuária e culturas

¹⁶ — SAINT-HILAIRE, Augusto de — *Viagem pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*.

de gêneros alimentícios, subsidiárias da cana-de-açúcar, destinadas ao consumo dos que trabalhavam nas propriedades canavieiras, pois o engenho era autônomo na sua manutenção.

Fazia-se o cultivo da mandioca, usada de preferência na fabricação da farinha; o arroz, o feijão e o milho. Estas plantações eram geralmente feitas nas várzeas ou entre as próprias culturas de cana, como hoje em dia ainda é feita casualmente entre as extensas plantações de banana.

Além do açúcar destacava-se, embora com importância inferior, a aguardente, produzida no engenho da Marambaia e a farinha de mandioca, produtos cuja principal importância estava possivelmente ligada ao tráfico dos escravos.

Da mesma forma, como em grande parte do litoral brasileiro, a cana-de-açúcar ergue a economia de Mangaratiba e dá impulso ao desenvolvimento do povoado. Foi também, em consequência deste produto, que aumentou o índice demográfico, com a entrada de africanos para o trabalho da lavoura açucareira e, mais tarde, no século XIX, para a lavoura do café.

A influência do negro foi grande na economia, pois tanto o açúcar quanto o café foram lavouras cujo trabalho foi de base escravocrata.

As possibilidades de um grande progresso nas estreitas planícies litorâneas dessa região eram bem limitadas, pois não havia áreas planas de grande extensão e nem solos favoráveis, por serem muito arenosos, que permitissem a instalação de grandes latifúndios açucareiros.

Além disso, as possibilidades do porto de Mangaratiba, eram inferiores às do porto de Angra dos Reis; naquele, as grandes embarcações não podiam atracar, sendo obrigadas a permanecer no ancoradouro da ilha da Marambaia.

Apesar destas condições contrárias, foi durante muito tempo, o produto da região e, mesmo após o incremento do café, êle não deixou de coexistir, embora permanecesse decadente.

Nos meados do século XVIII, teve início um novo ciclo econômico, que deu impulso à vida da região, modificando-lhe quase totalmente o seu aspecto.

A introdução do café no Rio de Janeiro, na segunda metade do século XVIII¹⁷, segundo a maioria dos autores, intensificou o tráfico dos escravos.

¹⁷ — Inúmeros foram os autores, que se preocuparam com o data precisa da penetração, no Rio de Janeiro, da rubiácea, tão propícia às riquezas, e causa de tanto progresso para nós.

O ano exato da sua introdução, não nos foi possível concluir; mas, segundo TAUNAY, teria sido em 1750. Não tendo sido o único a investigar tal assunto, outras hipóteses surgiram, como a data de 1770, afirmação de JOSÉ DE SOUSA PIZARRO; AIRES DE CASAL, dá-nos notícias dessas plantações em 1763.

De acôrdo com certos autores, as lavouras de café, no fim do século XVIII no estado do Rio, estavam em desenvolvimento e alguns falam de exportação do produto, na área do oeste fluminense.

Outros estudiosos do assunto, como SPIX e MARTIUS, citam a exportação fluminense em 1817, como sendo de 298 998 arrôbas, o que significa que já existiam milhões de cafeeiros.

SAINT-HILAIRE cita uma fazenda, nas proximidades de São João Marcos, como possuindo mais de 100 000 pés, em 1822.

A produção do Brasil, em 1837, já era bem razoável, pois que nesse ano exportou 60 000 000 de quilos, dos quais 55 000 000 pertenciam aos cafèzais do estado do Rio.

A lavoura cafeeira deu surgimento a muitas áreas agrícolas no estado fluminense e, a ela Mangaratiba deveu seu reerguimento, pois foi o produto que realmente mais contribuiu para a economia do lugar.

Inicia-se uma metamorfose na vida da cidade, transformando-a em possuidora de luxuosas residências, propriedades dos grandes fazendeiros locais. Ampliam-se as obras do pôrto, constroem-se pontes e, várias outras obras de arte.

Nessa época várias famílias empregaram grandes capitais nestas plantações; entre elas ficou célebre a família BREVES, por seus domínios incomensuráveis, compreendendo fazendas em São João Marcos, Mangaratiba, Saco de Mangaratiba e até na Marambaia, como também em Pirai e Resende; eram aproximadamente 20 propriedades e 6 000 escravos. JOAQUIM DE SOUSA BREVES, era considerado o rei do café no Brasil. Em 1860 colheu mais de 100 000 arrôbas em suas terras¹⁸. Esta família teve tal importância para a localidade que transformou a vida e o movimento do pôrto de Mangaratiba.

Ainda hoje, subindo a estrada que leva à serra, encontramos inúmeros vestígios dessas residências que atestam a opulência desses magnatas do Império; entre êstes, destacamos a Ponte Bela, construída tôda de pedras, por onde passava a produção dos cafèzais dos BREVES.

Diz LAMEGO, que por esta ponte, rodavam diariamente 60 a 70 diligências, tal era o movimento entre os municípios.¹⁹

Assim, no início do século XIX, já exportava café para vários países, como Estados Unidos da América do Norte, Cuba, Rio da Prata, Portugal, Chile, etc.²⁰.

Foi o café que ocupou a serra atrás de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati. Essas terras já haviam sido concedidas em sesmarias desde o início do século XVIII, mas a maior ocupação se deu no fim dêste século.

Notabilíssimo centro cafeeiro, no oeste fluminense, fôra São João Marcos que possuía nada menos de 66 sesmarias, entre 1737 e 1828, onde as lavouras da rubiácea se desenvolveram, sobretudo a partir de 1810.

Nessa época a cidade de Mangaratiba refletia a grandeza das fazendas vizinhas, onde centenas de escravos trabalhavam sem cessar, sendo-lhes exigido rendimento máximo.

Êste povoado, que crescera e se impusera à região, só foi importante para a economia do país enquanto as terras vizinhas tiveram

¹⁸ — TAUNAY, Afonso — *Pequena História do Café no Brasil*.

¹⁹ — LAMEGO, Alberto Ribeiro — *O Homem e a Serra*.

²⁰ — TAUNAY, Afonso de — *Pequena História do Café no Brasil*.

o café como razão de ser e enquanto a rota entre São Paulo e Rio teve, necessariamente, de atravessá-lo, embora êstes caminhos de barro fôsem poeirentos ou lamacentos, tornando o seu percurso penoso e causando transtôrno às tropas.

O cafèzal se desenvolvera consideravelmente no litoral fluminense e, diz ESCHWEGE, que em 1810 as lavouras de Angra dos Reis produziam 22 000 arrôbas, como também eram de vulto os cafèzais em tôrno de Mangaratiba.

Quando esta produção já ascendia consideravelmente no ano de 1820, a colheita fluminense fôra de 97 500 arrôbas e só de Mangaratiba, Ilha Grande e Parati, saem 50 000 arrôbas.

Os negociantes dos pequenos portos das baías de oeste, com esta produção de café, já em sua maioria provavelmente serrana, continuavam a lucrar, enquanto a verdadeira fixação do homem ao solo penosamente prosseguia, numa illusória criação de riquezas para o desfrute alheio²¹.

Êste produto deu origem a uma zona assaz rica e de grandes propriedades em terras fluminenses. Nessa época de fausto, havia até competições de despesas, como também o número de escravos, que era um símbolo de riqueza. Pelas estradas circulavam carruagens, contrastando pitorescamente com o barro dos caminhos.

Das opulentas residências existem hoje apenas ruínas encobertas pela vegetação e parasitas que sobem pelas paredes, dando-nos a idéia de espectros sombrios, como o que vemos na fotografia abaixo.



Fig. 12 — Ruínas na estrada que vai a São João Marcos, vestígios da antiga opulência local.

²¹ — PIZARRO, José de Sousa — *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*.

No entanto, os processos de beneficiamento do café desses fazendeiros eram tão primitivos que em alguns distritos era descascado pelo pisoteio dos cascos de bois²².

Este primitivismo técnico da maioria dos produtores trouxe desvalorização do nosso café no estrangeiro.

Vários fatores preponderaram na derrocada econômica fluminense, de preferência nas localidades do oeste deste estado e, dentre elas, Mangaratiba foi um das que mais sofreu: a desorganização do trabalho, provocada pela abolição dos escravos; o empobrecimento do solo, esgotado pelas contínuas culturas, como também a erosão acelerada das terras montanhosas em decorrência das plantações feitas em declive muito acentuado, o que, aliás, é verificado em todo o vale do Paraíba.

Um dos fatores que mais contribuiu para a diminuição das safras cafeeiras foi a proibição do tráfico dos escravos, porque para esses fazendeiros, o negro era um valor econômico de grande monta. Esse acontecimento se dava justamente quando havia maior necessidade de braços para a lavoura.

Além disso, grande era a carência nos transportes, que não só eram muito descuidados, como encareciam por demais os produtos.

Agravando essa situação, já tão angustiosa, houve uma crise nos preços do café, que tornou a lavoura insustentável.

Os trabalhadores escravos vão escasseando, os capitais desaparecendo; chega-se em 1903 ao ápice crítico da situação quando, ao tentarem fazer culturas de gêneros alimentícios, não terão facilidade de encontrar mercado consumidor.

Outro fator que se tornou responsável pela rápida decadência dessa região, foi o fato de após 1870, os trilhos da estrada de ferro atingirem São Paulo e outras localidades desse estado, desviando assim o rumo do tráfego das mercadorias do vale do Paraíba.

A queda na economia não se verificou rapidamente, logo após a abolição da escravatura, porquanto os cafezais ainda continuaram produzindo mas, no entanto, a colheita, que deveria ter sido muito maior, não o foi, em consequência do abandono das lavouras pelos escravos, que se dirigiram em massa para a capital, ou então embrenhando-se pela mata.

Este abandono, que ainda hoje perdura, não foi efetuado apenas pelos escravos, mas também pelos próprios fazendeiros, que venderam ou hipotecaram suas terras, transferindo-se para a capital, onde aqueles que tinham salvo alguns de seus bens, irão empregá-los em outras atividades.

Estas terras, relegadas ao abandono, foram sendo invadidas pelos matagais e, suas zonas baixas, alagadas pelas águas dos rios, transformadas em grandes encharcados, causando danos à população que se

²² — TAUNAY, Afonso de — *Pequena História do Café no Brasil*.

expunha a doenças causadas por anofelinos, dentre os quais os transmissores da malária.

Mangaratiba teve, infelizmente, um esplendor por demais curto e essas terras vivem em relação ao passado, em completo abandono. De alguns distritos, como o de São João Marcos, quase nada resta, estando, atualmente, uma grande parte ocupada pelas obras da Light, na represa de Ribeirão das Lajes.

Apesar de serem vários os caminhos que ligavam o planalto aos portos do gôlfo angrense, não passavam de precárias e antigas trilhas por onde transitavam tropas.

Na zona do litoral fluminense, era bem ativo o comércio em alguns pontos como Jurumirim, Angra dos Reis e Mangaratiba.

Este último tornou-se sobremodo importante, em virtude dos trabalhos da Companhia Industrial da Estrada de Mangaratiba, que iria facilitar em muito a comunicação com as regiões próximas.

Esta Companhia foi organizada em 1855, quando, invertendo grandes capitais, construíram, em média, 30 quilômetros de estrada, entre Mangaratiba e São João Marcos, subindo a serra marítima. No dizer de TAUNAY, foi a primeira verdadeira estrada de rodagem feita no Brasil, no conceito dos técnicos (Fig. 13).

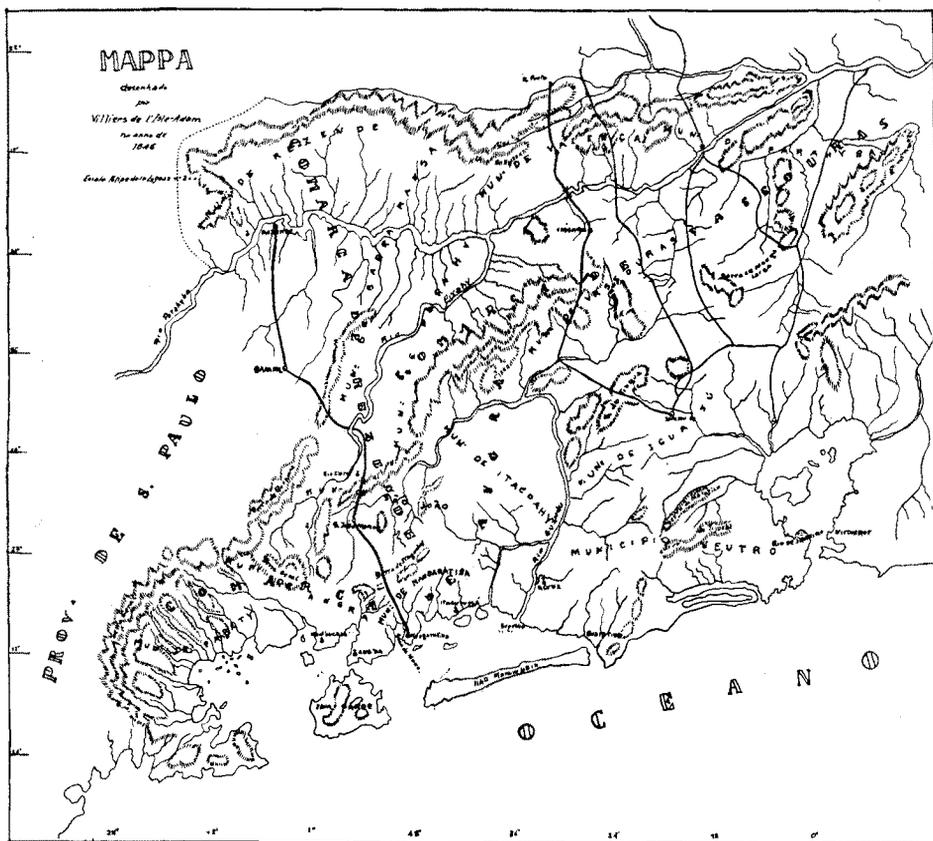


Fig. 13

Caminho tão promissor, por onde transitaram cêrca de 2 000 000 de arrôbas de café, procedentes de Minas Gerais, São Paulo e do estado do Rio, ficou impossibilitado de seguir até Barra Mansa, como era intento de seus organizadores, por faltar-lhes recursos e vir a falir a emprêsa construtora.

Ainda restam as ruínas da barreira, onde eram fiscalizadas tôdas as mercadorias que desciam da serra.

Os produtos que por ela circulavam, eram em média 9/10 de procedência fluminense e o restante do extremo norte de São Paulo ou Bananal e, do Sul de Minas, da região de Baependi. Por ela, ainda vieram numerosas famílias de mineiros, que se deslocaram do planalto para as matas do Rio de Janeiro²³.

Êstes caminhos serviram não só para os transportes de mercadoria, mas também por êles eram levados os escravos, que vinham do pôrto da Marambaia e eram enviados às fazendas vizinhas.

Os transportes marítimos, que ligavam esta região, tiveram nesta localidade, como ancoradouro para seus navios, o pôrto de Mangaratiba, que antes de nêle fazerem obras de melhoramentos, tivera uma função relativamente pequena; porém, nos meados do século XIX, tornou-se de importância capital, chegando a se destacar, no Brasil Império.

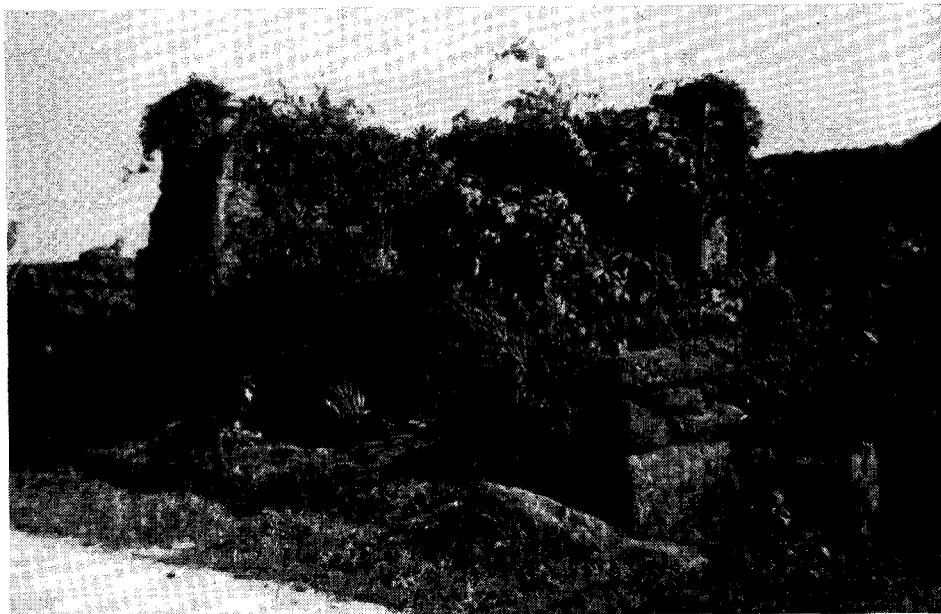


Fig. 14 — Antigo local, denominado Barreira, na estrada que ligava a baixada à serra, atestando o grande movimento dêsse caminho.

A finalidade da vila estava inteiramente ligada à existência dêste pôrto. Foi por intermédio dêle, que as regiões circunvizinhas, de pre-

²³ — TAUNAY, Afonso — Obra citada.

ferência as da serra, puderam dar impulso às suas culturas agrícolas e muitas se firmaram como cidades.

Na segunda metade do século XIX, o govêrno teve a preocupação de melhorar os meios de transporte, facilitando assim a construção de estradas de ferro; permitindo, dessa forma, melhor escoamento do café, que era a maior fonte de renda do estado.

Este fato porém teve repercussão negativa, no pôrto de Mangaratiba. Este, que outrora fôra tão útil para a região, começou a declinar, assim que os trilhos, após 1870, atingiram São Paulo e outras localidades dêsse estado; desviando dessa forma as mercadorias do vale do Paraíba; responsabilizou-se, em parte, pela rápida decadência dos portos angrenses e abalando completamente a economia de tôda uma região.

A produção do café, que anteriormente descia para os pequenos portos do extremo oeste, foi sendo monopolizada pela Estrada de Ferro D. Pedro II. A comprovação está na estatística abaixo, indicando o pequeno número de embarcações ancoradas nos portos de Mangaratiba e Itacuruçá.

*Navegação da província do Rio de Janeiro
de outubro de 1871 a setembro de 1872*

| DISTRITOS | Embarcações | Tonelagem | Saida de embarcações | Tonelagem |
|------------------|-------------|-----------|----------------------|-----------|
| Mangaratiba..... | 33 | 1 988 | 22 | 1 247 |
| Itacuruçá..... | — | — | 1 | 43 |

Ao mesmo tempo que declinava o pôrto de Mangaratiba, fato idêntico se dava com o da Marambaia, apesar de sua função diversa daquele. A decadência dêsse pôrto foi decorrente da terminante proibição do tráfico negreiro.

No início do século XX, esta região já estava em plena decadência, quando os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil vão se aproximando de Mangaratiba e, em maio de 1911, inaugura-se o trecho entre Coroa Grande e Itacuruçá. Mais três anos duraram os trabalhos para chegarem àquela estação, abrindo-se o tráfeço em novembro de 1914²⁴.

A ligação ferroviária com a capital federal iria despertar esta região, embora lentamente, pois consta que em 1920 o progresso ainda não se havia pronunciado, havendo apenas 55 estabelecimentos rurais recenseados²⁵.

Quanto ao aspecto da cidade, era por demais acanhado. Em 1820, contava apenas com 70 casas, quase tôdas com paredes de madeira e barro, exceto cinco, cobertas de telhas vãs²⁶.

²⁴ — CORRÊA FILHO, Virgílio — *Jornal do Comércio*, 27-3-1949.

²⁵ — LAMEGO, Alberto Ribeiro — *O Homem e a Guanabara*.

²⁶ — PIZARRO, José de Sousa — *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*.



OCUPAÇÃO DA TERRA EM MANGARATIBA

LEGENDA

| | |
|--------------------|--|
| OCUPAÇÃO URBANA | |
| OCUPAÇÃO RURAL | |
| MATA | |
| DEVASTAÇÃO DA MATA | |

INTERPRETAÇÃO DE FOTOGRAFIAS
AÉREAS — TRIMETROGON

A maior afluência de indivíduos se verificava à beira das praias, visto que seus poucos habitantes eram mais hábeis para a pesca do que para a lavoura.

Mangaratiba foi um exemplo de cidade que nasceu de uma estrada de comércio e sem bases produtivas locais. A sua atividade era apenas um reflexo das iniciativas agrárias da serra acima, cuja produção para ali se canalizava. Sendo este fato comprovado pelo crescimento da população que, determinado ainda pela vitalidade dos cafeeiros nos primeiros anos deste século, farão do povoado alvo da afluência de milhares de indivíduos que se retirarão subsequentemente à decadência desse produto, como podemos observar no seguinte quadro:

Crescimento da população de Mangaratiba

| 1872 | 1890 | 1900 | 1907 | 1908 | 1910 | 1912 | 1920 |
|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 7 468 | 6 175 | 7 211 | 14 219 | 14 504 | 15 089 | 15 699 | 7 573 |

Das 250 000 arrôbas de café que anualmente exportavam, 150 000 eram dos BREVES, cujos latifúndios estão atualmente retalhados e pertencem a novos donos. Estas terras já estão esgotadas, pois a rubiácea tirou-lhes toda a potência. Hoje em dia, o pouco que produzem é transportado, pelas estradas de ferro e de rodagem, para os mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

**ASPECTOS ATUAL DA REGIÃO E SUAS PRINCIPAIS
ATIVIDADES ECONÔMICAS**

O município de Mangaratiba é habitado por indivíduos, na sua maioria pobres, cujo padrão de vida é ainda muito baixo, que se dedicam, em grande parte, ao cultivo da banana de exportação, para o qual devastam a mata, transformando-a em carvão, dando à paisagem um aspecto desolador.

O distrito-sede é o que concentra maior população rural e urbana. A distribuição da atual população, segundo a situação de domicílio por distrito, era a seguinte em 1950:

| DISTRITO | Total | Quadro urbano | Quadro suburbano | Quadro rural |
|---------------------------|-------|---------------|------------------|--------------|
| Mangaratiba..... | 4 796 | 1 279 | 443 | 3 074 |
| Conceição do Jacarei..... | 941 | 106 | 77 | 758 |
| Itacuruçá..... | 4 047 | 635 | 519 | 2 893 |
| Muriqui..... | 983 | 204 | 379 | 400 |

A introdução do cultivo da banana na região, embora não se saiba exatamente quando se deu, calcula-se que tenha sido nas primeiras décadas deste século, coincidindo com o declínio e posterior desa-

parecimento dos cafèzais, como também, com a carência da mão-de-obra.

Essa cultura teve realce quando se processaram os loteamentos resultantes da divisão dos grandes latifúndios cafeeiros. Era a banana, de princípio, plantada nos sítios e chácaras e destinava-se ao mercado interno; porém, após a primeira guerra mundial, dá-se a valorização do produto, com a conquista do mercado externo.

Os bananais se estendem pela serra, ilhas e, até mesmo, as terras das baixadas são utilizadas. É uma cultura rendosa, requerendo poucos cuidados, isto é, uma ou duas capinas por ano e pouca mão-de-obra; tal é o seu rendimento que permite a grande parte da população dedicar-se ao seu plantio, tirando dela seu meio de subsistência.

Essas terras, tiveram sua maior valorização, de preferência as da baixada, após a dragagem de alguns pequenos rios que inundavam a planície; ao aumento de vias de comunicação, como seja a construção da estrada de ferro; loteamentos de terras, ainda não aproveitadas, etc.

Nos meados da primeira metade dêste século, inicia-se nova fase de desenvolvimento, de caráter bastante diverso do anterior, verificado de preferência ao longo da via férrea.

Numerosos são os lotes de terra nas zonas da serra como também na baixada, onde a ocupação das margens da baía, pelo homem, foram intensificadas pelas obras de saneamento.

Embora reduzidos os trabalhos da DNOS, já se fizeram sentir os resultados, facultando maior incremento às companhias imobiliárias aí estabelecidas. Várias foram as áreas beneficiadas por êsses trabalhos, temos como exemplo Muriqui, que muito progrediu após a dragagem dos canais Catumbi e Muriqui.

Seu loteamento está sendo intenso, possuindo centenas de residências (Fig. 16) e seu crescimento é tal que já foi transformada em distrito. A cidade que surge em sua área, segue modernos planos de urbanização.

Em 1950 também a localidade de Praia Grande teve as suas terras de baixada drenadas, possibilitando-lhe um grande desenvolvimento, traduzido pelo crescente número de construções de casas de veraneio (Fig. 17).

Na planície do Saco de Mangaratiba também já se fazem sentir os resultados da dragagem no rio local, em cuja margem esquerda se delineiam futuras ruas²⁷, chegando a alcançar sua extensa praia. A fotografia 15, dá-nos idéia dêste loteamento, que nesta praia chega a um total de 8 400 metros quadrados, valorizados em Cr\$ 3 000 000,00.

Os benefícios trazidos à cidade de Mangaratiba pelos serviços de saneamento são numerosos, livrando-a das inundações e escoando constantemente suas águas. Outras localidades têm sido, no entanto, esquecidas, como Itacuruçá e Ibicuí, que devido a isso, ainda não pu-

²⁷ — CORRÊA FILHO, Virgílio — *Jornal do Comércio*, 27-3-1949.



Fig. 16 — Aspecto de Muriqui, atualmente transformado em distrito, devido ao seu crescente progresso.

(Foto do autor)

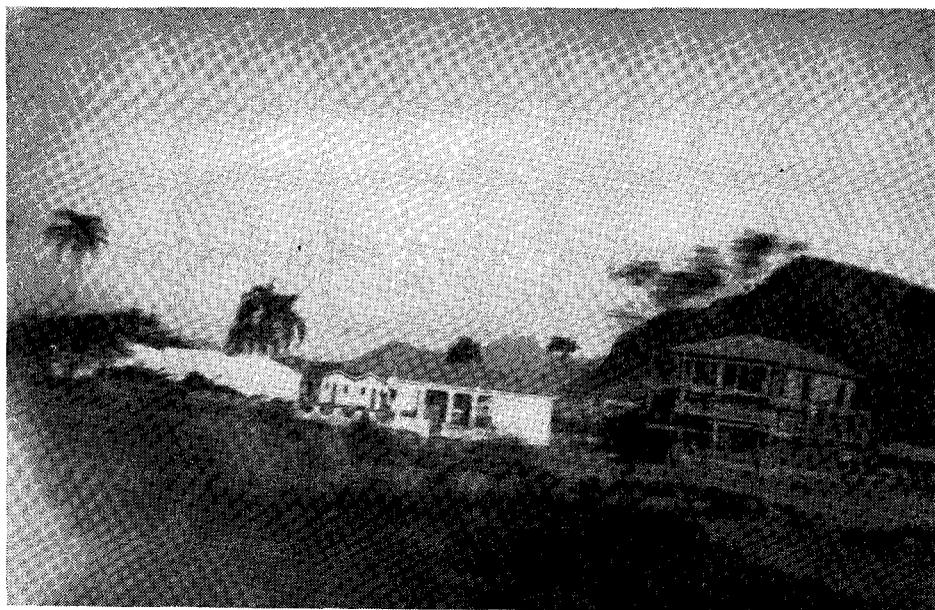


Fig. 17 — Loteamento na localidade de Praia Grande, onde estão sendo construídas numerosas casas de veraneio.

(Foto do autor)

deram gozar totalmente das vantagens de estarem próximas à estrada de rodagem — Rio—São Paulo—Mangaratiba.

Embora não seja recente o sistema de divisão de terras, os loteamentos tomaram maior desenvolvimento, após o término da segunda guerra mundial.

Existem nesta região dois tipos de loteamento; o urbano, que fica à beira da praia e o de sítios, quase todos na serra, usados para plantações agrícolas.

A sua valorização oscila sob vários fatores, como sejam a proximidade do mar, das estradas, a distância dele à capital do país, a utilização que se possa dar ao mesmo e, ainda ao progresso local.

No distrito-sede as terras do tipo sítio, como as da Lapa e Pilôto, na encosta da serra, têm um valor médio de aproximadamente Cr\$ 50 000,00 para uma área de 5 600 metros quadrados, embora possuam solo bom e bastante irrigado; enquanto no mesmo município, na localidade da Praia Grande, devido ao fato de possuir uma praia aprazível, uma área de 797 hectares foi valorizada em Cr\$ 270 000,00.

Nos distritos de Itacuruçá e Muriqui o preço dos terrenos é equivalente, visto possuírem condições idênticas. O hectare no primeiro vale Cr\$ 446,00, enquanto em Muriqui seu valor é de Cr\$ 437,00.

As terras situadas nas ilhas, são geralmente desvalorizadas, por estarem na dependência de transporte mais difícil. Como exemplo, temos as terras distantes, no sertão do distrito de Conceição do Jacareí, cuja área de 2 000 metros quadrados foi avaliada em Cr\$ 72 000,00, enquanto que, na ilha de Sororoca, 5 200 metros quadrados têm apenas o valor de Cr\$ 6 500,00.

É de se notar a disparidade dos preços, como vemos em Praia Grande, em que a uma propriedade de 200 metros quadrados, foi atribuído o valor de Cr\$ 104 000,00²⁸ e, em Conceição do Jacareí, terras de igual área, possuem a metade do valor, isto em consequência de não haver nenhuma estrada que a comunique com centros populosos, senão um pequeno caminho de tropa, enquanto que a Praia Grande é servida por estrada de ferro e de rodagem, ligando-a ao Rio de Janeiro.

Grandes extensões de terras estão se subdividindo cada vez mais, e, esta estrada é justamente um dos fatores, que mais tem contribuído, de preferência para os loteamentos do tipo urbano e dessa forma intensificado o povoamento. Este fato terá que forçosamente trazer melhorias urbanas.

Quanto à valorização futura das terras, talvez nos reserve surpresas; provavelmente os de serra acima, serão em breve mais procurados, do que têm sido até hoje, incentivando culturas várias, pois para estas, haverá compradores certos durante pelo menos, parte do ano.

Essas terras, já bastante retalhadas, alcançam um número relativamente elevado em relação à área do município. Só a pequena localidade de Ibicuí possui 203 propriedades.

²⁸ — Informações colhidas no Cadastro Rural de Mangaratiba.

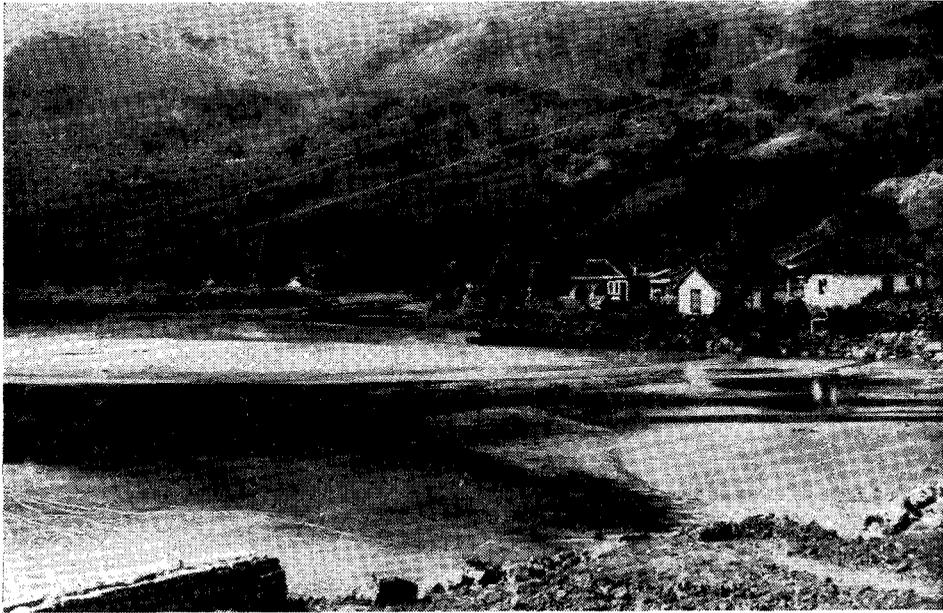


Fig. 18 — Loteamento organizado numa zona de restingas, na foz do rio Saco, que corre ao longo da praia.

(Foto A. J. P. DOMINGUES)

*Número de propriedades do município por distrito em 1954*²⁹

| DISTRITO | Número de propriedades |
|---------------------------|------------------------|
| Mangaratiba..... | 429 |
| Conceição do Jacareí..... | 46 |
| Itacuruçá..... | 532 |
| TOTAL | 1 007 |

O município de Mangaratiba, afora as atividades urbanas, que aliás, são bastante reduzidas, possui como principal e quase única fonte de renda, a cultura, a produção e a exportação de bananas.

Outra atividade, que também se salienta, embora em muito menor escala, é a indústria do carvão, com conseqüente aproveitamento das matas derrubadas, para o cultivo da banana, ou apenas para as caeiras dos carvoeiros, sem o posterior aproveitamento das terras.

Além dessas duas atividades já mencionadas, podemos ainda citar outra, que representa relativa importância para a região: a pesca, praticada de preferência no distrito de Itacuruçá, onde se estabeleceu a colônia de pesca e o entreposto. Esta ocupação é também importante na Marambaia, cujos moradores, se dedicam quase unicamente a ela, sendo nesta ilha, que se localiza uma escola de pesca.

Das antigas atividades locais, nada restou, nem mesmo a farinha de mandioca, que era produzida em quantidade suficiente para expor-

²⁹ — Dados do Cadastro Rural de Mangaratiba.



Fig. 19 — *Embarcações de pescadores, ancoradas na enseada de Mangaratiba.*

(Foto A. J. P. DOMINGUES)



Fig. 20 — *O produto pescado, além de transportado diretamente nos trens, é também vendido em barracas à beira da praia.*

(Foto A. J. P. DOMINGUES)

tação, enviada ao Rio de Janeiro. Hoje em dia não há praticamente fabricação da mesma.

A banana, por ser cultura permanente, ocupa durante todo o ano os agricultores e proprietários. Ela é plantada em terras próprias e

arrendadas. O aluguel da terra é feito por contrato verbal, pagando o arrendatário por ano determinada quantia, que é no máximo de Cr\$ 1 000,00. Estes contratos são feitos para um prazo, que varia de 5 a 10 anos.

Neste município, predominam as pequenas e médias propriedades, pertencendo a vários donos, principalmente nos distritos de Mangaratiba e Jacareí, enquanto que o número de latifúndios é bem menor e dispersos em toda a zona (Vide quadro n.º 1).

QUADRO n.º 1

Tabela da área dos estabelecimentos agropecuários do município.

| MUNICÍPIO | GRUPO DE ÁREAS | | | | | | | |
|------------------|-----------------|--------|-----------------|-------|-----------------|------|------------------|------|
| | Totais | | — De 100 ha | | — De 1 ha | | De 1 a — de 2 ha | |
| | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área |
| Mangaratiba..... | 245 | 32 341 | 209 | 3 698 | — | — | — | — |

| MUNICÍPIO | GRUPO DE ÁREAS (100 ha e mais) | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--------------------------------|--------|----------------------|-------|----------------------|-------|------------------------|-------|--------------------------|-------|--------------------------|-------|---------------------------|-------|
| | Totais | | De 100 a — de 200 ha | | De 200 a — de 500 ha | | De 500 a — de 1 000 ha | | De 1 000 a — de 2 500 ha | | De 2 500 a — de 5 000 ha | | De 5 000 a — de 10 000 ha | |
| | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área | Estabelecimento | Área |
| Mangaratiba..... | 36 | 28 643 | 12 | 1 738 | 10 | 3 429 | 5 | 3 949 | 7 | 8 628 | 1 | 2 904 | 1 | 7 995 |

Sendo um município litorâneo, possui terras da União, de marinha, chamadas foreiras, estas devem ocupar aproximadamente uns 15 000 hectares. São terras utilizadas para lavoura ou ocupadas por pescadores.

As propriedades se distribuem de maneira muito dispersa, pelas encostas da serra, e mais agrupadamente nas baixadas.

No seu aproveitamento predominam as áreas de culturas permanentes de banana e de laranja, sendo esta em quantidade muitíssimo menor.

As áreas restantes são dedicadas às culturas menores para consumo exclusivo da população local, como arroz, batata-doce, feijão, mandioca, milho, tomate e recentemente, ainda em reinício de produção, o açúcar; para as pastagens, em aproveitamento muito reduzido na região e, ainda áreas deixadas à mata, que são, algumas delas, aproveitadas para indústria da madeira.

Este fato, é verificado em uma das maiores propriedades do primeiro distrito, em Ingauba, que de seus 7 995,7 hectares, são reservados à mata nada menos de 4 985,2 hectares.

No entanto o aproveitamento das áreas, é quase na sua totalidade, em culturas de bananas.

O arrendatário, vende comumente sua produção ao proprietário das terras. Quando há excesso dos produtos de suas pequenas lavouras subsidiárias, costumam vendê-los na cidade.

Empregam-se na lavoura, também diaristas, denominados, no lugar, de camaradas, que percebem seu pagamento ao findar o dia de trabalho. O salário é de Cr\$ 40,00. Casualmente aparecem os trabalhadores de parceria, que a fazem, tanto com o proprietário quanto com o arrendatário, sem alimentação. Esses têm o direito de explorar a pequena lavoura e a criação doméstica, para consumo próprio.

A forma usual da prática de parceria nas lavouras é geralmente meação ou de terça e, o parceiro é obrigado a todo o serviço da lavoura, dando ao proprietário 50% ou 1/3 da produção; estes são indenizados pelos fazendeiros, caso estes venham a romper o contrato, por se tratar de uma lavoura permanente.

Os processos de trabalho neste município, são bastante primários, visto os instrumentos mais usados serem a enxada e a foice.

O nível de vida da população rural é bem pobre, sendo os "camaradas" os de mais baixo padrão econômico. Os pequenos proprietários empregam sua própria família no trabalho da lavoura. Somente os grandes proprietários, possuem realmente nível de vida, que lhes permite relativo conforto, em melhores habitações.

Esta população rural apresenta oscilações muito lentas, quase não se transferem de suas terras, e, são poucos os elementos, que de outros lugares têm a intenção de lá se estabelecerem.

Os lavradores não recebem o menor auxílio, não estão filiados a nenhum centro agrícola e os existentes no estado, localizam-se a grandes distâncias. Esporádica tem sido a ajuda do centro de Campo Grande (apenas inseticidas). Não possuem sequer máquinas beneficiadoras.

Nesta localidade há uma associação (Associação Rural de Mangaratiba), que embora criada recentemente e, não tendo ainda conseguido realizar satisfatoriamente seus propósitos, facilitando a compra de ferramentas, combatendo a praga e a formiga, já possui a confiança dos lavradores.

As terras desse município, como já citamos anteriormente, são aproveitadas para o cultivo da banana, aproximadamente em 50% das áreas das diversas propriedades, não só do continente, como também das ilhas circunvizinhas, de onde, semanalmente vem grande quanti-

dade dessa fruta, para ser embarcada nos trens ou levada pela rodovia, até a cidade do Rio de Janeiro.

Os pequenos fazendeiros, que possuem barcos próprios ou alugados, trazem-nos carregados de bananas, as quais são transportadas pelos próprios remadores e embarcadas nos trens da Central do Brasil, a caminho da capital do país.

Uma das fazendas, que tem maior exportação é a denominada Três Orelhas, que produz em média 1 200 cachos, vendidos na base de Cr\$ 200,00 a dúzia ou Cr\$ 15,00 o cacho (1954).

É interessante observar como aumentou o valor da produção da banana, a partir de 1947. Este fato talvez seja devido à maior exportação do produto e, também à maior facilidade de escoamento, após a abertura da estrada de rodagem, que em muito tem ajudado os lavradores, pois apanham a mercadoria na própria fazenda, e a levam diretamente aos mercados consumidores, como sejam, o Mercado Municipal e várias outras feiras da capital da República, como Barra da Tijuca, Gamboa, Jacarepaguá, Madureira e Cascadura, de onde é levada inclusive para uma fábrica de doces.

*Produção da banana no município de Mangaratiba —
1946 — 1950*

| ANOS | Área cultivada | Quantidade | Valor (Cr\$ 1 000) |
|-----------|----------------|------------|--------------------|
| 1946..... | 3 000 | 1 200 | 3 600 |
| 1947..... | 3 203 | 1 528 | 10 696 |
| 1948..... | 1 980 | 1 592 | 11 147 |
| 1949..... | 2 235 | 1 814 | 12 698 |
| 1950..... | 2 351 | 1 881 | 15 049 |

Pelo quadro acima, podemos observar, que o valor do produto, de 1946 a 1950 aumentou de quase 30%.

Apenas sete propriedades em todo o município não possuem cultura permanente, sendo suas terras aproveitadas em pastagens e parte entregue às matas.

Esta região possui bem poucas culturas temporárias, e, apenas a terça parte das propriedades, utiliza suas terras, no cultivo das mesmas.

A cultura da laranja, atualmente, na região, está decadente e, praticamente abandonada, tendo sua produção decaído há mais de dez anos. Dela, restam apenas alguns laranjais, nas planícies do Saco de Mangaratiba.

A sua produção em 1945 era de 3 500 centos e, sucessivamente, até 1950 temos — 1 200—4 000—4 000—4 000. No entanto, hoje em dia, não dá para o consumo local, sendo necessária a sua importação.

A produção de culturas de gêneros alimentícios como arroz, feijão, mandioca, milho e a do tomate e hortaliças, ocupa área

muito pequena e é praticada geralmente pelo arrendatário ou pelos pequenos proprietários. Ela é feita juntamente com a cultura da banana; não representa valor econômico para a região, mas sim, uma cultura de subsistência.

QUADRO N.º 2

Culturas temporárias no município de Mangaratiba

| CULTURA | Área cultivada | Quantidade da produção | Valor (Cr\$) |
|---------------------|----------------|------------------------|----------------|
| 1944 | | | |
| Arroz em casca..... | 5 | 100 sacos | 7 500 |
| Batata-doce..... | 8 | 100 toneladas | 50 000 |
| Feijão..... | 20 | 100 sacos | 10 000 |
| Mandioca..... | 20 | 200 toneladas | 80 000 |
| Milho..... | 25 | 300 sacos | 13 500 |
| TOTAL..... | 78 | — | 161 000 |
| 1945 | | | |
| Arroz em casca..... | 6 | 160 sacos | 14 400 |
| Batata-doce..... | 3 | 130 toneladas | 65 000 |
| Feijão..... | 45 | 120 sacos | 12 600 |
| Mandioca..... | 50 | 400 toneladas | 60 000 |
| Milho..... | 18 | 400 sacos | 20 000 |
| TOTAL..... | 122 | — | — |
| 1946 | | | |
| Arroz em casca..... | 10 | 63 sacos | 7 560 |
| Batata-doce..... | 15 | 42 toneladas | 18 900 |
| Feijão..... | 12 | 300 sacos | 36 000 |
| Mandioca..... | 45 | 450 toneladas | 180 000 |
| Milho..... | 68 | 1 500 sacos | 82 500 |
| TOTAL..... | 150 | — | — |
| 1947 | | | |
| Arroz em casca..... | 5 | 125 sacos | 15 000 |
| Batata-doce..... | 15 | 27 toneladas | 5 400 |
| Feijão..... | 25 | 650 sacos | 130 000 |
| Mandioca..... | 2 | 24 toneladas | 9 600 |
| Milho..... | 3 | 130 sacos | 14 040 |
| TOTAL..... | 50 | — | — |
| 1948 | | | |
| Arroz em casca..... | 4 | 55 sacos | 11 000 |
| Batata-doce..... | 14 | 25 toneladas | 5 000 |
| Feijão..... | 3 | 75 sacos | 22 500 |
| Mandioca..... | 2 | 20 toneladas | 80 000 |
| Tomate..... | 2 | 10 000 quilos | 34 000 |
| Milho..... | 3 | 100 | 10 000 |
| TOTAL..... | 28 | — | — |
| 1949 | | | |
| Arroz em casca..... | 10 | 230 sacos | 50 600 |
| Batata-doce..... | 13 | 14 toneladas | 3 052 |
| Feijão..... | 26 | 445 sacos | 129 495 |
| Mandioca..... | 1 | 9 toneladas | 2 250 |
| Milho..... | 10 | 55 sacos | 6 600 |
| Tomate..... | 4 | 12 000 quilos | 36 000 |
| TOTAL..... | 64 | — | — |
| 1950 | | | |
| Arroz em casca..... | 8 | 80 sacos | 16 000 |
| Batata-doce..... | 12 | 24 toneladas | 48 000 |
| Feijão..... | 31 | 440 sacos | 79 200 |
| Mandioca..... | 3 | 25 toneladas | 6 250 |
| Milho..... | 15 | 225 sacos | 27 000 |
| Tomate..... | 5 | — | — |
| TOTAL..... | 74 | — | — |

Culturas temporárias no município de Mangaratiba (conclusão)

| CULTURA | Área cultivada | Quantidade da produção | Valor (Cr\$) |
|---------------------|----------------|------------------------|--------------|
| 1951 | | | |
| Arroz em casca..... | 10 | 120 sacos | 30 000 |
| Batata-doce..... | 16 | 49 toneladas | 122 500 |
| Batata-inglesa..... | 1 | 50 toneladas | 12 000 |
| Feijão..... | 27 | 270 sacos | 67 500 |
| Mandioca..... | 12 | 103 toneladas | 25 750 |
| Milho..... | 32 | 303 sacos | 43 560 |
| Tomate..... | 13 | 34 000 quilos | 115 600 |
| TOTAL..... | 111 | — | — |
| 1952 | | | |
| Arroz em casca..... | 17 | 230 sacos | 59 800 |
| Batata-doce..... | 13 | 32 toneladas | 57 600 |
| Cana-de-açúcar..... | 4 | 150 toneladas | 45 000 |
| Feijão..... | 13 | 160 sacos | 48 000 |
| Mandioca..... | 8 | 65 toneladas | 124 995 |
| Milho..... | 19 | 220 sacos | 33 000 |
| Tomate..... | 2 | 6 000 quilos | 24 000 |
| TOTAL..... | 76 | — | — |

Em 1950, começaram a produzir a cana-de-açúcar, com uma produção de 2 500 toneladas, no valor de Cr\$ 500 000,00, ocupando uma área de 50 hectares.

O café, também está ressurgindo, em pequena quantidade, apenas em algumas fazendas.

Quanto à criação de gado, neste município, é extensiva e, compreende um número reduzido de cabeças, sobressaindo-se o primeiro distrito, que tem aproximadamente 2 000 animais. Ela é praticada em pastos de capim gordura, cujo único preparo, são as queimadas anuais, a fim de que êsses se renovem.

De modo geral, os que lidam com o gado, localmente, não possuem denominação especial; algumas vezes, são chamados de retireiros, os que tomam conta de uma porção de gado ou sítio de engorda, ou de vaqueiros, os que ordenham as vacas.

Porcentagem mínima de fazendas, dedicam alguns hectares de terras à criação de gado para o corte e, apenas duas se salientam, enviando seus produtos ao matadouro de Santa Cruz. O restante do gado é aproveitado para o leite e seus derivados, que no entanto, não são suficientes nem mesmo para o consumo da cidade.

A falta de recursos para o devido cuidado com a pecuária, provoca enormes baixas entre os bezerros, morrendo em média 3, em cada 10 animais nascidos.

| MUNICÍPIO | NÚMERO DE CABEÇAS | | | | | | |
|------------------|-------------------|---------|----------|--------|--------|--------|----------|
| | Bovinos | Eqüinos | Asininos | Muares | Suínos | Ovinos | Caprinos |
| Mangaratiba..... | 1 800 | 700 | — | 600 | 5 000 | 350 | 300 |

Predominando na região, a pequena propriedade, não favorece a criação extensiva do gado. Este, para apresentar lucro, deveria ser criado intensivamente, em pequenas propriedades, com estábulos e instalações apropriadas.

A atual cidade de Mangaratiba, sede do município, apesar de ser servida por estradas de ferro e de rodagem que a comunicam com o Distrito Federal, proporcionando-lhe considerável movimento de fim de semana, ainda conserva, em grande parte, aspecto colonial; as ruas são poucas, quase tôdas sem calçamento, as casas, algumas apenas assobradadas, contrastam com a maioria, de construção antiga.

Restam-nos no entanto, grandes esperanças de um futuro melhor, porquanto, nesta cidade, iniciam-se numerosos loteamentos de caráter urbano, acrescentando-se a isso, as obras da estrada de rodagem, que em breve se estenderá a todo o litoral fluminense, alcançando Angra dos Reis, e chegando mesmo, às proximidades de São Paulo³⁰.

O pôrto de Mangaratiba, que outrora fôra tão importante, em nossos dias, tem movimento quase nulo, com exceção dos sábados, quando a êle aportam numerosos barcos, de tamanhos variados, vindos das ilhas vizinhas e do distrito de Conceição do Jacareí.

Essas embarcações, na sua maioria pequenas canoas, vêm unicamente carregadas de bananas, trazendo em média 80 a 100 dúzias de cachos dessa fruta; aproximam-se da praia e, seus remeiros carregam diretamente o conteúdo de seus barcos, para o interior dos trens, que o transportarão para a cidade do Rio de Janeiro (Fig. 22). As lanchas



Fig. 21 — Vista parcial da pequena cidade de Mangaratiba, que estando imprensada entre o mar e a serra, tem poucas possibilidades de se expandir.

(Foto A. J. P. DOMINGUES)

³⁰ — RIBEIRO, Adalberto Mário — *Rêde Rodoviária Fluminense*.

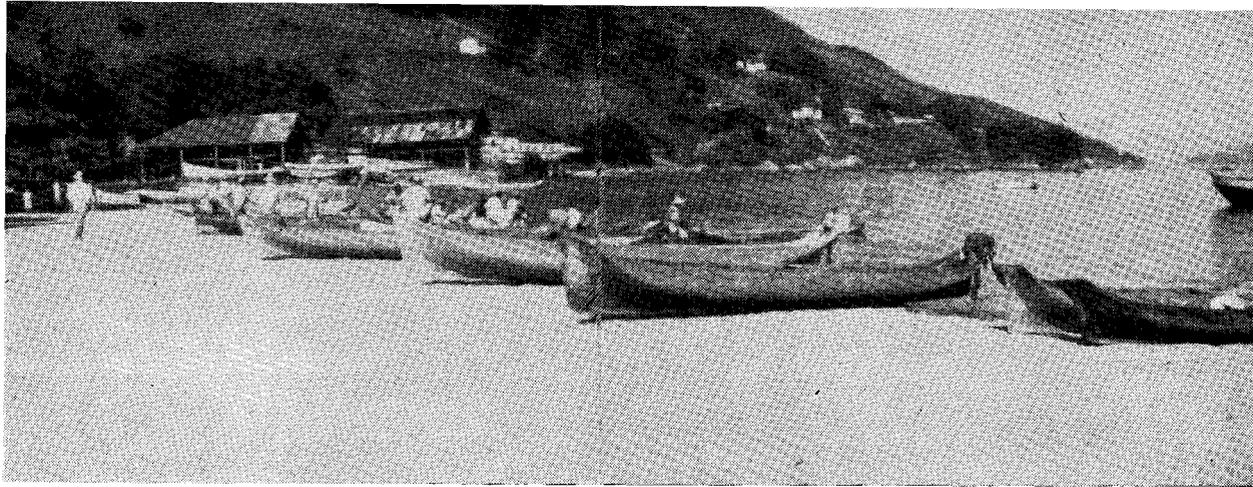


Fig. 22 — As pequenas embarcações que aqui vemos, vêm das ilhas e terras próximas, carregadas de bananas, as quais são embarcadas diretamente nos vagões dos trens.
(Foto do autor)

maiores, quase tôdas particulares, utilizam-se do ancoradouro, que lhes facilita o desembarque em caminhões.

Em Itacuruçá, existe um pequeno ancoradouro, que está em franco progresso e, possivelmente, num futuro próximo, virá a suplantá-lo. Atualmente, êle exporta diretamente para o Rio, carvão e banana.

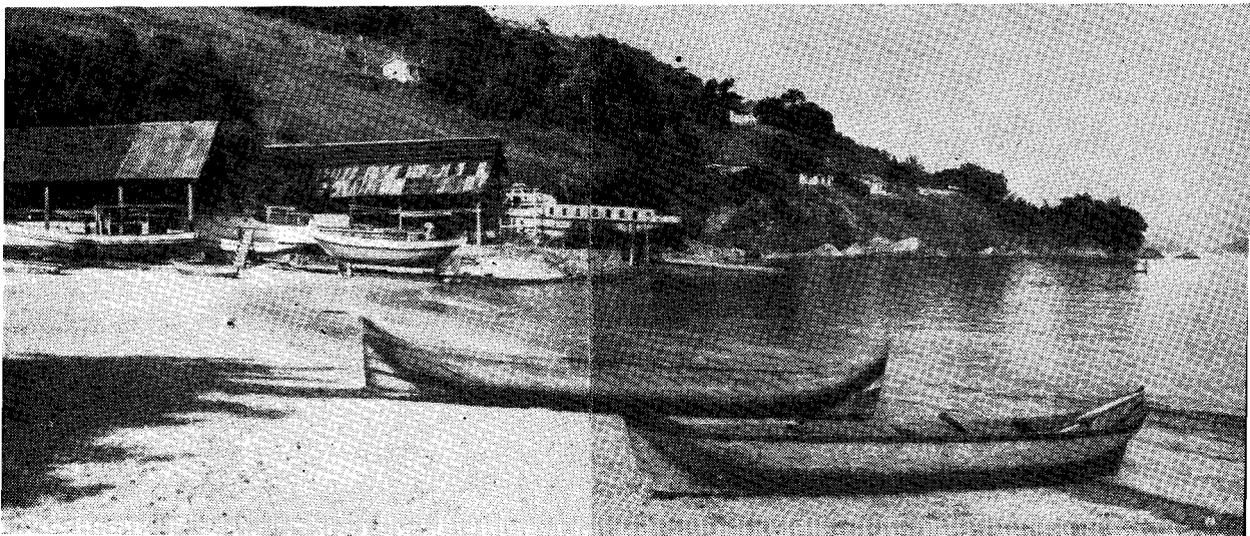
O Serviço de Navegação Sul-Fluminense, mantém o transporte de passageiros e cargas, para várias localidades próximas, como Angra dos Reis, cujo serviço é feito diariamente; Parati, com viagens de 2 em 2 dias, de onde lhes vem parte do peixe consumido; mais espaçado é o intercâmbio com o ancoradouro de Abraão, na Ilha Grande, ao qual chega um barco de 4 em 4 dias. E ainda outros, como Conceição do Jacaré, Mambucaba, etc.

As companhias particulares, levam vantagem sôbre a do estado, porque, por incrível que pareça, esta paga várias taxas, o que encarece o transporte, enquanto, que o preço exigido por aquelas, é bem menor, o que as tornam mais procuradas³¹.

Fazem-se, atualmente, estudos sôbre a possibilidade da construção de um pôrto na ilha de Itacuruçá, com grande capacidade, para a ex-

³¹ — Informação prestada pelo Pôrto Estadual de Mangaratiba.

Fig. 23 — A esquerda da fotografia, vemos os dois estaleiros situados na praia de Mangaratiba.
(Foto do autor)



portação do minério de Conselheiro Lafaiete e a importação do carvão, para Volta Redonda. É quase certo, que a execução desse trabalho, não poderá ser imediata, visto ser necessária a inversão de vultosos capitais³².



Fig. 24 — Aspecto da rua principal da cidade de Mangaratiba, onde se localiza o Banco e a Prefeitura Municipal. Suas casas, com raras exceções, são construções coloniais.

(Foto do autor)

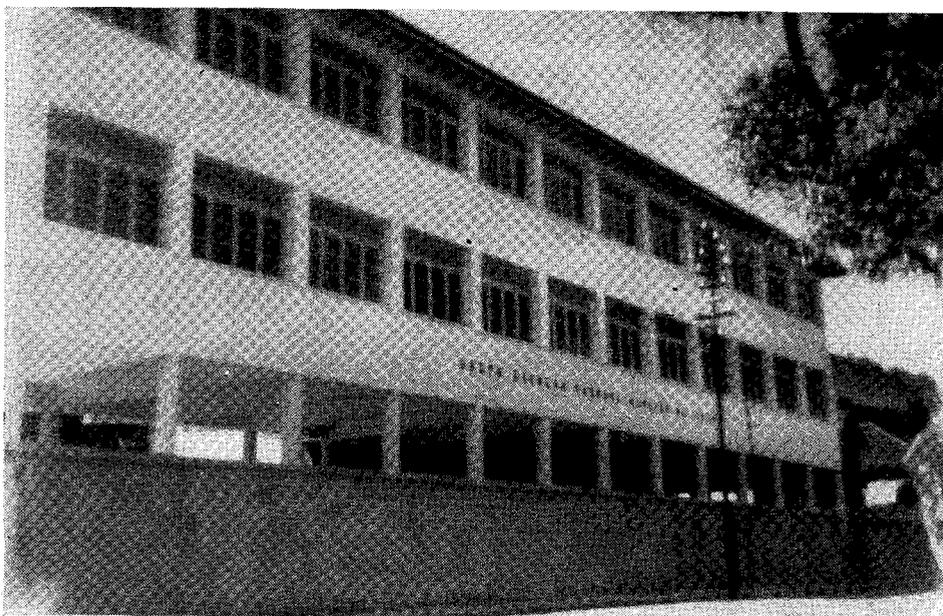


Fig. 25 — Escola General Moreira da Silva, uma das poucas construções, que acompanham as linhas modernas da arquitetura.

(Foto do autor)

³² — Informações colhidas no Serviço de Portos, Rios e Canais.

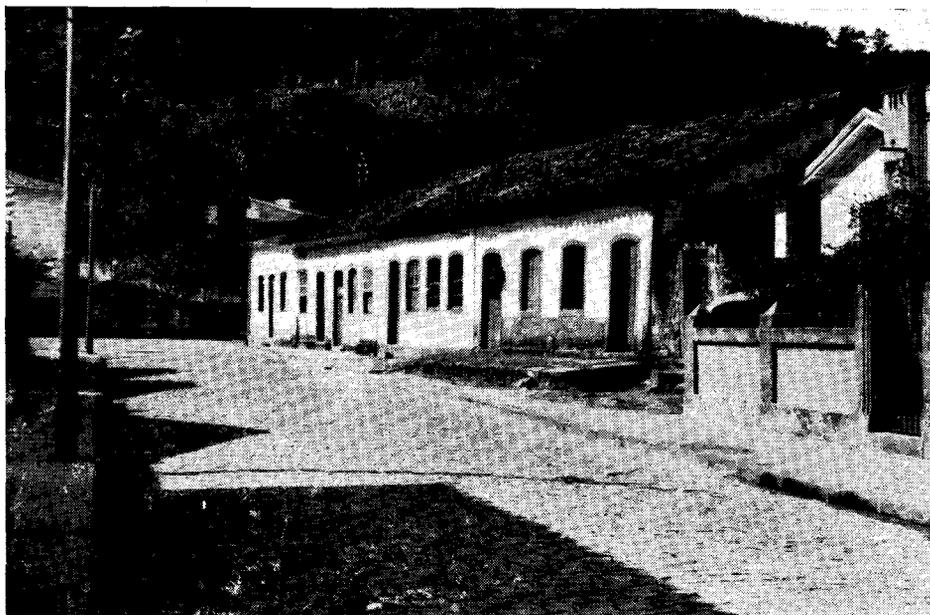


Fig. 26 — Velha rua da cidade, cujas casas são ainda construção do século passado.

(Foto A. J. P. DOMINGUES)



Fig. 27 — Aspecto do ancoradouro do pôrto de Mangaratiba, no qual vemos um barco de passageiros, que se destinam a Angra dos Reis.

(Foto A. J. P. DOMINGUES)

Na ilha da Marambaia, há um ancoradouro, cuja importância está diretamente ligada à pesca, atividade exclusiva da população local. Nessa ilha, além da Escola Técnica de Pesca “Darci Vargas”, existe uma escola profissional de Marinha Mercante, como também, várias indústrias adstritas à pesca, como frigoríficos, fábricas de rês, peixes enlatados, etc.

Na pequena cidade de Mangaratiba, situam-se dois estaleiros, um dêles funcionando desde 1923. Constroem barcos pequenos e barças, fazem restaurações de outras, de preferência, quando há excesso de serviço nos estaleiros de Angra dos Reis.

CONCLUSÃO

Como acabamos de ver, a existência dêsse município, passou por várias fases, quase tôdas ligadas a ciclos de economia agrícola.

Depois do açúcar e da pesca, a cultura do café foi por muitos anos, a vida dêste povoado, dando-lhe riqueza e realce. Foi ainda a rubiácea, que necessitando de braços para a lavoura, aumentou a introdução de milhares de escravos africanos, dando importância ao pôrto da Marambala, cuja trajetória, teve fim, ao proibirem o tráfico negroiro.

Quanto ao pôrto de Mangaratiba, tornou-se de maior importância, para o estado, justamente com o desenvolvimento do café. Decaiu, após a abertura de estradas, que desviaram os produtos para outros ancoradouros.

Continua até hoje a dominar na região, a monocultura, ocupando as lavouras de gêneros alimentícios, lugar ínfimo, em relação ao produto valorizado, que, por último, tem sido a banana. Esta, apesar de não possuir o mesmo valor econômico que o café, está aos poucos reerguendo o município.

Os loteamentos, estão trazendo numerosos turistas, que se vêm interessando pela região e até mesmo nas terras serranas, onde se estabelecem em sítios e chácaras.

Nesta região, cujo progresso é tão lento, utilizam ainda, em plena era das máquinas, processos agrícolas de séculos passados. A sua industrialização é quase nenhuma, resta-nos, porém, uma esperança, por se tratar de uma região acidentada e, de grande pluviosidade, onde possivelmente se poderá aproveitar suas quedas d'água, em energia hidráulica.

Outra atividade, que poderá ser explorada com êxito, em tôda a costa serrana da Ilha Grande, é a extração de madeiras de lei, já vastamente utilizadas no passado.

BIBLIOGRAFIA

- AMARAL, Luís — *História da Agricultura no Brasil*. 3 tomos — Série Brasileira — Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1939.
- Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro* — Ano I, 1953.
- Atlas Pluviométrico* — Serviço de Meteorologia do Ministério da Agricultura.
- BACKHEUSER, Everardo — *A Faixa Litorânea do Brasil Meridional* — Rio de Janeiro, 1918.
- BERNARDES, Lísia Maria Cavalcanti — "Tipos de Clima do Estado do Rio de Janeiro" — *Revista Brasileira de Geografia*, ano XIV, n.º 1.

- CAMPOS, Gonzaga de — “Mapa Florestal do Brasil” — *Boletim Geográfico*, ano I, n.º 9.
- CORRÊA FILHO, Virgílio — *Jornal do Comércio* — 27-3-1949.
- DANSEREAU, Pierre — “Distribuição de Zonas e Sucessão nas Restingas do Rio de Janeiro”. *Boletim Geográfico*, ano VI, n.º 60.
- DE CARLI, Gileno — *A Evolução do Problema Canavieiro Fluminense* — Rio de Janeiro — 1942.
- Documentação Municipal do IBGE — 1953.
- Documentação do Arquivo Corográfico — Conselho Nacional de Geografia.
- Estatística de Propriedades — Cadastro Rural de Mangaratiba — 1954.
- FORTES, José Matoso Maia — *Condições Econômicas do Rio de Janeiro*.
- GÓIS, Hildebrando de Araújo — *A Baixada de Sepetiba* — Relatório do DNOS — 1942.
- Inquérito da Comissão Nacional da Política Agrária em colaboração com o IBGE — 1953.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro — *O Homem e a Guanabara* — Biblioteca Geográfica Brasileira — Publicação n.º 5. Série A — “Livros” — Conselho Nacional de Geografia, 1948.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro — *O Homem e a Serra* — Biblioteca Geográfica Brasileira — Publicação n.º 8 — Série A — “Livros” — CNG — 1950.
- MENDES, Renato da Silveira — *Paisagens Culturais da Baixada Fluminense*. Tese de doutoramento apresentada à cadeira de Geografia Humana — São Paulo — 1948.
- PEDROSO, José e Clodomiro Rodrigues — *Rio de Janeiro — O Estado e o Município* — Rio de Janeiro, 1953.
- Periódico da Campanha Agrícola e Industrial Fluminense* — Mangaratiba — Rio de Janeiro.
- PIZARRO, José de Sousa — *Memórias Históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas à jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil* — Rio de Janeiro, 1820.
- PRADO JÚNIOR, Caio — *Formação do Brasil Contemporâneo* — Colônia — São Paulo, 1942.
- RIBEIRO, Adalberto Mário — *Rêde Rodoviária Fluminense*.
- RUELLAN, Francis — “Evolução geomorfológica da baía de Guanabara e das regiões circunvizinhas”. — in *Revista Brasileira de Geografia*, ano VI, n.º 4 — 1944.
- SAINT-HILAIRE, Augusto de — *Viagem pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil* — Série Brasileira, vol. 210 — São Paulo, 1941.
- SERRA, Adalberto — “Clima do Rio de Janeiro” — *Boletim Geográfico*, ano VII, n.º 68.
- Sinopse Estatística do Município de Mangaratiba* — IBGE — 1948.
- TAUNAY, Afonso E. — *História do Café no Brasil* — Edição do Departamento Nacional do Café — Rio de Janeiro, 1939.
- VASCONCELOS, Clodomiro Rodrigues — *O Estado do Rio de Janeiro*. Publicação do Arquivo Nacional — *Sesmarias no Brasil*.

SUMMARY

Mangaratiba is situated on the banks of Sepetiba Bay, in Rio de Janeiro.

In this region the mountain is too close to the coastal line and we can distinguish different relief features: the “Serra do Mar” and its buttresses; the coastal massifs represented by the surrounding islands and the alluvium plains.

The mountain presents and abrupt slope intensively eroded by torrential rivers which drawn it back; it doesn't correspond anymore to the primitive fault. Those rivers carry way great quantities of sediments; these and those of marine origin together are going to built the coastal lowlands.

The soil of the scarp is originated by the decomposition of gnaiss and granite regarding the intense humidity of the region; this characteristic is dued to the masses of air which come

from the ocean and strike against the "Serra do Mar"; another consequence of this humidity is the tropical humid forest which has been deeply cut down and in its place appears agricultural cultures as the coffee one and presently, the banana one.

Explored since the first times of our colonization by contrabandists of "pau brazil", only in the XVII century it was really occupied.

The local economy, for many years, was based in timberwork, fishing, sugar cane plantations and later on in coffee and banana.

Although its soils are not appropriate to great cultures, during the Empire, Mangaratiba had an outstanding role as the natural port for exportation the products of the hinterland; when the communications began to be made directly to the Port of Rio de Janeiro, the town and the whole municipality ruined; this situation continued to the present days.

Its recovering is very slowly on account of the following factors: the lack workmanship, the exhaustion of the soils as a consequence of the primitive methods of culture employed.

Mangaratiba was an exemple of a town which was born from a commercial road and a port, but whitout possessing basic local products.

RÉSUMÉ

Le municipe de Mangaratiba est situé en marge de la baie de Sepetiba.

Dans cette région où la montagne s'approche du littoral on distingue les aspects suivants: La Serra do Mar et ses contreforts; les massifs du littoral et les îles voisines; les plaines d'alluvions.

La chaîne se présente comme un versant vigoureux, escarpé, marquée par l'érosion des fleuves torrentielles qui l'a fait reculer; la pente ne correspond plus à la faille primitive. Ces mêmes fleuves charrient une grande quantité de sédiment qui ajoutés aux sédiments d'origine maritime forment les plaines du littoral.

L'escarpe est revêtue d'une couche de terre résultante de la décomposition du gnaiss et du granit due à l'humidité intense de la région: les masses d'air humide venues de l'océan s'arrêtent contre la "Serra do Mar"; en conséquence de cette humidité la végétation de la côte este formée par une forêt tropicale qui a été grandement déboisée et remplacée par des cultures agricoles de café et actuellement de bananes.

Exploitée dès commencements de notre colonisation par les contrebandiers de "pau-brasil", elle n'a été occupée que pendant le XVII^e siècle.

Pendant de longues années l'économie locale c'est restreind à l'extraction du bois, à la pêche, à la canne à sucre et plus tard aux cultures du café et des bananes.

Pendant l'empire le port a servi de débouché aux productions des régions voisines. Plus tard des nouvelles routes furent ouvertes et la région a été directement liée au port de Rio de Janeiro, de là la décadence du port comme de celle de tout le municipe, situation qui persiste jusqu'à nos jours.

La récupération se fait très lentement, Il manque la main d'oeuvre, le sol est épuisé par des cultures consécutives et mal orientées, qui provoquent l'érosion accélérée des terres dont les plantations sont faites sur des versants trop marqués.

Mangaratiba peut être citée comme un exemple de ville née d'une route commerciale et d'un port sans posséder toutefois des bases de productions locales.