

ANGRA DOS REIS: PORQUE OLHAR PARA O PASSADO?

Lia Osorio Machado, UFRJ

Em Diagnóstico Sócio-Ambiental do Município de Angra dos Reis, Convênio FURNAS-UFRJ, Rio de Janeiro, 1995

Angra dos Reis é uma das mais antigas áreas de ocupação do litoral fluminense e da costa atlântica brasileira. Localizada numa estreita faixa terrestre entre a baía da Ilha Grande e a escarpa da Serra do Mar, seu território é recortado por penínsulas e enseadas, onde as montanhas e os costões e a presença do verde da Mata Atlântica constituem a paisagem dominante, as praias e as planícies aluvionais ocupando os interstícios permitidos pelo relevo movimentado. Por certo, o Dicionário Aurélio nos lembra que Angra é uma palavra portuguesa para designar "uma enseada ou pequena baía, largamente aberta, que aparece onde há costas altas".

Desde a época colonial, a área terrestre dominada pela presença da Serra do Mar contrastava desfavoravelmente com as excelentes condições oferecidas pela baía da Ilha Grande e seu conjunto insular, o que estimulou o desenvolvimento das funções portuária e pesqueira, atividades que caracterizaram Angra dos Reis por quase quatrocentos anos. Apesar do determinismo ambiental que essa descrição sugere, a evolução posterior do povoamento desmente tal simplificação.

As sucessivas gerações dos habitantes de Angra, cada uma a seu momento e a seu modo, lutaram por superar condições freqüentemente adversas à sua permanência no lugar, criando uma trama de relações geográficas bastante complexas. Se a visão microscópica - que nos permite entrever os detalhes da organização local através dos tempos - é essencial para captar a complexidade da vida social e territorial, essa organização só pode ser entendida quando complementada por uma visão macroscópica, isto é, pelo estudo das relações do lugar com o espaço geográfico bem mais amplo onde está inserido e que, no caso de Angra, é potencializado por sua função portuária.

Foi isso que me levou a pensar a história de Angra como uma história profundamente ligada aos seus meios de comunicação com o exterior, ou seja, com tudo aquilo que não lhe é próprio. Isso não é negativo. Ao contrário, a abertura de uma comunidade para aquilo que lhe é estranho, mesmo que entranhe dificuldades e riscos, é o meio mais eficaz de assegurar sua

vitalidade, evitando a desordem maior da estagnação.

Conciliar a vontade de comunicação externa com a proteção da Mata Atlântica é hoje um dos desafios da comunidade, pois se reconhece que a floresta é um patrimônio público que pode preservar a qualidade ambiental do lugar. Mas nem sempre foi assim. No passado não muito distante a Mata Atlântica era vista como um problema, um obstáculo a ser superado, para que a população pudesse gozar dos benefícios da comunicação com outros lugares do Brasil.

Qual o sentido de dirigirmos o olhar para o passado? O Velho Testamento sugere que quando olhamos para trás podemos virar uma estátua de sal, talvez para lembrar que a vida do ser humano é muita curta para que ele perca tempo na contemplação do passado, ou porque olhar para trás pode paralisar a ação de tal modo que não será possível seguir adiante. Isso tem um sentido bastante concreto para os brasileiros porque o nosso passado, até o final do século XIX, esteve marcado pelo signo da escravidão. Será a escravidão, talvez, o motivo do desprezo pela memória histórica e da nossa dificuldade em considerar o passado como patrimônio da nação.

Quando queremos saber algo sobre a evolução histórico-geográfica de Angra dos Reis, isto é, sobre as mudanças pelas quais passou o lugar, o que se está buscando é uma melhor perspectiva do nosso próprio tempo e do nosso próprio lugar, quer dizer, queremos compreender os caminhos seguidos pelas gerações que nos precederam, coletividades que, assim como a nossa, conheceram o êxito e o fracasso, a generosidade e a perversidade, acumulando e desperdiçando oportunidades, construindo e destruindo coisas, lutando por determinadas coisas e desprezando outras.

Existem outras motivações igualmente enriquecedoras quando se examina o passado histórico: ao conhecer, por pouco que seja, como era o lugar no passado, descobre-se que nada permanece igual para sempre, nem o bom nem o ruim; é possível visualizar como as tramas são criadas e como são desfeitas; permite exercitar a imaginação, algo imprescindível quando se quer pensar o futuro. Observando hoje o *vale do Ariró*, ocupado por grandes manguezais, parece difícil imaginar que o vale já foi uma importante via de comunicação com o interior do Brasil, ocupado por plantações e destilarias de aguardente, passagem de tantas tropas de mula que as ferraduras abandonadas no atoleiro de lama das trilhas eram suficientes para alimentar de matéria prima pequenas fundições artesanais na região, como escreveu Honório Lima em 1889.

Por outro lado, menosprezar o passado multiplica as lendas e reduz a real possibilidade do conhecimento. Não se está afirmando que lendas não valem nada e sim que elas, por si só, são insuficientes para darem conta do passado. Lendas fazem parte da história e da geografia de um lugar, constituindo um rico material para a pesquisa. Com a sutileza e a imaginação características

das crenças populares, apontam para coisas muito concretas, relacionadas à vida das populações, de seus sonhos e de suas frustrações. A lenda sobre a ilha de Jorge Grego, por exemplo, indica a dura realidade do isolamento e da arbitrariedade dominante nas sociedades coloniais, ao mesmo tempo em que nos lembra que todas as sociedades apresentam problemas que nem sempre afloram a superfície. Da mesma maneira, a lenda sobre um passado de riqueza na velha Mombucaba nos indica a importância das grandes construções como símbolos de poder, muito embora as condições reais que lhe deram vida possam ser bem mais modestas.

Dialogar com o passado, enfim, além dos motivos já apontados, tem hoje um sentido econômico. Apesar dos lugares partilharem traços comuns, cada lugar tem sua originalidade, na medida que seus habitantes saibam reconhecê-la e aprendem a valorizá-la. A história de cada lugar é uma fonte quase inesgotável dessa diferença em relação aos outros lugares, e é essa diferença que permite criar uma "imagem de marca", aquilo que confere valor às suas características únicas, algo de crescente importância nas sociedades de hoje, dominadas pelos meios de comunicação de massa.

A Povoação de Nossa Senhora da Conceição de Angra dos Reis da Ilha Grande (1624)

O século XVI é conhecido na história como o século das Grandes Descobertas. Os povos da Europa, principalmente portugueses e espanhóis, fizeram viagens transoceânicas para diversos lugares do mundo, descobrindo áreas até então desconhecidas para eles, e que estavam sob o domínio das populações nativas. No século entre 1500 e 1600 foi dado o nome **América** ao continente onde hoje vivemos, e de **Brazis** ou **Brasil** a uma grande área desconhecida, em cujo litoral as embarcações européias aportavam sempre buscando descobrir algo de valor para o mercado europeu.

Os portugueses, que pelo Tratado de Tordesilhas eram os donos dessas terras, enviaram algumas expedições de reconhecimento que tinham como objetivos, tomar posse das terras, descobrir quais eram suas riquezas, e quais os melhores portos ao longo do litoral do oceano Atlântico. Numa delas, possivelmente aquela chefiada por André Gonçalves (1502), foi feito o reconhecimento de uma grande ilha no litoral, tão próxima ao continente que às vezes era confundida com a terra firme.

A Ilha Grande foi o primeiro lugar conhecido da costa ao sul de S. Sebastião (atual

Rio de Janeiro), no caminho para a fortificação de Bertioga e a povoação de São Vicente no litoral paulista. A ocupação portuguesa do litoral, durante o século XVI, obedeceu à motivos estratégicos, pois embarcações holandesas, francesas e inglesas comerciavam com os indígenas, desafiando o domínio português. Para os portugueses, a presença dessas embarcações era considerada como um ato de pirataria. De fato, por mais de duzentos anos, durante todo o período colonial, um dos maiores problemas enfrentados pela Coroa Portuguesa era o controle do comércio dos colonos brasileiros e dos indígenas com navios pertencentes a outras nações européias, considerados como "piratas" pelos portugueses.

Hans Staden em Mambucaba

Ainda é difícil estabelecer com confiança qual foi o processo inicial de ocupação de Angra dos Reis. Um dos mais antigos documentos sobre a área do atual município foi escrito por um técnico em artilharia, o alemão Hans Staden, contratado pela Capitania de S.Vicente, por volta do ano de 1550. Segundo esse relato, publicado em alemão em 1557, a área da baía de Angra era lugar de conflito entre índios tupinambás ao sul e tamoios ao norte. Possivelmente os índios Guaianases, conhecidos pelas outras tribos como **Guaramumis**, e que haviam se instalado na Ilha Grande e no "mediterrâneo" (ilhotas da baía) dos Reis, fizessem parte da grande família dos tupinambás mas, aparentemente, não falavam o tupi, segundo o historiador Capistrano de Abreu. Nenhuma povoação portuguesa na baía da Ilha Grande é mencionada no relato de Staden.

Hans Staden foi prisioneiro dos tupinambás durante alguns anos, precisamente no lugar que os índios chamavam de **Mambucaba**, e a ele se deve informações preciosas sobre os costumes indígenas e a natureza do lugar, como por exemplo, a menção aos cardumes de tainhas, os **paratis** dos índios, que subiam cada ano o baixo curso dos rios para desovar. Um dos pontos altos da narrativa de Staden é a descrição de seus encontros com o grande cacique dos goianazes ou guaramumis, **Cunhambebe**, residente na aldeia dita **Arirab** (Ariró?), e de sua astúcia para escapar da morte decretada pela tribo.

Mambucaba também era conhecida das embarcações francesas, que praticavam o *escambo* (troca de mercadorias) com a tribo de Cunhambebe. O comércio entre os indígenas e navios europeus não portugueses levou o governador português a afugentar os indígenas desse trecho do litoral, e a partir de 1573 a área próxima à Mambucaba foi sendo vagarosamente

ocupada por brancos europeus. Há notícias de que por volta de 1598, já era importante a pesca da baleia na foz do rio Mambucaba.

O Livro que dá Razão do Estado do Brasil

O território do atual Estado do Rio de Janeiro correspondia a antiga Capitania de São Thomé e grande parte da Capitania de S.Vicente, esta última doada a Martim Afonso de Souza. A área do atual município de Angra dos Reis pertencia à Capitania de S.Vicente. O regime de capitanias hereditárias permitia a doação de sesmarias para incentivar a fixação de colonos portugueses na faixa litorânea, e foi justamente na Ilha Grande que Martim Afonso doou uma sesmaria que, no entanto, não foi povoada.

A notícia consta de um dos mais famosos relatos sobre a natureza e a ocupação da costa brasileira, o Tratado Descritivo do Brasil em 1587, de Gabriel Soares de Souza. Descreve o autor, que "defronte desta ilha, na ponta dela da banda de leste está a Angra dos Reis...e quem navegar por entre ela e a terra firme não têm que recear, porque tudo é limpo e sem baixo nenhum". Faz menção também à presença de um morador chamado Jorge Grego, numa ilha localizada ao sul da Ilha Grande.

Um outro documento, dos mais importantes do Brasil Colonial, foi o primeiro Atlas sobre a colônia, intitulado Livro que dá Razão do Estado do Brasil. Seu autor, o cosmógrafo português João Teixeira Albernaz I, nos legou um mapa sobre a costa ao sul do Rio de Janeiro, e nele aparece a Ilha Grande, o rio Paratigui, a ilha da Jipóia, o nome Angra dos Reis na atual baía da Ilha Grande, e a "Povoação nova de Nossa Senhora da Conceição" no continente. O Atlas foi, provavelmente, uma iniciativa de Felipe II da Espanha, na época rei de Espanha e Portugal (no período entre 1580 e 1640, conhecido como da União das Coroas Ibéricas, os reis espanhóis eram também reis do Brasil). A cópia mais antiga desse mapa parece ser de 1616, mas a que ora apresentamos é uma cópia de 1626/28, e nela a povoação de N.S.da Conceição aparece como "nova". A data dessa cópia é importante, como veremos a seguir.

Segundo o historiador de Angra, Honório Lima, a Coroa Portuguesa reconheceu, em 1560,

ou seja, uns dez anos depois da aventura de Hans Staden, a existência de uma povoação numa localidade situada a seis quilômetros a oeste da atual cidade de Angra. Em 1593, Felipe II elevou a povoação à categoria de Paróquia sob a proteção dos Santos Reis Magos, a segunda paróquia do Brasil. A área da Paróquia se estendia ao longo do litoral, desde a margem esquerda do rio Itaguai até a ponta de Cairuçu (perto da atual Paraty). Naquele momento, existia uma certa atividade agrícola na Paróquia, principalmente o cultivo de cana de açúcar e de alimentos, destinados ao abastecimento da Capitania de S.Vicente.

Uma certa importância deveria ter essa povoação, porque foi elevada à categoria de vila em 1608. É provável que o fato de estar a meio-caminho da rota marítima que fazia a ligação entre as vilas de S.Vicente e S.Sebastião do Rio de Janeiro tenha estimulado a economia local.

Em 1617 o assassinato do padre responsável pela Paróquia iniciou um processo cujo resultado foi o abandono da localidade primitiva, e a mudança da povoação para o atual sítio da cidade de Angra, em 1624. Podemos, portanto, deduzir que essa "nova" povoação de Nossa Senhora da Conceição (de Angra dos Reis da Ilha Grande) é a que aparece no mapa de João Teixeira Albernaz. O novo sítio foi provavelmente escolhido por já existir no local uma Casa Conventual dos Carmelitas (erguida em 1593). O antigo sítio da povoação passou a ser conhecido como **Vila Velha**. Em 1626 começou a construção da Igreja-Matriz da nova vila, só completada em 1750.

Todas essas peripécias nos indicam a instabilidade do povoamento e a relativa pobreza das construções associadas aos primeiros intentos de colonização. Chamar uma povoação de vila, por exemplo, não significava a presença de uma estrutura urbana, e sim a existência de uma pequena aglomeração de casas precariamente construídas, onde um número ínfimo de colonos de origem européia e seus agregados, em geral, caboclos, se reuniam aos domingos para freqüentar a missa e as festas da Igreja nos dias santificados. As únicas construções de alvenaria pertenciam às ordens religiosas. O tamanho e riqueza da decoração interior das igrejas era o principal indício da situação econômica dos "moradores", como eram chamados os proprietários e colonos de origem européia ou cabocla. Esse padrão de povoamento, dominante na maioria das aglomerações coloniais no Brasil, só era parcialmente modificado quando a função portuária adquiria alguma importância.

O pequeno porto de Angra apresentou um modesto crescimento durante o século XVII (de 1600 a 1700), porém foi, gradualmente, perdendo posição para a vila de Paraty. Paraty se localizou no ponto onde terminava a trilha terrestre conhecida como o "Caminho dos

Guaianases" , por onde se dava o crescente comércio entre as vilas de Piratininga (hoje cidade de S.Paulo) e S.Sebastião do Rio de Janeiro.

Os Caminhos Terrestres e as minas de ouro (Século XVIII)

O "caminho dos Guaianases" era um caminho utilizado pelos índios antes da chegada dos europeus. Foi reativado em meados do século XVII, para permitir a ligação entre o litoral e o planalto paulista sem passar por S.Vicente. Também conhecido como o "Caminho da Serra do Facão", ou "Caminho Velho" como foi chamado mais tarde, saía de S.Paulo, passando por Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, atravessando a Serra do Mar (vila de Cunha), até atingir a baía da Ilha Grande. Paraty surgiu (1660) em função dessa trilha e do transbordo de mercadorias, daí em diante o trajeto sendo feito por via marítima para o Rio de Janeiro. Em 1667 foi reconhecida como vila.

Até o século XVII a mão de obra utilizada na região era de origem indígena, pois nenhuma das atividades agrícolas era suficientemente valorizada para justificar a importação de escravos africanos. Há uma notícia da existência de um aldeamento indígena na margem direita do rio Mambucaba, por volta de 1660, onde teriam sido "recrutados" os índios, por iniciativa da Câmara Municipal de Angra dos Reis, para "descobrir, abrir, descortinar os caminhos da Vila de Paraty para o sertão, com os de São Paulo".

Não há dúvida que a importância da vila de Piratininga (S.Paulo), da qual a vila de Paraty se tornou tributária, cresceu em virtude da intensificação da procura de ouro, diamante e escravos indígenas, durante a segunda metade do século XVII. Finalmente, às vésperas do século XVIII (1698-1699) foram descobertas as grandes minas de ouro das *Geraes* (Minas Gerais), e logo depois, as minas de Cuiabá e Goiás, bem mais modestas. O impacto dessas descobertas transformou, de maneira irreversível, a geografia da colônia brasileira.

Em Taubaté, localizada no vale do Paraíba, e posteriormente em Paraty (1703), foram instaladas pelo governo colonial a Casa de Fundição, na qual se recolhia obrigatoriamente o ouro

procedente das Minas para que fosse deduzido o quinto da Coroa Portuguesa, o restante reduzido a barras de ouro antes de ser devolvido ao portador. E muito provável que, nesse momento, o porto de Angra dos Reis já era parte de uma rota de contrabando para desvio do ouro que descia pelo caminho dos Guaianases até Paraty. Alberto Lamego afirma que desde o início do século XVIII exploradores partiam de Angra dos Reis em direção a Serra do Mar, provavelmente buscando alternativas para a saída do ouro proveniente das Minas. Podemos supor, assim, que por essa época o contrabando permitiu o sustento de muitas famílias e povoações angrenses.

O caminho dos Guaianases era muito longo e a travessia marítima da carga dos quintos da Coroa de Paraty para o Rio de Janeiro muito insegura devido à ação dos piratas. Por esses motivos, a Coroa portuguesa passou a estimular a abertura de novos caminhos, oferecendo sesmarias, títulos e outros privilégios aos particulares que quisessem bancar a construção de estradas. Um desses particulares, Garcia Rodrigues, iniciou a construção de um novo caminho entre as minas gerais e o litoral, em 1698. Era uma ligação mais rápida e direta, porém a construção da nova estrada acabou sendo feita por decisão do governo colonial. A construção do "Caminho Novo" ou "Caminho de S.Paulo" em direção às Minas Gerais foi iniciada em 1728 e só terminou quase trinta anos depois, em 1754!

Podemos atribuir o enriquecimento da povoação de Angra dos Reis na primeira metade do século XVIII à mudança na rede de comunicação regional, associada ao contrabando de ouro. A boa fortuna da povoação está expressa na construção do imponente Convento de S.Bernardino de Sena, iniciado em 1753 e concluído dez anos depois.

O nóculo central das vias de acesso às Minas Gerais continuou sendo Guaratinguetá, porém o 'Caminho Novo' descia a Serra do Mar em outro lugar, buscando eliminar o trecho marítimo via Paraty, e permitindo que a ligação com o Rio de Janeiro se fizesse somente por terra. Uma "frente pioneira" de ocupação e de desmatamento para o cultivo acompanhou a construção da estrada, porém o domínio das grandes propriedades (sesmarias) e o pouco valor dos produtos agrícolas restringiram uma verdadeira expansão do povoamento. A povoação de S.João Marcos no alto vale do rio Pirai surgiu em 1733, precisamente em função da "penetração" do caminho novo, que corria paralelo ao litoral, ao norte do atual município de Angra dos Reis, atrás da escarpa de Serra que o limita (ver MAPA).

O "Caminho Novo" foi a principal via de circulação entre S.Paulo e Rio de Janeiro até meados do século XIX. Foi esse o caminho percorrido por Pedro I, depois da declaração da

Independência, em 1822.

As áreas cortadas pelos caminhos do ouro foram esparsamente povoadas durante todo o século XVIII. Ao longo dos caminhos foram instalados registros para a fiscalização de bagagens e cobranças de impostos, ranchos para pouso das tropas, alguns povoados e propriedades rurais. Essas propriedades dedicavam-se a produção de milho, arroz, café e à criação de animais. Na região do Médio Paraíba a produção de açúcar teve certa importância durante esse período. Os colonos com menos posses produziam aguardente. Os produtos eram comercializados na própria fazenda através de pequenas vendas (barracões) junto aos ranchos ou enviados para o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Para Angra dos Reis, no entanto, o "Caminho Novo" descortinou novas possibilidades de sobrevivência. À medida que a estrada avançou, outros caminhos foram abertos, ligando o litoral à nova estrada. Em Angra, a via principal de acesso ao "caminho novo" foi através do vale do Ariró-Jurumim. Rumando em direção à S. João Marcos, a estrada, que atravessava a Serra do Mar, foi muito utilizada como rota terrestre para o contrabando do ouro. Por isso mesmo podemos observar em mapas antigos o aparecimento de dois registros de controle no médio vale do rio Ariró, um deles correspondendo a atual cidade de Rio Claro, um pequeno arraial em 1733.

No final do século XVIII, já decadente a atividade mineradora no planalto mineiro, a pequena aglomeração de Angra dos Reis se manteve viva explorando sua tradicional vocação portuária, funcionando como pequeno entreposto comercial. Contudo, a reconstrução histórica nos permite entrever um panorama bem mais complexo da economia local. Antigas atividades se expandiram e novas surgiram. Não só a decadência da mineração nas Minas Gerais não abateu a economia local como novas oportunidades apareceram, propiciando um novo surto de crescimento. Das antigas atividades permaneceram a modesta produção agrícola de alimentos voltada para o consumo local, e a pesca da baleia. Existem registros de várias "armações" (grandes barracões destinados ao beneficiamento do cetáceo) por essa época, mas é provável que o fim da pesca da baleia na baía da Ilha Grande durante a primeira metade do século XIX foi provocada pela expansão da demanda ligada ao surto de construções em Paraty, no Rio de Janeiro, e em Minas Gerais. Outro subproduto da baleia, o âmbar, também era muito valorizado na época e concorreu para sua extinção.

O motivo principal para a revitalização notável da economia local, contudo, se deve à produção de aguardente. A expansão das engenhocas ou destilarias de aguardente, uma atividade

dos colonos mais pobres, permitiu a absorção da cana de açúcar plantada na área de Angra e Parati e das novas plantações na Serra do Mar.

Porque a súbita valorização da aguardente? O porto de Angra havia encontrado uma nova vocação: o comércio de escravos africanos. É certo que a aguardente era destinada ao consumo interno da colônia do Brasil mas serviu principalmente para o escambo de escravos com os "navios negreiros" de vários países, inclusive brasileiros, que aportavam em Angra. A expansão das engenhocas constitui um indicador de que Angra dos Reis ocupava, já no final do século XVIII, um lugar importante na rede organizada em torno do tráfico (legal) de africanos.

Também a introdução de um produto novo, o anil, muito valorizado no mercado internacional como corante, ajudou a revitalização da economia local por um curto tempo. O anil foi introduzido na costa atlântica, desde Cabo Frio até Angra dos Reis, em meados da década de 1780, por iniciativa do Marques do Lavradio. Não se sabe a quantidade plantada em Angra, apenas que era cultivado, geralmente, em grandes propriedades. O surto do anil durou cerca de vinte anos, desaparecendo no início do século XIX. A denominação de *Praia do Anil* é o que nos resta desse período.

No final do século XVIII as pequenas planícies do atual município de Angra dos Reis se destacavam no panorama econômico local. Monsenhor Pizarro conta (em 1794) que "o terreno municipal, onde estão as notáveis planícies de Mambucaba, Bananal e Paratimirim, contíguas aos rios que lhe dão o nome, é assaz fértil em hortaliças e frutas...produz suficiente mandioca, milho, arroz, legumes, café e cana, cuja lavoura se cultiva como atividade maior, para dar exercício a 12 engenhos de açúcar que hoje tem 100 fabricas ou mais de aguardente, denominadas engenhocas".

Uma estatística de 1791 sobre o movimento de barcos no porto do Rio de Janeiro indica a entrada de 69 barcos procedentes da baía da Ilha Grande, num total de 495 (de Paraty entraram no porto do Rio de Janeiro, 86 embarcações). A carga descrita - cachaça, mel, açúcar, arroz, feijão, trigo, café, cebola, galinhas, goma - mostra não só a importância das destilarias de aguardente e da produção de gêneros alimentícios mas também o papel do comércio de aguardente com barcos provenientes do exterior ou de outros lugares do Brasil. É preciso lembrar aqui que nessa época o comércio com barcos estrangeiros era proibido nos portos da colônia portuguesa, de modo que era mais fácil fugir do controle da Coroa aportando em Angra do que no porto do Rio de Janeiro. O que aliás, constitui mais um exemplo do fato de que controles e normas de conduta muito estritas estimula em vez de impedir atividades consideradas ilegais.

Outra estatística, de 1799 confirma a expansão da produção de aguardente e açúcar na Capitania do Rio de Janeiro: 616 engenhos e 253 engenhocas de aguardente. Deste total, 39 engenhos e 155 engenhocas localizavam-se em Angra dos Reis e Ilha Grande (respectivamente, 6,3% e 61,2% do total da Capitania), o que demonstra, sem dúvida, o peso de Angra no fabrico de *cachaça*. Por outro lado, é possível atribuir o primeiro surto de desmatamento em Angra à expansão da lavoura de cana para abastecimento do grande número de engenhos de aguardente.

Porto do café e do tráfico de escravos (1ª Metade do Século XIX)

As localidades de São João Marcos (alto vale do rio Pirai) e Resende (vale do Paraíba) se tornaram centros irradiadores de atividade agrícola, primeiro da cana de açúcar e, mais tarde, do café (por volta de 1770/1780). Enquanto a cana ocupava as várzeas dos rios, o café foi ocupando a meia encosta dos morros e os trechos melhor drenados dos vales, iniciando o primeiro grande ciclo de desmatamento da Mata Atlântica na região.

A nova frente agrícola provocou um intenso movimento de apropriação de terras devolutas e, com ela, a expansão do povoamento. S.João Marcos (fundada em 1733) foi elevada a Comarca em 1804, e vila em 1811, com o nome de S.João do Príncipe. Resende (ex-Campo Alegre), foco originário do grande ciclo do café no vale do Paraíba (c.1770), é elevada a vila, em 1801 e à cidade em 1848. Bananal, fundada em 1783 e pertencente à Paróquia de Lorena (S.Paulo), tornou-se vila em 1832, e cidade em 1849.

Já a antiga povoação de Rio Claro (ex-Itaverá) pertencia ao primitivo território de S.João Marcos. Ao contrário do passado, o sentido da nova frente de colonização não foi a partir de Angra e sim do vale do Pirai. Antigo ponto de registro do ouro (1733), Rio Claro se localizava na confluência da "estrada de barro" do Ariró com um dos rios formadores do Pirai. A povoação se tornou *freguesia* em 1839, e vila em 1848, graças ao intenso tráfico de mercadorias pelo alto Pirai, por onde descia a produção de Minas, e até mesmo de Goiás, para o porto de Angra. No final do século XIX, já em plena decadência do café no vale do Pirai, os papeis já estavam invertidos, S.João Marcos (ou S.João do Príncipe) se subordinando a Rio Claro (1891).

Pelo vale do Ariró passava a "estrada de barro", à margem da qual surgiu, na primeira

metade do século XIX, S. Antonio do Capivari (hoje Lídice), no caminho em direção à S. João Marcos. Passavam também pelo vale as estradas do Caramujo (em direção à Bananal), e a "estrada João de Oliveira", que desembocava na foz do rio Jurumim. O vale do rio Bracuí era outro caminho que subia a serra em direção à Bananal. Pelo vale do Mambucaba uma trilha articulada à navegação fluvial no baixo Mambucaba, atravessava a Serra da Bocaina em direção a Areias.

Em função dessa rede de trilhas, caminhos e estradas, o porto de Angra dos Reis se tornou o escoadouro dos cafeicultores do sul de Minas, Barra Mansa, e, mais modestamente, de Resende. Era o segundo maior porto do Brasil Meridional, em meados do século XIX. Não só escoava o café oriundo do vale do Paraíba e dos pequenos vales do litoral angrense, como se tornou um dos grandes receptores da mão de obra escrava procedente da África e de outras regiões do Brasil, já num período de ilegalidade do tráfico negreiro (o tráfico transatlântico de escravos foi proibido na primeira metade do século XIX por imposição da Inglaterra). No apogeu da cultura do café, a região de Angra dos Reis (compreendendo o litoral e a área interiorana até o vale do Paraíba) produzia entre 5 e 10% do total da produção de café na província do Rio de Janeiro.

Por essa época, o porto de Mangaratiba já concorria com o de Angra: um dos mais poderosos cafeicultores de S. João Marcos (e do Brasil), que acumulou capital, quando jovem, como traficante de escravos em Angra dos Reis, Joaquim José de Souza Breves (o "rei do café") lá construiu um porto de embarque de café, e outro de desembarque de escravos na Restinga da Marambaia, com isso canalizando uma grande parte da produção regional. Assinala-se que Joaquim Breves foi proprietário de terras em toda a região sul do atual estado do Rio de Janeiro, inclusive na planície do Bracuí. Pertencia, originalmente, a esse fazendeiro, a propriedade onde foi implantado o *Engenho de Bracuí*, cujas ruínas ainda podem ser visitadas hoje.

Na primeira metade do século XIX, além dos portos de Angra dos Reis, Paraty, e Mangaratiba, desenvolveram-se pequenos portos em Jurumim, Ariró, Itanema, Frade, Mambucaba e Abraão. No início do século, Mambucaba se tornou Paróquia (1809), depois Freguesia (1811). Nesse momento dominava, segundo Ayres de Casal, a produção de cana de açúcar (para a indústria de aguardente), café, arroz, mel, e outros gêneros alimentícios. O ponto máximo de progresso atingido por Mambucaba foi, provavelmente, depois de 1830, quando a expansão do café em Areias e Bananal alimentou o contrabando de escravos, tornando seu porto o segundo em ordem de importância na região, depois de Angra. Sempre indicador da riqueza dos habitantes, nova igreja foi construída: a Igreja de N.S. do Rosário, originalmente lugar de uma

capela construída em 1770, foi reconstruída em 1800. Pedro Bellegarde e Conrado Niemeyer registraram a presença de inúmeras fazendas de café no vale do rio Mambucaba em seu famoso mapa de 1858 (ver MAPA Bellegarde e Niemeyer).

Todos os pequenos portos desse segmento da costa atlântica brasileira serviram para o escoamento de café, aguardente, cana e, principalmente, para o contrabando de escravos durante o século XIX. É graças ao café e ao tráfico que, pela primeira vez em sua história, Angra dos Reis conhece o desenvolvimento urbano. Elevada a *Termo* em 1808, à sede de *Comarca* em 1828, abrangendo uma área que se estendia desde Itaguaí, Mangaratiba e Paraty, a antiga povoação de N.S. da Conceição, agora Angra dos Reis, foi elevada à categoria de cidade em 1835. A Santa Casa da Misericórdia foi construída em 1836, para atender aos casos de tifo, impaludismo e febre amarela; o Paço Municipal em 1876; e o primeiro jornal semanal aparece em 1860.

Crise e Despovoamento

(1850 - 1945)

A segunda metade do século XIX pode ser caracterizada como o início de um período de quase cem anos de estagnação do território de Angra dos Reis, principalmente se comparada ao importante crescimento dos dois grandes centros urbanos que referenciaram sua vida econômica, S.Paulo e Rio de Janeiro. Três fatores principais explicam a desorganização do espaço e da economia local. Em primeiro lugar, a construção da estrada de ferro que ligou o Rio de Janeiro à S.Paulo, através do vale do Paraíba; em segundo lugar, a decadência do café no mesmo vale e, por fim, a abolição da escravidão. Em conjunto, desarticularam as bases onde se assentava a sobrevivência da economia local.

Uma breve interrupção para destacar um autor nascido em Angra dos Reis. Honório Lima, ex-militar da Guerra do Paraguai, intelectual, procurador da Fazenda, e grileiro de terras, escreveu um pequeno porém interessante documento sobre o desenvolvimento de Angra até 1889, testemunho único da situação local no mesmo momento em que se encerra o período do 2º Reinado (1840-1889). A maior parte dos trabalhos históricos publicados sobre o 2º Reinado enfatizam as grandes mudanças econômicas (início da industrialização na região Sudeste do

Brasil), sociais (fim da escravidão em 1888 e liberação de mão de obra), políticos-institucionais (proclamação da República), geográficas (expansão do café para o planalto paulista e substituição do café por pastagem no vale do Paraíba), e de infra-estrutura (expansão das estradas de ferro) no Brasil. Sem dúvida, são mudanças importantes. Porém registros históricos como esses escritos por Honório Lima preenchem uma importante lacuna ao mostrarem os efeitos dessas grandes mudanças na vida cotidiana das pessoas, ao mesmo tempo em que reafirmam a identidade de cada lugar, fugindo dos grandes relatos que ocorreram em todo o Brasil naquela época e que buscavam reconstruir a história passada misturando lenda e fatos.

Um homem sintonizado com todas essas mudanças, a ponto de ter enganado os herdeiros, ex-escravos e agregados, de Joaquim José de Souza Breves, antigo proprietário da fazenda de S.Rita de Bracuí, passando as terras para o seu nome, Honório Lima, como outros indivíduos antes e depois dele, conseguiu intuir através da prática de vida material mais do que no campo intelectual, que o fim da escravidão era também o fim de um sistema social e econômico, já superado naquele momento por novas formas de organização econômico-espacial.

Segundo Honório Lima, a estagnação econômica de Angra se inicia bem antes do fim da escravidão, por volta de meados do século XIX. O principal fator teria sido a construção da estrada de ferro D.Pedro II (1864), que ligou S.Paulo ao Rio de Janeiro através do vale do Paraíba, marginalizando o antigo "caminho novo". Hoje sabemos que não foi só a ferrovia. A redução do comércio ilegal de escravos depois de 1850 e a queda da produtividade dos cafezais no Médio vale do Paraíba em virtude do cansaço das terras também contribuíram para o fim de um período da história de Angra. A produção do café cresceu em extensão, sem aumentar a produtividade das fazendas. Por outro lado, a mão de obra escrava foi se tornando cada vez mais cara, devido à proibição do tráfico. Acostumados aos grandes lucros, a não medir despesas para o consumo de luxo, os grandes fazendeiros do café haviam criado uma estrutura agrária pouco diversificada, monocultora, e monopolizadora do espaço geográfico, portanto frágil, sem capacidade para superar o choque da crise de mão de obra associada à diminuição da produção de seus cafezais, e, muito menos, de competir com os novos e mais produtivos cafezais da "terra roxa" do planalto paulista, cuja exploração se baseou no trabalho livre (colonato).

Sem dúvida, a construção da ferrovia foi o fator de impacto mais imediato. Rompia com os antigos parâmetros de localização e velocidade, ou seja, mexia com o espaço e o tempo; mais concretamente, a ferrovia era capaz de transportar grandes quantidades de carga entre Rio e

S.Paulo, deixando para trás as antigas trilhas e estradas de barro, com suas tropas, cavalos e liteiras. Os caminhos continuaram utilizados porém perdendo o papel de transporte dominante.

A ferrovia era também o sinal da entrada do maquinismo na vida das pessoas, dos novos tempos da grande indústria e da urbanização. Para os habitantes de Angra dos Reis, no entanto, o maquinismo tardará muito a chegar. O simples conhecimento de sua existência envelheceu, subitamente, as relações humanas e sociais. Talvez a consciência dessa mudança foi o que levou Honório Lima a lamentar a estagnação de Angra dos Reis em 1889. Atribuiu a falta de dinamismo da economia local, à ausência de um ramal da estrada de ferro, e ao espírito pouco empreendedor dos pequenos industriais da pesca.

Apesar da precariedade de dados censitários para acompanhar a evolução demográfica do município, os dados existentes mostram um decréscimo da população entre 1889 e 1920 (ver MAPA).

Mas aqui existe um paradoxo. Diante da desorganização do circuito cafeeiro, muitos grandes proprietários de terra abandonam não só a produção como também suas terras. Nelas, os escravos libertos e os homens livres permaneceram como "ocupantes de fato" (posseiros), na maioria das vezes voltadas para uma produção de subsistência. Não é totalmente correta, portanto, a idéia de que a queda do café possa ser considerada como "decadência" para todos, uma vez que, do ponto de vista dos produtores diretos, a desorganização da estrutura fundiária e escravista significou o acesso à terra, o fim da escravidão, e a reprodução das famílias na área rural (Guanzirolí, 1983).

O novo tipo de organização era frágil, não só porque mantinha a maior parte da população em níveis mínimos de sobrevivência, como porque a estrutura agrária resultante da simples posse da terra era muito vulnerável, insuficiente para gerar a autonomia econômica dos agricultores, e da região de modo geral.

No final do século XIX existiam cinco paróquias em Angra, a paróquia sendo uma forma de divisão administrativa municipal que dominou no Império e que mais ou menos corresponde aos distritos atuais. Eram elas: N.S.da Conceição de Angra dos Reis; N.S.do Rosário de Mambucaba; Santana da Ilha Grande de Fora; N.S.da Conceição da Ribeira; N.S. das Dores de Jacuecanga (ver MAPA, baseado nas informações de Honório Lima).

A paróquia mais extensa e que reunia a maior parte da população municipal era a da Ribeira, hoje distrito de Cunhambebe. A lavoura de cana de açúcar e a concentração de pequenos

engenhos de aguardente (15), movidos a água asseguravam sua primazia no município. Lembramos que essa era a área cortada pela via de acesso ao planalto, através dos vales do Ariró-Jurumim e do Bracuí, dela fazendo parte também Japuíba e Piraquara. Observa-se que havia, na paróquia, cinco escolas públicas de "primeiras letras" (primárias).

No baixo vale do Bracuí, a família de Joaquim Breves havia vendido sua antiga fazenda para pagamento de dívidas contraídas com o governo imperial, e nela foi instalado um grande engenho central em 1885, com maquinária moderna importada. Porém o empreendimento industrial faliu, o primeiro de grande porte em Angra, devido à vários fatores de localização: falta de escoamento adequado das águas pluviais nos baixios da planície aluvial, provocando surtos de febre amarela; dificuldades de embarque e desembarque no pequeno porto de Bracuí; queda do preço do açúcar no mercado internacional; abolição da escravidão, que alterou o cálculo inicial dos custos de produção. No conjunto do município, o café persistia, embora decadente, na Ilha Grande e no vale do Mombucaba. A lavoura de subsistência (pequena lavoura) - arroz, milho, feijão, mandioca - era "bem desenvolvida", indicando o início do processo, já mencionado, de decadência e abandono das antigas fazendas de café e sua ocupação por "parceiros", "meeiros", e "posseiros".

A Ilha Grande era outro centro que se destacava na economia local: cultivo do café, engenhocas de aguardente e, principalmente, a pesca, com pequenas indústrias de beneficiamento, asseguravam o sustento da população.

Novas vias de comunicação terrestre e reintegração de Angra dos Reis à economia regional do Sudeste do Brasil

A estagnação da função portuária, a perda populacional, e uma economia local voltada "para dentro" foram fatores positivos para a recuperação da Mata Atlântica. Para a renda municipal, contudo, os mesmos fatores eram desastrosos. Por esse motivo, a iniciativa de empresários do oeste mineiro, no final da 1ª República (1930), de estender a Estrada de Ferro Oeste de Minas até o porto de Angra, foi recebida com muitas esperanças pelo poder público e privado local. Vários fatores explicam essa decisão: os mineiros queriam uma saída marítima que evitasse os monopólios portuários santistas e cariocas; os comerciantes angrenses queriam reviver

o porto, tendo uma participação importante na decisão do governo central de escolher o porto de Angra como saída. A ferrovia partia de Patrocínio, passando por Uberaba, Belo Horizonte, e Barra Mansa, Rio Claro, até o porto de Angra. O traçado era quase paralelo à da antiga estrada de barro do Ariró. Inaugurada em 1932, seu papel no soerguimento da economia local foi inexpressivo. O principal produto transportado pela ferrovia era o trigo, importado do exterior e destinado ao Moinho Santista em Barra Mansa.

Um outro evento importante para a sobrevivência do núcleo urbano foi a decisão da Marinha de implantar no município um estabelecimento de ensino, destinado originariamente à Escola Naval (1914). A Escola de Grumetes foi mais tarde transformada em Colégio Naval (1952).

A estrada de ferro ganhou importância, com efeitos positivos sobre o porto de Angra dos Reis, quando foi inaugurada a Usina Siderúrgica de Volta Redonda, na década de 1940. Pela ferrovia é exportado, até hoje, minério e tubos de ferro, lingotes e placas de aço, folha de Flandres.

A exploração comercial da banana foi importante para a sobrevivência dos agricultores, principalmente no período pós-2ª Guerra Mundial, em virtude da expansão metropolitana do Rio de Janeiro e de S.Paulo (ver GRAFICO).

Também na década de 1940 foi inaugurada uma estrada de rodagem que conectou o município com a antiga rodovia Rio-S.Paulo (1947). A abertura de novas vias de comunicação, e a mudança da política econômica na escala nacional permitiram a recuperação portuária e comercial de Angra dos Reis.

Os Estaleiros VEROLME: o desenvolvimentismo em Angra dos Reis (1959-1969)

O desenvolvimento da indústria naval foi um dos pilares do programa de desenvolvimento industrial (substituição das importações) do governo de Juscelino Kubitchek (1955-1960), cujo lema desenvolvimentista era "cinquenta anos em cinco". Assim como a indústria automobilística, também implantada nesse quinquênio, a indústria naval gozou de isenção total de taxas alfandegárias para a importação de máquinas e equipamentos. Atraída por essa vantagem, um grupo holandês iniciou a construção dos Estaleiros Verolme na pequena planície de Jacuecanga (1959).

Porque Angra foi escolhida para a implantação do estaleiro? Em primeiro lugar, o sítio geográfico da baía da Ilha Grande, com águas profundas e protegidas pelo conjunto insular. Outro motivo foi a excelente posição, de proximidade com a principal fonte de matéria-prima - o aço de Volta Redondo, cidade com a qual se conectava por ferrovia. Porém, como destaca Rodolfo Bertonecello, também fatores políticos e institucionais tiveram um papel importante: o interesse do Ministério da Marinha, e a política deliberada de se criar um pólo de desenvolvimento industrial, possivelmente para compensar o Estado do Rio de Janeiro da mudança da Capital Federal para Brasília.

A alteração da vida da população e os movimentos iniciais de reorganização do espaço local se deram, no entanto, antes do primeiro contrato da Verolme (1969). Estima-se que 4.000 operários foram recrutados para a construção do estaleiro, acrescido de um fluxo imigratório de mão de obra qualificada e não qualificada. Pela primeira vez em sua história, Angra dos Reis conhece o maquinismo e abriga uma classe operária ligada à grande indústria.

O papel dos estaleiros VEROLME foi ainda mais importante do que a oferta de emprego. Na década de 1970, um Centro Regional de Educação e Trabalho foi criado pelos estaleiros e outras empresas, transformando profundamente o perfil de capacitação da mão de obra local.

O impacto geográfico de maior relevância foi o desenvolvimento urbano da planície de Jacuecanga e, principalmente, da cidade de Angra dos Reis. Novos bairros nasceram, incorporando antigas áreas agrícolas, ao mesmo tempo em que as atividades comerciais e de serviços se expandiram. O cenário positivo foi marcado, no entanto, pelo aparecimento de problemas ligados à incapacidade financeira do governo municipal arcar com as grandes despesas em infra-estrutura de saneamento demandadas pela expansão urbana.

Uma História e uma lenda: o Projeto geopolítico de segurança nacional (A década de 1970)

Uma das lendas correntes sobre a evolução recente de Angra dos Reis é a de que a explosão populacional do município coincidiu com os governos militares. Na verdade, a população residente praticamente dobrou entre 1950 e 1970, portanto, antes da transformação do município em área de Segurança Nacional em 1969. Da mesma maneira, a urbanização, que

compreendia pouco mais de um terço da população total em 1950, chega à quase 50% em 1970. Isso significa que um processo de mudança estava em curso, os eventos da década de 1970 sendo responsáveis somente por sua ampliação.

Por outro lado, o que sim é novo nessa década é a forma de estruturação da economia local. O ponto de partida foi a construção da BR-101, que ligou S.Paulo e Rio de Janeiro pelo litoral. Sua construção foi iniciada em 1972 e completada em 1974, estimulando uma das atividades econômicas mais recentes do mundo moderno - o turismo.

Apesar da beleza natural da baía da Ilha Angra ser um atrativo em si mesmo, o desenvolvimento turístico que ocorreu a partir da construção da estrada de rodagem foi fruto de um projeto deliberado. A função turística, inicialmente planejada pela Embratur, uma empresa paraestatal, para atingir a população de alta renda das metrópoles carioca e paulista, e do turismo internacional, extrapolou os limites do plano, assumindo plenamente seu caráter industrial, com a diversificação de empreendimentos, os "pacotes turísticos", e sua articulação com outros serviços urbanos.

A indústria turística significou a construção de hotéis, condomínios, marinas e loteamentos. Cresceu na década de 1970 e atingiu o ápice na década de 1980. Modificou não só a paisagem costeira, como se tornou num dos principais responsáveis pela alteração do ambiente natural da região, exemplificados pelos aterros na baía da Ilha Grande, a destruição de manguezais e, principalmente, a valorização especulativa dos terrenos, uma das características de qualquer atividade vinculada ao capital imobiliário.

Uma outra conseqüência foi o despovoamento do conjunto insular da baía da Ilha Grande. A pesca artesanal foi prejudicada, com a redução da população de peixes na área da baía. Em parte, essa redução foi uma conseqüência da alteração das correntes marinhas em virtude dos aterros, do aumento de dejetos jogados na baía, e do ruído dos barcos; em parte, porque os pescadores venderam a posse de seus terrenos, subitamente valorizados pela onda turística. Outro fator foi a falência ou abandono da pequena indústria pesqueira local, um dos motivos sendo a alta do preço do pescado, o que encareceu o suprimento para fins industriais.

O turismo, sem dúvida, se tornou um atrator imigratório. Porém a imigração não foi tão extraordinária como na década anterior, ou seja, a atividade turística estimulou a construção de 2ª residência e os visitantes eventuais não foi em número suficiente para expandir o mercado de trabalho no mesmo nível da década anterior, vinculado à indústria naval. Entre 1970 e 1980, a

população total do município aumentou de 40 mil para 57 mil habitantes, enquanto a população urbana registrou um aumento insignificante¹

A existência de um projeto geopolítico, como fundamento ideológico de uma ampla reestruturação da geografia do país, é um fato conhecido. O planejamento estratégico tinha como base material a ampliação de infra-estrutura logística (energia, transporte, comunicações) para incentivar a difusão da grande indústria, e da capitalização de todas as atividades econômicas, com o financiamento e a intervenção direta do governo federal.

Em virtude desse planejamento, Angra dos Reis foi escolhida para sediar as usinas nucleares do Projeto Nuclear Brasileiro (1972), prosseguindo com a criação da Nuclebrás (1975), e o início da construção da Usina Angra II em 1982. Além disso, foi implantado um terminal marítimo da Petrobrás, criando um porto especializado, segundo as modernas especificações técnicas do comércio marítimo. Em consequência, a função portuária do município é engrandecida no seu conjunto, não havendo concentração em apenas um porto.

Algumas características dos grandes projetos desse tipo podem ser identificadas: o gigantismo; o isolamento; e o caráter temporário das obras de instalação (Ribeiro,1987; Bertencello,1992). O gigantismo vincula-se ao tamanho da tarefa, que exige grande quantidade de capital e trabalho, assim como a centralização das decisões nas mãos de administradores de alto poder decisório. Dominam lógicas empresariais, técnicas e políticas, freqüentemente distantes da lógica dominante dos lugares onde estão inseridos os empreendimentos. O isolamento está relacionado ao local de implantação, onde aparece um território sob jurisdição direta do órgão responsável. Por outro lado, criam-se territórios vinculados aos empreendimentos mas não sob seu controle, coexistindo, então, diversos tipos de processos espontâneos que escapam do controle e da responsabilidade da empresa, aparecendo, freqüentemente, conflitos das mais diversas ordens. Por último, o caráter temporário das obras de instalação permite um enorme fluxo de mão de obra, no primeiro momento, seguido de esvaziamento, ou fixação de uma parcela, depois de terminada.

Todas essas características podem ser identificados nos grandes projetos em Angra na década de 1970. Contudo, uma vez iniciado, dificilmente pode ser revertido o processo de mudança da composição profissional, social, política e das mentalidades que esses projetos representam, basicamente porque a entrada de imigrantes e a presença do maquinismo alteram as

¹A evolução da indústria turística é o objeto do trabalho de outro membro da equipe, Dione Castro.

relações sociais e culturais dominantes no lugar hospedeiro. Se de um lado problemas de diversos tipos surgiram ou foram agravados, de outro, a formação de um mercado de trabalho (industrial e de serviços), o surgimento de sindicatos e de movimentos populares, a retomada de interesse pelo destino do lugar, a vinda de profissionais de melhor capacitação profissional, a profissionalização da população, a diversificação de atividades, foram fatores com um potencial positivo igualmente forte.

A urbanização das planícies aluvionais

O impacto dos grandes projetos em termos de aumento do tamanho populacional não foi extraordinário. O mesmo não pode ser dito do impacto territorial. A cada empreendimento esteve ligada a criação de canteiro de obras para os trabalhadores temporários, porém, finalizada a obra, e como é comum em grandes projetos, uma parcela dos trabalhadores fixa residência, surgindo daí, os loteamentos ligados às atividades industriais.

Diante de um fator geográfico singular - o município abriga poucas área plana -, as pequenas planícies aluvionais, como Jacuecanga, Monsuaba, Japuíba e Mombucaba se tornaram o destino natural de localização da população trabalhadora. Esse foi o primeiro passo para a retração das atividades agrícolas. Com a revalorização dos terrenos, vários antigos proprietários, que haviam abandonado suas fazendas em décadas anteriores, resolvem retomar suas terras, ou, com mais frequência, repassaram suas propriedades para firmas imobiliárias. Os conflitos de terra que se desencadearam no momento da construção da BR-101 e nas décadas seguintes tiveram um grande impacto na política local.

O povoamento nuclearizado em torno dos grandes empreendimentos, porém disperso ao longo da costa marítima do município, agravou o problema municipal de infra-estrutura, uma vez que a dispersão das construções encarece a construção de redes de escoamento de águas pluviais, de esgoto, de água, e de energia para a população urbanizada.

No que se refere ao consumo de energia, o consumo total cresceu de 12.572 kWh em 1970 para 127.803 kWh em 1990, sendo registrado uma pequena redução do consumo total, a partir de 1989. O motivo responsável por essa redução é esclarecido quando se observam os números de acordo com a estrutura do consumo. Em 1970, 68% da energia era para fins industriais, 17% para

fins residenciais. Em 1990, após a crise da Verolme, o consumo industrial de energia foi da ordem de 39,8% do total, enquanto o consumo residencial cresceu para 36,9%.

Uma Região aberta ao exterior: A Evolução de Angra dos Reis nas últimas décadas do Século XX

Alguns temas foram selecionados para caracterizar a evolução recente do município, de modo a complementar o enfoque histórico-geográfico adotado até aqui. Os temas escolhidos foram: o processo de urbanização, a área rural e o porto.

Um processo de urbanização acelerado

O fato mais notável na evolução populacional de Angra é, sem dúvida, sua urbanização. A população total cresceu de 21.412 para 85.571 habitantes em 1991, ou seja, aumentou 4 vezes, o que não pode ser considerado uma taxa de crescimento demográfico muito elevado, em termos de Brasil e da Região Sudeste. O mesmo não pode ser dito sobre a urbanização. De 1940 a 1950 somente 1/3 da população era urbana. Da década de 1950 em diante a população rural retraiu enquanto a urbana cresceu; o censo de 1991 registra 92% da população total vivendo em áreas urbanas!

A urbanização quase total da população municipal indica uma mudança de tipo de vida, de expectativas, de nível de consumo, que distingue de maneira absoluta a Angra dos Reis de hoje daquela do passado. É uma verdadeira bifurcação em sua história.

A alta taxa de urbanização não pode ser explicada por um único fator em particular, por exemplo, o industrial. O fato de o município ter atingido tal proporção de população urbana é um indício da diversificação da economia local, basicamente, do crescimento do emprego no setor de serviços e, secundariamente, do comércio. Essa tendência de expansão dos serviços não é particular a Angra, ao contrário, o crescimento do setor de serviços está associado ao processo de urbanização, caracterizando hoje a maior parte dos países e da economia urbana mundial. Quando o setor de serviços é autônomo, ou seja, se especializa em tipos de serviço não encontrados em outros lugares próximos, possibilitando uma certa estabilidade da demanda, não há problemas. Se o setor serviços depende demasiado da presença de outras atividades industriais, políticas ou

agrícolas estritamente local, existe um risco de agravar a instabilidade do mercado de trabalho.

O turismo, por exemplo, incentiva o crescimento dos serviços urbanos, mas só até certo ponto, pois a natureza da presença dos turistas é a curta duração, com frequência semanal e/ou sazonal. Em consequência, durante muitos meses do ano há um arrefecimento das atividades urbanas. Acresce ainda que a atividade turística comumente atrai serviços não desejáveis em termos de qualidade de vida, como a prostituição e as drogas.

Por outro lado, a atividade turística constitui um importante mercado de trabalho, com reflexos na trama urbana: o trabalho feminino de tipo doméstico, os caseiros, jardineiros, etc., geram pequenos bairros para a fixação da população trabalhadora, seja no fundo dos loteamentos de turismo de alta renda, seja em áreas menos valorizadas, algumas em terrenos impróprios para a construção.

Os grandes projetos também tiveram um papel bastante contraditório. Sem dúvida colaboraram no sentido de atrair uma mão de obra mais qualificada, ou mesmo de incentivar sua profissionalização, porém não criaram outras atividades associadas.

Se de lado, os grandes projetos podem ser criticados por seu isolamento, de outro, a comunidade trabalhadora se sente ligada aos destinos do empreendimento. O impacto social maior, no que se refere ao mercado de trabalho, foi a crise do antigo estaleiro, precisamente porque esta indústria mantinha fortes laços com a comunidade local. A estagnação e fechamento do estaleiro causaram desemprego e desajustes para os trabalhadores ainda ativos, na medida que só são chamados quando há trabalho. Esse desajuste pode ser um dos principais fatores para o aumento do alcoolismo e do "stress" (tensão) entre a população masculina, com suas seqüelas, consumo de drogas (inclusive médicas) e violência. Esse tipo de situação não é particular ao município pois é identificado em muitos outros lugares do mundo onde pequenas cidades estão fortemente vinculadas a uma só indústria.

Um campo a espera da valorização

As áreas economicamente aproveitáveis para a agricultura são reduzidas, limitando-se às pequenas planícies aluvionais nos interstícios dos morros e serras. No passado, como foi visto, a agricultura era uma atividade dominante porém jamais em níveis suficientes para competir com a

Baixada Fluminense ou a região de morros do vale do Paraíba. A agricultura de subsistência existente servia para uma população pequena, e a agricultura comercial com maior tempo de permanência, a cana de açúcar, estava vinculada à uma atividade industrial, a fabricação de aguardente, essa sim a principal fonte de renda do município, junto com o beneficiamento do pescado, durante mais de cem anos.

No entanto, apesar da pouca expressão econômica da agricultura, também foi visto que foi fonte de sobrevivência para a população de baixa renda desde a segunda metade do século XIX. Essa estabilidade era enganosa porque, como também já foi visto, não havia a propriedade efetiva da terra, a maior parte da população rural vivendo na situação precária de "posseiro", ou seja, de ocupante de terra. Na década de 1970, a valorização dos terrenos no município, e a chegada de imigrantes, gerou conflitos de terra, do qual o mais famoso foi o da fazenda S.Rita do Bracuí, em grande parte porque se tornou um movimento social organizado (Guanziroli,1983).

O processo de apropriação ilegal de terras já havia começado antes da valorização turística. A apropriação de terras como reserva de valor e a concentração fundiária constitui problemas estruturais do campo brasileiro e não só de Angra. A valorização das terras pelo turismo só fez ampliar um problema bem mais antigo. Apesar dos dados do censo agropecuário de 1991 não estarem disponíveis, o levantamento de dados existentes para o período 1940 à 1985 permite entrever certas mudanças na estrutura agrária e na utilização das terras.

O primeiro aspecto a ser ressaltado é que, nesse período, houve um acréscimo do número de estabelecimentos rurais, principalmente após a década de 1970. Como o órgão censitário considera como estabelecimento rural mesmo as áreas de posse, podemos concluir que, desde 1970, e apesar do decréscimo radical da população rural, houve a intensificação da ocupação do solo por estabelecimentos rurais. A área total dos estabelecimentos, no período 1940-1985, cresceu de 9.445 hectares para 28.459 hectares. Possivelmente, esse acréscimo está vinculado ao processo de apropriação de terras mencionado acima.

Observando-se o gráfico, "Utilização das terras agrícolas", vemos alguns aspectos interessantes dessa evolução. Em primeiro lugar, o domínio das áreas de mata (primária e secundária), até 1975, e seu decréscimo relativo nos dez anos seguintes. Tendo em vista que a área rural é pequena, poderíamos deduzir que após 1975 proprietários e ocupantes intensificaram efetivamente o uso do solo na área rural. Contudo, a observação mais atenta do gráfico mostra que isso é uma meia-verdade: se somarmos a área de mata com a área de "terras produtivas não

utilizadas", vemos que, a partir de 1970 (medido pelo censo de 1975), apesar do aumento da área total dos estabelecimentos, mais da metade era improdutivo. Isso poderia ser positivo, em termos de preservação da mata, porém esta decresce depois de 1975. Em resumo, pode-se deduzir que grande parte das terras apropriadas não é explorada economicamente.

Os motivos para a baixa proporção de áreas produtivas podem ser vários. Um deles, o mais conhecido, é a especulação com o valor futuro dos terrenos para uso urbano/turístico. Um outro motivo pode ser ambiental, pois quanto maior o declive, mais cara é a exploração. Finalmente, um outro motivo é o baixo grau de capitalização da agricultura: é possível explorar uma parte pequena da propriedade contanto que o produto tenha alto valor de mercado. Todos esses motivos podem ser atuantes, dependendo do lugar.

Em todo caso, a área dedicada à lavoura permanente cresceu entre 1980 e 1985. O gráfico "cultura de banana" parece indicar que esse produto, principal produto agrícola legal do município, cresceu em produtividade (quantidade de cachos coletados) ao mesmo tempo que a área plantada diminuiu, para depois estabilizar-se, a partir de 1986. Estaríamos diante de uma intensificação do uso da terra sem acréscimo de área, o que aponta para um processo de capitalização (melhor tratamento, mais cuidado na colheita, adubo, etc.).

O mercado urbano local também incentiva o aumento de chácaras dedicadas ao plantio de hortaliças, ou de outros produtos igualmente valorizados. Registra-se um pequeno aumento da lavoura temporária em 1985, apesar de não chegar ao nível de 1940. Finalmente, observa-se a importância das pastagens naturais, o que pode significar, na verdade, áreas sem uso produtivo, uma vez que o número de cabeças por hectare de pasto é muito baixo no município. Isso nos levaria de novo à conclusão de que a maior parte das terras rurais são improdutivas.

Quanto à estrutura agrária, o Gráfico mostra o domínio das propriedades com mais de 1.000 hectares, o que, para Angra dos Reis, significa grandes propriedades. Por outro lado, observa-se, até 1985, o crescimento de estabelecimentos com menos de 50 hectares, e dos estabelecimentos com área entre 50 e 1000 hectares. O quadro geral é indicativo do fenômeno tão comum no campo brasileiro, que é a coexistência da grande propriedade com o minifúndio. Uma visão mais realista só poderia partir de um estudo mais aprofundado da localização dos estabelecimentos. Pequenos estabelecimentos, como aqueles encontrados no vale do Bracuí (explorados por imigrantes de Minas e Espírito Santo, na maioria), por exemplo, podem ter um alto valor tanto em termos de mercado de terras como em termos de área potencialmente

produtiva.

O destino problemático do porto de Angra dos Reis

No período entre 1975 e 1993, o movimento de embarcações no porto de Angra cresceu, apesar desse crescimento, se comparado com as mudanças sofridas pela economia local, poder ser considerado como pouco significativo: foram registradas a entrada e saída de 89 embarcações em 1972 e de 137 em 1993. O pique do movimento de embarcações ocorreu entre 1981 e 1988, depois disso decaindo, provavelmente devido ao agravamento da crise econômica.

O maior volume de carga é movimentado pelo terminal da Petrobrás (TEMIG). O terminal é um entreposto especializado em petróleo: importa petróleo cru, e, em menor proporção, óleo diesel, de portos estrangeiros, e dele saem petroleiros com destino aos portos brasileiros. Além do petróleo, o movimento de navios é alimentado por produtos do complexo siderúrgico-metalúrgico de Volta Redonda: bobinas, chapas e lingotes de aço chegam ao porto por meio de linha férrea, com destino ao mercado interno e externo. Afora essas cargas, outros produtos primários são responsáveis pelo movimento total do porto: trigo (importação) e, eventualmente, pescado (importação) e blocos de granito (exportação).

Se comparado ao movimento geral de embarcações do Estado do Rio de Janeiro, o porto de Angra compete com o de Sepetiba pelo 2º lugar, o porto do Rio continuando a monopolizar praticamente todo o movimento portuário. Essa alternância entre Angra e Sepetiba poderá ser rompida em favor desta última, no momento que o novo empreendimento da Volkswagen entrar em operação. Quanto ao tipo de embarcação, observa-se o claro domínio da navegação de cabotagem, ou seja, de embarcações que fazem o transporte marítimo ao longo da costa brasileira. Enquanto as embarcações de longo curso apresentam uma frequência quase regular, exceto por uma baixa ocorrida em 1981, as embarcações de cabotagem têm uma frequência bastante oscilante, possivelmente devido ao fato de serem mais sensíveis às oscilações que tem caracterizado a economia brasileira de modo geral.

Perspectivas para o Futuro

Uma comunidade aberta para o exterior, seja através da atividade portuária, turística,

industrial, das vias de comunicação e, mais recentemente, das telecomunicações: essa é a caracterização geral do atual município de Angra dos Reis.

Cada mudança, nesses quase quinhentos anos de história, trouxe ganhos e perdas para as diversas gerações que escolheram vincular o seu destino ao destino do lugar. Durante esse longo período podem ser identificados ciclos de estabilidade e de instabilidade, de estagnação e de crescimento. Houve momentos em que Angra dos Reis recebeu população, e outros em que perdeu habitante. Muitas dessas mudanças decorreram de decisões tomadas em outros lugares, e obedecendo a outros interesses. Outras foram resultantes de decisões tomadas, ou de limitações vividas, pelos próprios habitantes. Seja como for, a visão em qualquer momento do tempo será sempre a de um corte, que aponta apenas para alguns aspectos e tendências, mas de nenhuma maneira determina qual será seu futuro.

Contudo, sabemos hoje que quanto maior a variedade de funções, de conexões, maior é a probabilidade de auto-organização e de autonomia. Não é possível uma comunidade fechar-se em si mesmo e aspirar à autonomia, na medida que esta significa maior poder de adaptação da população (e do lugar) à instabilidade inerente às relações humanas e sociais.

Por outro lado, cada lugar deve buscar preservar sua "identidade" histórica e, ao mesmo tempo lançar as bases para criar uma identidade social de natureza democrática, ou seja que corresponda aos anseios da maior parte da população local. Não é fácil, porque interesses contraditórios movem a própria sociedade local e suas relações com a escala regional e nacional.

A tendência atual no campo do planejamento territorial é das mais desafiadoras para os profissionais da área assim como para o poder político local. Somos testemunhas de uma profunda reorientação das estratégias de desenvolvimento local. O objetivo das estratégias de planejamento não seria tanto o controle e direcionamento do crescimento urbano, fundamentado em idéias de "equilíbrio" mas sim o incentivo ao desenvolvimento de vantagens competitivas locais: a "indústria cultural", a criação de um "clima ecológico", a estratégia arquitetônica urbana como signo do lugar, a integração dos movimentos sociais aos programas de melhoria da qualidade de vida.

O eixo central em torno do qual se articulam essas novas políticas apresenta uma dupla face: **a positividade da urbanização** e o **planejamento da diferença**. Se a primeira busca se contrapor às políticas antiurbanas em voga nas décadas de 60 e 70, que enfatizavam o perigo que representaria a cidade para a estabilidade política e econômica, a outra face dessas novas políticas

ênfatiza investimentos direcionados à preservação ou criação de uma "imagem de marca" da cidade ou do lugar. Uma imagem positiva, evidentemente, que possa funcionar como elemento diferenciador na esfera da produção - a atração de certos tipos de investimento, como indústrias de alta tecnologia, direcionadas à modificação de seu perfil industrial. Em certos países, essa estratégia é associada a outras medidas como a recuperação da memória da cidade ou do lugar, de suas paisagens urbanas e rurais (históricas e de época), suas festas populares tradicionais, sempre no sentido de ressaltar a "individualidade" do lugar. O instrumento para por em prática esse tipo de política é jurídico, associado ao processo de **gestão do território**. Por exemplo, o capital imobiliário não é necessariamente um mal se for devidamente orientado no território e limitado em suas aspirações de ganho fácil.

O conceito de gestão territorial ganha uma nova dimensão: primeiro, a gestão, como a entendemos, assume, explicitamente, um caráter político e não somente técnico, como no planejamento; configura uma mediação entre o planejamento (de governo) e os segmentos sociais presentes no lugar, procurando incentivar a interação entre as partes envolvidas; segundo, a ação de intervir é concebida como processo, utilizando diversas formas de cooperação, de auto-gestão, de auto-organização: normas e ações são estabelecidas a partir de **negociações** (interação) entre as partes. A gestão está aberta à inovação, à criatividade, e à **instabilidade** própria às situações onde ocorrem interações múltiplas e pluralidade de pontos de vista e de interesses, podendo, por isso mesmo, conduzir a novos comportamentos.

Desse ponto de vista, as perspectivas do município de Angra dos Reis são boas, apesar dos inúmeros problemas de todo tipo que estão ainda por serem controlados. A paisagem e o clima "ecológico" local está bastante preservado, os problemas ambientais estão identificados. Ainda permanecem pedaços de sua história em construções, paisagens, ruas, que podem ser explorados economicamente no sentido acima apontado. Na realidade, Angra apresenta duas das mais valorizadas condições de desenvolvimento no mundo atual: o potencial turístico, e o potencial de qualidade de vida/ambiental, graças ao contraste único entre a floresta, a Serra do Mar, e uma das baías mais bonitas do planeta. Em certos sentidos, Angra dos Reis é, em escala reduzida, o que o Rio de Janeiro já foi no passado.

BIBLIOGRAFIA

Abreu,C.de (1982): Capítulos da Historia Colonial e Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil, Brasília, Ed.Univ.Brasília, 1ªed, 1907/1930

Becker,B. "O embrião do projeto geopolítico da modernidade: o vale do Paraíba e suas ramificações", Textos Básicos, LAGET/UFRJ, Rio de Janeiro

Benhamou,F. (1971): "Turismo e Veraneio nas regiões periféricas da metrópole carioca", Rio de Janeiro, PLANUR/UFRJ

Bernardes,L./Bernardes,N.(1950): "A pesca no litoral fluminense", Rev.Bra.Geog. 12(1):27-61

Bertoncello,R.(1992): "Processo de Modernização e Espaço local: o caso do município de Angra dos Reis,R.J.", Diss de Mestrado, PPGG/UFRJ

Borges,B.(1984): Angra dos Reis e a Grande Paraty, s/e.

Brasil,Recenseamento Geral. Censo Demográfico do Estado do Rio de Janeiro, FIBGE, 1950, 1960, 1970, 1980

Brasil, Recenseamento Geral. Censo Agropecuário do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, FIBGE, 1950, 1960, 1970, 1975, 1980, 1985

Breves,A.M.(1966): O reino da Marambaia, Gráfica Olímpico Ed.Ltda.

Casal, Ayres de.(1976). Corografia Brasília, B.Horizonte, Ed.EDUSP/Itatiaia, (original de 1817).

Castro,D.M.(1980). "Diretrizes para o melhor uso do solo na regioao litoral sul-fluminense", Rio de Janeiro, FEEMA/DEATEC, mimeo

Denis,F.(1980). Brasil. B.Horizonte, EDUSP/Itatiaia (1ªed.1888: Ferdinand Denis esteve no Brasil entre 1816 e 1831).

Embratur(1972): "Projeto TURIS", Rio de Janeiro, Embratur

Governo do Estado do Rio de Janeiro. Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro, vários anos.

Governo Estado do Rio de Janeiro. "A evolução recente da distribuição de renda na economia fluminense", Boletim Técnico nº 4, CIDE

Governo Estado do Rio de Janeiro.(1993). Atlas Fundiário do Estado do Rio de Janeiro, Rio, Secretaria de Agricultura

Guanziroli,C.F.(1983): "Contribuição à reflexão sobre o processo de produção de um espaço regional. O caso de Angra dos Reis", Rio, COPPE/UFRJ, Tese de Mestrado

Lamego,A.(1950): O homem e a Serra. Rio de Janeiro, CNG/IBGE

Lima,H.(1974): Noticias Historico-Geográficas de Angra dos Reis, Rio, Ed.Livraria S.José, (1ªed. Nicteroy,1889)

Livro que da Razao ao Estado do Brasil (1968). Rio de Janeiro, Inst.Nac.Livro/Min.Educação e Cultura, (copia da Mapoteca do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil, c.1626/1627)

Prefeitura de Angra dos Reis (1990). Plano Diretor do Município de Angra dos Reis, 1ª fase, mimeo, A.dos Reis (RJ), Prefeitura Municipal

Prefeitura de Angra dos Reis (1990). Plano Diretor de Angra dos Reis, Proposta, Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Social e Planejamento

Prefeitura de Angra dos Reis (1993). Plano Diretor do Município de Angra dos Reis (RJ).

Rosa, L.P. e Hesles, J.(1984): Impactos socio-ambientais da Central de Angra dos Reis, Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ

Sousa,C.(1986), A Angra dos Reis do meu tempo, Angra dos Reis, Conselho Municipal de Cultura

Sousa, G.Souares de.(1971). Tratado Descritivo do Brasil em 1587, Col.Brasiliana vol.117, S.Paulo, Cia.Ed.Nac/Edit.Univ.S.Paulo (original de 1587)

Southey,R.(1981). Historia do Brasil, vol.1. Belo Horizonte, Ed.EDUSP/Itatiaia, (1ªed. 1810).