

RIO PARAÍBA DO SUL: PRESENÇA, INDUÇÃO, RECURSO HÍDRICO E PATRIMÔNIO EM QUATRO CIDADES FLUMINENSES

Andréa Auad Moreira
PROURB/UFRJ
auadandrea@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Ao longo dos anos em que se estruturaram as principais aglomerações urbanas no curso do Rio Paraíba do Sul, ele assumiu diversificadas significações e valores. Dentre os períodos em que se inscrevem essas mudanças, referenciam-se intervalos marcados por atividades econômicas específicas nos quais se podem analisar representações físicas e sociais que demarcam relações expressivas entre este rio e as cidades que se assentam à sua margem ou nas proximidades dela.

O rio Paraíba do Sul nasce com o nome de Paraitinga (“Paraíba de águas claras”) na Serra da Bocaina, no estado de São Paulo, a 1.800 metros de altitude, próximo ao município de Areias, passando a se denominar Paraíba do Sul após o encontro com o rio Paraibuna (“Paraíba de águas escuras”), cuja nascente fica no município de Cunha, também localizada na Serra da Bocaina. Deságua no Oceano Atlântico, na praia de Atafona, no município de São João da Barra, localizado no Norte Fluminense.

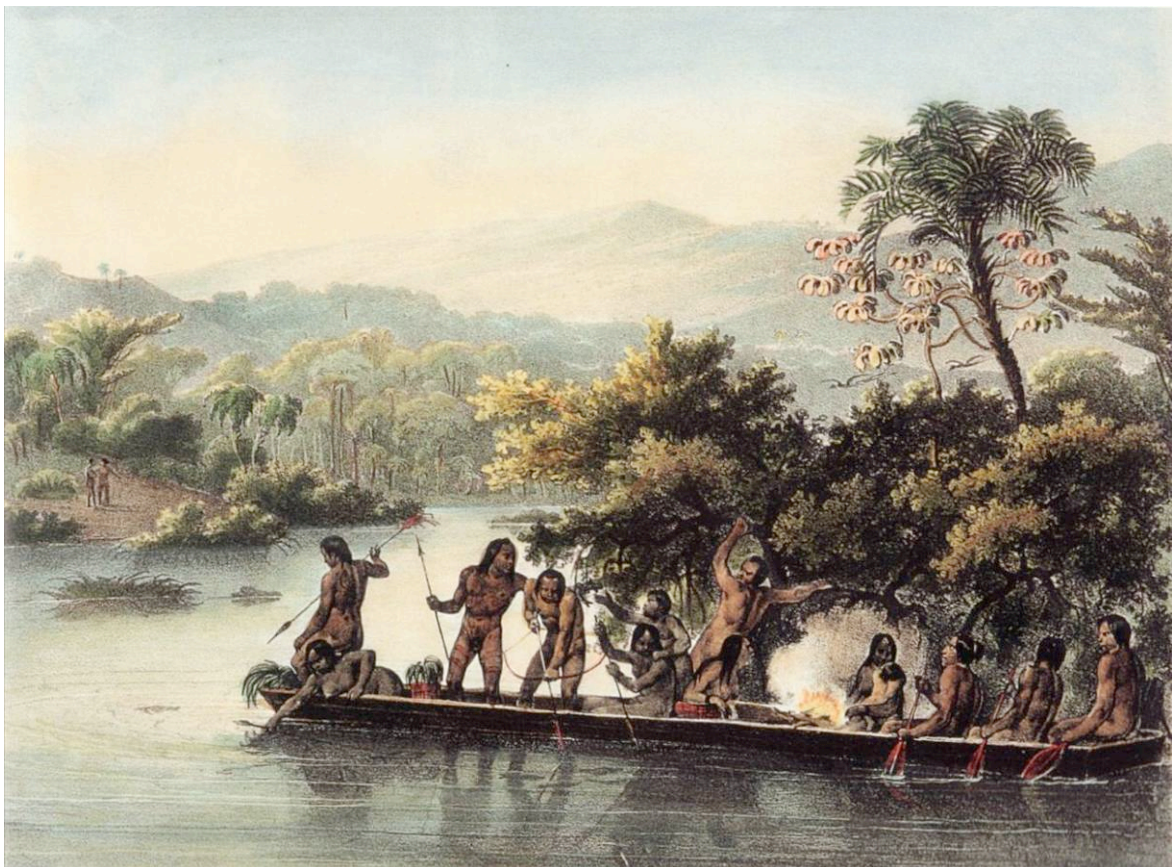
Da sua nascente à sua foz, se constituíram inúmeras cidades que, na longa duração, se vincularam à sua presença, foram marcadas por sua força natural e paisagística, inscritas e caracterizadas pela conformação de seu extenso vale, diversificado física, econômica e socialmente. Pode-se dizer que o rio Paraíba do Sul e seu extenso vale serviram de caminho natural entre as províncias do Rio de Janeiro e São Paulo favorecendo, posteriormente, a comunicação com as Minas Gerais.

A região oeste de seu curso, onde se situa o recorte espacial da tese, cortada primeiramente por trilhas indígenas, foi marcada paulatinamente por picadas abertas nas matas pelos colonizadores. Essa ocupação primeira, ligada à abertura de caminhos pode ser afirmada pelos documentos e registros oficiais desses curatos e vilas, relatos de viajantes e diários de cientistas que pelo seu vale passaram. Sobre esse contexto Sanche, Toledo e Prudente (2006) observam:

O Rio Paraíba do Sul funcionou como uma passagem natural para bandeirantes e aventureiros chegarem às “minas gerais”. Pelo Caminho do Ouro a intensa circulação de pessoas, animais, mercadorias e o transporte das riquezas minerais provocaram o nascimento de ranchos, vendas, povoados e vilas.

Dentre os viajantes que auxiliam a compreender o processo de transformação do território e da paisagem do Vale do Paraíba estão Spix e Martius, que visitaram a região em 1817, e Augusto de Saint-Hilaire, que a visitou em 1822. Em seu livro de 1817, Spix e Martius descrevem que, em direção ao Sul, o que os autores chamam de margem direita:

...alarga-se o vasto vale até a Serra da Mantiqueira, e apresenta aspecto desolado, deserto, quase sem vestígio de cultura, coberto de densa vegetação baixa de murtas e goiabeiras. Só a esperança de que milhares de felizardos venham habitar um dia estas ricas paragens reanimam o viajante.



“Canoa de índios”, 1835. Fonte: Livro *Rugendas e o Brasil*, 2012. p.487

O RIO COMO PRESENÇA NO TERRITÓRIO

É possível, pelos relatos e imagens mais remotos, observar a presença do rio como elemento norteador da penetração do território, servindo o Paraíba do Sul e seus afluentes como referência de localização e denominação dos “lugares” de fixação ao longo de seu extenso vale.

Essa remissão imaterial, a princípio, foi capaz, ao longo dos anos de existência desses espaços urbanos, de demarcar o sentido do lugar inscrito pelo Rio Paraíba do Sul e seus afluentes em múltiplas representações culturais. Destaca-se aqui, como exemplo, a inscrição fluvial no nome de cada uma das cidades estudadas nesta tese.

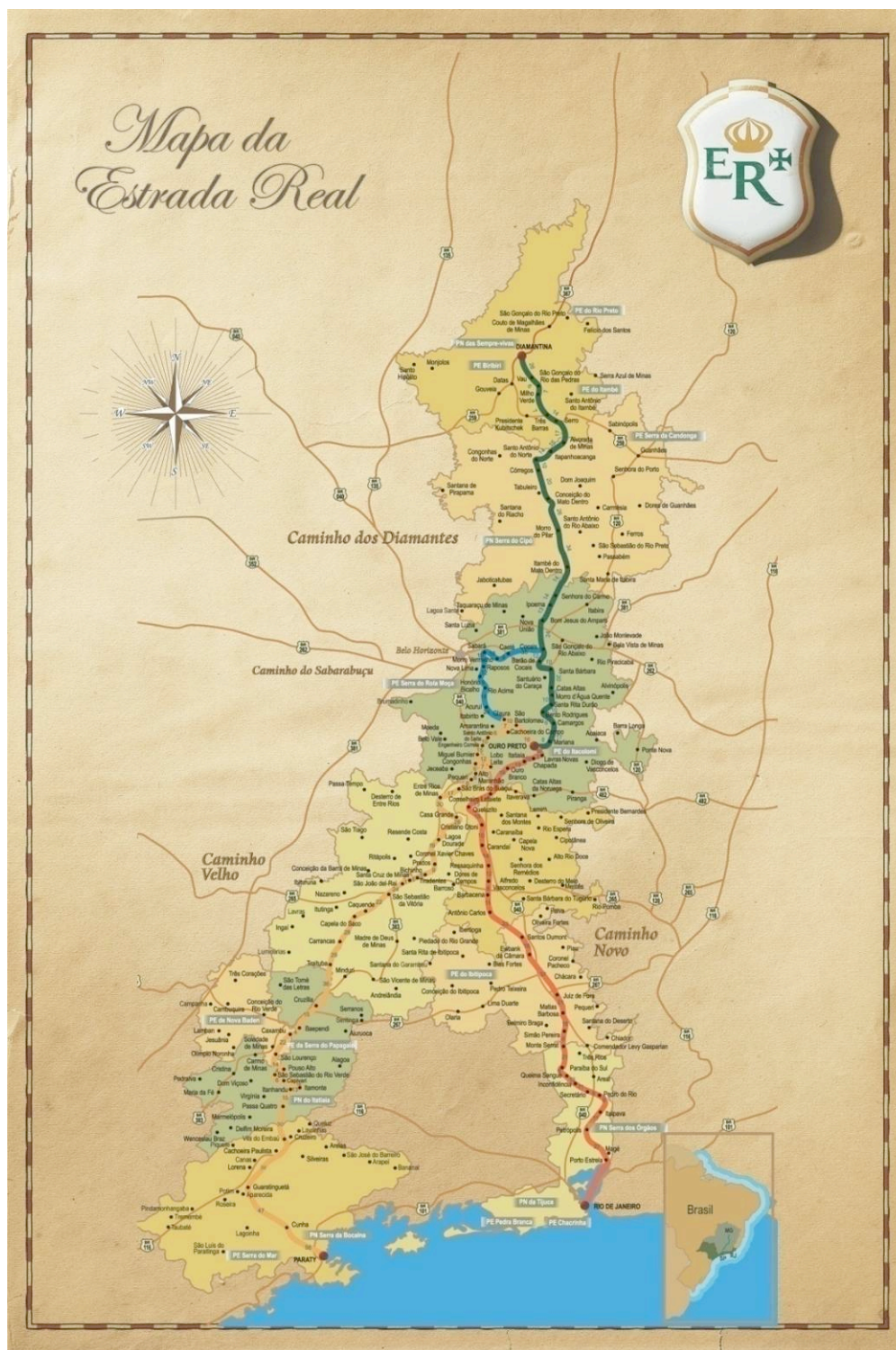
O Rio Paraíba lhes dá o nome (Nossa Senhora da Conceição do Campo Alegre da Paraíba Nova - Resende, Barra Mansa, Volta Redonda, Barra do Piraí) e, a partir dele, o caráter de sua identidade cultural que vai sendo construída, demarcada paulatinamente pelas conexões e pelas dimensões remissivas a toda conformação regional do Vale do Paraíba em seu curso médio: a renovação das atividades econômicas, a atratividade migratória, o sentido de passagem e conexão entre as centralidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

De fato, quando, nas primeiras décadas do século XVIII, a exploração do ouro em Minas Gerais ganhou vulto e o povoamento do interior começou a ser realizado, a ligação da região mineradora com o litoral era feita através de caminhos abertos em alguns pontos dos atuais estados de São Paulo e Rio de Janeiro, de onde se alcançava o litoral fluminense, propriamente dito, em direção ao porto do Rio de Janeiro.

Nos meados do século XVI, a região de Angra dos Reis, Paraty e Ubatuba recebeu especial atenção da metrópole no sentido de colonizar a área e garantir sua posse para a Coroa Portuguesa. Essas regiões desempenhavam papel estratégico entre o caminho do mar e a penetração para o interior. A principal atividade econômica da época era o cultivo da cana-de-açúcar. Foi com o surgimento das notícias sobre o ouro, em 1695, que os primeiros aventureiros subiram a trilha dos Guaianazes com destino ao sertão. (INEPAC, 2004, p. 7)

Sabe-se, por exemplo, que fazendo de volta o caminho que levava os bandeirantes às minas, o ouro a princípio passava por Guaratinguetá, chegava até a região de Taubaté e dali descia em direção aos portos de Santos, São Sebastião, Caraguatatuba, Ubatuba, Parati, Angra dos Reis e o Rio de Janeiro. Era o Caminho Velho.

No final do século XVII, foi criado o caminho para as Minas Gerais, a que se tinha acesso pela serra do Quebra Cangalha, pelo caminho da Freguesia do Falcão (atual Cunha), atingindo-se o rio Paraíba do Sul. Nesse ponto, dava-se o encontro com a rota dos bandeirantes paulistas, na altura de Guaratinguetá, e com a Garganta do Embaú. Vencida a serra, o caminho seguia até Baependy, Carrancas, São João Del Rei e São José Del Rei (hoje, Tiradentes), até alcançar os arraiais de Antônio Dias e de Vila Rica (atual Ouro Preto). Parte desse caminho ainda existe, como, por exemplo, o trecho que liga Parati a Cunha e Guaratinguetá, a atual RJ-165/SP-171. (INEPAC, 2004, p.7)



Todos os Caminhos da Estrada Real.

Fonte: www.estradaoreal.org.br/. Visita em 12 de agosto de 2013.

A presença expressiva do homem branco na região do Vale do Paraíba só se tornou viável após a abertura do Caminho Novo para as Minas em 1704. Desde então, a

região passou a servir de passagem às tropas que viajavam entre o litoral e as áreas mineradoras.

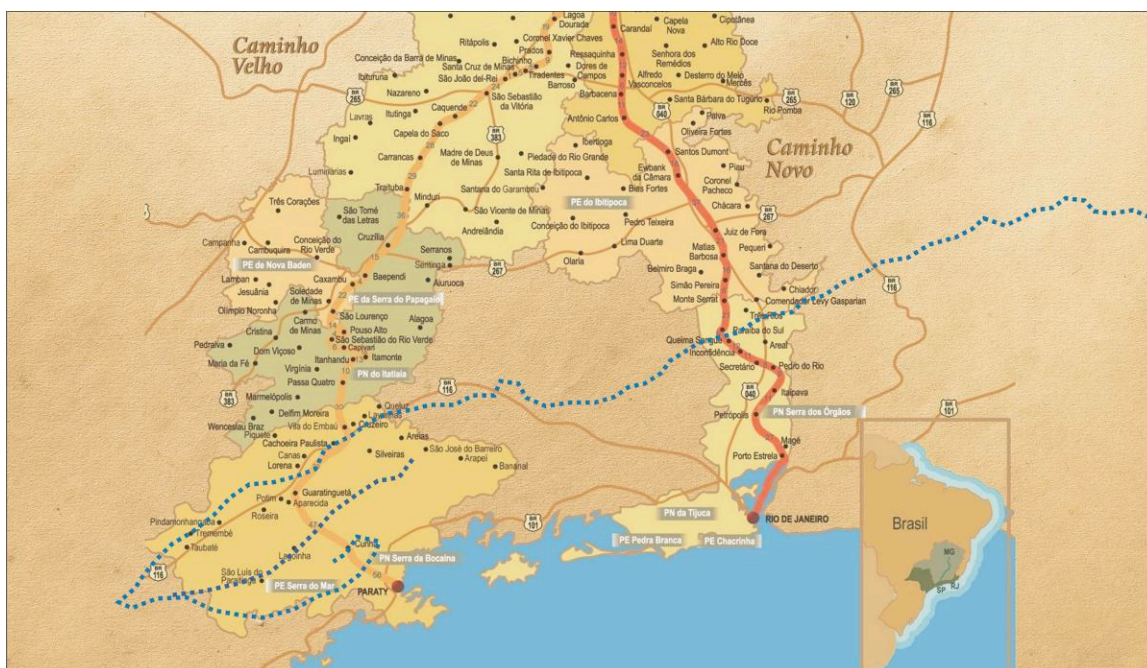


”Rio Parahyba” Fonte: Livro *Rugendas e o Brasil*, 2012. p.487

O chamado Caminho Novo passava por Paraíba do Sul e chegava ao Rio de Janeiro. Durante todo o século XVIII, a região do Vale do Paraíba fluminense, estando situada no meio dos dois principais caminhos que ligavam as minas ao litoral, mas que ficava fora da área de influência mais efetiva de ambos, conheceu um contato muito pequeno com o homem branco. Seus povoados minúsculos e insignificantes eram o resultado de incursões ocasionais, algumas das quais acabavam por deixar alguns poucos moradores.

Em 1698, a Coroa Portuguesa tomou a decisão de abrir um novo caminho que ligasse o Rio de Janeiro às Minas Gerais. Esse caminho ficou conhecido como Caminho Novo. Nesse mesmo ano, o desbravador Garcia Rodrigues Paes, filho do famoso bandeirante Fernão Dias Paes, o

“caçador de esmeraldas”, foi encarregado da empreitada e levou a cabo a incumbência de abrir o Caminho Novo. (INEPAC, 2004, p.7-8)



Rio Paraíba do Sul em relação à ocupação das cidades em seu curso médio.

Fonte: www.estradaeal.org.br/. Visita em 12 de agosto de 2013.

Após a abertura do Caminho novo, o Vale do Paraíba entra, em definitivo, na rota de escoamento do ouro e passa a ganhar povoamento, estruturação dos primeiros curatos e vilas. É na região conhecida hoje como Médio Paraíba, que esse processo tem início.

Os Primeiros **povoados**, ainda atrelados ao escoamento da atividade mineradora, São João Marcos (1739) e Nossa Senhora da Conceição do Campo Alegre da Paraíba Nova, Resende (1744) marcam o povoamento do Vale fluminense que se intensifica no final do século XVIII, quando ocorre o declínio da mineração em Minas Gerais, e parte da população da região mineradora se dispersa pelas áreas adjacentes.

Para Oeste da capitania estendiam-se territórios apenas ralmente povoados, compreendidos no termo de três vilas insignificantes: Paty do Alferes, São João Marcos e Resende, esta última criada em 1801. A parte que limita com Minas Gerais, isto é, o território compreendido entre os rios Paraíba e Preto, permanecera até o último quartel do século XVIII, infestada de tribos indígenas hostis que só foram dominadas no governo do Vice-Rei Luís de Vasconcelos e Sousa (1789). Formou-se aí então uma aldeia que seria a futura Valença. A partir de princípios do século passado, todos estes territórios seriam ativamente colonizados e aí se formaria uma das principais regiões cafeicultoras do país. (PRADO JUNIOR, 1983, p. 84-85)

O RIO COMO INDUTOR DA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

No final do século XVIII, a produção de café no Rio de Janeiro já alcançava alguma relevância, apesar dos portugueses nessa época ainda não se atentarem para o potencial do café brasileiro. Na passagem do século, são cada vez mais frequentes as menções dos viajantes à produção e exportação do café carioca. A fazenda do Capão, do bispo Castelo Branco, foi *o primeiro grande centro de disseminação de cafezais do sul*, como afirma TAUNAY (1945). Dalí saíram mudas para a Fazenda do Mendanha.

Dois rumos notáveis e principais tomou a invasão cafeeira em terras fluminenses, nos primeiros anos da disseminação da rubiácea: o do noroeste, com os núcleos importantíssimos de S. João Marcos e Resende, e do norte, de que decorreriam as grandes lavouras de Vassouras, Valença e Paraíba do Sul. A zona oriental da capitania, a de Cantagalo, só mais tarde viria a ser aproveitada pelos cafezais, já muito depois dos anos da Independência. (TAUNAY, 1945, p. 39)

A partir do esgotamento das reservas de ouro de Minas Gerais, a crise do açúcar no mercado internacional e a boa adaptação da nova cultura no Rio de Janeiro, no início do século XIX, o Governo Colonial passa a estimular o cultivo do café, um produto em crescente demanda no consumo mundial.

No início do século XIX, já ocorrem na região do vale fluminense as primeiras elevações de povoados à categoria de vila¹. As Primeiras vilas são os povoados já consolidados de Resende (Vila de Resende, 1801) e São João Marcos (vila de São João do Príncipe, 1811).

Novas estradas, vendas e pousos, capelas e paróquias, tudo isto surge quase de improviso com a opulenta economia do café que, andante sempre, transforma tudo à sua passagem...espalha por todo o vale privilegiado cidades às dezenas... Resende, São João Marcos, Rio Claro, Pirai, Barra Mansa, Barra do Pirai, Valença, Santa Teresa, Vassouras, Paraíba do Sul, Sapucaia, Carmo, Nova Friburgo, Sumidouro, Duas Barras, Vergel, Cordeiro, Cantagalo, São Sebastião do Alto, Madalena, Trajano de Moraes, São Francisco de Paula, São Fidelis, Cambuci, Pádua, Miracema, Itaperuna e Bom Jesus, marcam indelevelmente no Estado do Rio o itinerário do Café. (LAMEGO, 2007, p.7)

A cultura cafeeira conforma e caracteriza uma região fluminense que desenvolve-se econômica e culturalmente a partir dela. No “vale do café”, como hoje é denominada a

¹ Vila: povoado que desfruta de autonomia política e possui uma Câmara Municipal.

região, estabeleceu-se essa cultura², o plantio, a distribuição e o escoamento da produção, da década de 1830 até o final do século XIX. Nesse longo período, estabeleceram-se trocas culturais importantes entre as principais cidades dessa região (dentre elas Resende, Barra Mansa e Barra do Piraí), em especial no que tange a sua composição social e à ocupação do território rural e urbano.

O início do cultivo do café no Vale do Paraíba fluminense, que ocorreu nas primeiras décadas do século XIX, teve seu apogeu entre as décadas de 1830 a 1870 e seu rápido declínio a partir da década de 1880. Durante o desenvolvimento da economia cafeeira foram elevados à categoria de Vila os seguintes povoados: Valença (1828); Barra Mansa (1832); Bananal - SP (1832); Vassouras (1833); Piraí (1837) e Rio Claro (1848).

Há um crescimento contínuo e uma ocupação acelerada do território com o plantio do café durante todas as décadas posteriores a 1830 que transformam a paisagem e o solo de toda a extensa região do Vale do Paraíba onde essa cultura se desenvolveu.

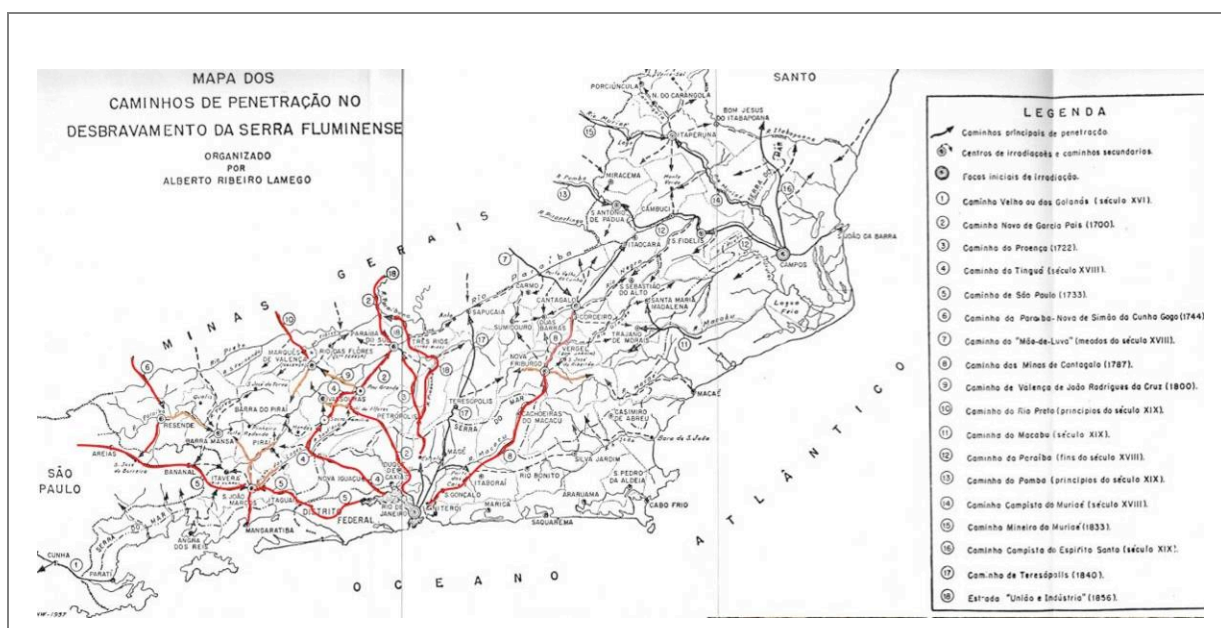
A extensa bacia terciária de Resende, desbravada em meados do século XVIII, foi pioneira na colonização da região serrana. Lá, onde já havia criação de gado e cultivo da cana de açúcar, instalou-se “o foco originário do grande ciclo do café”. O plantio dos cafezais em larga escala ocorreu, portanto, a partir de Resende e de São João Marcos. Tanto uma como outra se transformaram em grandes centros produtores de café. São João Marcos estendeu suas terras cultiváveis - Desde as cabeceiras do ribeirão das Lajes e do rio Piraí até os limites com a freguesia de Vassouras -, em dois ou três decênios, por toda a parte as majestosas florestas virgens vão sendo substituídas por cafezais. (LAMEGO, 1963, p.105-106)

A cultura do café atingiu o seu apogeu durante o Segundo Império (1840-1889), época marcada pela modernização da vida cotidiana nos grandes centros, com a difusão da imprensa, da ferrovia e da fotografia. Apesar da iconografia de época disponível sobre o Vale ser bastante reduzida, podem ser vistas as imagens da cultura do café nas sedes de fazenda e nas poucas representações arquitetônicas urbanas remanescentes, em especial nos edifícios institucionais, como as Casas de Câmara, Estações Ferroviárias, Parques Públicos e privados, como os sobrados e as casas térreas ou nas obras de infraestrutura de transporte e comercialização ou de embelezamento urbano.

Durante todo o século XIX, inúmeros caminhos auxiliares foram abertos para dar escoamento à produção cafeeira até o Rio de Janeiro, conectando o Vale do Paraíba à capital e

² Atualmente, Vale do Café é a denominação turística para o conjunto de catorze municípios da região do Vale do Paraíba do Sul Fluminense localizado a cerca de 120 km da cidade do Rio de Janeiro, incluindo Vassouras, Valença, Rio das Flores, Piraí, Engenheiro Paulo de Frontin, Paty do Alferes, Paracambi, Miguel Pereira, Mendes, Barra do Piraí, Pinheiral, Barra Mansa, Paraíba do Sul e Volta Redonda. (COELHO, 2012, p.28).

a outras regiões da província, como ilustrado e analisado por Lamego (1963). Com esses caminhos viabiliza-se a ocupação paulatina do território fluminense. Algumas dessas estradas ligam os portos do litoral ao Vale do Paraíba do Sul e derivam dos ramais dos antigos caminhos, Velho e Novo. Podem ser citadas, nesse sentido, a estrada de Mambucaba, a estrada de São João Marcos, a estrada do Caramujo. A ilustração a seguir mostra a espacialização desses caminhos de escoamento, comunicação e indução da ocupação das terras fluminenses realizada por Lamego (1963):



Caminhos de Penetração no Desbravamento da Serra Fluminense.
Fonte: Caminhos do Café. INEPAC, 2004.

Dos Portos da Baixada (Iguaçu e Estrela), que serviam ao Caminho Novo e variantes, surgem também novas estradas: Estrada Real de Santa Cruz, o Caminho Novo do Tinguá, a Estrada do Comércio (1819), a Estrada da Polícia (1820), a Estrada Presidente Pedreira (1840), a Estrada União Indústria (1861).

É por essas estradas que, até a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II, irá ser escoada toda a produção de café de Rezende, Barra Mansa, São João Marcos, Bananal e São José do Barreiro, região pioneira na produção dessa lavoura no Vale. (INEPAC, 2004, p. 10)

A produção cafeeira e seu escoamento induzem à abertura de novos e cada vez mais facilitadores caminhos iniciando-se o que viria a se consolidar posteriormente com a

Ferrovias: a rede de cidades fluminenses hierarquizadas em importância conforme a sua forma de vinculação com a economia cafeeira, atreladas desde a produção à estocagem, até à comercialização e à passagem dos tropeiros que levavam o café para o litoral e para o porto. Nesse sentido, há um intenso fluxo fluvial e carroçável entre as Vilas de Resende, Barra Mansa e Barra do Piraí, representantes expressivas da produção cafeeira entre as décadas de 1850 a 1870.

Nas cidades do Vale do Paraíba produtor de café, estabelecimentos comerciais eram criados, armazéns de café recebiam o produto de várias cidades e enviavam-no para o Rio de Janeiro. As tropas de mulas traziam o café de longas distâncias e, especificamente no trecho estudado, muitas vezes era usada a navegação pelos rios, pois no rio Paraíba os barcos navegavam desde o Tombo do Paraíba (Cachoeira do Funil, em Resende) até Barra do Piraí, sendo o rio Piraí também navegável.

A presença de numerosos caminhos confirma a tese de Mattos (1990), de que a produção cafeeira do Vale do Paraíba, até a chegada da ferrovia, tinha seu escoamento realizado não exclusivamente através do rio Paraíba do Sul, mas principalmente através dos caminhos e pelas tropas. Pode-se presumir que isso se devia às dificuldades de navegabilidade, claramente identificadas em alguns trechos do curso, mas também pela não confluência do rio com os principais portos existentes à época (Angra, Parati e Rio de Janeiro).

A impossibilidade de navegação foi o principal fator que fez o rio permanecer desconhecido desde a descoberta quinhentista da sua foz e mesmo durante todo o intenso povoamento de Campos a partir do seguinte século. Excetuada esta planície costeira e o médio e alto curso paulistas, com suas vilas assentadas num caminho de Bandeiras, quedou-se o Paraíba incógnito até quase o século XVIII, quando em 1698 GARCIA RODRIGUES DE PAES LEME, ao descer de Minas, fundava com sua fazenda a futura Paraíba do sul. (LAMEGO, 2007, p.413)

Embora a navegabilidade do rio Paraíba do Sul não fosse uniforme, inviabilizando o escoamento da produção em larga escala, nos trechos navegáveis de que se têm notícias³, o posicionamento das mais importantes vias carroçáveis e ferroviárias se apoia na linearidade de seu curso e na geografia do vale como orientação de fluxo. Assim se comportam as principais rodovias e ferrovias posteriormente construídas e ainda hoje existentes (BR 116, BR 393, Eixo Ferroviário da D. Pedro II, dentre tantas outras).

³ O trecho Resende a Barra do Piraí se inclui neste contexto.



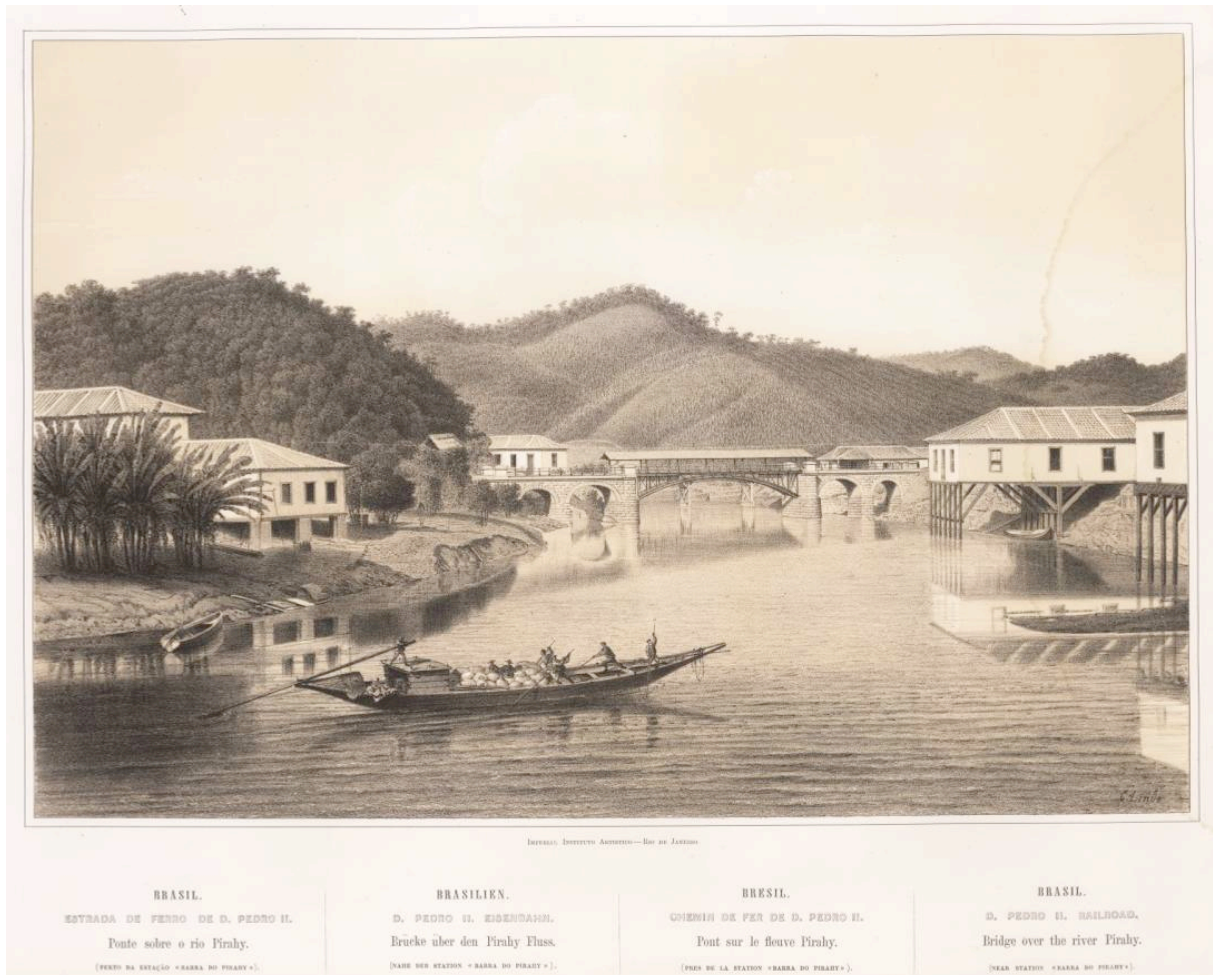
Ponte do Desengano sobre o Rio Parahyba. Linde, Carlos, m. 1873. Acervo: Biblioteca Nacional

A implantação das ferrovias no Vale do Paraíba, na segunda metade do século XIX, para o escoamento da produção cafeeira, foi consequência dos investimentos do Império na significativa riqueza representada pelo café. A partir de sua implantação, além de escoar o café, a ferrovia é responsável por consolidar e ampliar a ocupação demográfica no Vale do Paraíba e contribuir para o intercâmbio econômico e social de uma rede de povoações e cidades. O traçado das ferrovias seguiu o desenho já delineado pelo rio Paraíba do Sul, dada a topografia acidentada das serras da Mantiqueira e do Mar. Muda-se o eixo de desenvolvimento econômico de leste-oeste para norte-sul.

A construção da ferrovia e das estações ferroviárias consolidou várias das vilas e cidades existentes e fez surgir tantas outras. A partir do fluxo de mercadorias e passageiros estabeleceram-se trocas, intercâmbios e novas possibilidades para a formação de redes econômicas e culturais. As informações políticas e econômicas se deram, a partir daí, de forma mais sincrônica e observa-se uma importância efetiva atribuída ao interior pela capital da província do Rio de Janeiro. As cidades do Vale do Paraíba agora faziam parte da rede urbana particularmente favorecida pelo Império Brasileiro.

No tocante à preservação da paisagem natural, é devastadora a diferença no comparativo das imagens do território no período anterior à produção cafeeira com aquelas que se disponibilizam posteriormente. Praticamente dizimados, os grupamentos florestais de Mata Atlântica dão lugar progressivamente a “meias-laranjas” desprovidas de vegetação, sujeitas aos consequentes processos erosivos.

Contrariamente, porém, ao que vimos na faixa litorânea seccionada em meios diferentes pela geologia, o ambiente florestoso da Serra permitindo a generalização de um gênero de cultura, deu-nos uma única paisagem humana, sobreposta a um cenário geográfico de motivos quase uniformes por todo o médio vale do Paraíba. (LAMEGO, edição 2007, p.9)

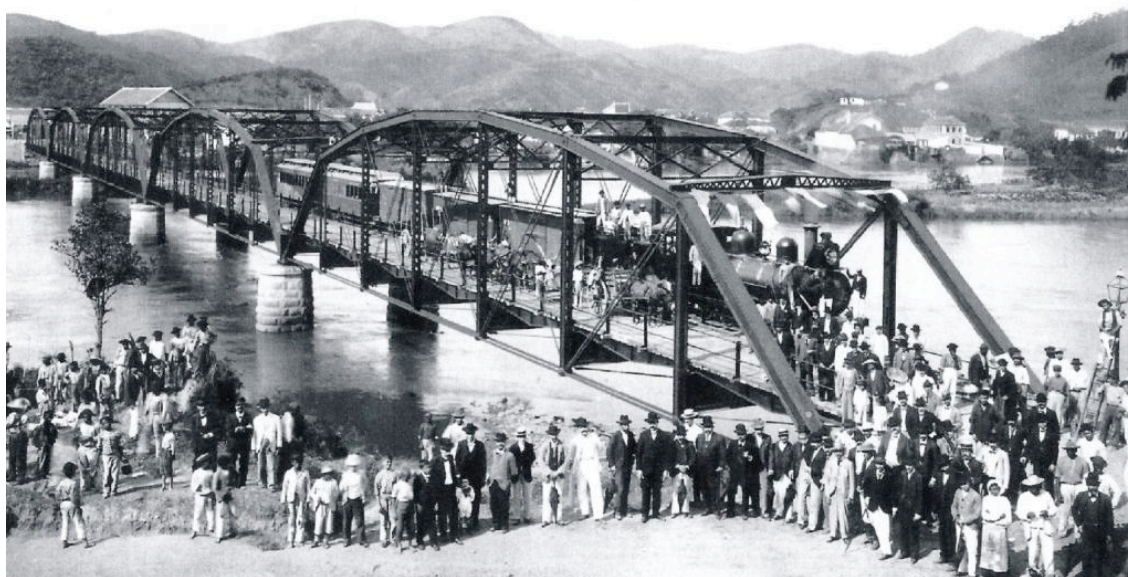


Linde, Carlos, m. 1873. Brasil : Estrada de Ferro de D. Pedro II.
Ponte sobre o rio Pirahy (perto da estação Barra do Pirahy) [Gravura 12]. Acervo Biblioteca Nacional.

O rio Paraíba do Sul e toda a sua várzea recebem, paulatinamente, as consequências desse processo, expresso no assoreamento de suas águas e na devastação crescente de sua mata ciliar. Nas nucleações urbanas a situação ainda conta com a ocupação expressiva da várzea pela crescente população. Isso pode ser avaliado pelo quadro que informa a condição demográfica da região na segunda metade do século XIX:

| MUNICÍPIO | CENSO DE 1872 ⁴ | | | CENSO 1890 ⁵ |
|---|----------------------------|-------------------|--------|-------------------------|
| | População livre | População escrava | Total | População Total |
| Resende | 19.527 | 9.437 | 28.964 | 29.601 |
| Barra Mansa | 14.822 | 10.944 | 25.766 | 21.607 |
| Barra do Pirai | * | * | * | 17.084 |
| *Barra do Pirai é em 1872 formada ainda por territórios de Pirai, Valença e Vassouras. Volta Redonda, neste momento, é integrante de Barra Mansa. | | | | |
| Pirai | 11.933 | 13.475 | 25.408 | 15.758 |
| Valença | 18.635 | 23.496 | 42.131 | 33.623 |
| Vassouras | 19.085 | 20.168 | 39.253 | 36.483 |

Tabela 01 - População das cidades do Vale do Paraíba no século XIX



Ponte Metálica em Barra do Pirai, 1898. Acervo PMBP.

Por um lado a aproximação dessa população, atraída pela economia cafeeira e as terras planas do vale, transformam a paisagem e as condições naturais da várzea do rio. Por outro, conformam as centralidades urbanas que têm no rio Paraíba e nas pontes que ligam às suas margens os aspectos mais característicos de sua paisagem desde os tempos mais remotos, constitutivos de expressivos aspectos identitários na esfera regional.

⁴ BRASIL. Censo Demográfico de 1872, disponível em <http://ia601506.us.archive.org/4/items/recenseamento1872bras/ImperioDoBrazil1872.pdf>

⁵ Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890 = précis du recensement du 31 décembre 1890 Brasil. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Diretoria Geral de Estatística.; Brasil. [Constituição (1891)]. (Rio de Janeiro : Oficina da Estatística, 1898., 1898). Pdf. <http://www2.senado.leg.br>.

Ao final do século XIX e início do século XX, o Vale do Paraíba vive a crise da lavoura cafeeira, ocasionada pelo esgotamento dos solos (agricultura predatória), o declínio do trabalho escravo e a migração do cultivo.

Os antigos e belos cafezais das margens do Paraíba, cujo esplendor inspirou mais de um artista, desapareceram, em sua maior parte transformando-se em vastas pastagens, com sacrifício das rendas e da riqueza pública. (TAUNAY, p.169)

O café faz uma migração do Vale do Paraíba Fluminense e Paulista para o Oeste Paulista, região que o recebe com outro suporte técnico e político. Estávamos agora na República (1889), diante de trabalhadores livres e de proprietários de terra mais visionários, capazes de multiplicar e diversificar os ganhos com a lavoura cafeeira, investidos poucos anos depois no desenvolvimento da industrialização em São Paulo.

A conseqüente decadência econômica⁶ demandaria uma busca pela substituição das atividades. Isso se deu de forma mais satisfatória em cidades com mais recursos econômicos e políticos, mas, sobretudo, com mais recursos de infraestrutura e de ligações e conexões ferroviárias com Minas, São Paulo e, principalmente, com a capital do Império e, posteriormente, da República, a cidade do Rio de Janeiro.

Assim, em especial, as cidades que se estruturaram nas margens do rio e, conseqüentemente, da Ferrovia, tanto em território paulista como fluminense, valeram-se da centralidade inscrita pelo vale e ressurgiram economicamente atreladas, inicialmente, à atividade pecuária e, posteriormente, ao desenvolvimento industrial. Nesse sentido, Resende, Barra Mansa e Barra do Piraí, por terem esses atributos, mesmo passando por expressiva crise econômica e social, mantiveram relativa importância regional.

A atividade pecuária (especialmente a leiteira) foi marcada pela chegada de mineiros que adquiriram grande parte das antigas fazendas do café. Essa atividade intensificou o comprometimento dos solos já desgastados pela monocultura do café, provocando ainda mais desmatamento em busca de terras para pastagens do gado.

É importante destacar a instabilidade econômica deste período e os reflexos dela sobre a infraestrutura e o corpo social e político destes centros urbanos. Toda uma lógica de

⁶ Produção fluminense de café segundo TAUNAY, 1945: 1870: 1.646.037 sacas de 60 quilos; 1880: 4.133.466; 1883: 3.908.080; 1889: 1.309.271

estruturação social constituída pela economia cafeeira passa agora a ser composta por outros atores, novas práticas, perspectivas e anseios regidos por incertezas.

Em busca da manutenção da sobrevivência e vitalidade econômica, a paisagem rural e urbana se altera e é, processualmente, suplantada por uma atitude cada vez mais utilitarista do território. A presença paisagística do rio Paraíba do Sul e de seus afluentes recebe os impactos da perda de qualidade ocasionada por atitudes predatórias da ocupação humana.

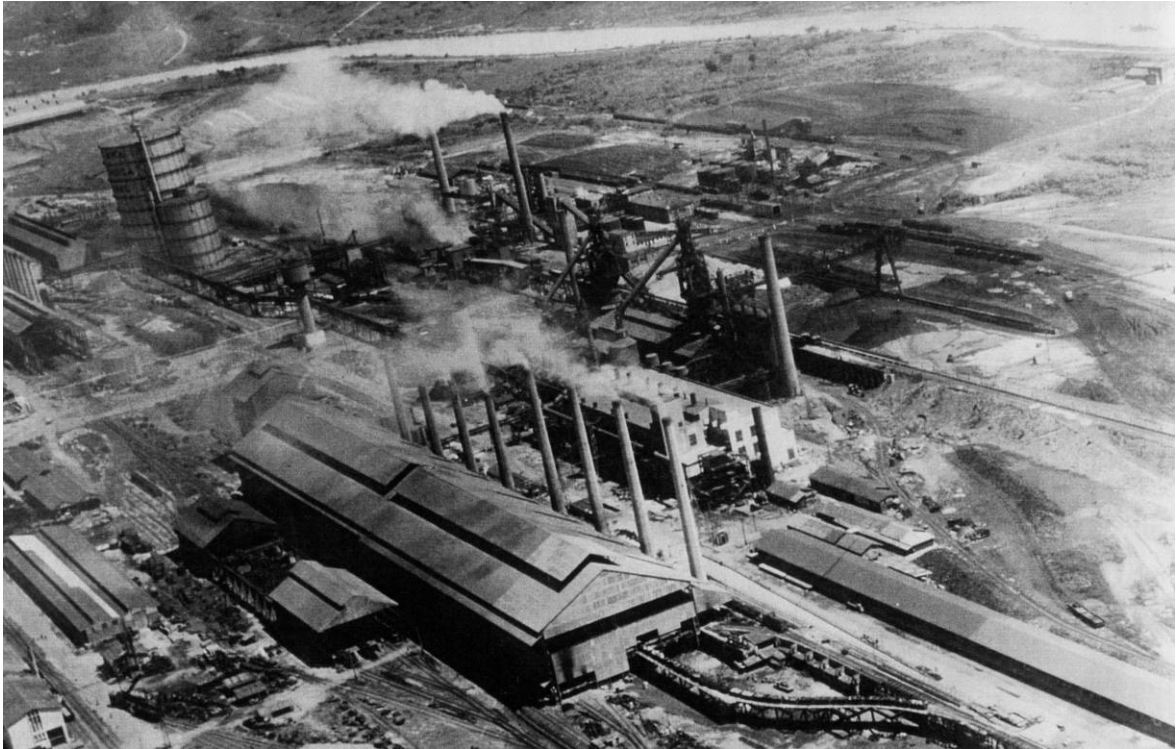
O RIO COMO RECURSO HÍDRICO PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO E INDUSTRIAL

Toda a bacia inalterada do vale do Paraíba fora conquistada num assalto que, não obstante empobrecer o solo pela exaustão com a planta insaciável desvendou ao Brasil uma região de inigualáveis possibilidades industriais, próxima ao litoral e aos grandes centros de beneficiamento, de consumo e exportação. (LAMEGO, 2007, p.8)

A partir da década de 1930, inicia-se a instalação de indústrias de grande porte nas cidades do Vale do Paraíba. Em especial na cidade de Barra Mansa (a Nestlé, a Siderúrgica Barra Mansa e a Metalúrgica Bárbara (atual Saint-Gobin), em 1937; e a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, que tem o início da construção em 1941 e sua inauguração em 1946 em seu oitavo distrito, Volta Redonda.

A atividade industrial responsável pelo enriquecimento e o protagonismo financeiro eloquente da região, foi responsável também por seu adensamento demográfico expressivo. Nas cidades estudadas, isso se multiplicou expressivamente após a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, consolidada a partir das décadas de 1950|60.

A atividade industrial tem na rede rodo-ferroviária do Vale do Paraíba a demarcação da ligação entre as duas maiores cidades do sudeste – O Rio de Janeiro e São Paulo - a sua maior força propulsora. Ademais, todo o potencial hidráulico e energético inscrito pelo Rio Paraíba do Sul não deixava dúvidas das condições vocacionais específicas de seu médio vale para abrigar o que viria a se tornar, nas décadas posteriores, um dos maiores corredores de atividades industriais do Brasil.



Volta Redonda, 1942. Acervo Companhia Siderúrgica Nacional - CSN.

A produção industrial e o crescimento demográfico da região demandaram investimentos também crescentes na capacitação do potencial energético e de abastecimento de água, re-significando as funções exercidas até aqui pelo rio Paraíba do Sul, inserido como recurso fundamental para a eficiência produtiva. O tratamento exploratório de captação de suas águas para abastecimento e geração de energia distanciava-o, entretanto, da sua qualidade e eficiência ambiental devido à falta de investimentos adequados em saneamento e infraestrutura.

No caso específico das cidades estudadas, a atividade industrial não só foi incentivada, mas reconhecida como ação prioritária a suplantando o passado agrário decadente, tornando-se o símbolo do desenvolvimento econômico e urbano. As dificuldades de ocupação territorial das encostas foram superadas pelas áreas de várzea disponíveis e ainda sem as restrições legais quanto à proteção marginal.



Volta Redonda, Em torno de 1960. Acervo Companhia Siderúrgica Nacional – CSN

A implantação da Rodovia Presidente Dutra a partir da década de 1940 reforça os atributos da Região do Vale do Paraíba como eixo industrial potente de articulações e conexões viárias entre os três principais estados do Sudeste. Nas décadas de 1950|60|70, consolida-se um Parque Industrial localizado nas cidades da Bacia do rio Paraíba do Sul e de seus afluentes, articulando a economia de seu médio vale.

A atividade industrial estabelecida valeu-se do rio não só como recurso hídrico e energético, mas também para lançar sobre suas águas toda a sorte de dejetos industriais. Além disso, foi responsável por ampliar fortemente o adensamento e a ocupação humana sobre o território, o que ocorreu, em muitas dessas cidades, de forma desordenada e sem planejamento adequado, ampliando a carga de esgotos domésticos lançados diretamente nas águas do rio Paraíba do Sul e de seus afluentes.



Barra Mansa, final da década de 1980. Foto: Roberto Hotun.
Acervo Carlos Antônio de Almeida Baião.

Na década de 1980, a crise econômica brasileira é responsável por certo esvaziamento econômico industrial da Região Médio Paraíba Fluminense. Os sinais de reversão deste esvaziamento só se apresentam na década de 1990 com a crescente estabilização da economia brasileira, expressada regionalmente por um processo de reindustrialização, consolidação do setor terciário e criação dos novos municípios de Itatiaia, 1988; Quatis (1991); Pinheiral (1995) e Porto Real (1995).

Nas últimas três décadas - 1980|1990|2000 – motivado pelo estabelecimento de um novo ordenamento legal, em nível nacional, relacionado à estruturação das cidades⁷ e à gestão das águas no Brasil, tem início um processo de reflexão sobre as atividades urbanas e industriais ambientalmente pouco responsáveis junto ao Rio Paraíba do Sul.

Nesse panorama, as instâncias institucionais e legais passam a evidenciar a importância dos rios como significativos recursos de produção de energia já passíveis de esgotamento. Criam-se mecanismos e estruturas de controle e planejamento sobre as atividades realizadas junto aos corpos d'água, além de prever e implementar novas tecnologias e formas otimizadas de utilização.

⁷ Ver Constituição federal de 1988 e Estatuto da Cidade de 2001 e a lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e criou o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos.

Ao longo deste caminho secular de ocupação humana, consolidando espaços urbanos no Vale do Paraíba do Sul, algumas funções recorrentes podem ser elencadas e motivo de estudos mais detalhados a partir do recorte espacial desta tese. Dentre elas, destacam-se: o poder de atratividade das terras do vale; a indução da ocupação nos terrenos de baixada orientados ao longo do curso do grande rio e seus afluentes; a visão utilitária das águas para o abastecimento e geração de energia. É importante observar que a presença física do rio, histórica e simbólica, a indução da ocupação territorial em sua várzea e o potencial hídrico essencial para o desenvolvimento urbano e industrial, funções representadas pelo rio Paraíba do Sul até aqui, não parece terem sido ainda capazes de mobilizar socialmente, em escala expressiva, reflexões e ações de seu reconhecimento e preservação patrimoniais.

O RIO COMO PATRIMÔNIO DOS ESPAÇOS URBANOS CONSOLIDADOS

No campo de reflexão da engenharia sanitária, encontramos publicações importantes que dissertam e analisam sobre o importante caminho de reconhecimento do Paraíba do Sul como recurso hídrico estratégico para o abastecimento e geração de energia na região sudeste. Tais publicações evidenciam, nesse sentido, a necessidade de preservação e conservação da qualidade de suas águas.

Parece imprescindível, porém, a reflexão de outros campos disciplinares no que se refere à relação deste rio com o cotidiano das cidades estruturadas morfologicamente, em grande medida, a partir dele com vistas a reiterar a sua preservação e conservação como elemento (fato) urbano, absolutamente capaz de ser apropriado e partícipe de uma construção cultural mais sustentável.

Especificamente sobre as questões relacionadas ao campo do Urbanismo e da cultura de cidade estabelecida na longa duração, os estudos existentes são em número ainda insuficientes e pouco articuladores de reflexão coletiva, tendo em vista a fragilidade dos espaços urbanos do Vale do Paraíba quando o assunto envolve rios e cidade. A cultura de ocupação estabelecida nas cidades do Vale do Paraíba traduz o rio como elemento identitário paradoxal, responsável, ao mesmo tempo, pela identidade paisagística e simbólica e pelos conflitos ambientais urbanos que se caracterizam e ecoam no tempo presente (ocupação da sua faixa marginal de proteção, poluição e qualidade das águas, assoreamento, extinção da mata ciliar, paisagem fragmentada e desarticulada do convívio de boa parte da população).



Rio Paraíba do Sul em Volta redonda. Cartão Postal, 2013.

A ostensiva ocupação da várzea, a presença de grande parte das estruturas edificadas dando costas para o rio, o lançamento de dejetos sobre suas águas sem maiores consequências individuais, coletivas e institucionais, as sucessivas perdas de bens pessoais da população ribeirinha com as cheias anuais do grande rio e de seus afluentes, dentre outras ações e eventos caracterizam, em grande medida, o entendimento da presença do Paraíba do Sul. Ao mesmo tempo, é dele que tratam as séries de cartões postais, os brasões e hinos de cada uma das cidades, os poemas, os marcos urbanos como as inúmeras pontes, dentre outras estruturas simbólicas e identitárias.

Os paradoxos dão pistas para futuros projetos e programas urbanísticos e ambientais capazes de suscitar novas relações de apropriação e transformação do quadro atual entre rio, cidades e cidadãos. O sentido de apropriação do rio como bem patrimonial coletivo poderia ser trabalhado e articulado à construção de significados nas ações de cuidado, convívio e preservação.

Nessa perspectiva, é possível localizar alguns aspectos em que repousam potenciais elos patrimoniais entre rio e cidade a serem revelados. Essa leitura é realizada na tese a partir das quatro cidades selecionadas e pode ser reverberada para tantas outras cidades no extenso Vale do Paraíba e suas diversificadas regiões, tendo em vista um objetivo em

comum: pensar o rio como laço da constituição física e cultural dessas cidades, agente potencial de transformações qualificadoras no âmbito social, ambiental e urbanístico.

Resende, Barra Mansa, Volta Redonda e Barra do Piraí se apresentam, assim, como recorte espacial de um universo de pequenas e médias cidades do Vale do Paraíba, merecedoras de um olhar investigativo capaz de fazer pensar as potencialidades de lugares que têm neste rio uma fonte de recursos inestimáveis.



Barra Mansa. Centro urbano principal em 1948. Acervo Associação Barramansense de história (ABH)

Referências Bibliográficas do Artigo

DIENER, Pablo e Costa, Maria de Fátima. *Rugendas e o Brasil*. Rio de Janeiro: Capivara, 2012.

HOLLANDA, Sérgio Buarque. *Vale do Paraíba: Velhas fazendas*. Sérgio Buarque de Holanda e Tom Maia; [Prefácio Prof.º Mario Guimarães Ferri]. – Rio de Janeiro: José Olympio, 2010.

LAMEGO, Alberto. *O Homem e a serra*. Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema. A formação do Estado Imperial*. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.

MOREIRA, Andréa Auad. “Processo de Ocupação Marginal do Rio Paraíba do Sul nas Cidades do Sul Fluminense – Consolidações e Reversões Possíveis” – Relatório da pesquisa aprovada e concluída em 2007. Volta Redonda: UGB, 2007-2008.

PRADO JUNIOR, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo; Brasiliense, 1983. (1ª edição 1942)

RODRIGUES, Maria Fernanda. A pecuária leiteira em Resende, um estudo sobre as transformações sociais e agrícolas (1888-1940). Anais do Encontro de Pós-graduação em História Econômica. Brasília, 23 e 24 de setembro de 2010. 1.

SPIX, Johann Baptiste von. & MARTIUS, Carl Friedrich Philipp Von. Viagem pelo Brasil (1817-1820). Belo Horizonte, Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 1981, vol. I.

SANCHE, Fábio de Oliveira, TOLEDO, Francisco Sodero e PRUDENTE, Henrique Alckimin. Estrada Real, o Caminho do Ouro. Lorena: S. E. , 2006. 1ª edição.

SAINT HILAIRE, Augusto de. Segunda Viagem a São Paulo. São Paulo, Livraria Editora Martins S/A, Biblioteca Histórica Paulista, Vol. VI.

SEBRAE, UNESCO, INEPAC. Projeto de Inventário de Bens Culturais Imóveis, Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro - Caminhos do Café. 2003/2004.

TAUNAY, Affonso de E. Pequena História do Café no Brasil. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1945.