

VELHA IGUAÇU SUMIU DOS MAPAS E DA HISTÓRIA?

Um exercício de Geografia Histórica na periferia do Rio de Janeiro

Lucia Helena Pereira da Silva

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

lrentesilva@gmail.com

Luciana Alem Gennari

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

luciana.gennari@eng.uerj.br

RESUMO: No século XIX, o grande município de Iguaçu tinha como sede a vila de Iguaçu, núcleo urbano de projeção em função de seu porto e de ser importante entreposto de escoamento da produção do interior da província do Rio de Janeiro. Era uma vila articulada a uma complexa rede urbana, que desapareceu no final do século XIX, em função da alteração da dinâmica econômica da região. A vila de Iguaçu, assim como o povoado de Jacutinga também desapareceram neste processo de periferização. Este artigo percorre três objetivos. O primeiro é entender que como a condição de periferia se desenvolve com a dissolução das antigas formas, como as da vila e do povoado. O segundo é buscar entender os processos sociais estabelecidos no espaço através da geografia histórica. E o terceiro é investigar através das representações do território em perspectiva como essas dinâmicas corroboram para a construção dessa condição periférica assumida pelo antigo município de Iguaçu.

Palavras-chave: Rio de Janeiro (província) ; Vila de Iguaçu ; Baixada Fluminense.

GT – 07: “Geografia histórica urbana”

INTRODUÇÃO

Iguassu, Iguaçu velha ou Velha Iguaçu não consta nos mapas atuais, quando muito é confundida com Vila de Cava, bairro do atual município de Nova Iguaçu, que faz parte da periferia da Região Metropolitana da cidade do Rio de Janeiro. Nova Iguaçu também não corresponde mais ao antigo município de Iguaçu, que englobava, além daquele, os atuais

municípios de Belford Roxo, Duque de Caxias, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Queimados e São João de Meriti. Hoje, a Baixada Fluminense¹ corresponde ao que foi o grande município de Iguaçu, que se fragmentou politicamente no processo de periferação após década de 1940, quando a cidade do Rio de Janeiro ainda era o Distrito Federal.

Este grande município tinha como sede a vila de Iguaçu, núcleo urbano de projeção no início do século XIX em função de seu porto localizado no rio de mesmo nome e de ser importante entreposto de escoamento da produção do interior, principalmente o café do Vale do Paraíba. Era uma vila articulada a uma pequena, mas complexa rede urbana, que desapareceu no final do século XIX, em função da alteração da dinâmica econômica da região. O mesmo ocorre com o povoado de Jacutinga, que apesar de sua permanência na toponímia, sua história é pautada em deslocamentos e lacunas.

Assim, este texto tem por objetivo analisar a dinâmica urbana do território do antigo município de Iguaçu ao longo do século XIX na perspectiva de uma complexa rede estabelecida naquele momento, marcada sobretudo por caminhos terrestres e fluviais. Esta rede, constituída em pontos estratégicos entre áreas produtoras e a Corte, foi sofrendo alterações sistemáticas, orientadas sobretudo pelas relações econômicas e pelas obras de infraestrutura urbana.

Dentro desta perspectiva, três grandes desafios se apresentam ao estudo da Geografia e da História (e de uma geografia histórica) de uma região que atualmente é entendida como periferia, mas que na época da existência da vila e do povoado não eram. O primeiro é entender que a condição de periferia (que será discutida mais adiante) se desenvolve com a dissolução das antigas formas, como da Velha Iguaçu ou do povoado de Jacutinga. O processo de periferação consolida um conjunto de aspectos socioeconômicos e espaciais que faz os dois núcleos urbanos com características diferentes desaparecerem do mapa. Então como estudar e recuperar geo-historicamente a materialidade desaparecida?

A resposta pode estar na própria geografia histórica. Este é o segundo desafio, o de pensar as geografias do passado como produto de relações de poder pretéritas, cujas materialidades (ou suas ausências) só são inteligíveis quando entendidas como processos sociais (MASSEY, 2008). A leitura da dinâmica de ocupação e de urbanização desta uma região é feita para além da existência de um núcleo urbano que desapareceu e de uma rede urbana

¹ Neste trabalho, Baixada Fluminense é região formada apenas pelos territórios que pertenceram ao antigo município de Iguaçu, denominada por Simões (2007) de Baixada Histórica. Para o Governo Estadual a região é composta de 13 municípios, como apresentado na Figura 1.

estabelecida a partir de campos de força formados por processos heterogêneos socioeconômicos-culturais, que se manifestam em diferentes escalas temporais e espaciais (ABREU, 2010).

O que nos remete à discussão feita por Abreu (2010), quando afirma que relacionar o processo à forma não garante o sucesso de uma investigação geo-histórica, visto que a narração com a descrição de formas materiais deve estar aliada às teorias que permitam o conhecimento das dinâmicas sociais de construção/apropriação do espaço e de sua morfologia resultante. As formas geográficas podem ser interpretadas privilegiadamente na longa duração, no entanto, neste caso, isto não é possível. Aqui outras ferramentas podem ser utilizadas para a interpretação do território, lançando mão de técnicas como a de geoprocessamento e de georreferenciamento, com todos os desafios impostos pelo mapeamento de fenômenos pretéritos ancorados no tempo presente, onde as morfologias não estão desvinculadas dos processos, das ações (ABREU, 2000). Para este trabalho, na falta da tecnologia, seguimos a metodologia sugerida por Abreu (2000, p. 17), para quem

A materialidade está, pois, sempre em processo de redefinição, e isto se dá através das ações que a sociedade exerce sobre ela. Por isso é que as formas materiais, ainda que refletindo tempos mais antigos, são sempre definidas pelo presente, estão sempre em processo de refuncionalização para que atendam às determinações atuais da sociedade.

Para dar conta dos desafios propostos neste texto, dividiremos o texto em duas partes. Na primeira apresentaremos a ocupação do município-região a partir de sua rede urbana. A segunda parte procura descortinar a vila de Iguaçu durante sua existência efêmera, comparando-a com Jacutinga, visto que desapareceram. Os mapas produzidos são conjecturais, de estudos sobre imagem de satélite, a partir das informações recolhidas das fontes documentais.

Figura 1. Municípios que faziam parte do município-região de Iguçu no séc. XIX



Base do mapa: NASA, 2011. Fonte: Silva, 2017.

IGUAÇU: O MUNICÍPIO-REGIÃO

A região, formada inicialmente por um conjunto de freguesias do Termo da cidade do Rio de Janeiro, passou a compor administrativamente o município de Iguçu em 1833/36, em função da Lei de 1828, criada para organizar o novo estado imperial em províncias e municípios depois da emancipação política. Pela lei, os novos municípios deveriam ter como sede uma cidade ou vila. Desta forma, o pequeno núcleo urbano que tinha o porto bastante movimentado, foi elevado à vila para ser sede de Iguçu.

A vila indicava a importância da localidade para a região. No entanto, esta era uma importância relacional, porque Iguçu não era uma cidade e, portanto, a câmara municipal seria composta de apenas sete vereadores. Uma explicação para não ter virado cidade pode ter sido por sua proximidade com a cidade do Rio de Janeiro, cuja centralidade foi ratificada como sede da colônia desde 1763, em função da exploração do ouro nas Gerais.

A região, ao longo do século XVIII, foi dividida administrativamente em cinco freguesias (Pilar, Jacutinga, Iguçu, Meriti e Marapicu) ocupando a planície entre a cidade do

Rio de Janeiro, o fundo da baía de Guanabara e a subida da serra do Mar (freguesia Santana das Palmeiras). Recoberta de engenhos de farinha (fazendas de mandioca), açúcar (cana de açúcar) e de azeite (barracões na orla da baía onde se desossavam as baleias caçadas no local), o grande município de Iguaçú tinha nos rios suas principais vias de comunicação e sua atividade econômica. Como zona de passagem entre o interior e o litoral especializou-se na logística de escoamento desde a abertura do Caminho Novo para a região mineira.

O porto de Iguaçú tinha a vantagem de ser o mais próximo da serra do Mar, o que garantia praticidade e rapidez nas viagens, ainda que houvesse outros portos importantes com características relevantes. A diversidade de atributos desses portos permitia que cada um deles se especializasse na articulação entre o modal terrestre e o marítimo: o de Pilar tinha a facilidade de ficar na foz do rio de mesmo nome com o rio Iguaçú, fazendo uma variante do mesmo caminho, mas sem a necessidade de os barcos adentrarem totalmente no rio Iguaçú; já o porto de Estrela ficava na baía, o que exigia dos tropeiros uma viagem maior até o litoral.

Os portos principais da baía são Magé, Piedade, Porto da Estrela e Iguaçú. Nesses pontos, as tropas procedentes do interior descarregam grandes quantidades de mercadorias que seguem para a capital em pequenas embarcações.

Com grande dispêndio de dinheiro construíram uma estrada mecadamizada que, partindo do porto de Estrela, galga a serra e vai ter a província de Minas Gerais (KIDDER, 2001, p. 169).

Entre a cidade do Rio de Janeiro e a serra do Mar, a região oferecia depósitos, hospedarias, pastos e entrepostos para trocas/descanso de muares e estradas relativamente adequadas à passagem de tropas (de comércio e militares). Não se deve esquecer que os fluxos incrementados pelos transportes marítimo e terrestre exigiram a articulação entre duas estruturas diferenciadas: uma voltada para a organização de muares e tropeiros e outra para a tecnologia que os barcos necessitavam.

O transporte marítimo, até 1825, era feito somente por faluas². A introdução de barcos a vapor reduziu à metade o tempo do percurso da cidade do Rio de Janeiro ao fundo da baía de Guanabara, exigindo, entretanto, novos estaleiros. Barcos maiores demandavam maiores atracadouros e vias fluviais diferenciadas. No século XVIII todos os rios eram navegáveis às canoas e faluas, mas no XIX só os mais fundos comportavam os barcos de maiores calados. Portos como o de Estrela e Mauá passaram a receber mais embarcações que os de Iguaçú e

² Embarcação à vela utilizada para carga e passageiros.

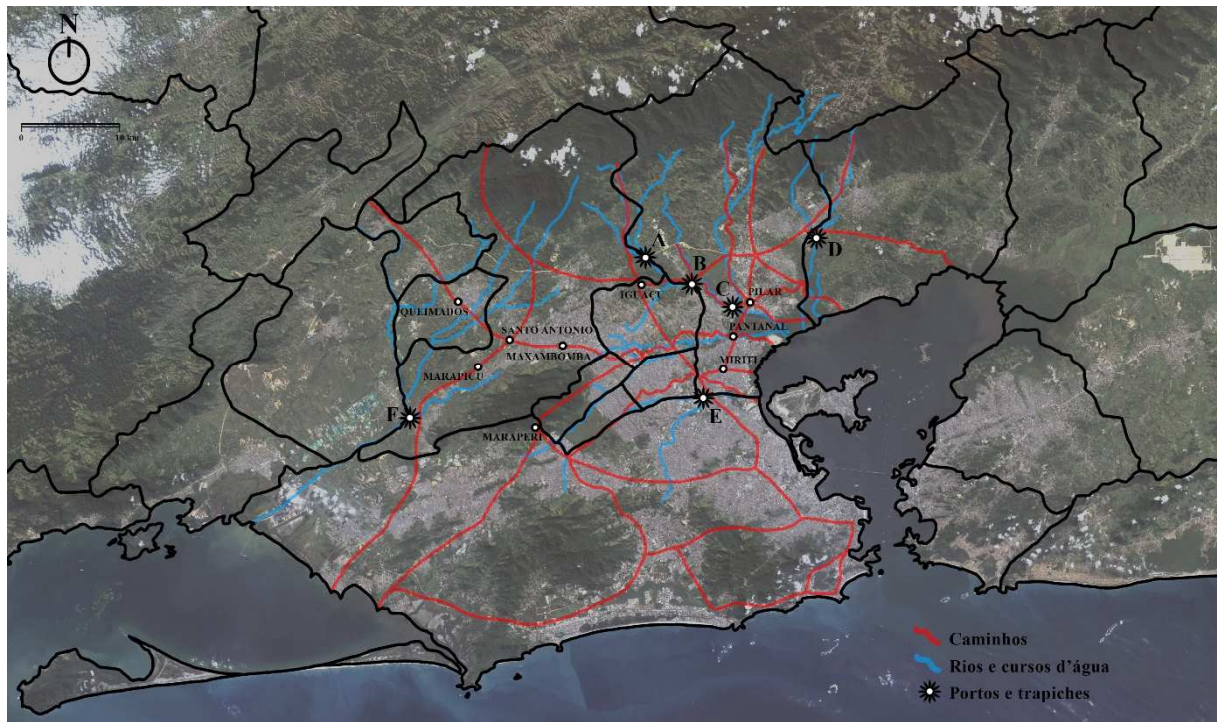
Pilar, por exemplo. No início do século XIX transitava-se pela baía em barcaças, cuja força motora era muscular e eólica; já na década de 1830, se fazia em barcos a vapor.

As fazendas também tinham seus atracadouros, assim os rios eram verdadeiras estradas e davam sentido à ocupação e ao escoamento da produção agrícola da região. Maxambomba no início de século XIX tinha um pequeno atracadouro no riacho do mesmo nome. O riacho e a fazenda estavam longe da sede do município. Seu atracadouro não era importante, visto que a produção local saía pelo trapiche da Pavuna ou pelo Cabuçu (rio Guandu), este último catalisando também toda a produção da freguesia de Marapicu.

A região era recoberta de grandes áreas alagadiças em função dos muitos rios que desciam da serra do Mar e desaguavam nas baías de Guanabara (como Iguaçu) e de Sepetiba (como o Guandu). Estava dividida em Terras Alagadas e Secas; a primeira localizava-se mais próxima da baía de Guanabara, era mais pujante economicamente por conta da existência dos variados tipos de portos, enquanto a segunda ficava na zona mais distante da baía e menos conhecida. Jacutinga era o maior povoado desta última região.

A escolha do porto de Iguaçu com seu núcleo urbano para ser a sede do município fazia sentido, já que a centralidade da região estava no rio Iguaçu. A ferrovia iria modificar toda a dinâmica de ocupação. Todavia, é relevante ressaltar que estes aglomerados urbanos tinham grande importância local, mas não regional, embora fizessem parte da principal via de escoamento do interior, primeiro com a exploração do ouro nas Gerais e depois do café no vale do Paraíba.

Figura 2. Mapa conjectural da rede urbana no município-região de Iguazu no séc. XIX



Base do mapa: NASA, 2011. Fonte: Araújo, 1820; Villiers de L'île-Adam, 1856.

Legenda: A- Porto de Iguazu; B- Porto dos Saveiros; C- Porto de Pilar; D- Porto de Inhomirim/Estrela; E- Porto da Pavuna/S. João; F- Trapiche Cabuçu

A Velha Iguazu totalmente inserida na pequena rede urbana da região, tinha no rio sua principal força econômica, daí ter sido escolhida para ser sede do município que se formava, ao mesmo tempo em que em uma escala maior, a do entorno da cidade do Rio de Janeiro, tinha pouca relevância (Figura 2). Monsenhor Pizarro informa a importância do rio para a região:

Onze fabricas de açúcar, uma de aguardente e algumas de barro, trabalham nesse distrito, em cujas terras se cultiva a cana, a mandioca, o café, o milho e legumes. Banham o terreno da sua compreensão os rios Cachoeira, Santo Antônio do Mato, Douro e Riachão, que engrossados por outros, desde as serras da Cachoeira e de Tinguá, despejam volumosos **águas nos de Iguazu**, Guandu e Sarapuí, **pelos quais navegam barcas, lanchas e canoas carregadas de efeitos do continente, recebendo-os nos 5 portos dispersos pelo rio Iguazu e nos 4 espalhados pelo Sarapuí** (ARAUJO, 1820, vol. 3, p. 166, grifo nosso).

Ainda segundo Monsenhor Pizarro, não se sabe ao certo quando se erigiu a primeira igreja voltada a N. S. da Piedade, mas, por volta de 1699, o alferes Jose Dias de Araújo ou a população local, construiu em suas terras a primeira capela, “o templo por estar arruinado, e não ter suficiência para o uso paroquial, em razão da sua pequenez, foi substituído pelo um novo levantado em lugar próximo” (ARAUJO, 1820, vol. 4, p. 98). Esta capela seria

reconstruída como igreja e em 1719 teria se tornado matriz da freguesia N. S. de Piedade de Iguaçú, já no “vistoso arraial”.

Duas Fabricas de açúcar, quatro de aguardente, e algumas olarias, continuavam à ter uso no recinto paroquial, cuja cultura consiste na cana doce, mandioca, milho, feijão, arroz, e café. Levados esses efeitos, com outros mais das lavouras, aos portos dos Saveiros e do feijão, dali tem pronta saída para a cidade de barcos e canoas que navegam pelo rio Iguaçú [...]. **Em torno da Matriz existem levantadas algumas casas de vivenda, quase todas cobertas de telha, que formam um vistoso arraial.** Ao Distrito Miliciano de Guaratiba é sujeito o desta Freguesia (ARAUJO, 1820, vol. 4, p. 98).

Pizarro se surpreende com o arraial cujas casas eram de telha e não de palha como era comum aos pequenos núcleos urbanos. Por ocasião da emancipação política, a região estava repleta de pequenos povoados, a maioria na beira do rio, formando aquilo que Azevedo (1956) denominou de aglomerados fluviais. A região da Baixada Fluminense apresentava todas as características do modelo apontadas pelo autor.

À proporção que se processava o avanço do povoamento para o interior, na conquista do Planalto Brasileiro, outra preocupação tornou-se patente na escolha dos sítios urbanos: a presença da *água* e a facilidade de *comunicações*, isto é, dois elementos vitais para a existência e a sobrevivência dos aglomerados.

No Brasil colonial, raro era o núcleo urbano que não se achava associado a um curso d'água, grande, médio ou pequeno. E muitas foram as causas dessa preferência: o fornecimento de água para o uso doméstico, a facilidade de obtenção de alimento através da pesca, as vantagens oferecidas no que se refere aos contatos regionais e, no caso específico das áreas de mineração, a presença de ouro e de pedras preciosas no cascalho dos leitos fluviais. **Tudo isso não significa, porém, que hajam sido muito numerosos os verdadeiros aglomerados fluviais, isto é, aqueles que têm sua vida presidida pelos rios a que se acham ligados; os mais típicos exemplos só aparecem na Amazônia, no vale do São Francisco e na bacia do Alto Paraguai,** onde vieram a surgir às margens dos cursos d'água, como se fossem as contas de um rosário (AZEVEDO, 1956, p. 38).

Azevedo detalha as principais características dos aglomerados fluviais e apresenta como exemplo do modelo, os núcleos urbanos existentes na Amazônia no período colonial. O modelo interpretativo utilizado pelo autor é totalmente compatível com as aglomerações existente na Baixada Fluminense, ainda que não seja formada por vilas e cidades. A escala utilizada pelo geógrafo não permite enxergar/ mostrar os pequenos núcleos existentes na região, que era recoberta de arraiais e povoados ao longo dos rios. Assim, a primeira vila só apareceria na terceira década dos Oitocentos

Embora haja discrepância entre as informações de Aires de Casal (1817) e Azevedo (1956) quanto ao número de vilas no território correspondente ao atual estado do Rio de Janeiro e no que hoje é a Região Metropolitana (o primeiro informa 12 e o segundo 16), ambos identificam uma rede urbana conformada por Macacu, Itaguaí, Magé, Maricá, Vila Nova São Jose del Rei-Itaboraí e Niterói. Todas elas estão nas proximidades da cidade do Rio de Janeiro

no momento da emancipação, o que ressalta a ausência de vilas na região da Baixada Fluminense.

Mudando a escala, emergem pequenos aglomerados entre as vilas de Itaguaí e Magé, dando conta de muitos portos, arraiais e povoados. Até o momento o único núcleo encontrado longe dos rios e riachos locais foi o de Queimados que ficava no entroncamento do caminho da Terra Firme e o de Marapicu-Piedade, dentro das terras do Morgado. Queimados era um pequeno povoado anterior à linha do trem.

As linhas férreas iriam mudar totalmente o sentido da ocupação da região do grande Iguaçu e Maxambomba, que era um povoado sem importância, ao se transformar em uma estação de parada obrigatória (fornecimento de água para os trens a vapor), ganharia centralidade e modificaria a circulação de pessoas e mercadorias. As vias terrestres locais passaram a ser dinamizadas, principalmente aquelas que tinham como direção a estação. A primeira cidade da região seria Maxambomba, alçada diretamente de povoado em 1891, já na República, substituindo a Velha Iguaçu como sede do município.

Os arraiais e povoados ao longo dos rios desapareceriam em detrimento das estações. As exceções foram Brejo e Pavuna, núcleos urbanos que permaneceram em função de suas estações (Belford Roxo e Pavuna). Assim como havia heterogeneidade dos portos ao longo dos rios, as estações também teriam diferenciações ao longo das linhas, com a consolidação de um comércio local ou sobre o que se escoava pela sua estação. Assim, Nilópolis (Eng. Neiva), Caxias/Meriti e Miguel Couto ganhavam notoriedade pelo comércio que possuíam, enquanto Mesquita e Queimados pelo que exportavam. Maxambomba seria a Nova Iguaçu por concentrar grande comércio e principal ponto de escoamento de laranja.

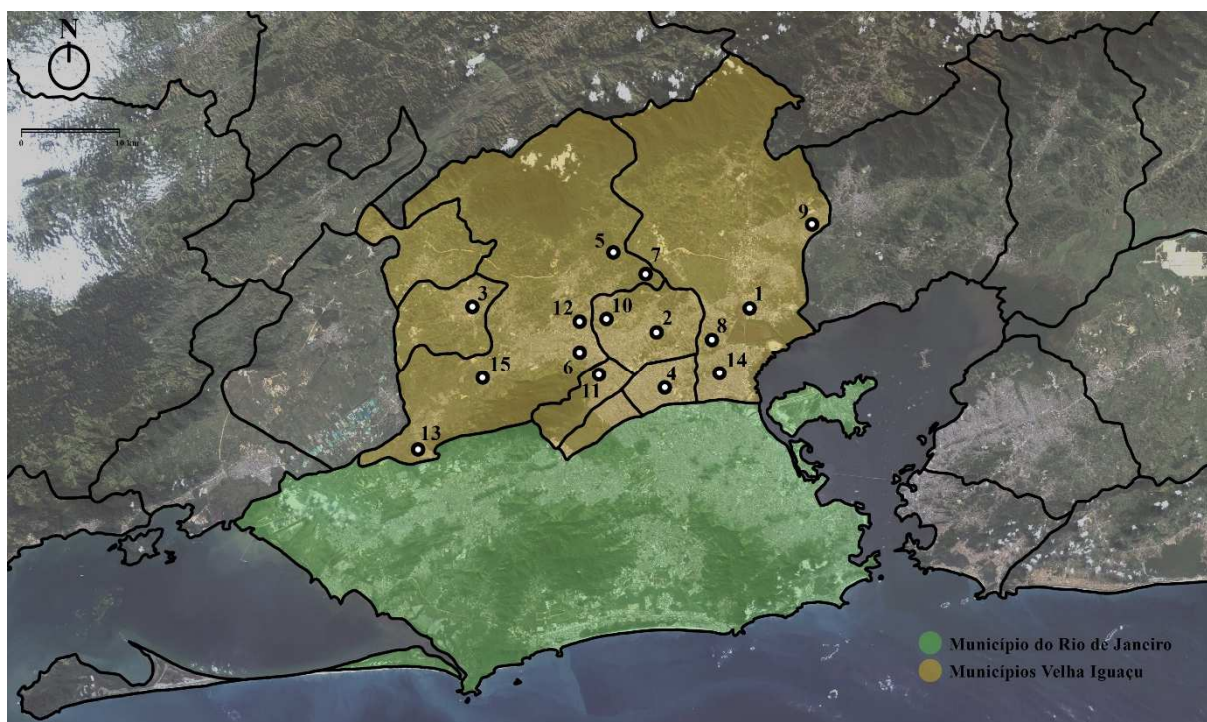
Os rios assoreados e com cursos modificados/retilinizados pelo saneamento na década de 1940 modificariam a geografia local, tornando a história da velha Iguaçu ininteligível, principalmente porque as formas materiais foram apagadas pelos inúmeros loteamentos. As pessoas que chegavam não tinham relação identitária com aquele passado e aqueles marcos materiais.

Quadro 1. Aglomerados urbanos no município-região de Iguazu no início do séc. XIX

	Antiga localidade	Atual (localização aproximada)
1	Povoado de Pilar/Marabi	Bairro Pilar Duque de Caxias
2	Povoado de Jacutinga (primeira sede da freguesia)	Foz do rio Santo Antônio no Sarapuí atual Vila Santo Antônio da Prata – Belford Roxo
3	Povoado de Queimados	Estação de Queimados – Queimados
4	Arraial da Pavuna (sede da freguesia de S. J. de Meriti)	Centro de S. João de Meriti e Pavuna/RJ
5	Arraial de Iguazu	Bairro Barão de Guandu – Nova Iguazu
6	Arraial Maxambomba	Centro de Nova Iguazu/Via Light
7	Porto dos Saveiros	Bairro Geneciano/Barão de Guandu – Nova Iguazu
8	Porto e Lugarejo do Pantanal	Bairro Pantanal – Duque de Caxias
9	Porto de Estrela	Imbariê – Duque de Caxias
10	Porto do Couto/Taipu	Bairro Itaipu – Belford Roxo
--	Porto do Feijão	?
11	Porto da Cachoeira	Bairro Coreia – Mesquita
12	Porto do Livramento	Vila Sergipe/Camari Nova Iguazu
13	Trapiche do Cabuçu	Km 32 Nova Iguazu
--	Trapiche do Piava	?
14	Lugarejo de Covanca	Vila Lais – São João de Meriti
15	Lugarejo de Marapicu	Bairro Cabuçu – Nova Iguazu

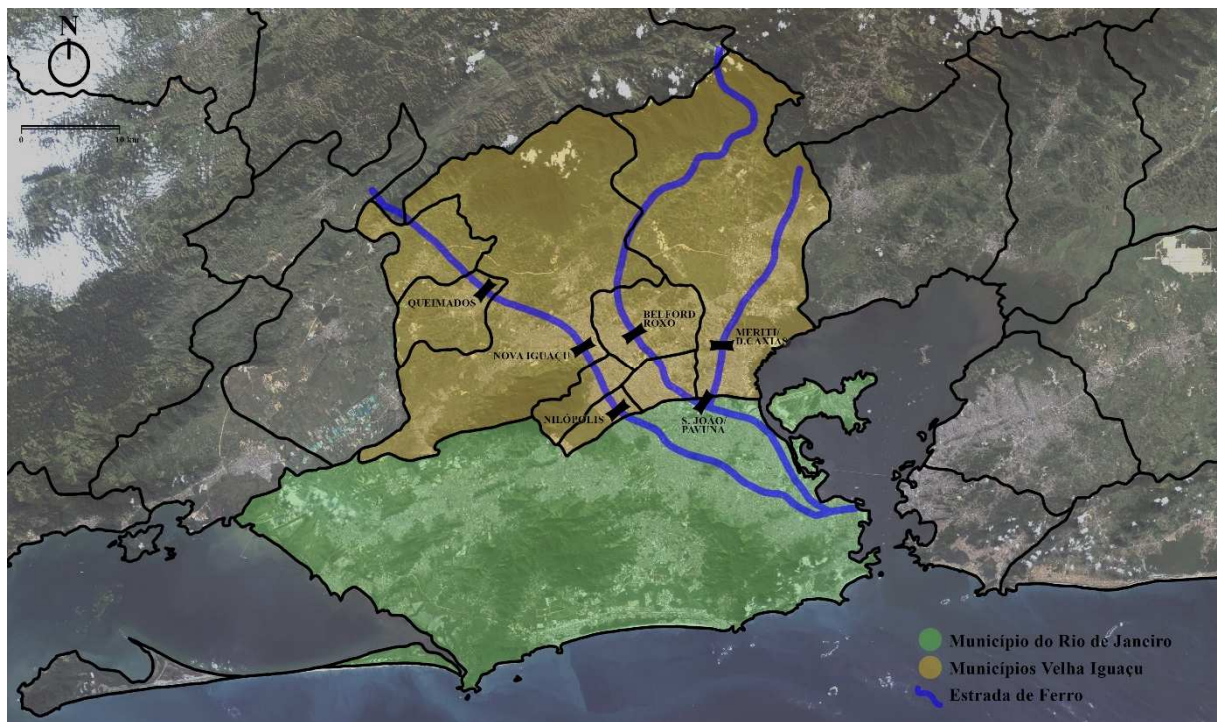
Fonte: Araujo, 1820; Casal, 1817; Saint Adolphe, 1845.

Figura 3. Aglomerados urbanos no município-região de Iguazu no início do séc. XIX



Base do mapa: NASA, 2011. Fonte: Araujo, 1820.

Figura 4. Rede urbana no município-região de Iguaçu no início do século XX



A nova lógica de ocupação não tem relação direta com o meio ambiente e a geografia física, mas com a cultura material produzida pelo maior símbolo de modernidade da região: o trem. Os três dias de viagem até Vassouras pelas tropas seriam substituídos por seis horas de trem. A região inicialmente continuaria sendo passagem para o interior, ao mesmo tempo em que a linha férrea dinamizaria a economia e circulação local; no século XX garantiria a ocupação urbana através dos loteamentos sem infraestrutura. Esse novo processo produziria novas formas espaciais.

VELHA IGUAÇU: UMA VILA PRÓSPERA EM FUNÇÃO DE SEU PORTO FLUVIAL

Era na Velha Iguaçu, um pequeno aglomerado urbano onde se localizava a matriz de N. S. da Piedade, nome dado à freguesia do mesmo nome. Como sede da freguesia desde 1719, a localidade ganharia notoriedade como o início da subida da serra do Mar pelo novo caminho para o interior, em especial às zonas auríferas. O fim do ouro das Gerais fez com que o núcleo entrasse em decadência. Aires de Casal (1817), que publicou sua obra em dois volumes em 1819, ao descrever a região a partir da vila de Magé, não cita o porto de Iguaçu, mas o arraial de Pilar, que vivia da agricultura, assim como Meriti/Pavuna na área alagadiça:

Magé, vila medíocre com título de Condado, e algum comercio num sítio aprazível, sobre a margem esquerda do rio, que lhe empresta o nome, ornada com uma magnifica igreja paroquial de Nossa Senhora da Piedade, fica perto de três léguas ao poente de Macacu, e uma longe do mar. [...]

Uma légua ao sudoeste do Porto da Estrela fica a paroquia de Nossa Senhora do **Pilar** sobre a **margem esquerda do Rio, que tem o mesmo nome**, e princípio do canal, que o comunica com o Inhumirim. Seus habitadores ocupam-se na lavoura da mandioca, milho, arroz, e legumes, por lhes ser apropriado o terreno (CASAL, 1817, vol. 2, p. 34-35, grifo nosso).

Com a abertura da estrada do Comércio (1822), o povoado de Iguaçu voltaria a ter prosperidade e sairia, segundo Kidder (2001) de 30 casas para uma população de 1200 habitantes. O viajante passou pela região em 1837, já com o café descendo pela estrada e sendo embarcado em seu porto.

Iguaçu é atualmente a localidade próspera do recôncavo – ou seja, o círculo de montanha que circunda a baía. Está situada a cerca de dez milhas da foz do rio de igual nome, que a serve. Este rio vai até a serra dos órgãos, e apesar de muito sinuoso é navegável por lanchas grandes até à vila. **Há vinte anos passados esse lugar era insignificante e não contava mais que trinta casas.** Aos poucos, porém os fazendeiros do interior foram se convencendo de que para eles era mais interessante em Iguaçu o café, o feijão, a farinha de mandioca, o toucinho e o algodão: daí era mais econômico mandar as mercadorias para o mercado por via marítima que por terra. Por outro lado, os negociantes estabeleceram aí depósitos de sal, produtos manufaturados, fazenda e vinhos, para mais facilmente servir os lavradores. Assim é que o lugar se foi desenvolvendo rapidamente e agora é considerado como a vila mais próspera da província do Rio de Janeiro **com uma população de cerca de mil e duzentos habitantes** (KIDDER, 2001, p. 170, grifo nosso).

Assim, no momento da exploração do ouro na Gerais, apesar de pequeno, era um “vistoso arraial”, que entrou em decadência. Com a produção do café no vale do Paraíba voltaria a ser um próspero núcleo, já como vila, sede do município. Seu porto escoava grande parte da produção que era transportada pela estrada do Comércio que tinha início na vila. A prosperidade da vila era representada materialmente em suas casas, nos serviços e nos equipamentos urbanos.

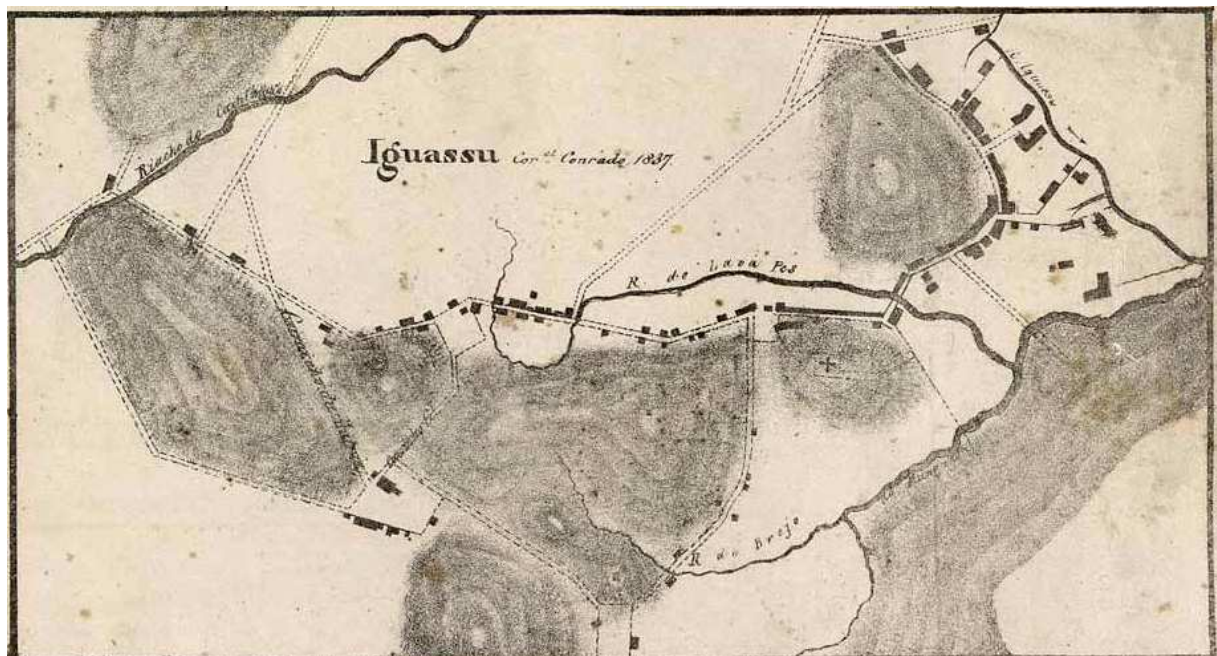
Saint Adolphe a descreve da seguinte forma

Consta esta vila de um agregado de casas d’uma aparência simples, e ao mesmo tempo agradável, onde há mais gente do que de ordinário se encontra nas vilas do interior do Brasil, cujas ruas se acham desertas nos dias de trabalho. É cabeça de uma legião da guarda nacional, e tem uma escola de primeiras letras instituída no princípio de 1837, [...] e sua população é avaliada em mais de 4,000 habitantes, pela maior parte cultivadores, fabricantes d’aguardente e de tijolos; cujos gêneros são transportados pelo rio Iguaçu para a cidade do Rio de Janeiro [...] (SAINT ADOLPHE, vol.1, 1845, p. 449).

O almanaque Laemmert de 1848 (primeiro que traz informações do comércio existente na vila, além da burocracia estatal) apresentava um conjunto de serviços que atraía a população e garantia a centralidade da localidade na região (ALMANAK, 1844-). O fato de ser sede do município e da freguesia dava à igreja matriz uma posição de destaque no território, assim como a câmara e a cadeia. A estrada do Comércio começava no porto e em torno dela ficavam vários

depósitos. O mapa de Conrado Niemeyer de 1839 (Figura 5) nos mostra apenas duas grandes vias: a do Comércio e a dos Velhacos (usada para evitar pagar os impostos da coletoria), ambas davam no porto. A vila tinha um arranjo informal, já que entre o porto e o morro da cadeia ficavam os entrepostos comerciais, enquanto as lojas de serviços especializados localizavam-se em sua maioria entre o morro e o largo do Lava Pés (onde havia um chafariz); já as residências ficavam entre o chafariz e a matriz, mais distante do porto e próximo da água potável.

Figura 5. Excerto do mapa de Conrado Niemeyer da Vila de Iguaçu, 1839



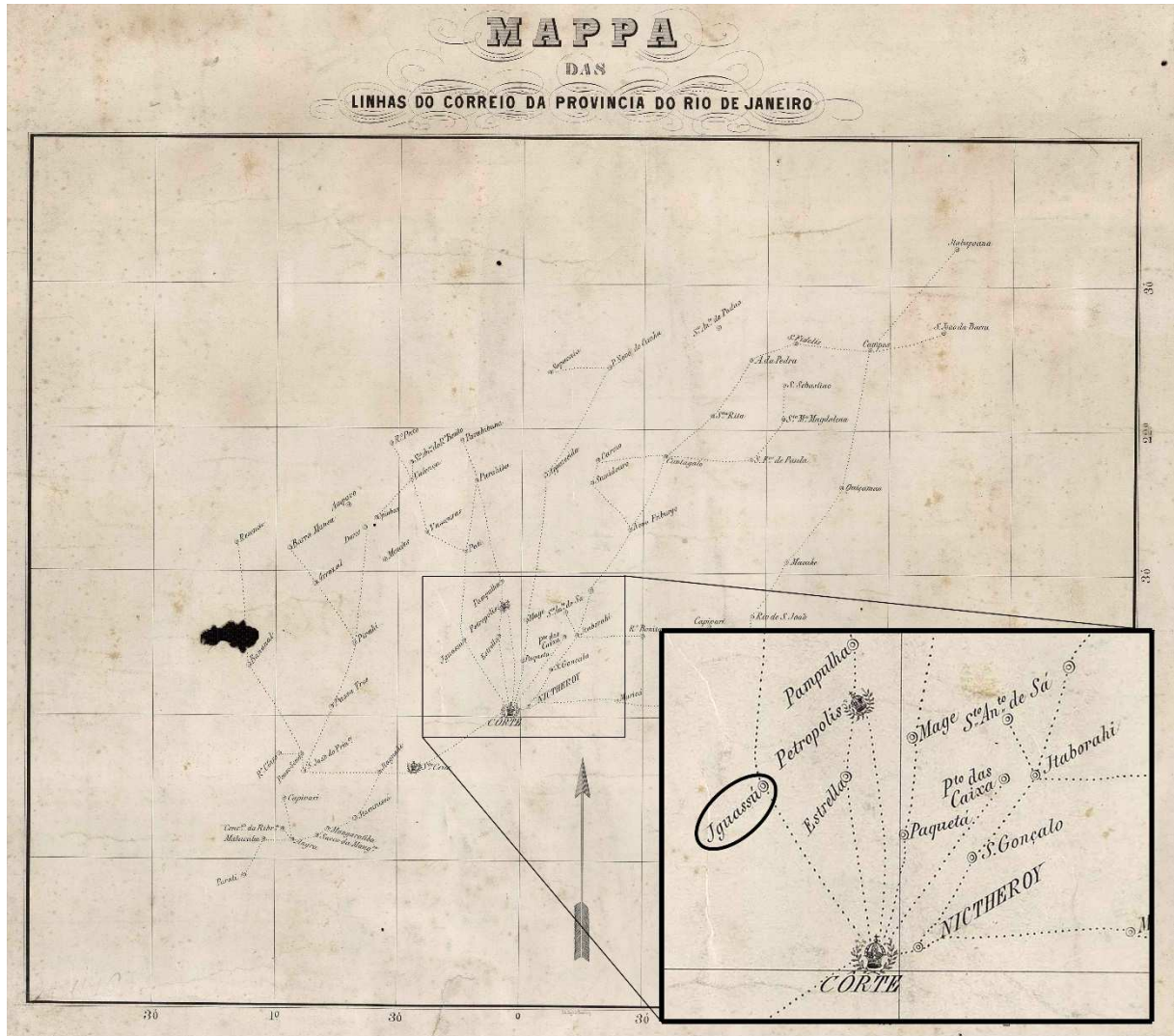
Fonte: Niemeyer, 1839.

Saint Adolphe (1845) se surpreende com agitação do local, produto das atividades do porto e da estrada. Além da Igreja, da Cadeia/delegacia e da Câmara juntavam-se o Correio, os Juizados (de paz e dos órfãos), o Depósito Geral e a Coletoria (Figura 6). Na vila, segundo o Laemmert (1848, p.48) havia seis médicos e quatro boticários, um professor público (provavelmente ensinava em casa, pois ainda não havia escola) e dois particulares (uma voltada ao ensino feminino), um hotel, carpinteiros e marceneiros, alfaiates, ferreiros e ferradores, sapateiros, pedreiros, padaria e fábricas (de vela e de licor) (ALMANAK, 1844-).

Essa descrição pode ser panorâmica, mas nos permite ter noção do que havia no núcleo urbano e dar a dimensão das razões do ir e vir da população local e dos visitantes, a tal agitação

acima do normal para uma vila com a configuração apresentada no mapa de Niemeyer (Figura 7).

Figura 6. Linhas do Correio com a indicação da Vila de Iguazu, 185-?



Fonte: Mappa das linhas do correio..., [185-?].

O povoado de Jacutinga foi sede da freguesia do mesmo nome, principal localidade do caminho da estrada da Polícia. Apesar de estar às margens do Sarapuí, era a estrada que nos Oitocentos garantia importância ao núcleo. Quatro anos depois da inauguração da estrada de ferro Central do Brasil, ocorreu a transferência da sede da freguesia para Maxambomba (1862). A mudança tirou do núcleo a pequena administração municipal e a matriz (atualmente catedral de Nova Iguaçu), diminuindo a importância da localidade. O povoado desapareceria com o crescimento da estação de Belford Roxo, a retilinização do Sarapuí e a explosão populacional no entorno da estação de Nova Iguaçu.

Observando os dois núcleos a partir das informações do Laemmert de 1855, portanto antes da construção da via férrea, podemos perceber que Iguaçu cresceu, visto que foram informados maior número de professores, médicos, artesãos especializados, farmácias (boticário) e padarias, se comparado com 1848 (ALMANAK, 1844-). Jacutinga tinha quase todos os serviços, mas não havia charutaria por exemplo. Isto significa que alguns serviços mais especializados o pequeno povoado não tinha, entretanto é possível afirmar que Jacutinga atraía a população do seu entorno por estar distante da sede.

Em 1865, portanto depois da construção da estrada e já com a sede transferida para Maxambomba, a Velha Iguaçu ainda era pujante, inclusive acolhendo um consulado português e um vacinador, enquanto o povoado da estação duplicara seus estabelecimentos. Até a chegada do trem, Maxambomba era um pequeno arraial, que dependia de Jacutinga; pouco tempo depois passou a ser designado de povoado, invertendo a situação. A produção/exportação de laranja proporcionaria à nova sede do município uma moderna estrutura urbana, ratificando o *status* de cidade nas primeiras décadas do século XX.

Os dois núcleos desapareceram pela mesma razão, a estrada de ferro, deixando poucos vestígios daquele modo de vida que, por quase trezentos anos, estruturou-se em torno dos rios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O grande município de Iguaçu era o que hoje é Baixada Fluminense. As marcas do passado estão em poucos elementos e não são referência para a população local que chegou após a década de 1940 através dos lotes, forma de ocupação mais comum da região com o fim da citricultura, constituindo-se aquilo que genericamente passamos a denominar de periferia. A

fragmentação do grande município produziu os atuais oito e começou no momento de chegada desta população e da proliferação dos loteamentos.

Periferia segundo o dicionário, refere-se àquilo que rodeia um determinado centro, como uma zona, um contorno, um perímetro, mas principalmente um limite. São basicamente os arredores. A própria definição é relacional, ao informar que é uma área ao redor de um centro, mas diferente de arredores há uma hierarquização, assim como sub urbe. Neste sentido há um centro, no caso uma metrópole, logo depois sub urbe e por fim periferia no limite da área de influência da metrópole. Periferia não está à margem, mas no limite da área de influência e sob tensão as relações de poder se estabelecem e constroem as materialidades, ou ratificam a ausência delas no território.

O grande Iguazu era distante da cidade do Rio de Janeiro, mas visto como arrabalde não incorporava discursivamente a noção de subalternidade como iria ocorrer enquanto periferia, principalmente como Baixada Fluminense. Qual é a importância desta discussão para o entendimento do desaparecimento da antiga rede urbana que tinha nos rios e na baía a sua centralidade?

A ideia de que periferia não tem história é corroborada com a falta de marcos materiais que informem os processos pretéritos, confirmando que o lugar sempre foi assim, um eterno presente sem conexão com o passado que poderia explicar todas as dinâmicas políticas, sociais, econômicas e ambientais que produziram (não sem luta) a atual configuração. Em outros lugares a morfologia não foi apagada como aconteceu na Baixada.

Observando o processo é possível afirmar que a história dos núcleos urbanos que desapareceram nas primeiras décadas do século XX pode auxiliar a população a ter uma outra relação com os rios, hoje vistos como os maiores vilões, em função das enchentes antes benéficas. Os rios foram escondidos e canalizados, ocultando uma lógica de ocupação que desapareceria com a chegada do trem. Os loteamentos sem infraestrutura tinham como referência a estação e em torno delas uma nova dinâmica se estabeleceu, urbana por excelência.

O apagamento dessa história só foi possível por conta do desaparecimento da materialidade que poderia guardar essa memória e, sem referência material como indício, a história da Baixada começa com o fim da citricultura, da “laranja ao lote”. Jacutinga tinha o nome dos indígenas que foram exterminados, assim como Iguazu refere às águas que hoje inundam a região. O núcleo urbano que inicialmente ocupou o a centralidade de Jacutinga foi

o mesmo que virou cidade e substituiu Iguazu como sede do município. A velha Maxambomba transformou-se na Nova Iguaçu.

São histórias miúdas que precisam ser recuperadas, principalmente porque seu conhecimento permite o entendimento de uma morfologia pretérita desaparecida, conformada por relações sociais que sumiram para dar lugar outras que se sustentam em uma relação desigual, centro-periferia, e como dissemos periferia não tem história, e pelo visto nem geografia.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 13-25, 2000.

_____. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502/1700)**. 2 vols. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson estúdio/Prefeitura do Rio de Janeiro, 2010.

ALMANAK administrativo, mercantil, e industrial do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ: Typ. Universal de Laemmert, 1844-. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak-administrativo-mercantil-industrial-rio-janeiro/313394>>. Acesso em: 12/02/2022.

ARAÚJO, J. S. A. P. (monsenhor Pizarro). **Memória Histórica do Rio de Janeiro e das províncias anexas a jurisdição do vice-rei do Estado do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 9 vols., 1820.

AZEVEDO, A. Vilas e Cidades do Brasil Colonial. Ensaio de Geografia Urbana Retrospectiva. **Boletim da FFCL** n. 208, Geografia n. 11. São Paulo, 1956.

CASAL, M. A. **Corografia brasílica** ou relação histórico geográfica do reino do Brasil 2 vols. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1817.

KIDDER, D. **Reminiscências de Viagens e permanência no Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2001.

MASSEY, D. **Pelo espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2008.

NOVA IGUAÇU. **Atlas escolar da cidade de nova Iguaçu**. Nova Iguaçu: PMCNI, 2004.

SAINT ADOLPHE, J. C. R. M. **Dicionário geográfico do império do Brasil**. 2 vols. Paris: J P Aillaud Editor, 1845.

SILVA, L. H. P. De Grande Iguaçu à Baixada Fluminense: Formação econômica e urbana de uma região. In: XII CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA & 13ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS. **Anais...** Niterói: ABPHE, 2017. Disponível em: <<https://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/44%20De%20Grande%20Igua%C3%A7u%20%C3%A0%20Baixada%20Fluminense%20Forma%C3%A7%C3%A3o%20econ%C3%B4mica%20e%20urbana%20de%20uma%20regi%C3%A3o.pdf>>. Acesso em: 15/03/2022.

SIMÕES, M R. **A cidade Estilhaçada**: reestruturação econômica e emancipações na Baixada Fluminense. Mesquita: ed. Entorno, 2007.

Cartografia:

VILLIERS DE L'ILE-ADAM, J. **Carta topographica e administrativa da província de Rio de Janeiro e do município neutro**: erigida sobre os documentos mais modernos. Rio de Janeiro, RJ: Garnier Irmãos, 1856. 1 mapa, 46 x 57,5cm. em f. 55,5 x 67. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart516185/cart516185.jpg> . Acesso em: 15/03/2022.

MAPPA das linhas do correio da provincia do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ: Lith. Imp. Rensburg, [185-?]. 1 mapa, 34 x 43. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart534555/cart534555.jpg> . Acesso em: 15/03/2022.

NASA - Administração Nacional da Aeronáutica e Espaço. **Imagem de satélite da Baixada Fluminense no stricto sensu (dos municípios de Queimados até Guapimirim)**. [s.l.]: Wikimedia Commons, 09/05/2011. Landsat-5, cores quase naturais, resolução 30 metros, 2,568 x 1,030 pixels. Disponível em: <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baixada_Fluminense_Stricto_sensu_\(Imagem_de_Sat%C3%A9lite\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baixada_Fluminense_Stricto_sensu_(Imagem_de_Sat%C3%A9lite).jpg)>. Acesso em: 05/03/2022.

NIEMEYER, C. J. **Carta corographica da provincia do Rio de Janeiro, segundo os reconhecimentos feitos pelo Coronel Conrado Jacob de Niemeyer [e outros] ... 1839**. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart164664/cart164664.jpg> . Acesso em: 05/03/2022.

_____. **Planta hydro-topographica da estrada do commercio entre os rios Iguassu e Parahiba**: com todos os rios, ribeirões pricipaes, corregos, lagrimaes (sic) e torrentes que atravessão a dita estrada. Heaton e Rensburg Lith., 1844. 1 mapa, 80 x 17. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart534304/cart534304.jpg> . Acesso em: 05/03/2022.