



Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
Centro de Educação e Humanidades  
Faculdade de Educação da Baixada Fluminense

Leonardo Silva de Oliveira

**“O Caminho do Inhomirim”:** memória  
e patrimônio na Baixada Fluminense/RJ

Duque de Caxias

2015

Leonardo Silva de Oliveira

**“O Caminho do Inhomirim”: memória e patrimonirimônio na  
Baixada Fluminense/RJ**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Educação, Cultura e Comunicação em Periferias, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Educação, Cultura e Comunicação em Periferias.

Orientador: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Neiva Vieira da Cunha

Duque de Caxias

2015

CATALOGAÇÃO NA FONTE  
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA / CEH/C

O48 Tese	<p>Oliveira, Leonardo da Silva "O Caminho do Inhomirim": memória e patrimônio na Baixada Fluminense/RJ. / Leonardo da Silva Oliveira - 2015.</p> <p>87 f.</p> <p>Orientador(a): Neiva Vieira da Cunha.</p> <p>Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Educação da Baixada Fluminense, Universidade do Estado do Rio de Janeiro.</p> <p>1. Memória - Teses. 2. Patrimônio - Teses. 3. Baixada Fluminense – Teses. I. Cunha, Neiva Vieira da. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Faculdade de Educação da Baixada Fluminense. III. Título.</p> <p>CDU 351.711(815.3)</p>
-------------	---

Bibliotecária: Ana Paola Araujo – CRB7/6387

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

---

Assinatura

---

Data

Leonardo Silva de Oliveira

**“O Caminho do Inhomirim”: memória e patrimônio na  
Baixada Fluminense/RJ**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Educação, Cultura e Comunicação em Periferias, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Educação, Cultura e Comunicação em Periferias.

Aprovada em 14 de outubro de 2015.

Banca Examinadora:

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Neiva Vieira da Cunha  
Faculdade de Educação da Baixada Fluminense – UERJ

---

Prof. Dr. Mário Sérgio Ignácio Brum  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mônica Dias de Souza  
Universidade Federal Fluminense

Duque de Caxias

2015

## **AGRADECIMENTOS**

À minha orientadora, Professora Neiva Vieira da Cunha, pela oportunidade única que me concedeu, mesmo quando não me conhecia. Pelos ensinamentos, por sua grande característica humana e afetiva, que sempre possibilitou o diálogo. Muito obrigado!

À grande amiga que encontrei durante o curso, Zeni Ferreira, sempre repleta de motivações, conforto e palavras de ânimo – sempre zelando por mim. Obrigado!

Ao Colégio Estadual Professora Alda Bernardo dos Santos Tavares que nos últimos três anos me acolheu e me apresentou o vasto patrimônio cultural, material e natural de Magé.

À minha família pelo incentivo, sobretudo pela compreensão das inúmeras vezes que estive ausente. Especialmente aos meus pais, Maria de Jesus e Guilherme, que tanto lutaram para que eu chegasse até aqui de maneira pioneira em nossa família.

À Antônia Ferreira que além de tia, madrinha, tem sido para mim como uma mãe ao longo dos anos.

À minha avó Raimunda Pereira da Silva (in memoriam) que me deixou recentemente. Mas que foi um dos pilares da minha própria construção como indivíduo.

Às minhas irmãs, Patrícia, Mariana e Tayná. Sobrinhos, Maria Elisa, Davi e Guilherme. E ao meu cunhado Vanilson.

À amiga Cristianni Leal, que além de amiga de trabalho sempre esteve me motivando e aconselhando.

## RESUMO

OLIVEIRA, Leonardo Silva de. **O Caminho do Inhomirim**: memória e patrimônio na Baixada Fluminense/RJ. 2015. 94 f. Dissertação (Mestrado em Educação, Cultura e Comunicação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Cultura e Comunicação, Faculdade de Educação da Baixada Fluminense, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Duque de Caxias, 2015.

Nesse trabalho, foram realizadas pesquisas de campo no local, conhecido como o “Caminho do Ouro”, em Vila Inhomirim, Magé. Este trabalho tem por finalidade esclarecer ao leitor uma discussão sobre o patrimônio cultural, material e natural, através do “Caminho do Inhomirim”, vislumbrando preencher uma lacuna no debate social no que diz respeito a Baixada Fluminense. Este trabalho busca discutir a importância e o significado do patrimônio cultural nos municípios de Duque de Caxias e Magé, mais precisamente nas terras que, no passado, compunham o extinto Município de Vila de Estrela, tomando como objeto de análise o Caminho do Inhomirim e o processo social e político em torno de sua construção. Tomando como referência teórica os conceitos de memória, patrimônio (natural e material), espaço urbano e organização espacial, trazemos também para análise textos de estudiosos e militantes locais nas áreas da cultura e da Educação na Baixada Fluminense, buscando compreender a questão a partir da experiência e o ponto de vista dos próprios moradores dessas localidades. Analisamos também documentos da Província do Estado do Rio de Janeiro, bem como os relatos dos viajantes que passaram pela região. Foi realizado também trabalhos de campo com o objetivo de registrar imagens do Caminho do Inhomirim, principalmente no trecho de 6,5 km dentro da mata atlântica.

Palavra-chave: Memória, Patrimônio, Baixada Fluminense.

## ABSTRACT

OLIVEIRA, Leonardo Silva de. **The Inhomirim Path: memory and heritage in Baixada Fluminense/RJ.** 2015. 94 f. Dissertação (Mestrado em Educação, Cultura e Comunicação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Cultura e Comunicação, Faculdade de Educação da Baixada Fluminense, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Duque de Caxias, 2015.

This Work seeks to discuss the importance and meaning of cultural heritage in the municipalities of Duque de Caxias and Magé, but precisely in the lands that, in the past, made up the extinct Municipality of Vila de Estrela, taking as object of analysis the Caminho do Inhomirim and the social and political process surrounding its construction. Taking as a theoretical reference the concepts of memory, heritage (natural and material), urban space and spatial organization, we also bring for analysis texts from scholars and local activists in the areas of culture and Education in Baixada Fluminense, seeking to understand the issue from the perspective of experience and point of view of the 7tretch7s of these locations. We also analyzed documents from the Province of the State of Rio de Janeiro, as well as reports from travelers who passed through the region. Fieldwork was also carried out with the aim of recording images of the Caminho do Inhomirim, mainly in the 6.5 km 7tretch within the Atlantic forest.

Keyword: Memory, Heritage, Baixada Fluminense.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa de altitude do Rio de Janeiro.....	16
Figura 2 - Mapa Caminhos do Ouro.....	17
Figura 3 - Mapa do Parque Nacional da Serra dos Órgãos.....	23
Figura 4 - Mapa da região Metropolitana.....	30
Figura 5 - Mapa com Divisão Política e Administrativa do Município de Magé .....	31
Figura 6 - Mapa Estradas Reais.....	45
Figura 7 - O Porto Estrela.....	48
Figura 8 - Mapa da Baía de Guanabara no século XIX.....	49
Figura 9 - Mapa Ferroviário da Região Metropolitana .....	55
Figura 10 - Mapa das Bacias Hidrográficas Regionais da Baixada Fluminense .....	61
Figura 11 - Mapa do CEPERJ .....	62
Figura 12 - Placa do IPHAN no Caminho do Inhomirim .....	69
Figura 13 - Estrada da Serra Velha no interior da Mata Atlântica .....	73
Figura 14 - Serra da Estrela .....	74
Figura 15 - Estrada Velha da Estrela no bairro Meio da Serra.....	75
Figura 16 - Aspecto do Caminho do Inhomirim A.....	76
Figura 17 - Aspecto do Caminho de Inhomirim B.....	76
Figura 18 - Aspecto do Caminho de Inhomirim C.....	77
Figura 19 - Aspecto do Caminho de Inhomirim D.....	77
Figura 20 - Aspecto do Caminho de Inhomirim E.....	78
Figura 21 - Ruínas da Vila Estrela F .....	78
Figura 22 - Ruínas da Vila Estrela G.....	79
Figura 23 - Ruínas da Vila Estrela – H (Parque Estrela).....	79
Figura 24 - Os limites e Configuração Atual I.....	80
Figura 25 - Preservação Ambiental J.....	80
Figura 26 - Preservação Ambiental K.....	81
Figura 27 - Considerações finais L.....	81



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APAs – Áreas de Proteção Ambiental

BR – Designação abreviada das rodovias nacionais

CEDAE - Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro

CEPERJ – Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro

FUNDREM - Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

HTTP - Protocolo de Transferência de Hipertexto

IBAMA - O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INEPAC - O Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PARNASO – Parque Nacional da Serra dos Órgãos

RJ – A RJ é uma rodovia estadual que ocupa aproximadamente 25 km do Caminho Novo da Estrada Real

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UNESCO - A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

WWW - Rede com amplitude mundial

## LISTA DE SÍMBOLOS

> Menor que

< Maior que

% Porcentagem

º Indicador ordinal (masculino)

ª Indicador ordinal (feminino)

Km Quilômetro

km<sup>2</sup> Quilômetro quadrado

/ A barra

[ ] Colchetes

( ) Parênteses

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
<b>1 UM PATRIMÔNIO CULTURAL FLUMINENSE .....</b>	<b>17</b>
1.1 A Patrimonialização do Caminho .....	17
1.2 A constituição de uma arena pública .....	19
1.3 Um Problema Público .....	21
<b>2 UMA REDESCOBERTA NA VILA DE INHOMIRIM</b>	
2.1 A Redescoberta do “Caminho do Inhomirim” ou “Variante de Proença” .....	21
2.2 Os Limites e Configuração Atual .....	24
2.3 O Urbano e o Rural .....	29
2.4 Áreas de Preservação Ambiental .....	32
2.5 O tombamento da rota da “Estrada Antiga Mineira” .....	38
<b>3 A VILA DE ESTRELA E MARCAS DA ATUALIDADE .....</b>	<b>40</b>
3.1 Magé e a Vila Estrela .....	41
3.2 O Caminho do Ouro .....	43
3.3 Os Relatos dos Viajantes .....	46
3.4 O Trem .....	52
<b>4 BAIXADA FLUMINENSE .....</b>	<b>55</b>
4.1 Baixada Fluminense, História e Cotidiano: Local de Quem Fala.....	56
4.2 Hinterlândia Fluminense .....	61
4.3 História da Baixada Fluminense .....	63
<b>5 O URBANO NO SOPÉ DA SERRA DA ESTRELA .....</b>	<b>64</b>
5.1 O Território deixado pela Vila de Estrela.....	70
5.2 O Espaço Urbano .....	82
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>87</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>90</b>

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objeto de estudo o “Caminho Novo do Ouro”, em sua “Variante de Proença” ou ainda, “Estrada dos Mineiros”, conhecida também como “Caminho do Inhomirim”. Construído pelo mageense e morador do atual bairro de Suruí, o fazendeiro Bernardo Soares de Proença, por volta do ano de 1724, esse empreendimento representou mais um esforço humano para vencer as montanhas da serra do mar cobertas de vegetação para conquistar o interior do Brasil. Assim descreve Lamego.

Rumores de seres que rastejam, que escorregam, que esvoaçam. (...) Se o olhar desce para o chão suspeita os botes do invisível: a cobra enrodilhada, o inseto onipresente. (...) O mateiro é o descobridor de troncos, o selecionador de madeiras. Investe o homem cautelosamente, pois em cada moita há um perigo latente. A ameaça do invisível. Troncos roídos, camuflados de líquens onde o jararacuçu se enrosca. Aspas e espinhos que lenham. Folhas e espinhos que queimam. (LAMEGO, 2007, p. 90).

A escolha desse tema deve-se ao fato de o município fluminense de Magé ter sua ocupação datada por volta do ano de 1565, ou seja, uma das ocupações mais antigas do Brasil, e por isso apresenta vasto patrimônio cultural (seja material ou imaterial) e natural, ainda pouco conhecido e utilizado. É preciso ressaltar que a região mageense abrangida pela “Variante de Proença” está localizada no 6º Distrito, com sede no bairro de Vila Inhomirim, conhecido popularmente como Raiz da Serra. Embora o bairro de Piabetá seja o mais desenvolvido do município de Magé, e esteja também neste distrito, ele não é sede do distrito.

Essa região da cidade, no processo de evolução cartográfica fluminense, historicamente nunca a pertenceu, ficando ligado em sua história as vilas de Paraíba do Sul, Iguassú (topônimo antigo) e posteriormente, Vila de Estrela, até seu desmembramento no final do século XIX, cujo suas terras foram divididas entre os municípios de Nova Iguaçu, até ocorrer a emancipação política de Duque de Caxias em 1943. E somente o processo de extinção da Vila de Estrela que partes de seu território foi repassado para o atual Município de Magé, fato que ainda iremos discutir no presente trabalho.

Enquanto os atuais distritos mageenses, de Guia de Pacobaíba (ou Mauá), Vila Inhomirim, distritos banhados pela sub-bacia hidrográfica Inhomirim-Estrela, daí o nome da extinta Vila (Estrela) e da Freguesia de Inhomirim, hoje distrito com o

mesmo nome, foram junto com a Freguesia do Pilar, formadoras do extinto município, ou seja, Vila de Estrela. Em simultaneamente o atual Centro do Município de Magé manteve-se como núcleo urbano ligado à antiga capital da província fluminense, ou seja, Niterói, inclusive contando com linha direta de barcas do Porto da Piedade para a antiga capital estadual. O atual 6º Distrito esteve ligado diretamente ao Município do Rio de Janeiro, que fora capital do Brasil desde os tempos coloniais, passando pelo Império e pela República, através dos diversos ciclos econômicos como o ciclo do ouro, do café, e depois pela criação e expansão ferroviária na bacia da Baía de Guanabara, sendo essa referida região anexada ao Município de Magé, após a extinção da Vila de Nossa Senhora da Estrela dos Mares, ou Vila Estrela, ou ainda Porto Estrela.

A localidade de Estrela surge como freguesia no final do século XVII, entre os anos de 1677 e 1698, conforme afirma (BEZERRA, 2004, p. 23). Essas freguesias, no princípio da colonização brasileira, eram na verdade o universo político-social abrangido por uma paróquia determinada e, os indivíduos ficavam sujeitos à jurisdição da igreja paroquial. Porém o referido autor afirma que no momento das emancipações das Vilas de Iguaçu e Estrela não havia poder político-administrativo municipal, ficando assim os povoados do entorno da Baía de Guanabara subordinados às jurisdições de Niterói ou da cidade do Rio de Janeiro.

Os nomes das freguesias existentes na região da Baixada Fluminense ou da Baixada da Guanabara, assim como em todo o Brasil colonial, estavam associados ao símbolo de devoção católica à topografia: Nossa Senhora da Piedade do (rio) Inhomirim, Nossa Senhora do (rio) Pilar, etc. Esse processo de ocupação se deu na Baixada da Guanabara com os seus 3.800Km<sup>2</sup>, onde só a bacia do Estrela – Inhomirim possui 450 Km<sup>2</sup>. (TORRES, 2004, p. 13).

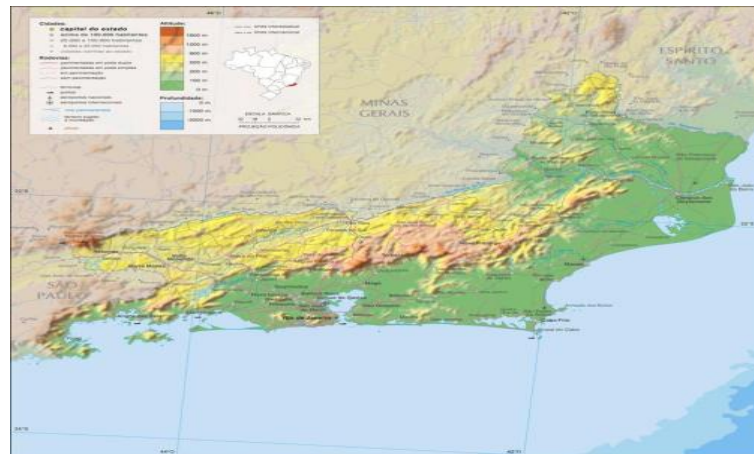
O interesse por Magé é antigo, desde os tempos da infância, quando passava férias no bairro de Raiz da Serra ou Vila Inhomirim, pelo fato de ter familiares por lá. Com o passar dos anos e, conseqüentemente avançando no processo de escolarização, foi fácil constatar que há ainda uma lacuna grande, no que concerne à pesquisa acadêmica, quando o assunto é a Baixada Fluminense ou Baixada da Guanabara. O processo que se verifica nos treze municípios que compõem a região é de abandono do patrimônio material, imaterial e, sobretudo, do patrimônio natural. Não importa muito qual seja o município (Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Belford Roxo, São João de Meriti, Mesquita, Nilópolis, Nova

Iguaçu, Queimados, Japeri, Paracambi, Seropédica e Itaguaí). Em todos eles encontramos o esquecimento e o abandono, com poucas ações governamentais relativas à sua preservação. Porém, é importante ressaltar que há algumas iniciativas de grupos de estudiosos e militantes das diversas áreas dos movimentos sociais da Baixada Fluminense envolvidos no processo de preservação do patrimônio local.

A região da Baixada Fluminense é muito mais do que o estigma e os estereótipos atribuídos à região ao longo dos tempos e, principalmente, durante o século XX, sobretudo pelos casos de violência, altos índices de pobreza e doenças, frutos da ausência de políticas públicas, cabendo a região a função social de abastecer a cidade do Rio de Janeiro, desde alimentos até água potável – fazendo da Baixada uma espécie de “quintal” da capital do Estado.

Uma boa maneira de exemplificar esse processo é que os moradores dos municípios de Guapimirim e Itaguaí preferem ser associados a outras regiões fluminenses. O primeiro, mesmo sendo um ex-distrito de Magé, prefere ser associado à imagem de cidade da Região Serrana Fluminense, mesmo estando na bacia da Baía de Guanabara. O segundo prefere ser associado à Região Fluminense da Costa Verde. Quando se trata da Baixada da Guanabara ou Baixada Fluminense, não há muito consenso sobre sua real dimensão. Essa região geograficamente é toda a planície que vai do Município de Mangaratiba, no litoral sul-fluminense até os limites com o Estado do Espírito Santo. Ela localiza-se sempre entre o litoral, e as cordilheiras das serras que cortam o Estado do Rio de Janeiro no sentido norte-sul, porém possui dimensões variadas, sendo muito estreita próximo a Baía de Sepetiba e larga nas terras do norte-fluminense próximo às bacias dos rios Paraíba do Sul e Itabapoana. Na cor verde, pode-se ver no mapa físico do Estado do Rio de Janeiro, abaixo identificar a área de abrangência da Baixada Fluminense.

Figura 1 - Mapa de altitude do Rio de Janeiro



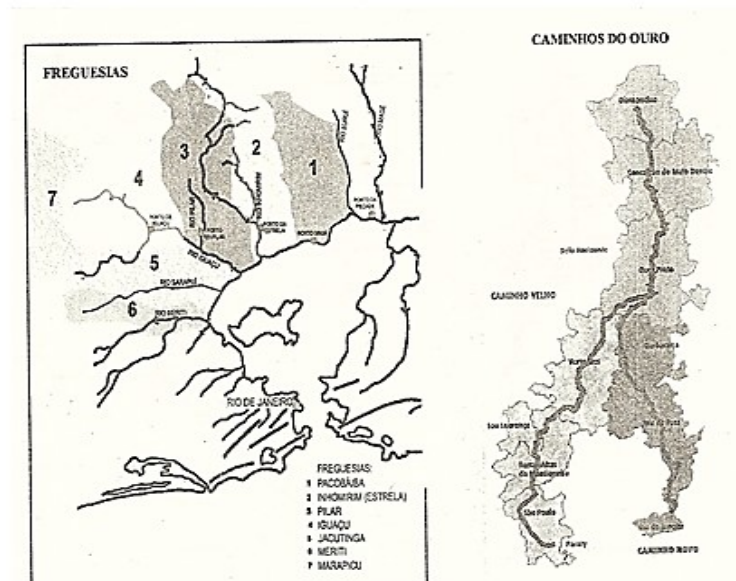
Fonte: Mapas do Rio de Janeiro, 2014. <sup>1</sup>

Neste sentido, o presente trabalho busca contribuir para preencher esta lacuna e procura compreender o presente através de sua relação com o passado não muito distante, onde a Baixada Fluminense, mesmo estando nos limites da cidade do Rio de Janeiro, sempre foi relegada a um papel periférico. Assim, conforme foram surgindo novas dinâmicas sociais, boa parte do patrimônio pertencente aos ciclos anteriores foram sendo deixados de lado até o seu completo ou parcial esquecimento. Nas terras da Baixada Fluminense ou da Baixada da Guanabara, temos diversas ruínas e sítios como as das vilas de Estrela e Iguassú, Santana das Palmeiras; os diversos sub-ramais ferroviários; os antigos caminhos que possibilitaram aos colonos penetrarem nos atuais territórios fluminense, mineiros em direção às outras regiões do país, , dentre eles, “Caminho de Proença ou do Inhomirim”, “Estrada do Comércio”, “Estrada da Taquara”, “Caminho do Tinguá” e outros tantos.

No mapa abaixo podemos identificar o mapa da Baía de Guanabara, ao Centro; suas principais sub-bacias hidrográficas; também é possível localizar a localização das principais vilas no fundo da Baía de Guanabara e o porto do Rio de Janeiro. Logo temos aqui o trecho marítimo do “Caminho Novo do Ouro” e suas variantes, em Porto do Pilar e Vila de Estrela.

<sup>1</sup> Fonte: Disponível em <<http://pt.map-of-rio-de-janeiro.com>>. Acesso em: 02 abr. 2014.

Figura 2 - Mapa Caminhos do Ouro



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2014.<sup>2</sup>

## 1 UM PATRIMÔNIO CULTURAL FLUMINENSE

### 1.1 A Patrimonialização do Caminho

Em “A rota como memória”, Fraysse, Roux e Courbieres, dizem que: “O imaginário pode assim enraizar-se no asfalto e alimentar as esperanças de um povo que se deixou perder no caminho. Existem assim algumas estradas emblemáticas cuja realidade física está indissociavelmente ligada ao imaginário ao qual ela se encontra associada.” (2009, p.4). Vimos através da poesia de Marília de Dirceu como nosso objeto de estudo esteve presente no imaginário social dos viajantes e na construção da memória social, que na realidade prática funciona como mapas cognitivos e/ou sociais. Logo, para além de uma questão jurídica, o referido objeto de estudo pode ser considerado como patrimônio pelo fato inquestionável de possuir ressonância para os atores sociais.

No que tange o processo de patrimonialização – “Estas diferentes formas de institucionalização da rota, por organismos oficiais de prestígio (Unesco, Conselho da Europa ou Estados) consagram os itinerários entre dois pontos tanto como

<sup>2</sup> Fonte: Disponível em: <<http://www.prefeitura.rio/>> Acesso em: 09 abr. 2014 Maria Therezinha de Segadas. Rio de Janeiro: Cidade e Região. RJ: SMC/RJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro; Dep. Geral de Doc. E Inf. Cultural, Difusão de Editoração, 1995.



etapas do circuito.” (FRAYSSE; ROUX; COURBIERES, 2009, p. 5). – Tais processos de tombamento passam por levantamento de grande documentação, periódicos, e bancos de dados. Para exemplificar, existem instituições como o *Centro do Patrimônio Mundial* ou a *Federação de rotas históricas*.

Essas instituições detentoras de ações sociais no campo do patrimônio cultural, possuem a função social de tornar conhecidos esses itinerários, porém com o intuito de vendê-lo como mercadoria para turistas. *“Estes itinerários culturais e suas rotas turísticas acabam por fabricar clichês sobre as regiões descritas, que ao longo do tempo fabricam uma identidade artificial.”* (FRAYSSE; PATRICK; ROUX; SABINE; COURBIERES; CAROLINE; 2009, p. 5). Mas para os referidos autores o *documento acaba então por desaparecer atrás do documento*, ou seja, *“o documento da rota pode acabar por substituir a própria rota”*. E para os mesmos *“a tendência destes últimos anos em matéria de valorizar o patrimônio num contexto pós-moderno é um retorno ao local, do tribal, do emocional. Nesta parcialização de identidades, as rotas temáticas ou os itinerários (as rotas comerciais do deserto, a rota das especiarias, os caminhos de São Tiago, etc) substituem objetos únicos que as redes de comunicação difundem em grande escala.”* (FRAYSSE; PATRICK; ROUX; SABINE; COURBIERES; CAROLINE; 2009, p. 6).

É nesse contexto que encontramos uma nova forma de utilização para o patrimônio cultural secular em estudo, sobretudo devido ao fato de que, embora estejamos falando de um bem localizado na periferia urbana do Rio de Janeiro, encontramos no atual contexto grupos de outras cidades agendando e até mesmo vendendo passeios no referido patrimônio. Assim o projeto do Parnaso “Caminho da Serra do Mar” pode perfeitamente transformá-lo em semióforo, ou seja, seu valor estaria em sua ressonância, significado e simbologia para os cidadãos residentes na região, seria algo subjetivo para os mesmos.

## **1.2 A constituição de uma arena pública**

A valorização do patrimônio cultural depende necessariamente do grau de conhecimento que se tem de suas inúmeras e diversificadas formas de utilização. Sua preservação é inseparável da consciência e do orgulho com que os grupos sociais amparam e guardam esses elementos que configuram sua própria identidade. (DELPHIM, 2007, p. 103).

O Município de Magé necessita de políticas públicas que busquem preservar o seu patrimônio material e cultural, que é de grande importância para o país, ou seja, que vai muito além dos limites territoriais do município. Tais políticas devem procurar compreender a cultura como um vasto processo de criação e desenvolvimento dos seres humanos, portanto dos munícipes e da sociedade local, fortalecendo suas identidades, ou, nesse caso, a identidade do morador do município, bem como sua interação com a cidade de um modo a elevar sua autoestima ao pensar em sua cidade.

É preciso que a sociedade civil mageense organizada, o poder público em todas as esferas, e também o empresariado local, acreditem no potencial histórico, artístico e cultural e até mesmo ambiental, não só com a função de instrumento de identidade, mas também como um recurso de desenvolvimento sustentável que assegure ao povo mageense, ou dos bairros próximos a Variante de Proença, sua própria conservação e assim poder gerar renda material e financeira, que auxiliem na vivência da população de Magé, ou de seu 6º Distrito com sede em Vila Inhomirim ou Raiz da Serra. Os ecos do passado não muito distante do ponto de vista histórico em si, e os sinais de saudade não são suficientes, é preciso urgentemente desenvolver em Magé, um acervo social e histórico significativo, dando subsídios às novas ações de valorização e preservação do patrimônio do município.

Para efetivar essa proteção, adota-se o instrumento protetor do tombamento, decisão que resulta de rigoroso processo técnico, legal e administrativo, culminando na inscrição do bem em um ou mais de um dos livros de tomo, segundo a categoria da obra: Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Histórico; de Belas Artes; e de Artes Aplicadas. (DELPHIM, 2007, p. 101).

A cidade onde vive o homem do presente foi herdada, ela é na prática o somatório do eterno e constante movimento de renovação e futuro, para as futuras gerações. Ou seja, sabemos sociologicamente que a cultura é fruto da vivência do homem no interior da sociedade, logo é a experiência acumulada ao longo dos anos, no caso de nosso objeto de estudo, é o acúmulo de mais de 300 anos de atividades humanas do homem fluminense e de viajantes e até estrangeiros que aventuraram-se entre as águas da Baía de Guanabara, ou seja “serra abaixo” e a Serra da Estrela, ou seja, “serra acima”, sendo esse último um condicionamento social, ou simplesmente um obstáculo natural ao homem fluminense na conquista do interior

do continente. O passado e o futuro de uma cidade estão concretizados em nosso presente, e nas ações cotidianas de seus habitantes.

Patrimônio é tudo aquilo que deve fazer parte de nossas vidas e cuja perda lamentaremos um dia. Em uma escala individual, patrimônio são os bens que herdamos de nossos antepassados, adquirimos durante nossa existência, recebemos das pessoas que amamos ou que nós mesmos produzimos. Desejamos que sejam conservados e transmitidos ao próximo e aos que sucederão neste mundo. Sem esses bens a vida nos pareceria menos rica. Sua permanência é importante mesmo quando não estivermos mais presentes. Nosso patrimônio é um prolongamento de nossa existência, uma referência de nossas ações, paixões e criação. Quanto mais elevados os valores que conferimos a esses bens, maior é o desejo de que permaneçam além do tempo de duração de nossas vidas. Preservá-los é preservar um pouco de nós mesmos. (DELPHIM, 2007, p. 99).

“Esses bens não são apenas materiais, são também materiais. Quem não possui algum objeto que não gostaria que não se perdesse? (...) Guardamos também bens imateriais: segredos revelados ao longo da vida, (...) o conhecimento de fatos da história de uma família ou de uma cidade.” (DELPHIM, 2007, p. 100).

### 1.3 Um Problema Público

O que mais se encontra na Baixada Fluminense, e em seus sítios históricos são placas governamentais anunciando obras de restauração e preservação, que nunca chegam ou jamais são concluídas. **“Mas mesmo quando consideramos que a vulnerabilidade é socialmente produzida e que práticas político-institucionais concorrem para vulnerabilizar certos grupos sociais, o lócus da observação tende a ser o indivíduo e não o processo”**. (ACSELRAD 2006, p. 01). O processo de reconhecimento e preservação de todo esse patrimônio e, com ele, de toda a memória social em torno de sua utilidade, não será empregado apenas com documentos, pois como se diz no jargão popular “papel aceita tudo” ou só “acredito vendo”.

Ao caminhar pelos espaços culturais da capital verificasse inúmeras ações dos governos, porém quando observa-se o patrimônio da Baixada Fluminense, mais precisamente o de Magé, deparamo-nos com uma realidade triste e quem sabe cruel, pois relegar uma região que tanto contribuiu e contribui para o desenvolvimento do Estado da União, recebendo tão pouco de retorno, como se a linha vermelha fosse um grande condicionamento social também para o poder público.

Em nosso meio acadêmico e principalmente no campo das Ciências Humanas como um todo, sabemos o quanto é difícil assistirmos a aplicação do que é produzido em termos de conhecimento, na sociedade. Mas ainda é importante uma reflexão, bem como uma resistência contra a dominação e a marginalização a que são submetidas as minorias sociais.

## 2 UMA REDESCOBERTA NA VILA DE INHOMIRIM

### 2.1 A Redescoberta do “Caminho do Inhomirim” ou “Variante de Proença”

O Município de Magé, por falta de políticas públicas ou mesmo interesse da iniciativa privada, não é uma cidade propriamente turística, porém possui vastamente patrimônios naturais e culturais. O turista ou visitante, caso seja um amante de florestas, cachoeiras, manguezais ou mesmo praias, encontrará alimento farto a sua busca por lazer conhecendo inúmeros atrativos desse tipo. Segundo o autor abaixo:

Após enfatizarmos a necessidade de uma Educação Ambiental, como pensarmos soluções economicamente viáveis sem degradação ambiental? O Turismo ecologicamente consciente, podemos até falar em ecoturismo, é uma possibilidade (CATÃO, 2008).

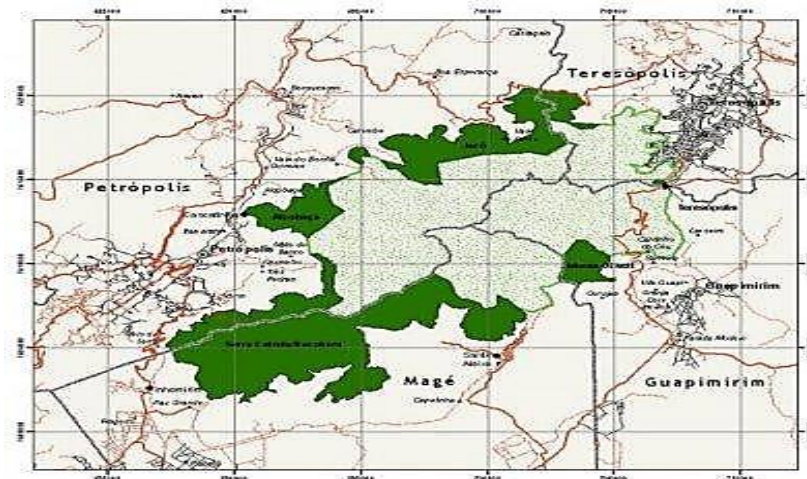
Após muitos anos de total abandono por parte dos órgãos públicos, ou seja, IPHAN (Governo Federal), INEPAC (Governo Estadual) e prefeituras municipais (Duque de Caxias, Magé e Petrópolis), a “Variante de Proença” recebeu, a partir de 2013, um novo olhar por parte do poder público, porém é preciso ressaltar que esse fato não ocorreu visando seu valor histórico e cultural para a sociedade. *“A cultura é o agente, a natureza o meio. A paisagem cultural é o resultado.”* (DELPHIM, 2004).

Sendo a natureza também um patrimônio cultural brasileiro constitucionalmente falando, nosso objeto de estudo retornou novamente ao olhar governamental (federal) devido seu leito encontrar-se dentro do Parque Nacional da Serra dos Órgãos, embora o parque exista desde 30 de novembro de 1939.

Mas ainda assim esse olhar ocorreu de forma positiva, já que ocorreu devido ao fato de o “Caminho do Ouro”, “Caminho do Inhomirim” ou ainda “Estrada dos

Mineiros” cortar, entre os municípios de Magé e Petrópolis, uma extensa área de Mata Atlântica. Isso ocorreu devido ao processo de estudo de expansão do PARNASO (Parque Nacional da Serra dos Órgãos), que abrange os municípios de Teresópolis (sede), Guapimirim, Petrópolis e Magé (esse último com possibilidade de também receber uma sede do parque).

Figura 3 - Mapa do Parque Nacional da Serra dos Órgãos.



Fonte: ICMBio, 2014.<sup>3</sup>

Esse novo olhar ao “Caminho do Inhomirim” é devido ao Projeto “Caminhos da Serra do Mar”, que visa mapear e fazer uso turístico das trilhas da região. Existem também grupos de ecoturismo oriundos da capital fluminense que marcam atividades (remuneradas) no referido caminho. Sendo assim, temos uma possibilidade de conservação do “Caminho”, que possibilitaria sua preservação, fundamental para construção da memória social e da identidade da população, e sobretudo, um certo desenvolvimento econômico para a região entre Magé e Petrópolis, uma vez que os moradores dessa área possuem um nível de renda muito baixo, enquanto pessoas de fora ganham dinheiro em seus espaços.

Destacam-se também os diversos trabalhos de campo aos diversos patrimônios culturais materiais existentes em Magé, realizados pela Professora Regina Brandão no Colégio Estadual Professora Alda Bernardo dos Santos Tavares,

<sup>3</sup> Fonte: Fonte: Disponível em: <<http://www.icmbio.gov.br/>> Acesso em: 10 abr. 2014.

localizada em Piabetá. Segundo o Parque Nacional da Serra dos Órgãos em seu site.

Ao todo o caminho, no núcleo desse parque, terá 68 km e poderá ser percorrido em até seis dias. Em seus trechos, o Caminho do Ouro, a Travessia Cobiçado x Ventania, a Trilha Uricanal, e na Travessia Petrópolis x Teresópolis o caminhante poderá contar com sinalização adequada, descrição das trilhas e comprovará sua caminhada com um carimbo em seu “passaporte”. A ideia é que esta seja uma trilha de longo percurso, em que tenhamos maior proteção da unidade de conservação. Hoje algumas dessas trilhas são usadas por caçadores e extratores de palmito, e com apoio dos caminhantes poderemos mudar. (GUERRA, 2014)<sup>4</sup>

Vale ressaltar que para Chauí o conceito de natureza é construído socialmente ou humanamente, fazendo assim que a mesma torna-se um objeto cultural (CHAUÍ, 2003).

Levando em consideração a concepção de patrimônio urbano ambiental e os valores os quais lhe são atribuídos perceberemos o planejamento de um dado lugar. Essa estratégia é fundamental, pois é justamente essa que vai ser um dos fatores que decidiram a escolha turística. A organização espacial do lugar a visitar, suas belezas e recursos naturais, serão elementos indispensáveis de atração turística. (CATÃO, 2003)

## 2.2 Os Limites e Configuração Atual

Quando falamos dos efeitos diretos das vias de penetração no interior do Brasil partindo da Guanabara, nas antigas terras da Vila de Estrela, hoje Município de Magé, seja pelo “Caminho do Inhomirim” ou “Variante de Proença”, depois pela abertura da Estrada Velha da Estrela e por último da chegada do transporte ferroviário, ao avaliar o processo de colonização e ocupação da região, o trabalho da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, descreve que “verificou-se que a paisagem cultural no município poderia ser compreendida em três áreas que tiveram tipos de ocupação diferenciados: a orla, os portos fluviais e a serra” (FUDREM, 2004, p. 13).

---

<sup>4</sup> Fonte: Disponível em: <<http://www.viagenseandancas.com.br>> Acesso em: 08 dez. 2014 Entrevistas, trilhas e caminhadas em Petrópolis, trilhas fora de Petrópolis. Camila Guerra. Caminhos da Serra do Mar.

O “Caminho do Ouro” ou “Variante de Proença”, em Magé, é conhecido na atualidade como “Caminho ou Estrada dos Escravos”, ou ainda, “Estrada Antiga da Mineira”. Em seu termino, no bairro Alto da Serra, em Petrópolis, é conhecido apenas como “Estrada dos Mineiros”. É que os moradores da região por falta de conhecimento histórico e social da evolução urbana desconhecem quase que completamente a importância histórica e cultural da região.

Então é diagnosticado nas conversas com os habitantes locais que até sabem que grande parte do ouro extraído de Minas Gerais, passou pela região através da memória popular com relação a essa rota e das histórias que até hoje são contadas e que atravessaram os tempos. Entretanto referem-se ao leito da “Estrada União e Indústria” ou “Estrada da Serra Velha”, como a via que desempenhou o papel de penetração no interior do Brasil, ou seja, nos “sertões” para a retirada do ouro, sendo conseqüentemente, o elo de comunicação entre o litoral e o interior.

Em nossos dias atuais é perfeitamente possível fazer a pé, de ônibus e de carro o traçado da antiga “Variante de Proença” dependendo do trecho em questão; para se chegar às ruínas da antiga Vila de Estrela, basta acessar o trecho não pavimentado da “União e Indústria” (RJ-107) no bairro Parque Estrela, em Magé, o acesso tem como referência a primeira passarela após a rodovia Rio-Magé e cruzar a rede ferroviária na altura de Imbariê. No trecho de acesso ao antigo porto é possível ainda encontrar vestígios do antigo calçamento da “Variante de Proença”, as ruínas do porto estão situadas perto de uma fazenda, e as ruínas da igreja de Nossa Senhora da Estrela dos Mares situada em uma pequena elevação onde é possível avistar uma Baixada Fluminense ainda muito verde, e os rios Inhomirim no local exato do antigo porto, e do outro lado o Imbariê, que mais a frente formará o Rio Estrela.

O trecho situado entre os municípios de Magé e Duque de Caxias começa no lado oposto da rodovia Rio-Magé, servindo de acesso aos bairros mageenses de Ponte Preta e Bongaba (Igreja de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim, datada de 1754), e posteriormente acessar o bairro Maurimárcia, em terras próximas ao rio Inhomirim, até cruzar a linha férrea do ramal Saracuruna-Vila Inhomirim ou Raiz da Serra, chegando aos bairros Piabetá e Frágoso. No último trecho passa a ser chamado automóvel clube (antigo “Caminho de Terra Firme”).

Em Fragoso a RJ-107 entra em seu roteiro mais histórico, pois serve de rua principal da vila de casas construídas para abrigar os operários do IMBEL (Indústria de Material Bélico do Brasil), após passar pelas casas do exército chega à entrada da IMBEL e da casa que outrora serviu de sede da Fazenda Cordoária, passa por baixo da ferrovia, chegando ao bairro de Raiz da Serra ou Vila Inhomirim, onde cruza novamente o rio Inhomirim (agora também conhecido como rio mandioca), após esse ponto, vai ziguezagueando através da Serra da Estrela, até alcançar a localidade do Meio da Serra, nos limites municipais de Magé e, Petrópolis, próximo as casas da extinta Fábrica Cometa. Porém é preciso ressaltar que poucos metros antes de chegar à estação de Raiz da Serra, ao lado da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, a RJ-107 deixa o antigo leito da Variante de Proença, mais precisamente na rua conhecida pelos moradores locais como “Estrada da Serra Velha”, “Caminho de Pedra” ou “Caminho dos Escravos”. Após esse ponto adentra dentro da floresta de mata atlântica. Uma descrição somente torna-se um trabalho difícil ao leitor, recomenda-se uma visita ao referido objeto de estudo.

Em Raiz da Serra, o “Caminho ou Estrada dos Escravos”, como é conhecido atualmente a Variante de Proença (inclusive ainda existe uma senzala nas imediações), passa por casas modestas de pessoas humildes, mas também há belos sítios como o que é conhecido por “sítio das bonecas”, nesse trecho o caminho fica também próximo do Rio Inhomirim que já não é mais aquele lento, pantanoso, característico predominante dos rios e sub-bacias hidrográficas da Baixada Fluminense quando se aproximam da Baía de Guanabara. Em Raiz da Serra podemos ver a mudança do tom das águas desse rio, que deixa de ser marrom, como nas proximidades do Porto Estrela, e passa a ter um tom verde-transparente, aliás, durante o verão o Rio Inhomirim é muito procurado pelos moradores de Duque de Caxias através do trem e do próprio Município de Magé, devido sua cachoeira sempre coberta pelas copas das árvores altas que nascem na mínima fenda entre rochas da Serra da Estrela.

Após o povoado de Raiz da Serra, que testemunha todos os períodos da história brasileira, o Caminho do Inhomirim adentra na floresta da Serra da Estrela, onde é possível encontrar-se não só com a história, mas também com toda beleza da mata atlântica com sua fauna e flora, conforme divulgação do próprio governo municipal mageense. Em seu site o poder público do município descreve assim o Caminho do Inhomirim:



Uma grande parte do ouro do nosso país foi transportado através deste caminho. A trilha hoje é um atrativo para os amantes da natureza e seu calçamento é considerado um trabalho de arte e harmonia. A travessia é feita por dentro de Mata Atlântica, onde é possível encontrar várias espécies de bromélias, musgos, samambaia e animais como macacos, preguiças, caxinguelê, gambá e até mesmo jaguatiricas. Belos córregos e cachoeiras podem ser encontradas ao longo do caminho.” Conforme mencionado no site de (MAGÉ, 2014).<sup>5</sup>

A subida até o bairro do Alto da Serra já em Petrópolis é um pouco cansativa, feita aproximadamente em duas horas de caminhada, não há risco de se perder na trilha, basta o visitante manter-se sempre no calçamento de pedras que começa em Raiz da Serra, pois durante todo o percurso no interior da mata existem inúmeras trilhas paralelas. O caminho termina em Petrópolis no bairro Alto da Serra, onde a “Variante do Inhomirim” atinge o antigo leito da ferrovia que ligava “serra abaixo” a “serra acima” – Petrópolis. Mais à frente, à esquerda, a estrada aberta como no século XVII afasta-se do leito da antiga ferrovia, porém assim como no Porto Estrela o acesso não é permitido, inclusive com cerca de arame feita por moradores da área. Seguindo a ferrovia o caminhante atravessa uma bela ponte alta que restou da ferrovia (que lembra em muito os arcos da Lapa, no Lopes Trovão) sobre o Rio Caioba-Inhomirim, onde mais a frente alcança-se a RJ-107 e a Rua Teresa.

Em 01 de agosto de 2010, foi realizado outro trabalho de campo, mas dessa vez descemos a Serra da Estrela. Esse bairro (Raiz da Serra ou Vila Inhomirim) aparentemente parou no tempo, com seu clima pacato, com seus moradores sempre muito gentis e receptivos! Não é à toa que o Barão Von Lagsdorff, botânico, naturalista e cônsul do Império Russo, escolheu essa localidade para morar no século XIX, em suas terras (Fazenda Mandioca) trabalhavam em colonos imigrantes alemães recém chegados ao Brasil. Na estação de trens de Raiz da Serra ainda é possível encontrar as ruínas da antiga estação, porém poucos sabem que essa ferrovia é a primeira do Brasil.

Outro local que merece destaque por lá é a antiga Fazenda Mandioca, local onde Langsdorff instalara-se no ano de 1813, e de onde partiria após ter sua expedição financiada pelo Czar Alexandre I em 1821. Ainda hoje é possível encontrar construções do século XIX em Vila Inhomirim, antiga Freguesia de Inhomirim, localidade conhecida na atualidade como Raiz da Serra. Além do

---

<sup>5</sup> Fonte: Disponível em: <<http://www.mage.rj.gov.br/>> Acesso em: 01 dez. 2014

“Caminho do Ouro” com sua pavimentação do século XIX, ainda pode-se encontrar até mesmo uma senzala em excelente estado de conservação. É preciso ressaltar que todos esses elementos materiais passam despercebidos pelas autoridades locais. Ainda nessa localidade podemos encontrar a antiga Fazenda da Cordoaria que foi desapropriada por D. João VI para posterior implantação da fábrica de explosivos do exército imperial brasileiro, de onde saiu boa parte da produção do esforço do Império na Guerra do Paraguai (1864-1870). O meio mais seguro de transporte de pólvora até então era via navegação, logo a localização da Cordoaria era excelente, pois encontrava-se a poucos metros do Rio Inhomirim, que servia para escoar toda produção de pólvora até um paiol localizado na margem direita do referido rio perto da Baía de Guanabara.

Em 1850 tem-se início a construção da estrada mais moderna da época, conhecida atualmente como “Estrada União e Indústria” ou “Estrada Velha da Estrela” com conclusão em 1852, que viria substituir o “Caminho do Inhomirim” no fluxo “serra abaixo” “serra acima”. Esse fator levaria o “Caminho do Inhomirim” ao abandono e ao esquecimento, até sua tomada pela mata atlântica. Mesmo com toda sua importância para o contexto social da época na primeira metade do século XIX, era clara a necessidade de substituição da “Variante de Proença” por outro caminho. Isso é devido ao fato de o antigo leito da “Variante de Proença” ser de elevado custo aos cofres da extinta Província do Estado do Rio de Janeiro, em seu relatório orçamentário anual de 1838, conforme mencionado no site a seguir:

A estrada da Serra da Estrella reclama importantes mudanças e melhoramentos, (além de alguns permanentes, que já lhe tem sido feitos)... Pelo Aviso de 8 de janeiro passado expedição pela Secretaria de Estado dos Negócios do Império foi o Governo da Província encarregado de mandar levantar a planta de huma nova estrada, que communique a Villa de Parahyba do Sul com a ponte do Parahybuna, segundo as condições no mesmo Aviso declaradas, e outro sim a planta de outra nova estrada entre a referida Villa e o Porto de Estrella (...) Parecera-me conveniente que por ora nos limitássemos unicamente a conservar transitável a estrada existente sem lhe fazer obras de maior momento, visto que terá de ser abandonada ou ficará sendo de pouca utilidade se aqnella. (CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES, 2014).<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Fonte: Disponível em: <http://www.journals.openedition.org/> Acesso em: 20 jun. 2014. CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES.

## 2.3 O Urbano e o Rural

Quando falamos de Baixada Fluminense e de seus treze municípios, se faz necessário ressaltar que suas reais dimensões não estão claramente delimitadas, sobretudo quando tratamos de suas características geomorfológicas. Uma vez que direcionasse o pensamento para uma região de terras baixas no nível do oceano ou abaixo do mesmo, logo boa parte de suas terras são marcadas por características de propensas a inundações, porém seu relevo não é homogêneo, apresentando pequenas elevações e maciços como o da “Serra do Vulcão” ou “Serra de Madureira”.

No caso do município de Magé, segundo o IBGE – Cidades, além de ter 50% de seu território como sendo área de preservação ambiental com a presença de APAs (públicas e particulares) e do Parque Nacional da Serra dos Órgãos e algumas elevações afastadas da cordilheira da Serra do Mar. (IBGE, 2014).

Esses fatores ocasionam um processo desigual na ocupação do solo municipal mageense, onde podemos observar núcleos urbanos afastados e desconexos, considerando o processo de ocupação social e histórico do município pautado outrora nos ciclos econômicos do Brasil através de seus momentos políticos distintos. Sendo assim o atual primeiro distrito de Magé, que por ser sede do município recebe o seu nome – Magé, esteve voltado para Niterói (antiga capital fluminense) junto com o segundo (Santo Aleixo). Em contrapartida o quarto (Suruí), quinto (Guia de Pacobaíba ou Mauá) e sexto distrito (Vila Inhomirim), estiveram ligados ao Município do Rio de Janeiro (ex-capital na colônia, império e república).

Neste sentido, o que estamos procurando evidenciar é que no atual município de Magé existem duas cidades construídas cotidianamente e que coexistem como herança do passado histórico discutido no presente trabalho. Estamos falando que o I e o II distritos do município estão ligados aos municípios fluminenses de São Gonçalo e Niterói, inclusive os meios de transporte em sua forma de distribuição demonstram. Já o VI distrito, que possui aproximadamente 60% da população municipal, juntamente com os IV e V distritos, estão ligados através dos sistemas de transportes e das dinâmicas sociais cotidianas como serviços públicos e meios de transportes aos municípios de Duque de Caxias, Petrópolis e a própria capital do Estado. Ou seja, como ocorria no passado, barcos de Piedade no 1º Distrito para Niterói, então capital - do antigo Estado do Rio de Janeiro antes da

fusão com o Estado da Guanabara. E no primeiro momento barcos entre Mauá ou Guia de Pacobaíba (ou ainda Vila de Estrela) através do Caminho do Ouro, posteriormente do trem e, na atualidade através das BRs 040 e 116.

Figura 4 - Mapa da região Metropolitana



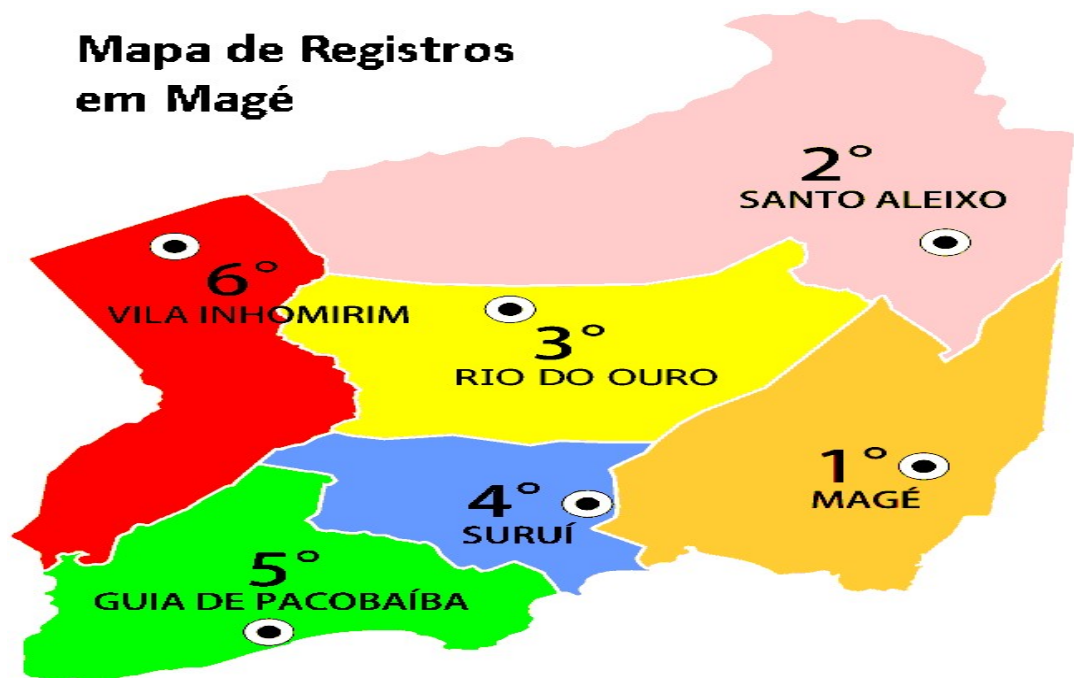
Fonte: Fórum Permanente de desenvolvimento Estratégico do Estado do RJ, 2014.<sup>7</sup>

Através desse mapa podemos observar perfeitamente a localização de Magé e de seu ex-distrito Guapimirim, emancipado em meados da década de 1990, ao fundo da Baía de Guanabara.

---

<sup>7</sup> Fonte: Disponível em: <<https://www.querodiscutiromeuestado.rj.gov.br>> Acesso em: 12 abr. 2014. Fórum Permanente de desenvolvimento Estratégico do Estado do Rio de Janeiro.

Figura 5 - Mapa com Divisão Política e Administrativa do Município de Magé



Fonte: Prefeitura de Magé, 2014<sup>8</sup>

Através da divisão municipal pode-se ver perfeitamente que os distritos mageenses de Suruí, Guia de Pacobaíba (Mauá) e Vila Inhomirim (com Piabetá), estão mais próximos da Baixada Fluminense.

Esses fatores geográficos e sociais exercem uma função social na ocupação humana do município, ou seja, funcionaram como condicionamento social, pois limitam tal processo, por isso no presente temos por resultado uma ocupação desconexa entre os bairros, com verdadeiros vazios humanos. Por esse motivo os deslocamentos entre os distritos é sempre acompanhado por “espaços vazios”, ou seja, da inexistência de construções ou urbanização. Como o 3º Distrito (Rio do Ouro) não é atravessado por nenhuma via de grande importância ou atividade econômica, permaneceu como um enclave agrícola no meio do território municipal mageense, ressaltando sua marcante cobertura florestal, assim como 6º Distrito (Vila Inhomirim) e 2º Distrito (Santo Aleixo).

<sup>8</sup> Fonte: Disponível em: <<https://transparencia.mage.rj.gov.br>>. Acesso em 13 abr. 2014.

## 2.4 Áreas de Preservação Ambiental

Em Magé, como já foi dito anteriormente, aproximadamente metade da extensão territorial municipal é tida como Área de Preservação Ambiental, devido à presença do Parque Nacional da Serra dos órgãos (Parnaso), um dos primeiros parques criados no Brasil, que permanece desde sua criação administrado pelo governo federal; APA de Guapimirim, de gestão federal; APA de Petrópolis, de gestão federal; APA Estrela e APA Suruí, nos dois últimos casos, de gestão municipal.

Os primeiros passos para proteger o patrimônio natural brasileiro ocorreram na década de 1930, simultaneamente aos primeiros passos do Estado Nacional Brasileiro para proteção de seu patrimônio cultural nacional. Dentro os primeiros projetos de lei valem ressaltar:

O Código de Água, Código de Minas, o Decreto de Proteção dos Animais, e o primeiro código florestal. Nesse mesmo período temos no Brasil a criação dos primeiros parques nacionais federais, tendo como parâmetro o modelo dos Estados Unidos com o Parque Nacional Yellowstone. Nesse período são criados no Brasil, em território fluminense, os parques nacionais de Itatiaia e da Serra dos órgãos, com o objetivo de proteger os processos ecológicos, as espécies vegetais e animais (DELPHIM, 2004).

Quando Delphim estabeleceu duas posturas que justificam as medidas de proteção e preservação do patrimônio natural. A primeira questão é de cunho ético, pois apenas os seres humanos são racionais, logo cabe aos mesmos compreender e respeitar os seres que os rodeiam, ou seja, diferentes formas de vida. A segunda questão é de cunho pragmático, uma vez que os seres humanos são dependentes dos recursos naturais, ou seja, sem eles não podem subsistir. Então mesmo que os seres humanos ainda não conheçam a utilidade de determinados elementos existentes na natureza, sua proteção e preservação assegurará seu uso em algum momento oportuno (DELPHIM, 2004).

As instituições e organismos que atuam na área ambiental dedicam-se aos fenômenos físicos e biológicos. Delphim em “O Patrimônio Natural no Brasil” - para justificar seu questionamento anterior com relação o fato de as políticas de preservação do patrimônio cultural apresentarem mais flexibilidade que a legislação voltada para o patrimônio natural, afirma que a pluralidade cultural é tão rica e importante quanto a vasta diversidade genética, e que a luta em defesa da cultura, contra o processo de uniformização das identidades é tão importante quanto a preservação e proteção da diversidade vegetal e animal. A proteção do patrimônio natural é de igual valor ao processo de proteção do patrimônio cultural, sobretudo

pelo fato de que é a natureza que fornece tudo o que é necessário para os seres humanos adaptarem-se aos mais variados ambientes.

O texto de Heizer (2004) é uma análise de um texto do biólogo belga Jean Massart em seu país de origem. É nesse contexto do pós-Revolução Industrial e da degradação ambiental na Europa que surgem vozes como a de Jean Massart, que defende ideias visando defender o meio ambiente e os recursos naturais do avanço destrutivo da crescente que cada vez mais procurava matérias primas. Consequentemente essa busca por matérias primas impactava o meio ambiente.

O mesmo veio ao Brasil no século XIX, como outros tantos naturalistas em suas expedições, mas sua preocupação era “salvar os pontos ‘pitorescos’, os mais representativos do país, comparando-os às catedrais e a outras construções históricas e clamando por políticas de conservação” Ou seja, estamos falando da “utilização desses locais como símbolos da nação”. É preciso, segundo a autora, considerar o momento geo-histórico e social que a Bélgica estava vivenciando em seu cotidiano naquele momento, ou seja, a destruição do meio ambiente.

Com base no texto de Heizer, procuramos trazer ao diálogo a necessidade de políticas públicas que procurem preservar o vasto patrimônio natural mageense considerando sua diversidade de biomas, focando no processo de escolarização dos jovens moradores da cidade, que resultaria em uma nova ressignificação desses espaços, bem como na construção de suas identidades. Ou seja, busca-se um processo de construção social parecido com o da Bélgica do naturalista Jean Massart após o processo de industrialização. É preciso ressaltar aqui que o termo bioma é usado para designar as associações quase homogêneas dos seres vivos que vivem em equilíbrio com o meio físico, como animais e plantas. No cenário do Caminho do Ouro e de Magé, temos os biomas da Mata Atlântica e o do Mangue. Concomitantemente, temos na atualidade o avanço da instalação de indústrias na Baixada Fluminense. Para Acsehrad, “A condição de vulnerabilidade será definida/enunciada, via de regra, pelo Estado ou por movimentos sociais de existência. Outros discursos, porém, também disputarão a autoridade de designar os vulneráveis.” (ACSELRAD, 2006, p. 4).

O Município de Magé sempre se destacou por sua capacidade hídrica, atraindo no passado a presença das indústrias têxteis e no presente de indústria do setor de bebidas, embora muitas residências ainda não possuam água encanada no

litoral, e nas proximidades das montanhas o fornecimento de água seja feito diretamente dos rios localizados no interior das matas.

sabemos que os grupos sociais convivem com horizontes e expectativas de vida distintas: quanto mais estreito for o arco das expectativas, maior a propensão a aceitar condições, em outras circunstâncias, momentos e lugares, inaceitáveis. Ou seja, a desigualdade, lembram Novas e Guimarães, compromete a capacidade dos mais “vulneráveis” livremente expressar sua vontade. (GUILHERME, 2021)

O próprio hino municipal ressalta as belezas naturais ou o visual (paisagem) existente no referido território, que também é passível de patrimonialização, quando afirma: “A serra se eleva e mostra o Dedo de Deus O mar reflete o lindo céu de anil.” O que nos direciona, através desse fato, a evidenciar o papel do poder público no cotidiano visando consolidar um processo de construção social. Caberia, ao próprio poder público, adotar medidas referentes, a exemplo da Bélgica de Massart e de outros estados nacionais modernos, e do próprio Brasil a partir da década de 1930, com a criação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Com relação à paisagem do município, com base na obra de Ribeiro (RIBEIRO, 2007), intitulada “Paisagem e Patrimônio Cultural no Brasil” onde o assunto está baseado na experiência do IPHAN, criado em 1937, um órgão do poder executivo federal encarregado da identificação e proteção do patrimônio cultural nacional em sua amplitude do referido conceito. Ribeiro, trata da questão de atribuição de valor e proteção das paisagens e de como o referido processo social e político vem sendo desenvolvido pelo governo federal. Ribeiro ressalta que sua opção pelo IPHAN, e conseqüentemente por uma política de identificação e preservação em nível federal, em hipótese alguma surge no intuito de desconstruir tais medidas em níveis estaduais e municipais, mas sobretudo, devido sua abrangência em todo o território nacional, e pelo fato de servir de referência para medidas semelhantes nas escalas ‘inferiores’ ou ‘abaixo’ de nosso pacto federativo.

O ponto de partida de identificação e proteção da paisagem enquanto patrimônio cultural é sua inscrição no chamado “Livro de Tombo Arqueológico Etnográfico e Paisagístico”. É a partir de seu valor como paisagem, porém não é possível desconsiderar o fato de bens considerados com valor paisagístico tenham sido inscritos no “Livro Histórico” ou no “Livro de Belas Artes”. Ou seja, a prioridade dos valores atribuídos aos bens podem ser revelados através de sua inscrição.



Ribeiro (RIBEIRO, 2007, p. 67). que devido sua importância, ou seja, tombamento pelo IPHAN é muito comum confundir “tombamento com preservação”. Pois o primeiro é mais que um instrumento jurídico com implicações econômicas e sociais.

Ribeiro, buscou compreender o processo em curso através de análises de relatórios produzidos por conselheiros desde o início, ou seja, como o IPHAN lidou com as paisagens desde sua criação. Porém ocorreram inúmeras dificuldades, como frisou Ribeiro, sobretudo pelo fato de existir em alguns processos fornecimento de informações com relação ao motivo que levou ao tombamento de uma paisagem, e que a real classificação ou ressonância com relação às paisagens seja fluida através do tempo. E em alguns casos ‘paisagem’ nem ao menos foi citado na documentação, sem falar na classificação e denominação do bem, isso levou posteriormente a necessidade de nova classificação. Para exemplificar, temos o fato de Congonhas e do Serro terem como título “conjunto arquitetônico e urbanístico” e estarem classificados como conjuntos arquitetônicos e paisagísticos, cujo último não está inscrito no “Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico”. Para isso “foram observados dois aspectos conjugados: o título a ele atribuído no momento do tombamento e o livro – ou livros – no qual foi inscrito”.

Na primeira parte do capítulo, Ribeiro analisa o processo de institucionalização da proteção do patrimônio no Brasil e da criação de “livros de tombo”. No ano de 1937 quando o “Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional” e da criação do serviço legal de tombamento, onde os bens poderiam ser inscritos ou classificados em: “Livros de Tombo Histórico”, “Livro de Tombo de Belas Artes”, “Livro de Tombo de Artes Aplicadas”, e o “Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico”. Esse último servindo para evidenciar que desde os tempos de “Estado Novo”, havia no Brasil o intuito de considerar os chamados bens de natureza paisagística como patrimônio nacional. No anteprojeto de Mário de Andrade de 1936 (SPAHN), havia uma preocupação voltada para os aspectos culturais, e não para os naturais, pois para o mesmo, a arte estava relacionada como fruto do engenho humano. Por isso, paisagens naturais não foram vistas como patrimônio, embora para o mesmo desde que a paisagem seja fruto do engenho humano, poder-se-ia classificá-la como sendo um bem artístico. Porém devemos ressaltar que para se chegar a ser “bem artístico” deveria enquadrar-se individualmente ou agrupadas nos quatro livros de tombo. E para serem inscritas deveriam pertencer a pelo menos uma das oito categorias existentes, ou seja, “arte

arqueológica”, “arte ameríndia”, “ arte popular”, “arte histórica”, “arte erudita nacional”, “arte erudita estrangeira”, “artes aplicadas nacionais” e, finalmente “artes aplicadas estrangeiras”.

O 2º Art. Do Decreto-lei, de 1937, nos direciona ao entendimento que a legislação vigente previa já na época o tombamento de paisagens que tenham uma feição notável, dotadas pela natureza ou pelo engenho humano, assim seria possível diferenciar paisagens naturais paisagens culturais, ou seja, é possível dar a uma paisagem um valor e mesmo sua patrimonialização por ambos os aspectos, leia-se natural e/ou cultural. Uma paisagem, mesmo que não seja fruto de ação antrópica pode ser tombada, basta que seja atribuída à mesma um valor ou significado, por isso, para Ribeiro (2007), o Decreto-lei fora mais abrangente que o anteprojeto, pois também considerava a natureza como um bem, embora ressalte que tal categoria tenha sido pouco explorada nos anos iniciais da instituição.

Sendo assim a paisagem natural foi ficando aos cuidados da legislação ambiental, e voltada para um aspecto visual e planejado. Nesse aspecto a paisagem exerce um papel social de moldura do bem mais importante, o arquitetônico. Ou seja, a relação entre o natural e o cultural, ou natural e arquitetônico, privilegia o aspecto humano, secundarizando a paisagem. Embora haja relação entre ambos, a paisagem só ganha o devido valor a partir de sua associação com o bem arquitetônico principal. Até mesmo devido ao fato que a paisagem abrangeria uma vasta área territorial. (RIBEIRO, 2007).

Uma clara influência da Carta de Veneza (Art. 1º), de 1964, que elevou os conjuntos urbanos modestos à categoria monumento. E por ser algo visual, possibilitou aos técnicos do IPHAN por algum tempo estarem presos ao estético. A presença de Michel Parent no Brasil como consultor da Unesco e acompanhando as indicações da Carta de Veneza, acabou por aconselhar o tombamento de grandes áreas. Já no final da década de 1970 são instituídos os chamados “estudos de entorno”, nos quais a noção de visibilidade do bem tombado foi concebida. Os tombamentos de grandes áreas estão associados aos acontecimentos externos ou imposições ao IPHAN, dois exemplos disso são: Porto Seguro (2.408,37 km<sup>2</sup> e uma população de 141.006 hab. IBGE) e Paraty (930,7 km<sup>2</sup> com uma população de 33 062 hab.), sobretudo a real importância crescente de valorização da natureza, ou seja, preocupação com o patrimônio natural.

Na quarta parte Ribeiro analisa o “Patrimônio natural e Paisagem no IPAHN”. O tombamento de áreas naturais só encontrou força na referida instituição após os anos da década de 1980. Esses anos foram marcados pela redemocratização do Brasil, mas também por pressão e discussões internacionais com relação ao meio ambiente, em escala nacional coube unificar diversos órgãos já existentes no recém-criado IBAMA ligado ao novato Ministério do Meio Ambiente, isso resultou em menor pressão ao IPHAN com relação ao patrimônio natural e a paisagem, submetendo os mesmos as legislações específicas de seus órgãos. Embora a legislação brasileira permita o tombamento de áreas naturais, tais medidas no IPHAN ainda são muito discretas.

Na gestão de Aloísio Magalhães como diretor do IPHAN (1972-1989), foi criada a Coordenadoria de Patrimônio Natural, resultando no documento chamado *Diretrizes para a análise e a classificação do patrimônio natural*, que propõe a diferenciação entre sítios naturais e sítios alterados pelo homem. Alguns sítios naturais são declarados como patrimônios do Brasil, logo suas gestões caberiam aos órgãos que tratam da cultura, porém é extremamente pequeno o quantitativo de bens naturais tombados.

Na última parte do capítulo, Ribeiro trata da “Paisagem Cultural Brasileira na Lista de Patrimônio da Unesco”. Tal aproximação brasileira à referida categoria foi na inscrição de Diamantina (mostrou a Serra dos Cristais), embora o país tenha tido até 18 bens inscritos na mesma categoria (2005). Em território fluminense temos o Caminho do Ouro de Paraty (estrada real) e o Mosteiro de São Bento. Em Magé, onde se situa a “Variante de Proença” ou “Caminho do Inhomirim”, devido ao fato de cortar parte do Parque Nacional da Serra dos Órgãos e sua proximidade com a APA de Petrópolis, estes poderiam ser inscritos na Lista de Patrimônio da Unesco”. “O Brasil, como signatário da Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural de 1972, tem o compromisso ético de preservar os bens inscritos na lista do Patrimônio Mundial.” (DELPHIM, 2004 P. 8). E, para concluir, temos nesse aspecto o conceito *semióforo* desenvolvido por Chauí, que consiste em algo cujo valor pode ser mensurado por seu significado e não por sua materialidade, podendo ser um objeto, um indivíduo com prestígio social, ou seja, com vários sentidos.

## 2.5 O tombamento da rota da “Estrada Antiga Mineira”

Em “*O espírito e a matéria: o patrimônio enquanto categoria de pensamento*”, Abreu e Chagas (2002) discutem, partindo dos estudos das categorias, algo inato ao campo da antropologia, que existe uma tendência ao estudo do desconhecido, do que é estranho ao estilo de vida do pesquisador. O texto procura suscitar discussões ou reflexões com relação às possibilidades e limitações do conceito de patrimônio para o entendimento da vida de determinados grupos ou mesmo de qualquer grupo ou sociedade, ou seja, como o patrimônio pode ser útil para compreensão de estilos socioculturais através do tempo. Os autores propõem uma investigação com o intuito de mensurar qualitativamente o significado do conceito de patrimônio também em sociedades não-tradicionais ou estranhas ao pensamento hegemônico ocidental.

Segundo os autores, tradicionalmente, quando o conceito de patrimônio é debatido sempre seu recorte histórico, ele é associado ao século XVIII devido ao fato da formação dos modernos estados nacionais, porém não se pode negar seu caráter secular. Ou seja, o patrimônio enquanto conceito apenas tomou novos contornos nos últimos três séculos, inclusive no Brasil bem menos, com o reconhecimento dos patrimônios material, imaterial ou intangível, e também natural, pois até mesmo nas chamadas sociedades “primitivas” há seus símbolos. E todo e qualquer grupo humano exerce algum tipo de atividade de “colecionamento”. Outro aspecto que merece ser ressaltado é que no cotidiano o conceito é aplicado para os mais diversos tipos de vida social. O patrimônio também pode assumir diferentes papéis sociais de acordo com o universo ou contexto ao qual esteja inserido, em suma, o mesmo pode ser construído com intuito de acumulação, distribuição ou ainda de destruição, porém sempre muito individualizado. Ou seja, seu valor dependerá da subjetividade ou espírito de quem esteja portando, desde um indivíduo até toda uma sociedade ou grupo.

Os autores também trabalham com a ideia de que é viável transitar entres os diversos modelos de sociedades ou grupos sociais, entretanto é necessário ter rigor com o significado que tal categoria (patrimônio) possui nos contextos sociais, ou seja, não podemos naturalizar nossa visão com relação ao patrimônio, para depois mensurar no “outro” ou no que nos é “estranho”, sendo assim não podemos ter qualquer resquício de etnocentrismo. Em algumas sociedades a categoria de

patrimônio é associada diretamente ao domínio de uma determinada propriedade, e que às vezes não possuem atributos estritamente utilitários. “São, de certo modo, extensões morais de seus proprietários e estes, por sua vez, são partes inseparáveis de totalidades sociais e cósmicas que transcendem sua condição de indivíduos.” (GONÇALVES, 2007, p. 110). E mesmo nas sociedades tidas como modernas onde ocorreu o processo de separação de todas essas totalidades, o aspecto do patrimônio quanto "mágico" não perdeu tal significado.

Quando falamos da categoria de patrimônio em seus diversos aspectos, estamos falando do que Mauss chamou de “fato social total”, pelo fato de envolver múltiplas dimensões, sendo ao mesmo tempo um fato de arquitetura, culinária, música, religião, rituais, técnicas, estética, regras jurídicas, moralidade etc. Sobretudo é preciso ressaltar que o “nativo” ao qual um determinado patrimônio encontra-se presente em seu contexto social, tais aspectos não estão separados, ou seja, são todos dependentes e interligados. O uso de categorias como “espírito” e “matéria” são criações dos chamados intelectuais modernos, e não dos “nativos”, ou seja, dos indivíduos que estão dentro do universo do objeto de estudo.

Os seres humanos usam seus símbolos construídos socialmente com o intuito de “agir” e não somente para se “comunicar”, o patrimônio pode construir e formar pessoas, ou seja, possui um papel social de caráter pedagógico e político, daí sua íntima associação com a formação dos Estados Nacionais. “O patrimônio é usado não apenas para simbolizar, representar ou comunicar: ele é bom para agir. (GONÇALVES, 2007, p. 115).

O artigo de Chuva – “Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil” - é iniciado com uma retrospectiva de como ocorreu o surgimento do conceito de patrimônio no Brasil, bem como sua divisão entre material e imaterial, buscando também sua preservação e, sobretudo, sua capacidade integradora da sociedade. Em 1980 surge a primeira versão oficial sobre a história da preservação do patrimônio cultural no Brasil (IPHAN), cuja base remonta ao século XVIII, que na prática consistiu no interesse do governador de Pernambuco (D. Luís Pereira Freire de Andrade) na época de preservar as construções deixadas pelos holandeses em sua rápida ocupação do litoral do nordeste brasileiro.

A autora também aponta os danos causados pelo que chamou de “memória histórica” dentro das políticas de preservação, sobretudo na figura de Mario de Andrade, onde geralmente devido aos momentos de lutas e falta de estabilidade política que o país atravessou durante o século XX (sobretudo na segunda metade),

onde o comportamento político dos atores sociais envolvidos nesse universo procuraram apresentar uma ‘tradição’ – uma espécie de continuidade – que não existia. Em momento algum ela desconstrói a real contribuição de Mário de Andrade, porém ressalta que sua imagem de ‘patrono’ da preservação no Brasil não passa de um ‘status atribuído’ – não existe esse ‘antes e depois de M.A.’.

A partir da contribuição de Chuva (2012) podemos concluir que o “Caminho do Inhomirim” foi tombado em 1937, com a criação do IPHAN, autarquia federal responsável pela proteção do patrimônio cultural nacional. A patrimonialização que visa dar uma conotação de organização ao estado e estável para isto, é preciso criar símbolos de representação, ou seja, criar pertencimento ou ressonância nos indivíduos, estamos falando de uma função social de caráter pedagógico e informativo, considerando o nacionalismo do Estado Novo. Por tanto tudo o que havia de edificado no país até então fora preservado pelo referido órgão.

Mário de Andrade, durante a década de 1930, inicia sua vida política como agente do Estado. No contexto de liderança de Getúlio Vargas, nesse aspecto o país recebe uma forte carga de nacionalismo, que foi além da simples retórica, daí o início da promoção do Estado Nacional Brasileiro para preservar seu patrimônio. Porém, nesse contexto, ocorreu o processo de separação do folclore (imaterial) do patrimônio material, fato social desconstruído só recentemente em uma clara demonstração do crescimento do setor no Brasil. Na atualidade o campo do patrimônio é objeto de discussão ou estudo dos mais diversos campos científicos ou disciplinares, algo positivo para Chuva, afinal, como a autora aponta, nenhuma ciência pode sozinha monopolizar ou conter todo o conhecimento, mesmo que seja sobre o mesmo objeto. Porém, isso é feito visando também o mercado de trabalho ou ainda prestígio, ressalta Chuva, e esse quadro atual pode levar tanto o corporativismo dos que se dedicam ao tema, como também pode gerar um isolamento.

### 3 A VILA DE ESTRELA E MARCAS DA ATUALIDADE

#### 3.1 Magé e a Vila Estrela

As terras que atualmente estão dentro dos municípios de Duque de Caxias e Magé estiveram dentro da capitania doada a Martin Afonso de Souza. Capitania era o nome dado aos limites de cada divisão administrativa dos territórios ultramarinos do Império Português. Essa região ficou abandonada até o ano de 1565, quando Estácio de Sá conseguiu expulsar os franceses definitivamente do Rio de Janeiro e do “Recôncavo da Guanabara”, e iniciou o processo de distribuição de terras, ou seja, das chamadas sesmarias. Essas porções de terras chamadas de sesmarias eram cedidas pela coroa portuguesa para serem ocupadas visando sua exploração e cultivo.

Como as sub-bacias hidrográficas que compõem a bacia da Baía de Guanabara eram altamente navegáveis e o solo da Baixada Fluminense muito fértil, ocorre então o processo de ocupação dos colonizadores. Assim nasce o Porto da Estrela às margens do Rio Inhomirim, que junto com o Rio Imbariê formam o Rio Estrela, e os dois últimos servem de limite para os municípios de Duque de Caxias e Magé. Devido a esses fatores a Vila de Estrela com o seu porto localizado no Rio Inhomirim, passou por um rápido crescimento sendo elevada à categoria de distrito, ou seja, torna-se uma freguesia no ano de 1755.

O termo administrativo “distrito” serve para designar uma divisão territorial e administrativa de um município, que pode abranger vários bairros. O termo “freguesia” servia para designar uma pequena povoação ou um distrito de uma paróquia. Foi nessa região de Estrela que nasceu, na Fazenda São Paulo, hoje localizada no bairro Taquara, Luiz Alves de Lima e Silva, o futuro Duque de Caxias. A Vila ou Município de Estrela foi extinta e surge em seu lugar, outro município, em 1943, que leva o nome de Duque de Caxias em homenagem ao seu ilustre filho.

No ano de 1846 a Freguesia de Estrela foi elevada à categoria de Vila, ou seja, torna-se Município durante o Império, com terras desmembradas de Magé (localidades de Inhomirim e Guia de Pacobaíba), de Iguassú (Freguesia do Pilar) e de Paraíba do Sul (antigo Córrego Seco, hoje Petrópolis). O termo “vila”, até o final do império no Brasil, serviu como sinônimo de município, enquanto o termo

freguesia servia como sinônimo de distrito até a atualidade. Lazaroni escrevendo sobre a história local diz:

“Em 1857 pela Lei Provincial Nº 961, de 29 de setembro, a população de Petrópolis é desmembrada de Estrela para formar um município à parte. E o porto ficou composto pelas Freguesias do Pilar, Inhomirim e Guia de Pacobaíba.” (LAZARONI, 1990, p. 83).

Assim a Vila de Estrela passou a ser o 23º município da Província do Rio de Janeiro, pelo Decreto Imperial nº 474, de 1848. O crescimento do Porto Estrela foi tão grande que chegou a ser considerado o mais importante do Brasil, pois era dos poucos que poderiam receber embarcações grandes e o único a possuir embarcações a vapor. No que é conhecido hoje como o bairro mageense de Mauá (antiga Guia de Pacobaíba), foi inaugurado, em 30 de abril de 1854, a 1ª ferrovia do Brasil, com mais de 14km de extensão, criada por Irineu Evangelista de Souza – o Barão de Mauá (que chegou a ser visconde). Essa estrada de ferro ligava Guia de Pacobaíba à Vila Inhomirim, atual Raiz da Serra. Sobre essa evolução cartográfica fluminense, escreve Lamego:

“Algumas vilas e cidades menos felizes, nascidas à beira de rios e no marco zero das estradas (...), brilharam meteoricamente por alguns decênios e logo desvanecem. Assim aconteceu com Iguaçu, Pilar, Estrela, Inhomirim e Porto das Caixas.” (LAMEGO, 1950, p. 7).

A chegada da ferrovia levaria o antigo Porto de Estrela à ruína, pois as mudanças no sistema de transportes e do antigo traçado da estrada principal entre o litoral brasileiro e o interior desviou, com isso, o comércio responsável pela vida do porto e, logo, sua decadência seria inevitável. Somado a esse fator, Estrela fora invadida por doenças que aceleraram esse processo em função da redução populacional. (LAZARONI, 1990).

Estrela transformou-se em tristeza e morte. Humilhada com o Decreto 241, de 1891, vê-se rebaixada à categoria de Arraial. O velho porto extinguiu-se. Um ano depois, através do Decreto Nº1, do Governador Constitucional, Dr. Porciúcula, desaparece oficialmente o município. Estava assinado o fim de Estrela de Nossa Senhora dos Mares. (LAZARONI, 1990, p. 83).

Hoje tudo o que há na antiga sede da Vila de Estrela (atual Parque Estrela em Magé), são ruínas e densa vegetação, embora o sítio tenha sido tombado pelo INEPAC desde 1984 (em caráter provisório).



### 3.2 O Caminho do Ouro

No século XVII, o ciclo do ouro substituiu o ciclo da cana-de-açúcar como principal produto do Brasil Colônia. Até então, a capital da colônia estava situada na cidade de Salvador, na Bahia. Devido à mudança da principal atividade econômica, ou seja, do produto explorado, a capital da colônia fora transferida para o Rio de Janeiro, pois esta ficava mais próxima das minas de ouro e, assim, a metrópole tinha maior controle e segurança do ouro extraído das Gerais.

Em território fluminense inúmeros foram os caminhos ligando a capital da colônia com Minas Gerais, valendo destaque aqui:

- O "Caminho Velho" ou "Caminho dos guianazes". Em meados do século XVI, o litoral sul-fluminense recebeu atenção da coroa portuguesa devido às notícias de ouro nas Gerais. Porém esse caminho além de ser muito extenso, também era perigoso, pois após o embarque do ouro e de outras mercadorias rumo ao Porto do Rio de Janeiro, a distância expunha as embarcações à ação de piratas e corsários na baía de Angra dos Reis.

- O "Caminho Novo" ou "Caminho do Pilar" ou ainda de "Garcia Rodrigues Pais", aberto entre 1699 e 1704 por este último. Esse caminho poderia ser feito tanto por terra ("Caminho de Terra Firme", atual Avenida Automóvel Clube), como pelas águas da Baía de Guanabara. De barco pela baía era preciso adentrar pela foz do Rio Iguaçu e posteriormente adentrar por seu afluente o rio Pilar, onde havia o porto da vila de mesmo nome. Em terras da Baixada Fluminense, começava o atual Município de Duque de Caxias (em seu segundo distrito), até transpor a Serra do Couto através de uma garganta onde vencia mais de 1.300m na atual localidade de Xerém (quarto distrito de Duque de Caxias). E dali alcançava o Rio Paraíba do Sul (na cidade de mesmo nome). O caminho novo foi utilizado por cerca de duas décadas pelo fato de ser muito íngreme o que facilitava assaltos e perda de mercadoria nos desfiladeiros da serra onde atualmente estão os municípios de Duque de Caxias e Miguel Pereira.

- O "Caminho do Inhomirim" ou "Caminho de Proença" ou ainda "Caminho de Bernardo Soares de Proença", foi aberto entre 1723 e 1724 por este último. Este caminho tinha início no Porto da Vila de Estrela, município extinto cujo suas terras

foram distribuídas entre os atuais municípios de Duque de Caxias, Magé e Petrópolis. Para fazer esta variante do Caminho Novo era preciso sair do cais dos mineiros na cidade do Rio de Janeiro, adentrar pelo rio Estrela (recebe esse nome após o encontro das águas dos rios Saracuruna, Inhomirim e canal Imbariê) e posteriormente entrar no rio Inhomirim, seu afluente. É preciso ressaltar que a bacia hidrográfica da Baixada Fluminense, recebeu intervenções durante a década de 1940, quando seus rios tiveram seus leitos retelinizados e modificados, ou seja, seus rios sinuosos tiveram seus leitos transformados em canais, fator que dava às águas maior velocidade no escoamento.

Após desembarcar na Vila Estrela, localizada a 6km da foz do rio Inhomirim seguia-se por terra firme até a Freguesia de Inhomirim (atual bairro de Raiz da Serra) onde chegava-se a Serra da Estrela que, após vencida, alcançava-se a localidade de Córrego Seco (atualmente sede do Município de Petrópolis). Essa variante, ao contrário do “Caminho Velho” que expunha o fluxo de carga às ações de piratas e do “Caminho Novo” ou “do Pilar”, que atingia a Serra em seu ponto mais alto, esse vencia algo em torno de 900m acima do nível do mar e estava protegido pelas fortalezas portuguesas localizadas na entrada da Baía de Guanabara.

Segundo Torres (2004, p. 39), Bernardo Soares de Proença era morador fazendeiro de Suruí, no atual Município de Magé, e foi o responsável pela abertura do novo acesso “serra acima”. Devido à importância dessa variante, o príncipe regente, ainda em Portugal, autorizou seu calçamento na primeira década do século XIX. A “Variante de Proença” possuía ainda sua própria variante conhecida como “Caminho da Taquara”. Essa por sua vez saía do chamado “Caminho de Terra Firme” (atual Avenida Automóvel Clube) próximo a Fazenda São Paulo, e seguia em direção a Petrópolis (no atual Bairro do Quitandinha) onde bifurcava-se com a “Variante de Proença” e com o “Caminho do Imperador”, este último possibilita o acesso aos atuais municípios de Miguel Pereira e Paty do Alferes.

Abaixo um mapa com as três estradas que ligavam o litoral (Rio de Janeiro) aos “sertões”, termo usado como contraposição ao litoral, ou seja, interior do território.

Figura 6 - Mapa Estradas Reais



Fonte: Câmara Municipal de Rio Preto, 2014.<sup>9</sup>

Bem tombado provisoriamente pelo INEPAC, em 20/11/1984 (Número do processo: E-03/31.486/83). “Entregue ao trânsito de animais e pedestres em 1724, durante mais de um século, ouro e pedras preciosas passaram pela Baixada Fluminense através do Caminho do Proença.” (TÔRRES, 2004, p. 39). Porém sua pavimentação só ocorreria por iniciativa de D. João VI em 1808, como estabelece Fróes:

“A Calçada de Pedra foi inaugurada por seu criador, S. A. o Príncipe Regente D. João, no mês de julho de 1809, durante a viagem que fez à Baixada, a fim de conhecer as obras que ordenara para remodelação do obsoleto “Caminho Novo”. Naquela ocasião, S. A. ficou hospedado por alguns dias na sede da Fazenda da Cordoaria, de propriedade do Capitão de Milícias João Antônio da Silveira Abernaz. Ela continuou a receber elogios até meados de 1850, quando foi substituída pela Estrada Normal da Estrella. Na década de 1850 ela, ainda, foi muito utilizada, até que fosse consolidada a pavimentação definitiva da via principal. Poucos, após comentários positivos, fizeram-lhe restrições por ser ela, em certos pontos, muito sinuosa, íngreme e escorregadia.”

<sup>9</sup> Fonte: Disponível em: <<http://www.cmrp.mg.gov.br/>>. Acesso em: 14 abr. 2014.

### 3.3 Os Relatos dos Viajantes

A seção a seguir descreve os relatos dos viajantes que passaram pela região da Vila de Estrela através da “Variante de Proença”, com destino ao interior. Segundo Lacerda, “Em D. Pedro, jornada a Minas Gerais em 1822”, Eduardo Canabrava Barreiros reconstituiu a histórica viagem do príncipe-regente à Vila Rica, de 25/3 a 9/4/1822. A primeira jornada desta marcha, ocorrida em 25 de março de 1822, transcorreu no trecho fluminense do Caminho Novo às Minas Gerais, tão usado naqueles tempos quanto no apogeu da mineração. E assim ele descreve:

O velho caminho das Minas Gerais, mais conhecido como Caminho Novo, foi aberto ainda nos princípios do século XVIII, por Garcia Rodrigues Paes. Tornou-se, com o passar dos anos, na Estrada Real ou da Corte, ligando esta à capitania e depois à província das Minas Gerais. Integrava-a o trecho fluminense, denominado Caminho de Bernardo Soares de Proença, ou do Inhomirim, a partir do segundo decênio de 1700. Caminho multiforme, constituído de trechos de natureza diferente. O primeiro deles marítimo, do Cais dos Mineiros ao fundo da Baía de Guanabara, na foz do rio Inhomirim; o segundo trecho fluvial, por este rio acima, até o Porto da Estrela; e daí, através de pântanos, serras e vales, até as grimpas auríferas, onde, em 8 de julho de 1711, nos arraiais de Antônio Dias e do Ouro Preto, fundava o governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, a Vila Rica d’Albuquerque. (BARREIROS, 1973, p. 3).

Em 1824, o pintor alemão, Johann Moritz Rugendas (1802-1858) viajou a Minas Gerais, e passou pela Fazenda da Mandioca e pelo Porto Estrela. Em sua passagem fez litogravuras reproduzindo os cenários da Baixada Fluminense, no Município de Magé. O viajante alemão escreveu suas observações sobre o Porto da Vila de Estrela:

Na vizinhança do Rio, a primeira aldeia de alguma importância é a do Porto de Estrela, à margem do Inhomirim que se joga na Baía do Rio. As mercadorias destinadas às províncias do interior, como Minas Gerais, Minas Novas, Goiás, etc., são primeiramente conduzidas, da mesma forma que os viajantes, em pequenas embarcações, do Rio ao Porto da Estrela, afastando-se de sete léguas. Aí elas são confiadas a tropas de mulas que, por seu lado, trazem de volta à carga para os navios no Rio de Janeiro. Nesse sentido, existe curiosa analogia entre o comércio do Porto da Estrela com o Rio de Janeiro, e o de Aldeia Galega com Lisboa. Sabe-se que Aldeia Galega se encontra no fundo da baía de Lisboa e que todas as mercadorias e viajantes, vindo de além-Tejo e da Espanha, chegam também a dorso de mula para serem carregados em pequenos navios e levados para Lisboa através da baía, ou vice-versa. Em analogia de situação entre a antiga capital de metrópole e a nova capital das colônias, essa semelhança que se verifica ainda em muitos pontos, deve ter impressionado fortemente os primeiros portugueses que aqui se estabeleceram. A estrada que vai de Porto da Estrela a Minas Gerais passa diante de belas plantações, atrás das quais se percebem, ao longe, as pontas angulosas da Serra dos Órgãos, erguendo-se por cima da Serra da Estrela cujas escarpas constituem o espanto dos tropeiros e o tormento das

mulas, embora uma estrada larga, construída e pavimentada com grande sacrifício, aí tenha sido aberta. Em mais de um lugar ela se assemelha mesmo a uma imensa muralha de dez pés de largo. Diante dessa situação não é de espantar que Porto da Estrela seja um tempo muito animado e muito industrial. Os estrangeiros e principalmente os pintores devem visitá-lo; mesmo se não estiver em seu caminho. É um lugar de reunião para os homens de todas as províncias do interior; aí se encontra gente de todas as condições sociais e podem-se observar suas vestimentas originais e sua atividade barulhenta. Aí se organizam as caravanas que partem para o interior somente aí o europeu depara com os verdadeiros costumes do Brasil; aí deve ele despedir-se, não raro por muito tempo, de todas as facilidades e comodidades da vida européia e de todos os seus preconceitos. (RUGENDAS, 1979, p. 48 - 50).

Figura 7 - O Porto Estrela



Fonte: MULTRIO, 2014.<sup>10</sup>

O trajeto do embarcadouro no Rio de Janeiro, “Cais dos Mineiros”, ao Porto da Estrela, segundo pesquisa de Eduardo Canabrava Barreiros, com base em métodos cartográficos, é de cinco léguas: sendo quatro marítimas, até a foz do rio Inhomirim; e uma fluvial de sete léguas até o Porto da Estrela. Mais criteriosa, essa medição diverge da distância de sete léguas estimadas por Rugendas. A viagem marítima e fluvial, influenciada por ventos e marés, é assim descrita por um viajante do século XIX, o barão de Eschwege. (TORRES 2004, p. 24).

<sup>10</sup> Fonte: Disponível em: <<https://multirio.rio.rj.gov.br>> Acesso em: 15 abr. 2014.

Empresa Municipal de Múltiplos - é uma empresa pública vinculada à Secretaria Municipal de Educação da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Figura 8 - Mapa da Baía de Guanabara no século XIX



Fonte: Cerqueira, 2014.<sup>11</sup>

O naturalista francês Auguste Saint-Hilaire (1779-1853) foi um dos primeiros cientistas europeus a poderem percorrer livremente o território do Brasil Colônia. No dia 26 de janeiro de 1819, saiu da cidade do Rio de Janeiro, através da Baía de Guanabara em viagem científica às nascentes da bacia fluvial do rio São Francisco e a antiga província de Goiás, passando pelo Porto da Estrela, deixando a seguinte narrativa:

Partira ao meio-dia do Rio de Janeiro; cheguei às seis horas ao Porto da Estrela, onde já o rio tem muito pequena largura. Esta pequena povoação pertence à parochia de Inhomirim e não possui mais do que uma capella construída sobre e dedicada a Nossa Senhora. Desde que comecei a viajar no Brasil, nenhum lugar me apresentou tanto movimento como o Porto da Estrela. Há difficuldade em nos encontramos uns aos outros, no meio das bestas que partem ou chegam, dos fardos, dos almocreves, das mercadorias de todo o gênero que se accumulam nessa povoação. Lojas bem sortidas fornecem aos numerosos viajantes aquillo de que carecem. Aliás, não existe, em volta de Porto da Estrela, nenhuma habitação digna de nota (1819); mas cultiva-se um pouco de café nos arredores. A primeira casa que se apresenta é o rancho destinado a abrigar as caravanas; é uma construção bastante longa, dividida em espécies de cellulas por paredes de barro, e na frente da qual o tecto prolongado forma uma vasta galeria cujos pilares são de tijolos (1819). Cada caravana se abriga numa das cellulas do rancho, ahi arruma a sua bagagem e faz a cozinha: nenhuma espécie de conforto, nem mesmo uma mesa, ou um banco, e, quando da minha

<sup>11</sup> Fonte: Disponível em: < <https://serqueira.com.br/> Acesso em: 17 abr. 2014. Celso Serqueira. Livro que dá Razão do Estado do Brasil, João Teixeira Albernaz I, 1626

passagem, via-se o céu através das divisões mal conservadas. (SAINT-HILAIRE, 1937, p. 12).

No ano de 1852, outro alemão passou pelo Porto da Estrela, o naturalista da Prússia, Hermann Burmeister (1807-1892) e deixou o seguinte relato sobre o porto:

Porto da Estrela, como as demais localidades do Brasil, é constituída de uma rua cumprida e tortuosa, onde há vendas, estalagens e algumas residências. Não causa nenhuma impressão extraordinária, sendo posto de desembarque para os vapores e barcas vindos do Rio de Janeiro. Os embarques de tropas para o Rio não se fazem aí, pois a maioria delas prefere o caminho terrestre, via Inhaúma. Na margem do Rio existe uma praça aberta onde as tropas se reúnem e, mais abaixo, fica o Posto Alfandegário e um armazém para mercadorias. (LACERDA, 1980, p. 322 - 323).

Um dos líderes da Inconfidência Mineira, Tomás Antônio Gonzaga, cita no Poema “Marília de Dirceu” - Lira XXXVII, a passagem por Porto da Estrela, em Magé, que era caminho para a casa de sua amada na província de Minas Gerais (Maria Dorotéia Joaquina de Seixas Brandão).

*“Meu sonoro passarinho  
Se sabes do meu tormento,  
E buscas dar-me, cantando,  
Um doce contentamento,*

*Ah! Não cantes, mais não cantes,  
Se me queres ser propício;  
Eu te dou em que me faças  
Muito maior benefício.*

*Ergue o corpo, os ares rompe,  
Procura o Porto Estrela,  
Sobe a serra, a se cansares,  
Descansa num tronco dela.*

*Toma de Minas a estrada,  
Na Igreja nova, que fica  
Ao direito lado, e segue*

*Sempre firme a Vila Rica.*

*Entra nesta grande terra,  
Passa uma formosa ponte,  
Passa a segunda e a terceira  
Tem um palácio defronte.*

*Ele tem ao pé da porta  
Uma rasgada janela,  
É da sala, aonde assiste  
A minha Marília bela.*

*Para bem a conheceres,  
Eu te dou os sinais todos  
Do seu gesto, do seu talhe,  
Das suas feições, e modos.  
O seu semblante é redondo,  
Sobrancelhas arqueadas,  
Negros e finos cabelos,  
Carnes de neve formadas.*

*A boca risonha, e breve,  
Suas faces cor-de-rosa,  
Numa palavra, a que vires  
Entre todas mais formosas.*

*Chega então ao ouvido,  
Dize, que sou quem te mando,  
Que vivo nesta masmorra,  
Mas sem alívio pensando.”* (GONZAGA, 1982. p. 115 - 116).

Esses relatos nos possibilitam um mergulho nas impressões dos viajantes que passaram pelo Porto Estrela e, sobretudo, perceber e interpretar o modo de vida na antiga Vila de Estrela e seu cotidiano, fruto da existência da “Variante de



Proença”.Essas narrativas, linguagens fixadas no papel, possibilitam um entendimento da realidade social, cujo ato de interpretação é feito em um processo de construção a partir das referidas linguagens descritas acima. Para Fraysse; Roux; Courbieres, a estrada pode ser um “portador de informação a decifrar e a interpretar um documento, mas também como um repositário da memória coletiva, quer dizer um monumento.” (Fraysse; Roux; Courbieres, 2009, p. 1).

### 3.4 O Trem

No dia 30 de abril de 1854 foi inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, ligando Guia de Pacobaíba (hoje Mauá, na Baixada Fluminense) à localidade de Vila Inhomirim ou Raiz da Serra, Município de Magé. Data pelo qual é comemorado o Dia da Baixada Fluminense (Lei Estadual N° 3.822, de 02/05/2002). Em 1858 é inaugurada a Estrada de Ferro Pedro II (hoje Central do Brasil), atingindo Machambomba (atual Centro de Nova Iguaçu), Queimados e Japeri. Em 1876 é inaugurado um novo trecho ferroviário (Estrada de Ferro Rio D' Ouro – “A Ferrovia da Águas”), com o intuito de transportar dutos de ferro para abastecer a Corte no Rio de Janeiro, com os mananciais da Serra do Comércio, São Pedro (hoje Jaceruba), Tinguá e Xerém (atual Reserva Biológica do Tinguá), uma vez que a cidade do Rio de Janeiro sofria com o desabastecimento de água. Em consequência, a Baixada Fluminense perdeu grande parte de suas matas, devastadas pelo fornecimento de carvão e lenha para as locomotivas. Sem falar dos altos índices de óbitos entre os trabalhadores que morreram nos trabalhos.

Conforme as locomotivas faziam suas paradas para o abastecimento de carvão, foram surgindo vilas que posteriormente foram elevadas à categoria de distritos, até que alguns foram transformados em municípios, porém somente em 1883, em caráter provisório, começaram a circular os primeiros trens de passageiros. Em Vila Merity (atual Centro de Duque de Caxias), chegariam apenas em 1886. (TORRES, 2004 p. 124).

Com a política do "bota abaixo" do Prefeito Pereira Passos (1902-1906), as terras dos subúrbios cariocas e da Baixada Fluminense recebem boa parte desse excedente humano, somado a chegada de retirantes de todas as partes do país, transformando esses bairros e municípios em cidades operárias. Nessa referida a Baixada Fluminense era composta apenas pelos municípios de Magé, Itaguaí, Paracambi, e Nova Iguaçu, onde grande parte de sua força de trabalho realiza um movimento pendular com o Município do Rio de Janeiro diariamente, situação agravada após a crise da citricultura no pós-guerra – “O último suspiro agrário”. (ALVES, 1998, p. 51).

É possível verificar a inter-relação entre a metrópole carioca e a Baixada Fluminense, a partir das noções de apropriação e dominação (Barreto, 2007), tendo a reprodução do espaço como pano de fundo, ou seja, os municípios da Baixada Fluminense sócio-historicamente são extensões dos subúrbios da capital fluminense, formando a periferia urbana.

A cidade do Rio de Janeiro, com seus mais de 6 milhões de habitantes de acordo com as informações do site (fonte: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>> - acesso em: 03 ago. 2014.), recebe toda sua água da Baixada Fluminense através do Rio Guandu, que tem suas águas engrossadas através da captação de água do rio Paraíba do Sul e da represa de Pirai. Outro site que também traz uma explicação sobre esse assunto encontra-se Disponível em: <<http://www.comiteguandu.org.br/>> Acesso em: 08 ago. 2014. Hoje, apenas 40% da Baixada Fluminense possui acesso à água tratada fornecida pela CEDAE, embora forneça água para o Rio de Janeiro desde o século XIX, panorama social aplicado dentro do conceito de vulnerabilidade. Para Acselrad, "fatores com ação diferenciada concorrem para a maior ou menor exposição ao agravo ou a maior ou menor chance de proteção contra ele". Isto porque há mecanismos de distribuição desigual de tal proteção. Estes fatores são objetivos, sim: uns têm o poder de proteger, de se tornarem menos vulneráveis – via mobilidade espacial, influência nos processos decisórios, controle do mercado das localizações etc." (ACSELRAD, 2006, p. 2).

A maior violência na região ocorre contra sua própria população, que enfrentam trens lotados e sujos e ônibus mal-conservados que os despejam aos milhares na capital fluminense. De certa forma é possível afirmar, como fez Barreto, em "Baixada Fluminense: antigas imagens, novas representações", que os meios de transporte que interligam o Rio e a Baixada Fluminense (trem, metrô e ônibus), sempre lotados, possibilitam uma "co-presença" entre os moradores das duas localidades. Ou seja, até por questões sócio-históricas, a Baixada Fluminense nada mais é do que a continuação dos subúrbios cariocas. Os municípios dessa microrregião são células urbanas integradas ou anexadas ao Rio de Janeiro através do aperfeiçoamento dos ainda precários sistemas de transportes da capital.

O poeta negro Solano Trindade, que como muitos nordestinos, veio morar no estado do Rio de Janeiro, radicando-se em Duque de Caxias (bairro Itatiaia) e posteriormente no Realengo, ficou sensibilizado com a realidade dos trabalhadores nos trens. Assim em 1944 escreveu o livro "Poemas de Uma Vida Simples", onde

encontramos o seu conhecido poema intitulado "Trem sujo da Leopoldina". Assim, quando o poeta pode perceber através de sua grande capacidade humanística, que o trem que levava os trabalhadores de volta às suas casas depois do trabalho, em suas rotinas pendulares, cansados, músculos com dores, denunciava entre ferragens e vapores com os seus versos. Uma realidade ainda não revertida após décadas de projetos estatais descontínuos na referida região.

“Ah! Quantas caras tristes querendo chegar em algum destino, em algum lugar. Trem sujo da Leopoldina, de novo a correr, de novo a dizer. Tem gente com fome... Só nas estações, quando vai parando lentamente começa a dizer, se tem gente com fome, dá de comer, se tem gente com fome, dá de comer, se tem gente com fome, dá de comer. Mas o freio de ar, todo autoritário manda o trem calar. Psiuuuuuuuuuu !!!!”.

O trem, ao chegar na Baixada Fluminense, provocaria profunda transformação espacial e territorial na região, pois ao deslocar os eixos econômicos que antes eram realizados através de sua extensa rede fluvial para os trilhos, em Nova Iguaçu deslocou o centro do município da antiga vila para o atual centro do município. No atual município de Magé deslocou o fluxo de transportes e viagens do antigo Porto de Estrela (rio Inhomirim) para a costa da Baía de Guanabara (Guia de Pacobaíba ou Mauá). Com esse fato econômico e social o antigo porto entrou em decadência tendo desaparecido ainda no final do século XIX, e com ele o município de mesmo nome (Vila de Estrela), cujo suas terras foram divididas entre os municípios de Magé e Nova Iguaçu, atualmente entre o primeiro município citado e Duque de Caxias quando esse ex-distrito iguaçuano conquistou sua emancipação política em 31 de dezembro 1943, através do Decreto de Nº 1.043.

Figura 9 - Mapa Ferroviário da Região Metropolitana



Fonte: Luiz, 2014.<sup>12</sup>

O historiador Gênesis Torres ao escrever sobre o aspecto social em torno do transporte ferroviário na região, descreve o relato da moradora Dona Maria Diegues, na época com seus 89 anos:

Eu morava em Itinga em 1928, e saí de casa às 04 horas da manhã ainda noite, acompanhada de meu pai, para pegar o trem às 4h:10 minutos que vinha de Rocha Sobrinho e chegava em Alfredo Maia às 5h:30. Quero ressaltar que era o apito do trem ainda no caminho de Rocha Sobrinho que nos despertava para o embarque, quando muitas das vezes estávamos em casa. (TORRES, 2004, p. 130).

Esse sistema é marcadamente dotado do aspecto da péssima conservação das composições, que resultam cotidianamente em reclamações dos usuários que em seus municípios e núcleos urbanos de origem acabam por levantarem-se em alguns casos por volta das quatro horas da madrugada. Isto mesmo após duas décadas de sua privatização.

<sup>12</sup> Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) - Porto Maravilha (Rio de Janeiro/RJ).

Coordenador em Engenheiros Sem Fronteiras Núcleo Niterói, Demétrio Luiz Riguete Gripp. Disponível em: < <https://pt.slideshare.net/> > Acesso em: 22 abr. 2014.

E até os dias atuais o sistema ferroviário urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro desenvolve um importante papel no deslocamento diário da massa de trabalhadores entre o Centro da capital fluminense e os bairros das zonas norte e oeste e, também entre o Centro e os municípios da Baixada Fluminense, alguns extremamente longínquos como Japeri e Guapimirim. Esse movimento pendular que pode chegar até mesmo a preencher entre três ou quatro horas do dia dos usuários.

## **4 BAIXADA FLUMINENSE**

### **4.1 Baixada Fluminense, História e Cotidiano: Local de Quem Fala**

O presente capítulo abordará a história da Baixada Fluminense, por acreditarmos que não seja possível estudar o “Caminho Novo do Ouro”, “Caminho do Inhomirim” ou ainda “Variante de Proença” sem apresentarmos o contexto histórico de sua região de localização. Já dissemos que não existe uma única definição capaz de abranger toda a Baixada Fluminense, uma microrregião da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, ou seja, um agrupamento de municípios limítrofes, que por sua vez possuem histórias em comum, sempre ligadas aos processos políticos, sociais e históricos que perpassam pela própria história do Brasil através da cidade do Rio de Janeiro. É nesse contexto que a microrregião da Baixada Fluminense além de local de passagem entre o Rio de Janeiro e o interior do Brasil, ainda servirá como região produtora de gêneros alimentícios e até mesmo lenha. É daí que surge a famosa expressão que coloca essa microrregião como “Quintal do Rio de Janeiro”.

Nossa posição enquanto morador da região, portanto um agente que também pensa de forma política e que também sempre procurou através da formação na área das ciências humanas e sociais e, que posteriormente após o processo de formação universitária na graduação em ciências sociais pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, contínuo no lugar (meu lugar) para trabalhar como docente de sociologia no ensino médio da rede estadual fluminense de ensino nas modalidades regular e à distância, que portanto, depara-se com a realidade social de seus educandos, que no caso dos que estão na modalidade à

distância (logo mais experientes e no mercado de trabalho) e, que não puderam em seu devido período de vida frequentarem e concluírem o processo de aprendizagem.

O que toca em relação aos últimos é algo ainda muito característico em nossa região é o fato de serem retirantes da região nordeste ou do interior do Estado de Minas Gerais, ou ainda filhos de retirantes dessas áreas que vieram residir na Baixada Fluminense por não terem renda suficiente para residirem na capital fluminense, mesmo que em seus subúrbios. Mas os precários sistemas de transportes, mesmo que precários, possibilita seu deslocamento diário entre os subcentros ou células urbanas da Baixada Fluminense, integradas à capital do estado. Dentro de uma memória pessoal (como agente do lugar) é possível ressaltar que até os anos da década de 1990, ainda era possível vivenciar em muitas localidades da região cotidianamente um aspecto rural, com plantações de gêneros alimentícios e com finalidades terapêuticas, se é que podemos empregar esse termo para o uso de ervas para tratar doenças, havia também criação de animais para consumo humano. Era como se o traço rural do nordestino fosse preservado em terras da Baixada Fluminense. Sendo inclusive uma realidade social e cultural nossa, da minha família, como uma amostra do panorama geral.

O motivo real de estarmos iniciando o presente capítulo com essa exposição é uma tentativa clara de expressar no trabalho quem somos. E para deixar de forma nítida que não existe uma tentativa de apresentar um texto frio e com ar de descontaminação ideológica. Pois não há neutralidade científica, mesmo que exista em nós o interesse de garanti-la descontaminação. Mas é preciso ressaltar que falar de patrimônio cultural é sim, falar de política, existe na referida tentativa um processo de contaminação ideológica antecipado. Uma vez que quando falamos do “nosso lugar”, estamos falando de um grupo social ao qual estamos inseridos de forma facciosa, afetiva, ou seja, do próprio “ethos” de quem pensa e escreve.

Onde tal interesse surgiu ainda na adolescência com o descobrimento da aptidão para o campo de estudos das ciências humanas e sociais e, que possibilitou no processo de investigação, de questionamentos da própria realidade, que por sua vez gerou um processo de desconstrução de discursos sobre o lugar – “Baixada Fluminense, Duque de Caxias e posteriormente Magé”. É extremamente difícil manter-se afastado mesmo que cientificamente do objeto de estudo quando o mesmo está ligado ao próprio cotidiano do sujeito, de sua subjetividade, ou seja, da própria realidade de quem expressa um pensamento. Alguém que ao pensar, vê em

sua própria história uma amostra do contexto geral da região. Por ser filho de retirantes nordestinos, que por sua vez, assim como o seus pais, também fizera o movimento pendular entre sua residência localizada na periferia urbana e o seu local de trabalho localizado na capital. Esse movimento pendular não ocorreria somente para fins de produção e sustento, mas também no que tangia aos serviços públicos como saúde e, ao lazer, posteriormente também atingindo o processo de formação na graduação.

O objeto de estudo do presente trabalho de dissertação de mestrado é o “Caminho do Inhomirim: memória e patrimônio”, localizado entre os municípios fluminenses de Duque de Caxias, Magé e Petrópolis. Este objeto de estudo encontra-se geograficamente localizado nas proximidades do encontro das águas dos rios Inhomirim, Imbariê e Saracuruna, resultando assim no rio Estrela que desembocará na Baía de Guanabara. Do encontro desses rios o mesmo caminho segue através dos municípios de Duque de Caxias (3º Distrito – Imbariê) e Magé (6º Distrito – Vila Inhomirim), onde no bairro de Raiz da Serra seguindo o rio de mesmo nome – “Inhomirim” – percorre subindo a Serra da Estrela por aproximados 6,5 km nos limites do Parque Nacional da Serra dos Órgãos (PARNASO), em alguns trechos adentrar os limites do parque, até desaparecer repentinamente dentro da mata fechada ao encontro o antigo leito da estrada de ferro para Petrópolis, isto ocorre na localidade Lopes Trovão, dentro do município de Petrópolis. Todo esse território cortado pelo antigo “Caminho do Inhomirim” outrora no passado esteve dentro dos limites geográficos da Vila de Estrela.

Compreende-se esse o referido objeto de estudo partindo das sombras da existência da Vila de Estrela, conseqüentemente suas causas mesmo após o desuso do “Caminho do Inhomirim” e a extinção da vila. Dentro desse objeto de estudo podemos encontrar uma topofilia, um sentimento pelo lugar, uma memória social que não respeita a evolução cartográfica e política governamental. Ou seja, mesmo com o processo de reconfiguração territorial e espacial com o advento da república no Brasil do final do século XIX, nos dias atuais essas áreas descritas para localizar o nosso objeto no último parágrafo, ainda vivem como se a Vila de Estrela ainda estivesse presente no cotidiano desses indivíduos. Tanto que vale ressaltar que na década de 1990 ocorreu uma tentativa de emancipar essa região do município de Duque de Caxias e apenas rumores e especulações de uma eventual emancipação do atual 6º Distrito de Magé (Vila Inhomirim). Uma vez que esses dois

distritos estão distantes geograficamente e espacialmente dos núcleos administrativos de seus respectivos municípios.

Outro aspecto que vale ressaltar é que na ausência de algo ou de algum serviço público necessário, os moradores dessa região de uma maneira quase generalizada por opção preferem deslocar-se rumo ao Município de Petrópolis, principalmente nas questões de saúde e educação. A Vila de Estrela mesmo que de forma inconsciente ainda vive no cotidiano desses moradores localizados na sub-bacia hidrográfica que compõem os rios Inhomirim, Imbariê, Taquara, Saracuruna e Estrela, mesmo que por falta de conhecimento não posso publicizar este fato social.

E nesse contexto político, social e histórico encontramos o “Caminho do Inhomirim” datado do século XVIII, pavimentado no início do século XIX, que após o ano de 1937 tornou-se um bem tombado pelo governo federal e, na década de 1980 fora tombado também pelo INEPAC, este último pertencente ao governo estadual. Se o “Caminho do Inhomirim” já foi tombado, ainda faltam garantias dos governos em todas as esferas do poder executivo que garantam sua conservação e proteção, que podem reforçar dentro de um cenário político e cultural a identidade dos moradores locais e auxiliar em um processo de valorização dos sentimentos sociais dos mesmos, desconstruindo assim os estigmas e estereótipos de uma região pobre, violenta e de certa forma dentro de um discurso embasado pelo senso comum sem cultura.

Aliás basta irmos ao campo de estudos que é presente em toda extensão do “Caminho do Inhomirim” para diagnosticarmos que não falta produção cultural popular e até mesmo erudita na região com ruas tão barulhentas, resultado de intensas atividades humanas de toda ordem. O presente trabalho por ter sido por alguém “do lugar” não busca somente um embasamento acadêmico para pensar o assunto, consiste também em denunciar e debater também politicamente o contexto social existente dentro da extensão do objeto de estudo e suas consequências. Isto sem deixar de dialogar com os agentes e sujeitos sociais da região envolvidos na temática. Ou seja, para além da denúncia política simples, desejamos fazê-la através do cunho acadêmico e institucional.

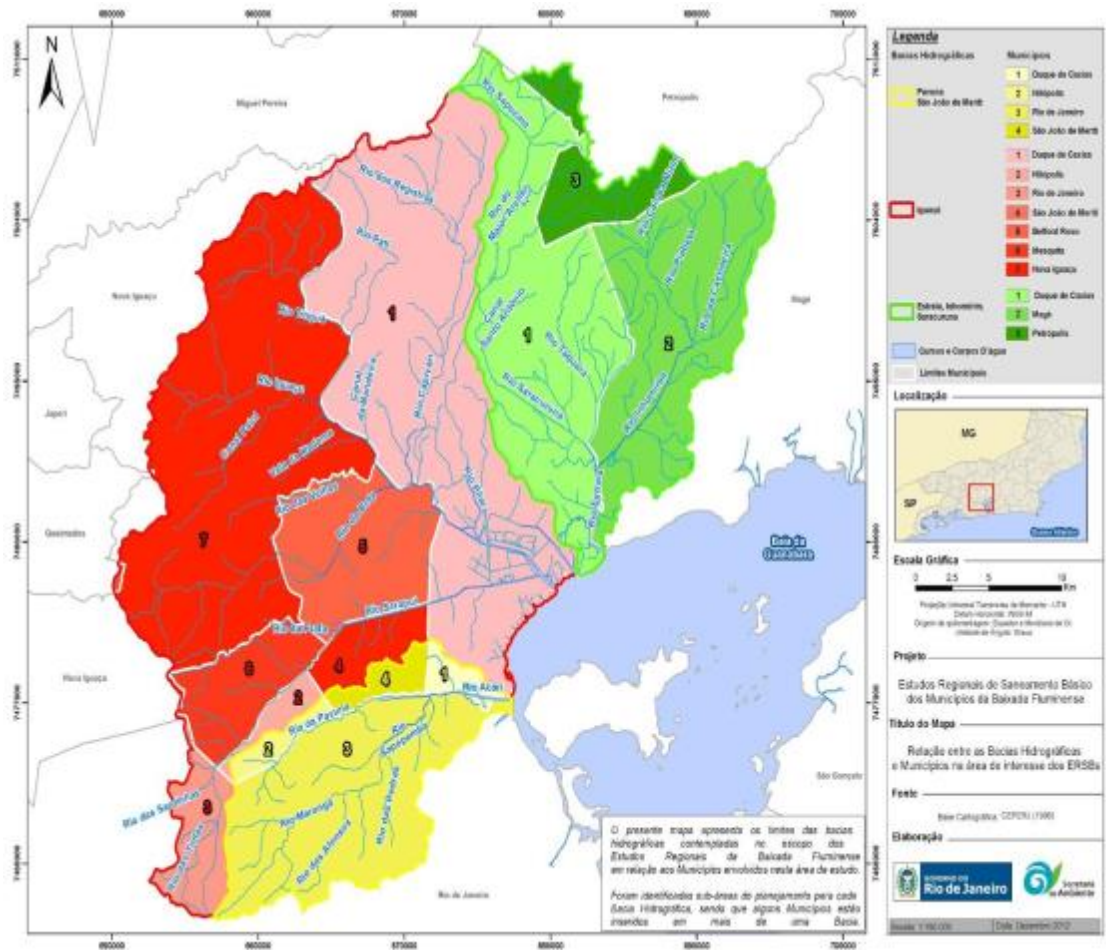
O historiador Jacques Le Goff ao escrever sobre o conceito de monumento, estabelece que os bens de caráter material são aplicáveis à memória coletiva. Onde os bens materiais não estão limitados aos monumentos e documentos, mas constituíssem como escolha dos indivíduos ou pensadores que se dedicam ao



estudo do tempo. Então o monumento é algo material que é capaz em totalidade de evocar o passado, mas também tem por função social e política perpetuar a recordação ou memória social e política de uma sociedade ou grupo social. O pensamento de Goff é consonante com o pensamento de Delphim na atualidade ao debater o patrimônio (em duas vertentes no Brasil). O patrimônio tem o caráter político atuando na socialização e na coesão social de uma sociedade ou grupo social, para que isto ocorra basta somente que haja uma ressonância ou significado para os indivíduos e atores sociais de um território ou instituição.

Isto levará ao quadro de coesão social, por possibilitar estabilidade e continuidade social e cultural aos indivíduos inseridos no contexto específico. O patrimônio assim como o processo de escolarização e educacional possui o por função social reproduzir o grupo social ou mesmo toda uma sociedade. Pois o mesmo possibilita o processo de reprodução do ethos dos indivíduos, ele é responsável pela reprodução do sistema operacional que orientará os indivíduos em suas vidas. Portanto procuramos através do presente trabalho contribuir academicamente e politicamente, fazendo da universidade um viés condutor de uma realidade social que almeja-se para a região cujo o “Caminho do Inhomirim” está localizado e, que no passado compunha o território da Vila de Estrela. Abaixo no mapa podemos localizar na cor verde a abrangência da região do nosso objeto de estudo e que no passado era parte do território da Vila de Estrela:

Figura 10 - Mapa das Bacias Hidrográficas Regionais da Baixada Fluminense



Fonte: site Estudos Regionais da Baixada Fluminense, 2014.<sup>13</sup>

## 4.2 Hinterlândia Fluminense

Iniciamos esta parte do texto com verbete que visa explicar o termo empregado acima “hinterlândia”, oriundo do termo hinterland – “terra de trás”. Esse termo é usado pela geografia urbana para definir um território que é interior, ou seja, uma região ou conjunto de regiões, ou ainda municípios que estão localizados fora

<sup>13</sup> Fonte: Disponível em: <<http://estudosregionaisbaixadag.blogspot.com>> Acesso em: 23 abr. 2014.

O mapa acima apresenta os limites das bacias hidrográficas que fazem parte dos Estudos Regionais da Baixada Fluminense. São três bacias, a saber:

- \* Pavuna / São João de Meriti;
- \* Iguaçu;
- \* Estrela / Inhomirim / Saracuruna.



### 4.3 História da Baixada Fluminense

A Baixada Fluminense até o processo de ocupação e colonização portuguesa era composta pelos territórios de inúmeras tribos indígenas, sobretudo os da etnia tupinambá. Após o domínio dos indígenas através de guerras e mortes os colonizadores portugueses iniciaram suas primeiras atividades na região que visavam segundo Souza: extração de madeira, escambo, escravidão. Que concomitantemente apoiavam dissensões internas entre as etnias ou nações indígenas, para imporem o seu domínio e, ainda havia a presença de doenças bacteriológicas que contribuíram no aniquilamento dos povos pré-colombianos da Guanabara (SOUZA, 2014, p. 37).

Após derrotar e expulsar os franceses, os portugueses acabaram por escravizar os indígenas da região, que eram de etnia tupinambá da tribo jacutinga. Por volta do ano de 1565, Cristóvão Monteiro e Cristóvão de Barros, receberam sesmarias na região onde hoje estão localizados os municípios de Magé e Nova Iguaçu, onde suas atividades econômicas e produtivas estavam voltadas para a produção do açúcar. Segundo Souza, a ocupação no entorno da Baía de Guanabara era primordial para a metrópole portuguesa para que a mesma tivesse condições de manter sua ocupação na região e defendê-la de possíveis invasões, ressaltando que já ocorreu uma vez com a chegada dos franceses (SOUZA, 2014, p. 38). Já as terras que dão origem no momento a área de estudo do presente trabalho seria ocupadas no final do século XVI, assim descreve Souza:

“Já as terras que margeavam os rios Inhomirim, Imbariê e Estrela foram doadas a partir da última década de século XVI aos sesmeiros Antônio Fonseca, Domingues Fernandes, João e Simão Botelho etc. Essa área passou a ser conhecida por Piedade de Inhomirim e, posteriormente, por Estrela.” (SOUZA, 2014, p. 38 - 39).

Além de assumir dentro da divisão social do trabalho ou o papel na produção local, a Baixada Fluminense ou Baixada da Guanabara, por ser banhada pela Baía de Guanabara, produziu até meados do século XX, gêneros alimentícios para a Cidade do Rio de Janeiro e, também para o mercado global, ou seja, assume o papel econômico de região voltada para a agro-exportação que terminará com o encerramento do ciclo da citricultura. Onde no primeiro momento ainda era muito caro no século XVI o uso de escravos negros, logo os índios foram escravizados

como assim escreve Souza: “O preço do escravo africano era alto e a ausência de liquidez impedira inicialmente o acesso a ele.” (SOUZA, 2014, p. 40).

O processo de ocupação do colonizador na região ocorreu através dos rios e da extensa rede hidrográfica da Bacia da Baía de Guanabara, pois as terras da região eram baixas, estando no nível ou abaixo do nível do oceano, portanto alagadas. Essa rede de drenagem em torno da Baía de Guanabara será até o século XIX imprescindível para o deslocamento do porto do Rio de Janeiro até o interior do Brasil, via Baixada Fluminense. Para Lamego, as terras que estão nas áreas de serra, portanto altas ou em declive tiveram que aguardar um fator agrícola, capaz de fazer com que os colonos tivessem que dominá-la. Mas o fator econômico que aceleraria o salto através das terras altas seria o ciclo do ouro nas Minas Gerais. É nas margens desses rios que serão fundadas vilas e freguesias de onde partirão os caminhos através das serras para o interior. O geógrafo Lamego ao escrever o referido processo social que visava vencer no primeiro momento a rede hidrográfica da região e depois as serras existentes, descreve assim:

"Algumas vilas e cidades menos felizes, nascidas à beira de rios e no marco zero das estradas que parte para a cordilheira, brilham por alguns decênios e logo desvanecem. Assim acontece com Iguaçu, Pilar, Estrela, Inhomirim, e Porto das Caixas..." (LAMEGO, 1963, p. 7).

Mesmo após a descoberta do ouro de Minas, a floresta ainda era um condicionamento biológico e social que limitava o avanço do fluminense rumo ao interior, como assim escreveu: “Mesmo após quando já descoberta as minas, a floresta inviolada se interpunha entre a ambição do fluminense e as lavras, vedando-lhes a comunicação”. (LAMEGO, 1963, p. 95). Esse processo de conquista e dominação do interior fluminense foi penoso e elevador do ponto de vista humano, coube aos desbravadores colonizadores dessa região que tentavam explorar grandes sacrifícios humanos como Lamego escreve:

"O mateiro é o descobridor de troncos, o selecionador de madeiras. Investe o homem cautelosamente, pois em cada moita há um perigo latente. A ameaça do invisível. Troncos roídos, camuflados de liquens onde o jararacuçu se enrosca... silêncios sincopados de expectativas com os murmúrios intermitentes que pervagam. Rumores de seres que rastejam, que escorregam, que esvoaçam... se o olhar desce para o chão suspeita os botes do invisível: a cobra enrolhadilha. O inseto onipresente." (LAMEGO, 1963, p. 90).

Esse condicionamento social exercido pela floresta localizada em um relevo difícil teria sido capaz ao longo dos anos de limitar o processo de ocupação do interior pelo homem fluminense. Este fator só foi possível de superação após a

descoberta de ouro em Minas e a mudança na estratégia de defesa da metrópole em relação às terras ao seu território colonial, pois estabelecer na cidade do Rio de Janeiro o seu entreposto e controle da exportação do ouro oriundo de Minas Gerais era estrategicamente a melhor opção devido o canal de entrada da Baía de Guanabara ser estreito (com aproximadamente 1km de largura) e, portanto mais fácil de ser defendido com as fortalezas de Santa Cruz (em Niterói) e São João (Rio de Janeiro). Sobre esta mudança do ponto de vista administrativo e defensivo, Lamego escreveu assim:

“Desta fisionomia geográfica da terra bem se utilizou a política da metrópole, impedindo a abertura de estradas para as zonas de mineração, o que viria incentivar o contrabando do ouro. Foi só quando bem compreendida a importância da Guanabara como centralizadora das comunicações para o interior, até então feitas pelo Caminho Velho (...). O Caminho Novo se tornou de uma realização inadiável para a política de Lisboa.” (LAMEGO, 1963, p. 96).

É nesse contexto que o Caminho ou Variante do Inhomirim é aberto como uma via alternativa ou uma variante do Caminho Novo. Pois como escreve Lamego, havia uma proibição por parte da metrópole que impedia até então abertura de caminhos rumo ao interior. (LAMEGO, 1963, p. 98). Com a abertura do caminho por Bernardo Soares de Proença possibilitou durante o império (1822-1889) a criação da Cidade Imperial de Petrópolis em território desmembrado da Vila de Estrela, e por esse feito o desbravador responsável pela abertura do caminho seria agraciado com terras nas terras altas, hoje Petrópolis. Lamego ao escrever sobre a fundação de Petrópolis:

“Embora, como dissemos, a primeira casa da zona de Petrópolis fosse a fazenda do Itamarati de Bernardo Soares de Proença, o centro urbano da cidade ergue-se mais para sudoeste, em terras de outra fazenda vizinha: a Córrego Seco, antiga propriedade de Manuel Vieira Afonso.” (LAMEGO, 1963, p. 105).

Souza ao escrever sobre esse avanço do fluminense rumo ao interior diz que os principais portos estavam localizados nas margens dos rios Iguaçú, Pilar, Meriti, Estrela e Sarapuí (SOUZA, 2014, p. 45). Onde a população negra e escrava superaria quantitativamente a população livre. Havia na região uma quantidade grande de quilombos que devido às características topográficas da região da Baixada Fluminense com suas terras baixas e constantemente alagadas. Mas que através da existência de um mercado paralelo ao controlado pelas autoridades da coroa e posteriormente pelas autoridades do império, coexistiam nas proximidades

das vilas, porém dentro de uma periodicidade irregular ocorriam expedições contra os mesmos. Este parágrafo visa somente registrar que mesmo diante da exploração da mão de obra da população negra com o intuito de gerar alguma atividade econômica ou mesmo voltada para o próprio consumo das vilas das cercanias da Baía de Guanabara e da própria cidade do Rio de Janeiro. Escrevendo sobre o assunto Alves diz:

“Sem dúvida que a referência ao pântano do mito Hydra não era sem propósito. Vivendo na faixa entre os rios Iguaçu e Sarapuí, formada por imensos pântanos e que no período das cheias quase se transformava num enorme rio transbordado das águas, os quilombolas tinha nessa micro-região sua maior segurança contras as expedições punitivas.” (ALVES, 1998, p. 34).

Essa população negra após 1888 com a abolição embora não necessitasse mais fugir para os quilombos para então escapar da escravidão, estaria abandonada e, portanto vulnerável socialmente. Somando a população negra, no século XX a região receberia um fluxo grande de nordestinos. Esse fator possibilitou que os antigos distritos crescessem ao ponto de já durante os anos da década de 1940 ocorressem emancipações políticas e administrativas. No ano de 1943, Duque de Caxias emancipa-se de Nova Iguaçu, levando consigo São João de Meriti. Ainda na mesma década, em 1947, Nilópolis conquista sua emancipação de Nova Iguaçu, concomitantemente, São João de Meriti conquistaria sua emancipação de Duque de Caxias.

No final dos anos da década de 1980 e iniciando os anos da década de 1990, a Baixada Fluminense passa por um amplo surto político que resultará na criação de novos municípios. Onde o maior município da região, Nova Iguaçu terá seu território fragmentado com as emancipações de Belford Roxo, Queimados, Japeri e Mesquita. E Guapimirim consegue emancipar-se de Magé. Em Duque de Caxias ocorre um movimento que tenta emancipar os seus 3º (Imbariê) e 4º (Xerém) distritos, processo que não consegue consolidar-se. Mas que foi o suficiente para que ainda na década de 1990 o poder executivo municipal duque-caxiense transferisse o prédio do referido governo para o 2º Distrito (Campos Elíseos). Mas não para o centro do referido distrito, optou-se em levar o prédio da prefeitura para o bairro de Jardim Primavera localizado às margens da BR 040 que corta três distritos do município, excetuando apenas o terceiro distrito.

Mas é preciso ressaltar que os moradores do terceiro distrito para chegarem ao Centro do Duque de Caxias ou irem para o Município do Rio de Janeiro para trabalharem, necessitam obrigatoriamente caso optem pelo transporte rodoviário passarem diante do prédio do governo municipal. Como os anos da década de 1990 o neoliberalismo econômico avançou sobre a região através de obras públicas como o programa Baixada Viva do Governo do Estado do Rio de Janeiro na gestão de Marcelo Alencar (PSDB), e o fortalecimento de figuras políticas do município com bases eleitorais no primeiro e no quarto distrito, que resultará inclusive em uma aliança política vitoriosa nas eleições municipais de 1996. Assim, através dessa aliança e do fortalecimento dos políticos locais, Duque de Caxias manteve-se com o mesmo território.

Como falamos da vulnerabilidade da população local e do visível abandono por parte do poder público até então. O avanço do neoliberalismo além de possibilitar o crescimento dos grupos e quadros políticos da região, alguns notadamente construídos com base na violência, através de grupos de extermínio, também possibilitará a lavagem das cidadanias desses agentes sociais. Os programas de obras, sobretudo o de pavimentação de ruas, tendo em Caxias o seu maior exemplo possibilitará não mais o processo de criação de municípios através da emancipação de distritos. Agora dentro de um universo político como o ocorrido nas eleições municipais do ano 2000 será comum que os políticos transfiram seus títulos para disputarem eleições em municípios mais frágeis economicamente que o seu de origem. Assim municípios como Magé e Belford Roxo serão governados por políticos estrangeiros como ocorreu também em Nova Iguaçu nas eleições municipais de 2004.

O motivo dessa breve exposição da história social e política da Baixada Fluminense, visa apresentar um panorama onde os investimentos públicos na área de educação são limitados ao ato de construção e pintura de prédios. Na área cultural no que tange a proteção do patrimônio cultural não existem medidas governamentais. Onde fica evidente que por falta de significado da importância educacional e política de nosso patrimônio cultural para os gestores, para os próprios munícipes e, para a sociedade em geral os mesmos permanecem abandonados ao ponto de serem engolidos pelas matas novamente. Como existem agentes sociais que militam nas áreas de cultura e educação na Baixada Fluminense, desde os chamados memorialistas até os acadêmicos no sentido



especializado do termo, dependendo do grupo político que esteja governando no momento, algumas medidas são tomadas. Mas essas medidas estão limitadas ao controle ou ao permanecimento do grupo no controle do poder e na gestão, sobretudo porque é um fato sociológico normal no sentido durkheimiano do termo. Ou seja, é normal não dar prosseguimento nos atos da gestão anterior e ainda desconstruir o pouco que foi realizado efetivamente. Isto mesmo que seja amparado pela legislação. E o desconhecimento dos servidores públicos dos órgãos competentes também é visível diante dos agentes e atores sociais que militam na causa na região. Basta verificarmos que para intervir no Caminho do Inhomirim no trecho dentro da mata atlântica coube aos servidores do PARNASO que estiveram no local, demarcarem com tinta (amarela) o chão para talvez não ficarem perdidos na área. Além de terem pintado, mesmo que em uma microescala um patrimônio cultural tombado, simplesmente bastaria seguir a pavimentação do caminho.

Existe muitas vozes, mas que não conseguem uma unificação pela mesma causa na Baixada Fluminense, uma vez que os métodos defendidos pelos grupos sociais que militam estão sempre em primeiro plano, ou seja, estamos nos referindo da dicotomia memorialistas e acadêmicos. Isto sem falar da questão ideológica de ambos, onde o primeiro grupo está mais aproximado dos políticos e grupos tradicionais da região e, que datam ainda dos anos da ditadura militar. E o segundo grupo encontra-se mais ligado ou inteiramente ligado aos movimentos sociais, forças de esquerda, cujo podemos encontrar e, que contribuem diretamente na formação dos profissionais no âmbito das ciências humanas. Então ambos os grupos além de rivalizarem nos métodos de pesquisa referente à Baixada Fluminense, também dualizam-se nas questões políticas e partidárias. Abaixo para finalizar este capítulo a placa do IPHAN no Caminho do Inhomirim, sem que haja efetiva ação do órgão federal na área:

Figura 12 - Placa do IPHAN no Caminho do Inhomirim



Fonte: Oliveira, 2015.

## 5 O URBANO NO SOPÉ DA SERRA DA ESTRELA

### 5.1 O Território deixado pela Vila de Estrela

Freguesia de S. Pedro de Alcântara, Distrito da Villa de Estrella - Durante toda a fase em pauta, Petrópolis constituía-se numa subdivisão administrativa da Villa de Estrella, denominada Freguesia de São Pedro de Alcântara, sendo que toda a Ação Político-Administrativo de Petrópolis era conduzida pela Câmara Municipal de Estrella. (Petrópolis - A Saga De Um Caminho. Carlos O. Fróes. IHP, 2000).

Nos dias atuais os distritos dos municípios de Duque de Caxias (Imbariê) e Magé (Vila Inhomirim e Guia de Pacobaíba) que estão nos limites territoriais dos dois municípios e parte do território petropolitano, até o início da década de 1890 compunham o território da Vila de Estrela, local que iniciava o trecho terrestre do “Caminho Novo do Ouro” ou “Caminho do Inhomirim” ou ainda “Variante de Proença”. Quando falamos do “Caminho Novo do Ouro” aberto entre os atuais estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, falamos não de um único caminho como

no caso de Paraty – “Caminho Velho”, mas ao tratar dessa nova rota somente pode-se falar em variantes. Ou seja, o “Caminho Novo do Ouro” como já foi abordado não tinha um único traçado, mas possuía variantes que foram abertas conforme conveniência ou necessidade política e econômica.

Ele na sua última variante ficou conhecido como “Caminho do Inhomirim” ou “Variante de Proença”. No primeiro caso em referência ao rio de mesmo nome que o acompanhava do atual bairro Raiz da Serra, sede do 6º Distrito mageense de Vila Inhomirim, no passado esse distrito recebia o topônimo de Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim. O “Caminho do Inhomirim” ou “Variante de Proença” este último nome em uma clara referência ao responsável por sua abertura no século XVIII, Bernardo Soares de Proença. Porém sua pavimentação com pedras ocorreria somente no início do século XIX. Escrevendo sobre o processo de pavimentação do Caminho do Inhomirim, Fróes do Instituto Histórico de Petrópolis, nos descreve assim:

A Calçada de Pedra foi inaugurada por seu criador, S. A. o Príncipe Regente D. João, no mês de julho de 1809, durante a viagem que fez à Baixada, a fim de conhecer as obras que ordenara para remodelação do obsoleto “CAMINHO Novo”. Naquela ocasião, S. A. ficou hospedado por alguns dias na sede da Fazenda da Cordoaria, de propriedade do Capitão de Milícias João Antônio da Silveira Abernaz. Ela continuou a receber elogios até meados de 1850, quando foi substituída pela Estrada Normal da Estrella. Na década de 1850 ela, ainda, foi muito utilizada, até que fosse consolidada a pavimentação definitiva da via principal. Poucos, após comentários positivos, fizeram-lhe restrições por ser ela, em certos pontos, muito sinuosa, íngreme e escorregadia. (OLIVEIRA, 2000)<sup>15</sup>.

Esta variante do Caminho Novo apesar dos gastos elevados em sua manutenção no século XIX só seria abandonada após a abertura da Estrada Velha da Estrela ou Estrada Normal da Serra da Estrela, como também é conhecida, no ano de 1840. O relatório da Província do Rio de Janeiro do ano de 1838 já publicizava que futuramente o caminho pela serra cairia em desuso e que por esse fator não era mais prioridade sua manutenção. Assim dizia o relatório:

Parecera-me conveniente que por ora nos limitássemos unicamente a conservar transitável a estrada existente sem lhe fazer obras de maior momento, visto que terá de ser abandonada ou ficará sendo de pouca utilidade se aquela, como e de esperar, se levar a efeito a custa dos Cofres gerais, aliviados assim os da Província da despesa de quantias, que podem ser aplicadas a outras obras de que

---

<sup>15</sup> Instituto Histórico de Petrópolis. IHP - A Saga De Um Caminho. Carlos Oliveira Fróes., 2000.

tanto carece. Como podemos observar, de forma disponível pelo site do Centro de Bibliotecas de Pesquisa.<sup>16</sup>

No Relatório da Província do Estado do Rio de Janeiro do ano de 1839, novamente é publicado que o Caminho do Inhomirim seria abandonado. Assim dizia o relatório provincial:

A serra da Estrella acha-se em mão estado, porém se tiver de ser abandonada, e for breve a mudança, levando-se a estrada por outra direção suave, não será conveniente fazer despesas com o seu reparo. Como podemos observar de acordo com o Centro de Bibliotecas de Pesquisa mencionado anteriormente.

No Relatório da Província do Estado do Rio de Janeiro do ano de 1840, novamente é publicado que o Caminho do Inhomirim passaria por reparos. Assim dizia o relatório provincial:

**Do Porto da Estrella até à serra ha somente aperfeiçoamentos a fazer, porque a sua linha de direção é boa. A estrada na serra deve sofrer uma mudança total, não somente quanto á direção, como também quanto ao sistema de construção nela adaptado. Consiste pois unicamente calçar o trilho existente, quando for melhorada, empregando-se para esse fim pedras mui largas, que havendo-se tornado lisas com o andar dos tempos, são, por escorregadiças, sumamente perigosas. Todas as águas correm por cima d'esta calçada, que frequentemente arruínam. (CENTRO DE BIBLIOTECAS DE PESQUISA, 2014).**

Então podemos concluir que o Caminho do Inhomirim foi durante os séculos XVIII e XIX vital para ligar o litoral ao interior da colônia e do império, entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, mesmo que durante muitas décadas sem pavimentação ou com pavimentação ruim devido sobretudo às fortes chuvas que ocorrem no verão na mata atlântica, ou seja, na Serra da Estrela. Atualmente Área de Preservação Ambiental de Petrópolis (APA de Petrópolis) e o Parque Nacional da Serra dos Órgãos (PARNASO), são separados pelo Caminho do Inhomirim (com seus 6,5 km) e pela Estrada da Serra Velha (com seus 12 km) e, entre ambos correm as águas do rio Caioba que no “pé da serra” será chamado de rio Inhomirim. A seguir imagem da Estrada da Serra Velha no interior da mata atlântica:

---

<sup>16</sup> Centro de Bibliotecas de Pesquisas. (CRL) é um consórcio internacional de universidades, faculdades e bibliotecas de pesquisa independentes.

Figura 13 - Estrada da Serra Velha no interior da Mata Atlântica



Fonte: Oliveira, 2015.

É nesse contexto espacial que ocorrem inúmeras ocupações irregulares e de extremo risco para os moradores, que também lançam esgotos nas águas mencionadas sem qualquer tratamento. E que por sua vez também utilizam águas captadas nos córregos próximos sem qualquer controle de qualidade. Portanto pela proximidade da APA Petrópolis e do PARNASO essa região é considerada pelos ambientalistas com uma “zona de vida silvestre”, por ser um corredor e elo entre essas duas áreas de proteção e também com a Reserva Biológica do Tinguá.

Mas toda essa passagem dos primórdios históricos do Caminho do Inhomirim e, portanto, da Vila de Estrela até o atual panorama social e ambiental da atualidade é para permitir uma compreensão espacial do antigo território da Vila de Estrela. Se a mesma fora extinta no final do século XIX e seu território dividido entre três municípios fluminenses da atualidade, fica evidente ao compreender que socialmente parece que a evolução cartográfica fluminense não fora capaz de retirar

da memória local o cotidiano que consiste em viver em três distritos como se ainda vivessem ainda na extinta vila. A seguir o aspecto da Serra da Estrela:

Figura 14 - Serra da Estrela



Fonte: Oliveira, 2015.

Essas imagens foram tiradas do bairro conhecido como “Meio da Serra”, área de limites territorial dos municípios de Magé e Petrópolis. Essa imagem também permite ao leitor entender o motivo da escolha dessa região para abertura da nova variante do “Caminho Novo do Ouro”, ou “Caminho do Inhomirim” ou ainda “Variante de Inhomirim”, justamente por ser o ponto mais baixo do relevo entre o ponto mais alto da serra, em Petrópolis, e a Baixada Fluminense, em Magé. E a profunda depressão no relevo por onde corre o rio Caioba-inhomirim. A seguir o aspecto da Estrada Velha da Estrela no bairro Meio da Serra:

Figura 15 - Estrada Velha da Estrela no bairro Meio da Serra



Fonte: Oliveira, 2015.

Na figura logo a seguir, aspecto do Caminho do Inhomirim no interior da Mata Atlântica:

Figura 16 - Aspecto do Caminho do Inhomirim A



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 17 - Aspecto do Caminho de Inhomirim B



Fonte: Oliveira, 2015.



Figura 18 - Aspecto do Caminho de Inhomirim C



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 19 - Aspecto do Caminho de Inhomirim D



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 20 - Aspecto do Caminho de Inhomirim E



Fonte: Oliveira, 2015.

Ruínas da Vila de Estrela nas proximidades do antigo porto localizado as margens do rio Inhomirim:

Figura 21 - Ruínas da Vila Estrela F



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 22 - Ruínas da Vila Estrela G



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 23 - Ruínas da Vila Estrela H (Parque Estrela)



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 24 - Os limites e Configuração Atual I



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 25 - Preservação Ambiental J



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 26 - Preservação Ambiental k



Fonte: Oliveira, 2015.

Figura 27 - Considerações finais L



Fonte: Oliveira, 2015.

## 5.2 O Espaço Urbano

“A saber, a cultura (está localizada) na mente e no coração dos homens (...). A cultura é composta de estruturas psicológicas por meio das quais os indivíduos ou grupos de indivíduos guiam seu comportamento. (GEERTZ, 1987, p. 8).

A citação de Geertz em sua fala sobre o conceito de cultura, onde o mesmo define o referido conceito como algo de natureza subjetiva e, portanto, oriunda da mente dos indivíduos, construída socialmente e com poder suficiente para agir como um código capaz de orientar seus comportamentos. Quando abordasse a problemática da defesa do patrimônio cultural, procura-se construir elementos capazes de dar à sociedade uma estabilidade social e afetiva. Logo o patrimônio cultural quando dotado de significado é revestido do papel de símbolo, além de possibilitar estabilidade social e afetiva, o mesmo resultará em coesão social.

Como já mencionado como indivíduos e agente social “do lugar” é algo extremamente difícil manter o ar de neutralidade sobre um objeto de estudo restritamente político. Foram realizados trabalhos de campo ao Caminho do Inhomirim, onde foi possível registrar inúmeras imagens do objeto de estudo em questão e, selecioná-las também requer uma coragem árdua, sobretudo quando existe uma relação afetiva com “o lugar”. Sobre essa realidade escreveu Silva: Para essa visão “engenheira” o etnográfico se afigura romântico. Suscita simpatia, mas parece um tanto inútil em sua benigna mania de colecionar miudezas (SILVA, 2009, p. 173). Esse andar pelo espaço delimitado no qual a pesquisa transcorre permite que o etnógrafo se situe, isto é, adquira naquele contexto um lugar e uma identidade. Trata-se de um percurso marcado pela interação (SILVA, 2009, p.1 78).

Quando um indivíduo dedica-se ao trabalho de pensar e observar a região da Baixada Fluminense, compreendida nos limites dos municípios de Duque de Caxias e Magé, mas precisamente os distritos de Imbariê e Vila Inhomirim, ambos separados pelo canal Imbariê, limite físico e político-administrativo das duas cidades fluminenses. Onde vale ressaltar que na consciência dos moradores dessa região não existe efetivamente uma divisa municipal, sobretudo pelo fato de as duas vias de acesso entre o bairro de Parada Angélica em Duque de Caxias (3º Distrito – Imbariê) e Piabetá em Magé (6º Distrito – Vila Inhomirim), leia-se rua Prefeito Olívio de Mattos e a avenida Automóvel Clube, esta última também levando aos bairros de

Fragoso e Raiz da Serra, serem duas retas sem qualquer condicionamento social, gerado pelo canal Imbariê que nessa área encontra-se completamente assoreado e sem profundidade. Isto ao lado da extinta casa de shows Bia Festas e de um templo da Igreja Evangélica Assembleia de Deus de Parada Angélica.

Mas estranhamento tal divisão política é respeitada pelas oligarquias e grupos políticos tradicionais nas disputas eleitorais federais e estaduais, sobretudo quando se observa o comportamento político dos grupos mageenses. É que impera uma construção política e social dos últimos de que “eles não saem da cidade para pedir votos”, logo Magé, “deve ser somente deles”. Enquanto é um fato social normal durkheimiano, o fato de os quadros políticos duque-caxienses não respeitarem os limites municipais no processo de disputa eleitoral. Mesmo tendo suas bases no município mais populoso e com força econômica da Baixada Fluminense. Assim Magé assume um papel periférico politicamente diante de Duque de Caxias. Estando o primeiro para Duque de Caxias, como Duque de Caxias está para o Município do Rio de Janeiro.

O espaço urbano dessa região é contínuo, ou seja, não existem condicionamentos sociais, ou simplesmente interrupções na ocupação humana do lugar. Assim, moradores das áreas limítrofes de Duque de Caxias e Magé coexistem nas mesmas linhas de ônibus, no transporte ferroviário, nos serviços públicos como saúde e educação, no comércio. Aliás a questão dos serviços públicos tidos como essenciais como saúde e educação, frequentemente através dos anos os moradores da região tem suas cidadanias desrespeitadas com o chamado “jogo de empurra” onde ambos os poderes municipais se eximem de suas responsabilidades, isto mesmo quando ambos os gestores municipais são do mesmo partido, como ocorrerá entre os anos de 2005 e 2008.

No que tange a criminalidade do lado do município de Duque de Caxias, o narcotráfico não costuma camuflar-se, pelo contrário, sua presença no território é notória no cotidiano social, leia-se nos bairros de Imbariê, Santa Lúcia e Parada Angélica. Enquanto dentro do município de Magé, o mesmo fato social – “narcotráfico” – ocorre de forma mais velada, sem demarcação de território, exceto na localidade conhecida como Parque Maitá. No lado duque-caxiense, os conflitos urbanos, o fato de ter uma população empobrecida e sem grande qualificação de sua força de trabalho, torna a mesma vulnerável socialmente. Vale ressaltar o perfil

dos municípios da região de serem povoados majoritariamente por migrantes nordestinos como já mencionado.

Já no lado mageense por sua origem marcada pelas vilas fabris dos séculos XIX e XX, sobretudo da indústria têxtil, e também por existir uma recusa de muitos moradores em verem-se como pertencentes à Baixada Fluminense, devido aos estigmas e aos estereótipos da região, existe uma mentalidade social de pertencimento a Região Serrana Fluminense, algo até justificado uma vez que para onde se olha no horizonte ver-se as montanhas. Vale ressaltar o processo discriminatório que sofrem os moradores da região em relação a outra porção da Vila de Estrela que hoje forma o município de Petrópolis, pela Estrada Velha da Estrela circulam oito linhas de ônibus, sendo seis intermunicipais, que ligam Duque de Caxias e Magé ao Município de Petrópolis, por via de regra somente os ônibus intermunicipais sofrem revistas da polícia militar, algo que vivenciamos empiricamente em setembro de 2015. Mas algo comum no que tange atividades criminosas do lado mageense deve-se aos crimes ambientais com presença de caçadores nas matas, algo comprovado empiricamente em nossa ida ao Caminho do Inhomirim.

Mesmo que político-administrativamente a Vila de Estrela tenha sido extinta e seu território desmembrado e dividido entre três municípios, verificamos através dessa descrição de seu antigo território e, sua atual organização espacial que o fato de sua extinção, não pôde ser suprimido do cotidiano social dos moradores locais. Escrevendo sobre o espaço urbano, Lobato assim conclui:

“Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. Mas o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável.” (LOBATO, 1995, p. 7).

Ao analisarmos o cotidiano social desses territórios que na atualidade pertencem aos municípios de Duque de Caxias (Imbariê) e Magé (Vila Inhomirim), podemos observar que o território da antiga Vila de Estrela foi extinto. Porém o antigo espaço social e geográfico outrora ocupado pelo extinto município permanece. A vida social ainda não foi capaz de assimilar a evolução cartográfica da região proveniente da evolução das decisões políticas. Segundo Lobato, o espaço



social é a expressão de processos sociais, por ser objeto das lutas sociais, pois os atores sociais visam o direito à cidade, e à cidadania plena para todos, uma vez que a cidade do modelo de produção capitalista é extremamente desigual. Isto é chegar ao ponto de especializar territórios dentro de uma cadeia de produção, onde os indivíduos permanecem presos na mesma função (LOBATO, 1995, p. 8).

Sendo assim os territórios geográficos, políticos e administrativos existentes no interior da sociedade capitalista, assumem um papel de especialização na produção, ou seja, ocorre neste fato social a reprodução das relações de produção. Como já mencionado aqui o perfil social dos moradores da região, com pouca qualificação profissional. Nos últimos anos essa região além de ter sido invadida por grandes redes varejistas e até mesmo por grandes transnacionais, também vem se destacando na presença de grandes centrais de distribuição de mercadorias. Ou seja, o morador com pouca qualificação profissional acaba por exercer um papel na economia de carregador de caixas na distribuição de mercadorias, que com o exército de reserva terá de aceitar um salário mínimo.

“Alguns, os mais poderosos, poderão até mesmo ter suas terras valorizadas através do investimento público em infraestrutura, especialmente a viária: as cidades brasileiras fornecem vários exemplos desta prática. A propriedade fundiária de periferia urbana, sobretudo aquela da grande cidade, constitui-se no alvo de atenção dos proprietários de terras. Isto se deve ao fato de estar ela diretamente submetida ao processo de transformação do espaço rural”. (LOBATO, 1995, p. 16).

É nesse cenário político, econômico e social que podemos compreender o espaço social da região, pelo fato de estar ou ser cortado por importantes rodovias federais (BRs 040 e 116) e também mais recentemente pelo chamado arco metropolitano, estas medidas resultam na presença das centrais de distribuição de mercadorias, uma vez que existe um grande mercado consumidor na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, mas também com muita mão de obra barata. Todo esse cenário de recrudescimento é promovido pelo poder público, um excelente exemplo dessa realidade é a construção de uma fábrica da coca cola no bairro Taquara na antiga instalação da Fábrica Têxtil Nova América que possuía uma gigantesca represa abastecida pelo rio Taquara que nasce no interior da APA de Petrópolis. Embora os moradores do 3º Distrito de Duque de Caxias (Imbariê) não possuam acesso ao fornecimento contínuo de água potável da companhia estadual de água e esgotos (CEDAE) e, após duas décadas de luta pelo acesso ao recurso hídrico e, com a constante negativa na inexistência do mesmo.

O mesmo processo de injustiça social ocorre no 6º Distrito de Magé, onde milhares de moradores não possuem acesso ao recurso hídrico por parte dos órgãos estatais. Porém existem no município mineradoras que embalam água potável para comercialização e, também podemos encontrar a produção de refrigerantes. Cabendo aos moradores da região o uso de poços artesianos sem qualquer controle de qualidade, ou retirar água diretamente dos riachos e córregos no interior da mata atlântica. Todo esse processo de concentração de riqueza e de visível injustiça ambiental ocorre através do aparato de estado pelo fato de as elites econômicas da região através de seu poder econômico ascenderem também ao poder político. Isto ocorre em todas as instâncias dos poderes legislativo e executivo. Sobre este fato social, Lobato ressalta que “A cada um destes níveis sua atuação muda, assim como o discurso que encobre os interesses dominantes.” (Lobato, 1995, p.26). A segregação residencial é uma amostra da segregação das classes sociais, onde os indivíduos com interesse econômico na região acabam por não morar nas áreas impactadas por suas atividades econômicas.

É nesse contexto social que podemos identificar o espaço urbano que no passado compunha o território da Vila de Estrela e, por onde passa o traçado do Caminho do Inhomirim. Onde os terrenos dotados de menos valor, são voltados para a construção de residências inferiores para moradias da classe trabalhadora, retirante e privada de seus direitos sociais e até mesmo biológicos como o acesso à água. Lobato menciona que:

“A segregação assim redimensionada aparece com um duplo papel, o de ser um meio de manutenção dos privilégios por parte da classe dominante e o de um meio de controle social por esta mesma classe sobre os outros grupos sociais, especialmente a classe operária e o exército industrial de reserva”. (LOBATO, 1995, p. 64).

Então quando analisamos a região e sua organização espacial, ou seja, o espaço socialmente produzido, podemos compreender o cotidiano do lugar através da expressão da produção material da sociedade, que perpassa na prática pela reprodução do que é produzido pelo Estado e pelo capital. Em suma temos na reflexão do espaço e sua compreensão através de uma análise crítica, uma materialidade do que é construído na vida social.

A cidade, é o espaço urbano e social, também é palco de lutas dos grupos sociais na luta pela conquista de direitos sociais, respeito e dignidade social. O presente capítulo transitou através da geografia para através da compreensão do

espaço urbano em questão onde o Caminho do Inhomirim pode ser encontrado, e de sua população. Visando principalmente levantar a discussão da necessidade de preservação, proteção, valorização e conservação do vasto patrimônio cultural local. Isto é em todas as suas vertentes, imaterial, material e natural. Que como no caso de outro município fluminense resultaria na justiça social, na valorização das construções culturais existentes no lugar e no crescente sentimento social e afetivo dos moradores por sua localidade. Uma vez que não existe uma profunda ressonância de significado, estando tal sentimento social limitado a um grupo pequeno de estudiosos do lugar, que por sua vez acabam por militarem a causa. Como o patrimônio possui caráter político e pedagógico, transmitir o referido saber é necessário na melhoria da vida na região.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O presente estudo encontrou algumas dificuldades para a sua realização, passando desde a dificuldade em conseguir textos específicos e atualizados que tratam o patrimônio dos municípios de Duque de e Magé e, da Baixada Fluminense como um todo, foi complicado ter acesso a um número específico de pessoas da região dispostas a colaborar, deve-se considerar também o fato do baixo conhecimento dos moradores da localidade em relação à importância da região e de seu valor histórico e social, para todo o país

O estudo não foi feito com o intuito apenas de simplesmente apresentar uma Duque de Caxias e Magé, ou uma Baixada Fluminense, com um belo e importante passado no que diz respeito a sua contribuição à evolução humana fluminense, e de todo o Brasil. Mas também visou denunciar através do aparato acadêmico e compreender o aspecto social dessa região limítrofe entre os dois municípios citados. E também procurou debater a temática em relação ao patrimônio em suas múltiplas vertentes, seja ela natural ou material, fugindo do seu aspecto imaterial. É preciso políticas públicas focadas na preservação do vasto patrimônio dos municípios em questão, começando por valorizar sua identidade local nos seus mais diversos modelos presentes.

A Região da Baixada Fluminense, bem como os municípios de Duque de Caxias e Magé, possuem muito a apresentar, porém chegar ser terrível o seu processo de abandono e desprezo no que diz respeito às políticas quase que inexistentes do poder público em todas as suas esferas do Poder Executivo, seja ele municipal, estadual ou federal; em relação ao primeiro tudo é ainda muito mais difícil pela falta de quadros políticos no município capazes de desassociar o público do coletivo, do que é patrimônio próprio, do que é patrimônio da cidade e portanto de todos, e que não deve estar a serviço de interesses pessoais ou de grupos políticos. Não existe no local um significado em torno do patrimônio, ou seja, seu caráter político-pedagógico.

No entorno da Baixada Fluminense e da Baía de Guanabara, existem inúmeras indústrias de todos os tamanhos e segmentos, em Magé até mineradoras exploram suas águas desde os tempos da grande expansão do setor têxtil inglês na cidade, até os dias atuais com indústrias de refrigerante, que não passam de verdadeiras mineradoras na exploração da água que acaba por faltar muitas residências da Baixada Fluminense.

O que encontramos é a necessidade de aplicação do conceito de justiça ambiental, onde as áreas habitadas pelos mais ricos são valorizadas e recebem todo o tipo de ação pública ou privada, que possibilitam sua valorização, e principalmente condições salubres de sobrevivência; esse fator já não ocorre nas áreas habitadas pela classe trabalhadora mais carente e pelas minorias sociais, esse fator do capitalismo mundial não é diferente não relação de poder entre a Baixada Fluminense e a cidade do Rio de Janeiro.

Nesse contexto político e social da Baixada Fluminense é preciso urgentemente políticas educacionais sérias que visem à emancipação humana, que estimulem o exercício da cidadania plena, para que então exista o debate político e participação nos rumos da cidade e de seus moradores. Não é possível que em pleno século XXI uma área ou um espaço urbano e social, localizado entre duas cidades situadas no eixo viário mais importante do país, entre as duas capitais mais importantes do ponto de vista econômico e no caminho da capital federal, e que seu processo de surgimento e evolução foi justamente por sua localização no caminho da evolução política e humana do país, agora receba um polo voltado para as indústrias do setor petroquímico, mas que não possui políticas públicas sérias que procurem resgatar sua importância no passado, no presente e no futuro próximo,

valorizando assim a autoestima de seus moradores e reforçando sua identidade local.

Em nosso meio acadêmico e principalmente nas ciências humanas como um todo sabemos o quanto é difícil assistirmos a aplicação do que é produzido diretamente na sociedade, mas ainda é importante uma reflexão, bem como uma resistência contra a dominação e a marginalização que são submetidas as minorias sociais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Regina & CHARGAS, Mário (orgs.). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

ACSELRAD, Henri. **O que é justiça ambiental** / Henri Acselrad, Cecília Campello do A. Mello, Gustavo das Neves Bezerra. – Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

ACSELRAD, H. Vulnerabilidade ambiental, processos e relações. In: II ENCONTRO NACIONAL DE PRODUTORES E USUÁRIOS DE INFORMAÇÕES SOCIAIS, ECONÔMICAS E TERRITORIAIS. 2006, **Anais [...]** Rio de Janeiro. *Comunicação*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2006.

ALVES, José Cláudio Souza. **Baixada Fluminense**: a violência na construção do poder. USP. São Paulo, 1998.

AS VIAS de comunicação e o relato dos viajantes sobre a Baixada Fluminense. *In*: TORRES, G.P. **Baixada Fluminense – A Construção de Uma História** (Sociedade, Economia e Política). Rio de Janeiro: IPAHB, 2004. v. 1 214 p.

BAIXADA FLUMINENSE: A construção de uma história : sociedade, economia e política./ Gênesis Tôrres, organizador, - São João de Meriti, RJ: IPAHB Ed., 2004.

BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Dom Pedro, jornada a Minas Gerais em 1822**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1973.

BARRETO, Alessandra S. **Baixada Fluminense**: antigas imagens, novas representações. (RAM, 2007)

BEZERRA, Nielson. As vilas de Iguassú e Estrela: A Baixada no Caminho. **IHGB** Ano 13, N13. 2004.

BURMEISTER, Hermann. **Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo, Universidade de São Paulo, 1980.

COMITÊ DAS BACIAS HIDROGRÁFICAS DOS RIOS GUANDU, DA GUARDA E GUANDU-MIRIM. foi criado pelo Decreto Estadual nº 31.178 em 3 de Abril de 2002.

Disponível em: <<http://www.comiteguandu.org.br/>> Acesso em: 08 ago. 2014.

Disponível em: <<http://www.comiteguandu.org.br/>> Acesso em: 25 ago. 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CATÁLOGO DA BIBLIOTECA CRL. Disponível em: <<http://catalog.crl.edu/>> Acesso em: 20 set. 2015.

CATÃO, Leandro pena; SANTOS, Tatiane Conceição. História ambiental a partir do patrimônio urbano ambiental e da prática turística. **História Ambiental & Turismo**, Vol. 4, nº 01, Maio de 2008.

CHAUÍ, Marilena. Natureza, cultura, patrimônio ambiental. In: DUARTE, Ana Lúcia (Coord.). **Meio ambiente: patrimônio cultural da USP**. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo; Comissão de Patrimônio Cultural, 2003.

CHUVA, MÁRCIA. **Os arquitetos da memória**. Sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (1930 -1940). Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

DELPHIM, Carlos Fernando de Moura. O Patrimônio Natural no Brasil. IPHAN. 2004.

DELPHIM, Carlos Fernando de Moura. Patrimônio material e imaterial. In.: **Políticas Públicas de Cultura do Estado do Rio de Janeiro: 2003-2005/** Organização, Cleise Campos, Guilherme Lemos, Lia Calabre – Rio de Janeiro: UERJ, Rede Sirius, 2007.

DOCUMENTOS DO GOVERNO BRASILEIRO. Disponível em: <<http://www.crl.edu>> Acesso em: 01 set. 2014.

ENNE, Ana Lúcia Silva. **Lugar meu amigo é a minha Baixada: Memória, Representações Sociais e Identidades**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de pós-graduação em Antropologia Social, 2002.

FONSECA, Marta. O caso de Vassouras: aonde queremos chegar? In.: **Políticas Públicas de Cultura do Estado do Rio de Janeiro: 2003-2005/** Organização, Cleise Campos, Guilherme Lemos, Lia Calabre – Rio de Janeiro: UERJ, Rede Sirius, 2007.

FRAYSSE, Patrick; ROUX, Sabine; COURBIERES, Caroline. A Rota como Memória. **Perspectivas em Ciência da Informação**. Vol. 14. Belo Horizonte. 2009.

FRÓES, Vânia. **Município de Estrela - 1846-1892**. Niterói: UFF, 1974.

FUNARI, Pedro Paulo. **Patrimônio e memória: considerações sobre os bens culturais**. 2006.

Disponível em: <http://www.academia.edu> Acesso em: 05 nov. 2014.

GEERTZ, Clifford. **A descrição Densa**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

GOFF, Jacques Le. História e Memória. Campinas: Editora Unicamp. 1988.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. O espírito e a matéria: o patrimônio enquanto categoria de pensamento. In: **Antropologia dos Objetos: coleções, museus e patrimônio**. Rio de Janeiro, 2007.

GONZAGA, Tomás A. **Maria de Dirceu e Mais Poesias**. Prefácio e notas do professor M. Rodrigues Lapa. 3ª ed. Coleção de Clássicos Sá da Costa, Lisboa, Sá da Costa, 1982. p.115-116.Fonte:

HEIZER, Alda. Jean Massart e a criação das reserves naturelles na Bélgica na primeira década do século XX. **Cad. Pesq. Cdhis**, Uberlândia, v.24, n.1, jan./jun. 2011.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>> Acesso em: 08 ago. 2014.

IHGB, **Inventário dos bens culturais do município de Magé**, 1838 Disponível em: <<http://www.ihgb.org.br/>> Acesso em: 08 out. 2014.

Instituto Histórico de Petrópolis. IHP - A Saga De Um Caminho. Carlos Oliveira Fróes., 2000. tem por finalidade velar pelas tradições, realizar investigações históricas, publicar documentos, firmar convênios com Instituições Científicas e Culturais, promover conferências e incentivar estudos e biografias de petropolitanos ilustres e outras personalidades ligadas a cidade de Petrópolis.

Fonte: Disponível em: <<http://pt.map-of-rio-de-janeiro.com>>. Acesso em: 02 abr. 2014. Site em que se encontra todos os mapas da cidade do Rio de Janeiro.

Fonte: Disponível em: <<http://www.prefeitura.rio/>>. Acesso em: 09 abr. 2014. Maria Therezinha de Segadas. **Rio de Janeiro: Cidade e Região**. RJ: SMC/RJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro; Dep. Geral de Doc. E Inf. Cultural, Difusão de Editoração, 1995.

Fonte: Disponível em: <<http://www.icmbio.gov.br/>>. Acesso em: 10 abr. 2014. Estão a apresentar e editar normas e padrões de gestão de Unidades de Conservação federais; propor a criação, regularização fundiária e gestão das Unidades de Conservação federais; e apoiar a implementação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC).

Fonte: Disponível em: <<https://www.querodiscutiromeuestado.rj.gov.br>> Acesso em: 12 abr. 2014. Fórum Permanente de desenvolvimento Estratégico do Estado do Rio de Janeiro.

Fonte: Disponível em: <<https://transparencia.mage.rj.gov.br>> Acesso em 13 abr. 2014. São fontes de informações dos sistemas de controle interno, os relatórios de gestão fiscal e as demonstrações contábeis do município.

Fonte: Disponível em: <<http://www.cmrp.mg.gov.br/>>. Acesso em: 14 abr. 2014. São fontes de informações dos sistemas de controle interno, sobre a câmara, legislativo, atas, transparência, pessoal, licitações e contratos, acesso a informação, a cidade, utilidade pública.

Fonte: Disponível em: <<https://serqueira.com.br/>> Acesso em: 17 abr. 2014. Livro que dá Razão do Estado do Brasil, João Teixeira Albernaz I, 1626 Celso Cerqueira.

Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) - Porto Maravilha (Rio de Janeiro/RJ). Coordenador em Engenheiros Sem Fronteiras Núcleo Niterói, Demétrio Luiz Riguete Gripp. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/>> Acesso em: 22 abr. 2014.

Fonte: Disponível em: <<http://estudosregionaisbaixadag.blogspot.com>> 23 abr. 2014.

O mapa acima apresenta os limites das bacias hidrográficas que fazem parte dos Estudos Regionais da Baixada Fluminense. São três bacias, a saber:

- \* Pavuna / São João de Meriti;
- \* Iguaçu;
- \* Estrela / Inhomirim / Saracuruna.

Fonte: Disponível em:<<https://www.researchgate.net/>>. Acesso em: 24 abr. 2014. Mapa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Autor: Mario Roberto dos Santos.

Fonte: Disponível em:<<https://multirio.rio.rj.gov.br/>>. Acesso em: 25 mai. 2014. Empresa Municipal de Multimeios - é uma empresa pública vinculada à Secretaria Municipal de Educação da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Fonte: Disponível em: <http://www.journals.openedition.org/> Acesso em: 20 jun. 2021 Políticas e geopolíticas de tradução. Circulação multilíngue do conhecimento e histórias transnacionais da geografia. Perspectivas brasileiras. Guilherme Ribeiro.

Fonte: Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>> - acesso em: 03 ago. 2014.

Fonte: Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>> Acesso em: 08 ago. 2014. É um site agregador de informações do IBGE sobre os municípios e estados do Brasil.

Fonte: Disponível em: <<http://www.comiteguandu.org.br/>> Acesso em: 08 ago. 2014.

Foi criado pelo Decreto Estadual nº 31.178 em 3 de Abril de 2002.

Fonte: Disponível em: <<http://www.crl.edu>> Acesso em: 01 set. 2014.

Fonte: Disponível em: <<http://www.crl.edu>> Acesso em: 08 set. 2014. Centro de Bibliotecas de Pesquisas. é um consórcio internacional de universidades, faculdades e bibliotecas de pesquisa independentes.



Fonte: Disponível em: <<http://catalog.crl.edu/>> Acesso em: 20 set. 2014. Centro de Bibliotecas de Pesquisas. (CRL) é um consórcio internacional de universidades, faculdades e bibliotecas de pesquisa independentes.

Fonte: Disponível em: <<http://www.mage.rj.gov.br/>> Acesso em: 01 dez. 2014.

Informações sobre a cultura, história, gastronomia e turismo na cidade de Magé.

Fonte: Disponível em: <<http://www.viagenseandancas.com.br>> Acesso em: 08 dez. 2014 Entrevistas, trilhas e caminhadas em Petrópolis, trilhas fora de Petrópolis. Camila Guerra. Caminhos da Serra do Mar.

LACERDA, Stélio e Torres, Rogério. **Pelos Caminhos que a História Deixou – Passeios Culturais aos Principais Sítios e Monumentos Históricos de Duque de Caxias e Municípios Circunvizinhos (1992-1994).**/ Stélio Lacerda e Rogério Torres. Duque de Caxias, RJ: Renascer, 2004.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O homem e a serra.** Vol.: 4, IBGE. 2007.

LAZARONI, Dalva. **O Município de Duque de Caxias: sua terra, sua gente, sua economia - Ao Livro Técnico,** Rio, 1990, 3v.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e patrimônio -** Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

RUGENDAS, João Maurício. **Viagem pitoresca através do Brasil.** Belo Horizonte; Itatiaia; São Paulo; Universidade de São Paulo, 1979.

SAINT-HILAIRE, Augusto. **Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela província de Goyaz.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

SHINZATO, E.; DANTAS, M. E., MEDINA, A. I. M.; LUMBREAS, J. F.; CALDERANO, S. B.; PIMENTEL.; SILVA, C. R.; CARVALHO FILHO, A. Diagnóstico geoambiental do Estado do Rio de Janeiro. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIA DO SOLO, 28., 2001, Londrina. Ciência do solo: fator de produtividade competitiva com sustentabilidade :[resumos]... Londrina: **Anais [...]** Sociedade Brasileira de Ciência do Solo; Embrapa Soja, IAPAR; UEL; UEM, 2001. p.218

SILVA, Hélio R.S. A situação etnográfica: andar e ver. **Horizontes Antropológicos,** Porto Alegre, ano 15, n.32, p.171-188, jul./dez. 2009.

SOUZA, Marluccia Santos de, 1960. **Escavando o passado da cidade: história política da Cidade de Duque de Caxias /** Marluccia Santos de Souza; revisão de conteúdo e seleção Iconografia: Ercília Coelho Oliveira, Fábio Silva Gonçalves. Duque de Caxias, RJ: APPH-CLIO, 2014.

TÔRRES, Gênesis .Pereira **Baixada Fluminense – A Construção de Uma História (Sociedade, Economia e Política).** Rio de Janeiro: INEPAC, 2008. V. 1 271 p. Capítulo V: As vias de comunicação e o relato dos viajantes sobre a Baixada Fluminense.