



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MARIANA LUNARDI GATTI EICHENBERGER

**UM PASSADO QUE PERMANECE:
A CONTRIBUIÇÃO DA ECONOMIA DA CANA-DE-AÇÚCAR NO PROCESSO DE
OCUPAÇÃO URBANA E RURAL DA VILA DE PARATY.**

BAURU

2024

MARIANA LUNARDI GATTI EICHENBERGER.

**UM PASSADO QUE PERMANECE:
A CONTRIBUIÇÃO DA ECONOMIA DA CANA-DE-AÇÚCAR NO PROCESSO DE
OCUPAÇÃO URBANA E RURAL DA VILA DE PARATY.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Nilson Ghirardello

BAURU

2024

FICHA CATALOGRÁFICA

Eichenberger, Mariana Lunardi Gatti.

Um passado que permanece: A contribuição da economia da cana-de-açúcar no processo de ocupação urbana e rural da vila de Paraty / Mariana Lunardi Gatti Eichenberger. - Bauru, 2024

226 f. : il.

Dissertação (Mestrado)- Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru

Orientador: Nilson Ghirardello

1. Patrimônio Histórico. 2. Vilas coloniais brasileiras. 3. Economia da cana-de-açúcar. 4. Engenhos de aguardente. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design. II. Título.

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE MARIANA LUNARDI GATTI EICHENBERGER, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 28 dias do mês de março do ano de 2024, às 19:30 horas, no(a) <https://meet.google.com/kcm-dimg-gwr>, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de MARIANA LUNARDI GATTI EICHENBERGER, intitulada **Um passado que permanece: a contribuição da economia da cana-de-açúcar no processo de ocupação urbana e rural da vila de Paraty**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação de Bauru/Unesp, Professora Associada ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/Unesp/Bauru, Professor Associado CLÁUDIO CESAR DE PAIVA (Participação Virtual) do(a) Departamento de Economia / Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara/Unesp. Após a exposição pela mestrande e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: APROVADA. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO

IMPACTO ESPERADO

Pretende-se, a partir das pesquisas realizadas para esta dissertação, que haja um maior entendimento acerca das contribuições da economia da cana-de-açúcar - em especial, para produção de aguardente - no processo de ocupação urbana e rural da vila de Paraty, ao longo dos séculos. Economia, esta, que viabilizou a edificação de grande parte do Patrimônio Histórico da cidade, ou seja, seus antigos engenhos e sua vila (atual centro histórico).

Acredita-se que, dessa forma, o Patrimônio Histórico voltado à produção de cachaça, ou seja, os antigos engenhos e ruínas de engenhos de Paraty, possam ser reconhecidos, valorizados e preservados, contribuindo para a manutenção da memória, da cultura e da história de Paraty.

NOTAS DA AUTORA

Figura 1 - Memórias de Paraty: Menino e o mar.



Fonte: Luiz Gatti (1990).

O texto que segue tem como objetivo tão somente informar os motivos pessoais que levaram à escolha de Paraty como tema de pesquisa desta dissertação.

A decisão de pesquisar sobre Paraty nasceu concomitante à decisão de cursar o mestrado acadêmico. Do momento em que inclinei as forças para executar esse novo projeto, já sabia que seria sobre Paraty. Só não sabia, exatamente, o quê, em Paraty.

Desde o início dessa jornada, quando vou à Paraty, costumo caminhar da casa da minha mãe até o Morro do Forte, no sol ou na chuva, para lá do alto contemplar o mar. Ali, diante de tal paisagem deslumbrante, me conecto com a cidade, e penso... que não pretendo “querer dizer” nada sobre ela, mas gostaria, sim, de ser capaz de captar o que precisa ser dito. Tendo chegado ao final deste trabalho, eu, sinceramente, espero ter alcançado o meu objetivo, e, deixo aqui, expresso, que essa sempre foi a minha verdadeira intenção.

Eu frequento Paraty desde que nasci. Meus pais compraram, no ano do meu nascimento, um pedacinho de terra no Saco do Mamanguá – região costeira de Paraty. Lá passávamos todas as férias num lugar sem luz, sem banheiro, sem água quente, a uma hora de barco da cidade. Lá, aprendi que existe um grande contraste entre o dia e a noite, pois, quando a noite chegava, tudo o que se podia ver e fazer, era em torno do raio de 1 ou 2 metros da luz de uma vela. Em contrapartida, quando amanhecia, o mundo se dilatava e toda a grandeza do mar, não parecia tão distante.

Meus pais decidiram mudar para Paraty eu tinha 8 anos e meu irmão 7. Deixamos distantes avós, tios e primos no interior de São Paulo, para viver essa aventura à beira mar. Ali eu cresci, numa pequena casa, a uns 15 metros da praia. Ouvia lendas terríveis dos pescadores da região, sobre os monstros e fantasmas que assombravam aquelas terras e mares. Eles diziam: *“Cuidado com a noiva que sobrevoa o mar em busca de seu amado. Nunca olhe para o mar quando ela estiver passando!”* A noite chegava, e eu me afligia, pois tudo o que via, da varanda da minha casa, era mar.

Quando pequena, nunca achei Paraty um lugar excepcional. Para mim, tudo era normal. As ruas eram normalmente feitas de pedra; a igreja da Matriz, era onde fazíamos catequese; na praça, tomávamos sorvete no Coupê; caminhávamos para ir para a escola, cruzávamos diariamente o centro histórico e depois subíamos a avenida; naquela época, havia apenas uma ponte para atravessar o rio Perequeaçu, muitas vezes tínhamos que dar uma volta enorme na cidade para chegar num lugar que era logo depois do rio. Os velórios aconteciam nas igrejas do Rosário e da Matriz. Depois, dava um trabalhão subir a pé até o alto do cemitério.

Na adolescência, os lugares tinham se espichado. A praça continuava sendo o local de encontro; o movimento das missas, na Matriz, já incomodava um pouco. O Largo da Capelinha era destinado aos casais apaixonados, e, o Largo da Santa Rita, era onde todos os “agitos da madrugada” terminavam. O centro, a praça, era onde tudo acontecia, era o umbigo do nosso mundo.

Ali, eu cresci... E Paraty se transformou nessa argamassa pitoresca que acomoda todos os tijolos, ou memórias, da minha infância, contendo quem sou. Portanto, pesquisar Paraty, é, me reencontrar nas lembranças, mas, também, reacomodá-las num contexto mais profundo, a partir do meu olhar de arquiteta urbanista.

E, nessa busca de pesquisar o que deveria ser dito, nasce a dissertação com título: UM PASSADO QUE PERMANECE: A CONTRIBUIÇÃO DA ECONOMIA DA CANA-DE-AÇÚCAR NO PROCESSO DE OCUPAÇÃO URBANA E RURAL DA VILA DE PARATY. Que pretende demonstrar de que modo a economia da cana-de-açúcar contribuiu para o processo de ocupação da vila de Paraty, através de uma investigação histórica e econômica do local, bem como uma análise de sua paisagem rural e urbana. Num esforço de atestar a importância de se reconhecer e valorizar os antigos engenhos da cidade, como importantes elementos históricos na paisagem cultural.

É importante ressaltar que, a análise econômica histórica de Paraty, desenvolvida ao longo dessa dissertação, tem como propósito somente trazer luz à história da cana-de-açúcar em Paraty e aos patrimônios por ela deixado, ora esquecidos, mas que tiveram um papel fundamental na consolidação do Patrimônio da Humanidade que Paraty veio a se tornar.

A figura 1, intitulada *Memórias de Paraty: Menino e o Mar*, mostra meu irmão brincando em sua canoa. O mar foi, para a nossa infância, um mundo inteiro, cheio de aventuras! Ao fundo da imagem, pode-se ver o Engenho da Boa Vista (de produção de aguardente). Meu pai morou neste casarão durante algum tempo, em um pequeno quarto. Quando estávamos lá, nos espantávamos com as grandes argolas de ferro presas nas paredes dos porões; o profundo *inferno da roda*¹ (já sem a roda); os gigantescos tonéis de madeira para armazenar cachaça. Para mim, significava um opressivo, misterioso e distante passado, já abandonado, mas que servia, ao meu pai, de casa. Hoje, precisamos lutar para que ele não se reduza apenas a uma lembrança.

Desejo que, esta, seja uma leitura agradável!

¹ Inferno da roda é o nome que se dá ao vão que encaixa a roda d'água de um engenho.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha filha Anita que me ensina, todos os dias, que o limite do possível, assim como a linha do horizonte, está sempre além do que os olhos podem ver.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer aos meus pais e meu irmão, que são partes estruturais de quem sou e fazem parte de todas as memórias que possuo, que envolvem família, infância e Paraty. Ao meu marido Eduardo e minha filha Anita por me apoiarem em absolutamente tudo e em todos os momentos que precisei.

Agradeço ao Prof. Dr. Nilson Ghirardello pela dedicação, compreensão, apoio, paciência e confiança e por me guiar nessa jornada que, muitas vezes, me pareceu desafiadora e incerta.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual “Júlio de Mesquita Filho”, campus Bauru; em especial à Profa. Dra. Rosio Fernández Baca Salcedo, por tantos aprendizados que pude obter através do seu vasto conhecimento. À Profa. Dra. Norma Regina Truppel Constantino, pelo sincero e gentil apoio. Ao Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira, pelos inúmeros aprendizados em sala de aula e à Profa. Dra. Marta Enokibara, pelo apoio, incentivo e carinho.

À toda a equipe da Seção Técnica de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP, pelo apoio e auxílio.

Agradeço à Profa. Dra. Rosio Fernández Baca Salcedo e ao Prof. Dr. Cláudio César de Paiva pela participação na banca de qualificação e defesa deste trabalho, contribuindo imensamente para o desenvolvimento da pesquisa. E ao Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira e Profa. Dra. Andrea Buchidid Loewen por terem aceitado o convite como suplentes destas mesmas bancas.

Agradeço aos meus colegas de mestrado: Naiara, pelas preciosas orações; Guilherme, por sua astúcia sempre compartilhada com os demais; Andrea, pela amizade, apoio e boas vibrações sempre! À Maressa por tantas conversas, apoio e incentivos.

Agradeço ao grande amigo Zé Maroto, o caipira mais caçara que já conheci. Maior conhecedor e apreciador de cachaça! Nos despedimos no alto do Morro do Forte, numa manhã chuvosa e triste. Ali, naquele momento, ainda sem saber, eu partia para a minha jornada acadêmica, no rastro da história da cachaça de Paraty.

Aos amigos de Paraty, que sempre me receberam tão bem, sempre aceitaram meus convites para cafés, enquanto discutíamos sobre Paraty. Em especial ao Diuner Mello, maior conhecedor da história de Paraty e maior propagador de

conhecimentos sobre Paraty. Ao Diego da Biblioteca Municipal de Paraty, por sempre me receber com gentileza; Ao Júlio César Neto Dantas, exímio pesquisador de Paraty; à Isabelle Cury, por sua obra fundamental para compreensão da formação do Patrimônio Histórico de Paraty. À Júlia Rameck, pela amizade, gentileza e recepção ao IHAP e à Duda, também do IHAP, por compartilhar seu vasto conhecimento sobre os engenhos de Paraty. Ao Paulo e à Cris Nogara por se prontificarem a me auxiliar com as expedições mais longínquas, às ruínas inacessíveis.

À Rita e ao Bacurau por tantas conversas sobre vivências e histórias de Paraty. À Maria Izabel Costa, por sempre compartilhar seus conhecimentos sobre cachaça, sempre me receber de braços abertos em sua casa e em seu alambique; ao Gabriel Costa, por tantas conversas sobre Paraty; à Maria Inês Costa Campos, por seus testemunhos valiosíssimos sobre a vida no centro histórico e a Joana Audox, por ceder gentilmente sua obra *Serpente e a Matriz*.

Agradeço imensamente ao Fabio e à Priscila, administradores da Fazenda Bananal de Cima, por terem me recebido com tanta atenção e gentileza. Ao Rogério Ramos e Thalita Ramos que, sem ao menos me conhecerem, se dispuseram a me levar a lugares que, sem eles, eu não conseguiria chegar. Ao Sr. Mineiro, por me permitir fotografar as ruínas de suas terras e ao Sandro Mello, por ter aberto as portas de sua casa, ou, seu engenho, para que eu pudesse fotografar.

Ao meu pai, à minha mãe e à tia Lu, por terem me dado todo o suporte para eu poder me dedicar à conclusão deste trabalho. Especialmente à Luiza Lunardi, por ter feito das férias da Anita, as melhores que ela poderia sonhar em ter!

Agradeço aos amigos queridos Álvaro Luque e Inês Zuccarino, por tantas conversas e tanto apoio e à Jacque Carrilho por suas observações valiosíssimas sobre a dissertação!

E agradeço, especialmente, à Profa. Dra. Andrea Buchidid Loewen, por ter, carinhosamente, me mostrado que eu era capaz de algo que parecia tão distante; à Profa. Dra. Renata Maria de Almeida Martins e ao Prof. Dr. Luciano Migliaccio, por terem expandido tanto os meus horizontes acerca a História da Arte.

Finalmente, agradeço esta instituição, a UNESP - Campus Bauru, que me recebeu há dois anos, e hoje, parto dela, transformada!

*Quando a sonhar me vejo na cidade
A bela adormecida ao pé do mar
E bebo a tarde e sinto a madrugada
E a noite de permeio é só luar.
É sol e mar, é praia e serenata
São pedras ladrilhando a minha rua
O mar passeia solitário na calçada
Espelhando a lua cheia nos beirais e nas sacadas.*

*(Trecho do poema sobre Paraty “A bela adormecida,” de José Kleber – poeta
paratiense do século XX).*

RESUMO

Paraty é uma cidade litorânea fundada no período colonial brasileiro e, atualmente, possui um centro histórico preservado, com valores patrimoniais incontestáveis. Por esse motivo, foi tombada pelo IPHAN e reconhecida pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade. Desde a sua fundação, foi porta de entrada para os sertões do Brasil, durante o século XVII; escoou o ouro das Minas Gerais no século XVIII e o café do Vale do Paraíba, no século XIX. Sua relevância histórica, como porto, recebe grande destaque até os dias de hoje, com maior reconhecimento para o fato de ter escoado o tão aspirado ouro brasileiro. Porém, se investigadas as evidências: os documentos históricos, os relatos de época, a paisagem cultural da cidade e a forte tradição de produção de cachaça presente até o momento, observa-se que, a economia da cana-de-açúcar esteve fortemente presente na vila. De modo que, se verificada a sua paisagem rural, depara-se com inúmeros antigos engenhos e ruínas de engenhos distribuídos por todos os lados do município. Ainda assim, observa-se uma falta de reconhecimento da importância dessa economia na história da cidade, de tal forma que, muitos dos antigos engenhos encontram-se abandonados e tantos outros, em ruínas. Deste modo, o objetivo desta pesquisa é demonstrar a grande contribuição da economia da cana-de-açúcar, para produção de aguardente, no processo de ocupação do solo urbano e rural da vila de Paraty, ao longo dos séculos. Assim, destacar a importância de se reconhecer, valorizar e preservar o patrimônio histórico voltado à produção de cachaça, na cidade. O método compõe uma investigação histórica documental local; uma análise dos elementos da paisagem urbana e rural; bem como uma revisão bibliográfica sobre a formação econômica e urbana do Brasil, durante o período colonial e imperial. Com os resultados, foi possível demonstrar que a economia da cana-de-açúcar, principalmente para a produção de cachaça, esteve fortemente presente na vila, tendo sido um importante agente no processo de ocupação urbana e rural local, assim como em outras vilas coloniais do litoral brasileiro. O território urbano era parte integrante do sistema socioeconômico dos engenhos, funcionando como local de comercialização dos produtos, segunda moradia dos senhores de engenho e de eventos políticos.

Palavras-chave: Patrimônio Histórico; Vilas coloniais brasileiras; Economia da cana-de-açúcar; Engenhos de aguardente.

ABSTRACT

Paraty, a coastal city established during the Brazilian colonial period, boasts a meticulously preserved historic center characterized by undeniable heritage values. Consequently, it garnered recognition from both IPHAN and UNESCO as a National Monument and as a World Heritage Site. Since its inception, Paraty has served as a gateway for explorers venturing into the Brazilian hinterlands during the 17th century, as a shipping port for Brazilian gold during 18th century, as well for coffee throughout the 19th centuries. Its relevance, as a port, earns great relevance in its history to this day, with greater recognition for the fact that it shipped the much-desired Brazilian gold. However, upon scrutinizing a myriad of sources such as historical documents, period reports, the city's cultural landscape and the strong tradition of cachaça production present in the city to this day, a conspicuous presence of the sugar cane economy emerges throughout its history. Consequently, one encounters a multitude of old mills and mill ruins scattered across the countryside. Despite this historical significance, there exists an obvious lack of acknowledgment regarding the crucial role of the sugar cane economy in the city, resulting in the abandonment of numerous old mills and mill ruins. Therefore, the primary objective of this research is to demonstrate the great contribution of sugarcane economy to Paraty's urban and rural development, over the centuries. Consequently, emphasize the importance of recognizing and preserving the sugar industry heritage, present in the city to this day. The method comprises a local historical documentary investigation; an intricate analysis of both urban and rural landscape elements; as well as a bibliographical review on the economic and urban development of Brazil, during the colonial and imperial periods. The findings of this research demonstrate that sugarcane economy, specifically for cachaça production, was strongly present in Paraty, being intricately interwoven into the fabric of the village from its inception, as well as in other colonial villages of Brazilian coast. The urban territory itself emerged as a structural component of the mills' socioeconomic system, serving as a marketplace for products, a secondary residence for the mill owners and a forum for policy discussions.

Keywords: Historical Heritage; Brazilian colonial villages; Sugarcane economy; Cachaça Mills.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Memórias de Paraty: Menino e o mar.	6
Figura 2 - Bibliografia sobre Paraty.	33
Figura 3 - Sede do Instituto Histórico e Artístico de Paraty, Sessão de documentos históricos.	34
Figura 4 - Pesquisa de fontes primárias no IHAP.	34
Figura 5 - Bibliografia pesquisada do século XVI.	35
Figura 6 - Bibliografia sobre economia do Brasil, economia escravista e economia da cana-de-açúcar.	36
Figura 7 - Bibliografia sobre evolução urbana do Brasil e arquitetura dos engenhos brasileiros.	37
Figura 8 - Igreja da Matriz de Paraty e serpente (lenda urbana).	41
Figura 9 - Mapa de situação da Serra do Mar.	43
Figura 10 - Serra do Mar, Baía de Santos.	43
Figura 11- Vista de Paraty: Cadeia de montanhas, promontórios rochosos, planície sedimentar, zona urbana e encontro com o mar.	44
Figura 12 - Mapa de situação de Paraty: Aspectos da sua baía em relação ao Oceano Atlântico.	45
Figura 13 - Carta Corográfica; 1858-61. Autor: Conrad Jacob de Niemeyer e outros, Biblioteca Nacional. Local onde se estabeleceu a Capela de São Roque, conforme indicado pela seta.	50
Figura 14 – Imagem da década de 1960 do Morro da Vila Velha e Ponta da Defesa, onde se estabeleceu a Capela de São Roque.	51
Figura 15 - Trecho da Trilha dos Guainás ou Estrada da Serra do Facão, posterior Caminho do Ouro (trecho de calçamento executado no século XVIII).	54
Figura 16 - Maré alta na rua da Praia - 1968.	64
Figura 17 - Praia do Jabaquara na maré baixa. Manguezal, solo pantanoso.	65
Figura 18 - Carta Corográfica de Paraty de 1825 – 1839. Autor: Conrad Jacob de Niemeyer e outros. Arquivo Histórico do Exército (AHEx).	69
Figura 19 - Edifícios religiosos, primeiras vias, vetores de desenvolvimento urbano.	70
Figura 20 - Igreja de Santa Rita – 1722.	71
Figura 21 - Igreja de N. S. do Rosário – 1757.	71
Figura 22 – Antiga rua da praça, ligava a antiga Igreja Matriz à Igreja de Santa Rita. Atual Rua do Fogo.	72
Figura 23 – Expansão urbana da vila até o meio do século XVIII.	73
Figura 24 - Rua Dona Geralda.	74
Figura 25 - Travessa da Lapa.	74
Figura 26 – Rua da Lapa.	74
Figura 27 – Oratório Cruz das Almas.	74
Figura 28 – Travessa do Rosário.	75
Figura 29 - Expansão urbana da vila de Paraty no final do século XVIII.	79

Figura 30 – Antiga Rua da Patitiba.....	80
Figura 31 - Rua da Cadeia.	80
Figura 32– Rua da Ferraria.	80
Figura 33 - Terceira Igreja da Matriz de 1787.....	81
Figura 34 – Praça da Matriz.	81
Figura 35 – Mapa de vias de escoamento do café do Vale do Paraíba.	87
Figura 36 - Rua Dona Geralda, região da praça da Matriz.....	93
Figura 37 – Rua Dona Geralda, no sentido do cais.....	93
Figura 38 - Carta Corográfica de Paraty de 1825 – 1839. (Sem escala). Expansão urbana da vila até a metade do século XIX.....	95
Figura 39 - Capela de Nossa Senhora das Dores, de 1800.....	96
Figura 40 – Rua da Cadeia: acesso à Nossa Senhora das Dores.	96
Figura 41 – Rua da Santa Rita.....	96
Figura 42 – Rua da Praia	97
Figura 43 - Vista da pequena cidade de Paraty em 1964. Condição de alagamento recorrente do centro histórico em decorrência de chuvas e altas marés.	99
Figura 44 - Rua do Rosário	105
Figura 45 - Rua da Ferraria – década de 70.	106
Figura 46 - Ruínas de casarão no centro histórico. Pilares remanescentes.	106
Figura 47 - Rua da Matriz – década de 70.	107
Figura 48 - Rua Dona Geralda.	107
Figura 49 – Igreja de Santa Rita na década de 70.....	107
Figura 50 - Igreja de Nossa Senhora das Dores na década de 70.....	107
Figura 51 – Canne à sucre. Obra de Jean Baptiste Debret, de 1822.....	109
Figura 52 - Mapa de atividade açucareira no Brasil, durante o período colonial. ..	115
Figura 53 - Engenho Massaípe, por Zacharias Wagener, em 1639.	118
Figura 54 – Engenho em Igarassu, retratado por Frans Post em 1660.....	118
Figura 55 - Engenho de açúcar. Johan Rugendas - 1835.	119
Figura 56 - Mapa da Capitania do Rio de Janeiro, onde se encontra a localização dos engenhos no ano de 1767.....	121
Figura 57 - Recorte (1) do mapa da Capitania do Rio de Janeiro, mostrando a inserção dos engenhos. As siglas Ing° indicam a localização dos engenhos.	122
Figura 58 – Recorte (2) do mapa da Capitania do Rio de Janeiro, mostrando a inserção dos engenhos. As siglas Ing° indicam a localização dos engenhos.	122
Figura 59 - Ruínas do Engenho dos Erasmos, do século XVI, em São Vicente. ..	123
Figura 60 - Engenho Novo e São Gonçalo - RJ.	124
Figura 61 – Ruínas do engenho do Bracuhy, em Angra dos Reis – RJ.....	124
Figura 62 - Gráfico informando a quantidade de africanos escravizados entrando nas Américas Espanhola, Britânica, Francesa e no Brasil.	128
Figura 63 - Mapa da baía de Paraty. A linha amarela indica a área de abrangência dos engenhos.....	137
Figura 64 - Engenho Bom Retiro.....	153

Figura 65 – Inferno da Roda do Engenho Bom Retiro, na fachada dos fundos do Casarão.....	154
Figura 66 – Área de beneficiamento de cachaça do Engenho Bom Retiro. Dorna de confecção do Mosto.	154
Figura 67 – Área de moagem da cana: a parede do lado direito conectava a moenda à antiga roda d'água.	154
Figura 68 - Engenho da Boa Vista.	155
Figura 69 – Área de moenda do Engenho Boa Vista. Vista para o inferno da roda.	156
Figura 70 - Ruína do engenho do Baré.	157
Figura 71 - Ruína do engenho do Baré.	157
Figura 72 - Ruína do engenho da Fazenda do Fundão.....	158
Figura 73 - Inferno da roda do Engenho do Rio dos Meros.	159
Figura 74 – Ruínas do engenho da Fazenda Bananal de Cima. Pilares da casa-grande.	160
Figura 75 – Ruínas da área de moagem do engenho Fazenda Bananal de Cima. Condução da água para fora do inferno da roda.	160
Figura 76 – Inferno da roda das ruínas do engenho da Fazenda Bananal de cima.	161
Figura 77 – Ruínas do engenho da família Miranda, no bairro do Tchibum.	162
Figura 78 – Inferno da roda do engenho da família Miranda, no bairro do Tchibum.	163
Figura 79 – Área de beneficiamento e armazenamento da cachaça. Engenho da família Miranda, no bairro do Tchibum.....	164
Figura 80 – Ruínas do antigo engenho do Paraty Mirim. Ruínas sendo utilizadas como estacionamento para carros de turistas.	165
Figura 81 - Ruínas do antigo engenho do Paraty Mirim.	165
Figura 82 – Ruínas do engenho do Rio dos Meros.	166
Figura 83 - Roda d'água do engenho do Rio dos Meros.....	167
Figura 84 – Área de moenda do engenho da Fazenda Bananal.....	168
Figura 85 – Engenho da Fazenda Bananal. Restaurado.	169
Figura 86 - Aquarela do engenho da Fazenda Bananal em Paraty (engenho restaurado).	170
Figura 87 - Engenho movido à tração humana. Obra de Jean Baptiste Debret, 1822.	174
Figura 88 - Engenho de tração animal nas Antilhas (almanjarra), datado de 1665. Autor não identificado.....	174
Figura 89 - Recorte de obra de Frans Post de 1661. Engenho de Pernambuco movido à água.....	175
Figura 90 - Sistema de engrenagem de moenda de cana movida à água.	175
Figura 91 - Implantação de engenho à meia-encosta, com capela na parte mais alta do terreno.	177

Figura 92 - Técnica do enxaimel empregada na parede do piso superior. Recorte de uma obra de Frans Post, datada de 1651.	178
Figura 93 – Recorte de uma obra de Frans Post, retratando a área de fábrica de um engenho movido à água, 1647.	180
Figura 94 – Recorte de uma obra de Frans Post de 1647, retratando o senhor do engenho, em sua varanda, fiscalizando as atividades.	182
Figura 95 – Capela implantada na parte alta do terreno de um engenho colonial. Obra de Frans Post, engenhos do nordeste do Brasil, de 1660.	183
Figura 96 – Recorte da obra <i>Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre</i> . Plantio da cana. Autor não identificado.	184
Figura 97 - <i>Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre</i> . Moenda da cana em engenho de almanjarra. Autor não identificado.	185
Figura 98 - <i>Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre</i> . Cozimento do caldo na casa das fornalhas. Autor não identificado.	186
Figura 99 - <i>Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre</i> . Processo de purga, ao fundo e, mais à frente, secagem do açúcar. Autor não identificado.	187
Figura 100 - Formas de purgar encontradas nas ruínas do Engenho dos Erasmos, em São Vicente.	188
Figura 101 – Mapa de localização dos engenhos de aguardente de Paraty. As marcas laranjas demonstram as localizações aproximadas dos antigos engenhos. Mapa sem escala.	192
Figura 102 - Engenho da Boa Vista de Paraty, fachada frontal com 2 pavimentos.	194
Figura 103 - Engenho conectado à casa-grande. Engenho da Boa Vista de Paraty.	195
Figura 104 - Armazém do Engenho da Boa Vista de Paraty.	196
Figura 105 – Dornas, toneis e pipas do engenho Boa Vista de Paraty.	196
Figura 106 - Engenho real da Fazenda Itatinga, em Paraty.	197
Figura 107 - Engenho de Almanjarra em Paraty. Nome do engenho desconhecido.	198
Figura 108 – Fachada principal da casa-grande do engenho Rio dos Meros, em Paraty, voltada para terreiro.	198
Figura 109 – Acesso, pela escada, à sala e Alpendre da casa-grande do engenho Rio dos Meros, em Paraty. Fachada lateral.	199
Figura 110 – Fachada lateral do engenho Pedra Branca, em Paraty, com escada para acesso à casa-grande.	200
Figura 111 – Fachada principal do Engenho Pedra Branca, em Paraty. Pavimento térreo com pé direito alto, para armazenar dornas e tonéis.	200
Figura 112 - Sede da Fazenda N.S. da Conceição de Cima de Paraty.	202
Figura 113 - Sede da Fazenda N.S. da Conceição de Cima.	202
Figura 114 – Casa-grande do Engenho da Fazenda Olaria em ruínas.	203
Figura 115 – Casa-grande do Engenho da Fazenda Olaria restaurado na década de 80.	203

Figura 116 – Engenho da Fazenda Itatinga.....	203
Figura 117 – Interior do engenho Itatinga.....	203
Figura 118 – Engenho da Fazenda Bananal restaurado.	204
Figura 119 – Roda d’água, moenda e alambique do engenho da Fazenda Bananal.	205
Figura 120 – Interior da casa-grande do Engenho da Fazenda Bananal, aberto ao público.....	205
Figura 121 – Pavimento térreo do engenho da Faz. Bananal. Pilares sem paredes de vedação.....	205
Figura 122 - Oratório da capela do engenho Fazenda Olaria.	206
Figura 123 – Capela da Fazenda Carretão.	206
Figura 124 – Capela do Engenho Nossa Senhora da Conceição de Cima.....	206
Figura 125 – Capela do Engenho de Paraty Mirim, edificado no século XVIII.	207
Figura 126 - Tonéis de armazenamento do cachaça do Alambique da Maria Izabel.	208
Figura 127 - Loja do Alambique Maria Izabel.	208
Figura 128 - Alambique Paratyana. Área de armazenamento da cachaça.	208
Figura 129 - Loja do Alambique Paratyana.	208
Figura 130 – Armazenamento da cachaça do alambique Coqueiro.	209
Figura 131 – Antigos equipamentos de fabricação de cachaça do alambique Coqueiro.....	209
Figura 132 - Cachaçaria na rua da Lapa, em Paraty.	209
Figura 133 - Cachaçaria na rua Samuel Costa, em Paraty.	209

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Engenhos que existiram em Paraty desde a praia de Martim de Sá até o Taquari.	136
Tabela 2 - Lista de proprietários de engenhos que possuíam residências na vila de Paraty, ocupavam cargos políticos ou militares e financiavam obras sacras ou públicas.	138
Tabela 3 – Lista de engenhos (zona Norte) produzindo cachaça em Paraty no ano de 1872.	149
Tabela 4 - Lista de engenhos (zona Centro) produzindo cachaça em Paraty no ano de 1872.	150
Tabela 5 - Lista de engenhos (zona Sul) produzindo cachaça em Paraty no ano de 1872.	151

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AHEX – Arquivo Histórico do Exército (Rio de Janeiro);
BDLD – Biblioteca Digital Luso-Brasileira;
BN – Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro);
CEHA - Centro de Estudos de História do Atlântico;
CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil;
FAAC – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (UNESP);
IAU-USP - Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo;
IBRAM – Instituto Brasileiro de Museus;
IHAP – Instituto Histórico e Artístico de Paraty;
IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro;
IHGSP – Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo;
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;
PPGARQ – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo;
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura;
UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”;
USP – Universidade de São Paulo.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	24
Objetivos gerais.....	31
Objetivos específicos.	31
Metodologia.....	32
1. CAPÍTULO I – FUNDAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA VILA DE PARATY...41	
1.1. Geologia e Geografia	42
1.2. Povos Originários de Paraty.....	45
1.3. O processo de colonização de Paraty.	47
1.4. O desenvolvimento da vila de Paraty durante o século XVIII (o Século do Ouro).	61
1.5. O desenvolvimento da vila de Paraty durante o século XIX (o Século do Café).	86
1.6. Decadência e abandono da cidade.	100
2. CAPÍTULO II – EVIDÊNCIAS DA ECONOMIA DA CANA-DE-AÇÚCAR NO SOLO E NA SOCIEDADE DE PARATY.....109	
2.1. A cana-de-açúcar.....	110
2.2. O protagonismo da economia da cana-de-açúcar na formação do Brasil colonial, durante os séculos XVI e XVII.....	111
2.3. A economia da cana-de-açúcar na Capitania do Rio de Janeiro e na Capitania de São Vicente.	119
2.4. O ciclo de prosperidade da economia da cana-de-açúcar para produção de aguardente na região fluminense – Séculos XVII, XVIII e XIX.	126
2.5. As evidências da atividade canavieira em Paraty: uma análise urbana, econômica, social e territorial.	134
3. CAPÍTULO III – OS ENGENHOS BANGUÊS DE PARATY.....170	
3.1. Os Engenhos de cana-de-açúcar do Brasil Colonial.	171
3.2. Arquitetura dos engenhos banguês.	172

3.2.1. A fábrica.....	179
3.2.2. A Senzala.	180
3.2.3. A casa-grande.	181
3.2.4. A capela.....	182
3.3. O processo de fabricação do açúcar.	183
3.4. O processo de fabricação de aguardente.....	188
3.5. Os engenhos banguês de aguardente de Paraty.	190
CONSIDERAÇÕES FINAIS	210
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	215

INTRODUÇÃO

Paraty é uma cidade litorânea do estado do Rio de Janeiro, fundada em 1646, durante o período de ocupação portuguesa no Brasil. Atualmente, possui um centro histórico preservado que remonta ao período colonial brasileiro, com características arquitetônicas e urbanísticas peculiares ao seu tempo de fundação. Por esse motivo, foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) como Monumento Nacional² e reconhecida pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) como Patrimônio da Humanidade³.

É, originalmente, terra dos indígenas Guainás e foi nomeada, Paraty, por eles. Está situada numa pequena enseada, dentro da baía da Ilha Grande, que, por sua vez, se encontra dentro do domínio da Serra do Mar. Esta serra está presente em todo o litoral do Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Santa Catarina (Almeida e Carneiro, 1998) e consiste em uma evidente barreira entre o litoral do Brasil e seus sertões. Desde sempre se apresentou como um árduo elemento natural a ser transposto, tanto por seus habitantes nativos, como, posteriormente, para os colonizadores que aqui vieram explorar.

Paraty foi ocupada pelos colonizadores durante o primeiro século de dominação portuguesa. Naquele momento, a tomada da região tinha, como propósito, proteger as vastas terras litorâneas do Brasil de ataques de outros piratas. Considerando as peculiares características geológicas da região, verificou-se que, particularmente esta enseada, possuía uma característica singular, pois era em uma de suas planícies que se encontrava a porta de entrada para a trilha dos Guainás, um dos únicos acessos conhecidos na época, que atravessava a Serra do Mar, rumo aos sertões do Brasil (Bueno, 2009, p. 267). Por aí, historicamente, os indígenas Guainás transitavam periodicamente entre os sertões e o litoral do Brasil (Reis, 1979, p. 32). Dessa forma, observa-se que, Paraty, antes mesmo de se tornar parte das terras do vasto Império Português, já constituía um importante local de interligação entre o mar e o sertão, fato que lhe conferiu destaque durante o período colonial.

Ao longo do século XVII, inúmeras expedições pelo interior do Brasil foram empreendidas, numa busca voraz para se encontrar metais nobres nas terras recém

² <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/381/>.

³ <https://whc.unesco.org/en/list/1308/>.

conquistadas. Devido às duras condições naturais da região (Serra do Mar), duas rotas foram mais utilizadas pelos sertanistas paulistas para adentrar o território brasileiro: a rota que partia da baía de Santos e a que partia da baía de Paraty (Taunay, 1975, p. 31). Portanto, durante todo os Seiscentos, o trânsito de interiorização do Brasil foi intenso nessas regiões, tornando esses portos territórios importantes testemunhos da história do Brasil.

Foi então que, lá pelos anos de 1693, os sertanistas paulistas descobrem o ouro na região das Minas Gerais e um novo grande ciclo econômico se inicia no Brasil colonial (Caldeira, 2017, p. 158). Neste momento, Paraty passa a fazer parte do ciclo do ouro, sendo, o seu porto, responsável pelo escoamento de todo o minério vindo das Minas Geais, onde, a partir de lá, era embarcado e seguia por cabotagem até o Rio de Janeiro. Porém, já no primeiro quartel do século XVIII, a Coroa Portuguesa inaugurava o Caminho Novo, que levaria o metal das Minas diretamente ao porto do Rio de Janeiro. O Caminho Velho, como ficou conhecido (caminho que seguia das Minas até Paraty), foi terminantemente fechado pela Coroa Portuguesa para o trânsito de ouro e passou a ser utilizado como porto de entrada de suprimentos para as atividades das minas (Ribas, 2003, p. 31 - 36). Ao longo deste século, Paraty vive um momento de prosperidade, tendo crescido significativamente em número de habitantes e casas. Datam deste século, a edificação de elementos importantes de sua vila, como as igrejas da Matriz, de Santa Rita e a do Rosário.

O próximo importante ciclo econômico que o Brasil viveu, foi o ciclo do café do Vale do Paraíba, que começou a tomar maiores proporções a partir de 1817 (Sobrinho, 1978, p. 10). Neste período, Paraty participou desta economia, sendo porto de escoamento das safras que eram produzidas especificamente nas regiões de Guaratinguetá e Lorena. De lá, desciam pelo antigo caminho do ouro, ou trilha dos Guainás, chegando ao porto de Paraty para serem exportadas (Sobrinho, 1978, p. 30). Porém, nessa época, muitas outras rotas já haviam sido abertas entre os sertões e o mar, de modo que outros portos escoavam as produções cafeeiras do Vale do Paraíba, como é o caso do porto de Ubatuba - SP e o porto de Mangaratiba, em Angra dos Reis (Marcondes e Motta, 1999, p. 185).

Estes ciclos econômicos, tão significativos para formação do Brasil e para a atividade portuária de Paraty, estiveram muito presentes na memória e na história da cidade por sua legítima notoriedade. Tendo deixado vestígios de sua relevância e de

sua atividade, tanto no calçamento rigoroso da Trilha dos Guainás, como nos casarios do centro histórico, que relatam um caráter comercial da vila, através das sequências de portas nas fachadas dos lotes, característico dos armazéns coloniais.

Tendo em vista a relevância desses ciclos econômicos, tão imprescindíveis para a história do país e, até mesmo, o fascínio que o ouro desperta, até os dias de hoje, é esperado que se observe um verdadeiro enaltecimento de Paraty por ter sido porto de escoamento do ouro das Minas. De modo que, quando analisamos as tradições orais transmitidas por gerações e, até mesmo, as principais publicações jornalísticas sobre a cidade, depara-se constantemente com manchetes do tipo “*Paraty, caminho do ouro*” ou “*Serra da Bocaina reúne fiorde tropical e história do ouro*” publicadas nos mais conceituados jornais e revistas do país, como a Folha de São Paulo⁴, a revista Veja⁵ e a revista Metropoles⁶. E, decerto que o ouro é importante na história e na memória de Paraty, no entanto, é fato que não foi o único e nem mesmo o mais importante ciclo econômico presente em seu solo e em sua história, conforme poderemos verificar ao longo deste trabalho.

Paraty, por sua beleza, por sua arquitetura colonial e relevância histórica intrigou diversos pesquisadores, que, num esforço constante em decifrá-la, debruçaram-se para compreender a sua história, seu solo e sua cultura. Tendo sido desenvolvidos trabalhos valiosos, que investigaram documentos, desvelaram fatos que não eram evidentes, preservando o que não deveria ser esquecido e enaltecendo o que, por certo, é relevante.

Marina de Mello e Souza publicou, em 1957, seu livro intitulado *Paraty: as cidades e as festas*, trazendo uma coletânea de documentos e relatos que contribuem para compreensão da evolução da vila e seu povoado e como as festas religiosas possuíam um caráter de manutenção de identidade, união e celebração para a cidade.

Diuner Mello, em 2000, publica *Paraty no anno da Independência: outros textos e outros poemas*, que é uma importante coletânea de textos e poemas escritos

⁴ <https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2023/08/serra-da-bocaina-une-fiorde-tropical-historia-do-ouro-e-do-cafe-e-cultura-caicara.shtml>

⁵ <https://vejario.abril.com.br/cidade/rio-duas-cidades-ranking-destinos-historicos>

⁶ <https://www.metropoles.com/brasil/unesco-reconhece-paraty-e-ilha-grande-rj-como-patrimonio-mundial>

por Samuel Costa, cidadão Paratiense, nascido em 1822, narrando fatos da história da fundação da vila de Paraty, as dificuldades que os antigos habitantes tiveram que enfrentar para edificar a vila e o processo de decadência que vivia ao final do século XIX.

Isabelle Cury publicou, em 2002, sua dissertação de mestrado *A evolução urbana e fundiária de Parati do séc. XVII até o séc. XX, em face da adequação das normas de proteção de seu patrimônio cultural* e, posteriormente, em 2008, sua tese de doutorado *O estudo morfológico de Parati, no contexto urbanístico das cidades marítimas atlânticas de origem portuguesa*. Ambas as publicações trazem um estudo detalhado sobre a evolução urbana da vila de Paraty, fatos históricos, padrões de ordenamento do solo urbano designados pela coroa portuguesa, ciclos econômicos entre outros.

Posteriormente, Marcos Ribas, em 2003, intrigado em conhecer mais sobre o ciclo do ouro em Paraty, pesquisou em museus do Brasil e da Europa documentos e relatos que trouxessem um embasamento documental sobre os fatos acerca do ouro em Paraty, tendo publicado seu livro *A História do Caminho do Ouro em Paraty*. De fato, a fascinante história do ouro em Paraty chama a atenção de muitos, tendo outros autores publicado obras a respeito desse tema. Flávio Leão, em 2018, publicou *Caminho do Ouro, Caminho do Mar: Uma viagem a pé entre Paraty e Ouro Preto pela antiga Estrada Real*. Laércio J. Carvalho escreveu *Caminhos do Ouro (Ouro-fino – Paraty)*, em 2023.

Alguns anos mais tarde, em 2011, Maria José Rameck e Diuner Mello, ambos membros da presidência do Instituto Histórico e Artístico de Paraty (IHAP), publicaram um livro de inestimável valor, denominado *O Roteiro Documental do Acervo Público de Paraty*, contendo as transcrições de documentos e relatos encontrados na Câmara Municipal da cidade, dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX.

Cássio Cotrim, em 2012, publica a sua obra *Villa de Paraty*, trazendo uma importante coletânea de Documentos Reais sobre Paraty, encontrados em importantes instituições como o Arquivo Nacional Torre do Tombo e Museu Histórico Ultramarino e algumas suposições acerca da atuação da economia escravista no local que, conforme citado pelo próprio autor, precisam ser mais investigadas.

Júlio César Neto Dantas publicou, em 2015, sua dissertação de mestrado *A Patrimonialização e suas novas perspectivas: a utilização do acervo do Museu de*

Arte Sacra de Paraty pela comunidade durante as festas e procissões, tratando das tradições religiosas em Paraty e de que forma o patrimônio sacro da cidade se mantinha como um elemento relevante para a manutenção da cultura local e sua população. Posteriormente, publicou, em 2020, a sua tese de doutorado, intitulada *A Cidade de Paraty como patrimônio integral: as influências de seu tombamento e da atuação da comunidade local na valorização e conservação de suas representações culturais*, onde perpassa por todos os elementos que compõem o patrimônio histórico de Paraty, entrelaçando seus valores de memória e de identidade coletiva.

Todas essas pesquisas contribuem grandemente para a compreensão da história de Paraty. Conectam pontos que, antes distantes, pelo tempo e pelo espaço, ou pelas circunstâncias incipientes de edificação de um Brasil, ainda em sua mais tenra “infância”, nos dificultava compreender sua história, seus registros no solo, suas peculiaridades arquitetônicas e seu entorno. Porém, é fato que, por tantos séculos de história e por tantos vestígios deixados, ainda há muito para ser revelado.

De modo que, quando analisamos a paisagem cultural da cidade, os documentos históricos e as tradições locais constatamos que a atividade portuária não era a única economia que circulava na vila. Outras atividades estiveram fortemente presentes no solo e na cultura de Paraty, ao longo dos séculos. Mais evidentemente a economia da cana-de-açúcar, amplamente tratada em relatos de época; tão presente nas inúmeras praias que possuem nomes de engenhos, espalhadas por todo o litoral da cidade; nas tantas ruínas de engenhos que se encontram abandonadas dentre as matas; nos poucos engenhos que ainda resistem, abandonados ou em processo de arruinamento e na tradição de destilação de cachaça, fortemente presente na cultura local até os dias de hoje. Estes fatos, de notáveis significados para a história da cidade e do Brasil, tornam o seu território um bem material com valores patrimoniais incontestáveis, portanto, um solo que deve ser devidamente compreendido e devidamente preservado.

Deste modo, tendo-nos provido de tantas notáveis pesquisas precedentes, este trabalho almeja continuar a trajetória das indagações sobre Paraty, e, assim, dar um paço adiante, em busca de compreender, com mais clareza, em que circunstâncias se deu a atividade da cana-de-açúcar na história da cidade, uma vez que, ao se analisar a paisagem cultural local, encontra-se tantas evidências da atuação e relevância dessa cultura ao longo do tempo. Para tanto, uma série de

interpelações acerca da história da cidade, de sua paisagem e da própria história do Brasil foram feitas, em busca de compreender melhor as tantas forças que regeram o solo de Paraty, ao longo dos séculos.

Assim, este trabalho parte de uma análise da paisagem de Paraty, se utilizando de um pensamento empregado por John Ruskin na segunda metade do século XIX, quando abordou, pela primeira vez, uma reflexão acerca da preservação dos monumentos no âmbito da cidade e não apenas dos edifícios históricos isoladamente. Ruskin compreendeu que um determinado monumento pertence integralmente ao seu entorno, e que, portanto, é parte de um sistema, onde o espaço da cidade se torna testemunho de hábitos de uma sociedade, em um determinado tempo. A partir de então, tornou-se indispensável refletir sobre a preservação em nova escala, a do patrimônio histórico urbano. Assim, a busca pela compreensão das funções e qualidades da cidade histórica e seus monumentos (como partes integrantes), passou a ser tema de estudo para importantes teóricos, entre o fim do século XIX e início do XX (Choay, 2001, p. 175).

Alois Riegl (Riegl, 2014), em sua obra *O culto moderno dos Monumentos*, também contribui para a análise da paisagem deste trabalho, por ter desenvolvido uma teoria que atribui, aos monumentos, categorias de valores patrimoniais, distinguindo-os por suas características próprias. Segundo ele, os monumentos podem possuir valores de caráter histórico, de antiguidade, de arte, de memória e de uso. Com o tempo, outros teóricos foram atribuindo outros valores aos monumentos, como valor cognitivo, nacional, científico e econômico (Choay, 2001, p. 116).

Considerando todos os valores que os monumentos podem vir a ter, dentro de seus sistemas de funções, compreende-se que, a supressão ou a descaracterização deles (edifícios, vias, pontes, largos, praças etc.) pode significar perdas irreparáveis para o patrimônio histórico, e, conseqüentemente, para a cidade, para a sua população e para a sua história. Visto que, a desconexão de partes, e do todo, que essas intervenções podem ocasionar, desencadeia um processo de perda de sentidos e de valores de todos os tipos.

Foi a partir desses parâmetros, portanto, que buscamos analisar a paisagem cultural de Paraty: seu centro histórico (antiga vila) e sua paisagem rural, tentando compreender, a partir de uma perspectiva mais integrativa, de que modo os elementos históricos urbanos poderiam compor, junto com os elementos históricos

rurais, vestígios de uma organização social, econômica, cultural e territorial do passado. Essa análise foi sendo gradativamente desenvolvida, subsidiada por bibliografias consagradas, que tratam aspectos da evolução urbana e da formação econômica do Brasil Colonial. Dessa forma, acreditamos ser possível compreender aspectos significativos da sociedade, da economia e da cidade de Paraty, em prol do reconhecimento e valorização do seu patrimônio histórico, da manutenção de sua cultura e autenticação da sua história.

É frequente observar que ciclos econômicos deixam seus registros materiais e imateriais nos locais em que atuam. A partir de suas demandas, hábitos são forjados, territórios são transformados e estruturas são edificadas. Como exemplo, podemos citar o sítio histórico do Cais do Valongo, no Rio de Janeiro, estrutura edificada para acolher a economia escravista, cravada no centro do Rio de Janeiro; a Casa dos Contos, Casa de Fundição e Casa da Moeda, em Ouro Preto, são testemunhos da importância da economia aurífera na região das minas. Ainda, as ruínas dos antigos engenhos em São Vicente, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, são evidências da atuação da economia da cana-de-açúcar no litoral do Brasil, e assim por diante.

Ao analisar a paisagem cultural de Paraty, seu centro histórico, sua paisagem rural, as inúmeras praias que possuem nome de engenho, como por exemplo, a praia do engenho do Mamanguá, praia do Engenho do Baré, praia do Engenho Velho, praia do Engenho d'água, o Engenho da Boa Vista, o Engenho Bom Retiro, o Engenho Fazenda Bananal etc., observa-se que, os engenhos de cana-de-açúcar estiveram fortemente presentes na região.

Ademais, se analisados os relatos de época, os documentos do acervo público da cidade, a própria tradição de produção de cachaça presente no local até os dias de hoje (o festival de cachaça que ocorre anualmente, desde 1983) e o fato de que, há registros históricos que comprovam que a economia da cana-de-açúcar estava presente no local desde 1620 (Rameck e Mello, 2011, p. 97), é possível verificar que, esses dados corroboram com os elementos presentes na paisagem rural da cidade.

Observando essas evidências, considerou-se recordar que, no Brasil, desde os primórdios do seu processo de colonização, a economia da cana-de-açúcar foi sua principal fonte de prosperidade, tendo perdurado por aproximadamente três séculos. Aos engenhos, implantados por todo o litoral, foi atribuída a função de

proteger, colonizar e edificar as bases econômicas e sociais do Brasil, ainda numa era tão incipiente (Caldeira, 2017, p. 53).

Em Paraty, os engenhos estão presentes e, considerando a localização da cidade (litoral) e seu tempo de fundação (período colonial), este fato é legitimado pela própria história de formação do Brasil.

Ao analisar a paisagem cultural de Paraty, observa-se dezenas de engenhos e ruínas de engenhos, subsistindo ao tempo, às margens do reconhecimento de seus valores patrimoniais.

Portanto, os objetivos desta pesquisa, são:

Objetivos gerais.

Demonstrar que a economia da cana-de-açúcar, para produção de aguardente, foi uma importante economia em Paraty e contribuiu fortemente para o processo de ocupação do solo urbano e rural da vila, desde a sua fundação e mais expressivamente ao longo dos séculos XVIII e XIX.

Objetivos específicos.

Demonstrar que a economia da cana-de-açúcar foi uma importante economia no Brasil, durante o período colonial e estava presente em grande parte do litoral do Brasil.

Demonstrar que a economia da cana-de-açúcar foi uma importante economia na Capitania do Rio de Janeiro e de São Vicente, tendo sido uma importante região de produção de aguardente no Brasil e no mundo.

Demonstrar a constante presença dos senhores de engenho na vila de Paraty, desempenhando atividades sociais, religiosas, comerciais e políticas.

Demonstrar que, Paraty, assim como outras vilas e cidades do Brasil colonial, possuíam uma economia e uma população rural predominantes, sendo, a vila (ou centro urbano), uma parte do sistema socioeconômico majoritariamente rural local.

Demonstrar que a economia da cana-de-açúcar, para produção de aguardente, continua sendo uma importante economia na cidade de Paraty, até os dias de hoje.

Demonstrar a importância de se reconhecer, valorizar e preservar o patrimônio histórico voltado à produção de cachaça em Paraty, considerando seus valores patrimoniais de história, de memória, de cultura, de ciência etc.

Metodologia.

A metodologia utilizada para esta pesquisa é o Método Histórico Interpretativo, formulado por Groat e Wang (Groat e Wang, 2002, p. 173), que tem como objetivo avaliar criticamente um conjunto de dados auferidos e catalogados, com base em uma bibliografia de referência, em documentos e relatos de época, periódicos e iconografia, bem como a análise dos sítios históricos de Paraty, para que, assim, seja possível construir a narrativa, a partir da interpretação dos dados obtidos.

Desse modo, o método classifica:

- 1) Os dados referentes aos aspectos quantitativos e qualitativos da análise da evolução urbana de Paraty, buscando semelhanças ou discrepâncias em modelos urbanos trazidos pela coroa portuguesa;
- 2) Os dados referentes aos aspectos quantitativos e qualitativos da análise da economia local de cada período cotejando, paralelamente, aspectos da economia nacional colonial;
- 3) Os dados referentes aos aspectos quantitativos e qualitativos da análise de documentos históricos e relatos de época que demonstrem aspectos sociais e culturais dos proprietários dos engenhos e sua atuação no âmbito local;
- 4) Os dados referentes à análise quantitativa e qualitativa da Paisagem Cultural urbana e rural da cidade.

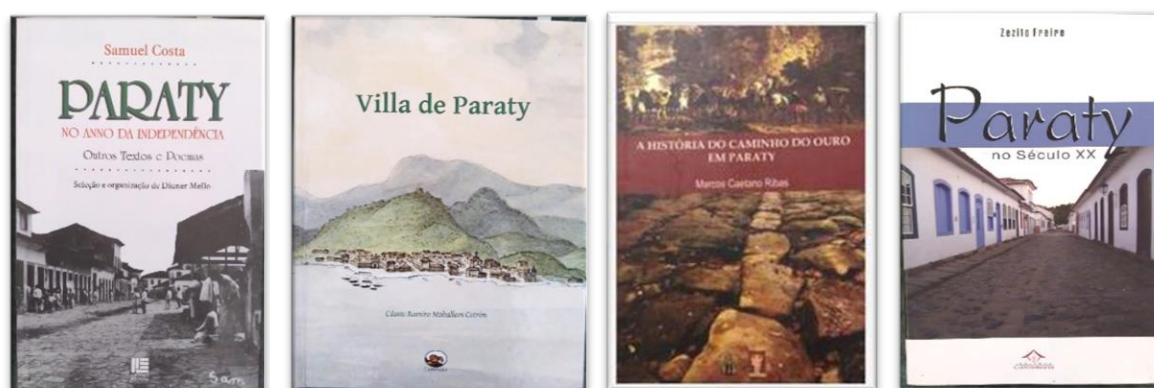
Para o desenvolvimento dessa pesquisa, foram investigadas fontes de diferentes origens e de diferentes tempos, conforme pode-se verificar a seguir:

- 1) Análise de uma bibliografia consagrada (livros, artigos, dissertações e teses) que abordam a história de Paraty, com o objetivo de compreender fatos sobre a história e a formação urbana da cidade. Como exemplo da bibliografia pesquisada, pode-se citar:

Paraty no anno da independência, de Samuel Costa e Diuner Mello;
Villa de Paraty, de Cássio Cotrim; *O estudo morfológico de Parati no*

contexto urbanístico das cidades marítimas atlânticas de origem portuguesa, de Isabelle Cury; *A cidade de Paraty como patrimônio integral: atuação da comunidade local e influências no seu tombamento e na valorização e manutenção de suas representações culturais*, de Júlio César Dantas; *História do Caminho de Ouro em Paraty*, de Marcos Ribas e *Paraty no século XX*, de Zézito Freire.

Figura 2 - Bibliografia sobre Paraty.



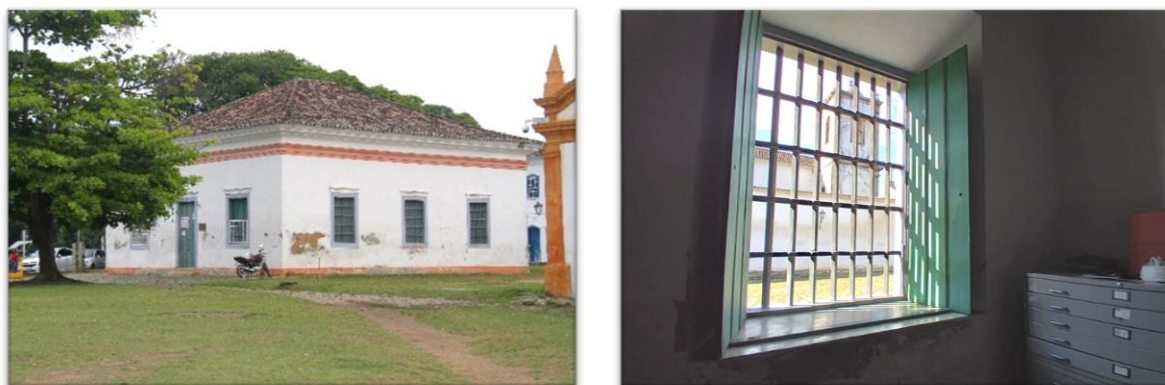
Fonte: Mariana Gatti

- 2) Análise de documentos e relatos de época de Paraty, com o objetivo de pesquisar a ocorrência da presença da economia da cana-de-açúcar em atividades da vila, reconhecer seus protagonistas e a atuação dos mesmos na vida política de Paraty. Como exemplo das fontes pesquisadas, pode-se citar:

Documentos avulsos, livros de atas, livros de compromissos de irmandade, livros de registro de arrematações, livros de registro de audiências da Câmara, livro de registro de atas do conselho de qualificação de eleitores, documentos, livro de registro de ordens régias, livro de registro de procurações, livro de registro de testamento tô, livro de visitas pastorais entre outros. Esses documentos são encontrados na obra *Roteiro documental do acervo público de Paraty Séculos XVIII, XIX, XX*: Instituto Histórico e Artístico de Paraty, de Maria José Rameck e Diuner Mello. Um livro que compila a transcrição dos principais documentos encontrados na Câmara de Paraty, desde os séculos XVII até o século XX.

3) Análise de fontes primárias do Instituto Histórico e Artístico de Paraty (IHAP).

Figura 3 - Sede do Instituto Histórico e Artístico de Paraty, Sessão de documentos históricos.



Fonte: Mariana Gatti

Figura 4 - Pesquisa de fontes primárias no IHAP.



Fonte: Júlia Rameck

4) Análise de bibliografia do século XVI, retratando o Brasil de 1500, a baía da Ilha Grande e o porto de Paraty, com o objetivo de compreender aspectos da sociedade incipiente de Paraty, bem como, relatos de

outras regiões do Brasil, considerando atividade da cana-de-açúcar, presente em praticamente todo o litoral brasileiro, corroborando com a legitimidade dos dados obtidos em Paraty. Exemplos das obras pesquisadas são:

As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet: memórias de um aventureiro inglês que em 1591 saiu de seu país com o pirata Thomas Cavendish e foi abandonado no Brasil, entre índios canibais e colonos, de Anthony Knivet; *Tratado Descritivo do Brasil*, de Gabriel Soares de Souza (escrito em 1587) e *Duas viagens ao Brasil: Primeiros registros sobre o Brasil*, de Hans Staden (escrito em 1554).

Figura 5 - Bibliografia pesquisada do século XVI.



Fonte: Mariana Gatti

- 5) Análise de bibliografia consagrada referente à economia da cana-de-açúcar no Brasil, com o objetivo de compreender de que forma a economia da cana-de-açúcar funcionou como um importante instrumento no processo de colonização do Brasil, reforçando a importância desta economia em Paraty, não apenas como um fato isolado, mas, como um fato que ocorreu em diversas regiões do Brasil. Como exemplo dessas bibliografias pode-se citar:

O Trato dos Viventes, de Luiz Felipe Alencastro; *História da riqueza no Brasil: Cinco séculos de pessoas, costumes e governos*, de Jorge

Caldeira; *A civilização do açúcar, séculos XVI a XVIII*, de Vera Lúcia Ferlini e *Formação Econômica do Brasil*, de Celso Furtado.

Figura 6 - Bibliografia sobre economia do Brasil, economia escravista e economia da cana-de-açúcar.



Fonte: Mariana Gatti.

- 6) Análise da bibliografia sobre arquitetura dos engenhos coloniais brasileiros, com o objetivo de compreender de que forma implantou-se os engenhos de cana-de-açúcar no Brasil; de que forma se dava o beneficiamento da cana para a produção de açúcar e de que forma se dava o beneficiamento da cana para a produção de aguardente. Essa análise contribui para a compreensão de como operavam os engenhos em Paraty, para a produção de aguardente, considerando que são poucos os estudos acerca dessa temática. Exemplos de bibliografia utilizada, são:

Engenho de cana-de-açúcar na Paraíba: por uma sociologia da cachaça, de José Luciano Barbosa; *Arquitetura do Açúcar*, de Geraldo Gomes; *Açúcar Amargo: arquitetura e arqueologia industrial do século XVI ao XIX*, de Esterzilda Azevedo; *Imagens do Brasil holandeses 1630-1654*, de Evaldo Mello e *A Configuração das Lógicas Institucionais do Campo da Cachaça de Alambique em Minas Gerais*, André Paiva e Mozart Brito.

- 7) Análise da bibliografia que aborda a evolução urbana do Brasil e as cidades coloniais brasileiras, com o objetivo de trazer embasamento para as teorias desenvolvidas nessa pesquisa, uma vez que, pode-se

constatar a forma de evolução da Vila de Paraty, a partir das semelhanças de desenvolvimento de outras vilas do Brasil, durante o período colonial. São exemplos de bibliografias utilizadas:

Cidade no Brasil, terra de quem? de Murilo Marx; *Evolução Urbana do Brasil*, de Nestor Goulart Reis Filho e *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista, 1850-1900*, de Nilson Ghirardello.

Figura 7 - Bibliografia sobre evolução urbana do Brasil e arquitetura dos engenhos brasileiros.



Fonte: Mariana Gatti.

- 8) Bibliografia consagrada que aborda a história e sociologia do Brasil, utilizada nessa pesquisa, para conectar pontos entre a história de Paraty e a história do Brasil, bem como, compreender de que forma a sociedade colonial brasileira difundiu aspectos comuns, em todo o litoral brasileiro, através das atividades desenvolvida em seus engenhos. Exemplos de bibliografias utilizadas para essa dissertação, são:

Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532 1822), de Beatriz Bueno e *Casa-grande & senzala: Formação da família brasileira*, de Gilberto Freyre.

A partir das pesquisas desenvolvidas, teceu-se a narrativa que estruturou essa dissertação da seguinte maneira:

Capítulo I: Fundação e desenvolvimento da vila de Paraty.

Este capítulo tem como objetivo demonstrar o processo de ocupação urbana da vila de Paraty, buscando compreender em fatos históricos e ciclos econômicos as

razões pelas quais a vila de Paraty se edificou, dadas as circunstâncias territoriais, políticas e econômicas, de âmbitos nacional e internacional de cada período. A notável presença da economia da cana-de-açúcar, para produção de aguardente, durante o processo de maior desenvolvimento urbano da vila e os períodos em que acolheu os ciclos do ouro e do café. Paralelamente, demonstrar que há aspectos do desenvolvimento da vila de Paraty que seguem padrões de evolução urbana, se comparadas a outras vilas coloniais brasileiras.

Dessa forma, o capítulo inicia-se trazendo uma abordagem territorial de Paraty, demonstrando que, a partir das características geológicas e geográficas do local, seus habitantes nativos e a Trilha dos Guainás, foi possível estabelecer uma atividade portuária na vila, que trouxe significativos progressos para o processo de colonização do Brasil, bem como para a própria vila de Paraty.

Posteriormente, faz-se a análise da evolução urbana do local, trazendo fatos históricos, documentos e relatos de época, bem como a análise dos elementos do centro histórico, através de mapas e fotografias. A predominância da atividade econômica rural, bem como a predominância de uma população rural local, com imperativo cultivo da cana-de-açúcar, mais expressivamente ao longo dos séculos XVIII e XIX.

Ao final do capítulo, tendo concluído a análise do desenvolvimento urbano da vila, faz-se uma investigação sobre as características que a vila adquiriu ao longo de sua evolução, considerando os ciclos econômicos vigentes. Encerra-se o capítulo relatando o processo de decadência da cidade, as razões para tais fatos e consequências para a sua população.

Capítulo II: Evidências da economia da cana-de-açúcar no solo e na sociedade de Paraty.

O segundo capítulo tem como principal objetivo demonstrar de que forma a economia da cana-de-açúcar, para produção de cachaça, esteve difundida nas relações sociais, culturais, econômicas, políticas e no território de Paraty, constatando-se de que forma ela estava presente na zona rural, na zona urbana e na representatividade política da vila. Para tanto, mostrou-se fundamental compreender que, a atuação da economia da cana-de-açúcar não estava restrita à Paraty, mas sim dispersa em grande parte do litoral do Brasil, ao longo do período colonial. Portanto, compreender as atribuições da economia da cana-de-açúcar no

Brasil como um meio de propagar a expansão dos domínios europeus em outras partes do mundo, ao longo dos séculos.

Dessa forma, o capítulo II inicia-se retratando o processo de expansão da economia da cana-de-açúcar no território atlântico, seu protagonismo no processo de colonização do Brasil, seu protagonismo no nordeste brasileiro, e, também, sua incidência consistente no litoral da Capitania do Rio de Janeiro e de São Vicente.

Posteriormente, investiga a economia da cana-de-açúcar voltada para a produção de aguardente nos engenhos dos arredores do Rio de Janeiro, e, assim, de que forma essa economia chega à Paraty. Então, são apresentados os dados da pesquisa referentes a documentos históricos e relatos de época sobre Paraty, trazendo autenticidade à narrativa, que demonstra a permanente e imperativa atuação da economia da cana-de-açúcar, para produção de aguardente, na sociedade paratiense.

Ao final do capítulo, apresenta-se imagens dos antigos engenhos e ruínas de engenhos, ainda presentes na paisagem cultural da cidade, os quais deveriam ser reconhecidos e preservados, por seus valores histórico, arquitetônico, artístico e científico.

Capítulo III: Os engenhos banguês de Paraty.

O objetivo do capítulo III é identificar os antigos engenhos de Paraty, buscar suas localizações no mapa do município, investigar seus aspectos arquitetônicos, técnicas construtivas, ambientes e modos de produção. Buscando semelhanças e discrepâncias entre eles e outros engenhos de cana-de-açúcar do Brasil, considerando a abrangência dessa atividade durante o período colonial.

Assim, o capítulo III inicia-se trazendo uma análise arquitetônica dos engenhos de cana-de-açúcar do nordeste, através das obras de Frans Post, do século XVII, levando em conta seus programas de implantação, técnicas construtivas, estilos arquitetônicos etc. Posteriormente, traz uma abordagem das atividades empregadas na fábrica, relacionando os espaços necessários para a elaboração de cada etapa da produção de açúcar.

Subsequentemente, faz-se uma análise descritiva das atividades desempenhadas nos engenhos de aguardente e os espaços destinados a realização de cada etapa de produção, estabelecendo parâmetros de comparação entre os

engenhos para a produção de açúcar e os engenhos para produção de aguardente. Ao final deste capítulo, apresenta-se os antigos engenhos de produção de aguardente de Paraty, buscando semelhanças entre modelos implantados em Paraty e outros, de outras regiões do Brasil.

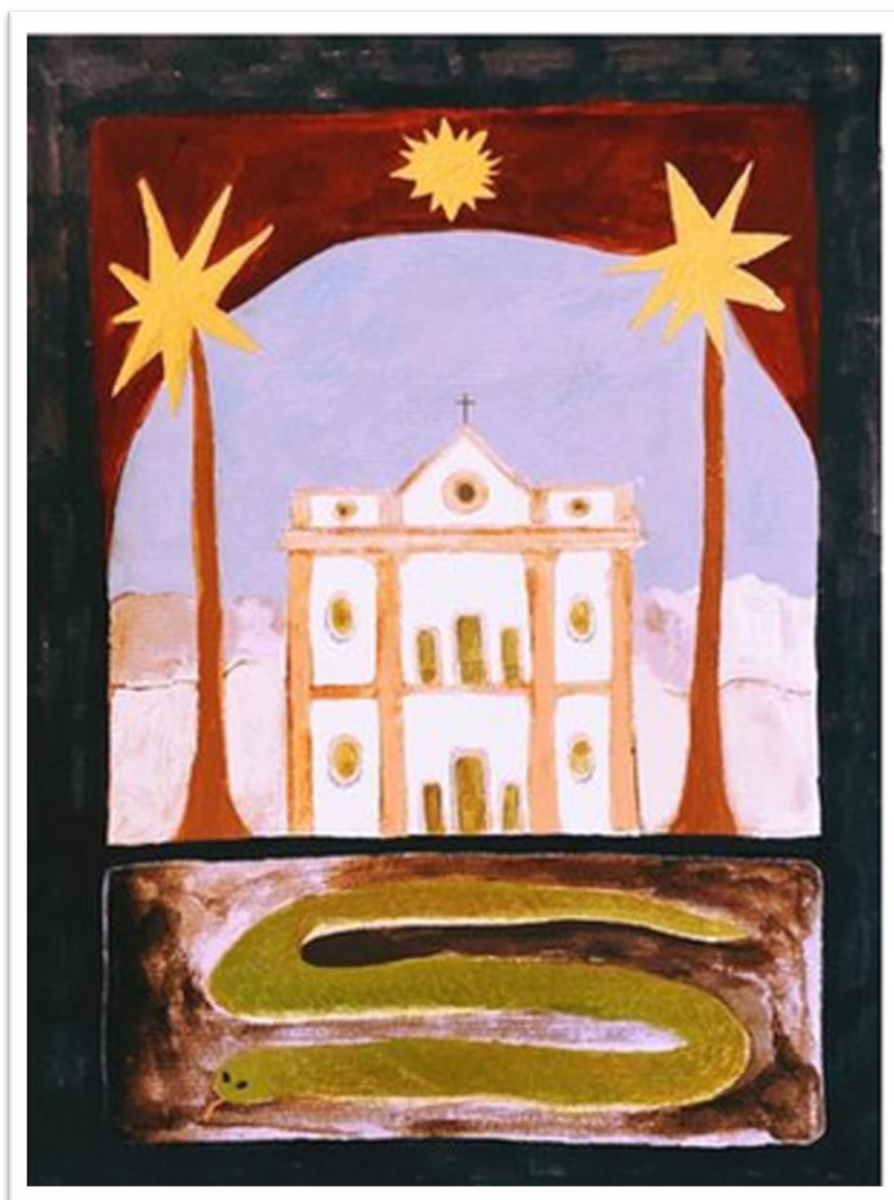
Os dados apresentados nos três capítulos, demonstram que a economia da cana-de-açúcar, para produção de aguardente, esteve permanentemente presente na região de Paraty, desde a sua fundação até os dias de hoje. Assim como esteve presente em grande parte do litoral brasileiro, durante os primeiros séculos de colonização do Brasil. Os cidadãos trabalhando em lavouras de cana representavam uma grande parte da população de Paraty, exercendo inúmeras atividades sociais, políticas e comerciais no âmbito da Vila.

Pelo tempo de permanência da economia da cana-de-açúcar no local e por seu potencial de prosperidade, observa-se que, esta, contribuiu significativamente para o processo de desenvolvimento urbano e rural da Vila, a qual veio a ser detentora, nos dias atuais, de um patrimônio histórico reconhecido mundialmente. Os antigos engenhos de Paraty e ruínas de engenhos estão dispersos por grande parte da baía de Paraty, atestando a sua atuação e relevância ao longo dos séculos.

Portanto, observa-se a urgente necessidade de reconhecer e preservar o patrimônio histórico voltado à produção de cachaça em Paraty, em prol da manutenção de sua história, preservação de seus monumentos e dos aspectos culturais de sua população.

1. CAPÍTULO I – FUNDAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA VILA DE PARATY.

Figura 8 - Igreja da Matriz de Paraty e serpente (lenda urbana).



Fonte: Joana Audox, disponível em: www.joanaaudox.com.

1.1. Geologia e Geografia

Paraty é uma cidade que se encontra no litoral do Brasil, próximo ao Trópico de Capricórnio, no extremo sul do estado do Rio de Janeiro. Está inserida dentro do domínio da Serra do Mar, portanto, seu território é composto por uma cadeia de montanhas escarpadas e, nas regiões mais baixas, é composta por planícies sedimentares e promontórios rochosos que se alternam e antecedem o seu encontro com o mar (Zuquim, 2002, p. 13).

A Serra do Mar possui uma extensão total de aproximadamente 1.500 km, percorrendo o litoral dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Santa Catarina, no sentido do norte para o sul, consistindo em uma evidente barreira entre o litoral e os sertões do Brasil. É composta por rochas granitoides, que variam em altitudes de 800 a 1.000m na região de Paraty (Almeida e Carneiro, 1998, p. 145), podendo chegar até 2.263 m de altitude na região do Rio de Janeiro.⁷

É coberta por uma densa floresta tropical - a Mata Atlântica - onde se observa uma rica biodiversidade de fauna e flora, com diversas espécies de árvores, arbustos e samambaias. Deste modo, conforma uma região quente, úmida, cerrada pelas matas, rochosa e recortada pelos leitos de seus rios e cachoeiras. Essas características naturais se apresentam como um árduo elemento natural a ser transposto, tanto por seus habitantes nativos, como, posteriormente, para os seus colonizadores, que, ao chegar ao litoral do Brasil, se depararam tamanha extensão de serra. Fato que tornou Paraty um importante porto, durante o início do processo de colonização do Brasil, já que, a partir de sua baía partia uma trilha utilizada pelos indígenas daquela região para atravessar a Serra do Mar e alcançar os sertões do Brasil, a Trilha dos Guainás.

Na figura 09 é possível observar o domínio da Serra do Mar em verde, demonstrando a vasta extensão desse conjunto de montanhas. A seta indica a localização de Paraty no mapa. A figura 10, ilustra a Serra do Mar na região de Santos, demonstrando a complexidade do relevo do litoral desta região, levando em conta a dificuldade de transpô-lo.

⁷ <https://www.icmbio.gov.br/parnaserradosorgaos/destaques/129-caminhos-da-serra-do-mar-abertos-oficialmente.html>

Figura 9 - Mapa de situação da Serra do Mar.



Fonte: <https://altamontanha.com/nossas-serras-3-25-a-serra-do-mar/>.

Figura 10 - Serra do Mar, Baía de Santos.



Fonte: <https://www.cidadeecultura.com/turismo-ecologico-rio-santos/>

Foram muitos os desbravadores que arriscaram as próprias vidas transpondo a Serra do Mar, ainda numa era tão incipiente da formação do Brasil Colonial. As narrativas daqueles que galgavam suas matas morro acima, deixam evidentes as dificuldades. Abaixo, podemos observar, no relato de 1757, do Tabelião do Público Judicial e Notas José Lopes de Oliveira, ao subir a serra, rumo aos sertões do Brasil, as dificuldades que se apresentavam:

Passada a Serra do mar que he grande e toda pela maior parte infructifera, e agreste, e aspera geral que há em toda esta Costa [...], e para o Sertão somente seis legoas entrando nelas a dicta serra, e muito morros e paragens incultiváveis por asperas, e por serem tudo penedos e rochedos sem que haja mais Freguezia em todo o desistricto, senão somente a desta Villa ou portos marítimos senão este (Rameck e Mello, 2011, p. 26 e 27).

Apesar de áspero, durante muito tempo, este foi um dos únicos caminhos que tornava possível alcançar os sertões do Brasil.

Paraty é uma região abrigada, uma vez que está disposta numa pequena baía, dentro na Baía da Ilha Grande. Seu complexo de montanhas contribui para tornar os ventos amenos; sua conformação geográfica protege sua enseada das ondulações leste do Oceano Atlântico, tornando seus mares calmos, conforme apontado na figura 12. Essa disposição peculiar faz, de Paraty, um local seguro para se viver, ou buscar abrigo durante uma tempestade. As águas de sua baía são rasas devido ao contínuo processo de assoreamento, ocasionada pela ação dos rios e sedimentação aos pés da serra, fato que dificulta a aproximação de grandes embarcações na sua

costa. É possível ver, na figura 11, as características geológicas da região em que se inseriu a zona urbana da cidade.

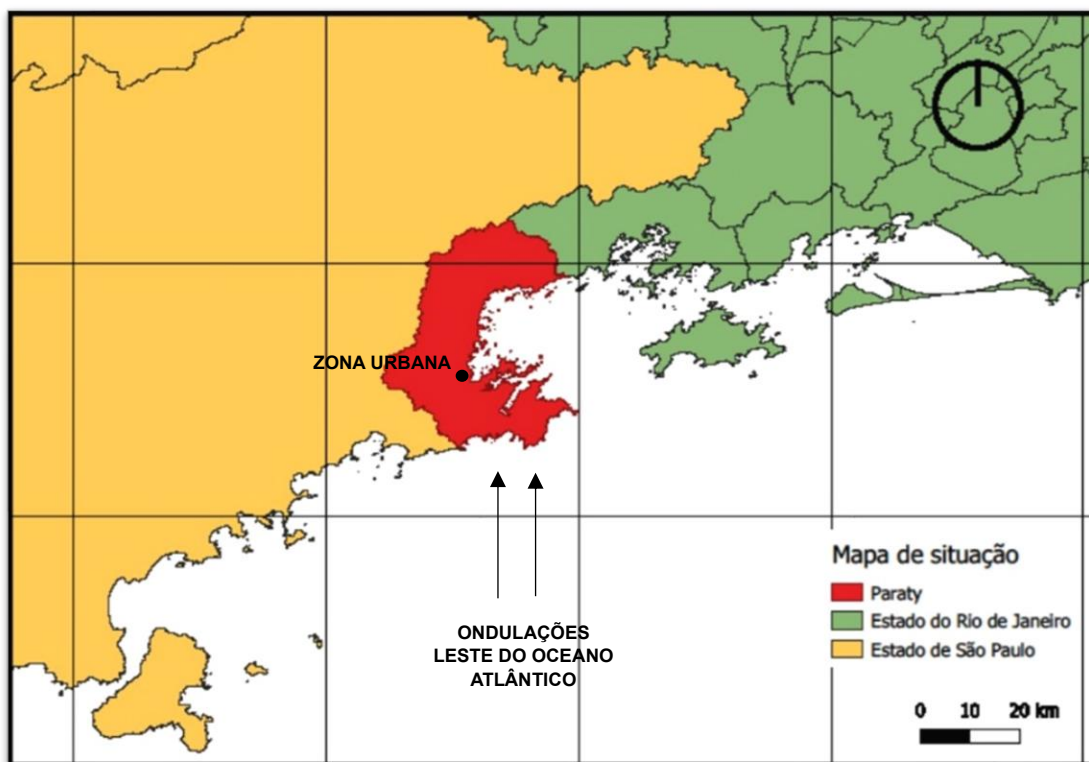
Figura 11- Vista de Paraty: Cadeia de montanhas, promontórios rochosos, planície sedimentar, zona urbana e encontro com o mar.



Fonte: <https://www.mochileiros.com/topic/77727-pedra-da-macela-cunhaparaty/>

Paraty faz divisa com o município de Cunha - SP a Oeste, entre as montanhas da Serra do Mar e o planalto paulista; Angra dos Reis-RJ ao Norte, no litoral; Ubatuba, ao Sul, também no litoral e com o Oceano Atlântico a leste. Seu porto dista 190 km do Porto de Santos e 160 km do Porto do Rio de Janeiro, aproximadamente, portanto, é equidistante dos dois maiores portos da região, podendo ser considerado um eixo entre eles. Na figura 12, pode-se observar o mapa do município de Paraty (RJ) em vermelho; os aspectos geográficos de sua baía côncava e recortada. Ao centro, no ponto indicado pela seta, encontra-se a zona urbana da cidade, local onde se desenvolveu o pequeno povoado, que será analisado a seguir.

Figura 12 - Mapa de situação de Paraty: Aspectos da sua baía em relação ao Oceano Atlântico.



Fonte: QGIS. (imagem produzida pela autora).

1.2. Povos Originários de Paraty

Os mais antigos habitantes de Paraty deixaram um conjunto extenso de sambaquis, encontrado principalmente em dois sítios arqueológicos: um situado ao lado da Praia do Forte e outro na Toca do Cassununga, ao lado da Praia do Jabaquara (Franke e Andrade Neto, 2022, p. 06). Apesar de haver divergências sobre as origens dos indígenas desta região, alguns documentos, relatos de época e os sítios arqueológicos nos permitem fazer conjecturas, na tentativa de compreender as características e tradições desses povos.

Segundo Paulo dos Reis (1979), em sua obra *O indígena do Vale do Paraíba*, existiam povos pertencentes a dois troncos linguísticos no Brasil, os tupis e os Macro-jês. Os tupis ocupavam as terras litorâneas do Brasil e os Macro-jês, os seus sertões (Reis, 1979, p. 28).

Os indígenas que viviam na enseada de Paraty, assim como na baía da Ilha Grande, foram chamados Guaianases, Guainás, ou ainda Goramenis. Sabe-se que eram nômades e não falavam tupi, portanto, pertenciam, provavelmente, aos povos

de tronco linguístico Macro-jê, que originalmente habitavam o interior do Brasil (Reis, 1979, p. 27).

Hans Staden viveu no Brasil entre indígenas e colonos, nos anos de 1549 a 1554. Em sua obra *Duas viagens ao Brasil*, relata que tomou conhecimento da existência dos indígenas Guainás da Ilha Grande que, segundo ele, viviam nas montanhas da Serra do Mar, não possuíam moradia fixa, como os outros “selvagens que moravam aquém e além das montanhas e guerreavam com todas as outras tribos ao redor” (Staden, 2008, p. 134).

Reis afirma que os Guainás de Paraty, do final do século XVI e início do XVII, eram, na realidade, os Maromimins (ou Garumirins), provavelmente Tapúias do grupo Macro-jê, nômades originários das montanhas da Serra do Mar. Considerando a característica itinerante dessa tribo, acredita-se que eles transitassem naturalmente entre o sertão e a costa do Brasil, daí o caminho que chegava à Paraty ser nomeado Trilha dos Guainás.

Em seus desbravamentos pelo Brasil, pelos anos de 1595, Anthony Knivet, um corsário inglês, ao descrever a costa brasileira, relata:

Umas 2 léguas ao sul deste local encontrarão uma bonita baía chamada Paraty, onde vivem canibais chamados guaianases. Deles poderão comprar peles de vários animais selvagens, e às vezes eles possuem bons estoques de Âmbar, que chamam piraponia ergaty (Knivet e Hue, 2007, p. 124).

Sobre a relação que estabeleceram com os portugueses, Knivet relata:

Quando os portugueses precisam de escravos, vão para a Ilha Grande, onde estão certos de encontrar guaianases pescando. Então lhes mostram facas, contas e espelhos, indicando-lhes a mercadoria que querem. Os índios logo vão até um lugar chamado jaguarapipo, na língua deles, que é sua aldeia principal, e de lá trazem até a praia todos aqueles que pretendem vender. E assim se pode comprar deles o mais barato possível (Knivet e Hue, 2007, p. 97).

Em 1596, o corsário narra que integrou uma investida portuguesa contra os Tamoios, pois estes haviam hostilizado os Guainás da Ilha Grande. Em apoio aos Guainás, a tropa de soldados portugueses e indígenas aliados partiu em canoas da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até o porto de Paraty e de lá subiram a serra através de uma estrada utilizada pelos Guainás (Knivet e Hue, 2007, p. 53). Neste relato, nenhuma vila ou estrutura colonial é citada no desembarque ao porto de Paraty.

Algum tempo depois, no ano de 1630, João Pimenta de Carvalho, capitão-mor da Condessa Donatária de Vimieiro, funda o povoado de São Roque nas terras de

Paraty Guaçu, sob a condição de não impedirem os indígenas “Goramenis”, que já viviam no local, de lá permanecerem (Rameck e Mello, 2011, p. 07). Depois de fundado o povoado, João Pimenta de Carvalho deu notícias sobre a boa convivência que os colonos haviam estabelecido com os indígenas de Paraty, dizendo “Embora estejamos em boa paz com os índios Gouramins, hoje nossos amigos e serviçais, é prudente confiar desconfiando, e para isso, vamos construir nossas defesas” (Cury, 2008, p. 220).

Portanto, sabe-se que os Guainás permaneceram em Paraty após o processo de ocupação portuguesa, tendo participado da consolidação do povoado, que se estabeleceu inicialmente no Morro do Forte. Essas informações nos permitem compreender que esses indígenas eram aliados aos portugueses, tornando possível o acesso dos colonizadores aos sertões do Brasil, através da trilha que saía de Paraty.

1.3. O processo de colonização de Paraty.

O processo de colonização do Brasil ocorreu de forma tardia à sua descoberta, no ano de 1500. A coroa portuguesa, inicialmente, não empreendeu grandes movimentações nas novas terras, até uma expedição espanhola declarar ter encontrado metais preciosos nos profundos sertões da América, em 1530. É partir deste momento que, Dom João III, rei de Portugal, coloca em prática a sua estratégia de colonização do Brasil, doando extensas faixas de terras aos fidalgos da Casa Real Portuguesa, os intitulando capitães-donatários. Estes, receberam as atribuições de colonizar as terras que lhe pertenciam, protegendo-as e explorando suas riquezas. Assim, empreenderam suas expedições ao Brasil, fundando vilas, concedendo terras, cobrando impostos, defendendo a costa, dinamizando e povoando o território das suas respectivas capitanias. Poderiam escravizar nativos para cultivar a terra e deveriam pagar impostos à coroa portuguesa, assegurando alguma renda ao Tesouro Português (Caldeira, 2017, p. 45 - 52).

Para tanto, era imprescindível que os capitães-donatários desenvolvessem atividades econômicas que viabilizassem os investimentos necessários para erigir as estruturas que promoveriam a colonização e exploração do Brasil. Neste primeiro momento, as atividades econômicas praticadas foram: a exploração do pau-brasil e a economia da cana-de-açúcar, com a implantação de inúmeros engenhos, que

rapidamente ocuparam grande parte do litoral brasileiro. Todas, economias voltadas para o mercado de exportação (Caldeira, 2017, p. 52).

O Prof. Dr. Nestor Goulart Reis Filho (1968), em sua obra *Evolução Urbana do Brasil*, analisou a importância da economia da cana-de-açúcar no Brasil, durante o período colonial. Segundo ele:

A economia colonial esteve, até meados do segundo século, baseada quase que exclusivamente na agricultura de exportação, foi essa atividade econômica que deu melhores resultados sob a forma de agroindústria do açúcar e em função dela organizaram-se as demais. A ela ficaria ainda subordinada a economia urbana, cujas condições iniciais seriam extremamente modestas (Reis Filho, 1968, p. 38).

Dessa forma, os locais de assentamentos coloniais foram sendo designados, a partir de um conjunto de fatores que favoreciam às atividades econômicas que seriam desenvolvidas; à qualidade do solo, a disponibilidade de água, os critérios de segurança etc.

Murilo Marx (1980), em sua obra *Cidade Brasileira*, fala sobre as características ideais para a fixação dos assentamentos coloniais durante o processo de ocupação do litoral:

O reconhecimento da costa brasileira foi acompanhado pelo batismo dos seus marcos mais notáveis. Entre estes se destacam as embocaduras dos rios, as baías, as ilhas e os arrecifes. Conformam os abrigos naturais que logo mereceram a atenção e a referência dos navegantes. Desde cedo acolheram assentamentos humanos isolados por vastos trechos litorâneos (Marx, 1980, p. 19).

Portanto, sob essas circunstâncias, a Baía da Ilha Grande foi ocupada pelos colonizadores, como parte integrante das Capitânias de São Vicente e Santo Amaro, concedidas aos irmãos Martim Afonso de Souza e Pero Lopes de Souza. Seu termo de doação data de 03 de setembro de 1559, com a fundação de um povoado que foi chamado Vila dos Reis Magos da Ilha Grande, onde hoje se encontra o centro histórico de Angra dos Reis. Em 07 de setembro de 1593 foi elevada à categoria de vila, por meio de Carta Régia, com o título de Paróquia dos Santos Reis Magos. Pertencia a esta vila toda a baía da Ilha Grande e a Ilha Grande, sendo assim, a enseada de Paraty, parte de sua jurisdição (Cury, 2008, p. 217).

Em 09 de novembro de 1595 consta o Termo de Sesmaria concedida à Sebastião Leme, Antônio da Costa e Belchior da Veiga, a qual conferia uma légua quadrada a cada um deles, no rio Parati Guaçu (Cury, 2008, p. 218). Pouco tempo depois, em 07 de maio de 1620, foi doada, a Francisco Farel, a Sesmaria de Paraty Mirim, "...onde se achava estabelecida a fazenda do suplicante com um engenho de

fabricar açúcar.” (Rameck e Mello, 2011, p. 97). Portanto, é possível considerar que a ocupação colonial em Paraty tenha ocorrido na virada do século XVI para o XVII, e que, já no primeiro quartel do século XVII, a economia da cana-de-açúcar estava presente no local.

Pouco tempo depois, em 1630, João Pimenta de Carvalho, Capitão Mor Ouvidor do Continente, Procurador da Condessa de Vimieiro, faz a doação da Sesmaria de Paraty Guaçu à sua filha Maria Jacome de Mello. Ele declara:

Faço saber que a mim me fes a pitição atras Maria Jacome de Mello minha filha segunda dizendome nella me pedia um pedasso de Terra que estava nesta Capitania onde chamão Paraty guaçu onde estiveram os Indios Goramenis a qual me pedia por devolutas e eu lhe puz por despacho lhe dava legua e meia de terra por Costa ficando o ditto Rio de Parati Guaû em meio e para o Certão meia légua... (Rameck e Mello, 2011, p. 07).

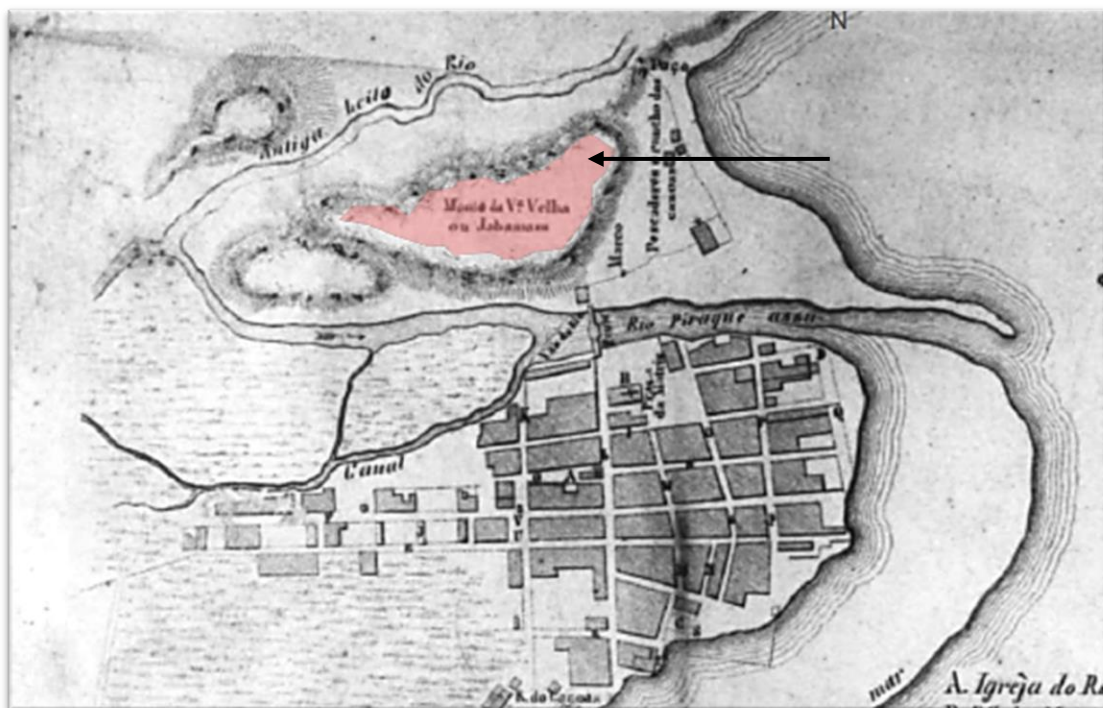
Dessa forma, Maria Jácome de Mello recebeu de seu pai as terras que até hoje pertencem à Paraty, com aproximadamente 7 km de extensão de costa, constituída de promontórios rochosos e pequenas planícies sedimentares, tendo o rio Perequeaçu como o eixo dessa extensão. Não por acaso, este eixo foi estabelecido precisamente na planície de onde partia a Trilha dos Guainás, caminho precípua de interiorização do Brasil, utilizado primeiramente pelos indígenas habitantes dessas terras e, posteriormente, pelos colonizadores. Ali, naquele mesmo eixo, num morro mais ou menos 25 metros acima do mar, João Pimenta de Carvalho com sua família e agregados fundaram um povoado, edificando uma capela em devoção a São Roque (Cury, 2008, p. 219). Aqui vale ressaltar a importância do porto de Paraty naquele momento, considerando o acesso que dava ao interior do Brasil. Tão importante foi, que o próprio Capitão Mor Ouvidor do Continente, foi fundar e habitar o local.

Durante o processo de ocupação do Brasil, a coroa portuguesa, aliada à igreja católica, instituiu um aporte de critérios que regeriam o processo de colonização das vastas terras recém descobertas. Para tanto, foi necessário que os núcleos coloniais atendessem aos decretos reais, que implicavam em regimentos sociais, culturais e religiosos, fiscais e jurídicos; modelos urbanos, militares e de atividades econômicas. Dessa forma, Portugal garantiria aos povoados determinada organização, identidade, funcionalidade e controle a seu bel-prazer. Em contra partida, os assentamentos receberiam o reconhecimento e proteção da coroa. Portanto, determinou-se que, para que uma região não fosse considerada selvagem, primeiramente deveria ser edificada em seu solo uma capela. Isto significava a

elevação de uma região inóspita à categoria de reconhecimento daquele povo pela Coroa Portuguesa, o de *Capela Curada*. (Bueno, 2009, p. 252).

Era próprio das primeiras formações urbanas brasileiras o assentamento em posição alta, ou em acrópole, traço característico das cidades medievais portuguesas. De fato, era uma posição defensiva, estratégica e segura, que permitia a melhor visualização da costa (Santos, 2015, p. 50). Cidades como Rio de Janeiro, Salvador e Porto Seguro são exemplos de assentamentos fundados sobre morros. Dessa forma, pode-se observar que, em Paraty, o processo de fundação do povoado atendeu aos critérios estabelecidos pela coroa, tendo sido fundada a Capela Curada de São Roque no alto do morro, posteriormente denominado, Morro da Vila Velha, conforme pode-se observar no mapa da figura 13, produzido por Jacob Niemeyer, em 1858. No local indicado pela hachura rosa, foi erguida ermida em devoção a São Roque, tendo ficado este povo submetido à fiscalização, ordens e justiça da vila de Angra dos Reis.

Figura 13 - Carta Corográfica; 1858-61. Autor: Conrad Jacob de Niemeyer e outros, Biblioteca Nacional. Local onde se estabeleceu a Capela de São Roque, conforme indicado pela seta.

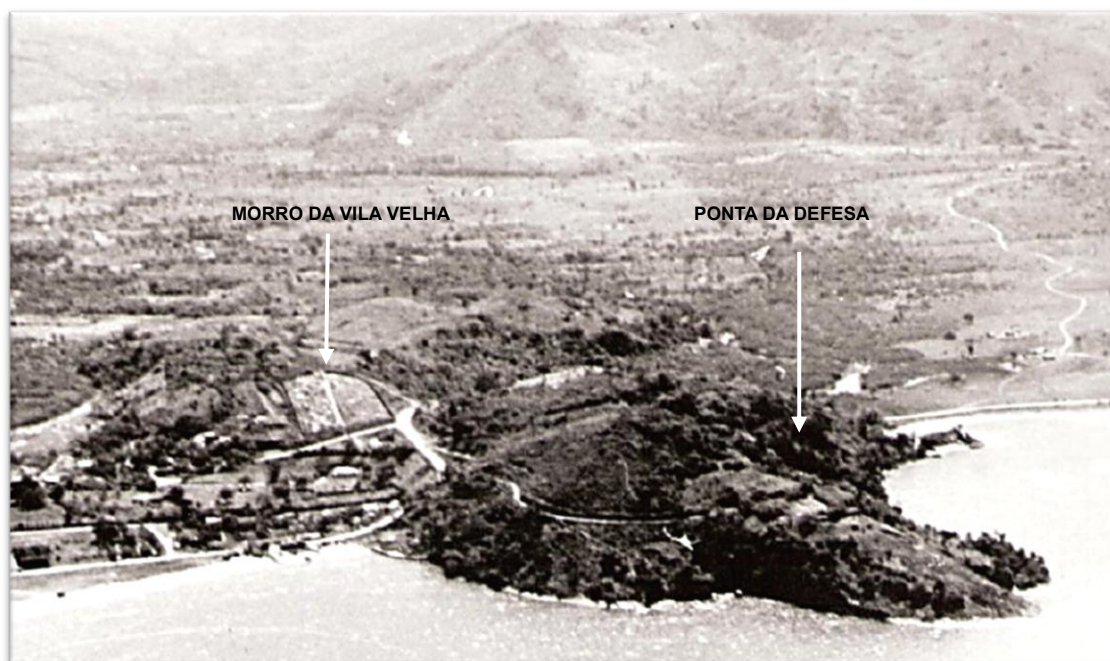


Fonte: (Cury, 2008, p. 291). Alterações na imagem original produzidas pela autora.

Na figura 14, pode-se ver o Morro da Vila Velha, atualmente. Na parte anterior do morro, ou seja, mais afastado do mar, onde hoje se encontra o cemitério da

cidade, fundou-se a Capela de São Roque, e, a parte proeminente do morro, que avança em direção ao mar, atual Morro do Forte Defensor Perpétuo, era chamado pelos antigos de Ponta da Defesa. Nenhuma ruína ou vestígio desta época pode ser encontrada no local, dado que, naquele momento, as edificações eram feitas em taipa e os telhados cobertos com palha, materiais de fácil decomposição.

Figura 14 – Imagem da década de 1960 do Morro da Vila Velha e Ponta da Defesa, onde se estabeleceu a Capela de São Roque.



Fonte: (Cury, 2008, p. 325).

O General Honório Lima, no início do século XX, por toda a pesquisa que fez acerca da história de Paraty, descreve em suas Notícias Históricas, detalhes do processo de formação do povoado de São Roque:

Na respectiva Chapada, acima do nível do mar mais ou menos 25 m, achando o local apropriado, pela excelente vista, abrigo e uberdade do solo; mais ainda, passando ao lado norte um caudaloso rio, ..., levantou aí João Pimenta de Carvalho casas de esteios cobertas de sapê, formando o seu projeto de povoado..., com os mesmos materiais erigiu uma Capela dedicada à São Roque, para comemorarem o dia da chegada nesse local. Como é natural, chegando a notícia da fundação deste povoado as vilas - dos Santos Reis Magos, de Itanhaém, de São Vicente e na própria Metrópole, Portugal, para aí emigraram laboriosos cidadãos com as respectivas famílias, em proporção crescente tal, que em 1650 já se contavam aí mais de 800 habitantes, sem incluir-se os aborígenes da tribo dos goianás, os quais, devido à boa orientação, caridade, justiça e energia de João Pimenta de Carvalho, aplicadas em devido tempo, tornaram se dóceis, obedientes, sociáveis e laboriosos, vivendo com os imigrantes em perfeita comunhão (Cury, 2008, p. 220).

Nestor Goulart Reis Filho (1968) enfatiza que, no início da colonização do Brasil, pela escassez de estruturas e mão-de-obra, era comum a participação dos colonos na construção dos edifícios e das vilas:

Todos os documentos, mesmo os mais antigos, inclusive os que nos informam sobre as raízes portuguesas da arquitetura no Brasil, fornecem um conjunto de informações coerentes sobre as características básicas da mesma. Segundo eles as primeiras casas foram erguidas pelos próprios colonos com auxílio dos indígenas. Mesmo os padres em seus conventos e o governador geral Tomé de Souza participariam dessas tarefas humildes [...] (Reis Filho, 1968, p. 155).

Edelweiss Campos do Amaral (1978), em sua obra *João Pimenta de Carvalho e a Vila Velha de Paraty* cita a boa situação em que se encontravam os habitantes na Capela de São Roque:

O bom estado sanitário desta pequena península, cercada de água por três lados, com seus arredores descortinados, teriam eles, ampla vista a vasculhar o horizonte, impedindo que os inimigos os surpreendessem.

Os 40 m de alto da Ponta lhes proporcionaria receber em cheio o ar puro oxigenado das matas Virgens próximas e o iodado do mar. Ventilação bastante vindas de nordeste leste, para afugentar os mosquitos e borrachudos, e demais insetos perturbadores, ao mesmo tempo, que desviava o bafo grosso e quente da combustão fermentada nos mangues próximos.

Alimentação fácil aos pés da povoação, com peixes de água salgada por 2 lados e doce pelo outro, fornecidos pelo mar em derredor e Rio Paratyguaçu. A 50 braças distante, com sua enormidade de cardumes entrando e saindo da sua barra de acordo com a maré. Com a facilidade de se fazer grande estoques de farinha de peixe e de peixe salgado, para aguentarem longo sítio, sem se renderem pela fome ou sede.

Os moradores estariam livres de serem colhidos de surpresa pelo inimigo, para obter uma Vitória rápida e fácil, dado que do alto, a visão era ampla em derredor. Avistando de longe a aproximação do inimigo tanto por Terra quanto por água, fosse ele índio ou pirata (Cury, 2008, p. 221).

Assim, é possível observar, a partir dos relatos supracitados, que as condições naturais para florescimento e consolidação do povoado de São Roque foram favoráveis, considerando a localização segura em solo alto, a boa ventilação, a abundância em água e alimentos, e, não menos importante, a boa convivência com os nativos daquela região. De modo que, cresceu o povoado em número de habitantes e em área. Apesar de contarmos com poucos documentos remanescentes desta época, é possível considerar que a pequena capela de São Roque tenha rapidamente prosperado, chegando a mais de 800 habitantes em 1650, 30 anos depois de sua fundação, conforme citou o General Honório Lima, acima.

Embora não tenhamos muitos relatos a respeito das economias praticadas na vila naquela época, sabemos que existiam dois movimentos importante na região:

- 1) Um trânsito portuário dinâmico, que havia se estabelecido na vila em decorrência do acesso que sua planície dava aos sertões do Brasil (Trilha dos Guainás);
- 2) A existência de engenhos de cana-de-açúcar na região, conforme termo de Sesmaria da Fazenda Paraty Mirim, de 1620 (Rameck e Mello, 2011, p. 97) e conforme observou Reis Filho sobre a economia colonial brasileira (Reis Filho, 1968, p. 38).

Segundo Affonso d'E. Taunay (1975), em sua obra *História das Bandeiras Paulistas*, o século XVII inaugura a grande era das bandeiras paulistas, fato que traz consigo profundas transformações em solo brasileiro. Já nas primeiras décadas do mesmo século, os sertanistas, em diferentes expedições, alcançaram a divisa com o Paraguai, transpuseram a Serra da Mantiqueira e chegaram a Chiquitos, no Peru (Taunay, 1975, p. 31). Neste momento, as vilas litorâneas e os poucos arraiais fincados no interior do Brasil buscavam suprir as necessidades dos sertanistas, fornecendo mantimentos, ferramentas, hospedagem e o que mais fosse necessário para as longas incursões, em busca de metais nobres e indígenas para escravizar.

Algumas rotas eram mais frequentemente utilizadas, como é o caso da rota: São Vicente - São Paulo de Piratininga ou São Paulo de Piratininga - Rio de Janeiro. Neste último caso, observa-se que, a rota possível de se fazer era exclusivamente por via terrestre-marítimo, portanto, os viajantes saíam da vila de São Paulo via rota terrestre, passando por Taubaté, descendo a Trilha dos Guainás (neste momento, denominada, Estrada da Serra do Facão), até chegar ao porto de Paraty. De lá seguiam embarcados até o Rio de Janeiro, uma vez que, naquele tempo não existia uma rota terrestre que ligasse São Paulo diretamente ao Rio de Janeiro, ou, até mesmo, Paraty ao Rio de Janeiro (Cury, 2008, p. 2016).

Murilo Marx (1980), em sua obra *Cidade Brasileira*, aponta para a importância dos acessos que as vilas e cidades possuem, pelo fato de permitirem conectar diferentes regiões:

A cidade tem suas entradas e saídas. São os pontos pelos quais se comunica com a redondeza, com as suas vizinhas, enfim, com o mundo exterior. Esse contato se faz por terra, através do ar ou pela água, por meio de veículos diferentes com exigências distintas. Entre nós, pela ordem, apareceram a piroga e o navio, o viandante é a cavalgada, os transportes de roda, o trem, os automotores e o avião. Por isso, o porto, as ruas e os largos de acesso e estacionamento, as estações de estrada de ferro, mais

recentemente as estações rodoviárias e os aeroportos têm um significado especial (Marx, 1980, p. 111).

Portanto, deve ser atribuído à Trilha dos Guainás o seu valor inestimável de conectar o porto de Paraty, ou seja, o mar, às terras do sertão, em uma era tão primária da formação do Brasil. Na figura 15, é possível ver um trecho da Trilha dos Guainás (nomeada pelos Bandeiristas Paulistas: Estrada da Serra do Facão e, posteriormente, Caminho do Ouro), calçada no século XVIII.

Figura 15 - Trecho da Trilha dos Guainás ou Estrada da Serra do Facão, posterior Caminho do Ouro (trecho de calçamento executado no século XVIII).



Fonte: Mariana Gatti.

O Prof. Dr. Nilson Ghirardello (2010), em sua obra *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista*, enfatiza a relevância dos caminhos no surgimento das vilas:

Um dos fatores mais importantes para a criação de vilas era o seu acesso por caminhos, mesmo que muito precários, e eles começaram a aumentar a partir das primeiras décadas do século XIX. A expansão dos caminhos também significava que o potencial econômico da província crescia e, com ele, a possibilidade de formação urbana [...] (Ghirardello, 2010, p. 42).

Deste modo, é possível compreender que o porto de Paraty passa a ser mais frequentado, a partir do início do século XVII, como rota precípua dos viajantes que saíam de São Paulo rumo ao Rio de Janeiro e vice-versa. Neste momento, é notável a relevância do seu porto no contexto de exploração e dilatação do Brasil colonial, tendo, conseqüentemente, seu povoado prosperado e crescido em número de habitantes e área urbana. Fato que impeliu a sua população a deixar o pequeno morro da Capela de São Roque, tendo sido transferido o povoado para a planície adjacente ao morro, a sul, mais especificamente, no local de onde partia a Trilha dos Guainás. Portanto, fica claro que, Paraty, durante algum tempo, desempenhou o importante papel: de guardião de uma das principais portas de entrada para o interior do Brasil, durante o período colonial, conectando importantes vilas do Brasil (Santos e Rio de Janeiro, via marítima e São Paulo de Piratininga, via terrestre).

Paulo Santos, em sua obra *Formação de Cidades no Brasil Colonial* relata que, as cidades coloniais brasileiras que atendiam modelos de cidades medievais portuguesas (portanto, edificadas nas partes mais altas dos territórios), à medida que extravasavam às muralhas, “*escorregavam*” para a beira-mar ficando divididas em *cidade alta e cidade baixa* (Santos, 2015, p. 50).

Em Paraty, tendo a sua população crescido, é possível observar que o assentamento também “extravasou” o morro de São Roque. Dessa forma, a pequena vila desceu para ocupar a planície à beira mar, onde se encontra o centro histórico nos dias atuais. A antiga sede do povoamento, ou, Morro de São Roque, foi então denominada, Vila Velha.

Desse modo, sabe-se apenas por tradição que, em 1646, Maria Jacome de Melo doou terras aos habitantes da Capela de São Roque, “25 braças distante do morro que chamavam ‘Vila Velha’ para o rumo do sul, entre os rios Piraqueguassú e Patitiba” (Araújo, Apud. Galdames, 2009, p. 212). Lá foi erguida a primeira Igreja Matriz de Paraty, em devoção à Nossa Senhora dos Remédios, sob esteios de

madeira e coberta com palha, concluída em 1652 (Cury, 2008, p. 226). No mesmo local onde, atualmente, se encontram a praça e Igreja da Matriz. Ali, se estabeleceu e desenvolveu o povoado em nova sede, à beira mar, onde se situa, até os dias de hoje, o centro histórico de Paraty. Honório Lima, afirma que, o registro de doação de Sesmaria que fez Maria Jácome de Mello para transferência do povoado, desapareceu dos livros do Senado da Câmara de Angra dos Reis, pois a página foi arrancada (Cury, 2008, p. 221).

Murilo Marx (1980), em sua obra *Cidade Brasileira*, discorre sobre a relevância das igrejas como elemento urbano, nas cidades coloniais. De acordo com Marx:

Na composição da nossa paisagem urbana tradicional deram o tom às construções das ordens religiosas e do clero secular. A presença, o porte, o requinte e sobretudo, a situação privilegiada tornaram-nas balizas das pequenas e grandes aglomerações. Na vida pacata de então, esses prédios variados cumpriam um importante papel, tanto pelas atividades que abrigavam como pelas que irradiavam (Marx, 1980, p. 91).

Da mesma forma, Paulo Santos (2015) observa sobre a importância das praças na cidade colonial brasileira:

As praças do Brasil colonial eram o centro de reunião da vida urbana, em que se realizavam as cerimônias cívicas e toda sorte de festividades, religiosas e recreativas, e serviam ainda aos mercados e às feiras. Nela se localizavam os edifícios principais, que mais enobreciam a cidade: a casa da Câmara e cadeia, a casa dos governadores, a Igreja Matriz (Santos, 2015, p. 74).

As estratégias de proteção do território também era um tema de suma importância durante o processo de colonização do Brasil. Quando estabelecidos em locais no nível do mar, os colonos, cientes dos perigos que corriam de ataques piratas, costumavam erigir fortes em locais estratégicos, a fim de garantir a segurança da vila. Para Cury (2008), Paraty era um local naturalmente protegido, pois os manguezais dos arredores de sua planície e a baixa profundidade de seu porto não permitiam que embarcações munidas de artilharia se aproximassem de sua costa (Cury, 2008, p. 226).

Em sua tese *O estudo morfológico de Parati no contexto urbanístico das cidades marítimas atlânticas de origem portuguesa*, Cury (2008) afirma que:

[...] o traçado urbano de Paraty observou as condições geográficas pré-existentes do sítio, como nas cidades de origem portuguesa. A primitiva povoação foi ordenadamente observando as exigências militares e de administração civil e religiosa (Cury, 2008, p. 239).

A igrejas, além de balizadores de desenvolvimento urbano, também exerciam uma função social indispensável na cidade. Murilo Marx, em sua obra *Cidade no Brasil, terra de quem?* explica:

A institucionalização da vida dessas tantas e tão dispersas comunidades se dava pela oficialização de sua ermida, de sua Capelinha visitada por um cura, pela sua elevação um dia a matriz, elevação que significava a ascensão de toda uma região inóspita, ou de ocupação mais antiga e em expansão, ao novo status de paróquia ou freguesia. Não era somente o acesso garantido então a desejada e necessária assistência religiosa que se obtinha, mas também o reconhecimento da comunidade de fato e de direito perante a igreja oficial, portanto perante o próprio Estado (Marx, 1991, p. 18).

Esses elementos, a praça, a igreja e a casa de Câmara e cadeia eram fundamentais das cidades coloniais brasileiras, dessa forma, a partir da segunda metade do século XVII, Paraty caminhava em direção à sua autonomia política e reconhecimento perante a coroa portuguesa, à medida que sua Igreja Matriz era erguida.

Assim, em 1660, liderados por Domingos Gonçalves de Abreu, os paratienses levantaram um pelourinho na praça, declarando sua autonomia em relação à vila de Angra dos Reis e elevaram a freguesia de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty à categoria de vila, com o consentimento do então Capitão Governador da Capitania de Itanhaém, Jorge Fernandes da Fonseca (Calixto, 1915, p. 533) e do Governador das Capitanias do Sul, Salvador Correa de Sá e Benevides. Ainda no mesmo ano, Benevides ordenou que abrissem e limpassem o caminho da vila de Paraty para os sertões de São Paulo (Cotrim, 2012, p. 12).

A elevação ao estatuto de vila ocorria nos pequenos núcleos urbanos à medida que iam se desenvolvendo, considerando o crescimento econômico, populacional e, conseqüentemente, a estrutura urbana. Essa elevação significava o acesso a uma outra categoria institucional e à autonomia política administrativa. Em solo urbano, significava dispor de um aporte específico de edifícios, sendo eles: uma Igreja da Matriz, uma Praça da Matriz fronteira à igreja, uma Casa de Câmara e Cadeia e um Pelourinho (Bueno, 2009, p. 252 e 253). Estes elementos permitiam aos seus habitantes exercer a fé católica, julgar, punir e aprisionar seus infratores.

Porém, em Paraty, logo após a elevação do povoado à categoria de vila, sua Igreja Matriz, edificada sob esteios de madeira e sapé já se encontrava deteriorada e precisava de reparos. Pizarro, em suas Notícias Históricas, publicada pelo IPHAN em 1960, cita:

Levantando o templo sobre esteios, a maneira dos Cerames Asiáticos, e construídas as paredes de corpos ligneos pouco duráveis, não tardou que dentro de pouco tempo precisasse de reparo, como se efetuou no anno de 1668, correndo o povo com 60 \$ reis... (Araújo, Apud Cury, 2008, p. 227).

Milliet Saint-Adolphe, em sua obra *Diccionario Geographico Historico e Descriptivo do Império do Brazil* relata sobre o arruinamento da antiga igreja Matriz e construção de uma maior. “Arruinando-se no fim do século XVII a Igreja Matriz edificou outra numa chã mais próxima à bahia, onde está situada a vila. Com a mesma invocação e, de Pedra e cal” (Cury, 2008, p. 227). Mas, devido à falta de recursos dos habitantes, em 1679 as obras foram suspensas. Porém, a Câmara, no mesmo ano, atendendo a requerimento do respectivo procurador, revogou o imposto criado para tal finalidade, “porquanto estava o povo muito alcançado, e muito pobre, e não podião continualla naquele tempo” (Cury, 2008, p. 227).

Segundo a historiadora Marina Souza (1957), em sua obra *Paraty: Cidade e as festas*, as igrejas de Paraty não estavam vinculadas a qualquer ordem religiosa, tendo sido construídas com dinheiro do povo e implantadas por suas Irmandades. A autora cita que, as igrejas foram construídas com muito custo, sendo que, a segunda Matriz edificada em pedra e cal, pôde ser concluída somente quando Paraty teve sua economia impactada pelo Ciclo do Ouro, durante o início do século XVIII (Souza, 1957, p. 47).

Nos anos de 1681 as obras da segunda Matriz de Paraty recomeçaram, sendo assentado o madeiramento na respectiva Capela-mor em 1682; enquanto se fabricava a telha necessária, foi coberta com palha (Cury, 2008, p. 227).

A retomada das obras da Matriz ocorreu em 1703, quando se iniciou a construção do corpo (nave). Sua conclusão ocorreu em 1712, ficando com as seguintes dimensões: o corpo - 22 m de comprimento por 8,36 m de largura e, a Capela mor 8,8 m de comprimento por 6,16 m de largura (Cury, 2008, p. 227).

Segundo Cury, a primeira escritura de imóvel registrado na vila de Paraty data de 20 de dezembro de 1681, a casa era coberta de telhas e possuía quintal com vista para o mar. Em 17 de março de 1684, data a escritura de uma casa coberta de palha. Não são citados caminhos, ruas, largos nem os confrontantes, apenas os proprietários e o número de *lansos* (Cury, 2008, p. 228). Essas escrituras nos dão indícios sobre os aspectos da vila no final do século XVII. É possível conjecturar que, nesses tempos, a vila já passava por um processo de transição, dispondo de casas construídas com materiais mais simples, e outras, construídas com materiais mais

sofisticados e, conseqüentemente, mais caros, demonstrando um processo de crescimento econômico local.

O Prof. Dr. Reis Filho (1968) relata que a utilização de materiais mais simples para edificar as primeiras construções, era comum, conforme pode-se verificar abaixo:

As construções de emergência eram as mais simples. Após a edificação de uma cerca provisória, os primeiros colonos da Bahia levantaram “casas cobertas de palma ao modo de gentio, em as quais, porém, entretanto se agasalharam os mancebos e soldados que vieram na armada”⁸. Aos poucos cuidou-se de substituí-las por construções mais duráveis, mas ainda de Extrema rusticidade. “As primeiras Moradas, que os padres tiveram, eram umas pobres moradas de taipa cobertas de palha; o seu suor e trabalho lhe custaram, acarretando as suas costas a madeira e água”⁹. A melhoria das condições atenderia a uma certa ordem. Substituíam-se, aos poucos, as construções iniciais por outras de material mais durável e de melhor acabamento à medida que o número de oficiais mecânicos, e sobretudo, o número de escravos e índios e negros viessem simplificar essas tarefas de construção. As casas mais ricas seriam de pedra e cal, com as partes mais em evidência aparelhadas e, as mais pobres, de palha como as dos indígenas e dos primeiros povoadores. Mais comuns seriam as mistas. [...] (Reis Filho, 1968, p. 155).

Dessa forma, observa-se que, Paraty, assim como muitos outros assentamentos do Brasil colonial, galgaram seu desenvolvimento, paulatinamente, reestruturando suas bases, à medida que obtinham melhores rendimentos, melhor qualidade e quantidade de mão-de-obra disponível.

Portanto, se analisados os fatos relatados acima, observa-se que, Paraty se desenvolveu ao longo do século XVII, tendo construído duas igrejas da Matriz, sendo a última, edificada em pedra e cal, ainda que com muito custo. Não foi possível encontrar relatos sobre o número de habitantes que a vila alcançou ao final do século XVII. Assim como não se encontrou relatos sobre as atividades econômicas da vila naquele tempo. Porém, através das pesquisas realizadas, é possível constatar que Paraty se desenvolveu como porto; que atendia os sertanistas e viajantes que subiam e desciam a trilha dos Guainás (Estrada do Facão) e ali se abasteciam de mantimentos, ferramentas, armamentos entre outros. Mas, também, é possível inferir, até este momento, que Paraty possuía uma economia rural, conforme pôde-se observar na carta de sesmaria da Fazenda Paraty Mirim, onde se encontrava um engenho de fabricar açúcar (Rameck e Mello, 2011, p.97) e conforme ocorria com

⁸ Citado em: SOUZA, Gabriel Soares de. Notícias do Brasil. São Paulo, Martins, 1939, volume 1.

⁹ Citado em: LEITE, Serafim. História da Companhia de Jesus no Brasil. Lisboa, Livraria Portugalíia e Instituto Nacional do Livro, Rio de Janeiro, 1938, 10 volumes.

frequência nas vilas e cidades coloniais brasileiras, conforme citou Reis Filho (Reis Filho, 1968, p. 155). Os mantimentos comercializados no porto poderiam estar disponíveis à medida que havia excedentes da produção rural.

Este último fato também é corroborado por Reis Filho (1986), quando diz:

Um dos traços mais característicos da economia brasileira foi, desde o início, a preocupação de auto suficiência das unidades rurais. Essa tendência, presente tanto nas grandes unidades dedicadas à monocultura de exportação como nas pequenas, reduzidas muitas vezes a um precário auto abastecimento, estender-se-ia mesmo aos centros urbanos [...] No período de entressafra ou queda de preços do açúcar, os produtos de subsistência surgiam com abundância no mercado, mas sempre que subiam as cotações dos produtos de exportação ou que as pestes ou dificuldades de outra ordem reduziam o número de escravos, diminuir a produção de subsistência, influiu de modo desfavorável não apenas nos centros urbanos mas também no mundo rural (Reis Filho, 1968, p. 42).

Olhando de uma perspectiva mais abrangente, o século XVII foi um período de grande expansão da economia açucareira no Brasil. Especificamente, na Capitania do Rio de Janeiro, essa atividade foi desenvolvida em larga escala, conforme cita Jorge Caldeira (2017), em sua obra *História da Riqueza no Brasil*. Segundo o autor, o grande empresário e militar do Império Ultramarino Português, Salvador Correia de Sá e Benevides possuía aproximadamente 50 engenhos de cana-de-açúcar nos arredores do Rio de Janeiro, durante a década de 1650, obtendo grandes lucros desta indústria (Caldeira, 2017, p. 96). Portanto, é possível demonstrar, até aqui, a profícua atividade dos engenhos na região do Rio de Janeiro, ao longo dos Seiscentos. Lembrando que, este mesmo senhor, Salvador Correia de Sá, Governador das Capitanias do Sul, foi quem mandou que abrissem e limpassem o caminho da vila de Paraty para os sertões de São Paulo, em 1660, quando os paratienses se rebelaram e declararam independência à vila de Angra dos Reis, conforme citado anteriormente.

Assim, é possível admitir que a atividade rural, em Paraty, significasse:

- 1) Suprir as necessidades de subsistência dos habitantes, assim como citou Reis Filho;
- 2) Atender as necessidades de alimentação dos sertanistas e navegantes em trânsito, que eram crescentes. Comercializando os excedentes da produção de subsistência;

- 3) Produzir açúcar para exportação (ainda que, possivelmente, neste momento, em Paraty, em pequena escala), considerando a presença dessa economia na região.

Portanto, o que se pretende demonstrar, é que, ainda que se tenha poucos relatos sobre as economias que circulavam na vila de Paraty ao longo dos Seiscentos, sabe-se que, a economia da cana-de-açúcar crescia, bem como crescia o movimento sertanista, na região. O qual veio a conquistar grande êxito, no final do século XVII, com a descoberta das Minas de Cataguases, inaugurando o Ciclo do Ouro no Brasil: um dos mais importantes e sedutores da nossa história. Paraty foi um importante porto, no início do Ciclo do Ouro, conforme veremos a seguir.

1.4. O desenvolvimento da vila de Paraty durante o século XVIII (o Século do Ouro).

A notícia da descoberta do ouro, pelos anos de 1695, provocou um grande fluxo de imigração às regiões das minas, gerando instabilidade e insegurança na colônia. Portugal, orquestrando esse momento tão singular de exploração do Brasil, alarmado pelo risco de extravio do metal, decretou em Carta Régia, no ano de 1698, o castigo da fogueira para os “*descaminhadores*” do ouro (Ribas, 2003, p. 28). Além dessa medida, desincentivou à agricultura e proibiu a implantação de fábricas nas regiões das minas, desencadeando um processo intenso de importação de todos os tipos de produtos, desde alimentos, couro, carnes, louças, tecidos, ferramentas etc. para as minas (Alves, 1992, p. 31).

Conforme pudemos ver, a Trilha dos Guainás (posteriormente nomeada Estrada do Facão pelos sertanistas paulistas) foi uma das mais importantes vias do Brasil ao longo do século XVII, de modo que, foi a partir dela que se pôde desbravar e traçar os caminhos que levaram às minas. Sendo assim, designou-se que, naquele momento, o melhor trajeto para escoar o ouro seria através da rota terrestre: Minas Gerais – Paraty, até o litoral, e, a partir daí, Paraty – Rio de Janeiro, via rota marítima.

Essas medidas impactaram a economia da pequena vila de Paraty, quando, em 1702, foi decretado que, esta, se tornava porto oficial e exclusivo de passagem do ouro vindo das Minas de Cataguases. Neste momento, Paraty inicia um ciclo de prosperidade, uma vez que era a porta que ligava tudo que chegasse ou saísse das minas, ao mar. A vila passou a receber um grande número de escravos e

mercadorias que desembarcavam na praia e seguiam serra acima, para então alcançarem seus destinos, os novos assentamentos das Gerais. Nesse momento, Paraty passa a receber praticamente tudo o que fosse necessário para as atividades do garimpo e sobrevivência dos mineradores (Cotrim, 2012, p. 24).

Segundo Cury (2008), nesta ocasião, o sistema de defesa da vila foi a primeira preocupação da Metrópole que, em 1702, ordenou a construção de um reduto com uma trincheira dotada de quatro peças. Dessa forma, em 1703, edificou-se um forte, ao norte, próximo ao rio Perequeaçu, na Ponta da Defesa e outro ao sul, nas vizinhanças do rio Patitiba. A Ponta da Defesa foi o local por onde o ouro era embarcado (Cury, 2008, p. 229). Também, em 1703, foi decretada Carta Régia que mandava instalar uma Casa de Registro do Ouro, para controlar o fluxo do metal a caminho do Rio de Janeiro (Ribas, 2003, p. 31).

Contudo, Portugal, muito logo, tratou de traçar novos rumos para o escoamento do ouro e, no ano de 1698, Garcia Rodrigues Pais inicia a abertura de uma estrada mais curta do que aquela até Paraty, ligando as Minas diretamente ao Rio de Janeiro pela Serra dos Órgãos. Essa estrada, além de diminuir o tempo de viagem entre as minas e o mar pela metade, evitava o transporte marítimo que, naquele tempo, se tornara perigoso pelos ataques piratas que ansiavam por alguma quantia de ouro. Essa estrada, posteriormente, foi chamada de Caminho Novo e passou a ser via oficial de escoamento do metal, a partir de 1710. Tendo ficado proibido o trânsito na estrada de Paraty a todos os viajantes retornando das Minas Gerais (Ribas, 2003, p. 36).

Segundo Pizarro, essa medida prejudicou a vila de Paraty, tendo ela diminuído inclusive em população. O povo se manifestou contra a medida, tendo sido atendido, posteriormente, pelo rei, conforme pode-se ver abaixo:

[...] da proibição se originou, que sentindo os moradores, e povo de Paratii, graves prejuízos com a falta de extracção de seus efeitos, e diminuída a cultura das terras, e o mesmo da povoação, supplicáram a El Rei a franqueza do caminho antigo, a arbítrio dos que quisessem cultivá-lo. (Cury, 2008, p. 231).

Portanto, em 1715, a população de Paraty pede em requerimento para o rei de Portugal que a estrada seja novamente liberada. O pedido é atendido em carta Régia de 24 de maio do mesmo ano, autorizando novamente o trânsito da estrada de Paraty (Ribas, 2003, p. 36). Porém, mantendo a rota da Serra dos Órgãos como

a via oficial e principal de escoamento do ouro. Em 1733, o caminho do ouro de Paraty é fechado terminantemente para o trânsito do ouro (Ribas, 2003, p. 38).

Moacir Silva faz um importante relato sobre a abertura do Caminho Novo, dizendo:

Só em 1725, depois de muito ouro engolido pelas ondas vorazes entre Rio e os portos de Santos e Paraty, e devorado pelos piratas já aclimado na baía de Sepetiba, o Capitão general de São Paulo, Rodrigo César de Menezes, comunicou a Dom João V que resolveram tornar efetivas as comunicações terrestres entre São Paulo e Rio de Janeiro por entendê-las convenientes à segurança da real fazenda, principalmente para remessa dos quintos de ouro que iam para o Rio, evitando-lhe o risco que lhe podia seguir no transporte de Santos aquela cidade por causa dos naufragos e ataques dos piratas (Cury, 2008, p. 244).

Desse modo, podemos concluir que Paraty funcionou como porto exclusivo de escoamento do ouro, oficialmente, durante oito anos, entre 1702 e 1710. Com a reabertura da estrada em 1715, manteve-se como rota alternativa até 1733, fato que, inicialmente, impulsionou a sua economia. Porém, conforme vimos, acima, os riscos do transporte de ouro via marítima era preocupante, fato que ocasionou a desativação de Paraty como principal porto de escoamento do ouro. Essa medida impactou rapidamente a vila, de modo que, se analisados os relatos de viajantes passando por Paraty, naqueles tempos, podemos constatar que era considerada pobre e pequena, se comparadas com outras das cercanias, conforme veremos a seguir.

Em sua passagem por Paraty, no ano de 1717, o Conde de Assumar relata a vila como “[...] pequena, com menos de 50 casas térreas, a maior parte delas em taipa, cobertas com palha, e o casario acompanhava o eixo inicial de ocupação. Não havia cais e os embarques eram realizados na praia e nas margens dos rios próximos” (Alveal, 2002, p. 04).

Segundo Marina Souza (2008), no início do século XVIII, a simplicidade da vila era evidenciada pelos despojamentos arquitetônicos e austeridade da igreja, em comparação com outras vilas da região. Ela diz: “Quando Bertioga já abrigava quatro conventos e 350 casas, Paraty ainda lutava para construir sua única igreja, a Matriz de N. Sra. dos Remédios.” (Souza, 1957, p. 48). Aqui vale ressaltar, mais uma vez que, as igrejas de Paraty foram construídas com dinheiro do povo, diferentemente das vilas que abrigavam conventos ou igrejas vinculadas a ordens religiosas. Estas, contavam com a contribuição das ordens para serem construídas e mantidas. De

todo modo, não se pode negar a nítida discrepância citada pela historiadora, entre os aspectos do desenvolvimento das vilas de Paraty e Bertioga.

Samuel Costa, um influente cidadão paratiense, nascido em 1882, relata em sua obra *Paraty no ano da independência*, em que condições Paraty se edificou:

A edificação na vila sempre foi muito difícil, devido à condição do solo dela, muito baixo e alagadiço, entre as fozes dos rios que se comunicavam, insulando-a com o mar. Por toda a parte havia pequenos lugares invadidos ao mesmo tempo pelas marés e pelos rios quando transbordavam, ou espaços cobertos de mangues onde penetrava o mar. A edificação de Paraty foi, dessa forma, o resultado de muito esforço de muito dispêndio desde que se abandonou o local da Vila Velha. Quem quisesse fazer a sua casa tinha primeiro de conquistar ao mar o espaço preciso. O aterro tinha de vir quase sempre em Canoas que o transportavam das outras margens dos rios laterais. No ano da Independência ainda havia mangues atrás da igreja Santa Rita... (Costa e Mello, 2000, p. 59).

Nas figuras 16 e 17, é possível ver as circunstâncias citadas acima, sobre o solo baixo e alagadiço de Paraty, as inundações frequentes e os manguezais que cercam o local, até os dias de hoje.

Figura 16 - Maré alta na rua da Praia - 1968.



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>

Figura 17 - Praia do Jabaquara na maré baixa. Manguezal, solo pantanoso.



Fonte: Mariana Gatti.

Costa (2000), ainda relata que os habitantes de Paraty arcavam com as despesas da edificação da vila:

Para as grandes obras, eram obrigados os habitantes na proporção de suas posses a fornecer escravos, animais, carros e materiais. Dessa forma contribuiu o povo de Paraty durante muito tempo para a feitura conservação da Estrada da Serra, para as pontes sobre o rio Bananal, (em 1824), a do Hospital, ordenada pela primeira vez em 1820, a do Matheus Nunes, as obras da Nova Matriz, o calçamento das ruas e outras e outras (Costa e Mello, 2000, p. 48).

Em 1726, o governador Luiz Vahia Monteiro solicita que fossem feitas obras de defesa do Porto de Paraty. Neste relato pode-se observar as características desfavoráveis à navegação que se apresentava o porto:

[...] E depois de vizitar a dita villa de Parathy, que eh a última dessa jurisdição, a qual eh porto de mar e se acha á margem d'elle situada na praia, ordenei hum caes flanqueado, que pode servir de defesa no caso que os estrangeiros ou inimigos queirão fazer algum desembarque na dita villa, o que só podem conseguir, com lanchas por ser aquela enseada tão espraçada, que na vazante da maré ficão estas embarcações todas em seco, e os navios dão um fundo então afastado, o que não podem com artilharia offender a vila, cujos moradores se offerecerão a fazerem a sua custa o cais conforme atestada de cada um, cuja obra entendo aperfeçoarão brevemente pelo gosto com que a abraçarão (Cury, 2008, p. 240).

A partir dos relatos supracitados, pode-se observar as dificuldades que a vila de Paraty enfrentou, desde a sua transferência para a planície, local onde até hoje se encontra o centro histórico. As condições de alagamento do solo, a baixa profundidade do seu porto e os manguezais nos arredores foram, possivelmente, elementos naturais difíceis de serem conquistados durante o século XVII, trazendo consequências evidentes para o crescimento urbano, populacional e econômico.

Ainda que as condições naturais da vila fossem difíceis de serem superadas, é fato que o acesso que Paraty permitia aos sertões tensionava positivamente seus vetores de prosperidade, conforme observa-se no relato do frei Agostinho de Santa Maria, que passou pela vila em 1729:

[...] ao presente pequena povoação, mas virá a ser muito populosa pelo muito trato, e comércio, que nela há: por que é o Porto de mar aonde acode a gente de todas aquelas vilas do Sertão, como são a de Guaratinguetá, a de Pendá Munhangaba, Taubaté e Jacareí. Todas estas vilas da Serra acima descem ao porto daquela vila a buscar o necessário, como é o sal, o azeite, e o vinho, e tudo o mais. Aqui descem vários moradores das Minas do ouro com ele a fazer negócio, e por aqui sobem muitos dos que vão do Rio de Janeiro para as mesmas Minas. São aqueles caminhos muito ásperos, e de serras muito acatinadas, e levantadas, e caminhando para Taubaté se gasta um dia inteiro em subir a Serra por ser muito alta e dilatada (Souza, 1957, p. 45).

Em 30 de julho de 1717, o Conde de Assumar registra sua passagem pela vila de Paraty:

[...] fomos jantar à villa de Paraty em caza do Capitão Lourenço de Carvalho, que nos regalou magnificamente. Elle hé natural da villa de Basto, e cazado com huma mulata filha de Francisco do Amaral: hé muy rico, e poderoso: porque se acha com 300 negros, que lhe adquirem grande cabedal com a condução das cargas, em que continuamente andão pela serra asima, q. vay sahir à Villa de Guaratimgueta: que por ser tão áspera não podem subir cauallos carregados, e lhes hé preciso aos viandantes valer-se desse meyo para poder seguir a sua viagem para Minas (Cotrim, 2012, p. 30).

Dessa forma, Paraty seguiu superando as adversidades, numa luta constante para consolidar seu solo urbano, a partir de suas virtudes.

Segundo Cury (2008), a área da vila de Paraty foi demarcada em 1719 e as primeiras medidas de ordenamento e ocupação foram tomadas na segunda década do século XVIII:

O tecido urbano era constituído por fileiras de casas construídas sobre o alinhamento e sobre os limites laterais do terreno, formando superfícies contínuas, com casas simples de portas e janelas, armazéns e poucos sobrados, com elementos arquitetônicos uniformes e simétricos, destacando-se das edificações religiosas e institucionais de maior apuro. A construção ou a conclusão de alguns edifícios institucionais importantes, que consolidaram alguns setores da malha urbana, ocorreu na primeira metade do século XVIII.

O início da construção da igreja de Santa Rita deu-se em 1722; a construção da igreja de Nossa Senhora do Rosário, em 1725. As igrejas e templos religiosos funcionavam como balizadores, os traçados se estruturaram em função deles. Já no século XVIII, desempenhavam o papel de polo de atração no desenvolvimento dos núcleos urbanos (Cury, 2008, p. 239).

Portanto, observa-se que, no começo do século XVIII Paraty iniciou a edificação de mais duas igrejas, sendo elas, a igreja de Santa Rita (dos homens pardos) e a igreja de Nossa Senhora do Rosário (dos homens negros). Já tendo concluído a Igreja da Matriz de Nossa Senhora dos Remédios (dos homens brancos) desde 1712. Estes edifícios marcam um importante momento da evolução urbana da vila, como era desejável que se ocorresse com as demais vilas do período colonial brasileiro. A materialização, em solo urbano, de uma estrutura social estabelecida pela coroa portuguesa, onde cada elemento funcionava como parte insubstituível para o bom funcionamento da base colonial brasileira, respaldada pela:

- 1) Supremacia do homem branco, frequentador da igreja Matriz, principal igreja da vila, situada em frente à praça;
- 2) União matrimonial entre brancos e indígenas, condição substancial para viabilizar a permanência do colono em solo brasileiro desde o início da colonização¹⁰. A igreja dos homens pardos atendia esse público;
- 3) Na intensa utilização da força de trabalho de africanos escravizados, principal agente executor da prosperidade da colônia. Para este público se destinou a igreja do Rosário.

Segundo Nestor Goulart Reis Filho (1968):

As construções religiosas surgiram com as povoações, desde os primeiros instantes. Atendiam à religiosidade do povo impunham-se também pelas funções de administração pública atribuídas à Igreja, uma vez que esta era unida ao Estado. As igrejas paroquiais realizavam os trabalhos de registro de nascimento, casamentos e óbitos, segundo os sacramentos correspondentes, o que estabelecia um vínculo permanente e de grande importância entre as populações do meio rural e a sacristias. Além da frequência periódica aos ofícios religiosos - o que era possível cumprir, dentro de certos limites, no próprio meio rural - existia então um comparecimento às igrejas dos povoados, para a realização de cerimônias referentes aos eventos mais importantes da vida familiar. Essas duas causas de concentração movimentaram os povoados em certas datas e

¹⁰ A permanência do colono em terras brasileira, inicialmente foi possível, através da aliança pelas regras consuetudinárias tradicionais, ou seja, por meio da oferta matrimonial. Assim, os colonos recebiam diversas mulheres indígenas como ofertas de alianças formando novas famílias (Caldeira, 2017, p. 31).

transformavam os pátios em frente às igrejas em pontos de reunião pública e de comércio, enquanto a sacristia se transformava, quase sempre, em pontos de reunião política local (Reis Filho, 1968, p. 177 e 178).

Essas igrejas, edificadas no centro histórico da cidade, até os dias de hoje, são um importante elemento de compreensão dos modos de viver dos nossos antepassados, portanto, um importante patrimônio, com indiscutíveis valores históricos, artísticos, culturais e arquitetônicos.

A igreja do Rosário (dos homens negros) brevemente se arruinou, pelas condições alagadiças do solo em que se edificou. Logo, foi reedificada, em 1757. A igreja de Santa Rita teve suas obras interrompidas por falta de recursos, tendo sido concluída com auxílio financeiro dos homens brancos (Souza, 1957, p. 47 - 48).

A construção da Casa de Câmara e cadeia ocorreu em 1715, era um sobrado que acolhia a câmara no andar superior e a cadeia no andar inferior. Localizava-se na praça, era de esquina e possuía uma das frentes para a rua da cadeia, conforme cita um relatório da província do Rio de Janeiro do ano de 1758:

É um edifício antigo construído em 1715, que serve de prisão. Está bastante deteriorado, carece de reparos urgentes, tem no pavimento superior três pequenas salas ocupadas pelo carcereiro e pelo guarda. No pavimento térreo também três repartições muito úmidas, podendo conter cada uma delas até doze presos (Cury, 2008, p. 248).

Pizarro, em suas *Visitas Pastorais de 1794*, fala sobre a Matriz, a casa de Câmara e cadeia e o rocio da vila:

[...] possui a que ocupa a mesma Igreja e seu Adro, n'um plano imediato ao mar, ficando-lhe ao lado da Epístola, em pouca distância, do famoso Rio Piraqueguassú, por onde entram a ancorar as lanchas, e Sumacas descarregadas, para evitarem as ruínas, que de ordinário sentem do bixo do ancoradouro salgado; quando alí esperam por cargas: ao outro lado, a casa da Cadeia, e Câmara é uma pequena praça, que lhe serve de Rocio (Galdames, 2009, p. 213).

A Carta Corográfica de Paraty, apresentada na figura 18, elaborada possivelmente entre os anos de 1825 e 1839, é o registro mais antigo que se tem da vila, retratando seu traçado urbano em seu momento de apogeu, durante o século XIX. Se analisarmos o mapa do centro histórico de Paraty nos dias de hoje, observamos que muito pouco se alterou de seu traçado e abrangência, desde então.

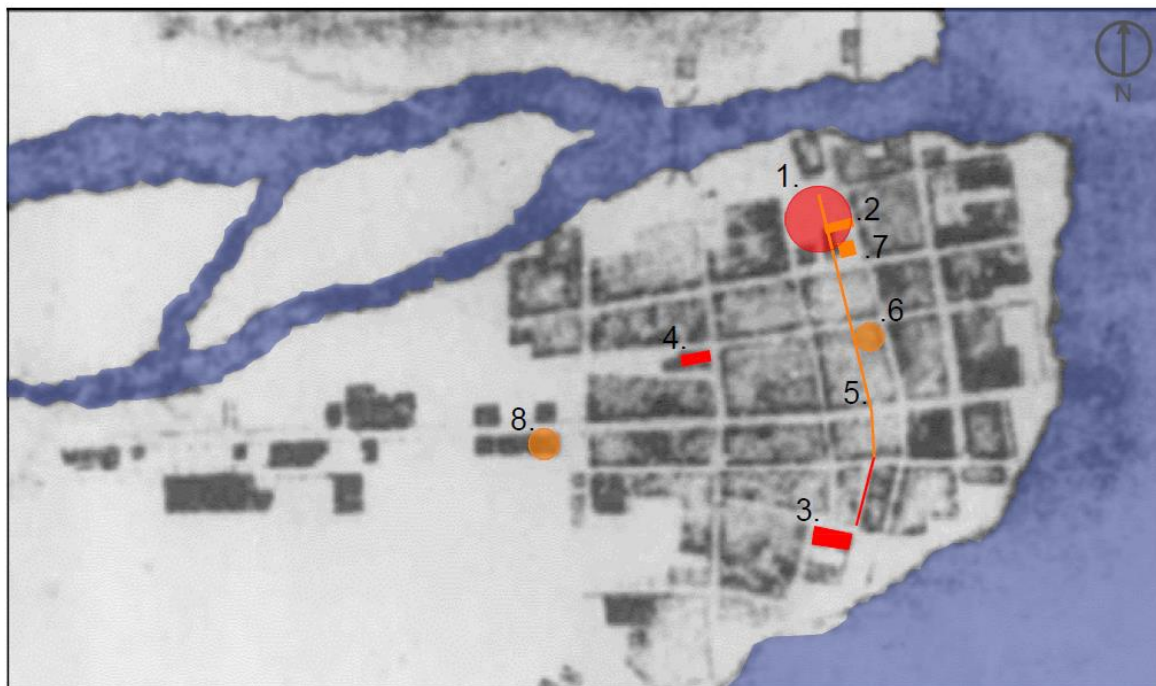
Figura 18 - Carta Corográfica de Paraty de 1825 – 1839. Autor: Conrad Jacob de Niemeyer e outros. Arquivo Histórico do Exército (AHEx).



Fonte: (Cury, 2008, p. 287).

Numa tentativa de compreender o processo de evolução urbana de Paraty, inserimos no mapa do século XIX os elementos que compuseram a Vila em seu momento de gênese, entre a segunda metade do século XVII e início do século XVIII, segundo os dados levantados por Cury (2008). Alguns edifícios, já foram demolidos, outros, ainda permanecem. São eles: a praça e a segunda Igreja da Matriz (já demolida), a Igreja de Santa Rita; a Igreja do Rosário; a Casa de Câmara e Cadeia (demolida); o rocio e o mercado (demolidos). Vale ressaltar que, a área que delimita a praça da Matriz, a segunda Igreja da Matriz, a casa de Câmara e cadeia, o rocio e o mercado não indicam os verdadeiros perímetros desses locais naquele tempo, apenas onde eles provavelmente se situavam. Os elementos em laranja apontam os edifícios e vias já demolidas e os elementos em vermelho indicam os edifícios ainda presentes na vila.

Figura 19 - Edifícios religiosos, primeiras vias, vetores de desenvolvimento urbano.



Fonte: (Cury, 2008, p. 287), Alterações na imagem original produzidas pela autora. (Sem escala).

1. Região da Praça da Matriz, situada no mesmo local até os dias de hoje;
2. Segunda Igreja da Matriz de Paraty (dos homens brancos), construída em pedra e cal, concluída em 1712 (demolida);
3. Igreja de Santa Rita (dos homens pardos), concluída na década de 1750;
4. Igreja de Nossa Senhora do Rosário (dos homens negros), edificada em 1725 e reedificada em 1757;
5. Rua da Praça. Ligava a antiga da Matriz à Igreja de Santa Rita. Na representação, a parte laranja da via já foi demolida, tendo sobrado apenas o percurso de um único quarteirão, o qual dá acesso ao frontispício da Igreja da Santa Rita, atualmente chamada rua do Fogo;
6. Região do Mercado;
7. Casa de Câmara e Cadeia, localizada na lateral da antiga Igreja da Matriz de 1712 (demolida);
8. Região do Rocio.

Nas figuras 20, 21 e 22, seguem algumas imagens dos edifícios que ainda se encontram edificados no centro histórico, que remontam ao início do século XVIII.

Figura 20 - Igreja de Santa Rita – 1722.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 21 - Igreja de N. S. do Rosário – 1757.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 22 – Antiga rua da praça, ligava a antiga Igreja Matriz à Igreja de Santa Rita. Atual Rua do Fogo.



Fonte: Mariana Gatti.

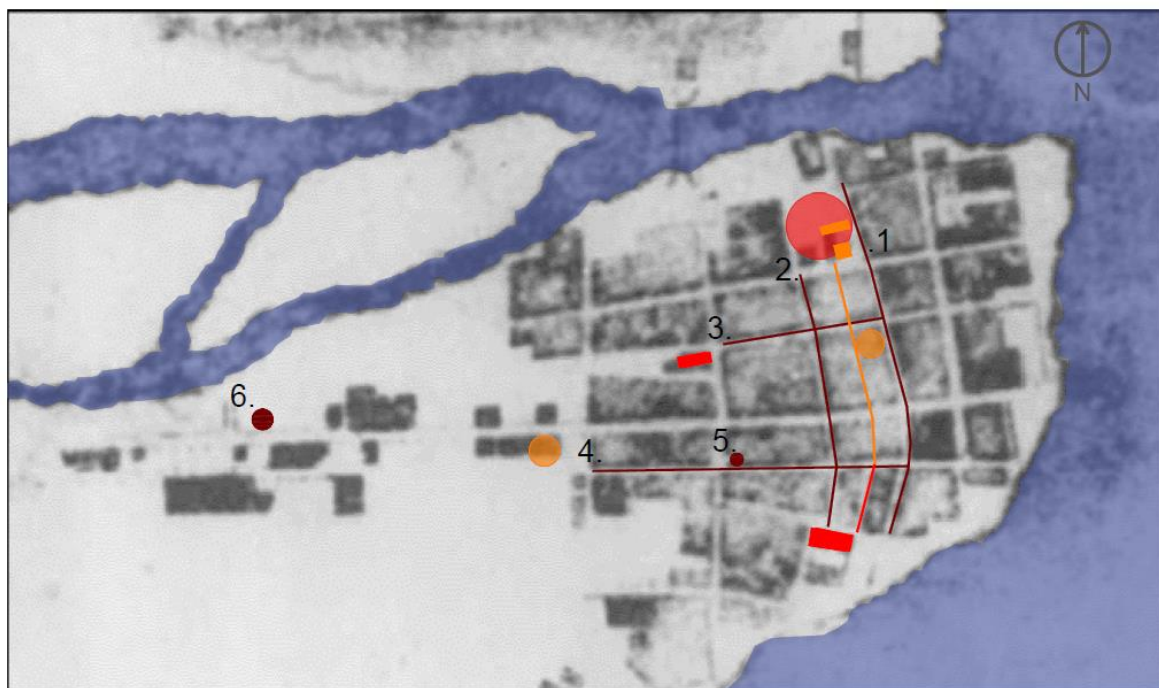
A análise da evolução do solo urbano de Paraty, feita por Cury (2008), revela que até o meio do século XVIII a vila cresceu, tendo aumentado principalmente o número de vias paralelas ao mar:

A partir de 1753, ocorreu a abertura da atual rua Dona Geralda, que se chamava rua da Praya. Nos livros de notas do período, os elementos de referência urbana são: a Cruz das Almas - no caminho de Laranjeiras, e nossa senhora da Lapa que se localiza no caminho entre a sacristia da matriz e Santa Rita, o primeiro um Oratório e o segundo, quem sabe, uma Capela.

A Vila era constituída pela rua da praça que, provavelmente, já não existe mais, no prolongamento da rua do Fogo; a rua Nova da Praia, depois do Mercado e atual Dona Geralda; e a rua da Travessa da Lapa atual rua da matriz, todas essas paralelas ao mar; e as perpendiculares rua travessa do Rosário e a rua que vai de nossa senhora da Lapa para o campo (Cury, 2008, p. 247).

Dessa forma, pode-se observar na figura 23, nos elementos inseridos no mapa, em marrom, as vias e edifícios que compunham a vila na metade do século XVIII.

Figura 23 – Expansão urbana da vila até o meio do século XVIII.



Fonte: (Cury, 2008, p. 287). Alterações na imagem original produzidas pela autora. (Sem escala).

1. Rua da Praya, atual Dona Geralda;
2. Travessa da Lapa, atual Rua da Matriz;
3. Rua Travessa do Rosário;
4. Rua que vai da Nossa Senhora da Lapa para o campo;
5. Possível Capela ou Oratório de Nossa Senhora da Lapa (já demolido);
6. Cruz das Almas.

Dos elementos urbanos que remetem a essa época, os que ainda estão presentes no centro histórico de Paraty são: A Rua Dona Geralda, a Travessa da Lapa, a Rua da Lapa, a Cruz das Almas e a Travessa do Rosário, como pode-se ver nas figuras 24 a 28:

Figura 24 - Rua Dona Geralda.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 25 - Travessa da Lapa.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 26 – Rua da Lapa.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 27 – Oratório Cruz das Almas.



Fonte: <https://www.facebook.com/100066746721758/posts/1973919966069923/>.

Figura 28 – Travessa do Rosário.



Fonte: Mariana Gatti.

O primeiro trecho de via calçada de Paraty foi a testada da igreja do Rosário, em 1776, pelas frequentes inundações que a região sofria (Cury, 2008, p. 248).

Em 1787, tendo a vila crescido, os moradores de Paraty iniciam a construção da terceira Igreja Matriz de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty, edificada até os dias de hoje, na mesma Praça. Porém, por falta de fundos, as obras foram suspensas em 1798 e só recomeçaram em 1816 (Cury, 2008, p. 264).

Souza (2008), a respeito das dimensões e condições da segunda Igreja Matriz, diz:

Em 1746, as paredes dessa igreja já estariam em ruínas, e ela já seria pouco espaçosa para as 2700 pessoas, ou mais, existentes dentro da vila... O templo de maior tamanho, começou a ser construído sem qualquer ajuda da fazenda real e, entre muitas interrupções, só pôde ser concluído 76 anos depois, abrindo-se mão de uma ala projetada. A dificuldade em construir uma Matriz de acordo com o ideal dos habitantes da vila pode ser indício do descompasso entre as reais condições de existência daquela comunidade e sua auto imagem; entre o que gostariam de ter e o que de fato eram capazes de realizar. Ao lado disso, o empenho em construir uma Matriz maior e mais sólida, a despeito de sua condição econômica, pode ser tomado como manifestação do fervor religioso daquela população (Souza, 1957, p. 47).

Em 1783, foi solicitado em Auto de Correição a permissão para remoção do pelourinho do meio da praça, pelo fato de:

[...] estar impedindo o manejo das tropas e todas outras funções publicas, e que era bem o mandasse para o lado da mesma Praça, imediato a Rua da Cadeia de frente da grade dela [...] determinou que assim se mudasse em frente para a Rua da Cadeia e fundos para o Rio (Rameck e Mello, 2011, p. 34).

Manoel da Silva Mariz, em 1790, registra no livro 5º da Câmara, um relatório minuciosos acerca do estado da vila:

Acha-se esta Villa de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty situada entre dois rios q' a cercão por hum, e outro lado, circunvizinha ao mar...

Acha-se até o presente com 392 Cazas edificadas, nas quaes estão 35 de Sobrado, e fogos dos matos para dentro 230 por serem alguas das ditas Cazas edificadas dos Lavradores q' atualmente existem no Distrito, e dentro da mesma Vª se achão as pessoas seguintes. Meninos até 15 anos. 183, e homens 276. Meninas até 14 anos 180, e mulheres 366. Escravos pardos 80. Escravas pardas 82. Escravos pretos 430. Escravas pretas 263. Pardos libertos 51. E pardas libertas 86. Pretos libertos 23. Pretas libertas 38.

Compõem se de 15 Cazas de negócio, nas quais vendem sal, Cascos de pipa, e comprão aguas-ardes. da terra, e tem entre sy 23 lojas de mercadorias, q' constão de baetas, panos de linho, seda da fábrica, setins, riscados, xitas, retroz, Liages, Camelões, droguetes, tafetaes, e outras fazendas semelhantes de seda, linho e algodões. Tem mais 14 vendas nas quaes se vende vinho, vinagre, azeite doce, azeite de peixe, bacalhao, peixe salgado, fumos, manteiga do Reino, roscas, queijos, e outros víveres. Tem o distrito 5 engenhos de fabricar assucar, e 87 engenhocas de fabricar aguardente: comum exercício deste povo. Os engenhos de açúcar são: do Capitão mor Salvador Carvalho da Cunha Amaral Gurgel com 29 escravos. Entre grandes e pequenos 18 machos e 11 fêmeas, e faz anualmente 4 caixas de assucar.

Do C. Miguel Diaz Freire da Mata com 45 escravos entre grandes, e pequenos, 20 machos e 25 fêmeas, e faz anualmente 5 caixas de assucar. Do T. Cel. Antônio de Barros de Abreu com 21 escravos. Entre grandes e pequenos, 10 machos e 11 fêmeas, e faz anualmente 8 caixas de assucar. De Antônio Miz' dos Santos com 17 escravos entre grandes e pequenos 9 machos e 8 fêmeas, e faz anualmente 13 caixas de assucar.

De Salvador Homem de Moraes administrador dos bens do falecido seu pay Sebastião Homem Cardoso com 17 escravos entre grandes e pequenos 11 machos e 6 fêmeas, e faz anualmente 3 caixas de assucar; adivertindo, porém, q' eh este rendimento huns por outros anos.

Os gêneros q' reproduzem as terras deste destrito são mandiocas, feijões, milho, arroz, e outros legumes dos quais todos de carestia, e não abundância, só sim das Canas de aguardente da terra, cuja laboração quase todos os lavradores se empregão. Tem de termo pª. a parte do sul 13 légoas pouco mais, ou menos, e pª. a parte do norte 4 légoas, e meia, pouco mais, ou menos, tem de fogos todo este distrito 528, e pessoas as seguintes: meninos até 15 anos 1036, e homens 673, meninas até 14 anos 488, e mulheres 759. Pardos libertos 80, e pardas libertas 83. Pretos libertos 17 pretas libertas 25. Pardos cativos 88, e pardas cativas 104. Pretos cativos 783 e pretas cativa 428, advertindo, porém, q' este computo de fogos, e de pessoas não entra no número acima dito dos muros para dentro da Villa. Estes povos vivem da agricultura já acima dita sem mais outro algum comércio (Rameck e Mello, 2011, p. 17).

O relatório acima, de 1790, é um importante documento que nos possibilita compreender características peculiares da sociedade paratiense no século XVIII. Nele é possível constatar que, neste ano, a vila de Paraty, ou seja, a região

compreendida entre os dois rios citados (provavelmente Perequeaçu e Matheus Nunes) possuía ao todo 392 casas, sendo 230 fogos¹¹ nos matos de dentro da vila (que pertenciam a lavradores). Portanto, o número de casas na zona urbana deveria ser 162. Sendo, o total de vendas, armazéns e casas de negócios, o total de casas com função residencial deveria ser 110. O número total de habitantes vivendo dentro da área da vila (entre homens, mulheres, crianças, brancos, negros e pardos) era de 2.058.

Fora dos limites da vila, mas, ainda dentro do distrito de Paraty havia 528 fogos, com uma população de 4.564 habitantes (entre homens, mulheres, crianças, brancos, negros e pardos).

Deste modo, pode-se inferir que, o total de habitantes de todo o distrito (vila e zona rural) era de 6.622, em 1790. Deste total:

- 2.058 habitando a área da vila, ou seja, 31% do total.
- 4.564, habitando a zona rural, ou seja, 69% do total.

Portanto, deve-se observar que, existia em Paraty, no final do século XVIII, uma população rural (principalmente lavradores de canas, conforme descrito) que estava compreendida em mais do que o dobro da população vivendo dentro dos limites da vila. E, ainda, dentro dos limites da vila, mais da metade de sua população estava em “fogos nos matos” e se ocupava de atividades rurais, principalmente o cultivo de canas.

Este relato é um importante registro, que evidencia que Paraty não só funcionava como porto. De fato, havia uma população rural e uma economia rural duas vezes maior do que a sua urbana, assim como era comum nas cidades e vilas coloniais brasileiras, conforme pudemos constatar nas obras de Nestor Goulart Reis Filho (1968) e Murilo Marx (1980). Essa perspectiva nos coloca de frente com uma circunstância atípica, quando se trata de Paraty. A qual seja, buscar analisar o seu desenvolvimento não apenas no contexto urbano, mas também no seu contexto rural. E quem sabe poder identificar que ambos, zona urbana e rural, trabalhavam de forma integrada, como num sistema. Dessa forma, é possível analisar o processo

¹¹ O termo Fogo era empregado a partir da definição aristotélica: uma família constituída pelo chefe e seus dependentes (mulher, filhos, escravizados e agregados livres) (Caldeira, 2017, p. 161).

de ocupação urbana da vila de Paraty, considerando outros vetores econômicos, que não necessariamente estavam ligados à sua atividade portuária. A economia rural esteve fortemente presente em Paraty, conforme pudemos constatar, e, neste momento, é sensato buscar compreender como ela interferiu no desenvolvimento urbano da vila.

Segundo Cury (2008), o final do século XVIII é evidenciado por grandes transformações urbanas na pequena vila de Paraty:

A lógica de povoamento e de desenvolvimento urbano longitudinal paralelo à linha da costa, sucedeu uma ordem urbana que passou a ter como direção fundamental, a direção perpendicular ao litoral, induzindo a partir do final do século XVIII o crescimento da cidade e em direção ao interior.

Dada a cada vez maior distância que separava as ruas longitudinais que iam sendo traçadas, e com as ruas perpendiculares se afirmando no traçado, os quarteirões retangulares ora formados eram maiores, e dispunham-se perpendicularmente à linha da costa.

Paralelo ao litoral, avançando a cidade em direção à Serra, o caminho que “ia do Rosário para Boa Vista” passou a se chamar Patitiba. E, ainda, foi criada a rua Nova das Hortas, depois rua Nova Gravatá; em direção ao mar, a rua Nova da Praya passa a ser apenas Praya e depois Mercado.

Perpendicularmente a rua da Ferraria (citada em 1789) substituiu o “caminho do campo de lavagem”; e o caminho que “vem da praia de Santa Rita para as chácaras” pela rua Salvador do Couto. E, já em 1799, aparece a rua da Cadeia. Estas ruas possuem traçado retilíneo com larguras que variam entre 35 a 40 palmos. As primeiras ruas variavam de 20 a 25 palmos. Em 1787, os moradores que já almejavam um templo majestoso, principiaram a construir a atual Matriz, em local próximo anterior. (Cury, 2008, p. 262 - 264).

Portanto, considerando o crescimento acelerado em que a vila se mantinha, em 1799, um conjunto de normas foi estabelecido para que fosse possível direcionar o seu ordenamento urbano e arquitetônico, o Código de Posturas Municipal. Segundo Cury (2008):

[...] em virtude da preocupação com o crescimento, o aspecto e a altura das novas edificações, “com edifícios, uns mais altos e outros mais baixos, de sorte que ficavam as ruas mui defeituosas”. Regulamentava a construção das casas dentro dos limites da Vila, ditando medidas das portas, janelas e prumadas. Os terrenos vagos também foram alvo das atenções: “Que não se levantasse edifício algum novo, sem que tivesse a sua frente 17 palmo e meio de altura de pé direito de Pilar acima da soleira e, as portas 11 e meio palmos de alto e 5 palmos de largo e com vergas de volta. [...] Os chãos que se achas em campo, os fizessem cercar com parede e porta de frente [...] (Cury, 2008, p. 266).

Assim, é possível observar, na figura 29, uma interpretação nossa sobre os dados levantados por Cury, mostrando, em amarelo, os edifícios e vias presentes na vila no final do século XVIII. Os elementos em cinza mostram os edifícios demolidos e vias suprimidas. É possível observar, nas linhas amarelas, o que Cury observou no

Figura 30 – Antiga Rua da Patitiba.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 31 - Rua da Cadeia.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 32– Rua da Ferraria.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 33 - Terceira Igreja da Matriz de 1787.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 34 – Praça da Matriz.



Fonte: Mariana Gatti.

O *Almanak da cidade do Rio de Janeiro*, escrito por Antônio Duarte Nunes, relatava que, em 1799, a vila de Paraty possuía sete engenhos de açúcar e cem engenhos de aguardente (Cotrim, 2012, p. 34).

De acordo com a professora Vera Lúcia Ferlini (1998), em sua obra *A civilização do açúcar (século XVI ao XVIII)*, os engenhos eram grandes propriedades onde se cultivava e processava a cana-de-açúcar. Essas terras dispunham, além da área agrícola, de um conjunto de edifícios interligados que serviam de habitação para o senhor do engenho e sua família; área de depósito das canas colhidas; área de moagem; área de caldeiras com suas fornalhas; casa de purgar, onde se recolhia o açúcar nas formas; área de secagem do açúcar; senzala; capela entre outros (Ferlini, 1998, p. 30). No caso da produção de aguardente, as áreas de caldeiras e secagem do açúcar davam lugar aos alambiques, onde o caldo de cana era filtrado; fermentado em tanques; destilado em alambiques de cobre e, finalmente, armazenado em pipas, tonéis ou garrafas.¹²

Ferlini (1998) explica que, nem todos os produtores de açúcar plantavam a cana-de-açúcar, podendo ocorrer de alguns fabricantes comprarem as produções agrícolas de terceiros. Esta prática poderia incluir o processo de moagem no engenho, constituindo o que se chamou “cana-obrigada”. Dessa forma, os arrendatários pagavam um terço a mais, para poder se utilizar das instalações de processamento do engenho (Ferlini, 1998, p. 31).

Portanto, é possível supor que, em Paraty, alguns engenhos produziam açúcar e outros produziam aguardente, outros poderiam produzir ambos, açúcar e aguardente. Não podendo descartar a hipótese de haver produtores de açúcar ou de aguardente que compravam a matéria prima de terceiros, ficando encarregados apenas da fabricação dos produtos da cana. Essas informações podem nos ajudar a compreender, em quais formatos os sete engenhos de açúcar e os cem engenhos de aguardente operavam em Paraty, segundo o relato supracitado de Antonio Duarte Nunes.

Verificou-se que, em Paraty, a comercialização da cachaça, era feita em praça pública, quando um porteiro da vila anunciava, em voz alta, os lotes disponíveis para compra, conforme pode-se constatar no documento da Câmara, do ano de 1761:

¹² <https://www.embrapa.br/agencia-de-informacao-tecnologica/cultivos/cana/pos-producao/cachaca>

Termo de Arrematação dos Socidios de Agoaarte. por ... 195\$000 reis. Aos dezanove dias do mês de Janeiro de mil setecentos e secenta e hum anos nesta Villa de Nossa Senhora dos Remedios de Parathy em os Paços do Conselho dela se asentarão o Juiz Pree. Manoel do Couto Ferreira e os oficiais do concelho com o procurador do mesmo concelho e mandaram por em praça os Sussídios de Agoaarte. da terra que sendo assim cumprido pelo porteiro o qual pelas ruas publicas em alta voz lançou nelles Manoel de Ramos com cento e noventa e cindo mil reis (Rameck e Mello, 2011, p. 43).

Assim, podemos compreender que a vila era um local importante para a economia rural de Paraty, uma vez que servia como local de comercialização da aguardente produzida nos engenhos.

Analisando os dados apresentados acima, foi possível interpretar que, Paraty começa a se desenvolver mais a partir da primeira metade do século XVIII, tendo erigido importantes edifícios, nesta época, fundamentais para a acomodação das atividades sociais da vida colonial: como a Igreja da Matriz, a praça, a Igreja de Santa Rita, a Igreja do Rosário, a Casa de Câmara e Cadeia, o Pelourinho e o cais flanqueado no rio Perequeaçú, para melhor promover o embarque e desembarque do porto.

Se compararmos o relato de 1717, do Conde de Assumar e o de 1790, de Manoel da Silva Mariz, concluímos que a vila cresceu em número de casas, de 50 para 392. Mais ainda, no final do século XVIII, o número de fogos no distrito, era da ordem de 528. A população total da vila era de 2.085 habitantes, sendo destes, 1.005 brancos, entre mulheres, homens e crianças e 1.080 pessoas escravizadas negras ou pardas, livres ou cativas. Fora da vila a população era de 4.564 habitantes no total, sendo 2.965 brancos, entre mulheres, homens e crianças e 1608 pessoas escravizadas negras ou pardas, livres ou cativas. A população total do distrito era, portanto, de 6.622 habitantes. Uma perspectiva muito diferente da encontrada pelo Conde de Assumar, 70 anos antes.

Os tipos de comércio, agricultura e fábricas relacionadas no relato de Mariz, indicam as atividades econômicas mais prósperas da vila. Por exemplo, as vendas de azeites, vinhos, peixes, bem como os armazéns de tecidos e baetas¹³ provavelmente atendiam os tropeiros subindo o Caminho do Ouro e os moradores das cidades de Taubaté, Lorena e Guaratinguetá, que vinham se abastecer de produtos importados em Paraty. As produções de alimentos como mandiocas feijões

¹³ Tecido utilizado no garimpo do ouro.

e legumes comercializados, deviam abastecer os tropeiros e os navegantes que paravam em Paraty para desembarcar, descansar ou reabastecer suas embarcações. As maiores produções, conforme descrito acima, eram de cana-de-açúcar para produção de aguardente.

Como pôde-se observar, a população vivendo fora dos limites da vila era maior do que o dobro, demonstrando a predominância das atividades rurais, comuns naquele momento do Brasil. De modo que, Nestor Goulart Reis Filho (1968) cita esta característica em outras vilas e cidades brasileiras:

As construções particulares, destinavam-se, em princípio, à habitação dos membros das camadas sociais com vínculos permanentes com o meio urbano: funcionários, proprietários rurais, oficiais mecânicos e comerciantes. No caso destes últimos, os programas incluíam também os locais de trabalho. Dois traços eram característicos da maior parte das habitações urbanas no Brasil: a presença dos escravos e a ausência dos proprietários. De fato, a maioria, se não quase a totalidade das residências, pertenciam a proprietários rurais, os quais afluíam para os centros urbanos somente em determinadas ocasiões. Assim sendo, as casas permaneciam fechadas a maior parte do ano, ou, pelo menos, nos dias da semana. A isso acrescia-se o costume das famílias mais abastadas, de residir em chácaras, na periferia, aumentando, em consequência, o êxodo da população urbana e, como decorrência, o caráter intermitente da vida urbana. Pode-se, portanto, dizer que, quase sempre, a maioria do espaço ficava reservado para uso dos proprietários rurais. Na sua ausência, as vilas e mesmo as cidades ficavam semi paralisadas. Animavam-se apenas pela ação da parte permanente da população: funcionários, comerciantes e oficiais mecânicos. As casas destes acumulavam-se nas áreas mais movimentadas e ainda que reunissem as habitações dos que nelas trabalhavam, funcionavam, em princípio como um fator de diferenciação (Reis Filho, 1968, p. 153 e 154).

Evidência desta circunstância, citada por Reis Filho, se encontra no relato de um Auto de Correição, de 1787, na vila de Paraty, que diz “[...] o ditto Ministro mandou que assim se observasse principalmente como requererão as casas do Capitão Mor Salvador Carvalho [...] na rua de Santa Rita [...]” (Rameck e Mello, 2011, p. 38). Neste caso, Salvador Carvalho é um dos proprietários de engenho de açúcar, citado por Manoel da Silva Mariz, em seu relato de 1790, demonstrando que, além de seu engenho, ele possuía casas na vila.

Portanto, pode-se inferir que, das 392 casas, citadas por Mariz, 230 estavam nos matos, assim, o número de casas residenciais, comerciais ou de uso misto, na zona urbana da vila era da ordem de 162 unidades, sendo 35 sobrados. O número de comércios de todos os tipos, considerando casas de negócios, lojas de mercadorias e vendas somavam, ao todo, 52 unidades, ou seja, um pouco menos de 1/3 do total de casas. Assim sendo, o número de unidades exclusivamente

residenciais da zona urbana da vila era de 110 casas (2/3), destinadas à primeira ou segunda residência, distribuídas nos eixos de desenvolvimentos urbanos, induzidos pela localização das igrejas, conforme citado por Cury (2008).

Ainda assim, se considerados os 528 fogos existentes fora dos muros da vila, ou seja, na zona rural, com toda a população, pode-se considerar que, dos outros 2/3 de casas que atendiam à função residencial da zona urbana, uma boa parte atendia às necessidades de segunda moradia dos cidadãos mais abastados vila, ou seja, proprietários de engenhos. Portanto, pode-se concluir que a vila exercia uma função fundamental nas atividades sociais dessas populações rurais, bem como na comercialização das produções de todo o distrito.

Por fim, pode-se dizer que o século XVIII foi caracterizado por um intenso desempenho econômico no Brasil, tanto pelas atividades auríferas, quanto por outras atividades rurais. De modo que, uma inestimável quantidade de africanos escravizados foi necessária para suprir as demandas de trabalho, tanto nas minas, quanto na construção das cidades mineiras ou nos transportes de materiais sertões adentro (Caldeira, 2017, p. 155). Sendo, Paraty, um importante porto de conexão entre as minas e o mar, pode-se concluir que, boa parte dos materiais necessários para construir as Minas passou por Paraty, bem como muitos dos homens escravizados destinados às minas e adjacências, subiram pela serra de Paraty. De outro modo, concomitantemente à economia portuária de Paraty, tem-se a produção de aguardente fortemente presente neste distrito, conforme citado por Mariz. A vila funcionava como local de comercialização das produções dos engenhos.

Assim, pode-se inferir que Paraty foi impactada pelas economias vigentes no Brasil colonial, durante o famoso século do ouro, tendo sua vila se desenvolvido em decorrência dessas atividades: ora pelo escoamento do próprio ouro, ora pela passagem de navegantes, tropeiros e homens escravizados a caminho das minas. E, ao longo deste mesmo século, pôde-se observar, em Paraty, uma sólida economia rural implantada em todo o distrito, a de cana-de-açúcar para produção de aguardente.

1.5. O desenvolvimento da vila de Paraty durante o século XIX (o Século do Café).

A virada do século XVIII para o século XIX é marcada por profundas transformações econômicas no Brasil colonial. As incertezas que a decadência do ciclo do ouro trazia para o Brasil foram rapidamente suplantadas pela força da economia cafeeira do Vale do Paraíba. Sobre este período, Caldeira (2017) cita que:

No período de 1799 a 1811, enquanto as exportações locais registravam uma queda muito forte, há uma taxa média de 17,9% ao ano - resultantes sobretudo da diminuição dos embarques de ouro -, as taxas de crescimento dos produtos de mercado interno, como a farinha e o charque, continuavam positivas. Mais ainda, a venda de escravos africanos cresceram a uma elevada taxa de 5,1% ao ano. Com a acumulação dos dados, ficou cada vez mais evidente que no final do século 18, a economia colonial brasileira era pujante, e pujante em economia do crescimento de seu mercado interno (Caldeira, 2017, p. 159).

Segundo Alves Mota Sobrinho (1978), em sua obra *A Civilização do Café (1820 1920)*, a cultura do café foi introduzida no Vale do Paraíba já na primeira década do século XIX. Inicialmente plantado em Resende, rapidamente se espalhou para outras regiões do Paraíba paulista e fluminense (Sobrinho, 1978, p. 23). O crescimento da produção estava diretamente ligada ao crescimento da entrada de africanos escravizados no Brasil, “que alcançou o auge, dois anos antes da proibição do tráfico negreiro, em 1850, quando foram desembarcados 60.000 cativos no Brasil” (Sobrinho, 1978, p. 25).

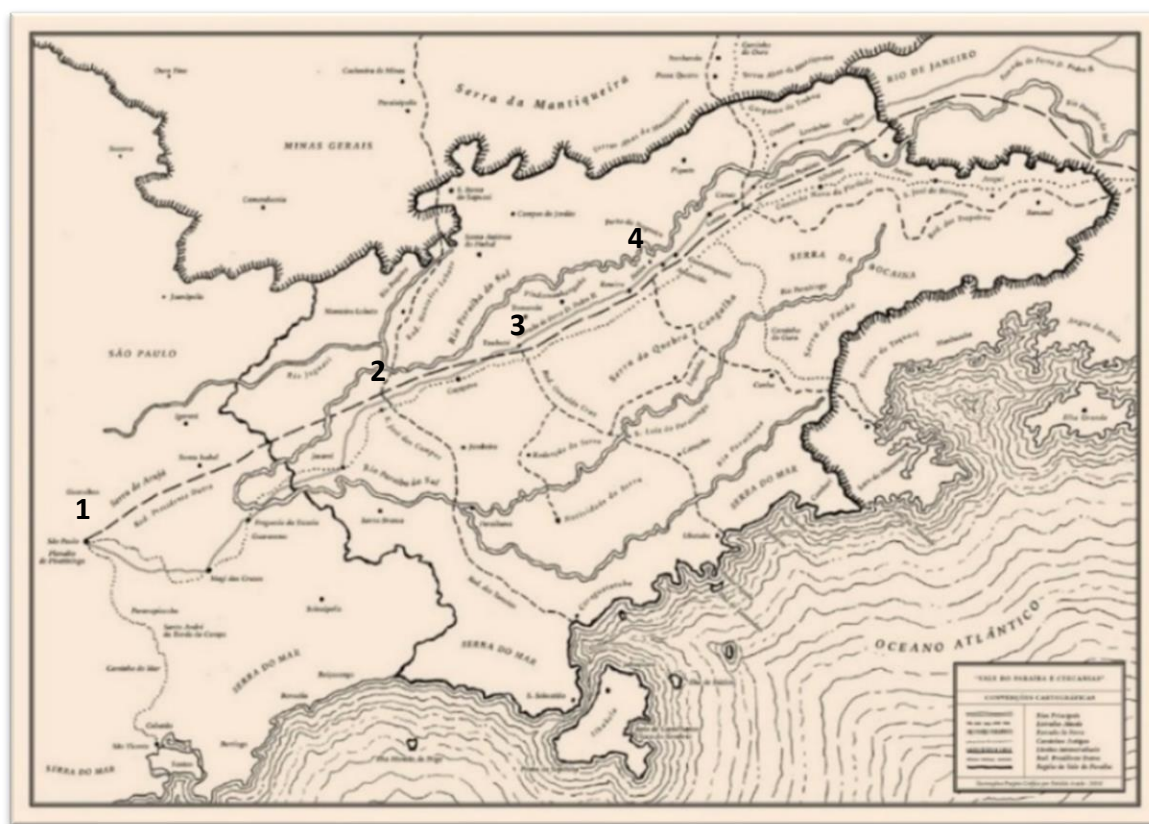
Dessa forma, as fazendas cafeeiras foram sendo estruturadas no início do século XIX, demandando de grande contingente de trabalho escravo e materiais para as instalações. Ao longo de todo o Vale do Paraíba, muitas estradas foram utilizadas para escoar as safras, por exemplo:

- 1) As fazendas de Jacareí escoavam o café através do porto de Santos;
- 2) As fazendas de Caçapava, escoavam através do porto de Caraguatatuba;
- 3) As fazendas de Taubaté, utilizavam a rota São Luiz do Paraitinga – Ubatuba;
- 4) Lorena e Guaratinguetá, escoavam as produções via Paraty e Angra dos Reis; muito do café produzido no Paraíba fluminense era escoado pelo porto do Rio de Janeiro (Sobrinho, 1978, p. 29 e 30).

Dessa forma, sabe-se que, Paraty, mais uma vez, é favorecida por sua localização, entrando na rota de escoamento do café do Vale do Paraíba, durante o pujante ciclo do café.

Na figura 35, é possível identificar, no mapa, o Rio Paraíba do Sul, correndo diagonalmente. Perpendicularmente a ele, as inúmeras vias, delineadas, que partem do Vale do Paraíba e alcançam o litoral. Estas vias foram utilizadas para escoamento do café. Os números, no mapa, referem-se às rotas referidas acima:

Figura 35 – Mapa de vias de escoamento do café do Vale do Paraíba.



Fonte: <https://www.arado.info/valedoparaibaecercanias>.

No periódico *Actualidade*, publicado ao longo do século XIX, disponível na *Hemeroteca da Biblioteca Nacional*, foi possível encontrar dezenas de registros do porto do Rio de Janeiro, recebendo embarcações (vapores) vindos do porto de Paraty. Neles, eram transportados, passageiros, africanos escravizados comercializados, gêneros alimentícios, mas, principalmente, café.¹⁴ Atestando,

¹⁴ <http://memoria.bn.br/DOCREADER/DocReader.aspx?bib=235296&Pesq=Paraty&pagfis=2404>

dessa forma, a movimentação do porto de Paraty para escoamento das safras de café do Vale do Paraíba.

No ano de 1800, Paraty seguia desenvolvendo seu solo urbano, tendo iniciado a construção de uma nova capela, próxima ao mar e ao rio Perequeaçu, a Igreja de Nossa Senhora das Dores. De acordo com Pizarro, a capela foi construída, naquela época, fora dos limites da vila. Para Cury (2008), a decisão de edificar a capela nesta região afastada, visava incentivar o desenvolvimento urbano em nova região, dessa vez, nas áreas mais próximas ao mar (Cury, 2008, p. 266).

Paraty, tendo o seu porto dinamizado pelo trânsito de materiais e homens escravizados subindo o antigo Caminho do Ouro, rumo às fazendas cafeeiras (principalmente de Louveira e Guaratinguetá), manteve ativa a sua economia voltada para o comércio de produtos importados e locais, abastecendo os viajantes. Porém, conforme crescia a economia portuária, crescia também a economia da cana-de-açúcar para produção de aguardente, conforme pode-se constatar no relatório do Ouvidor Geral, José Antonio Valente, do ano de 1805, sobre a vila de Paraty, onde informa:

[...] Faz a população da freguesia única de que se compõem 948 fogos e 6104 habitantes, os livres para os escravos com 9/10 a hum, deduzidos as mulheres e menores restão de livres 1056 de que 20 são clérigos, 11 empregados na justiça, 42 artífices, 24 em comércio, 29 de tudo de mantimentos. 50 pessoas e estas de fóra em barcos e meia cultura que se reparte em 7 engenhos, 100 engenhocas, é 684 lavradores. [...] Nos 7 engenhos falta o cálculo de Assucar pois a annos comuns produz 1500 arrobas que a 1680 faz a 2.500\$000. Na agoa ardente ao contrário tem progresso, e sobretudo na feitoria que lhe segura de aumento 7 mil réis em pipa sobre as demais. [...] Deve regular a 1600 pipas por anno, que a 32000 réis, faz este artigo, 51.200\$000 (Rameck e Mello, 2011, p. 115 - 116).

Se comparados, estes dados, com os relatados por Mariz, em 1790, Paraty cresceu em número de fogos, de 528 para 948; em número de engenhos, de 05 para 07; em número de alambiques de 87 para 100. Contando o número de comércios, manteve-se semelhante ao número relatado em 1790, de 50 para 52.

Porém, ainda que Paraty demonstrasse um crescimento econômico, populacional e urbano positivos, as dificuldades de se lidar com as condições do solo traziam preocupações acerca da salubridade da vila. De modo que, o Ouvidor Geral José Antonio Valente, expos:

[...] é foco do comércio interno do continente próximo ao mar. Sua configuração e planície oferecem um prospecto risonho, guardando seu porto as embarcações costeiras que todos ali ancoram. A situação não he contudo a mais saudável, por inferior ao nível do mar, sofrendo inundações,

e ficando as agoas estagnadas sem esgoto, o que tem remédio fácil (Cury, 2008, p. 272).

Não obstante os desafios, que não eram poucos, Paraty manteve-se crescendo. Em 1816 as obras da nova Matriz recomeçaram, e, a partir de 1817, não pararam mais. De acordo com Samuel Costa, em 1822, a Matriz antiga continuava funcionando enquanto seguia a construção da nova (Cury, 2008, p. 269). Em 1820, a primeira ponte que atravessaria o rio Perequeaçu foi ordenada (Cury, 2008, p. 274). Em 1822, o ano da Independência foi comemorado na vila de Paraty com a inauguração da Santa Casa de Misericórdia, do outro lado do rio Perequeaçu, para que os doentes fossem devidamente isolados. Este edifício marca mais uma importante conquista da vila (Cury, 2008, p. 270).

Analisando os eixos de maior desenvolvimento da vila, nesta época, Cury (2008) observa que, até aproximadamente 1824, as escrituras das casas se concentraram nas ruas da Ferraria (principal eixo perpendicular da vila nesses tempos) e na rua da Cadeia, demonstrando as regiões de maior desenvolvimento urbano da vila. Pizarro afirma que no início do século XIX as ruas estavam bem delineadas e estavam quase todas calçadas (Cury, 2008, p. 268).

Samuel Costa (2000), em seus escritos que foram publicados com o título Paraty no anno da Independência, nos informa detalhadamente os aspectos da vila no ano de 1822:

Em 1822 já estavam traçadas todas as ruas atuais e abertas ao trânsito público. O perímetro urbano já era o mesmo de hoje e, demarcado desde 1726, ratificado em 1757 compreendia (como compreende) os espaços entre os 2 rios, limitando-se, para o ocidente, na linha traçada por 3 marcos sendo o primeiro no caminho do Corisco (margem direita da Patitiba) junto à chamada "Gameleira", e o segundo na chácara hoje de Virgílio Correia e o terceiro na chácara do Portão de Ferro. A vila, porém, ainda não estava toda edificada, hoje apenas restam os alicerces, como igualmente estão de pé, muitas que se construíram depois, até o estancamento do progresso comercial do município.

A edificação na vila sempre foi muito difícil, devido à condição do solo dela, muito baixo e alagadiço, entre as fozes dos dois rios que se comunicavam, insulando-a com o mar. Por toda parte havia pequenos lugares invadidos ao mesmo tempo pelas marés e pelos rios quando transbordavam, ou espaços cobertos de mangues onde penetravam o mar. A edificação de Paraty foi, dessa forma, o resultado de muito esforço, de muito dispêndio, desde que se abandonou o local da Vila Velha. Quem quisesse fazer a sua casa tinha primeiro de conquistar ao mar o espaço preciso. O aterro tinha de vir quase sempre em canoas que o transportavam das outras margens dos rios laterais. No ano da Independência, ainda havia mangues atrás da igreja de Santa Rita, em grande extensão do Gragoatá, e na Patitiba onde se (trecho ilegível) e atravessam ruas.

O conselho do Senado da Câmara aforava os terrenos aos que quisessem edificá-los, concedendo gratuitamente quando o aterro dos alagadiços e mangues era muito dispendioso. É lícito, pois, imaginar, como seriam

melhores e mais numerosas as construções da terra, se fosse mais propício o solo edificável, como o das povoações vizinhas do litoral próximo que, entretanto, não alcançaram o desenvolvimento urbano de Paraty, com exceção de Santos.

Eram as casas quase todas térreas. Vence, porém, ainda alguns poucos sobrados já edificadas e que são dos mais solidamente construídos. De cerca de 1830 em diante. Quando a atividade comercial foi se tornando mais intensa, é que começaram a levantar as numerosas casas de 2 pavimentos que se espalharam pela cidade mais ou menos bem conservadas.

Os terrenos urbanos em condições de receberem edificação, estavam quase todos apropriados e sendo algum tanto onerosas as condições da Câmara que obrigava aos concessionários de "Datas de chãos" a aterrar-los e fechá-los dentro de prazo curto, preferiam os proprietários abastados levantar, na maior parte dos casos, sobrados sobre o local de seus edifícios térreos, não raro aproveitando os paredões de pedra das frentes, como é o caso típico do edifício ocupado hoje pela prefeitura e Câmara em que fácil é notar a diferença das portas dos dois pavimentos (Costa e Mello, 2000, p. 59 - 60).

Na primeira metade do século XIX são executadas melhorias no sistema de defesa da vila. Segundo Augusto Fausto de Souza:

O porto desta villa merecem grande atenção, pela facilidade com que deles se pode penetrar no interior da provincia do Rio de Janeiro e por isso em 1822 tratou-se de fortifica-lo para impedir um desembarque. O forte da ilha das Bexigas, que havia desde 1818, foi melhorado e reforçado, construiu-se o forte Defensor Perpetuo com 6 canhões, sobre o morro da Villa Velha, bem com a bateria do Quartel; projectou-se outro forte na subida na serra, na estrada da Villa do Cunha, finalmente foram reparados e melhorados os fortes de Iticopé e da Ponte-Grossa, cada um com 2 canhões, para baterem o porto e as praias vizinhas, a acção do tempo as tenha destruído inteiramente (Cury, 2008, p. 257).

Segundo Cury (2008), os fortes foram situados na Ilha da Bexiga, Itacope, Ponta Grossa, Defensor, Bateria da Vila, Ilha dos Mantimentos e Ilha dos Meros. Porém, entre os anos de 1828 e 1831 já estavam desativados (Cury, 2008, p. 257).

Assim, é possível compreender que Paraty continuou crescendo nas primeiras décadas do século XIX, mesmo considerando as dificuldades de consolidação de seu solo urbano, pelo seu aspecto alagadiço e de manguezal.

De acordo com o mapa da população paratiense do ano de 1833, a cidade contava com 9.653 pessoas, sendo 3.019 homens livres, 3.080 mulheres livres, 1.889 homens cativos, 1.636 mulheres cativas, além de 29 estrangeiros (Cury, 2008, p. 294). Se compararmos, novamente, ao relato de 1790, de Mariz, onde a população possuía 6.622 habitantes, observamos um crescimento populacional de aproximadamente 3.000 habitantes num espaço de tempo de 40 anos.

Em 13 de Maio de 1836, foi aprovado o *Registro das Posturas da Câmara Municipal da Vila de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty*, provisoriamente, pelo Governo na *Forma da Resolução d'Assembléa Geral Legislativa* de 25 de outubro de 1831. Segundo Cury (2008):

Estas posturas buscavam garantir um aspecto ordenado do núcleo urbano regulamentando sobre a conservação e a construção das casas dentro dos limites da vila. Estabeleciam o alinhamento das fachadas, medidas das portas, janelas e prumadas, proibindo –, com vistas a evitar incêndios –, as construções em madeira e as coberturas de palha, que deveriam ser trocadas por telhas. Além disso, exigiam a demolição de casas na iminência de ruir. Visavam, também, garantir bons índices de salubridade, determinavam o calçamento das ruas, e a conservação das estradas (Cury, 2008, p. 286).

Em 1837, mantendo-se o espírito de renovação e aprimoramento que pairava na antiga vila colonial de Paraty, o fiscal senhor João Leite da Silva Paranhos, opinou favoravelmente à demolição do Pelourinho (Cury, 2008, p. 295). Em 11 de março de 1844, Paraty foi elevada à categoria de cidade pela lei provincial nº 302. Naqueles tempo, a população do município era de 10.800 Almas e na cidade 1.900 habitantes (Cury, 2008, p. 294).

No contexto internacional, o século XIX foi marcado por um forte questionamento acerca da utilização da mão-de-obra escrava, em todo o Ocidente. Portugal vinha sendo constantemente pressionado, pela Inglaterra, para interromper o comércio de africanos escravizados no Atlântico. Em 1810, já havia sido definido que só seria possível comercializar pessoas escravizadas das colônias portuguesas da África e, em 1815, foi abolida, essa atividade, em todo o hemisfério norte. Finalmente, em 7 de novembro de 1831, o Governo Imperial do Brasil decreta a Lei Feijó, declarando crime de contrabando, o comércio de africanos nos portos brasileiros e considerando livres todos os negros que, porventura, fossem desembarcados no Brasil, a partir daquela data (Cotrim, 2012, p. 42). Este decreto encerra definitivamente o funcionamento do Cais do Valongo, no porto do Rio de Janeiro, principal porto entrada de africanos escravizados do Brasil, durante o século XVIII (Lima, Sene e Souza, 2016, p. 300).

Com um império cafeeiro inteiro em vias de se consolidar e o tráfico de escravizados proibido no Atlântico, a Lei Feijó, também conhecida como “lei para inglês ver”, significou meramente que, os escravizados, que antes eram destinados legalmente ao Cais do Valongo, a partir de agora, desembarcariam em portos

clandestinos espalhados nos arredores do Rio de Janeiro. Estes portos ilegais incluíam Angra dos Reis, Paraty, Guaratiba, Jurumirim e Ariró (Lourenço, 2015, p. 90).

Assim, Paraty, neste momento, além da produção de cachaça e do trânsito portuário, passava a receber africanos escravizados clandestinos, com destino às fazendas cafeeiras em plena produção. Esses eventos refletiriam positivamente na economia e, conseqüentemente, no desenvolvimento urbano da cidade.

De modo que, no ano de 1845, em seu Dicionário Geográfico, Histórico Descriptivo do Império do Brasil, Milliet de Saint Adolphe relatou sobre a vila de Paraty:

Nova cidade e antiga vila populosa e mercantil da província do Rio de Janeiro, com ruas largas, casas alinhadas, sendo muitas de sobrado. As ruas desta cidade são largas e correm do norte para o sul, e do nascente para o poente; as casas são bem alinhadas e muitas de sobrado ...; varias escolas de primeiras lettras, uma cadeira de latim, uma casa de camara no primeiro andar, com a cadeia por baixo. /.../ Um sem numero de ribeiros, que vão desaguar na bahia, facilitarão o transporte do assucar e aguardente; esta sobretudo é em grande quantidade, e tem mais extracção do Rio de Janeiro que a das outras provincias e districtos vizinhos, vendendo-se por melhor preço por ser de melhor qualidade. Sua população é presente de mais de 10.000 habitantes, que lavrão cannas, colhem mandioca, arroz, milho, feijões e muito café. Em todo o districto existem 12 engenhos e mais de 150 fabricas de distillação d'aguardente, e diversos estaleiros onde se fazem embarcações e vasilhas para aguardente. A costa é semeada por ilhotas, pela maior parte com moradores, em torno das quaes podem os navios manobrar, tirando aquellas que se achão mui vizinhas da terra firme. O reparo e concerto das estradas do sertão para as villas d'Ubatuba e de Mangaratiba, e os direitos d'entrada e de sahida que se pagão nas extremas das differentes provincias, forão causa do descaimento em que se acha actualmente o commercio da villa de Parati: para que seus moradorres possão entrar em concurrencia com os das villas rivaes para conservarem as vantagens commerciaes de que desfructavão antes d'esta rivalidade, seria mister que se desvelassem em descobrir alguma nova industria, e que concertassem todas as estradas, e desempenhassem todos os ribeiros do districto que são susceptíveis de navegação (Cury, 2008, p. 298).

Nas figuras 36 e 37, seguem imagens que demonstram os aspectos do ordenamento das vias de Paraty. Se analisados os aspectos do centro histórico, é possível identificar o caráter comercial da vila, nas fachadas contínuas dos casarões alinhados: as sequências de portadas entre os lotes e a pouca incidência de janelas, demonstrando a constante presença de vendas e armazéns na vila. Nas casas destinadas à função residencial, observa-se a presença de uma porta e uma ou duas janelas na fachada frontal.

Figura 36 - Rua Dona Geralda, região da praça da Matriz.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 37 – Rua Dona Geralda, no sentido do cais.



Fonte: Mariana Gatti.

No Almanak Laemmert dos anos de 1851 e 1856 encontra-se um relato de Paraty que descreve a sua estrutura urbana:

Há sete ruas que correm do nascente para o poente, que são as seguintes: da Capella, Cadêa, Rosário, Direita, Lapa, Santa Rita e Couto; e seis do norte para o sul, que são: Fresca, Praia, Mercado, Matriz, Comércio, e Craguatá. Contam-se quatro praças: Municipal, Mercado, Alegria, Rocio e vários becos e travessas [...]. Sua população é presentemente de 16.000 habitantes [...]. Há quatro Igrejas, a Matriz de Nossa Senhora dos Remédios, as das Dôres, as Capellas de Santa Rita, de Nossa Senhora do Rosário [...] (Cury, 2008, p. 302).

Outro importante relato, do ano de 1863, é dado sobre Paraty pelo Imperador Dom Pedro. Nele é possível verificar aspectos característicos e estrutura da vila:

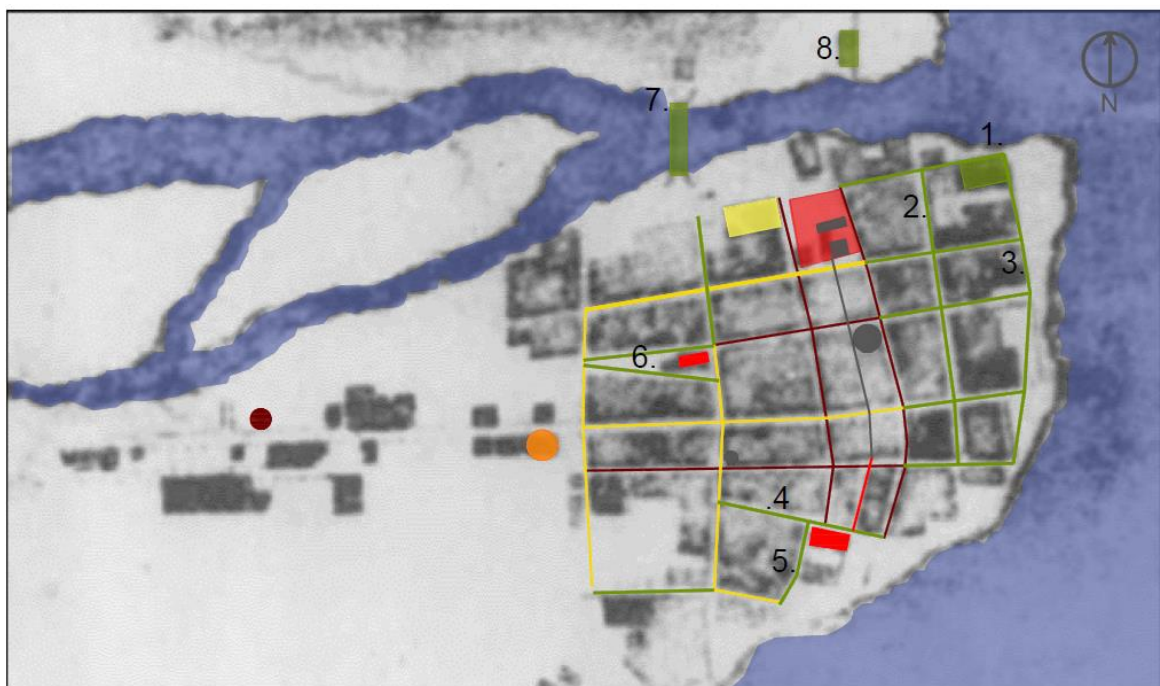
Diário do Imperador D. Pedro II: 5 de outubro de 1863.

Saída da barra do Rio de Janeiro às 5 da manhã. Chegada à enseada das Palmas na Ilha Grande ao meio-dia [do] 8 - Partida às 5. Seminário em ruínas de Jacuecanga. Ponte de ferro numa das salas térreas do Seminário há 4 para 5 anos quando deverá ter se colocado sobre o rio que enche muito. Chuva ao chegar a Jacuecanga. Bonita enseada. Vento rijo e bastante rôlo ao atravessar da altura de Mambucaba até a ponta da Joatinga. Esta enseada de Parati é tranquila como um lago. Fui logo para a cidade, sendo meu Ciceroni o **Manoel José de Souza** e Juiz Municipal Delegado Lopes. A cidade talvez seja menor que Angra. A ponte que dá passagem sobre o Piraqueguaçu para a Misericórdia e fortaleza está pouco segura e êsse rio assim como o Mateus Nunes do lado oposto da cidade inundam a ponto de andarem canoas pelas ruas. A fortaleza foi mal colocada devendo ser nas margens do canal entre a ilha das bexigas e a terra firme. Contudo a muralha ainda serve. Há peças velhas e sobre reparos estragadissimas. Manancial particular de água inferiormente à fortaleza é boa. Há um chafariz mandado fazer pelo Pedreira em 1851; mas que seca em certa época. A Misericórdia é maior que a de Angra admitindo até 60, mas tendo já 15 doentes. Havia em cima da Mesa um copo de ouro oferecido pelo Pedreira à Misericórdia, dissera que a cidade de Paraty oferecera ao Pedreira. Não sei porque não venderam o copo e o mais conforme era vontade do doador afim de ter mais algum dinheiro há vendo deficit anual para a Sta. Casa. Cento e tantos guardas Nacionais do comando de Manoel José de Souza bem vestidos e armados. A matriz conclui-se há dias na parte principal, tendo uma Geralda Maria da Silva gasto até 25 contos com esta conclusão sendo ela própria a administradora da obra. É grande e faltam torres e consistório. Pedem auxílio à Província. Não vi tantas crianças como em Angra nem tanta gente apresentável continuando as fisionomias a ser doentias. O Hospital foi feito a custa de uma irmandade perto de alagadiços do rio e abaixo do cemitério que é colocado na falda de morro muito íngreme e tem um depósito de cadáveres coberto de palha. O cais para desembarque feito pela Câmara está parado. Além da Matriz mais 3 igrejas. Um advogado Carramanho entregou-me uns jornais para eu ter conhecimento do modo porque o perseguia o Juiz Municipal, que diz querer Carramanho tirar-lhe o lugar para si. O mestre do obras da matriz chamou minha atenção para uma correspondência do Jornal do Comércio de 4. As casas são piores em grandeza e aspecto que as de Angra. Mambucaba onde não fui por causa do tempo, tem já bastante casas como vi ontem. O pico chamado Frade, apresentou-se como um dedo estendido. O pico de Parati chama-se Cuscuseiro. É preciso ver se Mambucaba vem de Membig ou Membsy e de

aba. 3 embarcações mercantes neste pôrto de Parati. O comandante manda arrear as vêrgas e Jeanetes o que se fêz com mui grande rapidez. As peças foram bem atracadas tudo para a viagem de amanhã. 9 - Parti às 6 (Rameck e Mello, 2011, p. 123).

Assim, podemos ver, na figura 38, a evolução urbana da cidade, nos elementos inseridos no mapa, em verde, demonstrando seu desenvolvimento até a metade do século XIX.

Figura 38 - Carta Corográfica de Paraty de 1825 – 1839. (Sem escala). Expansão urbana da vila até a metade do século XIX.



Fonte: (Cury, 2008, p. 287), alterações na imagem original produzidas pela autora (sem escala).

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. Capela de Nossa Senhora das Dores; | 5. Travessa Santa Rita; |
| 2. Rua Praia; | 6. Largo do Rosário; |
| 3. Rua Fresca; | 7. Ponte do Pontal; |
| 4. Rua da Santa Rita; | 8. Santa Casa de Misericórdia de Paraty. |

Segundo Cury (2008), neste momento, o calçamento em pedras das ruas de Paraty já havia sido concluído:

Este, possui calha central e caimento em direção ao mar e ao Rio, contribuindo assim para o escoamento das águas. Em apenas alguns trechos possui passeios para pedestres. É possível fazer uma cronologia dos trechos de ruas calçadas, a verificar que a necessidade do calçamento era premente tendo em vista o solo alagadiço (Cury, 2008, p. 295).

Dessa forma, é possível verificar nas figuras 39 a 42, edifícios e vias que foram concluídos até a metade do século XIX.

Figura 39 - Capela de Nossa Senhora das Dores, de 1800.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 40 – Rua da Cadeia: acesso à Nossa Senhora das Dores.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 41 – Rua da Santa Rita.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 42 – Rua da Praia



Fonte: Mariana Gatti.

Em 1853 é inaugurado o chafariz da cidade, que fica na continuação da rua da Lapa, no sentido do campo. Em 1855, é transferido o cemitério, que antes estava situado ao redor as igrejas, para uma região alta, próxima ao morro da antiga Vila Velha, pois, segundo relato:

A salubridade decência e moral publica, reclamão que seja quanto antes estabelecido hum Cemitério, para se enterrar os defunctos, porque é publico e notorio que muitos são enterrados a rua próxima a Igreja, dèsta prática pode sobrevir huma triste e horrorosa calamidade – Peste. (Cury, 2008, p. 271 e 301).

Como a higiene sempre foi uma questão recorrente na cidade de Paraty, em 1853, o cirurgião Domingos G. L. de Araújo, em requerimento enviado à Câmara, demonstrou sua preocupação com os detentos, em função das péssimas condições que se encontrava a Cadeia:

“Ilm.ºs Sn.ºs – Entre outras medidas hygienicas a respeito da saúde publica existe uma, a qual foi adaptada pela Lei da Criação das Câmaras Municipais, a quem compete mandar expeccionar o aceio, ventilação e mais prevenções nas Cazas de Caridade e Prizões: em virtude do que eu na qualidade de Professor da Saúde e Cirurgião do partido d’esta Câmara, venho reclamar contra o que tenho observado a muitos mezes na Cadêa d’esta Cidade, cujo edificio tem duas frentes, e em cada prisão tem somente duas janellas, uma para cada rua, sendo que as dittas janelas da frente da rua da Cadêa se conservão fechadas cerca de seis mezes, isto contra todas

as regras higiênicas, e em desfavor da saúde em geral e particular dos presos, pois a atmosfera ambiente d'estas prisiones se torna insalubre e os miasmas (...) que se desenvolvem nestes lugares infeccionaram a Povoação, o que posso provar a esta Camara pelo fato d'estar hoje um prezo sofrendo de Reumatismo e hophitalmia aguda, cujas moléstias tem por cauza habitações que tem as condições que observo actualmente na Cadêa desta cidade (Cury, 2008, p. 300).

Segundo Cury (2008):

Após a apresentação deste relatório, o edifício da Camara foi demolido, passando a funcionar em imóveis alugados, até se instalar, no final do século XIX, no sobrado de esquina da Rua do Rosário, com a Rua do Comércio. O primeiro sobrado alugado foi o de esquina das ruas da Matriz (Rua Marechal Santos Dias) com a Rua da Ferraria (Rua Comendador José Luiz); o segundo se localizava na mesma Rua da Ferraria esquina com a rua do Comércio (Cury, 2008, p. 300).

Apesar de não se ter encontrado registros sobre os tempos da construção da nova cadeia, edificada até os dias de hoje (atual sede do IHAP), próximo à Igreja de Santa Rita, sabe-se, através do registro de um Ofício da Câmara Municipal, do ano de 1863, que:

Estando de há muito concluída, entregue à província e pago por ella, a casa de detenção destinada a substituir a Cadêa Velha d'esta Cidade, não se tendo ainda verificado a transferencia dos presos d'esta para aquella, esta Câmara roga aV. Excia. C Digne ordenar que recebida pelo Dor. Delegado de polícia, d'esta cidade as chaves da casa de detenção, das mãos do empresário que a construiu, torne efectiva aquella transferencia, altamente reclamada pelo péssimo estado d cadêa velha, insalubre, e pouco segura, e mesmo pela conservação da nova casa de detenção que feixada como se acha se deteriora, não prestando sobretudo o serviço para que foi construída [...] (Rameck e Mello, 2011, p. 219).

Dessa forma, pode-se observar que, no ano de 1863, a nova cadeia já estava pronta para ser ocupada.

Na figura 43, é possível ver as condições do solo e da baía de Paraty. A fotografia mostra uma ocasião de maré baixa, pois pode-se ver toda a baía rasa no entorno da vila, com fundo lodoso aparente. À direita, o rio Perequeaçú desaguando no mar, formando um pequeno delta. É possível notar toda a área alagadiça que contorna a vila, lembrando que, em algumas ocasiões de maré mais alta, toda a vila era (como ainda é), inundada pelas águas do mar.

Figura 43 - Vista da pequena cidade de Paraty em 1964. Condição de alagamento recorrente do centro histórico em decorrência de chuvas e altas marés.



Fonte: (Cury, 2008, p. 325).

De volta ao âmbito internacional, constatando-se que o tráfico de africanos escravizados não havia sido estancado com a Lei Feijó, mais uma vez o Império do Brasil se vê pressionado a tomar medidas coercitivas contra essa atividade que havia se tornado ilegal. Dessa forma, em 04 de setembro de 1850, foi promulgada a Lei Eusébio de Queirós, que proibia definitivamente o tráfico de africanos, reprimindo a atividade com severas punições (Cotrim, 2012, p. 46).

Segundo Cotrim (2012), os cafeicultores, ao perceberem que o tráfico de escravizados estava fadado ao fim, em um curto espaço de tempo, passaram a investir fortemente na compra de cativos, criando verdadeiros “estoques” de homens e mulheres escravizados (Cotrim, 2012, p. 46). Assim, mais uma vez o Brasil se depara com o crescimento da economia escravista, só que, neste momento, de forma clandestina.

Por este motivo, pode-se observar que Paraty manteve uma economia portuária forte ao longo de quase todo o século XIX. Continuou funcionando como entreposto, abastecendo os viajantes, escoando o café do Vale do Paraíba,

produzindo cada vez mais cachaça e recebendo africanos escravizados clandestinos.

Porém, em 1870, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que saía do porto do Rio de Janeiro, instala um ramal ferroviário em Guaratinguetá (grande produtora de café, logo acima de Paraty). Neste momento, um primeiro grande impacto econômico é sentido em Paraty, já que as safras de café passam a ser transportadas diretamente ao porto do Rio de Janeiro, via ferrovia, e, portanto, não mais são escoadas por seu porto. E, como se não bastasse este forte golpe na economia portuária, as produções dos engenhos caem drasticamente no final do século XIX, colocando toda a cidade de Paraty em um profundo adormecimento.

Dessa forma, Paraty, às margens de emergir ao século XX, tendo edificado uma estrutura urbana sólida ao longo de quase três séculos, tem suas artérias econômicas abruptamente estancadas e irrompe, assim, ao seu período de dormência, conforme veremos a seguir.

1.6. Decadência e abandono da cidade.

Conforme pudemos ver, Paraty manteve-se ativa, economicamente, ao longo dos séculos, tendo vencido importantes adversidades para consolidar seu solo urbano, bem como suas terras rurais, considerando as características naturais da região em que está inserida. Seu porto, de difícil acesso pela baixa profundidade da baía, dificultava a aproximação de embarcações maiores, restringindo o seu fluxo. Ainda assim, Paraty triunfou a partir do comércio praticado na vila, que atendia embarcações de passagem; abastecia as populações do Vale do Paraíba de produtos importados e mantimentos; bem como viajantes que se utilizavam da antiga Trilha dos Guainás para acessar os sertões do Brasil. Escoou o ouro das Minas de Cataguases; o café do Vale do Paraíba e exportava gêneros alimentícios diversos, produzidos em seu solo. Paralelamente, crescia notavelmente a economia da cana-de-açúcar para a produção de aguardente, mais expressivamente ao longo dos séculos XVIII e XIX, sendo a principal atividade praticada, conforme pudemos ver em relatos de época.

Porém, circunstâncias decorrentes do próprio processo de desenvolvimento do Brasil impactaram a região de Paraty, de tal forma, que nunca antes um cidadão

paratiense tinha presenciado. Os anos de decadência e abandono na qual a cidade foi submetida, em decorrência:

- 1) Da criação da Estrada de Ferro D. Pedro II, que ligava São Paulo ao porto do Rio de Janeiro, passando pelo Vale do Paraíba. Com início de sua construção em 1855, tendo chegado um ramal a Guaratinguetá em 1877 (Cury, 2008, p. 315);
- 2) Da promulgação da Lei Áurea, em 1888, declarando extinta a atividade escravista no Brasil.¹⁵

Estes fatos desencadearam um processo severo de estagnação econômica em parte do litoral de São Paulo e região sul fluminense, tendo impactado Paraty grandemente, conforme pode-se constatar abaixo.

A Estrada de Ferro Dom Pedro II obteve autorização de sua concessão num decreto de 1855. Esta, partia do porto do Rio de Janeiro e, através do Vale do Paraíba, rumava para as províncias de Minas Gerais e São Paulo. O projeto estava relacionado ao processo de modernização do Império brasileiro, considerando a sua potência econômica naquele momento. Em 1855, começou a ser construída, e, em 1858, o primeiro ramal foi inaugurado. A ferrovia foi financiada, além do governo brasileiro, pelos cafeicultores do Vale do Paraíba, com a principal função de transportar as safras de café diretamente para o porto do Rio de Janeiro, para exportação.¹⁶

Como pudemos ver, inicialmente o café vindo do Vale do Paraíba seguia rota terrestre – marítima. O trajeto era percorrido através de via terrestre até uma vila litorânea mais próxima, e de lá, seguia por cabotagem até o porto do Rio de Janeiro. Com a chegada da ferrovia, conforme os ramais iam chegando às vilas e cidades do Vale, o transporte passa a ser feito diretamente via estrada de ferro até o porto do Rio de Janeiro, e, as antigas rotas terrestre – marítima foram sendo, sucessivamente, abandonadas. Neste momento, muitos desses portos entram em profundo processo de decadência, pelo fato de suas economias serem esteadas pelo comércio de porto. Sob essa perspectiva, a economia portuária de Paraty é fortemente impactada com a passagem do ramal de Guaratinguetá, que começa a funcionar a partir de 1877¹⁷.

¹⁵ <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/276-lei-aurea>

¹⁶ <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/317-estrada-de-ferro-d-pedro-ii>

¹⁷ <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/317-estrada-de-ferro-d-pedro-ii>

Ghirardello (2010) relata que, o advento da passagem da ferrovia por uma localidade, ou não, impactava invariavelmente a região, sendo que, aquelas vilas que recebiam a ferrovia, se viam impulsionadas pelo progresso, pelo crescimento urbano, pela especialização dos serviços etc. E, em contrapartida, as vilas por onde a ferrovia não passava, se viam fadadas ao profundo esquecimento e à decadência. O autor, citando as palavras de Monteiro Lobato, descreve o estado de decadência de uma vila que não foi contemplada com a passagem da ferrovia, dizendo: “Onde tudo foi e nada é: não se conjugam verbos no presente. Tudo é pretérito. [...] Cidades moribundas arrastam um viver decrépito. Gasto em chorar na mesquinhez de hoje as saudosas grandezas de dantes” (Ghirardello, 2010, p. 153 e 154).

No jornal Paratyense, do ano de 1882, disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, encontra-se a notícia do impacto causado pela Estrada de Ferro Dom Pedro II aos portos de Paraty e região. Citando Paraty, o autor relata:

Rico pela sua posição, uberrimo pela fecundidade de seu sólo, elle tem atravessado um período de vegetação, procurando, qual Diógenes, a pedra do rejuvenescimento.

Já teve vida, já foi rico e já foi grande; um dia, porém, uma estrada de ferro, a de Dom Pedro II, cortou-lhe a artéria de sua existência, e atirou-o na desgraça como a todos os portos marítimos do sul.¹⁸

Na mesma publicação, o autor revela a possibilidade da passagem da estrada de ferro por Paraty. Ciente de todos os tipos de benefícios e progressos que vivenciariam, caso este fato viesse a se concretizar:

As vantagens que esta estrada trará a Paraty são inúmeras, calculando se pelo contacto diário em que vão pol-o com a capital do Império. As estradas de ferro são as grandes artérias que ligão os interesses e os povos, escudados no grande pensamento do século – progredir. O paiz precisa sahir da apathia em que tem vegetado para entrar na vida de prosperidade que lhe reservou a natureza. As estradas de ferro cortando e diminuindo as distâncias, são sem contestação, os grandes veículos da prosperidade illustração popular pelo trabalho que é nobre [...] ¹⁹

Posteriormente, em 1950, as notícias, não mais otimistas, traziam o peso que Paraty carregava, por não ter sido contemplada com um ramal da estrada de ferro, mas enfatizava que, devia a este fato, a preservação do seu patrimônio. Assim dizia: “UMA CIDADE QUE MORREU: o mais harmonioso conjunto urbanístico e arquitetônico existente no país deve à sua irremediável agonia a uma estrada de ferro que passou a quilômetros de distância” (Freire, 2012, p. 118).

¹⁸ <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=739898&pesq=&pagfis=1>

¹⁹ <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=739898&pesq=&pagfis=1>

Zezeito Freire (2012), inicia a sua obra *Paraty no século XX*, dizendo:

Como estaria Paraty no início do século passado? Como o paratiense se sentia naquele longínquo primeiro de janeiro de 1901, assistindo às ruínas de velhos sobrados transformarem-se em terrenos baldios, e esses em depósitos de lixo, de móveis imprestáveis, atirados ao meio do mato rasteiro, onde medrava carrapicho, juá, picão, encobertos pelos pés de mamona e pelas tralhas de bucha que neles vicejavam? O que aquela gente poderia visualizar no século iniciante, quando dos falados 120 engenhos de aguardente (cachaça) nem a metade existia e os engenhos de açúcar não passavam de lembrança?

Paraty era, então, uma cidade decadente, onde a malária era endêmica e a verminose incidia assustadoramente. Longe do progresso pela precariedade de acesso, por que o ouro das Minas Gerais, que descia pela estrada calçada acompanhando os vales da Serra do Mar (antiga trilha dos Guaianás) era fato do passado; porque as fortalezas que defendiam a baía de águas serenas ficaram sem serventia e foram sendo desativadas ou passando a condição de ruínas; porque os fazendeiros de posses se esqueceram dos estudos de seus filhos e aqueles que o fizeram não viam os filhos regressar com seus diplomas, esquecidos na cidade que não oferecia campo para os seus conhecimentos; porque os jovens da cidade de banda vão para o Rio de Janeiro à procura de emprego que na cidade não encontravam; porque o braço da Mocidade rural se transferia para Santos, onde encontrava trabalho; porque o analfabetismo crescia, pois escolas, na cidade só existiam do ensino fundamental, já que além dele não havia quem ministrasse (Freire, 2012, p. 17).

Portanto, pode-se observar, a partir dos dados supracitados, que muito da decadência de Paraty foi atribuída à atrofia de sua economia portuária, em decorrência da chegada da ferrovia ao Vale do Paraíba. E, de fato, Paraty não possuía, na época, uma economia forte o suficiente para financiar a implantação de um ramal ferroviário, inclusive considerando os desafios de se transpor a Serra do Mar. Segundo Ghirardello (2010), naquele momento, o fator determinante para a chegada da estrada de ferro, em um determinado local, era a presença da economia do café. Dessa forma, é possível dizer que, por onde estivessem estabelecidos os cafeicultores mais prósperos, ali estaria implantada a ferrovia (GHIRARDELLO, 2010, p. 39 a 49). Assim, é possível compreender as razões que impediram Paraty de receber um ramal da ferrovia, uma vez que, seu porto não estava na rota das maiores economias e dos maiores empreendedores na região.

Entretanto, a partir dos dados analisados neste capítulo, também pudemos constatar que, não só da atividade comercial portuária vivia Paraty. A vila foi uma grande produtora de aguardente, ao longo dos séculos XVIII e XIX, chegando a ter 53 engenhos, além de mais de uma centena de alambiques. Na verdade, conforme citou Mariz, quase todos os habitantes de Paraty se ocupavam das atividades dos engenhos (Rameck e Mello, 2011, p. 17). Também pudemos averiguar que a

população rural de Paraty era estimada em mais do dobro da que vivia na vila. Todos se ocupando de atividades agrícolas, e, a maioria, de cultivo de canas para produção de aguardente. Dessa forma, pode-se atestar que a economia portuária, estando presente mais no âmbito da vila, não poderia ser responsável pela decadência total de Paraty, conforme muitas vezes é apresentado nas manchetes dos jornais, considerando que, a população vivendo na vila, significava, aproximadamente, um terço da população vivendo em todo o seu distrito. Portanto, pode-se dizer que a decadência da economia portuária impactou a vila de Paraty, mas não todo o seu distrito, principalmente pelo fato de a sua economia rural ser a maior no local.

De toda forma, fato é que, no final do século XIX, a economia da cana-de-açúcar, em Paraty, também entra em decadência, fazendo com que a cidade perdesse essa grande artéria de desenvolvimento. Porém, não foram encontrados estudos científicos que buscassem analisar a atividade da cana-de-açúcar em Paraty, muito menos as razões para a sua decadência. Alguns autores citam o assunto brevemente, e, atribuem, o fato, à abolição da escravidão, deixando as lavouras com escassez de mão-de-obra. Trataremos desse assunto no próximo capítulo dessa dissertação.

Dadas as circunstâncias infrutíferas para a economia da cana-de-açúcar na cidade, o último relato sobre venda de aguardente, registrado no *Roteiro Documental do Acervo Público de Paraty*, data de 1916 mencionando a exportação de vários gêneros alimentícios produzidos no distrito, como arroz, batata, farinha de mandioca, banana etc. e 465 litros de aguardente, naquele ano (Rameck e Mello, 2011, p. 269). Se compararmos essa quantidade de aguardente, à produzida em 1872, observaremos que a produção caiu para um quarto, em 1916.

Estes dois fatos distintos, sendo eles, a decadência da economia portuária e a decadência da economia da cana-de-açúcar, ocorridos simultaneamente a partir do último quartel do século XIX, interrompem drasticamente as principais atividades econômicas da vila, fazendo sentir a sua população, a sua economia, o seu desenvolvimento urbano etc. De modo que, quase um século depois, quando, na década de 1970, Paraty abre as portas novamente para um novo ciclo de prosperidade, do turismo, a vila se mantinha a mesma do século XIX, em tamanho. Porém, com inúmeras propriedades abandonadas, casarões em ruínas e dezenas

de engenhos desaparecidos nas matas, de modo que, até hoje, não se sabe onde encontrar a maioria de suas ruínas.

Dessa forma, Paraty permaneceu adormecida até a década de 1970. Muitos de seus habitantes abandonaram seus negócios e propriedades, outros permaneceram e resistiram à base da economia de subsistência. Enfim, quando a Rodovia Rio Santos passou pela cidade, colocou-a, mais uma vez, na rota para o Rio de Janeiro, tendo se tornado um importante destino turístico na região e no Brasil.

Nas figuras 44 a 50, seguem algumas imagens da cidade, nas décadas de 70 e 80, demonstrando o estado de abandono em que a vila se encontrava.

Figura 44 - Rua do Rosário



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>.

Figura 45 - Rua da Ferraria – década de 70.



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>.

Figura 46 - Ruínas de casarão no centro histórico. Pilares remanescentes.



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>.

Figura 47 - Rua da Matriz – década de 70.



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>.

Figura 48 - Rua Dona Geralda.



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>.

Figura 49 – Igreja de Santa Rita na década de 70.



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>.

Figura 50 - Igreja de Nossa Senhora das Dores na década de 70.



Fonte: <https://www.facebook.com/groups/1854984104643502>.

Portanto, considerando os dados apresentados até aqui, é possível compreender o conjunto de fatores que resultou no florescimento da vila de Paraty, no início do século XVII, levando em conta, inicialmente, a atuação da atividade canavieira no local e a necessidade de proteção do porto, já que possuía um dos únicos acessos aos sertões do Brasil, ou seja, a Trilha dos Guainás.

Ao longo dos séculos a vila se desenvolveu, tendo vencido muitos entraves para consolidar seu solo urbano, devido às suas condições naturais de clima e solo. Foi permeada por importantes economias do Brasil colonial, como a economia do ouro, tendo sido porto de escoamento deste metal ao longo do século XVIII, sendo, até os dias de hoje, aclamada por ter recebido o ouro das Minas Gerais. E como a economia do café, tendo sido porto de escoamento das safras de Guará e Lorena.

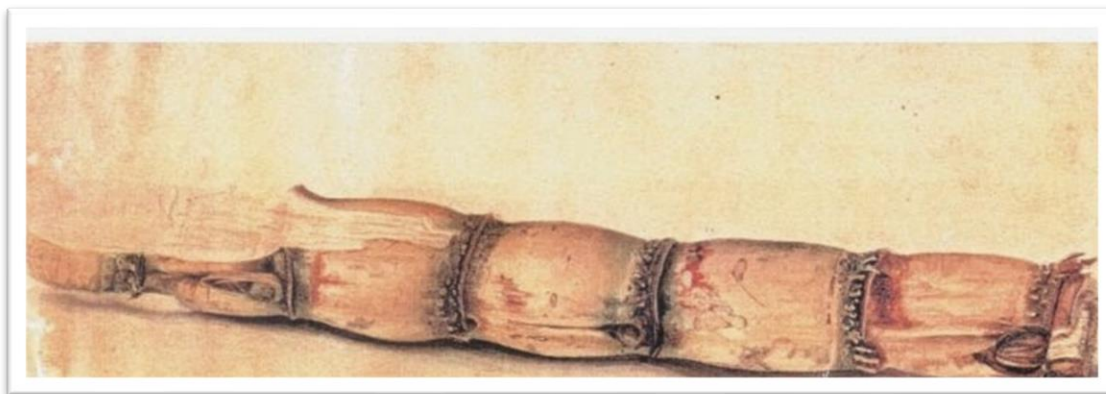
Apesar dessas economias terem um papel de destaque na história da cidade, os dados apresentados demonstram uma expressiva evidência da atividade da cana-de-açúcar voltada para produção de aguardente no local. De modo que, foi possível constatar que, o período de maior crescimento da Vila, foi também o período de maior atividade dos engenhos, ao longo dos séculos XVIII e XIX.

A partir da investigação feita em documentos históricos e em uma bibliografia de referência que analisa os modelos de cidade colonial brasileira, foi possível compreender que Paraty possuía uma população rural majoritária e que sua principal economia era rural (fundamentalmente monocultora, para produção de cana-de-açúcar). Que, esta circunstância da atividade rural predominante, era um traço comum das vilas e cidades coloniais brasileiras. Onde a vila, propriamente dita, era o local de comercialização das produções rurais.

Se observarmos os aspectos do centro histórico de Paraty, atualmente, é possível identificar um forte caráter comercial, que lhe era peculiar em seu momento de apogeu: nas fachadas contínuas dos casarões alinhados, as sequências de portadas, entre poucas janelas, demonstrando a constante presença de armazéns na vila, portanto uma relevante atividade comercial local. A trilha dos Guainás, com calçamento do século XIX é, também, uma evidência da função de entreposto na Vila. Tendo compreendido a atuação da atividade de cana-de-açúcar no solo urbano de Paraty, verificaremos, no capítulo a seguir, de que maneira os agentes dessa economia atuavam de forma predominante no comércio, na política e no solo urbano e rural da Vila.

2. CAPÍTULO II – EVIDÊNCIAS DA ECONOMIA DA CANA-DE-AÇÚCAR NO SOLO E NA SOCIEDADE DE PARATY.

Figura 51 – Canne à sucre. Obra de Jean Baptiste Debret, de 1822.



Fonte: Arquitetura do Açúcar (Gomes, 2006, p. 84).

“A cana-de-açúcar (Saccharum officinarum L.) é considerada, com propriedade, das plantas domesticadas pelo Homem, aquela que assumiu papel mais importante da História da Humanidade. A ela se devem, certamente, os maiores fenômenos de mobilidade humana, assim como implicações evidentes, em termos económicos, comerciais e ecológicos. Para o Atlântico, foi uma verdadeira revolução que moldou, em múltiplos aspetos, a sua História.”

Alberto Vieira
(Vieira, 2018, p. 06).

2.1. A cana-de-açúcar.

A sua afirmação como cultura agrícola é milenar e abrange vários quadrantes do planeta. Foi ela que, de entre todas as plantas cultivadas pelo Homem, lhe trouxe maiores exigências, mas também maior riqueza. Na verdade, a cana, quase que o escraviza, esgota o solo, devora a floresta e dessedenta os cursos de água. A sua exploração intensiva, que ocorreu no espaço atlântico a partir do século XV, gerou, por um lado, grandes exigências de mão-de-obra, sendo, responsável pelo maior fenómeno migratório à escala mundial que teve por palco o Atlântico, isto é, a escravatura de milhões de africanos e, por outro, um conjunto variado de inovações técnicas e manifestações culturais. Pelas especificidades do seu cultivo, especialização e morosidade do processo de transformação da garapa em açúcar, a cana sacarina implicou uma vivência particular, assente num específico complexo tecnológico, sociocultural, de vida e convivência humana, acabando por moldar a mundividência quotidiana das novas sociedades e economias insulares e atlânticas (Vieira, 2018, p. 06).

O professor Alberto Vieira (2018), coordenador do CEHA – Centro de Estudos de História do Atlântico - em Funchal, em sua obra *Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos*, traz uma importante abordagem acerca do emprego da cana-de-açúcar no mundo e, principalmente, nas terras banhadas pelo Oceano Atlântico. Segundo ele, a cultura da cana-de-açúcar causou um grande impacto em diversas regiões do planeta. Alguns, com desdobramentos devastadores, outros, notavelmente profícuos à sociedade ocidental moderna (Vieira, 2018).

A cana sacarina é originária da Polinésia, arquipélago situado na porção meridional do Oceano Pacífico, porém, o processo de domesticação de sua cultura ocorreu a partir da Papua Nova Guiné. Posteriormente, há registros de que a planta circulasse pelos antigos territórios Persas, tendo chegado ao conhecimento dos árabes, foi introduzida aos mercados genoveses e venezianos, ainda durante a Idade Média. (Ferlini, 1998, p. 16).

Ao longo do tempo, observa-se que, no processo de transmigração da cultura da cana para o Ocidente, ela passou pelo Mediterrâneo (Creta e Sicília); pelas ilhas do Atlântico Oriental (Madeira, Açores, Canárias, Cabo Verde e São Tomé), tendo chegado, por último, no Atlântico Ocidental (Santo Domingo, Cuba, Jamaica, Demerara, nas Antilhas e no Brasil) (Vieira, 2018, p. 07).

Foi, portanto, no século XV, que os portugueses implantaram a cultura da cana-de-açúcar nas ilhas do Atlântico Oriental, submetendo as mudas a um importante processo de aclimação. Durante esse período, foi possível assimilar características particulares do seu cultivo, como:

- 1) Compreendeu-se que, a cana deve ser cortada no momento ideal, caso contrário, com o tempo, ela passa a perder sacarose, comprometendo a qualidade do produto;
- 2) Compreendeu-se que o mesmo ocorre após o corte das canas, que devem ser processadas no menor tempo possível, pois, a partir do corte, inicia-se o processo de fermentação, e assim, perda de sacarose;
- 3) Após a moagem da cana, o caldo também deve ser processado rapidamente, para evitar a sua fermentação (Vieira, 2018, p. 09).

Portanto, durante esse período, foi possível dominar as técnicas de cultivo da cana-de-açúcar. Determinar de que forma ela seria melhor beneficiada, considerando o curto tempo que se dispunha para processá-la. Assim, empregou-se nos engenhos, além da tecnologia, grande contingente de mão-de-obra, para que sua feitura ocorresse de forma adequada, com menores riscos de perdas das safras (Vieira, 2018, p. 09).

Portanto, a condição de eficiência que a produção do açúcar impôs à estrutura e dinâmicas dos engenhos, determinou a forma com que essa economia veio a se implantar no Brasil. Considerando as altas demandas pelo produto, no mercado internacional, e a grande possibilidade de expansão nas vastas terras brasileiras, a cultura da cana impulsionou grandes inovações tecnológicas, fato que, segundo Vieira (2018), não ocorreu com o vinho, cujo processo de fabricação se manteve inalterado durante séculos (Vieira, 2018, p. 06).

Aclimatada às terras atlânticas, assimilada em suas particularidades, compreendida em suas potencialidades, altamente demandada pelo mercado europeu e com um vastíssimo território aos seus pés para se desenvolver, a cultura da cana-de-açúcar alastrou-se pelo litoral do Brasil, a partir do século XVI, não apenas como um experimento, mas como uma economia promissora.

2.2. O protagonismo da economia da cana-de-açúcar na formação do Brasil colonial, durante os séculos XVI e XVII.

Conforme pudemos constatar anteriormente, o processo de colonização das terras brasileiras se deu, num primeiro momento, pela necessidade de ocupação e

proteção do território recém descoberto. Segundo Celso Furtado (2007), em sua obra *Formação Econômica do Brasil*, a ocupação ocorreu de forma acelerada, em parte, por decorrência de pressões políticas exercidas sobre Portugal pelas demais nações europeias - principalmente França, Inglaterra e Holanda - que afirmavam prevalecer o princípio de que os espanhóis e portugueses só teriam direito às terras americanas que estivessem permanentemente ocupadas, provocando uma corrida para a conquista de todo o litoral, como forma de conter a invasão destas terras por parte de outras nações colonizadoras (Furtado, 2007, p. 27 e 28).

Portugal, já no início do século XVI, havia investido na empresa agrícola canavieira, implantando inúmeros engenhos de cana-de-açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico, com o objetivo de comercializar o açúcar na Europa, tendo adquirido vasta experiência nesta economia. Seu relacionamento com o mundo financeiro de então, principalmente com banqueiros genoveses e flamengos, concedia-lhe linhas de crédito para financiar os pilares dessa economia nas novas terras, com grandes chances de sucesso (Ferlini, 1998, p. 17).

Aproveitando desse saber, da credibilidade financeira e da forte demanda pela especiaria²⁰ no comércio europeu, a coroa incentivou a implantação da atividade açucareira no Brasil, promovendo a ocupação, colonização e proteção do litoral, bem como, gerando uma economia auspiciosa, que esteve presente ao longo de três séculos, e, viabilizou, gradativamente, a edificação das bases coloniais brasileiras, as quais puderam acolher, com maior arcabouço, o próximo grande ciclo econômico brasileiro, o Ciclo do Ouro, durante o século XVIII (Furtado, 2007, p. 30).

As circunstâncias em que se deu a ocupação do litoral do Brasil, a partir da implantação da economia da cana-de-açúcar, resultou em um modelo econômico com características peculiares, o qual se desenvolveu a partir de uma agricultura monocultora, escravista, para atender as demandas do mercado externo. Porém, o fato de não haver remuneração da mão-de-obra aplicada, implicou na ausência de renda interna, mantendo-se quase inexistente o mercado interno. Devido aos mecanismos frágeis de retroalimentação desse sistema, esta, emergiu como um modelo vulnerável às oscilações do mercado externo, e, portanto, ineficaz no

²⁰ Alguns autores tratam o açúcar como uma especiaria na Europa, no século XVI e XVII, dado a sua raridade e propriedades medicinais, conforme pode-se verificar no site do Arquivo Nacional e a História Luso-Brasileira:
http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5390:acucar&catid=2069&Itemid=121

processo de formação de renda e de acumulação de capital (Furtado, 2007, p. 83 a 91).

Para demonstrar, de forma mais clara, as dinâmicas da economia da cana-de-açúcar no Brasil e os motivos que desencadearam a ineficiência do fluxo de renda dessa atividade durante o período colonial, Furtado (2007) esmiuça cada etapa do processo de implantação dos engenhos, até a comercialização do produto final. Segundo ele, dados os desafios de colonização do Brasil: sua localização afastada de Portugal, sua dimensão, seu clima e sua vegetação, foram necessários grandes investimentos para a implantação dos engenhos. Esses investimentos só se tornaram possíveis com:

- 1) A concessão de capitais estrangeiros, que deveriam ser restituídos num período pré-acordado;
- 2) A importação de equipamentos para a fábrica e, eventualmente, de algum material construtivo indisponível no Brasil;
- 3) A contratação de serviços especializados, de profissionais vindos da Europa, ligados à implantação da fábrica;
- 4) A aquisição de mão-de-obra de escravizados que também advinha de uma economia internacional (Furtado, 2007, p. 83 a 85).

O que se observa, acima, é que todas as etapas de implantação dos engenhos, tanto de aquisição de produtos ou de serviços, transformavam-se em pagamentos no exterior, tornando a economia local praticamente inexistente, nesses setores.

A próxima etapa, de operacionalização dos engenhos, implicava na:

- 1) Contratação de serviços especializados, de profissionais vindos da Europa, ligados à operação da fábrica;
- 2) Manutenção dos equipamentos importados;
- 3) Manutenção e reposição da mão-de-obra cativa (Furtado, 2007 p. 85 a 86);

É possível constatar que, dessas atividades operacionais da fábrica, tanto os serviços prestados, quanto a manutenção dos equipamentos importados transformavam-se em pagamentos no exterior. A manutenção da mão-de-obra aplicada (alimentação e acomodação dos escravizados) era feita a partir de uma

atividade de subsistência, presente em cada unidade de engenho, portanto não gerava qualquer fluxo monetário, e, a reposição de mão-de-obra, como citado anteriormente, advinha de uma economia externa, tornando, mais uma vez, a economia local praticamente inexistente.

A etapa final da economia da cana-de-açúcar, ou seja, a comercialização do açúcar, também era destinado exclusivamente ao mercado internacional, e, caso houvesse oscilação de procura do produto ou aumento da oferta, a economia dos engenhos seria diretamente afetada, gerando instabilidade econômica para os engenhos e para a colônia, como um todo (Furtado, 2007, p. 86 e 87).

Ademais, a renda dessa economia ficava exclusivamente retida numa parcela ínfima da sociedade brasileira, ou seja, os senhores dos engenhos. Estes, usufruíam de seus rendimentos quase sempre adquirindo artigos de consumo, sendo, grande parte deles, produtos importados. Fato que induzia, mais uma vez, a pagamentos no exterior, dificultando a formação e acumulação de capital na colônia (Furtado, 2007, p. 89).

Assim, pode-se constatar que, o modelo empregado à economia da cana-de-açúcar no Brasil manter-se-ia operando positivamente, enquanto esteada pelas altas demandas europeias de açúcar. Contudo, configurou-se uma economia vulnerável às conjunturas do mercado externo, com uma sociedade que, majoritariamente, não gerava renda, e, portanto, incapaz de compor uma economia local. Não obstante, foi a principal economia durante os dois primeiros séculos de ocupação portuguesa no Brasil. Viabilizou a dominação portuguesa, a colonização e proteção do litoral, e, a exploração dos sertões do Brasil, tendo sido base para o desenvolvimento de importantes economias pósteras.

Dessa forma, observa-se que a economia da cana-de-açúcar desempenhou um papel substancial na formação econômica, territorial e social do Brasil, tendo sido a sua principal fonte de riqueza durante os séculos XVI e XVII. As duas Capitanias que mais prosperaram foram Pernambuco (nordeste) e São Vicente (sudeste). Porém, o ciclo da cana, especificamente para produção de açúcar para exportação, foi mais próspero e longo no nordeste brasileiro.

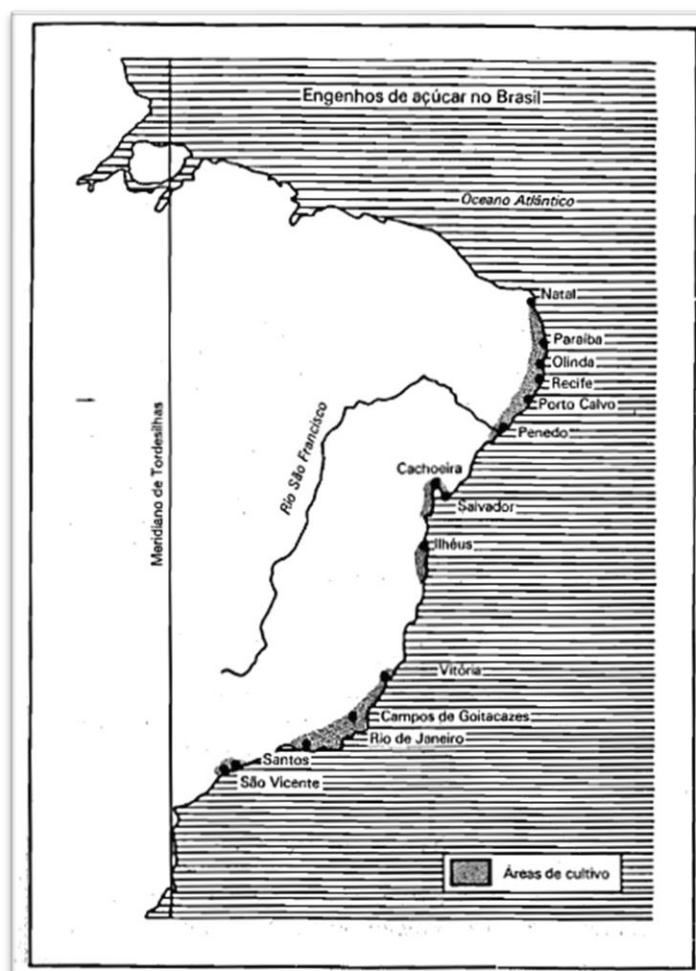
O produto desta agricultura, ou seja, o açúcar, havia se tornado uma especiaria muito bem aceita no mercado europeu, rendendo grandes lucros para os colonos (senhores de engenho), para a coroa portuguesa, bem como para os

holandeses, que participavam dessa economia financiando as instalações na colônia, refinando e comercializando o açúcar na Europa (Furtado, 2007, p. 34).

Todavia, há evidências de que os engenhos estavam presentes em todo o litoral do Brasil. Ao analisar a obra de Gabriel Soares de Souza (1851), escrita em 1587, intitulada *Tratado Descritivo do Brasil*, onde o autor descreve suas viagens ao longo do litoral brasileiro. Souza (1851), faz menção a centenas de engenhos dispersos por toda a costa, desde Itamaracá, Olinda, Foz do Rio São Francisco, Morro de São Paulo, Ilhéus, Maraú, Rio Doce, no Espírito Santo, Goytacazes, Rio de Janeiro, São Vicente etc. Atestando, dessa forma, a notável presença dessa economia em todo o litoral do Brasil (Souza, 1851).

Na figura 52, pode-se ver, no mapa, quais regiões obtiveram maior prosperidade com a economia da cana-de-açúcar durante os séculos XVI e XVII.

Figura 52 - Mapa de atividade açucareira no Brasil, durante o período colonial.



Fonte: (Ferlini, 1998, p. 23).

De modo que, Gilberto Freyre (2003), em sua obra *Casa Grande & Senzala*, chegou a definir as raízes da sociedade brasileira como a síntese das infinitas relações que se estabeleceram entre os indivíduos que habitavam o engenho no Brasil: entre os senhores, seus filhos e esposa, e, os escravizados. As relações subservientes relacionadas ao trabalho compulsório nos canaviais e nos moinhos, fato que levou Freyre (2003) a chamar os africanos escravizados de “espécie de capital vivo” (Freyre, 2003, p. 93); bem como as relações que ocorriam com as mulheres escravizadas, dentro da casa-grande, que atendiam às necessidades de cuidado da casa, do preparo dos alimentos, do cuidado com os filhos, além da subserviência sexual imposta (Freyre, 2003, p. 398). Portanto, é possível compreender as dimensões social, cultural, territorial, política e econômica que o engenho de cana-de-açúcar constituiu na formação do Brasil Colonial, como uma espécie de DNA, que serviu como base para estruturar uma sociedade e um território em sua fase embrionária.

No âmbito da política internacional, Furtado (2007) relata que, a Espanha, com estratégias de colonização distintas das dos portugueses, reuniu seus esforços exclusivamente para extrair metais preciosos de suas novas terras, tendo obtido lucros altíssimos durante os primeiros séculos de colonização, da parte que lhe coube da América, transformando toda a economia do reino. Porém, pelo esgotamento das minas, aliado à ausência de economias paralelas, a Espanha, que dependia economicamente de suas colônias, acelerou seu processo de decadência, diminuindo sua mobilidade no âmbito internacional. Esse fato, reduziu, significativamente, os riscos que o reino espanhol poderia oferecer a Portugal e ao Brasil. Portugal, que lutava para erguer as bases de sua empresa agrícola no Brasil, solidificou uma sociedade ativa, e, portanto, consumidora de diversos produtos importados, diversificando os tipos de economias, fortalecendo vários setores econômicos (Furtado, 2007, p. 49 a 51).

Todavia, longe de ter sido um período de estabilidade, os primeiros séculos de colonização do Brasil, ainda que esteados pela economia do açúcar, foram marcados por intercorrências de âmbito político e econômico internacional, que geraram instabilidade e inseguranças no país. Uma delas foi o período de União Ibérica, ao longo dos anos de 1580 a 1640, no qual o reino de Portugal passou a ser governado pelo rei Felipe II da Espanha. Este fato anulou os acordos comerciais

entre Portugal e Holanda, trazendo grandes prejuízos aos holandeses – que eram os financiadores dos engenhos do Nordeste. Dessa forma, em 1624, sentindo os dispêndios desse rompimento, os holandeses não tardaram em reagir, invadindo e ocupando a principal região açucareira do Brasil, no Nordeste, entre o litoral dos atuais estados de Sergipe e Maranhão (Mello, 2009, p. 161).

Anthony Knivet, viajando pela costa do Brasil durante o século XVI, cita os engenhos holandeses pelos quais passou. Em um dos relatos, diz:

[...] Na manhã seguinte chegamos a uma bela campina onde vimos muitas vacas e um engenho de açúcar, então fomos até lá. O dono do engenho era um importante holandês a quem entregamos a carta do governador. [...] De lá partimos em direção a um lugar chamado Porto do Calvo, a 3 léguas de Recife [...] (Knivet e Hue, 2007, p. 83)

Durante o período de ocupação holandesa do Nordeste, não só os portugueses (neste momento: União Ibérica) perderam o domínio sobre a principal região econômica do país, como os holandeses tiveram tempo hábil para aprender toda a tecnologia, demandas e logísticas empregadas nos engenhos de cana-de-açúcar brasileiros. Alguns anos mais tarde, em 1645, os holandeses foram expulsos do Brasil, após importantes batalhas, encerrando o período de controle holandês sobre a economia de açúcar nordestina (Mello, 2009, p. 169).

Abaixo, pode-se observar, na obra de Zacharias Wagener (figura 44), datada de 1639, o registro da atividade de engenho pernambucano, durante a permanência dos holandeses no nordeste brasileiro. Nela, nota-se as estruturas edificadas na área rural, distinguindo-se cada edifício. A movimentação dos escravizados, que se ocupavam de distintas tarefas que dispunham um engenho colonial. Geraldo Gomes (2006), em sua obra *Engenho e Arquitetura* menciona ter visitado 169 antigos engenhos em Alagoas, demonstrando a profícua atividade de cana-de-açúcar naquela região (Gomes, 2006, p. 182).

Enquanto estiveram no Brasil, muitos artistas retrataram diversas paisagens, entre elas, engenhos de cana-de-açúcar. Eram eles Frans Post (Século XVII), Zacharias Wagener (século XVII), Simon de Vries (Século XVII), Jean Baptiste Debret (Século XIX), Henry Koster (Século XIX), Johann Moritz Rugendas (Século XIX) entre outros. Nas figuras 53, 54 e 55, é possível apreciar algumas imagens de obras dos artistas referidos, demonstrando, mais uma vez, a visibilidade que atingiu esta atividade nos primeiros séculos de colonização do Brasil.

Figura 53 - Engenho Massaípe, por Zacharias Wagener, em 1639.



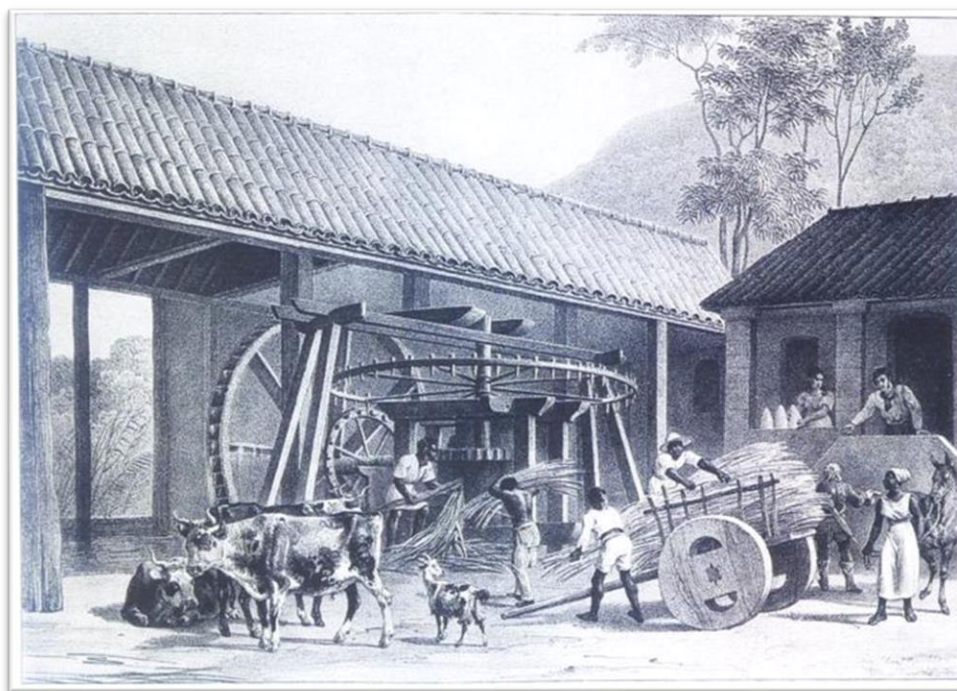
Fonte: <https://people.ufpr.br/~lgeraldo/imagensengenhos.html>

Figura 54 – Engenho em Igarassu, retratado por Frans Post em 1660.



Fonte: <https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/03506.pdf> (Menezes e Silva, 2007).

Figura 55 - Engenho de açúcar. Johan Rugendas - 1835.



Fonte: Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos (Vieira, 2018, p. 12).

Os holandeses, depois de terem sido expulsos do litoral do Brasil, em 1645, partem rumo à América Central, nas Antilhas, e lá implantam seus próprios engenhos, tornando-se autônomos à economia açucareira do Brasil. Neste momento, não apenas a Holanda, mas também a Espanha, a França e Inglaterra passam a empreender na economia da cana-de-açúcar, estabelecendo engenhos em suas próprias colônias americanas. Dessa forma, aumentando significativamente a oferta de açúcar no mercado europeu, fazendo com que houvesse uma queda brusca no preço do produto, a partir da segunda metade do século XVII. No último quartel do século XVII os preços do açúcar estavam reduzidos pela metade e assim permaneceram ao longo de todo o século XVIII (Furtado, 2007, p. 44).

2.3. A economia da cana-de-açúcar na Capitania do Rio de Janeiro e na Capitania de São Vicente.

Apesar de termos constatado que o ciclo da cana-de-açúcar teve maior expressividade no nordeste brasileiro, durante os primeiros dois séculos de colonização; foi também, na mesma época, a principal economia da Capitania do Rio

de Janeiro e na de São Vicente, conforme observa Gilberto Freyre (2003), em sua obra *Casa-grande & Senzala*:

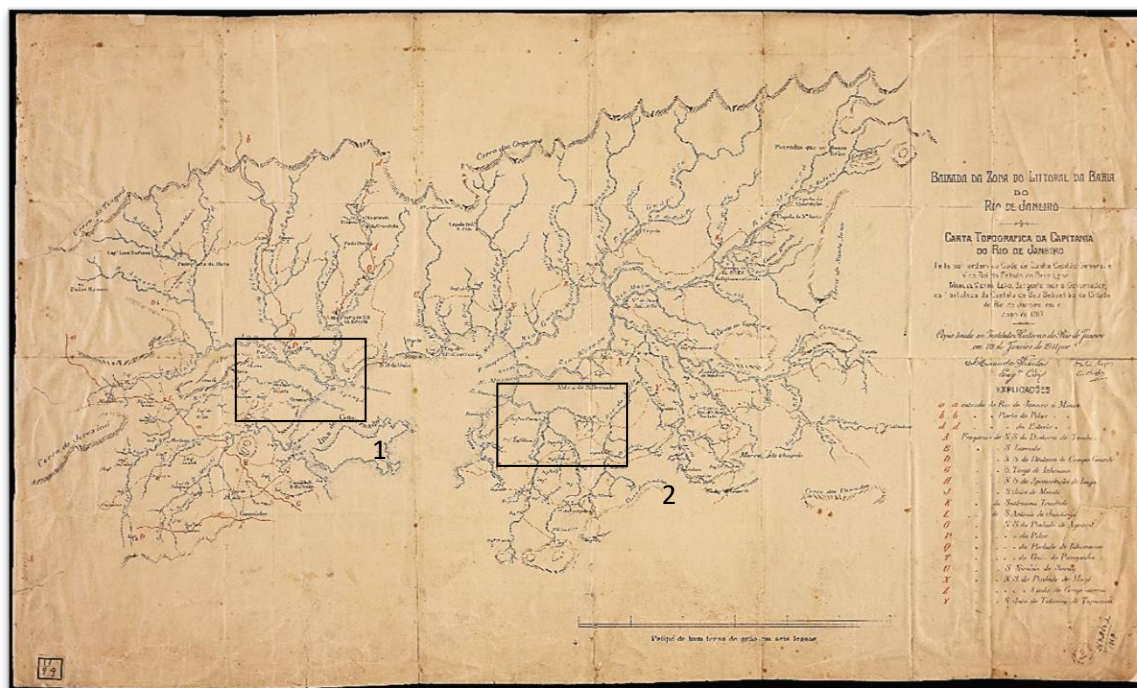
No Brasil, como nas colônias inglesas de tabaco, de algodão e de arroz da América do Norte, as grandes plantações foram obra não do Estado colonizador, sempre somítico em Portugal, mas de corajosa iniciativa particular. Esta é que nos trouxe pela mão de um Martim Afonso, ao Sul, e principalmente de um Duarte Coelho, ao Norte, os primeiros colonos sólidos, as primeiras mães de família, as primeiras sementes, o primeiro gado, os primeiros animais de transporte, plantas alimentares, instrumentos agrícolas, mecânicos judeus para as fábricas de açúcar, escravos africanos para o trabalho de eito e de bagaceira (Freyre, 2003, p. 80)

Maurício de Almeida Abreu (2006), relata, em seu artigo: *Um quebra-cabeça (quase) resolvido: os engenhos da Capitania do Rio de Janeiro - séculos XVI e XVII*, publicado na Revista da Universidade de Barcelona *Scripta Nova*, a dificuldade que obteve em encontrar documentos que possibilitassem uma compreensão mais precisa sobre os engenhos do Rio de Janeiro nessa época, mas localiza, em esparsos relatos, informações valiosas. Segundo ele:

[...] Embora os engenhos fluminenses contassem com livros de registro, que detalhavam a produção, receita, despesa e o pagamento dos dízimos, conforme atestam alguns testamentos e inventários, a verdade é que essa documentação simplesmente desapareceu. Esse desconhecimento, por sua vez, se torna ainda mais grave quando sabemos, por meio de autores coevos, ou mesmo de historiadores modernos, que lograram ter acesso a informações salvas da destruição, que a cultura canavieira assumiu importância crescente na vida econômica e social da capitania no século XVII. Frei Vicente do Salvador (1982, p. 334), por exemplo, afirmou que o Rio de Janeiro, onde antes “se tratava mais de farinha para Angola que de açúcar”, já possuía, em 1627, quarenta engenhos. Boxer (1973, p. 173), por sua vez, demonstrou que, de 1638 a 1642, partiram anualmente da baía de Guanabara, em direção a Portugal, uma média de 20 a 25 caravelas carregadas de açúcar, o que atesta a plena integração da capitania ao sistema da grande lavoura canavieira. Ao exaltar a grandeza do Brasil por suas drogas e minas, Antonil (1982, p. 140) apontou igualmente para a prosperidade canavieira do Rio de Janeiro ao afirmar que a capitania já possuía, em 1711, 136 engenhos de açúcar (Abreu, 2006, p. 02).

É possível constatar, portanto, essa profícua atividade, também na Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro”, de autoria do Sargento-mor Manoel Vieira Leão, do ano de 1767, na qual inserirmos dois recortes, para que fosse possível identificar as informações de forma mais detalhada.

Figura 56 - Mapa da Capitania do Rio de Janeiro, onde se encontra a localização dos engenhos no ano de 1767.

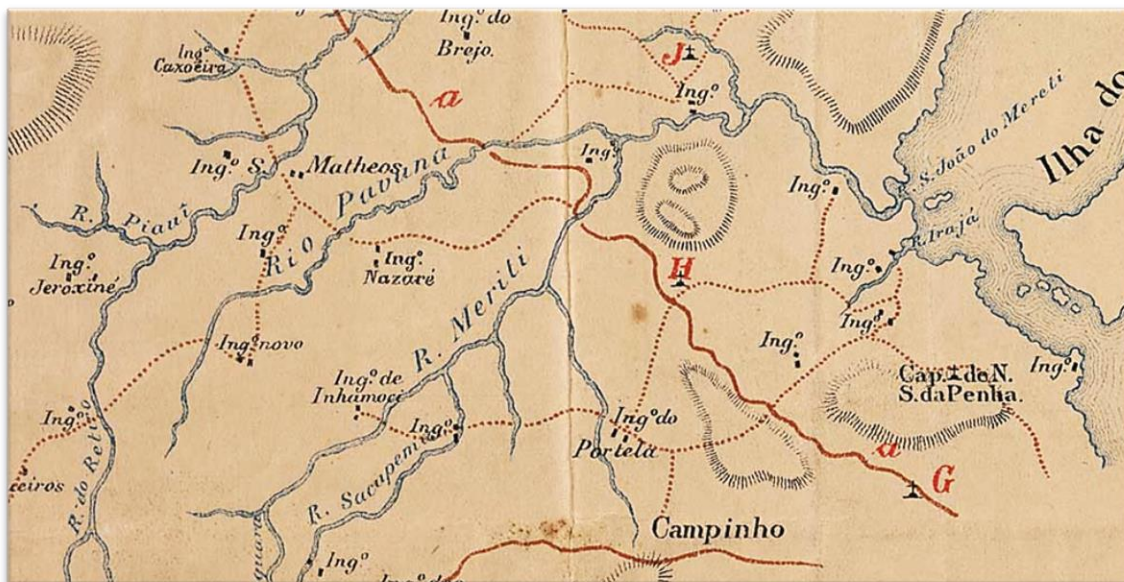


Fonte: Biblioteca Luso – Brasileira (BDLD).

<https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/27311>.

Nas figuras 57 e 58, seguem os recortes do mapa da figura 56, para que seja possível verificar a localização dos engenhos, bem como, a grande frequência em que ocorriam em toda a região. O primeiro recorte (1), à oeste da Ilha do Governador, e o segundo recorte (2), à sudeste da Baía de Guanabara. Cabe aqui dizer, que, analisando o mapa, observa-se que, os engenhos ocorrem em praticamente todas as regiões da capitania, mais frequentemente ao longo dos cursos dos rios, e que, incidem em menor número, a nordeste do mapa, onde se encontra a divisa com o atual estado do Espírito Santo.

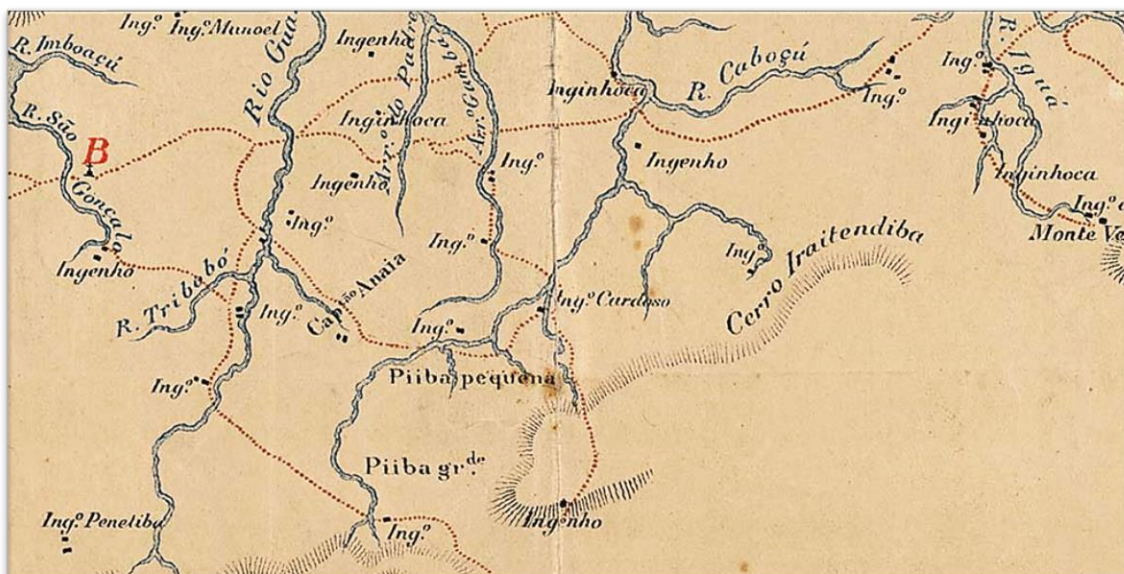
Figura 57 - Recorte (1) do mapa da Capitania do Rio de Janeiro, mostrando a inserção dos engenhos. As siglas Ing° indicam a localização dos engenhos.



Fonte: Biblioteca Luso – Brasileira (BDLD).

<https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/27311>.

Figura 58 – Recorte (2) do mapa da Capitania do Rio de Janeiro, mostrando a inserção dos engenhos. As siglas Ing^o indicam a localização dos engenhos.



Fonte: Biblioteca Luso – Brasileira (BDLD).

<https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/27311>.

Knivet (2007), o corsário inglês que esteve no Brasil no final do século XVI, conta que, na maior parte do tempo viveu entre a região de São Vicente e São Sebastião do Rio de Janeiro. Ele cita, em diversas passagens, os engenhos que trabalhou como cativo, ou, senhores de engenho que conheceu, atestando a frequência dessa atividade no litoral entre o Rio de Janeiro e São Vicente.

Depois de muitos trabalhos alcançamos o Porto de Santos, onde não encontramos nenhum membro da nossa companhia. Ancoramos bem em frente a um engenho de açúcar que ficava na beira do mar e o Capitão-mor perguntou se algum de nós desejava ir até a praia (Knivet e Hue, 2007, p. 34).

Feito escravo de Salvador Correia de Sá e Benevides e seu filho Martim de Sá, Knivet relata:

Quando me apresentei ao governador, ele logo se alegrou de me ver, admirado de onde eu poderia ter estado por tanto tempo, e mais uma vez me mandou para o engenho de açúcar. Lá fiquei por 12 meses, sendo encarregado de encaixotar todo o açúcar com o que ganhei 200 coroas (Knivet E Hue, 2007, p. 52).

Nas figuras 59, 60 e 61, pode-se ver imagens das ruínas de antigos engenhos de cana-de-açúcar nas Capitanias de São Vicente e Rio de Janeiro. São eles, o Engenhos dos Erasmos, em São Vicente, do século XVII, que pertenceu à Martim Afonso de Souza (figura 54); a Fazenda do Engenho Novo, em São Gonçalo – RJ, do século XIX (figura 55) e o Engenho do Bracuhy, em Angra dos Reis – RJ, do século XIX (figura 56).

Figura 59 - Ruínas do Engenho dos Erasmos, do século XVI, em São Vicente.



Fonte: <http://www.engenho.prceu.usp.br/>

Figura 60 - Engenho Novo e São Gonçalo - RJ.



Fonte: <https://www.astorgaarquitetura.com/fazenda-engenho-novo>.

Figura 61 – Ruínas do engenho do Bracuhy, em Angra dos Reis – RJ.



Fonte: <https://www.google.com/maps/place/Engenho+Central+De+Bracuhy/@-22.9484457,-44.3924907,15z/data=!4m6!3m5!1s0x9c4cced4aad985:0x53bf1d24e5eba70f!8m2!3d-22.9484457!4d-44.3924907!16s%2Fg%2F11f2xmdffn?entry=ttu>

Ao descrever o litoral entre o Rio de Janeiro, a Baía da Ilha Grande (e Paraty) ao longo do século XVI, nem Knivet (2007), nem Gabriel Soares de Souza (1851) citam engenhos na região. Souza (1851), ao passar pela baía da Ilha Grande, apenas observa que “a terra é muito boa, cheia de arvoredo, com águas boas para engenhos” (Souza, 1851, p. 92). Entretanto, considerando tudo o que foi dito até este momento, não é de se admirar que já houvesse engenhos na região da Ilha Grande (Angra dos Reis e Paraty), ainda que não fosse, até o momento, uma região de grande prosperidade dessa economia. Assim, alguns anos mais tarde, em 1620, conforme citado anteriormente, fez-se a doação da Sesmaria de Paraty Mirim, à Francisco Farel, “... onde se achava estabelecida a fazenda do suplicante com um Engenho de fabricar açúcar.” (Rameck e Mello, 2011, p. 97), atestando a primitiva presença dessa economia na região de Paraty.

Ainda assim, todo o país parecia temer os declínios dessa economia, em decorrência da concorrência das produções de açúcar de outras colônias americanas (pertencentes à Holanda, França e Espanha) no mercado europeu. De acordo com Furtado:

as garantias de sobrevivência não solucionavam o problema fundamental que era a própria decadência da colônia, decorrente da desorganização do mercado do açúcar. As dificuldades econômicas do Reino continuam a agravar-se, e se repetem as desvalorizações monetárias. No último quartel do século XVII tomasse consciência da necessidade de reconsiderar a política econômica do país. A ideia de encontrar solução para as dificuldades da balança comercial nos produtos coloniais de exportação já não parece suficiente. Pensasse em reduzir as importações fomentando a produção interna no setor manufatureiro. Essa política alcançou dar alguns frutos e durante 2 decênios chegou mesmo a interditar a importação de tecidos de lã, principal manufatura então importada. O rápido desenvolvimento da produção de ouro no Brasil a partir do primeiro decênio do século XVIII, modificaria fundamentalmente os termos do problema (Furtado, 2007, p. 65 e 66).

Reis Filho (1968), em sua obra *Evolução Urbana do Brasil*, também cita este importante momento da história do Brasil colonial, ele diz:

O cultivo da cana e a produção de açúcar foram as atividades econômicas de maior importância nos dois primeiros séculos de colonização. Foi somente ao fim do século XVII, que o descobrimento do ouro deu origem a uma atividade mais rendosa e capaz de competir com vantagens e com a economia açucareira. A agricultura de exportação esteve desde o início organizada em grandes unidades monocultoras, com base no trabalho escravo e na produção extensiva [...] (Reis Filho, 1968, p. 39)

Assim, com a descoberta do ouro das Minas de Cataguases, pelos anos de 1697, as dificuldades que o Brasil vinha sofrendo pela crise da economia açucareira,

foram suplantadas por esse novo e pujante ciclo econômico que Portugal tanto buscou conquistar, o Ciclo do Ouro.

2.4. O ciclo de prosperidade da economia da cana-de-açúcar para produção de aguardente na região fluminense – Séculos XVII, XVIII e XIX.

Conforme pudemos constatar, o grande ciclo da cana-de-açúcar do Brasil, durante o período colonial, esteve vinculado especificamente à produção de açúcar para atender as demandas do mercado europeu. De norte a sul, em todo o litoral do Brasil eram implantados engenhos que:

- 1) Supriam as demandas europeias de açúcar;
- 2) Abasteciam os cofres dos banqueiros florentinos;
- 3) Protegiam e colonizavam as terras recém tomadas.

Porém, um outro tipo de produto, também extraído dos engenhos de canas, ganhava popularidade no mercado internacional desde o século XVII: a cachaça.

A economia da cana-de-açúcar para produção de cachaça adquiriu padrões muito semelhantes à dos engenhos de produção de açúcar, ou seja, grandes extensões de terra destinadas à agricultura, com emprego exclusivo da mão-de-obra escrava, e, o produto final, voltado ao mercado externo. Porém, no caso da cachaça, a procura pelo produto não advinha da Europa, mas sim da África. Essa mercadoria, tão apreciada pelos africanos foi, durante o período escravista, a principal moeda de troca por pessoas escravizadas na costa da África. Portanto, um importante produto da grande estrutura mercantilista implantada pelos europeus no ocidente, conforme veremos a seguir.

A economia escravista foi, durante os primeiros séculos de colonização do Brasil, não apenas uma forma de oferecer mão-de-obra em abundância para as economias implantadas, mas também, uma atividade próspera que rendeu, aos seus empresários, verdadeiras fortunas. Segundo Luiz Felipe de Alencastro (2000), em sua obra *O Trato dos Viventes, formação do Brasil no Atlântico Sul*, a coroa portuguesa foi uma grande fomentadora da economia escravista, incentivando a aquisição de africanos escravizados através da redução de taxas para esse comércio, a partir da segunda metade do século XVI (Alencastro, 2000, p. 34). Dessa forma, pode-se afirmar que, à medida que cresciam as atividades econômicas

implantadas no Brasil colonial - fossem elas a economia do açúcar, do ouro ou do café – da mesma forma crescia a economia escravista e os lucros com ela.

De acordo com Alencastro (2000), a forma mais recorrente de comercialização dos negros escravizados, na costa da África, era através da troca de mercadorias, ou escambo. Os comerciantes de escravos ofereciam, em troca dos cativos, produtos como cachaça (ou *jeribita*), tabaco, *zimbo*s (conchas) e farinha de mandioca (Alencastro, 2000, p. 159). Portanto, é possível afirmar que, a produção desses gêneros também prosperava, à medida que prosperava a economia escravista. Alencastro relata que, a cachaça, foi o produto mais procurado para a transação de escravizados ao longo de todo o período escravista (Alencastro, 2000, p.159).

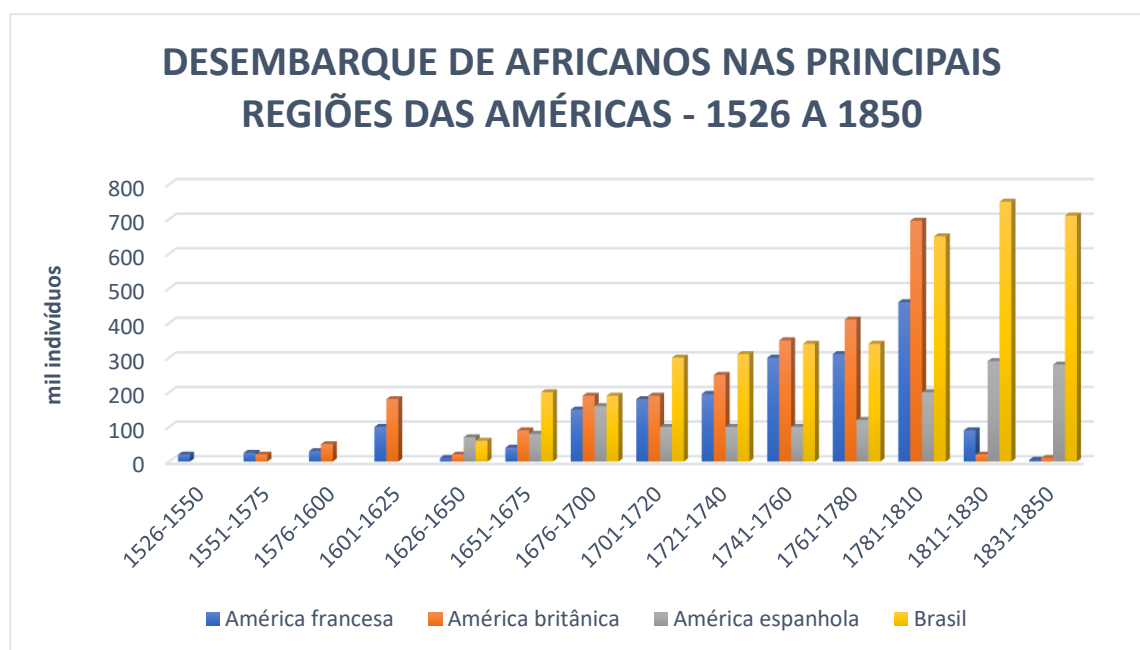
O território fluminense tornou-se uma importante região de produção de cachaça a partir da segunda metade do século XVII, chegando a ser o maior produtor de aguardente do Brasil, entre os séculos XVIII e XIX. Ao longo dos Seiscentos, a produção fluminense atendia, principalmente, as demandas de africanos escravizados destinados às minas de Potosí. Os grandes articuladores dessa empresa escravista eram os membros da renomada família Sá (Alencastro, 2000, p. 151). O mesmo Salvador Correa de Sá e Benevides, que mandou abrir os caminhos de Paraty para os sertões, em 1660, e seu filho Martim de Sá, citado por Knivet (2007) enquanto foi mantido cativo num engenho do Rio de Janeiro. De acordo com Alencastro (2000), a grande empresa escravista dos Sá se deu em decorrência de alianças políticas e laços familiares entre renomados empresários e políticos da América Espanhola, criando uma rede de tráfico de africanos escravizados única, entre a América Portuguesa e a América Espanhola (Alencastro, 2000, p. 151).

Desta economia muito próspera, sobreveio que, tanto o Rio de Janeiro, quanto a Bahia e Pernambuco tornaram-se grandes produtores de aguardente, especificamente para atender o mercado escravista. E, considerando os altos índices de mão-de-obra cativa que o Brasil demandou, ao longo dos séculos XVIII e XIX, para atender as economias do ouro e do café, ocorreu que o Brasil chegou a ser o maior produtor de aguardente do mundo, nestes período (Alencastro, 2000, p. 160). Ademais, considerando que as economias do ouro e do café estavam implantadas entre as Capitanias do Rio de Janeiro e São Paulo e Minas de Ouro, é possível compreender por quais motivos a grande estrutura escravista se implantara

no litoral sudeste do Brasil. Ora, a Rua direita e o Cais do Valongo, no Rio de Janeiro, foram os maiores portos de comercialização de africanos escravizados do mundo, ao longo dos séculos XVIII e XIX (Lima, Sene e Souza, 2016, p. 309). Dessa forma, tornava-se lógica a instalação dos engenhos de cachaça nas imediações deste grande eixo da economia escravista, que era o Rio de Janeiro. Facilitando a logística de abastecimento e desembarque de navios, indo e vindo da África: levando cachaça e trazendo africanos escravizados.

Na figura 62, é possível verificar, no gráfico apresentado por Alencastro (2000), a quantidade de africanos escravizados que entraram nas Américas entre os séculos XVI e XIX. Lembrando que, tanto quanto crescia o comércio de escravizados, na mesma medida crescia a produção de aguardente.

Figura 62 - Gráfico informando a quantidade de africanos escravizados entrando nas Américas Espanhola, Britânica, Francesa e no Brasil.



Fonte: O Trato dos Videntes (Alencastro, 2000, p. 56).

As informações apontadas por Alencastro (2000) desvelam uma circunstância peculiar sobre a economia da cana-de-açúcar em Paraty. Uma vez constatada que a região fluminense se tornara uma forte produtora de aguardente, para subsidiar a economia escravista, fica evidente que o êxito desta atividade, em Paraty, atendia às mesmas demandas: fornecer cachaça para troca de negros escravizados na costa da África.

Esta hipótese é sustentada por Thiago Campos Pessoa Lourenço (2015) em sua tese de doutorado *A indiscrição como ofício: O complexo cafeeiro revisitado (1830 – 1888)*. Neste trabalho, Thiago cita que os mais influentes cafeicultores do Vale do Paraíba, ou seja, os renomados membros da família Breves, eram também responsáveis por grande parte do tráfico de escravizados destinados às fazendas de café, até mesmo no momento em que essa atividade passa a ser ilegal no Brasil (a partir de 1830, com a promulgação da Lei Feijó) (Lourenço, 2015, p. 127). Segundo Lourenço (2015), os dois irmãos, Joaquim e José Breves, detinham o poder sobre diversos municípios da região fluminense, controlando, assim, as principais regiões de cultivo de café, os principais portos clandestinos de desembarque de escravizados e as principais regiões de produção de cachaça. Joaquim Breves era, portanto, o Comandante Superior das Guardas Nacionais de Paraty, Angra dos Reis, e Mangaratiba (Lourenço, 2015, p.57), todos grandes produtores de cachaça. Esses fatos nos permitem constatar que, durante o século XIX, a produção de cachaça, na região fluminense, estava diretamente ligada ao tráfico de escravizados, pelo monopólio de grandes empresários ligados à economia do café.

Porém, é possível supor que a produção de cachaça, em Paraty, estivesse associada à economia escravista antes mesmo do império cafeeiro do Vale do Paraíba se estabelecer, uma vez que, já era uma economia próspera, na vila, ao longo dos Oitocentos. O registro mais antigo de produção de cachaça, encontrado nas pesquisas para essa dissertação, foi um Termo de Arrematação de Cachaça do ano de 1761, transcrito no Roteiro Documental do Acervo Público de Paraty (Rameck e Mello, 2011, p. 43), ou seja, em pleno ciclo do ouro, momento de intensa comercialização de escravizados para o Brasil, como poderemos ver a seguir.

A descoberta do ouro das Minas de Cataguases trouxe consigo uma dinâmica frenética para todo o Brasil, mas particularmente para a vila de Paraty, que se transformara no porto oficial de escoamento de todo o metal vindo das Minas (Ribas, 2003, p. 31). E, assim como Freyre (2003) havia definido a sociedade colonial brasileira de outrora, como: “sociedade agrária na estrutura e escravocrata na técnica de exploração econômica” (Freyre, 2003, p. 33), da mesma forma pode-se dizer que ocorreu com essa nova sociedade, agora, mineradora, a qual demandou de imensa quantidade de mão-de-obra de africanos escravizados para a realização das atividades das minas e da edificação de suas estruturas.

Segundo Caldeira (2017):

A notícia da descoberta do ouro atraiu, em primeiro lugar, a gente da região dos descobridores. Paulistas juntaram todos os aliados Tupi e os transformaram em mineradores. Logo ganharam companhia. Juntando os exércitos e boiadas, os criadores de gado do Vale do São Francisco subiam em direção às nascentes do rio, onde ficavam as Minas. Traficantes de escravos do Rio de Janeiro mandavam navios a Angola e organizavam caravanas para entregar cativos a mineradores em vendas fiadas, ficando com parte do ouro encontrado (Caldeira, 2017, p. 135).

Furtado (2007) relata que os ciclos econômicos baseados em extração de metais possuem uma característica particular: Eles atingem altos níveis de produtividade rapidamente, porém, não se sustentam por muito tempo, em razão de suas fontes não serem renováveis (Furtado, 2007, p. 117 a 123). Portanto, analisando o Ciclo do Ouro no Brasil, observa-se desde o início, uma grande demanda de importação de mão-de-obra de africanos escravizados para a região das Minas. Demanda esta, que, impreterivelmente, passava pelo porto de Paraty, e pela Trilha dos Guainás que, naquele momento, se chamava Caminho do Ouro.

Essa movimentação dinamizou a pequena vila de Paraty, tendo trazido avanços no desenvolvimento de seu comércio, seu porto, sua estrutura militar e seu solo urbano durante o século XVIII, conforme pudemos verificar no capítulo anterior. Porém, estes, não foram os únicos setores beneficiados pela economia aurífera, e, o que, de fato, se observa, é o crescimento progressivo da economia da cana-de-açúcar voltada à produção de aguardente, em Paraty, assim como em toda a região fluminense, conforme pudemos constatar no capítulo anterior.

Vale ainda ressaltar que, o desenvolvimento da economia voltada especificamente à fabricação de cachaça em Paraty, garantiu a sua prosperidade ao longo do século XVIII, uma vez que, a economia voltada à produção de açúcar, nesses tempos, já havia entrado em decadência em decorrência da concorrência de outras regiões produtoras de açúcar, na América Central. Com o crescimento da economia escravista para atender as atividades das minas, observa-se o crescimento do número de engenhos na cidade e da quantidade de cachaça produzida nos engenhos.

Deste crescimento econômico, resultou que a vila de Paraty cresceu de 50 casas, em 1717, (Cotrim, 2012, p. 30) para 392 casas, sendo 52 comércios, 05 engenhos de açúcar e 87 engenhocas de aguardente, em 1790 (Rameck e Mello,

2011, p. 17). Resultados de um século dinamizado pelo ciclo do ouro, pela economia escravista e portuária, mas, mais diretamente, pela economia dos engenhos.

A virada do século XVIII para o XIX foi marcada pelo fim do Ciclo do Ouro e início do Ciclo do Café, ambos concentrados entre a Capitania de São Paulo, Minas e Ouro e a Capitania do Rio de Janeiro, no sudeste brasileiro. Portanto, mais uma vez, o litoral Fluminense entra no ciclo econômico pujante do Brasil, servindo como porto de escoamento do café produzido no Vale do Paraíba, como produtor de aguardente para troca de escravizados na Costa da África e como porto de desembarque de pessoas escravizadas, com destino às fazendas cafeeiras.

Segundo Furtado (2006), após o fim do Ciclo do Ouro, o Brasil enfrentou dificuldades para se recolocar economicamente, uma vez que, deveria inserir-se novamente no mercado de exportação para superar o declínio da economia aurífera. Porém, tendo que concorrer com tantas outras nações produzindo para o mercado de exportação, principalmente, de açúcar (pelas Antilhas e Cuba) e o algodão (pelos Estados Unidos). Portanto, o café se apresentava como uma opção nova no mercado internacional. Plantado na região montanhosa do Vale do Paraíba, além de adaptar-se ao solo, desfrutava de situar-se em região próxima à metrópole, que garantiria rapidez no escoamento do produto e aproveitamento do excedente de mão-de-obra que a região possuía (Furtado, 2007, p. 164 a 169).

De fato, o Brasil alcançou sucesso nesse novo ciclo econômico, que obteve um crescimento rápido no início, considerando a quantidade de mão-de-obra disponível na região, dissidente do ciclo anterior. Com as fazendas de café e de cana-de-açúcar trabalhando intensivamente, na metade do século XIX o contingente de escravizados trabalhando nas lavouras, no Brasil, quase alcançava 2 milhões de indivíduos, tendo sido importados, só na primeira metade do Oitocentos, meio milhão de escravizados africanos (Furtado, 2007, p. 173).

Um crescimento ainda maior, dessa economia, foi observada a partir do segundo quartel do século XIX, com a promulgação da lei Feijó (1830), e, posteriormente, pela promulgação da lei Eusébio de Queirós (1850), proibindo o tráfico de escravizados no Atlântico. A partir desse momento, tendo em vista, como próximo, o fim do direito de utilização da mão-de-obra escravizada no Brasil, os senhores do café, bem como os senhores dos engenhos, iniciaram um processo de importação de excedente de mão-de-obra cativa para o Brasil, como forma de

garantir que haveria trabalhadores suficientes para as lavouras, neste momento de transição (Cotrim, 2012, p. 46). Estimulando, conseqüentemente, a produção de cachaça.

Desse modo, o ciclo de cana-de-açúcar para produção de aguardente, mais uma vez é impulsionada na região fluminense, pela crescente demanda de mão-de-obra de escravizados, demonstrando, em Paraty, altos índices de crescimento na produção, conforme pudemos ver no capítulo 1. Tendo sido registrado, no ano de 1872, a quantidade de 4.090 pipas de aguardente, ou 1.959.000,76 litros, somente naquele ano (Rameck e Mello, 2011, p. 191).

Porém, também pudemos constatar, no capítulo anterior, que o ciclo da cana-de-açúcar, em Paraty, entra em decadência no final do século XIX. Tendo, a produção de cachaça, caído para 465 litros no total, no ano de 1916 (Rameck e Mello, 2011, p. 269). Se compararmos a produção de aguardente de 1872 para a de 1916, observaremos que houve uma queda de $\frac{3}{4}$ da produção.

Neste momento, tendo compreendido circunstâncias peculiares do ciclo da cana-de-açúcar em Paraty, fica mais evidente o principal motivo que levou, ao declínio, a produção de aguardente no local. Conforme pudemos constatar anteriormente, ainda que não se tenha estudos dedicados exclusivamente ao ciclo da cana-de-açúcar em Paraty, alguns autores sugerem que a decadência desta agricultura se deu em decorrência da escassez de mão-de-obra nas lavouras, ocasionada pelo fim da escravidão. Porém, a razão mais evidente para tal fato é o fim do tráfico escravizados propriamente dito, que ocorreu com a promulgação da Lei Áurea, em 1888. O fim do regime escravista impactou diretamente a comercialização de cativos na costa da África, impactando, portanto, as altas demandas de cachaça.

Deste modo, se refletirmos sobre os estudos que foram feitos até aqui, é possível compreender que, analisando Paraty - seu povo, sua cultura, sua história e seu patrimônio - reconhecemos muitos dos elementos que foram estudados acerca da história, da economia, da arquitetura e da evolução urbana do Brasil, como um todo. Elementos, estes, que nos fazem ser capazes de inserir Paraty num contexto mais profundo e científico: de cidade brasileira, litorânea, portuária, colonial, agrária, escravista, entre outros. E assim, podermos reconhecê-la como parte de um projeto

internacional do Império de Portugal, durante o período de expansão Ultramarina.

Sendo eles:

- 1) A Trilha dos Guainás, denominada Estrada do Facão durante o Movimento Sertanista (século XVII), denominada Caminho do Ouro (Século XVIII) e, posteriormente, Caminho Velho, após a transferência da Estrada do Ouro para a Serra dos Órgãos. Caminho que potencializou o porto da pequena enseada de Paraty, conectando importantes vilas e portos, dando acesso aos sertões do Brasil e ao ouro das Minas de Cataguases;
- 2) O pequeno núcleo urbano, ou, vila de Paraty, atual centro histórico, que, conforme pudemos compreender, no contexto do Brasil Colonial, decorria de um processo de aglomeração de propriedades agrárias numa região, e que, conforme prosperavam, tendiam a edificar seus núcleos urbanos, para que suas necessidades sociais, culturais e comerciais fossem atendidas. (Aqui, vale fazer uma ressalva, pois, com tudo o que foi estudado, acredita-se que, de fato, o Movimento Sertanista e o Ciclo do Ouro impactaram diretamente o desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, do solo urbano da vila de Paraty, porém, acredita-se que, a vila cresceu e se fortaleceu, majoritariamente baseada na economia dos engenhos);
- 3) Os antigos engenhos de Paraty e as ruínas de antigos engenhos de Paraty, que são vestígios deixados no solo, por uma política de colonização das terras ultramarinas portuguesas, inseridas em diversas partes do Brasil, que operava à base de um sistema latifundiário, monocultor, escravista, com seu principal produto voltado ao comércio de exportação, bem como, uma atividade de subsistência, que ocorria em cada unidade autônoma. Como pudemos constatar, foram essas economias que, prosperando, viabilizavam o surgimento dos centros urbanos, onde era possível realizar tarefas específicas: sociais, culturais e comerciais.
- 4) Os documentos e relatos de época, que nos dão mais detalhes de como, especificamente, a economia da cana-de-açúcar, impactou a

sociedade, a política, a paisagem, o solo urbano e a cultura de uma cidade que, hoje é reconhecida como Patrimônio da Humanidade.

E assim, podemos constatar, que a economia da cana-de-açúcar foi amplamente difundida no litoral do Brasil, durante o período colonial. Mais especificamente no Nordeste e no Sudeste brasileiro. Podemos, também, compreender que o aumento da produção de cana-de-açúcar, para produção de aguardente, na região fluminense, deu-se em decorrência da crescente economia do tráfico de escravizados, a partir da metade do século XVII, uma vez que, a bebida (também chamada *jeribita*), foi a principal mercadoria utilizada na troca de cativos na costa da África.

A cachaça sul fluminense subsidiou as demandas de mão-de-obra de pessoas escravizadas das economias mais pujantes, dos diferentes períodos da colonização da América:

- 1) Das Minas de Potosí, na Bolívia, ao longo do século XVII;
- 2) Das Minas de Cataguases, ao longo do século XVIII;
- 3) Das fazendas cafeeiras do Vale do Paraíba, ao longo do século XIX;
- 4) Dos próprios engenhos de cana-de-açúcar, para produção de aguardente, ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX.
- 5) Dos engenhos de cana-de-açúcar para produção de açúcar,

Assim, deveremos demonstrar de que forma a economia da cana-de-açúcar se fez presente, em Paraty, a partir dos vestígios que remanesceram. Abaixo, apresentaremos os dados relativos à pesquisa documental e iconográfica realizada, bem como da análise da paisagem cultural da cidade, que evidenciam a atividade canavieira em Paraty e suas manifestações no âmbito territorial (urbano e rural), econômico, político, social e cultural.

2.5. As evidências da atividade canavieira em Paraty: uma análise urbana, econômica, social e territorial.

A partir desta etapa do desenvolvimento do trabalho, o que se pretende demonstrar é de que forma a sociedade paratiense foi impactada pela economia da cana-de-açúcar, considerando a presença dos senhores de engenho, suas famílias e seus cativos:

- 1) Na atividade social da Vila;
- 2) Nos principais cargos militares e políticos;
- 3) Nas atividades comerciais das produções dos engenhos;
- 4) No crescimento urbano, pela incidência de residências e comércios que estes senhores possuíam na Vila e pela melhoria dos espaços públicos, edifícios sacros e outros elementos urbanos, considerando a maior capacidade que esses senhores possuíam de financiar obras ou fornecer mão-de-obra para concluir edifícios inacabados.

Dessa forma, apresentaremos os dados obtidos em documentos, relatos de época, trabalhos acadêmicos e livros publicados, de modo que seja possível contar, com o maior rigor possível, de que maneira essa atividade econômica impactou as relações sociais, a paisagem urbana e rural de Paraty.

Assim, apresentaremos os nomes dos engenhos que Paraty possuía e seus respectivos proprietários, no início do século XX. Lembrando que, como estamos tratando de documentos muito antigos, ora do século XVII e XVIII, ora do século XIX, é possível que o número de engenhos, bem como, seus senhores, seja maior. Porém, há indícios de que muitos documentos tenham sido perdidos, ao longo dos séculos, ou, até mesmo, que muitos fatos não tenham sido registrados, mas, se mantêm na tradição oral, considerando as condições incipientes de formação do Brasil e da própria vila de Paraty.

Zezito Freire (2012), em sua obra *Paraty no século XX*, buscou relacionar todos os engenhos que Paraty possuiu, a partir de uma análise feita no final do século XX, de acordo com a tradição oral da comunidade produtora de aguardente da cidade. O número de engenhos estimados chegou ao número total de 92. Segundo ele:

Dos antigos engenhos que, presumidamente, existiam desde Martim de Sá, ao Sul, até Taquari, ao Norte, no início do século, por informação de Francisco Gama Gonçalves, filho de produtor de cachaça, crescido entre aqueles que viviam do ramo, conseguiu-se encontrar os seguintes: (Freire, 2012, p. 23).

Segue, na tabela 1, os nomes dos engenhos, citados por Zezito Freire.

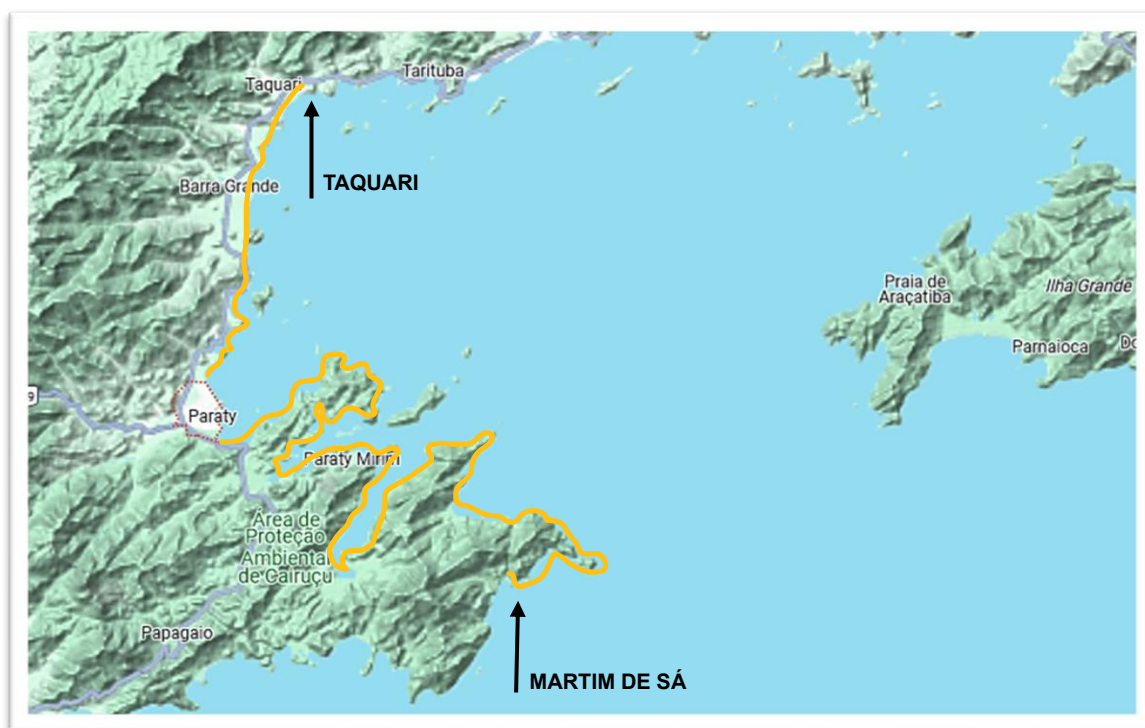
Tabela 1 - Engenhos que existiram em Paraty desde a praia de Martim de Sá até o Taquari.

NOMES DOS ENGENHOS E SEUS SENHORES			
01 - Boa Vista 1 - Dr. João Lopes	24 - Porto Grande - Manoel Antonio Vasco da Gama	47 - Rio dos Meros - Engenho do Campinho - José de Souza	70 - Bom Retiro - fundos - Eng. da Moenda- José Moreira
02 - Boa Vista 2 - Dr. José Borges	25 - Diogo Vaz - Diogo Vaz	48 - Rio dos Meros 2 - João de Souza Magalhães	71 - Caboclo - José Rodrigues de Carvalho
03 - Boa Vista 3 - Domingos Feliciano Corrêa e, antes, Johann Ludwig Hermann Bruns,	26 - Fundão - Pedro Erasmo de Alvarenga Corrêa	49 - Rio dos Meros 3 - Barnabé Ramos de Oliveira	72 - Faz. Bom Retiro - Bernardino Moreira
04 - Canhanheiro - Jerônimo Ribilett	27 - Barreiros - Espanhol de nome ignorado	50 - Rio dos Meros 4 - Antonio Luiz de Souza	73 - Várzea do Corumbê - Eng. do Malvão - Benedito Malvão
05 - Bom Jardim 1 - Henrique Berchand	28 - Caçada - Benedito Alves	51 - Rio dos Meros 5 - Crispim Rafael de Alcântara	74 - Barra do Corumbê - Benedito Malvão (pai)
06 - Bom Jardim 2 - Henrique Berchand	29 - Rio Turvo - Benedito Alves	52 - Rio dos Meros 6 - Dr. João Lopes	75 - Corumbê - João Soares
07 - Tucupê 1 - João Gama	30 - Itatinga - Gabriel Arcanjo Lopes de Alvarenga	53 - Olaria 1 - Abílio Dutra	76 - Faz. Preta do Saco Grande - Antonio Florêncio
08 - Tucupê 2 - João Gama	31 - Paraty-Mirim - Manoel José de Souza	54 - Olaria 2 - Carlos dos Santos Dias	77 - Alto do Corumbê - Geraldo Silva
09 - Praia Grande - Antonio Feliciano de Araújo	32 - Paraty-Mirim, Subida do Índio - Eng. de Açúcar - Manoel José de Souza	55 - Olaria 3 - Mar. Manoel Eufrásio dos Santos Dias	78 - Saco Grande 1 - José Marcelino de Oliveira Garcez
10 - Jurumirim - Luiz José Gonçalves	33 - Pedras Azuis - Cap. Antonio Ferreira Vasconcellos França	56 - Olaria 4 - Luiz José Vieira (caldeira)	79 - Saco Grande 2 - Antonio Bittencourt
11 - Praia do Baré 1 - Francisco Isidoro	34 - Sobradinho - Antonio Manoel Alves	57 - Ribeirinho - João José Gomes	80 - Ponta da Navalha - Manoel Dutra
12 - Praia do Baré 2 - Francisco Isidoro	35 - Sertão da Independência 1 - José Avelino de Souza	58 - Faz. Preta - Manoel Francisco Peres dos Santos	81 - Praia Grande - Cap. Joaquim Lourenço de Oliveira
13 - Praia da Guerra - Antonio Guerra	36 - Sertão da Independência 2 - João Avelino de Souza	59 - Pedraria - Manoel Bento Souza	82 - Sertão do Saco Grande - Cap. Joaquim Lourenço de Oliveira
14 - Praia da Areia - José Bonifácio	37 - Faz. Laranjeiras - José Santinoni	60 - Várzea da Marina - Marina Silva Santos	83 - Praia do Engenho - Perciliana Moura
15 - Praia da Lula - Proprietários ignorados	38 - Martim de Sá - Proprietários ignorados	61 - Corisco - José Theophilo da Costa Moreira	84 - Eng do Buraco - Graúna - Perciliana Moura
16 - Praia da Conceição - Benedito Moura	39 - Praia Grande da Cajaíba - Cap. José Araújo	62 - Faz. N. S. da Conceição-Bananal - Geralda Maria Silva	85 - Graúna - Julio Honorato
17 - Praia do Preguiça - Padre Viana e sua irmã Catarina V.	40 - Ponta da Caraíba - Cap. Manoel Bulé	63 - Faz. Cachoeira - Cap. Apolinário de Paula e Silva	86 - Rio Pequeno - José Coelho
18 - Ilha do Algodão 1 - Padre Viana e sua irmã Catarina Viana	41 - Praia do Sobrado - Cap. José Viana, irmão de Padre Viana	64 - Faz. Cachoeirinha - Cap. Apolinário de Paula e Silva	87 - Nanhanquara - Joaquim Dutra
19 - Ilha do Algodão 2 - Padre Viana e sua irmã Catarina V.	42 - Praia do Engenho - Cap. Pedro de Almeida	65 - Faz. Bananal - Dr. Paulo Souza	88 - Barra Grande - Honório Lima
20 - Ilha do Algodão 3 - Padre Viana e sua irmã Catarina V.	43 - Praia das Antas - Cap. Faustino Souza	66 - Faz. Bananal - Francisco Costa (pai do Samuel Costa)	89 - Taquari 1 - Engenho Central - Dr. Alberto Maranhão
21 - Sucuri - João Jaques de Moraes	44 - Mamanguá - Rio Grande - Cap. Antonio Pacheco	67 - Faz. Carretão - Francisco Costa	90 - Taquari 2 - Faz. do Bertrand - Bertrand de tal
22 - Serraria - João Lourenço de Oliveira	45 - Mamanguá - Rio Turvo - Padre Manoel Alves Veludo	68 - Alto Bananal - Da. Carolina Santos	91 - Sertão do Taquari - Antonio Zoroastro
23 - Pastinho - Manoel do Sobrado	46 - Mamanguá - Regato - José Moreira	69 - Faz. Pedra Branca - Tte. Francisco Manoel de Alvarenga e Souza	92 - Barra Grande - Eng. da Colônia - Colônia de franceses

Fonte: (Freire, 2012, p. 23).

Na figura 63, é possível visualizar a área de abrangência, utilizada por Zezito Freire (2012), para fazer a contagem de engenhos distribuídos no distrito de Paraty (entre o Taquarí e Martim de Sá. Vale ressaltar que, os engenhos não estavam limitados às áreas litorâneas, sendo, muitos deles, situados em cursos d'água à montante da linha da costa.

Figura 63 - Mapa da baía de Paraty. A linha amarela indica a área de abrangência dos engenhos.



Fonte: <https://www.google.com.br/maps/place/Paraty>

Freire (2012) não menciona em que períodos da história de Paraty esses proprietários estiveram presentes, de modo que, ao longo da pesquisa, identificou-se que, alguns nomes estavam presentes em documentos do século XVIII, outros do século XIX e até mesmo XX. Outros proprietários aparecem citados em fontes bibliográficas diferentes e não aparecem na lista de Freire. Portanto, reunimos uma lista de proprietários citados em Freire (2012) e no Roteiro Documental do Acervo Público de Paraty (2011), que estiveram presentes em Paraty desde o século XVII até o início do século XX. Ao todo, foram identificados 158 proprietários, conforme (anexo 1). Esses senhores, desenvolveram a atividade açucareira em Paraty, num período de aproximadamente três séculos, sendo que, a produção de aguardente segue até os dias de hoje, em novos engenhos. Caracterizando um ciclo permanente

de produção de açúcar e aguardente, que já dura quatro séculos completos, se considerarmos a doação da Fazenda de Farel, em 1620.

Porém, para essa pesquisa nos atentaremos ao estudo dos escritos relativos aos séculos XVII, XVIII e XIX. Tendo encontrado em documentos da Câmara e relatos de época menções à proprietários de engenhos que:

- 1) Possuíam residência na vila (muitas vezes mais de uma);
- 2) Possuíam comércios na vila;
- 3) Exerciam influência na vida política da vila, com títulos de patentes militares e cargos na Câmara;
- 4) Financiavam obras de igrejas ou de edifícios públicos.

Segue, abaixo, tabela contendo os dados extraídos de documentos do Roteiro Documental do Acervo Público de Paraty (2011), que se encontram no IHAP (Instituto Histórico e Artístico de Paraty) a qual, nos auxiliará, a melhor compreender os dados que virão posteriormente.

Tabela 2 - Lista de proprietários de engenhos que possuíam residências na vila de Paraty, ocupavam cargos políticos ou militares e financiavam obras sacras ou públicas.

SÉCULO XVII					
Nº	Proprietário	Possuía propriedade na vila	Vida política	Doação de verba para obras públicas	Referência
01	Francisco Farel				(Rameck e Mello, 2011, p. 97)
SÉCULO XVIII					
02	Cap. Mor Salvador Carvalho da Cunha Amaral Gurgel	X	X	X	(Rameck e Mello, 2011, p. 13, 17, 24, 38, 55 e 58, 72, 97). Citado no relato de Mariz.
03	C. Miguel Dias Freire da Mata	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 17, 73). Citado no relato de Mariz.
04	Antonio de Barros de Abreu		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 17, 26, 32). Citado no relato de Mariz.
05	Salvador Homem de Moraes		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 13, 17, 46 e 59). Citado no relato de Mariz.
06	Sebastião Homem Cardoso		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 17, 59, 97). Citado no relato de Mariz.
07	Sargento Mor Francisco Carvalho da Cunha Amaral Gurgel	X	X		(Rameck e Mello, 2011, p. 58, 99).

08	Hyeronimo de Sousa Barros	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 95 e 96) e (Freire, 2012, p. 23).
09	João Gama		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 24) e (Freire, 2012, p. 23).
10	Coronel Jorge Pedroso de Sousa		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 109, 110).
11	José Pedroso de Sousa	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 98).
12	Padre Velludo	X	X		(Rameck e Mello, 2011, p. 62, 265) e (Freire, 2012, p. 23).
13	José Vianna		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 27) e (Freire, 2012, p. 23).
14	José Moreira		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 42) e (Freire, 2012, p. 23).

SÉCULO XIX					
Nº	Proprietário	Possuía propriedade na vila	Vida política	Doação de verba para obras públicas	Referência
15	Apolinário de Paula e Silva	X	X		(Rameck e Mello, 2011, p. 128, 266) e (Freire, 2012, p. 23).
16	Catarina Viana	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 267) e (Freire, 2012, p. 23).
17	Domingos Feliciano Correia	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 267).
18	Francisco Lopes da Costa	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 264).
19	Francisco Manoel de Alvarenga Souza	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 264).
20	Geralda Maria Silva	X		X	(Rameck e Mello, 2011, p. 124, 127, 265).
21	Jerônimo Ribilett	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 267) e (Freire, 2012, p. 23).
22	José Bonifácio		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 319) e (Freire, 2012, p. 23).
23	José Borges		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 125) e (Freire, 2012, p. 23).
24	José de Souza		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 319) e (Freire, 2012, p. 23).
25	Francisco Lopes da Costa	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 264) e (Freire, 2012, p. 23).
26	Luiz José Vieira		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 132) e (Freire, 2012, p. 23).
27	Manoel José de Souza		X		(Rameck e Mello, 2011, p. 123, 264)
28	Francisco Justino Viana (padre)	X	X		(Rameck e Mello, 2011, p. 128, 265) e (Freire, 2012, p. 23).
29	Manuel Antônio Vasco da Gama	X			(Rameck e Mello, 2011, p. 264) e (Freire, 2012, p. 23).

Fonte: elaborado pela autora.

A partir da análise da tabela é possível compreender que existe uma frequência na atividade dos proprietários de engenhos no âmbito da Vila. Observamos que muitos possuíam cargos políticos e militares, bem como, residências. Em alguns casos, os proprietários de engenhos poderiam chegar a ter quatro ou cinco casas na vila, conforme pudemos constatar no documento do Roteiro Documental do Acervo Público de Paraty, em **“Classificação de Imóveis do ano de 1883”** (Rameck e Mello, 2011, p. 263).

Outro dado importante, que deve ser observado, é um documento contendo a lista de homens aptos a votar em Paraty, no ano de 1876. Abaixo, apresentaremos o resultado da análise da tabela, que pode ser apreciada no (anexo 2). O documento diz:

Lista geral dos cidadãos qualificados votantes no Termo de Paraty organizada pela respectiva Junta Municipal de Conformidade com o Artigo das Instruções Regulamentares de 12 de janeiro de 1876 (Rameck e Mello, 2011, p. 319 a 322).

Essa tabela revela informações como: nomes dos respectivos senhores aptos a votar, suas idades, filiações, propriedades e profissões. Em suma, ela nos diz que:

Dos 61 cidadãos aptos a votar:

- 1) 59 eram lavradores, proprietários de terras rurais, domiciliados em suas fazendas;
- 2) 01 era negociante, domiciliado fora da vila;
- 3) 01 era do ramo marítimo, domiciliado fora da vila;
- 4) 09 eram elegíveis, todos com atividade de lavradores.

O próximo documento analisado, contém uma lista que informa quais cidadãos residentes na vila estão aptos a votar em Paraty, no ano de 1878, conforme (anexo 3). Abaixo, apresentaremos o resultado da análise da tabela:

Lista Geral dos Cidadãos residentes no Município de Paraty que estão nas condições do decreto nº 2645 de 20 de outubro de 1875 para votar nas Eleições Primárias, nas de Juiz de Pás E nos Vereadores da Câmara Municipal organizada pela respectiva Junta Municipal – data 1878. (Rameck e Mello, 2011, p. 322).

Essa tabela revela informações como: nomes dos respectivos senhores aptos a votar, suas idades, filiações, propriedades e profissões. Em suma ela nos diz que:

Na vila, os cidadãos aptos a votar eram 11:

- 1) Todos domiciliados na vila;
- 2) 01 advogado;

- 3) 06 negociantes ou agenciadores;
- 4) 02 artistas;
- 5) 02 proprietários de Empresa Pública;
- 6) 02 elegíveis.

Dessa forma é possível compreender que grande parte dos homens aptos a votar eram proprietários rurais, bem como, a maioria dos homens elegíveis para cargos na Câmara eram proprietários rurais (59 senhores de engenho X 11 moradores da vila). Revelando a grande influência que os senhores possuíam na política local, se comparada com o número de votos que a vila possuía.

O registro mais antigo que se pôde encontrar sobre a economia da cana-de-açúcar em Paraty, foi um trecho da carta de doação da Sesmaria da Fazenda Paraty Mirim, de 1620, já citada anteriormente. A doação foi mencionada em um Registro de Petição da Câmara da Vila de Paraty, do ano de 1791, a pedido do Cap. Mor Salvador Carvalho da Cunha Amaral Gurgel, proprietário do Engenho de Paraty Mirim. Naquele momento, ele requeria a medição das fronteiras das terras de sua fazenda com as dos vizinhos. O trecho do Registro diz:

[...] o Capitão Manoel da Silva Maris no ano de mil Setecentos e setenta e hum averiguando uns e outros títulos acharão que a sesmaria de Paratimirim passada a Francisco Farel em **sette de Maio de mil seiscentos e vinte**, passada pelo [ilegível] da Condessa Donatária **donde se acha estabelecida a Fazenda do Suplicante engenho de fabricar açúcar** e de meia légua de testada pela costa do mar com o seo Sertam athe a Serra começando do Rio Paratimirim correndo para o Mamagoá com o dito Sertão athe a Serra e suas vertentes para todos os lados [...] (Rameck e Mello, 2011, P. 97)

Este dado nos diz que as fazendas de açúcar já vinham se estabelecendo na baía de Paraty, antes mesmo da fundação da vila, que ocorreu 10 anos mais tarde, no ano de 1630.

Por toda a pesquisa se que fez até esse momento, é possível compreender que, durante o século XVII, o Brasil passava por um profundo processo de transformação do seu litoral, onde diversas regiões acolhiam a implantação de engenhos de cana-de-açúcar, como uma estratégia de colonização, proteção e produção de renda da Colônia, implementadas pela coroa portuguesa. Compreendemos que a região do Rio de Janeiro foi intensamente ocupada por engenhos de açúcar, desde o século XVII, comandados pela renomada família Sá. Também verificamos que a Baía da Ilha Grande foi ocupada pelos colonos em 1559,

tendo prosperado e recebido o título de Vila de Angra dos Reis em 1593, conforme citado por Cury (2017).

Segundo Murilo Marx (1991) em sua obra *Cidade no Brasil, terra de quem*:

O município voltava-se, como tudo em geral na colônia, precipuamente para questões agrárias, pendências fundiárias, escoamento da produção, controle de escravaria. O fórum que surgia, conseqüentemente não era outro se não o que dizia respeito aos senhores das grandes glebas e as suas necessidades de aspirações. Por isso, não somente os negócios, agora ampliados, os eventos cívico-religiosos, agora mais acessíveis e irrecusáveis, mas também a administração e a política diretamente convidavam-nos. E, de fato, eram eles os edis, eram eles que podiam ocupar os cargos de vereadores e juizes. Ora, a sua preponderância no mundo rural se refletia no urbano ou, melhor dizendo, literalmente tornava o mundo urbano sua projeção. Sua casa na vila, ainda que tão pouco ou tão esporadicamente frequentada, seria ampla e diria do prestígio do senhor. Seria um sobrado e ocuparia uma data de terra quiçá mais generosa e com localização privilegiada em relação às referências principais, como a casa da Câmara e cadeia, uma ouvidoria e, sobretudo, a matriz ou a Capela de alguma irmandade prestigiosa (Marx, 1991, p. 90)

Dessa forma, é possível compreender a tabela 02, demonstrada acima, uma vez que, observa-se nela características comuns das estruturas sociais, urbanas e rurais da cidade colonial brasileira, conforme mencionou Marx.

Portanto, é possível inferir que, a ocupação da baía de Paraty se deu em decorrência da expansão da Vila de Angra, considerando as estratégias econômicas, territoriais, urbanas, políticas e sociais determinadas pela coroa, que, conforme citou Freyre (2003), se iniciavam na casa-grande, ou seja, no engenho de açúcar. Recordando que, conforme mencionou o Prof. Reis Filho (1968), foi em decorrência da economia de agricultura de exportação, da cana-de-açúcar, que as próximas economias vieram a se desenvolver no Brasil, inclusive as que circulavam no âmbito urbano (Reis Filho, 1968, p. 38), tornando, dessa forma, plausível a fundação da vila ter ocorrido posteriormente à fundação do engenho de Francisco Farel.

Por todos os documentos que foram investigados, o mais antigo que menciona a economia da cana-de-açúcar em Paraty, é um Termo de Arrematação de Cachaça do ano de 1761 (mais de um século depois da doação do Engenho de Paraty Mirim). O trecho do Termo diz:

Termo de Arrematação dos Socidios da Agoarde. por... 195\$000 reis. Aos dezanove dias do mês de Janeiro de mil setecentos e secenta e hum annos

Nesta Villa de Nossa Senhora dos Remedios de Parathy em os Paços do Concelho della se asentarão o Juiz Pree. Manoel do Couto Ferreira e os officiais do Concelho com o procurador do mesmo Concelho e **mandaram por em praça os Sussídios da Agoarde. da terra que sendo assim cumprido pelo porteiro o qual pellas ruas publicas em alta vos lançou**

nelles Manoel de Ramos com cento e noventa e cinco mil reis com as mesmas condições do anno paçado [...] (Rameck e Mello, 2011, p. 43)

Esse trecho evidencia que a economia da cana-de-açúcar, para produção de aguardente, estava presente na Vila durante o século XVIII, século que importou milhares de africanos escravizados para o Brasil, em decorrência, principalmente, das altas demandas de trabalho nas Minas. Se recordarmos o capítulo anterior, nesses tempos, ou seja, segunda metade do século XVIII, Paraty concluía a edificação de suas três principais igrejas: Igreja da Matriz, a Igreja de Santa Rita e a Igreja do Rosário. Completando um programa importante de elementos fundamentais das cidades coloniais, considerando o ordenamento das diferentes classes sociais.

Conforme pudemos verificar na tabela acima (tabela 02), era comum que os proprietários de engenhos possuísem residência na Vila. Esse dado pode ser constatado no documento da Câmara, abaixo, que informa que o Padre Velludo oferecia lições de gramática que seriam lecionadas em sua própria morada, na vila:

Registo de hum Edital que se publicou a Requerimto do Pe. Mel. Alvares Velludo do Amal. para abrir Aula de Gramática.

[...] Fasso saber a todos os que o presente Edital virem e noticia delle tiverem que a mim me enviou a diser por sua petição o **Reverendo Manoel Álvares Velludo do Amaral Substituto Regio da Cadeira de Gramática Latina desta Villa por mercê de Sua Majestade Fidelíssima para a instrução da mocidade que lhe pertence abrir a sua Aula para entrar e cumprir com as obrigações do Seu Ministério, e para ser publico a todos os Pais que quizerem mandar instruir seos Filhos na dita sciencia de Gramatica Latina sem dispendio mais que a applicação do estudo, e para que se não possam chamar a ignorância me pedio por fim e remate de sua petição fosse eu servido mandar que o Escrivam da Camera lavrasse o presente Edital para o Porteiro publicar pellas ruas publicas que elle Reverendo Supplicante no dia que se hão de constar vinte e dous do corrente mes de Janeiro deste presente anno de mil setecentos e oitenta e sete abre sua Aula Régia para a referida Instrução nas casas de sua morada na Rua da Praia indo para a Santa Rita e que depois de publicado se fixe em lugar publico e costumado e que registre no Livro onde se costuma registrar no que receberia mercê [...]**

(Rameck e Mello, 2011, p. 49).

Se analisarmos a (tabela 02), constataremos que, no item 12 consta o nome do Padre Velludo como proprietário de engenho.

O mesmo fato pode-se observar na carta de alforria de uma mulher escravizada do Capitão Mor Francisco Carvalho da Cunha Amaral e Gurgel, segundo o documento abaixo, o Capitão Salvador Carvalho oficializa a carta enquanto está em sua casa, na vila:

Carta, digo, Escripura de Alforria e Carta de Liberdade que dão o Cappam Mor Francº. Carvº. Cunha Amaral Grugel e seu irmaom o Sargento Mor Salvador Carvalho da Cunha Amaral Grugel a huma sua escrava por nome Luisa nação Cabo Verde.

Saibão quantos este publico instrumento de escriptura de alforria e carta de Liberdade virem que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil Sete Sentos e Secenta annos aos vinte e sinco do mes de Janeiro do dito anno **nesta Villa de Nossa Senhora dos Remedios de Parathy em pouzadas e casas de moradas do Cappam. Mor Francisco Carvalho da Cunha Amaral Grugel [...]** e por elles me foy dito perante as testemunhas ao diante nomeadas e assignadas que elles são senhores e posohidores de huma escrava por nome Luisa nação Cabo Verde, e que assim e da mesma sorte que posohião a dita escrava izenta de hipoteca alguma devião, que muito de suas livres vontades, e sem constrangimento de parte alguma por este publico Instrumento de hoje para sempre a forriavam e libertavam pela quantia de sento e quarenta mil oito sentos reis (Rameck e Mello, 2011, p. 58).

Na (tabela 02), o nome do Capitão Mor Salvador Carvalho da Cunha Amaral Gurgel consta como número 02.

Mais uma evidência desse fato se encontra no testamento de Hyêronimo de Souza Barros, proprietário de engenho que, através do que declara, nos permite compreender a quantidade de propriedades que possuía entre a vila e terras rurais:

Hyêronimo de Souza Barros faleceo aos 31 de Outubro de 1792.

Testamenteiro Joze Moreira Neves. [...] **Declaro que quando cazei a minha filha Anna com João Monteiro, lhe dei de dote hua morada de cazas nesta Villa na Rua da praia em o valor de duzentos e quatro mil e oitocentos reis: e assim mais sem preço hua escrava por nome Aniceta, outra por nome Clemencia e varios trastes de ouro, a saber: hum caxilho, hum anel de diamantes, hum par de brincos de pedras, e hum par de botoens de ouro, que tudo se The importará na Sua Legitima pelo seo justo valor. [...] Declaro que deixo a minha filha Marianna na minha terça hua moradinha de cazas de Sobrado na Rua nova da praia, cujas casas as fis para a mesma filha: e cazo que a minha terça não chegue ao valor das ditas cazas, reporá a dita, imputando-se lhe o resto que faltar, na sua legitima. Declaro que no cazo de haver remanescentes da minha terça, se dirá tudo em Missas, por minha Alma. Declaro que possúo varios bens, e terras no Saco do Jurumirim, que todas se achão Lançadas nos Inventarios de meos Pays; e Hua Ilha chamada das Cotias, e caza na mesma fazenda, onde móro, Engenho, Cazas de vivenda, e mais benfeitorias, que minha mulher tem pleno conhecimento para dar a Inventario assim como de um lanço de cazas terreas nesta Villa; e as de Sobrado assima nomeadas, e mais trastes de caza: o que confio de minha mulher, dará tudo Inventario para se fazer partilhas na forma de Direito. [...]** (Rameck e Mello, 2011, p. 95 e 96).

Na (tabela 02), Hyêronimo de Souza Barros consta como número 08.

Pudemos também constatar, nos documentos analisados, que há nomes de diversos proprietários de engenhos citados em cargos políticos ou militares, como Vereadores, Escrivães, Juízes Ordinários, Oficiais da Câmara, Coronéis, Capitães etc. Um exemplo desse fato se encontra no documento que diz que Antonio de Barros de Abreu é Juiz Ordinário da Vila, conforme pode-se ver abaixo:

João de Souza Maciel escrivão da Camera nesta Villa de Nossa Senhora dos Remedios de Paraty

Certifico em como ly os capitulos da Correição Retro aos **Juizes ordinarios, Antonio de Barros de Abreu**, e bem assim aos Vereadores Gaspar Marins Ferreira, o Capitão João de (...) Caldas, Pedro Vaz Dormelles e do Procurador Pedro Fernandez Soares em fé do que passo a presente por mim feita e assignada em Câmara de 23 de fevereiro de 1757. (a) João de Souza Maciel (Rameck e Mello, 2011, p. 26).

Na (tabela 2), o senhor Antonio de Barros de Abreu consta como número 04.

As atribuições políticas também poderiam se estender a cortejar visitantes ilustres, como ocorreu quando da passagem de Dom Pedro II à vila de Paraty, o qual foi acompanhado pelo senhor de engenho Manoel José de Souza, conforme pode-se observar abaixo:

Diário do Imperador D. Pedro II: 5 de outubro de 1863.

Saída da barra do Rio de Janeiro às 5 da manhã. Chegada à enseada das Palmas na Ilha Grande ao meio dia [do] 8 - Partida às 5. Seminário em ruínas de Jacuecanga. Ponte de ferro numa das salas térreas do Seminário há 4 para 5 anos quando deverá ter se colocado sobre o rio que enche muito. Chuva ao chegar a Jacuecanga. Bonita enseada. Vento rijo e bastante rôlo ao atravessar da altura de Mambucaba até a ponta da Joatinga. Esta enseada de Parati é tranquila como um lago. Fui logo para a cidade, sendo meu Ciceroni o **Manoel José de Souza** e Juiz Municipal Delegado Lopes. A cidade talvez seja menor que Angra (Rameck e Mello, 2011, p. 123).

Na (tabela 2), o senhor Manoel José de Souza consta como número 27.

Outro fato observado é a doação de recursos para financiar obras públicas ou sacras. Como pudemos compreender, no capítulo anterior, as igrejas de Paraty foram construídas com dinheiro do povo, conforme citou Marina Souza (Souza, 1957, p. 47). Em Paraty, uma grande financiadora da nova Igreja da Matriz foi a Sra. Geralda Maria Silva, proprietária do Engenho da Fazenda Bananal. Em consideração a esse ato de generosidade, entre outros, a Sra. Geralda, acabou por receber uma rua da Vila com seu nome, conforme pode-se constatar na Figura 16, item 1, no capítulo

anterior. Abaixo, pode-se ver o Ofício da Câmara que relata o ato da doação de D. Geralda:

**Registo de um Officio que a Camara dirigio ao Exmo. Preze. Da Prov.
Como abaixo se vê.**

Ilmo. e Exmo. Snr.– A Câmara Municipal da Cidade de Paraty órgão fiel de seus munícipes, vem respeitosa ante V. Excia. expôr que **havendo uma Senhora d'esta Cidade, D. Geralda Maria da Silva, com dispendio de cerca de 25 contos de reis²¹, concluido o corpo principal da Matriz, cujas obras estavam paralizadas desde 1848, havendo trasladado para ahi as imagens Sanctas, e estando já a funcionar o Templo**, ocorre que é de urgentissima necessidade cobrir-se, ao menos, os dois consistorios lateraes, pois que descobertos como se achão, recebem todas as aguas das chuvas, que cahem sobre o telhado do corpo principal da Igreja e ahi se precipitão e conservão estagnadas, alluindo não só os alicerces e paredes dos referidos consistorios, como ainda as proprias do corpo principal do Templo [...] (Rameck e Mello, 2011, p. 152).

Na (tabela 2), a Sra. Geralda Maria Silva consta como número 20.

Pudemos verificar, até este momento, que os senhores de engenho frequentavam a vila de Paraty com regularidade, seja para atender às suas atividades de segunda moradia, atividades sociais, religiosas ou exercer seus cargos políticos. Porém, o que se observou na análise dos documentos, é que, a atividade de comercialização das produções de cachaça também ocorria no âmbito da Vila, podendo dar-se em forma de apregoamento dos lotes ofertados em praça pública, conforme citado abaixo:

**Rematação das Aferiçoens por... 9\$600 Reis. Aos vinte e nove dias do
mes de Janeiro de mil setecentos e sincoenta e oito annos**

nesta Villa de Nossa Senhora dos Remedios de Parathy em os Passos do Concelho sendo ajuntados os officiais da Camera actual com o Juis Presidente Pascoal Dias **mandarão ao Porteiro Romão Soares andasse em pregão os Sucídios deste Concelho para serem rematados e cumprindose assim o dito porteiro em alta e intelegivel voz passando pelas ruas da Villa Lançou João Ribeiro Oficial [...] nove mil e seiscentos reis que por não haver quem mais delle officiais da Camera se rematassem o dito lanço e observando e rematando o Regimento deste Sennado** no que há de observar pelas ditas aferiçoens e logo o dito porteiro ajuntou e rematou entregando o Ramo ao Rematante que se obrigou a satisfação da ditta quantia em quatro quartéis hum a cada tres meses e ofereceo por seo fiador a Antonio Alves Mestre Caldereiro morador nesta villa o qual sendo presente por elle foi dito que de sua livre vontade sem constrangimento algum se obrigava pello dito rematante a ditta quantia nos referidos quatro pagamentos cujo fiador se aceitarão elles Juises da

²¹ Segundo o site do Banco Central do Brasil, 1 conto de réis é equivalente a 1 milhão de réis.

Fonte:

<https://www.bcb.gov.br/content/acessoinformacao/museudocs/pub/SintesePadroesMonetariosBrasileiros.pdf>.

Camera e mandarão fazer este termo que com eles assignarão o dito rematante e seu fiador e eu João de Souza Maciel Escrivão da Camera que escrevi. (a) (LRA/Págs. 2v, 3) (Rameck e Mello, 2011, p. 43).

Podendo ocorrer, também, em forma de despachos das safras para outros portos:

Aos quatro dias do mes de Junho de mil sete centos noventa e seis annos

nesta Villa de Nossa Senhora dos Remedios de Paraty em os Passos do Concelho e Caza da Camera donde vierão os Juizes ordinarios G.M. João Ferreira dos Santos o Alferes Antonio Joze Pereira da Cruz e os vereadores Guarda Mor Manoel Pacheco deAlmeida e na falta do Alferes Joze de Sa Costa assestio Manoel Marques de Freitas Carram e o Procurador Tenente Francisco Lopes de Araujo – **Nella se escreveo a Mesa da Inspeção do Rio de Janeiro com a remessa de quatro centos e noventa e trez mil reis procedidos do equivalente das pipas de agoarde. da terra que se embarcarão para diferentes Portos do Norte e do Sul de 31 de Julho de 1792 the 14 de Mayo do prezente anno de 1796**, E por não aver mais que fazer na dita vereança mandarão fazer este termo em que assignão. Eu Joze Moreira Alvares da Silva Escrivão que no impedimento do actual escrevy. (a). (LAC/Pág. 14) (Rameck e Mello, 2011, p. 42).

Ou podendo ocorrer, em menores quantidades, em vendas e armazéns, conforme relatado na petição abaixo, do ano de 1739:

Regt'. de huma petiçam de Lça. de Gaspar Martins Fer:

Senhores: **Diz Gaspar Martins Fer*. desta Villa q. elle Suppe. qr. abrir sua logia p^a. Poder vender molhados e o mais q. se lhe oferecerem e o não pode fazer sem Lça. de V. Mces.** Pede aos Snres. sejam servidos com cederlhe a dita Lça. na forma costumada e recebera mercê Pg^a. **Declare os generos q. qr. vender-Paraty em Camera 24 de Jn^o. De 1739. (as.) Costa-Crav^o. Silva-Almeyda Moreyra-Braga-. Resp.=os gêneros q. o Suppe. qr. vender são os q. se costumão vender nesta Villa** assim declara como se o fez descritos, enfim aquelles q. melhor conta lhe tiverem ou de seco e molhado por cuja cauza os não pode declarar por ignorancia pella [...] eles sejam-Resp^a. **Declare os q se costumão vender nesta V^a. em Camera: 3 de Janeyr^o. De 1739. (a)=Costa Carv. Silva= Almeyda-Moreyra-Braga-Resp^a. Os Jeneros q. se costumão vender nesta V^a. são** vinhos, **agoardentes**, fumo, farinhas, azeite dosse e de peixe, manteyga, bacalhao, azeytonas, peixe seco, feijão e fazenda seca. V. Mces. mandarão o que foram servidos em qt^o ao sal não tem o Suppe. p^a. vender e se tem vendido algum não e couza de sua conta. Resp^a.=Passe Alvara dos generos q. declara q. sendo esta registada nos Livros da Camera. Paraty em Camera 1 de Fevr^o. de 1739 (aos). Costa-Carv^o. Silva-Almeyda-Moreyra-Braga e eu Manoel Lopes Vianna Escrivão da Camera o registey. (a). (LRDC/FI. A/Pág. n^o rasurado) (Rameck e Mello, 2011, p. 113).

Esses documentos evidenciam de que forma as propriedades rurais e a vila se integravam no desempenho de suas funções, atendendo ao ciclo completo da atividade econômica vigente.

Contudo, dando sequência à análise dos dados, o que se constata é que, não apenas a cachaça era comercializada na Vila, como, na verdade, estavam obrigadas

a serem remetidas às vilas dos distritos que suas propriedades pertenciam. Como exemplo, pode-se dizer que, os gêneros produzidos em engenhos de Paraty, deveriam ser, necessariamente, direcionados à vila de Paraty para comercialização. Aqueles produzidos em fazendas de Ubatuba, deveriam ser direcionados à vila de Ubatuba, para comercialização.

Este mesmo fato pode ser observado no Registro da Câmara de Paraty, do ano de 1857, onde a comunidade do Rio dos Meros suplica que possa fazer parte da Freguesia de Nossa Senhora dos Remédios de Paraty, novamente, pela maior proximidade que esta possuía de suas propriedades, facilitando a exportação de seus gêneros aos centros comerciais:

**Registro de uma Representação que moradores de Paraty-Mirim
dirigirão a Camª. Municipal.**

Ilmos. Snres. Presidente e Vereadores da Camara Municipal - Os abaixo assignados, moradores no lugar denominado Rio dos Meros, distrito da Freguezia de N. Snr. da Conceição de Paraty-Mirim d'este Munincipio vem expor a Vas. Sas. os incommodos, sacrificios e transtornos que sofrem pelo facto de se achar o territorio de suas residencias comprehendido na mesma Freguezia, conforme a demarcação ultimamente estatuida pel Ley Provincial nº. 658 de 14 de Outubro de 1853, a fim se suplicarem a valiosa intervenção de Vas. Sas. para a desmembração d'esse territorio daquella Freguezia, e ser incorporada como outr'ora o fôra na de N Srª. dos Remedios da Cidade de Paraty. A citada Lei, Ilmos Snres., marcou os limites da Freguezia do Paraty-Mirim, pelo lado do Norte, o Rio dos Meros, rio acima L'este O'este margem esquerda, e pelo do Sul, o Municipio de Ubatuba, ficando annexas as Ilhas do Algodão, Cotias, e Almas. **Ora, suas fabricas e outros estabelecimentos rurais, dista a Freguezia da Cidade legoa e meia pouco mais ou menos, e assim, já pela pouca distancia do transito, e melhor caminho por onde exportará os generos de suas produções ao mercado da mesma cidade, e já para cumprirem com os deveres da Religião, e promptos socorros d'Alma, tanto mais facil, comodo e vantajoso se torna aos Suppes. ficarem outra vez pertencendo a Freguezia de N. Srª. dos Remedios, quanto penozo e impossivel achão a continuação de serem sujeitos aqila. Freguezia de Paraty-Mirim, cuja Igreja Matriz fica separada da moradia dos Suppes. de quatro a quatro legoas e meia por maos e tortuozos caminhos, o que sobremaneira dificulta e muitas vezes priva aos Suppes. moradores na extrema da dita Freguezia de satisfazerem aos preceitos do Culto Divino e recursos espirituais, deveres estes que facil e promptamente cumprem na Freguezia da Cidade a que os Suppes. ficão muito mais próximos** (Rameck e Mello, 2011, p. 121).

A partir dos dados apresentados, pode-se inferir que a vila de Paraty cresceu à medida que seu território agrícola crescia também. Porém, se analisado o documento abaixo, do ano de 1872, constata-se que a economia rural estava empregada em mais de 80% da população total do distrito, já que, o total de habitantes era de 12 mil, sendo:

- 1) 10 mil habitantes que se ocupavam de atividades rurais;
- 2) O gênero produzido, em sua grande maioria, era a aguardente, podendo comercializar, em pequena quantidade, o café, cereais e outros alimentos;
- 3) A Câmara possuía 10 cargos, entre eles fiscal, guarda, médico, secretário, porteiro etc.;

Esses dados podem ser observados no documento abaixo:

Registro do Officio da Camara Mal. dirigio a Exm". Prescia [...].

[...] Não tem a Camara, nem existe no municipio, registro de que conste qual o numero das pessoas effectiva empregada nos trabalhos da lavouras sendo porem a população do Municipio de cerca de 12.000 habitantes, d'estes, dez mil vivem d'aquelle genero de industria, podendo se computar em partes iguaes, os diferentes sexos. [...] Nº. 4- Produz o municipio agoardente de cana que tendo attingido em 1870 a 1000 pipas no ano que corre chegará a 3000. Além disso produz algum Caffé que se orça em 4.000 arrobas; e cereaes e generos de alimentação sufficiente para o consumo e para alguma exportação para os portos vizinhos. Não há tão bem base para a computação de sua quantidade, por que essa exportação é feita como consumo, sem registro e arbitramento. Nº. 5-Varia muito o preço das terras; depende da respectiva situação, natureza, aguadas que possuão, proximidade do centro consumidor, viação: há os desde 10\$000rs. Até 300reis a braça linear. Nº. 7-O preço médio de agoardente é 50\$000rs. por pipa, da farinha da mandioca 4\$000rs. o sacco, de feijão 6\$000rs, do milho 3\$000rs. [...] (Rameck e Mello, 2011, p. 127).

Sendo assim, é possível compreender o registro da Câmara que informa que a produção de cachaça em Paraty, no ano de 1872, era de 4.090 pipas de aguardente resultando em um total de 1.959.000,00 litros, naquele ano (Rameck e Mello, 2011, p. 191). Vale ressaltar, conforme mencionado no relato acima que, outros gêneros produzidos nas fazendas, como o café, feijões e cereais eram para consumo próprio, e, o que excedia era comercializado nos portos mais próximos.

Abaixo, seguem os dados que informam a quantidade de aguardente produzida por cada engenho:

Tabela 3 – Lista de engenhos (zona Norte) produzindo cachaça em Paraty no ano de 1872.

ENGENHOS DA ZONA 01 (ZONA NORTE)			
	Nome dos Engenhos.	Número de pipas de aguardente produzidas.	Total de aguardente produzida em Quilolitro.
01	Dos Jordões	80	38,52
02	Dos Barbosas	200	95,84
03	Taquari	120	57,50

04	Catimbao	30	14,37
05	Rio Pequeno	50	23,96
06	Graúna	250	149,90
07	Matto Dentro	100	47,91
08	Bettencurt	35	16,77
09	Garcez	35	16,77
10	Matto Dentro	100	47,91
	Total	1000	479,16

(Rameck e Mello, 2011, p. 190).

Tabela 4 - Lista de engenhos (zona Centro) produzindo cachaça em Paraty no ano de 1872.

ENGENHOS DA ZONA 02 (ZONA CENTRO)			
	Nome dos Engenhos.	Número de pipas de aguardente produzidas.	Total de aguardente produzida em Quilolitro.
11	Bananal Novo	400	191,67
12	Miranda	50	23,96
13	Pedra Branca	70	33,54
14	Pau Grande	50	23,96
15	Martins	60	23,74
16	Lage	30	14,57
17	Bananal	200	95,85
18	Mel. Gonçalves	50	23,96
19	Seven Avlis	50	23,96
20	Mel. Fernandes	50	23,96
21	Pedraria	50	23,96
22	Corisco	80	38,33
23	João Francisco	80	38,33
24	João Marcelino	150	71,88
25	Chico de Barros	10	4,79
26	Boa Vista	80	38,33
27	Pedro de Barros	20	9,58
28	Cava	70	33,54
29	Mendes	200	95,84
30	Ticupê	50	23,96
31	Praia Grande	35	16,77
32	Praia Vermelha	30	14,37
	Total	1865	993,63

(Rameck e Mello, 2011, p. 190).

Tabela 5 - Lista de engenhos (zona Sul) produzindo cachaça em Paraty no ano de 1872.

ENGENHOS DA ZONA 03 (ZONA SUL)			
	Nome dos Engenhos.	Número de pipas de aguardente produzidas.	Total de aguardente produzida em Quilolitro.
33	Praia do Demo	40	17,19
34	Arpoar	40	17,19
35	Sucury	40	17,19
36	Olaria	40	17,19
37	Porto Grande	80	38,33
38	Diogo Vaz	50	23,96
39	D. Theodora	20	9,58
40	Silvino	40	19,57
41	Galdino	50	23,96
42	Manoel Leite	15	7,18
43	Quintino	50	23,96
44	Caçada	150	71,88
45	Independência	80	33,33
46	Pedras Azuis	150	71,88
47	Itatinga	50	23,96
48	Funil	30	14,37
49	João Gomes	30	14,37
50	Paraty Mirim	200	95,83
51	Mangue	30	14,37
52	Monteiro	20	9,58
53	Pacheco	20	9,58
	Total	1225	586,97

(Rameck e Mello, 2011, p. 191).

O que se pode concluir, a partir dos dados das tabelas acima, além das quantidades de cachaça produzidas no ano de 1872, é que os engenhos de Paraty possuíam capacidades de produção variadas, sendo que, poucos conseguiam produzir grandes safras. Dos 53 engenhos:

- 1) 09 conseguiam produzir de 150 a 400 pipas/ano (17% do total de engenhos), somando 1900 pipas.
- 2) 09 conseguiam produzir de 80 a 140 pipas (17% do total de engenhos), somando 800 pipas.

- 3) 35 conseguiam produzir de 10 a 70 pipas (66% do total de engenhos), somando 1390 pipas.

Os números demonstram, portanto, a predominância de engenhos de pequeno porte. Porém, em termos de quantidade de cachaça, os maiores engenhos (17%) conseguiam produzir 46% do total de pipas (1900 pipas) no ano de 1887.

Considerando os dados apresentados, pode-se constatar que Paraty possuía uma atividade rural predominante, e que, a cultura mais desenvolvida nas lavouras era a de cana-de-açúcar para produção de aguardente. Dentre as diversas atribuições da Câmara, estavam as de regulamentar e fiscalizar as atividades rurais, bem como regulamentar a comercialização dos produtos. A Vila, propriamente dita, era o local de encontro para eventos políticos, sociais, religiosos e comerciais, desempenhando um papel de pólo de atração regional, onde se fazia possível estabelecer conexões com as pessoas dos arredores ou de outros lugares. A atividade dos proprietários rurais no âmbito da vila era imperativo. Apesar do grande número de engenhos, observou-se a maior ocorrência de engenhos de pequeno porte em toda a região.

Especificamente, a vila de Paraty, possuía um importante porto, dado o acesso que concedia aos sertões paulistas e às Minas, através da Trilha dos Guainás. Fato que favoreceu o fortalecimento e diversidade da atividade comercial local, pela regularidade que os navegantes e tropeiros frequentavam este porto. Porém, ponderando tudo o que foi dito até aqui, pode-se concluir que, a atividade rural desenvolvida em Paraty forjou sua paisagem rural, assim como impulsionou o crescimento urbano da vila, tendo, este último, se favorecido e fortalecido em decorrência da atividade portuária.

Por conseguinte, é mais do que esperado que, se observados os arredores do centro histórico de Paraty, se encontrem vestígios dessa importante atividade econômica, que acompanhou o desenvolvimento da vila (e da cidade), ao longo dos séculos. Portanto, nas figuras 64 a 85 relacionamos um conjunto de imagens que demonstram a presença dos engenhos de cana-de-açúcar em Paraty.

O Engenho Bom Retiro:

O engenho Bom Retiro é um importante remanescente da economia da cana-de-açúcar em Paraty e está localizado próximo ao centro urbano da cidade. Atualmente, é habitado por seus herdeiros, porém, está inativo para produção de aguardente ou açúcar. As imagens deste engenho foram produzidas no início de 2024. Analisando a edificação, foi possível constatar que, de fato era um engenho de cana-de-açúcar para produção de aguardente, a partir das evidências ainda presentes no local: o inferno da roda, já sem a roda (conforme figura 65); o equipamento da antiga moenda, já desativada e desmontada (figura 67) e de alguns tonéis para armazenamento de cachaça presentes nos porões do engenho (figura 66).

Foi possível observar, em conversa com os proprietários, o grande valor que o engenho possui para a família e o grande esforço que fazem para a sua manutenção. Todavia, também foi possível constatar os desafios de se preservar um patrimônio de tais proporções, que não mais executa funções econômicas que possibilitem financiar as ações necessárias para a sua preservação.

Figura 64 - Engenho Bom Retiro.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 65 – Inferno da Roda do Engenho Bom Retiro, na fachada dos fundos do Casarão.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 66 – Área de beneficiamento de cachaça do Engenho Bom Retiro. Dorna de confecção do Mosto.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 67 – Área de moagem da cana: a parede do lado direito conectava a moenda à antiga roda d'água.



Fonte: Mariana Gatti.

O Engenho da Boa Vista:

Situado à beira mar, próximo ao Centro Histórico de Paraty, o antigo engenho encontra-se desocupado, sem função de habitação, de produção ou de turismo. A imagem foi produzida em 2023 e o complexo se encontrava em processo de arruinamento. É possível observar, na figura 69, a área de beneficiamento do engenho, com inferno da roda sem a roda. Obtivemos a informação de que, atualmente, o engenho passa por processo de restauro.

Figura 68 - Engenho da Boa Vista.



Fonte: <https://images.app.goo.gl/jef5FhQfjCfxmyzk8>

Figura 69 – Área de moenda do Engenho Boa Vista. Vista para o inferno da roda.



Fonte: João Bastos.

Ruínas do Engenho do Baré:

Essas ruínas se encontram numa praia, atualmente, deserta, mais ao sul do município, próximo ao Jurumirim. Os arredores da praia são repletos de mata serrada, de modo que não é possível identificar que exista uma ruína no local. Para

visualizá-la, é necessário adentrar a mata fechada num local específico, dificilmente identificado. Não existem caminhos ou trilhas para acessar a ruína. No local é possível encontrar apenas a roda d'água de ferro, ainda instalada em seu inferno da roda, constituído de pedras encaixadas.

Figura 70 - Ruína do engenho do Baré.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 71 - Ruína do engenho do Baré.



Fonte: Mariana Gatti.

Ruínas do Engenho do Fundão:

Essas ruínas estão situadas próximas ao litoral, no Saco do Fundão, próximo ao Paraty-Mirim. Não foi possível identificar a sua localização exata, sendo a imagem de autoria de Diuner Melo.

Figura 72 - Ruína do engenho da Fazenda do Fundão.



Fonte: Acervo Diuner Mello.

Ruína do Engenhos do Rio dos Meros:

A região do Rio dos Meros foi ocupada por inúmeros engenhos, conforme pôde-se verificar anteriormente, no documento que consta transcrito no Roteiro Documental do Acervo público de Paraty (Rameck e Mello, 2011, p. 121). A figura 73, apresenta o inferno da roda de um antigo engenho de Paraty, (imagem extraída da internet. Não foi possível identificar, a partir de nossas pesquisas, a localização exata desta ruína.

Figura 73 - Inferno da roda do Engenho do Rio dos Meros.



Fonte: https://www.researchgate.net/figure/Figura-3-O-inferno-do-engenho-do-Rio-dos-Meros-Paraty-RJ-A-roda-dagua-era_fig5_262636639

Ruínas da Fazenda Bananal de Cima:

Essas ruínas se encontram afastadas do litoral de Paraty, entre as Montanhas da Serra do Mar. Estão localizadas dentro de uma propriedade particular e são mantidas e preservadas por seus proprietários. Na figura 74, é possível observar os pilares de pedras encaixadas, provavelmente da antiga casa-grande do engenho. Na figura 76, observa-se o inferno da roda, e, na figura 75, é possível identificar uma abertura que permitia o escoamento da água para fora do inferno da roda.

Figura 74 – Ruínas do engenho da Fazenda Bananal de Cima. Pilares da casa-grande.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 75 – Ruínas da área de moagem do engenho Fazenda Bananal de Cima. Condução da água para fora do inferno da roda.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 76 – Inferno da roda das ruínas do engenho da Fazenda Bananal de cima.



Fonte: Mariana Gatti.

Ruínas do Engenho da família Miranda:

As ruínas desse engenho se encontram afastadas do litoral, entre as montanhas que precedem o plano imediato ao mar, mais ao norte do município. Situada rente a uma estrada de terra local, pode-se observá-la facilmente ao transitar pela região. Seu terreno está cercado, por se tratar de uma propriedade particular. A principal evidência de que era um engenho, é o fato de possuir um inferno da roda, conforme pode-se verificar na figura 78.

Figura 77 – Ruínas do engenho da família Miranda, no bairro do Tchibum.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 78 – Inferno da roda do engenho da família Miranda, no bairro do Tchibum.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 79 – Área de beneficiamento e armazenamento da cachaça. Engenho da família Miranda, no bairro do Tchibum.



Fonte: Mariana Gatti.

Ruínas do Engenho do Paraty-Mirim:

As ruínas desse engenho ficam próximas à praia do Paraty-Mirim, do lado direito da via que dá acesso à praia. Não há sinalizações que indiquem que aquele local abriga a ruína de um antigo engenho e, atualmente, a área da ruína é utilizada como estacionamento de carros para os turistas indo à praia, conforme pode-se observar na figura 80. Não foi possível identificar o local do inferno da roda, apenas pilares e muros de pedra. É possível constatar que essa ruína é, de fato, do antigo engenho do Paraty-Mirim, pelas pesquisas feitas por Dantas (Dantas, 2020, p.45).

Figura 80 – Ruínas do antigo engenho do Paraty Mirim. Ruínas sendo utilizadas como estacionamento para carros de turistas.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 81 - Ruínas do antigo engenho do Paraty Mirim.



Fonte: Mariana Gatti.

Ruínas do Engenho do Rio dos Meros:

Essas ruínas se encontram às margens de uma estrada local, portanto é possível vê-las quando de passagem pela via. Está localizada na região do Rio dos Meros, onde o acesso é feito a partir estrada que parte da BR 101, próximo ao acesso que sai da rodovia no sentido do Paraty-Mirim. Está situada dentro de uma propriedade particular. Na figura 83 é possível verificar que a roda d'água é de ferro, trazida da Inglaterra, conforme registro na peça. É possível que muitas outras ruínas de engenhos sejam encontradas nessa região.

Figura 82 – Ruínas do engenho do Rio dos Meros.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 83 - Roda d'água do engenho do Rio dos Meros.



Fonte: Mariana Gatti.

Engenho da Fazenda Bananal:

Este engenho está situado na região da Ponte Branca, nas montanhas da Serra do Mar. Foi restaurado e hoje abriga um museu que pode ser visitado com frequência. No local, pode-se transitar entre os ambientes da casa-grande e área de beneficiamento, onde se encontra a roda d'água e um antigo destilador de cobre, conforme pode-se observar na figura 84.

Figura 84 – Área de moenda do engenho da Fazenda Bananal.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 85 – Engenho da Fazenda Bananal. Restaurado.



Fonte: Mariana Gatti.

Este vasto e rico patrimônio, materializado em antigas edificações e ruínas mata adentro, conta a história de uma sociedade que fez, de Paraty, seu lar. Tendo, desta forma, ocupado e transformado seu território por aproximadamente três séculos, seguindo leis e modelos sociais, econômicos, culturais, urbanísticos e arquitetônicos enxertados aqui, desde suas terras originais.

Conforme pudemos verificar, o modelo econômico de beneficiamento da cana-de-açúcar, difundido por grande parte do litoral do Brasil durante o período colonial, forjou em sua unidade autônoma, ou seja, no engenho, o embrião da sociedade brasileira, conforme cita Gilberto Freyre. Em Paraty, é possível reconhecer, compreender e testemunhar esse passado, a partir dos inúmeros engenhos ainda edificadas em seu solo, dos inúmeros documentos que relatam a atividade de cana-de-açúcar com tamanha frequência e permanência. Dessa forma, a seguir, poderemos compreender mais especificamente sobre essa unidade autônoma, designada a ocupar, explorar, dilatar e defender o Brasil, ou seja, o engenho.

3. CAPÍTULO III – OS ENGENHOS BANGÜÊS DE PARATY.

Figura 86 - Aquarela do engenho da Fazenda Bananal em Paraty (engenho restaurado).



Fonte: Livraria das Marés, Paraty – RJ.

"A casa-grande, completada pela senzala, representa todo um sistema econômico, social, político: de produção (a monocultura latifundiária); de trabalho (a escravidão); de transporte (o carro de boi, o bangüê, a rede, o cavalo); de religião (o catolicismo de família, com capelão subordinado ao paterfamílias, culto dos mortos etc); de vida sexual e de família (o patriarcalismo polígamo); de higiene do corpo e da casa (o "tigre", a touceira de bananeira, o banho de rio, o banho de gamela, o banho de assento, o lava-pés); de política (o compadrismo). Foi ainda fortaleza, banco, cemitério, hospedaria, escola, Santa Casa de Misericórdia amparando os velhos e as viúvas, recolhendo órfãos".

Gilberto Freyre
(Freyre, 2003, p. 36).

3.1. Os Engenhos de cana-de-açúcar do Brasil Colonial.

Como pudemos ver na citação de Gilberto Freyre, acima, o engenho de cana-de-açúcar foi, durante os primeiros séculos de colonização do Brasil, o elemento que viabilizou a formação de um novo povo, em uma nova terra. A complexidade de funções e significados empregados àquelas primitivas paredes erguidas em taipa de mão, taipa de pilão ou em pedras assentadas sincretizou tradições, doutrinas e valores advindos de povos da América, da Europa e da África, num Brasil ainda tão incipiente. Nele, encontrou-se uma forma de subsistir, perante um ambiente tão selvagem, para os colonos; tão violento, para os indígenas e tão cruel, para os africanos.

Segundo a Profa. Ferlini:

No primeiro momento da dominação portuguesa na colônia, o nordeste açucareiro deu à luz ao Brasil. Era uma nova sociedade, sonhada pela ambição europeia, moldada em massapé e açúcar, em sangue e suor de escravos. As articulações sociais, a composição étnica, os padrões culturais, as relações de trabalho e de poder forjaram-se em torno dos engenhos e das lavouras de cana. E se bem que ao longo de três séculos a colônia tenha sofrido modificações, as linhas gerais, marcadas pela produção açucareira permaneceram como matriz de nossa sociedade.

A estrutura agrária brasileira nasceu do açúcar. Para a sua produção terras foram doadas, homens deixaram a Europa sonhando com a riqueza, organizou-se o comércio, o tráfico negreiro ganhou fôlego. Produto mais importante da economia colonial, o açúcar, oscilou, desde o século XVI, ao sabor do mercado e da política econômica, mas se manteve, mantendo uma sociedade violenta onde, sob a capa do paternalismo, senhores esmagaram escravos e, ainda hoje, usineiros esmagam camponeses.

No início da colonização, os cronistas assinalavam que os portugueses, no Brasil, não pensavam senão em voltar para Portugal. Com o passar do tempo, porém, o modo de vida criado na colônia os retinha e a Europa tornava-se um referencial distante do universo singular dos trópicos.

O colono deixava-se ficar, sempre na esperança de enriquecer e retornar. Mas se enraizava, afixando-se em escala jamais sonhada. A riqueza, o fausto, o poder que obtinham na Colônia, no mundo do açúcar, eram muito maiores do que a recompensa puramente econômica imediata. Na colônia, não era primordial o lucro, o investimento, mas a posse de terras e de escravos, signos e conteúdos da aristocracia rural (Ferlini, 1998, p. 07 e 08).

Portanto, se considerarmos o sentido singular atribuído ao engenho na formação da sociedade colonial brasileira, e também, a complexidade de relações e atividades desempenhadas nele, concluiremos que, desses, nasce um programa, o qual atendeu às diversas demandas de sobrevivência, proteção, costumes, interações e produção que eram substanciais naquele momento, na edificação da colônia portuguesa.

O modelo de engenho de cana-de-açúcar trazido para o Brasil, já era conhecido dos portugueses, pelo fato de, estes, já praticarem a monocultura da cana,

anteriormente, nas ilhas do Atlântico, conforme citado anteriormente. Dessa forma, seu programa foi adaptado com facilidade às terras brasileiras, e, sua produção, rapidamente se destacou. Fato que garantiu a reprodução dessa atividade em diversas regiões do litoral, tendo alguns locais prosperado mais do que outros.

De acordo com Esterzilda Berenstein de Azevedo (2021), em sua obra *Açúcar amargo: arquitetura e arqueologia industrial do século XVI ao XIX*, os investimentos empregados no Brasil, no início do processo de colonização foram dispendiosos. A distância entre colônia e metrópole; os investimentos em fortificações, estruturas portuárias e de transporte não seriam justificáveis para a construção de pequenos engenhos. Portanto, observou-se desde o início do período colonial, a implantação de grandes engenhos no litoral do Brasil, capazes de produzir de 3 a 10 mil arrobas de açúcar por ano (Azevedo, 2021, p. 30). Estes grandes investimentos ocuparam espaços, adquiriram forma, função e abrigaram um novo povo. As características que assumiram essa materialidade, ou seja, o engenho, será o objeto de análise deste capítulo.

3.2. Arquitetura dos engenhos banguês.

Engenho banguê é o nome recente, utilizado para designar os antigos engenhos instalados no Brasil, durante o período colonial. Se constituía em uma unidade autônoma, com sistema de monocultura de produção de cana-de-açúcar para exportação e emprego de mão-de-obra de pessoas escravizadas em larga escala, que se utilizavam de técnicas rudimentares no processo de agricultura e beneficiamento da cana-de-açúcar, como engenhos movidos à água, tração animal ou humana (Barbosa, 2014, p. 96).

Geraldo Gomes (2006), em sua obra *Arquitetura do Açúcar*, realizou uma pesquisa acerca dos engenhos banguês do nordeste brasileiro, para buscar assimilar características empregadas na implantação dessas unidades, durante o período colonial do Brasil. Dessa forma, ele constatou desde os locais mais procurados para implantação dos engenhos, as tecnologias empregadas, seus programas arquitetônicos, suas técnicas construtivas, formas de utilização dos espaços etc. Neste estudo, muitas das obras de Frans Post foram utilizadas para compreensão das disposições dos edifícios e suas tipologias, considerando que muitos dos engenhos desta época foram completamente destruídos (Gomes, 2006).

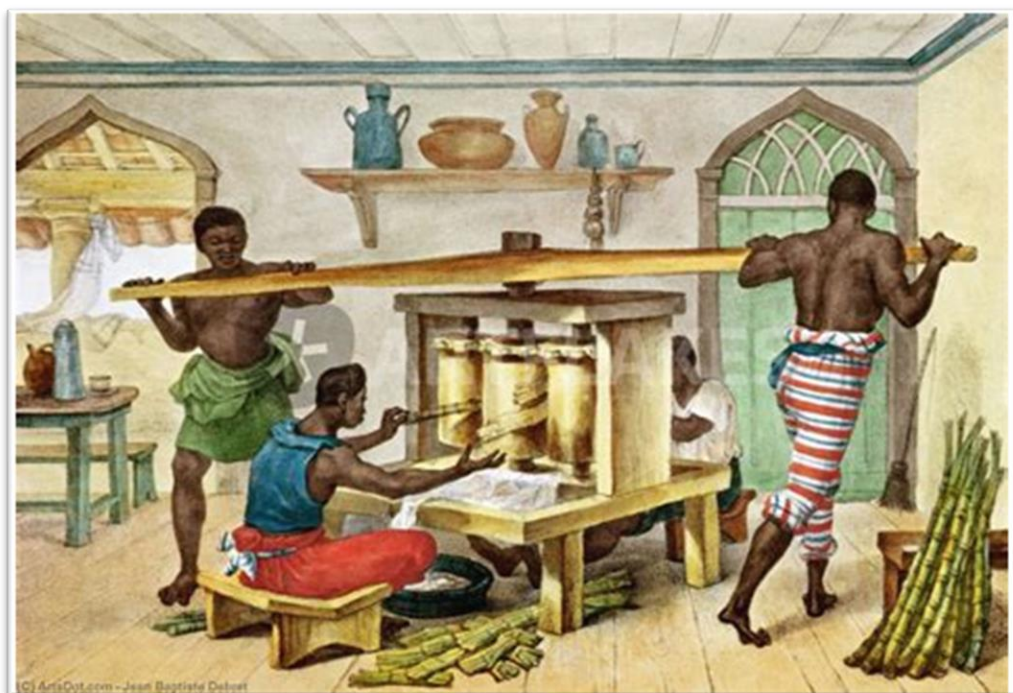
Segundo Esterzilda Azevedo (2021), o principal motivo para que não se encontrem vestígios dos primeiros engenhos de açúcar brasileiros, é o fato de as técnicas construtivas empregadas, naquele período, utilizarem materiais pouco duráveis, como o barro para a taipa de pilão e taipa de mão e a madeira como estrutura. Ainda assim, pode-se encontrar relatos de cronistas como Gabriel Soares (1851) e Tomé de Souza, bem como as inúmeras obras de Frans Post que nos revelam aspectos peculiares dos engenhos do século XVII (Azevedo, 2021, p. 98).

A partir das pesquisas realizadas sobre arquitetura dos engenhos brasileiros, observou-se que, primeiramente, era fundamental que se definisse o tipo de energia que seria utilizada para movimentar o moinho do engenho. Este fato definiria o partido do conjunto de edifícios, mais especificamente a área de fábrica do engenho. Num primeiro momento, três tipos de energia foram mais empregadas nos engenhos banguês no Brasil: a tração humana, a tração animal (também chamado engenho *trapiche* ou *de almanjarra*) e a hidráulica (também chamado *engenho real*). O sistema mais utilizado nos engenhos brasileiros foi, de longe, o movido à água (Gomes, 2006, p. 94).

Segundo Ferlini (1998), a implantação de engenhos movidos à água foi, na verdade, veementemente incentivada pela coroa portuguesa. A Carta Regimento de Tomé de Souza insistia na cessão de sesmarias em regiões próximas aos rios, incentivando a implantação dos denominados “engenhos reais”, ou, movidos à água, devido a sua capacidade superior de produção, sem depender da força de animais ou de homens escravizados, que poderiam tornar a produtividade vulnerável às questões de saúde daqueles que fariam girar a moenda (Ferlini, 1998, p. 35).

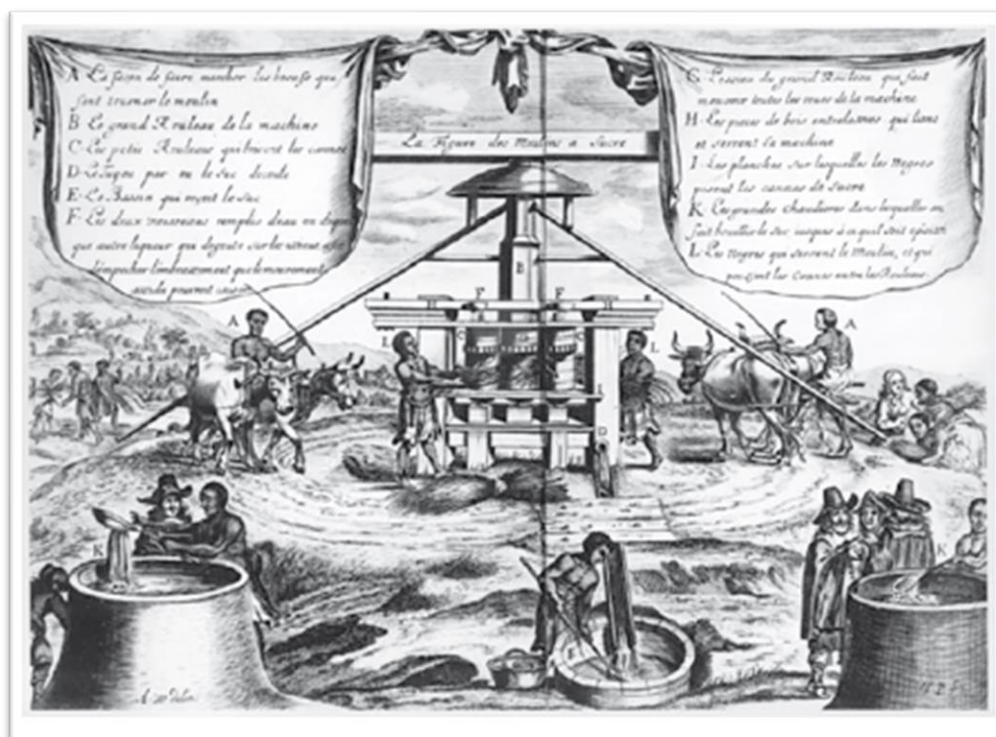
Nas figuras 87 a 90, é possível apreciar obras dos séculos XVII e XIX, de Frans Post, Debret e outros, que retratam as atividades dos diferentes tipos de engenhos banguês implantados na América do sul e América Central.

Figura 87 - Engenho movido à tração humana. Obra de Jean Baptiste Debret, 1822.



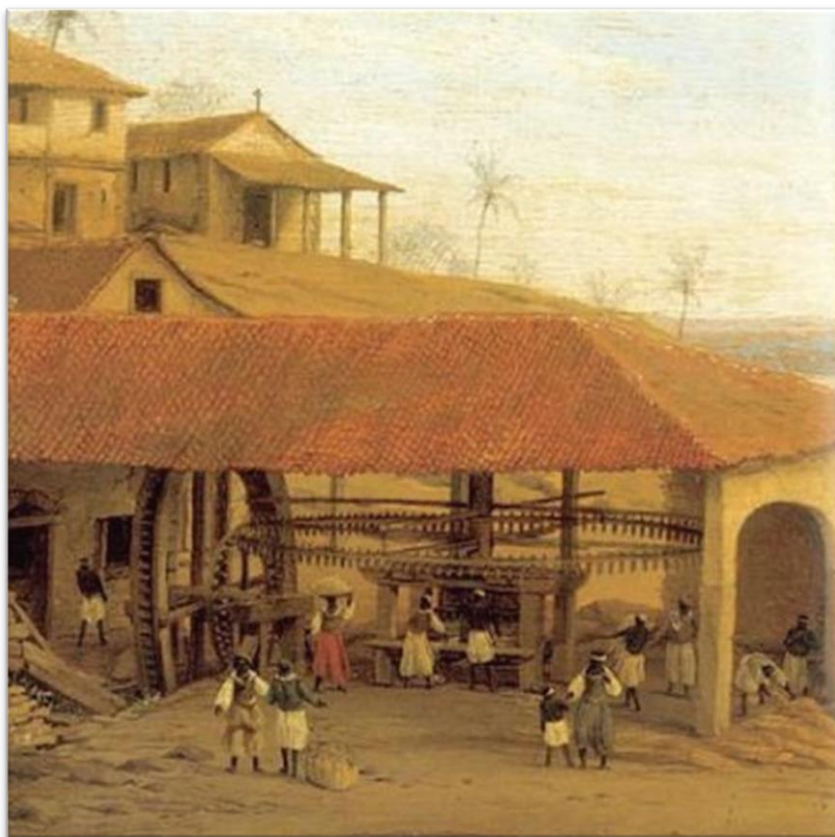
Fonte: <https://runcloud.auer-gruppe.de/gr/obra-de-jean-baptiste-debret.html>

Figura 88 - Engenho de tração animal nas Antilhas (almanjarra), datado de 1665. Autor não identificado.



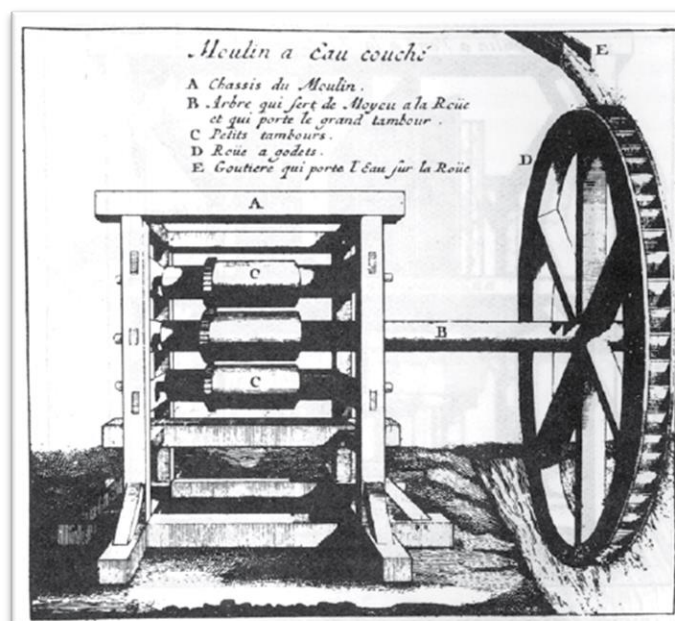
Fonte: Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos (Vieira, 2018, p. 16).

Figura 89 - Recorte de obra de Frans Post de 1661. Engenho de Pernambuco movido à água.



Fonte: <https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/03506.pdf> (Menezes e Silva, 2007).

Figura 90 - Sistema de engrenagem de moenda de cana movida à água.



Fonte: (Vieira, 2018, p. 13).

Para se instalar um engenho com sistema de roda d'água, era necessário que, este, estivesse localizado próximo a um curso d'água. O rio poderia ser desviado, parcialmente, para a construção de açudes (com comportas), permitindo o armazenamento de água, para formar um volume com força suficiente, capaz de fazer girar a roda do engenho. As comportas, quando abertas, conduziam a água canalizada até a roda, que, por pressão da queda, fazia-a girar. A roda que, por sua vez, estava conectada por um sistema de engrenagens aos tambores da moenda, fazia-os girar, esmagando as canas e extraíndo o caldo (Gomes, 2006, p. 94).

Assim é possível constatar que os engenhos banguês se constituíam em ambientes complexos, que deveriam acomodar funções distintas, dadas as circunstâncias primitivas de colonização do Brasil. Portanto, além das áreas de agricultura (tanto para atender demandas econômicas, como para atender demandas de subsistência) eram necessários ambientes de moradia e convivência (tanto para os senhores e suas famílias, como para os escravizados), ambientes de beneficiamento da cana, armazenamento do produto final etc. Desse modo, estabeleceu-se um programa para acolher essas funções, que foi dividido em:

- 1) Áreas de agricultura: da cana para exportação e de subsistência;
- 2) Áreas de pastagem dos animais de tração que participavam das atividades dos engenhos e de animais para abate;
- 3) A área de fábrica, onde se moía e processava a cana;
- 4) A senzala, local de vivenda dos escravizados;
- 5) A casa-grande, local onde vivia o senhor e sua família. Também era o local onde o senhor tinha o seu escritório;
- 6) A área de armazenamento do açúcar do engenho;
- 7) A capela;
- 8) O pátio de trabalho.

Esses espaços poderiam estar conjugados, vez ou outra, em uma mesma edificação, conforme veremos a seguir.

O conjunto edificado dos engenhos banguês não possuía um esquema rígido quanto a distribuição dos edifícios no terreno, porém, era comum que a casa-grande estivesse implantada em terreno à meia-encosta, numa parte mais alta, permitindo boa visibilidade das atividades do engenho. O pavimento térreo, com frequência, era utilizado para depósito de produtos variados, assim como se fazia nas casas rurais

da região do Minho, em Portugal, mas, também, poderia ser destinado à senzala. A capela ficava num nível superior ou igual ao da casa-grande, podendo estar, em alguns casos, anexada à casa-grande, conforme ocorria com frequência no norte de Portugal. Em Pernambuco, era esperado que esse conjunto de edifícios estivessem alocados de tal forma, que um pátio retangular se esboçasse na paisagem (Gomes, 2006, p. 96).

Na figura 91, é possível apreciar, a partir de um recorte da obra de Frans Post, um engenho implantado à meia encosta. Nele, observa-se a área de fábrica foi disposta como um edifício independente, na parte mais baixa do terreno: com moenda movida à água, à direita do edifício, e, do lado esquerdo, a área de beneficiamento do caldo da cana. No plano superior, à esquerda da imagem, pode-se observar a casa-grande, assobradada e com uma varanda.

Figura 91 - Implantação de engenho à meia-encosta, com capela na parte mais alta do terreno.



Fonte: <https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/03506.pdf> (Menezes e Silva, 2007).

A prática de construir os edifícios separadamente favorecia a utilização de diferentes técnicas construtivas e materiais, em cada edificação, sendo possível escolher quais delas receberiam mais investimento, além de facilitar a construção em etapas. Nos engenhos coloniais, observou-se a utilização de diversos sistemas, comuns àquele período. Nas paredes, era comum o emprego da técnica do

enxaimel²², como é possível observar na figura 92. Também poderiam ser utilizadas alvenarias de pedras, adobe²³ ou taipa de pau-a-pique. Para a cobertura dos edifícios, empregou-se a estrutura de madeira, recoberta com palha ou com telhas cerâmicas. Os pisos variavam de acordo com a utilização do espaço, dessa forma, era comum que, na área de moenda o piso fosse de chão batido; no piso inferior da casa-grande utilizava-se lajotas de barro e, no piso superior, assoalho de madeira (Gomes, 2006, p. 97).

Figura 92 - Técnica do enxaimel empregada na parede do piso superior. Recorte de uma obra de Frans Post, datada de 1651.



Fonte: <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra14459/casa-de-fazenda>

²² Enxaimel é a técnica construtiva em que as paredes são feitas de vigas de madeira posicionadas na vertical, horizontal e diagonal formando uma espécie de treliça. Os espaços são preenchidos com tijolos, pedras, adobe, entre outros tipos de materiais.

²³ Adobe é um tijolo de terra e fibras vegetais misturados com água, moldados e secos ao ar livre (sem queima).

Esterzilda Azevedo (2021) observa a presença de torres de fortificação anexadas às casa-grandes de alguns engenhos retratados por Frans Post, conforme pode-se ver na figura 92. Segundo a autora, essas torres estavam presentes nos engenhos mais antigos do Brasil e evidenciam um momento primitivo de colonização, quando o engenho era tão somente o que se impunha na paisagem natural do litoral recém ocupado pelos portugueses (Azevedo, 2021, p. 112).

Durante o processo de implantação de um engenho, era comum que se estabelecesse uma hierarquia para edificação dos conjuntos arquitetônicos, garantindo o funcionamento de partes mais importantes, num primeiro momento, enquanto outras iam sendo edificadas com o tempo, conforme veremos a seguir.

3.2.1. A fábrica.

O primeiro edifício a ser construído, no engenho, era a fábrica. Geralmente em planta retangular, edificada em alvenaria de tijolos e estrutura do telhado em madeira, podendo ser coberta com telhas cerâmicas ou palha. Muitas vezes, resumia-se a um simples telheiro apoiado em pilares de pedras ou tijolos, que poderia ser ampliado dependendo das necessidades e da inclinação do terreno (Gomes, 2006, p. 101).

A fábrica era composta por áreas separadas que acolhiam diferentes etapas do processo de fabricação do açúcar. Estas, poderiam estar distribuídas em um único edifício retangular, ou subdivididas entre “puxadas”, a partir do telhado principal. O telhado principal poderia ter duas ou quatro águas, e, muitas vezes era descontínuo, permitindo a exaustão do calor e do vapor, resultantes do processo de cozimento do açúcar, conforme pode-se verificar na figura 93. Ali, na parte esquerda do edifício de fábrica, o telhado apresenta aberturas, indicando a área de cozimento do caldo. Nos engenhos de açúcar, as áreas da fábrica estavam subdivididas em: área de moenda (produção do caldo da cana); área das fornalhas (cozimento do caldo); área de purga (cristalização do açúcar) e área de secagem do açúcar (geralmente eram mesas dispostas em locais ensolarados, onde os torrões de açúcar eram dispostos) (Gomes, 2006, p. 101).

Na figura 93, é possível observar, no recorte de uma obra de Frans Post, os diferentes ambientes que compunham a fábrica.

Figura 93 – Recorte de uma obra de Frans Post, retratando a área de fábrica de um engenho movido à água, 1647.



Fonte: <https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/03506.pdf> (Menezes e Silva, 2007).

Conforme pode-se observar na figura 93, nos engenhos movidos à água, a área de moenda era onde se instalava a roda d'água. Alocadas em profundas cavas, revestidas de muradas de pedras chamadas “inferno da roda”, que podiam medir, nos engenhos maiores, aproximadamente 2,50m por 8,00m (Dantas, 2020, p. 47). O funcionamento da roda se dava da seguinte forma: A água canalizada caía correntemente na parte superior da roda, fazendo-a girar. O eixo da roda d'água, conectada à uma engrenagem, fazia girar os tambores que moíam as canas. A água, depois de escorrer pela roda, caía no inferno da roda e seguia seu curso de volta para o rio ou para o mar.

3.2.2. A Senzala.

O próximo edifício, na ordem de importância de implantação de um engenho, seria a senzala, que poderia estar implantada como um edifício independente ou anexada a um outro. Quando estavam destacadas de outras edificações, eram

construídas em um único pavimento, com técnicas e materiais simples e de pouca durabilidade, como o pau-a-pique com cobertura de palha. Este conjunto de edifícios, assentados, garantiria que a estrutura básica de produção do engenho estivesse consolidada, estando, portanto, apta a iniciar as atividades. Segundo Gomes, não foram identificados os locais de implantação das senzalas, na iconografia holandesa referida (Gomes, 2006, p. 99). Este dado pode ser justificado, provavelmente, pelo fato de as senzalas estarem anexadas a outros edifícios como à fábrica ou no pavimento térreo da casa-grande (Gomes, 2006, p. 103).

3.2.3. A casa-grande.

A casa-grande seria a próxima edificação na ordem de prioridades. Nem sempre se constituiu em um local de moradia para o senhor do engenho, portanto, sequer era executada com materiais duráveis ou demonstrava suntuosidade. De fato, ocorria a possibilidade dessas edificações serem modestas e, isso se dava tanto pela dificuldade do alto investimento que deveria ser feito pelo proprietário, quanto pelo fato da possibilidade de o senhor possuir moradia em outro local (que poderia ser em outro engenho de sua propriedade, ou, até mesmo, em sua residência na vila). Segundo Gomes, era comum que os engenhos mais próximos da cidade tivessem as estruturas da casa-grande mais simples, pela facilidade que seus senhores tinham de ir e vir para a vila, dando preferência em residir, nesses casos, nos centros urbanos. Dessa forma, o que se observa, é que, as casas-grandes maiores e mais bem estruturadas eram aquelas que estavam mais distantes dos centros urbanos (Gomes, 2006, p. 99).

A casa-grande apresentava um porte médio e dois pavimentos, com telhado em quatro águas. O pavimento superior, destinado à vivenda do senhor e local de trabalho, possuía, ao menos, uma das fachadas avarandada, com vista privilegiada, voltada para a fábrica, de onde o senhor poderia fiscalizar as atividades do engenho. O piso inferior era de chão batido ou tijolos de barro e, o piso superior, assoalho de madeira. Poderia apresentar traços do estilo arquitetônico colonial, como as esquadrias em arco abatido e as paredes caiadas. O pavimento inferior era, de modo geral, estruturado em alvenaria de pedras, e, nem sempre, contava com vedação, tornando-se um vão livre, onde se armazenavam produtos do engenho. Quando vedado, poderia ser o espaço destinado à senzala (Gomes, 2006, p. 107).

Na figura 94, pode-se ver, no recorte da obra de Frans Post, o senhor fiscalizando as atividades do engenho, a partir de sua varanda, no pavimento superior da casa grande.

Figura 94 – Recorte de uma obra de Frans Post de 1647, retratando o senhor do engenho, em sua varanda, fiscalizando as atividades.



Fonte: <https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/03506.pdf> (Menezes e Silva, 2007).

3.2.4. A capela.

De todos os edifícios do engenho, o que estava situado em local mais alto, assim como se dava nas cidades do período, construído com materiais mais sólidos e de maior ornamentação era a capela, que, em alguns engenhos, poderia ser coberta com abóbadas ou cúpulas de alvenaria de tijolos. O interior de algumas capelas rurais era decorado com altares, púlpitos, tribunas, forros e imagens de madeira entalhada dourada ou policromada (Gomes, 2006, p. 105). Era o espaço onde se investiam grandes recursos financeiros em todo o engenho.

Essa evidência na arquitetura dos engenhos, demonstra a importância da religião católica, naquele momento, como um traço de devoção, de identidade dos habitantes recém chegados, mas, também, de sua hegemonia, frente aos outros povos.

Figura 95 – Capela implantada na parte alta do terreno de um engenho colonial. Obra de Frans Post, engenhos do nordeste do Brasil, de 1660.



Fonte: <https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/03506.pdf> (Menezes e Silva, 2007).

Os engenhos poderiam ser destinados à produção de açúcar ou de aguardente, ou ambos. A diferença, entre eles, ocorria no edifício da fábrica, que deveria ter áreas que se distinguiam, para atender as etapas de produção dos diferentes gêneros.

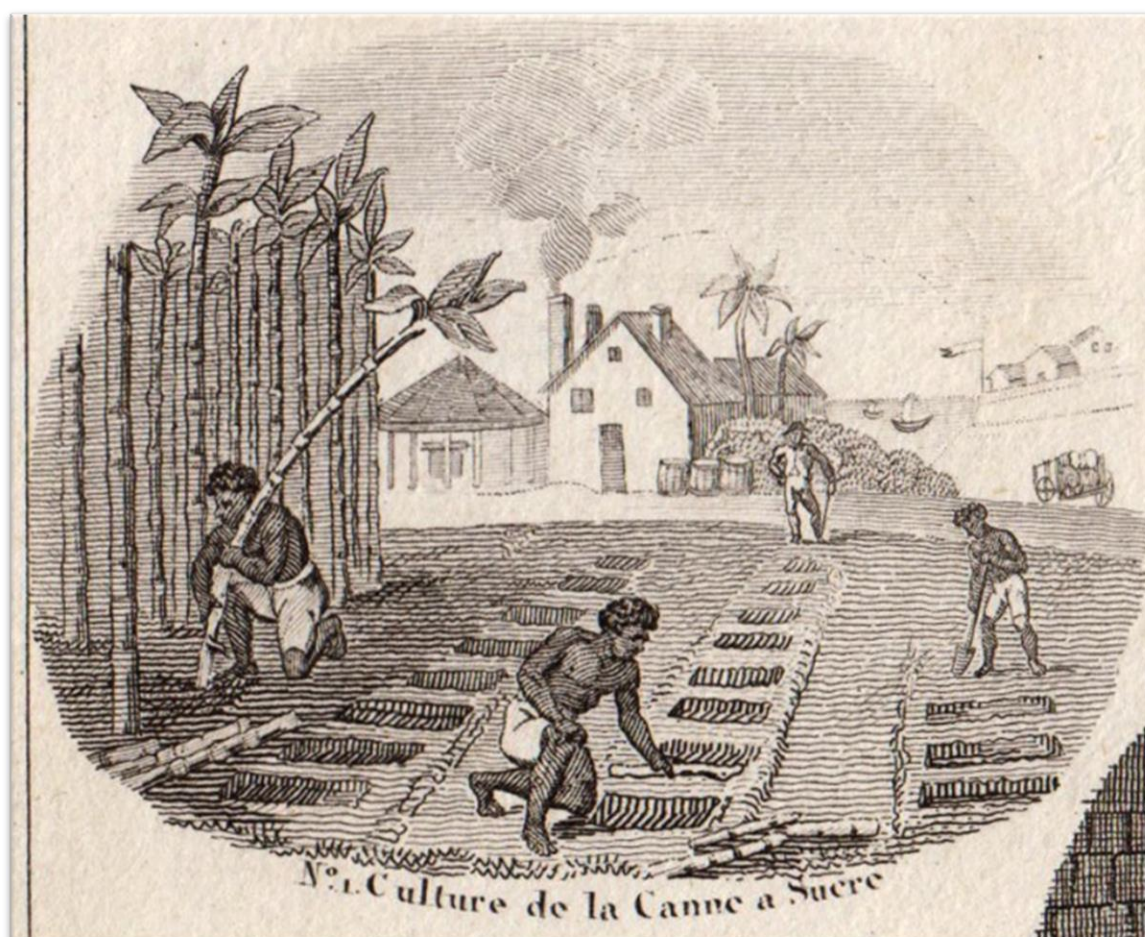
3.3. O processo de fabricação do açúcar.

O programa para implantação de um engenho para produzir açúcar deveria ter, na área de fábrica:

- 1) Área para depositar das canas ceifadas (próximo à moenda);
- 2) Área de moenda;
- 3) Área com fornalhas para cozimento do caldo em tachos de cobre;
- 4) Área de purgar;
- 5) Área de secagem, ao sol (Ferlini, 1998, p. 30).

A área de cultivo da cana se dava, preferencialmente, em terrenos inclinados, evitando assim áreas alagadas, uma vez que, nas áreas de várzea, as ervas daninhas competiam com a cana, demandando de contínuas operações de limpeza. O preparo do solo limitava-se a prática indígena de queimada e da *coivara*, ou seja, após a derrubada ateava-se fogo a vegetação verde ou seca. O arado não era utilizado e, o revolvimento da terra, resumia-se no emprego da enxada pelo trabalho dos cativos. O plantio da cana, no Brasil, começava na época das primeiras chuvas (Ferlini, 1998, p. 34).

Figura 96 – Recorte da obra *Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre*. Plantio da cana. Autor não identificado.



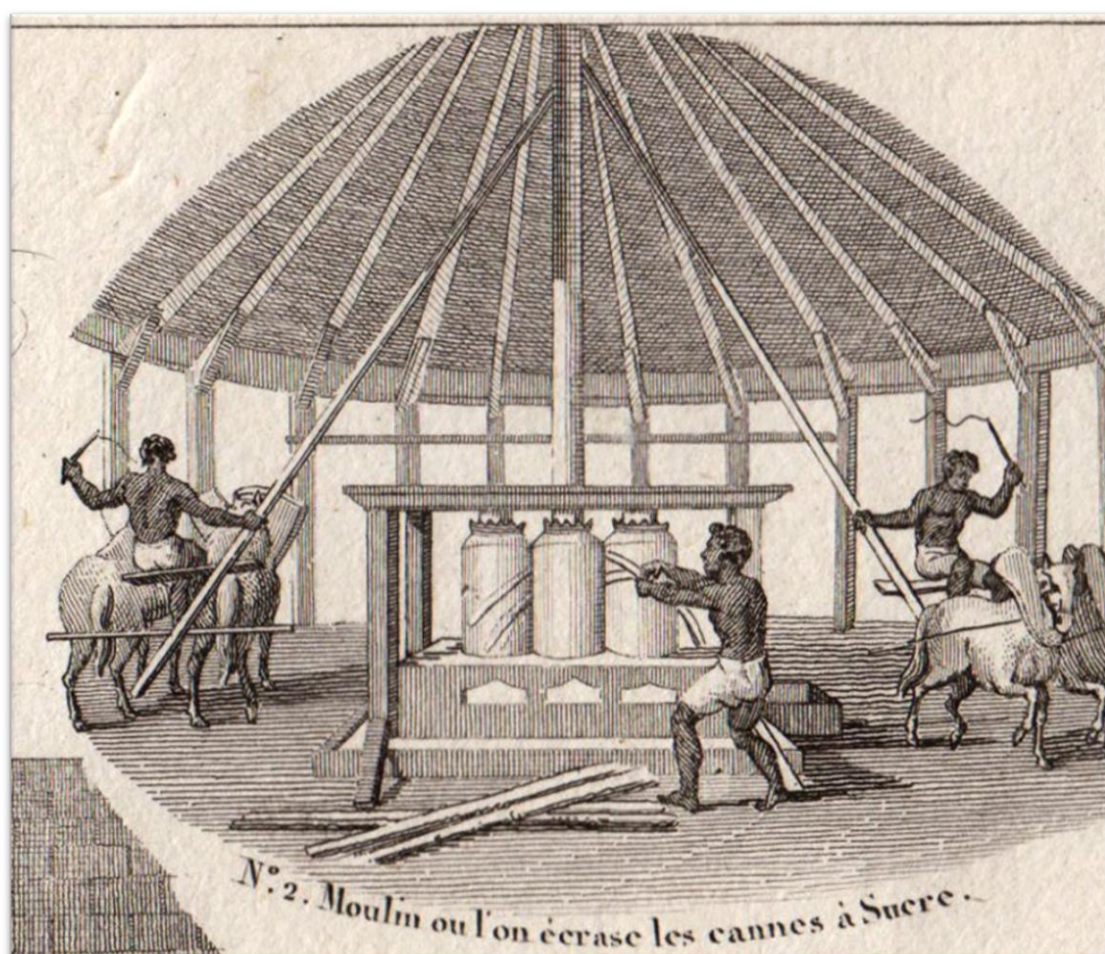
Fonte: Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos (Vieira, 2018, p. 01).

A cana, plantada entre os meses de fevereiro e maio, começava a ser colhida no mês de agosto, podendo, a colheita, se estender até os meses de abril ou maio do ano seguinte. Era importante que a cana fosse processada o mais rápido possível,

para que se evitasse o processo de fermentação. O transporte das canas até o engenho poderia ser feito embarcado, pelo leito do rio, ou, em outros casos, pelos carros de boi (Ferlini, 1998, p. 38).

No engenho, a cana era armazenada próxima à moenda, e, o mais rápido possível, o processo de moagem se iniciava. As canas eram prensadas entre dois tambores, que giravam em seus próprios eixos impulsionados pela força da roda, fazendo com que o caldo fosse extraído, escorrendo por entre os tambores e conduzido, através de canaletas, para uma região mais baixa da fábrica (por força da gravidade) para um recipiente chamado “*parol*” (grandes tachos de cobre) (Ferlini, 1998, p. 40).

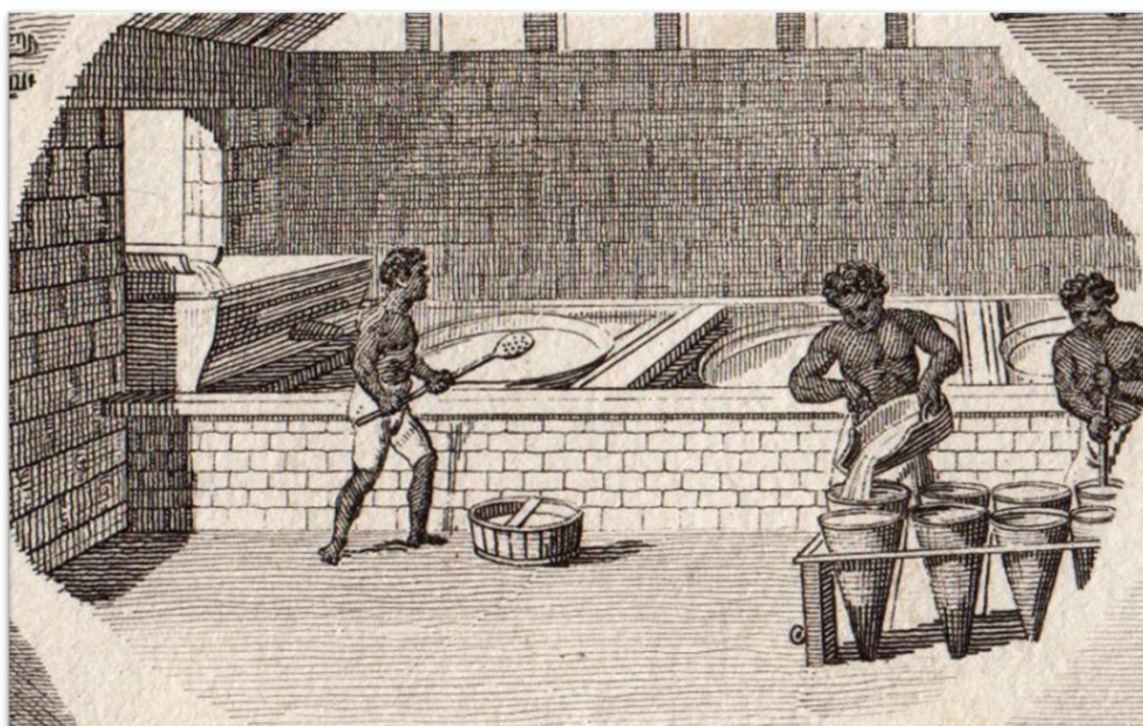
Figura 97 - Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre. Moenda da cana em engenho de almanjarra. Autor não identificado.



Fonte: Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos (Vieira, 2018, p. 01).

Na casa das fomalhas, o caldo de cana era cozido nos *paróis*. Eram utilizadas escumadeiras de cobre para remover as partículas do caldo da cana durante o processo. Posteriormente, utilizava-se grandes colheres de pau para mexer o caldo até que se atingisse o ponto de melaço (Ferlini, 1998, p. 40) , conforme pode-se ver na figura 98.

Figura 98 - Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre. Cozimento do caldo na casa das fomalhas. Autor não identificado.



Fonte: Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos (Vieira, 2018, p. 01).

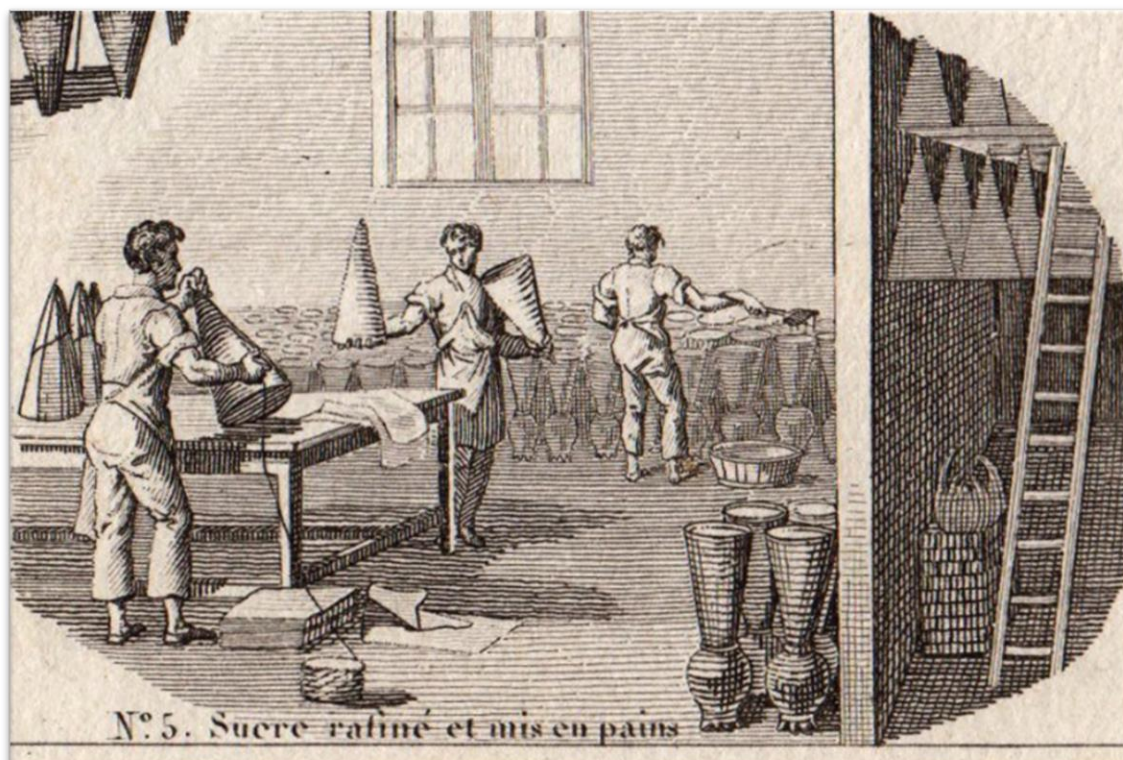
O melaço era encaminhado para a próxima área da fábrica, a casa de purgar. Lá, era depositado em “formas” (grandes vasos de barro queimado em formato de sino), que poderiam chegar a comportar 32 litros de melaço. As formas eram encaixadas em mesas com cavidades apropriadas, para aguardar-se o tempo de purga – drenagem natural do melaço (Ferlini, 1998, p. 40). A parte mais líquida do melaço, ou seja, que não cristalizava, escorria pelo orifício inferior da forma, fazendo pingar a parte líquida em recipientes posicionados abaixo destas. Posteriormente, o melaço que havia “purgado” das formas retornava para ser cozido nos tachos de cobre novamente, e , assim, voltava às formas, para passar por mais uma etapa de cristalização.

Tendo o açúcar cristalizado, a secagem era o passo seguinte. Os torrões eram colocados em formas ao sol, em mesas cobertas em couro. Após a secagem, removidos das formas, os açúcares ficavam em camadas, em colorações diferentes, entre tons mais claros a mais escuros. Os tipos eram separados e classificados de acordo com suas colorações e, a cada uma, atribuída um valor. O caldo que escorria do processo de purga e passava por novo processo de cristalização se transformava num açúcar de menor valor (Ferlini, 1998, p. 40).

A figura 99, retrata duas etapas da fabricação do açúcar:

- 1) Ao fundo, pode-se ver o processo de purga - o melaço sendo colocado dentro das formas, e, embaixo das formas, o recipiente que colhe melaço que escorre do orifício da forma. Esse melaço excedente passa por novo processo de purga.
- 2) No primeiro plano da imagem, a secagem do açúcar – pode-se ver os cones de açúcar sendo desenformados e sendo dispostos na mesa.

Figura 99 - Culture de la Canne a Sucre et fabrication du Sucre. Processo de purga, ao fundo e, mais à frente, secagem do açúcar. Autor não identificado.



Fonte: Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos (Vieira, 2018, p. 01).

Na figura 100, é possível ver antigas formas de purgar das ruínas do Engenho dos Erasmos, em São Vicente.

Figura 100 - Formas de purgar encontradas nas ruínas do Engenho dos Erasmos, em São Vicente.



Fonte: <http://www.engenho.prceu.usp.br/>

3.4. O processo de fabricação de aguardente.

Cachaça é a denominação típica e exclusiva da aguardente de cana produzida no Brasil, com graduação alcoólica de 38% a 48% em volume, a vinte graus Celsius, obtida pela destilação do mosto fermentado da cana-de-açúcar com características sensoriais peculiares, podendo ser adicionada de açúcares até seis gramas por litro, expressos em sacarose.²⁴

De acordo com a pesquisa realizada pelo Prof. José Luciano Albino Barbosa, em sua obra intitulada *Engenho de cana-de-açúcar na Paraíba: por uma sociologia*

²⁴ BRASIL. Lei nº 8.918, de 14 de julho de 1994. Dispõe sobre a padronização, a classificação, o registro, a inspeção, a produção e a fiscalização de bebidas, autoriza a criação da Comissão Intersetorial de Bebidas e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, casa Civil, 1994. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8918.htm>.

da *cachaça*, até o século XVI não se encontra registros sobre produção de aguardente de canas no Brasil ou no mundo. Segundo ele, foi no início do século XVII, nos engenhos banguês do Brasil, que se passou a consumir o caldo de cana azedo, fermentado, como bebida alcoólica. Naquela época, era comum que se utilizasse a espuma resultante da fervura do caldo de cana, denominada *cagassa*, para alimentar o gado dos engenhos. Da mesma forma, os homens escravizados bebiam as sobras do caldo de cana, que chamavam *garapa*. Assim, ocorria, naturalmente que, essas sobras de caldo (*garapa*) e de espumas do cozimento do caldo (*cagassa*), fermentassem, gerando um líquido composto com teor alcoólico. A partir dessa descoberta, todo o rejeito da cana passa a ser fermentado, a princípio para consumo nos próprios engenhos. Posteriormente, destilada, foi transformada em um novo produto e nomeada *cachaça*, ou *aguardente de canas* (Barbosa, 2014, p. 31) e, em pouco tempo, tornou-se uma valiosa moeda de troca para o mundo mercantilista

Os engenhos banguês de produção de aguardente possuíam praticamente o mesmo programa arquitetônico que os engenhos para produção de açúcar. Ocorria uma alteração na distribuição das áreas de beneficiamento da cana, em decorrência dos processos de fabricação da *cachaça*. Portanto, a estrutura do engenho, desde as áreas de agricultura de canas e de subsistência; a preferência de implantação dos edifícios em terrenos à meia-encosta; os tipos de moenda, a casa-grande com dois pavimentos; a senzala e a capela, que poderiam estar anexadas a outras edificações ou em edificações independentes se mantinham, assim como nos engenhos de produção de açúcar. Veremos, a seguir, de que forma os espaços da fábrica do engenho se distinguiram para atender a produção de aguardente.

O processo de moagem das canas ocorria da mesma forma, em engenhos reais ou de almanjarra. De acordo com Paiva e Brito (2018), em *A Configuração das Lógicas Institucionais do Campo da Cachaça de Alambique em Minas Gerais*, as canas ceifadas deveriam ser processadas o mais rápido possível para evitar que a fermentação ocorresse a partir de bactérias indesejadas, presentes naturalmente nas canas (Paiva e Brito, 2018, p. 707).

O caldo extraído era encaminhado para a sala das dornas de fermentação. As dornas eram grandes recipientes de madeira que receberiam o caldo que era misturado à levedura, também chamado de *mosto*. A fermentação do *mosto* ocorria

nas dornas destampadas que, além de transformarem as moléculas de açúcar em álcool, liberavam gás carbônico. Ao final deste processo, era esperado que o mosto tivesse se transformado em uma espécie de vinho (Paiva e Brito, 2018, p. 707).

A etapa seguinte ocorria na destilaria, local onde deveria dispor de um forno acoplado a um alambique. Ocorria, então, a transferência do fermentado de canas, das dornas, para o alambique. O alambique, aquecido pelo forno, evaporava o “vinho de canas” fazendo o álcool subir em direção à tubulação de cobre acoplada. A tubulação, resfriada pela água, liquefazia o álcool, como num sistema de serpentinas, fazendo pingar o destilado em recipientes próprios (Paiva e Brito, 2018, p. 707). O destilado se dividia em três tipos de aguardente, que se liquefaziam em estágios diferentes:

- 1) A cabeça: primeiro produto da destilação da cana fermentada, não apropriado para consumo (aproximadamente 10% do produto destilado);
- 2) O coração: segunda etapa da destilação, onde se encontra o melhor lote da produção - em termos de teor alcoólico, sabor etc. (aproximadamente 80% do produto destilado);
- 3) A cauda: terceira etapa da produção, onde se encontra os últimos 10% da destilação que também não são bons para consumo.

Ao final da destilação, o coração da cachaça era armazenado em pipas de madeira e, desta forma, estavam prontas para serem comercializadas (Barbosa, 2014, p. 149).

3.5. Os engenhos banguês de aguardente de Paraty.

Conforme pudemos verificar, pôde-se apontar a existência de 92 engenhos em Paraty, conforme Zezito Freire citou (Freire, 2012). Todos eles identificados, ora pelos nomes de suas localizações, ora pelos nomes de seus proprietários. Dessa forma, compusemos um mapa, conforme pode-se verificar na figura 101, apontando os possíveis posicionamentos dos engenhos banguês de Paraty, baseando-nos em relatos de antigos moradores da cidade e na Carta Náutica nº1633, disponível no site da Marinha²⁵.

²⁵ <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-cartas-raster-366>.

A partir dessa análise, foi possível presumir a localização de 69 dos 92 engenhos citados por Freire (2012), porém, não é possível determinar quantos destes ainda resistem ao tempo, ou quantas ruínas ainda pode-se encontrar. Para tal propósito, seria necessário investigações arqueológicas que, apesar de não fazerem parte das ambições desta dissertação, seriam de grande valor para a cultura e para o patrimônio de Paraty.

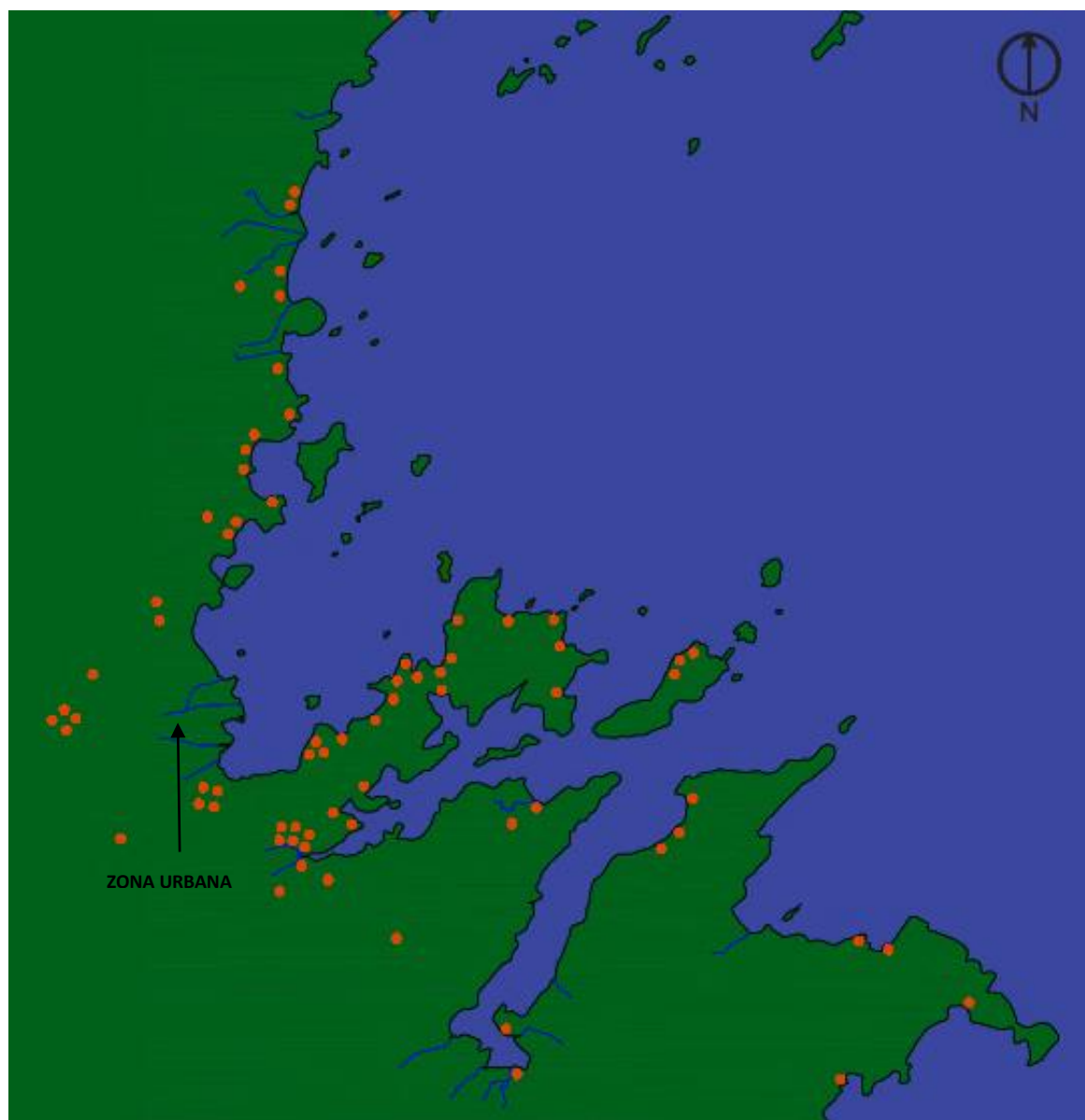
Os engenhos identificados nos mapas, em sua grande maioria, foram aqueles que possuíam, em seus nomes, os locais de sua implantação. Tendo sido possível localizá-los a partir de nomenclaturas das praias, rios, morros e cachoeiras, encontrados no mapa nº1633 da Marinha do Brasil e no Google Earth. Portanto, o levantamento feito não indica o local exato da implantação dos engenhos, sendo necessário, para isso, investigações nas matas e costeiras. Os engenhos que possuíam em suas denominações os nomes de seus proprietários, em sua grande maioria, não pôde ser identificada, pela falta de evidências que indicassem a sua localização.

Os entrevistados que nos auxiliaram a encontrar alguns dos antigos engenhos e ruínas de engenhos que, em parte, compõem o mapa confeccionado para este trabalho, são: Luís Antônio Gatti, frequentador da costeira de Paraty desde 1978 e morador de Paraty desde 1990; João da Graça (o Bacurau), pescador paratiense e Diuner Mello, paratiense, exímio conhecedor da história de Paraty, tendo publicado diversos livros sobre a cidade, responsável por grande parte das transcrições dos documentos do Acervo público de Paraty.

Algumas ruínas, que não puderam ser encontradas, mas foram marcadas no mapa da figura 101, estão abandonadas há décadas nas costeiras mais longínquas do município, como é o caso do engenho do Mané Gás, o engenho do fundão e o engenho da Cajaíba. Pelas condições de abandono e de falta de reconhecimento de sua importância na história da cidade, estão desaparecidas há muito tempo nas matas, tornando muito árdua as expedições para encontrá-las.

Na figura 101, é possível apreciar o mapa elaborado, onde se encontra a baía de Paraty e as localizações aproximadas dos 69 engenhos identificados.

Figura 101 – Mapa de localização dos engenhos de aguardente de Paraty. As marcas laranjas demonstram as localizações aproximadas dos antigos engenhos. Mapa sem escala.



Fonte: Mapa produzido pela autora.

Pode-se verificar, no mapa, a grande concentração de engenhos na região costeira de Paraty, possivelmente pela eficiência que o transporte náutico oferecia para escoamento das safras e, em contrapartida, deficiência de vias terrestres de qualidade. Mas, também, pela estratégia colonizadora de proteção do litoral, conforme pudemos constatar anteriormente.

Por toda a investigação que foi feita para identificar pesquisas dedicadas especificamente aos engenhos de Paraty, pode-se encontrar o trabalho de conclusão de curso (TCC) da Universidade de Taubaté, da arquiteta Maria Eduarda de Mello

Porto, intitulada *Rota e Museu da Cachaça de Paraty: memória das construções e ruínas de engenho*, onde a autora sinaliza o grande potencial turístico e econômico que o patrimônio histórico voltado à função canavieira possui no local. Ao final, ela propõe formas de salvaguardar esses patrimônios, a partir de estratégias de ocupação dos edifícios, considerando tipos de usos apropriados (PORTO, 2020).

Outros trabalhos, ainda que não estivessem exclusivamente dedicados ao estudo dos engenhos de Paraty, continham informações valiosas a respeito. São eles *Paraty no século XX*, de Zezito Freire (2012), citado anteriormente, onde o autor menciona a importância dessa economia e dessa cultura, em Paraty, durante o século XX. E a tese de doutorado de Júlio César Neto Dantas (2020), intitulada *A cidade de Paraty como patrimônio integral: atuação da comunidade local e influências no seu tombamento e na valorização e manutenção de suas representações culturais*, que, dentro do capítulo 1, intitulado *Antecedentes históricos*, faz um levantamento arquitetônico de vários engenhos de Paraty, ainda edificadas, citando características de implantação, materiais utilizados, nomes dos proprietários, imagens e outras informações valiosas.

Na tese de doutorado de Dantas (2020) consta um trecho de transcrição de documento do século XVIII, em *Partilhas de Inventários de Paraty*, onde são citados os equipamentos que compunham um engenho de fabricar aguardente, sendo eles:

- 1) Para a moagem da cana: moenda de ferro movida à água;
- 2) Para a destilação: alambique, esquentador, serpentina de cobre e coxos;
- 3) Para armazenamento: tonéis e pipas. (Dantas, 2020, p. 46).

Conforme pode-se ver abaixo:

Na instalação para a moagem de cana, avaliada por 3:000\$000, constante de um engenho de ferro roda d'água, de três moendas, somente a quantia de 1:000\$000, que sae a margem – 1:000\$000. Na distilação de aguardente, avaliada por 6:000\$000, constante de um alambique, um esquentador e uma serpentina de cobre, cinco coxos, dois tonéis e trinta pipas, somente a quantia de 2:000\$000, que sae a margem: 2:000\$000. à margem 4:900\$000 (CERTIDÃO, 1936, p. 135 e 135v, Apud Dantas, 2020, p. 46).

Esses equipamentos, alocados em partes específicas dos engenhos, compunham a logística de produção e armazenamento da aguardente, dentro do programa arquitetônico verificado a seguir.

A partir da pesquisa que realizou sobre os antigos engenhos de Paraty, Dantas (2020) cita que grande parte dos exemplares, que ainda se encontram edificados, foi implantada a meia encosta, em terrenos com corte de 45°. Dessa forma, a fachada principal ganhava 2 pavimentos, e, a dos fundos, se mantinha térrea, acomodando-se ao terreno. Nos engenhos mais antigos, os muros eram edificados em pedra seca, sem argamassa: a fachada principal, o pavimento térreo se mantinha sem vedação, apenas apoiados em pilares de pedra. Nos exemplares mais recentes, observa-se que os pavimentos térreos receberam um pé direito mais alto, bem como paredes de vedação, transformando-os em armazéns onde eram mantidas as dornas de fermentação, os tonéis e pipas (Dantas, 2020, p. 46). Na figura 102, pode-se ver na imagem, um exemplo desse tipo de implantação.

Figura 102 - Engenho da Boa Vista de Paraty, fachada frontal com 2 pavimentos.



Fonte: Acervo Noronha Santos - IPHAN (Porto, 2020, p. 70).

No engenho, as áreas de beneficiamento da cachaça estavam conectadas entre si, e, muitas vezes eram edificações “puxadas” da própria casa-grande, conforme podemos observar na figura 103, do engenhos da Boa Vista.

Figura 103 - Engenho conectado à casa-grande. Engenho da Boa Vista de Paraty.



Fonte: Acervo Noronha Santos - IPHAN (Porto, 2020, p. 71).

Se recordarmos a análise feita anteriormente, sobre os modelos de engenhos banguês para produção de aguardente, observamos que as áreas de beneficiamento são as mesmas citadas por Paiva e Brito (2018). De acordo com Dantas (2020), a produção se iniciava na área de moenda e produção do caldo, posteriormente, levado para a área de armazém, onde estavam as dornas para processo de fermentação, ou confecção do mosto. Tendo concluído o processo de fermentação, o produto era encaminhado para a área de destilação, onde estava o alambique. Ali os esquentadores ficavam assentados em fornalhas construídas em tijolos ou pedras, para processo de evaporação do mosto. Subsequentemente, a liquefação da bebida através da serpentina que, finalmente, pingava lentamente nos coxos, ou caixas receptoras. A bebida, ao final do processo, era colocada nos grandes tonéis de conservação e, posteriormente em pipas, para a sua comercialização (Dantas, 2020, p. 47).

Na figura 104, pode-se ver imagens da década de 90, dos porões do casarão da Boa Vista, onde se armazenava a cachaça.

Figura 104 - Armazém do Engenho da Boa Vista de Paraty.



Fonte: Acervo Noronha Santos - IPHAN (Porto, 2020, p. 71).

Figura 105 – Dornas, toneis e pipas do engenho Boa Vista de Paraty.



Fonte: Acervo Noronha Santos - IPHAN (Porto, 2020, p. 71).

O Engenho Boa Vista é datado do início do século XVIII. É um monumento importante em Paraty, tanto por seu valor histórico, artístico e científico, como pelo seu valor afetivo e de memória. Nesta casa-grande, viveu Júlia da Silva Bruhns, ou Júlia Mann (nome de casada). Júlia é mãe do renomado autor alemão Thomas Mann. Em diversas entrevistas Thomas relata que mantinha uma relação carinhosa com o Brasil e com Paraty, ainda que não conhecesse o local pessoalmente. Segundo o autor, sua mãe recordava afetosamente das memórias de infância, vividas neste casarão, durante o século XVIII. A vivência de Júlia no engenho, já rendeu algumas publicações, como *Julia Mann - Uma Vida Entre Duas Culturas*, de Dieter Strauss A. Senne; *O Regresso de Júlia Mann à Paraty*, de Teolinda Gersão; *Ana em Veneza* de João Silverio Trevisan e *Da infância de Dodô (Aus Dodos Kindheit)*, escrito em 1903, pela própria Júlia. Após a morte de sua mãe, Júlia, com 5 anos de idade, parte de Paraty com seu pai, irmãos e ama, rumo à Alemanha e nunca mais retorna.

Pela abundância de cursos d'água que Paraty possui, grande parte dos engenhos eram movidos à água. Na lista de Zezito (2012), dos 92 engenhos citados, 65 eram reais, ou seja, movidos à água, e 27 eram engenhos de *almanjarra*, ou seja, movidos à tração animal. Nas figuras 106 e 107, pode-se ver imagens desses dois tipos de engenho em Paraty.

Figura 106 - Engenho real da Fazenda Itatinga, em Paraty.



Fonte: Acervo de Marco Antonio Gama Correia (Dantas, 2020, p. 46).

Figura 107 - Engenho de Almanjarra em Paraty. Nome do engenho desconhecido.



Fonte: Acervo Noronha Santos – IPHAN (Dantas, 2020, p. 46).

Outros engenhos poderiam ter alterações em suas tipologias, como por exemplo, terem suas fachadas principais voltadas para um terreiro retangular, conforme ocorria em engenhos retratados por Frans Post, citados anteriormente, conforme pode-se verificar no engenho do Rio dos Meros, na figura 108.

Figura 108 – Fachada principal da casa-grande do engenho Rio dos Meros, em Paraty, voltada para terreiro.



Fonte: Acervo Júlio César Neto Dantas (Dantas, 2020, p. 48).

Os engenhos mais nobres eram edificados com materiais que oferecessem durabilidade e capacidade superior de sustentação, como pedra, madeira, cal e barro. Os telhados poderiam ser em duas, três ou quatro águas, cobertos com telha de barro, estruturados em madeira lavrada (Dantas, 2020, p. 48). Verifica-se a predominância da utilização do estilo arquitetônico colonial, com as vergas em arco abatido e as paredes caiadas. Segundo Dantas (2020), foi possível observar em alguns engenhos, que a casa-grande era composta por sala de visitas, sala de jantar, alpendre, capela, cozinha e alcovas. As alcovas poderiam estar alocadas próximas aos quartos e anexadas à cozinha, indicando possivelmente, uma senzala (Dantas, 2020, p. 51).

Também é possível observar, em alguns casos, a presença de escadas, nas fachadas laterais, para acesso à casa-grande, alpendre e sala de visitas. Estas, eram vedadas na lateral por muro guarda-corpo em alvenaria, como pode-se observar nas imagens das figuras 109 e 110 (Dantas, 2020, p. 48 - 50).

Figura 109 – Acesso, pela escada, à sala e Alpendre da casa-grande do engenho Rio dos Meros, em Paraty. Fachada lateral.



Fonte: Acervo Júlio César Neto Dantas (Dantas, 2020, p. 48).

Figura 110 – Fachada lateral do engenho Pedra Branca, em Paraty, com escada para acesso à casa-grande.



Fonte: Acervo Júlio César Neto Dantas (Dantas, 2020, p. 52).

Figura 111 – Fachada principal do Engenho Pedra Branca, em Paraty. Pavimento térreo com pé direito alto, para armazenar dornas e tonéis.



Fonte: Acervo Júlio César Neto Dantas (Dantas, 2020, p. 52).

É possível observar nos engenhos de Paraty uma característica comum dos engenhos brasileiros, o qual seja, o pavimento térreo para acolher atividades ou estoques das produções, conforme citado anteriormente. Na imagem acima, pode-se verificar este fato, na fachada frontal do Engenho Pedra Branca. Ainda, na mesma imagem, é possível visualizar os pilares em alvenaria de pedras e as vigas em madeira lavrada, para dar estrutura ao pavimento superior, conforme citou Dantas (2020).

Nas figuras 112 e 113, apresentaremos duas imagens referentes ao engenho Nossa Senhora da Conceição de Cima, que pertenceu à Sra. Geralda Maria Silva, a qual fez a doação de 25 contos de réis para a conclusão da nova igreja da Matriz, conforme citado anteriormente. Dantas (2020) relata que Maria Geralda deixou, em seu testamento, a Fazenda Nossa Senhora da Conceição de Cima como doação para a Santa Casa de Misericórdia de Paraty. Porém, durante o período de decadência da cidade, essa fazenda foi invadida por jagunços, tendo a Santa Casa de Paraty, perdido a posse de seu engenho (Dantas, 2020, p. 55).

Nas figuras 112 e 113, identifica-se o modelo de implantação de engenho onde a casa-grande se encontra anexada à área de beneficiamento, prática comum entre os engenhos edificados em Paraty. Implantado à meia encosta, a casa-grande possuía uma grande área de armazém no pavimento térreo, com estilo arquitetônico colonial, conforme cita Dantas:

A construção possuía cobertura em telhado de copiar, instalada a meia encosta, que permitiu o uso de porão alto e seu acesso por uma escada lateral, de pedra, com guarda corpo de alvenaria. Através do patamar, com cobertura formando um pequeno alpendre, entrava-se na sala de visitas - para onde era também voltado o ambiente da Capela interna, com mesa, banquetas e trono encimado por nicho dourado de gosto Joanino⁵⁹, abrigando a imagem de Nossa Senhora da Conceição. À lateral da sala de visitas e capela estava a grande sala de jantar, medindo aproximadamente 10,45m x 3,85m, para onde se abriam duas portas desses ambientes, seguida dos quartos, cozinha, despensa e sala de almoço. As vergas das portas e janelas para essa área social eram em forma de canga de boi e curvas. O teto da sala de visitas era em formato de gamela, e o da capela em saia e camisa. O engenho, de grandes proporções, avançou sua cobertura para a estrada, abrigando a grande roda d'água (Dantas, 2020, p. 56).

Figura 112 - Sede da Fazenda N.S. da Conceição de Cima de Paraty.



Fonte: Acervo Noronha Santos – IPHAN (Dantas, 2020, p. 55).

Figura 113 - Sede da Fazenda N.S. da Conceição de Cima



Fonte: Acervo Noronha Santos – IPHAN (Dantas, 2020, p. 55).

A maioria das imagens apresentadas, obtidas a partir do acervo do IPHAN, ou do acervo de Júlio César Neto Dantas, o qual ocupa, hoje, a presidência do IBRAM de Paraty, são imagens antigas produzidas pelos órgãos competentes de preservação patrimonial. Atualmente, o acesso a esses monumentos é limitado, uma vez que, são imóveis de propriedade particular e, muitas vezes, não habitados permanentemente. Alguns engenhos foram restaurados, como é o caso do engenho da Fazenda Olaria (figuras 114 e 115) e Fazenda Itatinga (figuras 116 e 117).

Figura 114 – Casa-grande do Engenho da Fazenda Olaria em ruínas.



Fonte: Frederic de Limburg Stirum (Dantas, 2020, p. 60).

Figura 115 – Casa-grande do Engenho da Fazenda Olaria restaurado na década de 80.



Fonte: Frederic de Limburg Stirum (Dantas, 2020, p. 60).

Figura 116 – Engenho da Fazenda Itatinga.



Fonte: (Mello, 2020, p. 88).

Figura 117 – Interior do engenho Itatinga.



Fonte: (Mello, 2020, p. 88).

Outro exemplar de engenho em solo paratiense é o da Fazenda Bananal. Atualmente restaurado, é um edifício do século XIX, com engenho e casa-grande

interligados. De propriedade da família Marinho, foi reinaugurado como museu e está aberto ao público para visitação. Na figura 118, observa-se a área de beneficiamento, com moenda movida   água do lado esquerdo, e, do lado direito, a casa-grande, com a área de armazém (ou pavimento térreo) desprovido de vedac o, evidenciando os pilares de pedra que sustentam o pavimento superior.

Figura 118 – Engenho da Fazenda Bananal restaurado.



Fonte: <https://paraty.com.br/visitando-a-fazenda-bananal/>

Figura 119 – Roda d'água, moenda e alambique do engenho da Fazenda Bananal.



Figura 120 – Interior da casa-grande do Engenho da Fazenda Bananal, aberto ao público.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 121 – Pavimento térreo do engenho da Faz. Bananal. Pilares sem paredes de vedação.



Fonte: Mariana Gatti.

As capelas, conforme pudemos verificar anteriormente, são elementos fundamentais nos engenhos banguês do Brasil. Em Paraty, elas ocorrem, da mesma forma, na maioria das vezes anexadas à casa-grande. Nas figuras 122 a 124, pode-se ver algumas imagens que demonstram esse fato.

Figura 122 - Oratório da capela do engenho Fazenda Olaria.



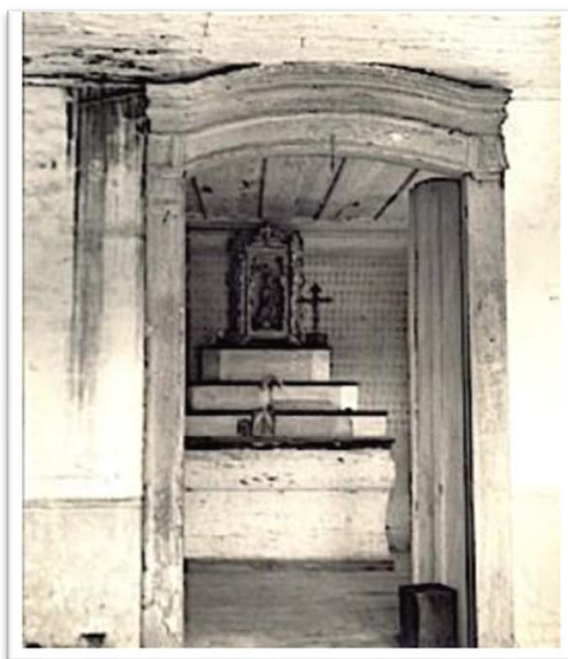
Figura 123 – Capela da Fazenda Carretão.



Fonte: Júlio César Neto Dantas (Dantas, 2020, p. 49).

Fonte: Henrique Toledo Prado (Dantas, 2020, p. 54).

Figura 124 – Capela do Engenho Nossa Senhora da Conceição de Cima.



Fonte: Acervo Noronha Santos – IPHAN - RJ (Dantas, 2020, p. 50).

Figura 125 – Capela do Engenho de Paraty Mirim, edificado no século XVIII.



Fonte: Mariana Gatti.

A partir da análise feita sobre os engenhos banguês de Paraty, pôde-se compreender que, estes, guardam semelhanças, se comparados a outros engenhos implantados no Brasil, durante o período colonial. A instalação dos edifícios em terreno à meia encosta; a área de beneficiamento setorizada, de acordo com as etapas de produção do açúcar ou da aguardente; a preferência pela instalação de engenhos reais; a disposição dos depósitos no pavimento térreo, ou, o pavimento térreo isento de vedação, como um vão livre estruturado com pilares de pedra; a casa-grande avarandada no pavimento superior e as capelas anexas (ou não) à casa-grande, entre outros. Todos esses elementos presentes, nos fazem compreender que, o que ocorreu em Paraty não foi apenas um fato isolado, mas um programa colonial continental, considerando as dimensões de uma nação como o Brasil. Repleto de seu caráter social, econômico, territorial, político e cultural, o qual obteve grande êxito em Paraty, deixando inúmeros vestígios de sua prosperidade, no solo rural da cidade.

Estes monumentos, apresentados acima, representam uma pequena fração das dezenas de engenhos edificados em Paraty, durante os séculos XVII, XVIII e XIX, demonstrando a forte atuação da economia da cana-de-açúcar e da aguardente (em especial) no solo e na história da cidade. Deste modo, assim como pode-se dizer

que Paraty nasceu e cresceu “entre engenhos”, pode-se dizer que, consequentemente os paratienses.

Se observarmos, atualmente, existem diversos alambiques de produção de aguardente em Paraty (Engenho do Corisco, Maria Izabel, Engenho D’ouro, Coqueiro, Paratiana e Pedra Branca – todos operando em edificações recentes), assim como diversas lojas que comercializam as cachaças paratienses, no centro histórico. Nas figuras 125 a 132, pode-se verificar nas imagens, alguns alambiques que atualmente produzem cachaça em Paraty e algumas lojas que comercializam as produções locais.

Figura 126 - Tonéis de armazenamento do cachaça do Alambique da Maria Izabel.



Fonte: <https://mariaizabel.com.br/>.

Figura 127 - Loja do Alambique Maria Izabel.



Fonte: <https://mariaizabel.com.br/>.

Figura 128 - Alambique Paratyana. Área de armazenamento da cachaça.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 129 - Loja do Alambique Paratyana.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 130 – Armazenamento da cachaça do alambique Coqueiro.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 131 – Antigos equipamentos de fabricação de cachaça do alambique Coqueiro.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 132 - Cachaçaria na rua da Lapa, em Paraty.



Fonte: Mariana Gatti.

Figura 133 - Cachaçaria na rua Samuel Costa, em Paraty.



Fonte:
<https://outraspalavras.net/outrasmidias/um-tubarao-ronda-a-cachaca-de-paraty/>.

É necessário reconhecer que, essa tradição, é um importante patrimônio imaterial, que pela sua ocorrência, permanência e intensidade de sua prática forjaram um hábito, que se mantém vivo na memória, na cultura e no dia a dia das pessoas da cidade. Se observarmos, essa prática se encontra cristalizada no solo, em antigos engenhos e novos alambiques espalhados por toda parte. Portanto, é necessário que o reconhecimento dessa tradição dilate-se à constatação do patrimônio material presente na cidade, ou seja, dos antigos engenhos e ruínas de engenhos, que são parte dessa história que ainda resiste.

Os antigos engenhos de Paraty perpetuam um legado espacial, que não se resume apenas ao território de Paraty, mas à grande parte do litoral do Brasil durante o período colonial. E perpetuam um legado temporal, posto que, a partir de uma

atividade, que nasce e se desenvolve no berço de sua materialidade, ganha impulso e se difunde em novos espaços: em novos alambiques: entre os filhos, os netos e bisnetos dos senhores de engenho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Paraty é uma pequena cidade do litoral do Rio de Janeiro, tendo sido fundada no início do século XVII, durante o período colonial brasileiro. Seu porto obteve grande destaque ao longo dos séculos, particularmente pelo acesso exclusivo que dava aos sertões do Brasil. Este acesso garantiu-lhes grandes conquistas no processo de exploração das terras recém descobertas, durante o século XVII; descoberta e exploração do ouro, durante o século XVIII e escoamento do café durante o século XIX.

A importância do porto de Paraty fica mais evidente quando analisamos as características geográficas e geológicas do litoral sudeste do Brasil. São aproximadamente 1500 km de extensão de um conjunto de montanhas que pode chegar a 2.000 metros de altitude, continuamente, cobertas por uma densa floresta tropical, se impondo como um árduo elemento a ser transposto. Nesta situação, duas questões importantes colaboraram para a formação da Vila de Paraty: 1) o fato de já existir uma trilha que nascia na sua enseada e atravessava as montanhas da Serra do Mar; 2) o fato de os portugueses terem como aliados os indígenas Guainás, detentores e conhecedores desse caminho que rumava ao interior do Brasil.

Portanto, é compreensível que Paraty tenha se tornado ilustre pela importância do seu porto, principalmente por ter escoado o ouro das Minas. Porém, como podemos observar, este, não era o único movimento que dinamizava a sua população. Esta constatação pôde ser atestada, num primeiro momento, pela ausência de elementos arquitetônicos e urbanos que reiterassem a participação das economias do ouro e do café no processo de desenvolvimento da vila de Paraty. A partir de uma análise dos elementos da paisagem cultural do centro histórico da cidade, tornou-se intrigante não ser possível reconhecer onde estavam os vestígios que comprovassem a atuação dessas economias através do tempo, em seu solo.

Dessa forma, foi necessário reiniciar a análise dos elementos presentes na paisagem, a partir de um olhar imparcial, de modo que, não mais se buscasse

encontrar vestígios daquilo que o ciclo do ouro, ou o ciclo do café poderiam ter deixado no solo da cidade, para simplesmente observar o que há.

Pelo número de antigos engenhos, de praias do engenho, de ruínas de engenhos, de festivais de cachaça e de tradições de cachaça presentes no solo de Paraty e na cultura local, tornou-se evidente a necessidade de investigar as razões pelas quais esse patrimônio histórico, ou seja, os antigos engenhos e ruínas de engenhos de Paraty ocorriam com tamanha frequência na paisagem rural da cidade, uma vez que, não foi possível encontrar pesquisas científicas que se dedicassem exclusivamente a esse tema.

Tendo sido constatada a grande frequência dos engenhos no solo rural de Paraty, e, portanto, possivelmente, o grande valor que este patrimônio deveria significar para o seu território, o próximo questionamento se deu sobre os motivos pelos quais os antigos engenhos estavam submetidos à situação de abandono, uma vez que, Paraty, por sua história e valores patrimoniais, era reconhecido nacionalmente como Monumento Histórico e mundialmente como Patrimônio da Humanidade.

Por conseguinte, foi possível responder a esses questionamentos, a partir dos esforços realizados para o desenvolvimento dessa dissertação, que está estruturada em três capítulos, que tem como objetivo geral demonstrar que a economia da cana-de-açúcar contribuiu fortemente no processo de ocupação urbana e rural da vila de Paraty, sendo presente desde a fundação da Vila, chegando a ser sua principal economia ao longo de dois séculos XVIII e XIX, portanto, reconhecer-se a importância de valorizar e preservar os antigos engenhos e ruínas de antigos engenhos da cidade, por seus valores patrimoniais histórico, arquitetônico, artístico, científico entre outros.

Para tanto, foi necessário analisar, a partir da concepção do capítulo I, os dados referentes à evolução urbana da vila de Paraty e os referentes aos documentos históricos, para que fosse possível compreender quais foram os principais fatos e os principais ciclos econômicos que permeavam a sociedade paratiense, enquanto era consolidado o seu ambiente urbano. Desta análise, pôde-se concluir que, a partir do início do século XVIII, a vila de Paraty desenvolveu-se crescentemente, assim como a economia da cana-de-açúcar, em especial a produção e comércio de cachaça. De modo que, esta, chega a ser a principal

atividade dos habitantes do município, sendo a grande maioria dos habitantes, moradores da zona rural e lavradores de cana.

Concomitantemente, uma análise acerca dos padrões de evolução urbana do Brasil foi feita, tendo, seus principais resultados, reforçado o argumento proposto, uma vez que, pôde-se constatar que grande parte das vilas coloniais brasileiras mantinha um caráter predominantemente rural, com uma pequena vila que lhe servia.

As respostas obtidas através da análise do capítulo I, levaram-nos a novos questionamentos, que, durante a elaboração do capítulo II, possibilitou-nos compreender que a economia da cana-de-açúcar não esteve pontualmente presente na região de Paraty, já que foi a primeira e principal economia implantada no Brasil, durante o período colonial. Tendo funcionado como um importante elemento de consolidação social, econômica, política, territorial, rural e urbana. Os engenhos de cana-de-açúcar desempenharam uma função de proteção, subsistência, exploração e ocupação do Brasil, em seu momento mais incipiente, sendo possível, portanto, averiguar a presença desse tipo de edificação, não só em Paraty, como na maioria do litoral brasileiro.

Tendo constatado as dimensões nacionais da atuação da economia canavieira no Brasil, e, também, na região do Rio de Janeiro, pôde-se investigar com maior esteio os dados obtidos a partir de documentos históricos e relatos de época, acerca das atividades e interferências que a economia canavieira desempenhava no âmbito da vila de Paraty. Assim, pôde-se constatar que, em Paraty, bem como em outras regiões fluminenses, a economia de cana-de-açúcar (para produção de aguardente) atendia à economia escravista, sendo, a cachaça, a principal moeda de troca por pessoas escravizadas na costa da África. De modo que a produção de cachaça crescia, na medida que a economia escravista.

Da análise realizada, foi possível verificar que a atividade dos engenhos estava diretamente ligada às atividades da Vila, de modo que, era comum que os proprietários de engenho tivessem residências na Vila; as produções dos engenhos eram compulsoriamente submetidas ao ambiente da Vila para que fossem comercializadas; os principais cargos políticos da Câmara eram ocupados, em grande parte, por proprietários de engenhos; grande parte do colégio eleitoral da Vila de Paraty era composto por proprietários de engenhos e, estes mesmos

proprietários, muitas vezes, por seu poder aquisitivo, contribuíam para o financiamento de edifícios sacros e obras públicas.

Desta forma, foi possível compreender, a partir dos dados auferidos, a grande contribuição da economia da cana-de-açúcar para produção de aguardente no processo de desenvolvimento urbano e rural de Paraty, sendo fundamental o reconhecimento dos valores patrimoniais das dezenas de engenhos e ruínas de engenhos nos arredores da cidade.

Assim, tendo compreendido o valor cultural, histórico, arquitetônico e científico desses patrimônios espalhados pelo solo da cidade, o capítulo III, dedicou-se a observar os espaços que compunham os engenhos, buscando em modelos difundidos em outros locais do Brasil, semelhanças ou discrepâncias. Dessa forma, pode-se constatar semelhanças entre os programas arquitetônicos, tipologias, tipos de moendas e áreas de beneficiamento, de acordo com os subprodutos obtidos do processamento da cana. Sendo possível reconhecer, mais uma vez, a política nacional de difusão desta economia no país.

Por fim, foi possível compreender os diferentes processos de produção de açúcar ou de aguardente, analisando cada etapa de sua produção e, de que forma cada produto demandava de áreas diferentes para o seu beneficiamento. Dessa forma, verificou-se que, os modelos de engenhos de Paraty estavam adaptados para o beneficiamento da aguardente, mantendo padrões característicos de técnicas construtivas, estilos e programas arquitetônicos que atendiam à sociedade colonial brasileira, sendo, portanto, bens materiais com valores inquestionáveis para a história da cidade e do Brasil. Devendo, portanto, ser reconhecidos, valorizados e preservados, assim como o centro histórico da cidade já é.

A cultura da cana-de-açúcar para produção de cachaça é um legado que acompanha a sociedade paratiense até os dias de hoje. A maioria dos proprietários de engenhos são filhos, netos e bisnetos de antigos senhores de engenho. Portanto, é de extrema importância integrar esses patrimônios espalhados pelas matas, ao reconhecimento de sua própria história e cultura.

Muito poucas informações pôde-se obter sobre os engenhos de aguardente de Paraty. De modo que, as linhas de pesquisa a serem exploradas ainda são inúmeras. Num primeiro momento, identifica-se a necessidade de investigação arqueológica para localizar as ruínas perdidas nas matas; analisar aspectos das

paisagens que acolheram os antigos engenhos (declividade, cursos d'água, características de clima e solo) e intervenções praticadas para acomodação dos engenhos; levantamentos para inventariar programas, plantas e estilos arquitetônicos; tempo de edificação dos engenhos e das ruínas; técnicas construtivas empregadas em cada século; formas de salvaguardar o patrimônio voltado à função açucareira; políticas de integração turística e preservação dos antigos engenhos.

Acredita-se que, dessa forma, Paraty se beneficiará culturalmente, historicamente e turisticamente, integrando seu patrimônio rural ao seu patrimônio urbano, a partir do entendimento que se pôde obter da interação entre os ambientes urbano e rural, durante o processo de edificação da Vila. São estes os ambientes que constituem, nos dias atuais, o patrimônio histórico presente no solo da cidade, que contam, não apenas a história da própria cidade, mas, também, a história do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Mauricio D. A. Um quebra-cabeça (quase) resolvido: Os engenhos da Capitania do Rio de Janeiro - Séculos XVI e XVII. **Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, X, 01 agosto 2006.
- ALENCASTRO, Luiz F. D. **O Trato dos Viventes**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALMEIDA, F. F. M.; CARNEIRO, C. D. R. Origem e Evolução da Serra do mar. **Revista brasileira de Geociências**, São Paulo, junho 1998. Disponível em: <https://ppegeo.igc.usp.br/portal/index.php/rbg/origem-e-evolucao-da-serra-do-mar/>.
- ALVEAL, Carmen M. O. **A evolução urbana de Parati e o tombamento mundial**. I SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA CULTURAL. Porto Alegre: [s.n.]. 2002.
- ALVES, José X. D. S.. **Sertão da Mantiqueira / Liberdade**: transformações e permanências. São Paulo: Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, 1992.
- AZEVEDO, Esterzilda B. D. **Açúcar amargo**: arquitetura e arqueologia industrial do século XVI ao XIX. Salvador: Edufba, 2021.
- BARBOSA, José L. A. **Engenho de cana-de-açúcar na Paraíba**: por uma sociologia da cachaça. Campina Grande: EDUEPB Substractum collection, 2014.
- BUENO, Beatriz P. S. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532 1822). **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 17, 02 julho 2009.
- CALDEIRA, Jorge. **História da riqueza no Brasil**: Cinco séculos de pessoas, costumes e governos. Rio de Janeiro: Sextante, 2017.
- CALIXTO, Benedito. Capitania de Itanhaem. **Revista do IGHSP**, 1915. Disponível em: <http://ihgsp.org.br/revista-ihgsp-vol-20/>.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.
- COSTA, Samuel; MELLO, Diuner (.). **Paraty no anno da independência**: outros textos e outros poemas. Rio de Janeiro: Litteris, 2000.
- COTRIM, Cássio R. M. **Villa de Paraty**. Rio de Janeiro: Capivara, 2012.
- CURY, Isabelle. **O estudo morfológico de Parati no contexto urbanístico das cidades marítimas atlânticas de origem portuguesa**. São Paulo: Tese (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, 2008.
- DANTAS, Julio C. N. **A cidade de Paraty como patrimônio integral**: atuação da comunidade local e influências no seu tombamento e na valorização e manutenção de suas representações culturais. Rio de Janeiro: Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, 2020.

FERLINI, Vera L. A. **A civilização do açúcar, séculos XVI a XVIII. 11 ed.** São Paulo: Editora Brasiliense, , 1998.

FRANKE, Pedro C.; ANDRADE NETO, José A. D. **Uma breve história de Paraty:** Museu Forte Defensor Perpétuo. São Paulo: IAG Serviços Gráficos, 2022.

FREIRE, Zézito. **Paraty no século XX.** Rio de Janeiro: Caravansarai, 2012.

FREYRE, Gilberto. **Casa-grande & senzala:** Formação da família brasileira. 48. ed. São Paulo: Global Editora, 2003.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil.** 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GALDAMES, Francisco J. M. **Entre a Cruz e a Coroa:** A trajetória de Mons. Pizarro (1753-1830). Niterói: Dissertação (História) - Universidade Federal Fluminense, 2009.

GHIRARDELLO, Nilson. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista, 1850-1900.** São Paulo: UNESP, 2010.

GOMES, Geraldo. Arquitetura do Açúcar. In: _____ **Arquitetura na formação do Brasil.** Brasília - DF: UNESCO, 2006. Cap. 01.

GOMES, Geraldo. **Engenho e Arquitetura.** Recife: Fundação Joaquim Nabuco/ Editora, 2006.

GROAT, Linda N.; WANG, David. **Architectural Research Methods.** New York: John Wiley & Sons, 2002.

KNIVET, Anthony; HUE, Sheila M. **As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet:** memórias de um aventureiro inglês que em 1591 saiu de seu país com o pirata Thomas Cavendish e foi abandonado no Brasil, entre índios canibais e colonos. Rio de Janeiro: Zahar Jorge Zahar Editor, 2007.

LIMA, Tania A.; SENE, Glaucia M.; SOUZA, Marcos A. T. D. Em busca do Cais do Valongo, Rio de Janeiro, século XIX. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, 24, 2016. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/119850>.

LOURENÇO, Thiago C. P. **A indiscrição como ofício:** o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c.1830 - c.1888). Niterói: Tese (História) - Universidade Federal Fluminense, 2015. Disponível em: https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=2358408.

MARCONDES, Renato L.; MOTTA, José F. Preços e Comercialização do Café no Vale do Paraíba Paulista: Bananal em Inícios do Século XIX. **Revista Brasileira de Economia, FGV**, 53, 1999. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rbe/article/view/752>.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil, terra de quem?** São Paulo: EDUSP, 1991.

MARX, Murilo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: EDUSP, 1980.

MELLO, Evaldo C. D. Imagens do Brasil holandês 1630-1654. **Scielo**, São Paulo, 2009. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/ars/a/5mXpz3mTfH4CmrBxrNnWGDr/#>.

MENEZES, Catarina A.; SILVA, Maria A. D. Os Engenhos Alagoanos e as telas de Frans Post: Investigações Iconográficas. **www.iau.usp.br**, 2007. Disponível em:
<https://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/03506.pdf>.

PAIVA, André L. D.; BRITO, Mozar J. D. A Configuração das Lógicas Institucionais do Campo da Cachaça de Alambique em Minas Gerais. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, Brasília - DF, Volume: 56, Issue: 4, 2018.

PORTO, Maria E. D. M. **ROTA E MUSEU DA CACHAÇA DE PARATY**: memória das construções e ruínas de engenho. Taubaté: Trabalho de conclusão de curso (TCC) do departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Taubaté (UNITAU), 2020. Disponível em:
<http://repositorio.unitau.br/jspui/bitstream/20.500.11874/4300/1/MARIA%20EDUARDA%20DE%20MELLO%20PORTO.pdf>.

RAMECK, Maria J. S.; MELLO, Diuner. **Roteiro documental do acervo público de Paraty Séculos XVIII, XIX, XX**: Instituto Histórico e Artístico de Paraty. Paraty: Editora de Paraty, v. 2, 2011. Paraty: Editora de Paraty, 2011.

REIS FILHO, Nestor G. **Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Pioneira, 1968.

REIS, Paulo P. D. **O indígena do Vale do Paraíba**: apontamentos históricos para o estudo dos indígenas do Vale do Paraíba paulista e regiões circunvizinhas. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1979.

RIBAS, Marcos C. **História do Caminho de Ouro em Paraty**. Paraty: Contest Publicações Culturais, 2003.

RIEGL, Alois. **O Culto Moderno dos Monumentos**: a sua essência e a sua origem. São Paulo: Perspectiva, 2014.

SANTOS, Paulo F. **Formação de cidades no Brasil colonial**. Coimbra: V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros. 2015.

SOBRINHO, Alves M. **A civilização do café (1820-1920)**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1978.

SOUZA, Gabriel S. D. **Tratado Descritivo do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1851.

SOUZA, Marina D. M. E. **Paraty**: a cidade e as festas. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 1957.

STADEN, Hans. **Duas viagens ao Brasil**: Primeiros registros sobre o Brasil. Porto Alegre: L&PM Editores, v. 3, 2008.

TAUNAY, Afonso D. **História das bandeiras paulistas**: Tomo I. São Paulo: Melhoramentos / MEC, 1975.

VIEIRA, Alberto. Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos. In: **Madeira - Na Rota do Ouro Branco**. Funchal: Cadernos de divulgação do CEHA, 2018.

ZUQUIM, Maria D. L. **Os Caminhos da Bocaina**: Uma questão agrária ambiental. São Paulo: Tese (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, 2002.

ANEXOS

Anexo 01 – Lista dos proprietários de engenhos de Paraty, entre os séculos XVII, XVIII, XIX e XX.

LISTA DE PROPRIETÁRIOS DE ENGENHOS, SÉCULO XVII, XVIII, XIX E XX.	
Abílio Dutra (Freire, 2012, p. 23).	Joaquim Dutra (Freire, 2012, p. 23).
Adolfo Fortunato Pinto (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Joaquim Lourenço De Oliveira (Freire, 2012, p. 23).
Agostinho Ribeiro Neto (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Joaquim Soares de Oliveira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Alberto Maranhão (Freire, 2012, p. 23).	Johann Ludwig Hermann Bruns (Freire, 2012, p. 23).
Antonio A. Moreira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	José Antônio Moreira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Antonio Alves Dos Santos (Rameck e Mello, 2011, p. 17).	José Araújo (Freire, 2012, p. 23).
Antonio Bittencourt (Freire, 2012, p. 23).	José Avelino De Souza (Freire, 2012, p. 23).
Antônio de Barros Abreu (Rameck e Mello, 2011, p. 17).	José Batista Pimenta (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Antônio de Oliveira Gama (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Bonifácio (Freire, 2012, p. 23).
Antonio Feliciano de Araújo (Freire, 2012, p. 23).	José Bonifácio de Siqueira Tenório (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Antonio Ferreira Vasconcellos França (Freire, 2012, p. 23).	José Borges (Freire, 2012, p. 23).
Antonio Florêncio (Freire, 2012, p. 23).	Joaquim Dutra (Freire, 2012, p. 23).
Antônio Galdino (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Joaquim Lourenço De Oliveira (Freire, 2012, p. 23).
Antonio Guerra (Freire, 2012, p. 23).	Joaquim Soares de Oliveira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Antônio Joaquim da Rosa (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Johann Ludwig Hermann Bruns (Freire, 2012, p. 23).
Antônio José de Souza Ramos (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Antônio Moreira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Antônio José Pereira da Cruz Maia (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Araújo (Freire, 2012, p. 23).

Antônio José Viana (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Avelino De Souza (Freire, 2012, p. 23).
Antônio Luiz de Moraes Braz (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Batista Pimenta (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Antonio Luiz de Souza (Freire, 2012, p. 23).	José Bonifácio (Freire, 2012, p. 23).
Antonio Manoel Alves (Freire, 2012, p. 23).	José Bonifácio de Siqueira Tenório (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Antonio Pacheco (Freire, 2012, p. 23).	José Borges (Freire, 2012, p. 23).
Antônio Salustiano de Araújo Silva (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Coelho (Freire, 2012, p. 23).
Antonio Zoroastro (Freire, 2012, p. 23).	José do Carmo Lopes de Alvarenga (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Apolinário de Paula E Silva (Freire, 2012, p. 23).	José Marcelino de Oliveira Garcez (Freire, 2012, p. 23).
Barnabé Ramos De Oliveira (Freire, 2012, p. 23).	José Marcelino de Souza (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Benedito Alves (Freire, 2012, p. 23).	José Moreira De Carvalho (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Benedito Félix Malvão (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	José Nubille (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Benedito Francisco de Souza (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Olímpio de O. Costa (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Benedito Lopes Moreira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	José Rodrigues de Carvalho (Freire, 2012, p. 23).
Benedito Malvão (Freire, 2012, p. 23).	José Santinoni (Freire, 2012, p. 23).
Benedito Mateus de Bolhões (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	José Theophilo da Costa Moreira (Freire, 2012, p. 23).
Benedito Moura (Freire, 2012, p. 23).	José Viana (Freire, 2012, p. 23).
Bento José de Bulhões (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Julio Honorato (Freire, 2012, p. 23).
Bernardino Moreira (Freire, 2012, p. 23).	Laurindo Moreira dos Santos (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Bernardo Gomes de Bolhões (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Leopoldo de S. Magalhães (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Bertrand (Freire, 2012, p. 23).	Luís Manuel Moreira Quintino de Oliveira Gama (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Carlos dos Santos Dias (Freire, 2012, p. 23).	Luiz Evangelista Bulé (Rameck e Mello, 2011, p. 319).

Carlos Soares Ferreira (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Luiz José de Moraes (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Carolina Santos (Freire, 2012, p. 23).	Luiz José Gonçalves (Freire, 2012, p. 23).
Catarina Viana (Freire, 2012, p. 23).	Luiz José Vieira (Freire, 2012, p. 23).
Claudino Domingos Bullé (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Manoel Alves Veludo (Freire, 2012, p. 23).
Crispim Rafael De Alcântara (Freire, 2012, p. 23).	Manoel Antonio Vasco da Gama (Freire, 2012, p. 23).
Diogo Vaz (Freire, 2012, p. 23).	Manoel Alves Veludo (Freire, 2012, p. 23).
Domingos Feliciano Corrêa (Freire, 2012, p. 23).	Manoel Bento Souza (Freire, 2012, p. 23).
Domingos Francisco De Oliveira (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Manoel Bulé (Freire, 2012, p. 23).
Elisário José Ribeiro (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Manoel de Moraes Pinto (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Faustino de Souza (Freire, 2012, p. 23).	Manoel de Souza Ramos (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Felicíssimo José Vieira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Manoel do Sobrado (Freire, 2012, p. 23).
Francisco Alves Marinho (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Manoel Dutra (Freire, 2012, p. 23).
Francisco Antônio Da Costa (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Manoel Eufrásio dos Santos Dias (Freire, 2012, p. 23).
Francisco de A. Carneiro (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Manoel Fidelis da Lapa (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Francisco De Alvarenga E Souza (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Manoel Francisco Peres dos Santos (Freire, 2012, p. 23).
Francisco De Barros Moreira (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Manoel Joaquim de Sousa (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Francisco Fernandes Malvão (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Manoel Joaquim dos Santos Marques (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Francisco Isidoro (Freire, 2012, p. 23).	Manoel José de Souza (Freire, 2012, p. 23).
Francisco Lopes da Costa (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Manoel Luís Pimenta (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Francisco M. Lopes De Alvarenga (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Marina Silva Santos (Freire, 2012, p. 23).
Francisco Manoel de Alvarenga E Souza (Freire, 2012, p. 23).	Miguel Dias Freire da Mata (Rameck e Mello, 2011, p. 17).
Francisco Xavier da Gama Bastos (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Padre Viana (Freire, 2012, p. 23).

Gabriel A. de Souza (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Paulo Souza (Freire, 2012, p. 23).
Gabriel Arcanjo Lopes de Alvarenga (Freire, 2012, p. 23).	Pedro Antônio Correia da Alcântara (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Gabriel Ribeiro Torres (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Pedro de Almeida (Freire, 2012, p. 23).
Geralda Maria Silva (Freire, 2012, p. 23).	Pedro de Souza Tenório (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Geraldino José de Souza (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Pedro Erasmo de Alvarenga Corrêa (Freire, 2012, p. 23).
Geraldo Silva (Freire, 2012, p. 23).	Pedro Higino da Alcântara (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Henrique Berchand (Freire, 2012, p. 23).	Pedro José de Oliveira (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
Honório Lima (Freire, 2012, p. 23).	Perciliana Moura (Freire, 2012, p. 23).
Irineu De Mello e Souza (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Pimenta (Família) (Rameck e Mello, 2011, p. 283).
Jerônimo Ribilett (Freire, 2012, p. 23).	Quirino da Costa Moreira (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
João Aires César da Gama (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Salvador Carvalho da Cunha Amaral Gurgel (Rameck e Mello, 2011, p. 17).
João Alves Cananeia (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Salvador Correia de Almeida (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
João Bernardo Louzada (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Salvador Homem de Moraes (Rameck e Mello, 2011, p. 17).
João da Costa Moreira (Rameck e Mello, 2011, p. 283).	Salvador José do Nascimento (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
João de Deus Souza (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Sebastião Homem Cardoso (Rameck e Mello, 2011, p. 17).
João de Souza Magalhães (Freire, 2012, p. 23).	Tertuliano Martins de Bulhões (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
João Gama (Freire, 2012, p. 23).	Venâncio José do Amaral (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
João Jaques de Moraes (Freire, 2012, p. 23).	Wenceslau Firmino de Bolhões (Rameck e Mello, 2011, p. 319).
João José da Rosa (Rameck e Mello, 2011, p. 319).	Francisco Farel (Rameck e Mello, 2011, p. 47).

Fonte: Tabela produzida pela autora.

Anexo 02 – Tabela de cidadãos eleitores em Paraty, no ano de 1876.

Lista geral dos Cidadãos qualificados votantes no Termo de Paraty organizada pela respectiva Junta Municipal de Conformidade com o Artigo das Instruções Regulamentares de 12 de Janeiro de 1876

1º Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Prezumida	Elegíveis
1	Francº. Xavier da Gama Bastos	43	Casado	Lavrador	Sim	Mel. Antº. Vasco da Gama	Sacodas Almas	500\$	-	-	Elegível
2	João Bernardo Lousada	27	Solteiro	"	"	João José Theodoro	"	-	-	200\$	-
3	João Ayres César da Gama	51	"	"	"	Mel. Antº. Vasco da Gama	Ponta Grossa	100\$	-	-	Elegível
4	José Marcelino de Souza	29	"	"	"	Edwiges Mª. da Conceição	Porto Grande	-	-	200\$	-
5	Geraldino José de Souza	55	Viúvo	"	"	Feliciana Maria Antonia	"	-	-	200\$	-
6	Manoel Antº. Vasco da Gama	45	Casado	"	"	Mel. Antº. Vasco da Gama	Serraria	400\$	-	-	Elegível
7	Manoel de Souza Ramos	33	"	"	"	Angélica Rosa Figueira	Serraria	-	-	200\$	-
8	Salvador José do Nascimento	70	"	"	"	Antonio Bernardo Lousada	Sacodas Almas	-	-	200\$	-

2º quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Prezumida	Elegíveis
9	Antonio Joaquim da Rosa	42	"	"	Sim	Joaquim Antonio da Rosa	Calhaos	-	-	200\$	-
10	João Alves Cananéa	58	"	"	Não	Ignácio Alves Cananéa	"	-	-	200\$	-
11	João José da Rosa	36	"	"	"	Joaqm. Antº. da Rosa	"	-	-	200\$	-
12	Manoel Fidelis da Lapa	32	"	"	"	Fidelis Mel. da Lapa	"	-	-	200\$	-
13	Pedro Higino d'Alcantara	27	"	"	Sim	Rita Mª. do Nascimento	Sucury	-	-	200\$	-

3º Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Prezumida	Elegíveis
14	Antonio José Vianna	55	Casado	Lavrador	Sim	Joaquim José Vianna	Arpoá	500\$	-	-	Elegível
15	Francisco Fernandes Malvão	46	"	"	Não	Francº. José Malvão	Prainha	-	-	200\$	-
16	José Bonifácio de Siqª. Tenorio	46	"	"	Sim	Bonifácio de Siqª. Tenorio	"	-	-	200\$	-
17	Manoel Joaqm. dos Stos. Marques	41	"	"	"	Joaqm. Marques dos Santos	Praia Vermelha	450\$	-	-	Elegível
18	Pedro de Sousa Tenorio	36	"	"	"	Bonifácio de Siqª. Tenorio	Prainha	-	-	200\$	-
19	Venâncio José do Amaral	50	Viúvo	"	"	Joaqm. Marques dos Santos	Praia Vermelha	-	-	200\$	-

4º Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Presu- mdª.	Elegi- veis
20	Antonio Salustiano de Araújo Silva	55	Casado	Lavrador	Sim	Bento José da Silva	Praia Grande	400\$	-	-	Elegível
21	Benedicto Francº. de Souza	45	Solteiro	"	Não	João Francº. de Souza	Iticupês	-	-	200\$	-
22	Domingos Francº. de Oliveira	31	"	"	"	Maria Ignacia	"	-	-	200\$	-
23	João de Deus [....] Souza	50	Casado	"	Sim	Joaqm. Leal de Souza	"	-	-	200\$	-
24	José Moreira de Carvalho	40	Viuvo	"	Não	Francisco José Teixeira	Tapera	-	-	200\$	-
25	Joaqm. Ayres da Gama Bastos	50	Casado	"	Sim	José Lopes da Gama	Praia Grande	-	-	200\$	-
26	Joaqm. de Mello Carramanhos	33	Viuvo	"	"	Mel. Rois. da Sª. Mello Carramanhos	Bom Jardim	-	-	200\$	-
27	Gabriel Ribeiro Torres	35	Casado	"	"	José Ribeiro Torres	"	400\$	-	-	Elegível
28	Luiz José de Moraes	35	"	"	Sim	José Homem de Moraes	Ilha do Mantº.	-	-	-	-
29	Manoel Joaqm. de Souza	50	Viuvo	"	"	João Francº. de Souza	Iticupê	-	-	-	-
30	Pedro Antº. Corrêa d'Alcantara	35	Casado	"	Não	Manoel Corrêa Dias	Ilha do Mantº.	-	-	-	-
31	Pedro José de Oliveira	35	Solteiro	"	Sim	José Marianno de Souza	Iticupê	-	-	-	-

5º Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Presu- mdª.	Elegi- veis
32	Antonio Gomes de Siqueira	42	Casado	Marítimo	não	Antonio Gomes de Siqueira	Boa Vista	-	-	200\$	-
33	Antonio José de Souza Ramos	56	"	Lavrador	Sim	José Lopes da Sª. Ramos	"	600\$	-	-	Elegível
34	Antonio José Perº. da Cruz Maia	30	"	"	"	José Antº. Ramos - Maria Luisa	"	-	-	200\$	-
35	Francisco Alves Marinho	46	Solteiro	"	Não	José Alves Marcelino	"	-	-	200\$	-
36	Francº. Morº. Lopes de Alvarenga	29	"	"	Sim	Joaqm. Rogerio de Alvarenga	"	-	-	200\$	-
37	José Baptista Pimenta	63	casado	"	Não	Maria Joaqua. da Conceição	"	-	-	200\$	-
38	José Borges de Oliveira	35	"	Negociante	Sim	Bernardino Je. Borges	"	200\$	-	-	Elegível
39	José do Carmo Lopes de Alvarenga	34	"	Lavrador	Não	Joaqm. Rogerio de Alvarenga	"	-	-	200\$	-
40	José Moreira de Carvalho	38	"	"	"	Domingos Morº. de Carvalho	"	-	-	200\$	-
41	Laurindo Moreira dos Santos	38	"	"	"	Manoel José Moreira	"	-	-	200\$	-
42	Manoel Luis Pimenta	45	"	"	"	Francº. dos Santos Ramos	"	-	-	200\$	-

6º Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Presu- mdª.	Elegi- veis
43	Agostinho Ribeiro Netto	34	Casado	Lavrador	Não	José Ribeiro Netto	Mato Dentro	-	-	200\$	-
44	Antonio de Barros Abreu	25	"	"	"	Domingos de Barros Abreu	Stº. Antonio	-	-	200\$	-
45	Antonio Luis de Moraes Brás	31	"	"	"	Francº. de Barros Moreira	Mato Dentro	-	-	200\$	-
46	Antonio de Oliveira Gama	30	"	"	"	Quintino de Oliveira Gama	"	-	-	200\$	-
47	Elisario José Ribeiro	48	"	"	"	José Ribeiro Netto	Currallinho	-	-	200\$	-
48	Francº. de Barros Moreira	71	"	"	"	José de Barros Moreira	Mato Dentro	-	-	200\$	-
49	Luis Manoel Moreira	29	"	"	"	Francº. de Barros Moreira	"	-	-	200\$	-
50	Quintino de Oliveira Gama	52	"	"	"	Joaqm. de Souza Santos	"	-	-	200\$	-

(LQE – Págs.: 1, 1v, 2 e 2v)

33º. Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Prezumida	Elegíveis
335	Bento José de Bulhões	40	Casado	Lavoura	Sim	José Joaqm. de Bulhões	Tarituba	-	-	200\$	-
336	Benedicto Matheus de Bulhões	26	Viuvo	"	Não	Severino José dos santos	"	-	-	"	-
337	Bernardo Gomes de Bulhões	44	Casado	"	Sim	José Joaqm. Marins de Bulhões	"	-	-	"	-
338	Carlos Soares Ferreira	36	"	"	"	José Soares Ferreira	"	-	-	"	-
339	Claudino Domingos Bulé	49	"	"	"	José dos Santos Bulé	"	-	-	"	-
340	Francº. Fernandes Malvão	46	"	"	Não	Joaqm. Fernandes Malvão	"	-	-	"	-
341	Luis Evangelista Bulé	26	"	"	Sim	Claudino Doms. Bulé	"	-	-	"	-
342	Querino da Costa Moreira	49	"	"	Não	José da Costa Moreira	"	-	-	"	-
343	Salvador Correa de Almeida	56	"	"	Não	João Correia de Almeida	"	-	-	"	-
344	Tertuliano Marins de Bulhões	33	Solteiro	"	"	José Joaqm. de Bulhões	"	-	-	"	-
345	Wenceslau Firmino de Bulhões	42	Casado	"	Sim	João Mel. Fernandes Malvão	"	-	-	"	-

(LQE – Págs.: 14v, 15)

Anexo 03 – Tabela de cidadãos eleitores da vila de Paraty, no ano de 1878.

Lista Geral dos Cidadãos residentes no Município de Paraty que estão nas condições do decreto nº. 2645 de 20 de Outubro. De 1875 para votar nas Eleições Primárias, nas de Juiz de Pás e nos Vereadores da Câmara Municipal organizada pela respectiva Junta Municipal – data 1878

18º Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Prezumida	Elegíveis
180	Joaquim Mariano Campos do Amaral Sobrº.	27	Casado	Negocio	Sim	José Luis Campos do Amaral Sobrº.	Rua do Mercado	-	-	500\$	Elegível
181	Luis de Chaves Mello	30	Viúvo	Emp. Público	"	Luis José Leite Chaves Mello	Rua Direita	-	-	1000\$	"
182	Luis Carlos de Mello e Souza	34	Solteiro	Negocio	"	José Antonio de Mello	Rua Cap. Epiphº.	-	-	600\$	"
183	Luis José Ferreira	34	"	Agencias	"	Emerenciana Maria das Dores	Rua Dr. Pereira	-	300\$	-	-
184	Manoel Antº. Barbosa Galvão	42	Casado	Artista	"	Jose Antonio Galvão	"	-	300\$	-	-
185	Manoel José de Souza	52	Viúvo	Advogado	"	Manoel Jose de Souza	Rua do Mercado	12.000\$	-	-	Elegível

18º Quarteirão

Nº. de Ordem	Nome	Idade	Estado	Profissão	Saber e Escrever	Filiação	Domicílio	Renda Conhecida	Renda Provdª	Renda Prezumida	Elegíveis
186	Manoel José da S. Carvalho	30	Casado	Negocio	"	Joaquim José da Sª. Carvalho	Rua cap. Epiphº.	-	1000	-	-
187	Manoel José Ferreira	50	"	Artista	"	Emerenciana Maria das Dores	Rua da Matriz	-	-	200\$	-
188	Roque José Gomes	34	Solteiro	Agencias	"	José Ricardo Gomes	Rua do Mercado	-	=	300	-
189	Sylvio Romero	27	Casado	Emp. Público	Sim	André Barros Romero	R. Dr. Pereira	1000\$	-	200\$	-
190	Virgilio Thiago da Costa Nunes	27	Casado	Negocio	Sim	Antonio da Costa Nunes	R. da Matriz	-	-	-	-

(LQE – Págs.: 29v, 30)

