

INFLEXÕES NA HISTÓRIA E NAS CONFIGURAÇÕES URBANAS DE ITABORAÍ, NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Maria de Lourdes Pinto Machado Costa
Doutora em Arquitetura e Urbanismo/USP. Professora do Mestrado ARQ URB / UFF
e-mail: lourdescosta@qbl.com.br e m.lourdescosta@terra.com.br

Deborah Pimentel
Mestranda do Programa de Pós-graduação ARQ URB / Universidade Federal Fluminense
deborah pimentel arg@yahoo.com.br e deborahpimentel@yahoo.com

Antigas e recentes intervenções explicam a configuração territorial do Município de Itaboraí - das origens (séc.16) ao *status* de cidade (1890). Cresceu com a cana, cereais, açúcar, aguardente, entreposto comercial, transporte fluvial e por sua localização estratégica, entre a RFFSA e 4 rios. Mantém boa ligação rodoviária com outros centros fluminenses. Teve perda econômica no séc.19, mas desenvolveu atividades de pecuária, citricultura, apicultura e indústria cerâmica. As olarias garantiram a renda municipal, com extração de argila provocando destruição vegetal, erosão e depressões no solo. Passou por retalhamento das glebas rurais, com loteamentos ao longo da rodovia. Vive forte urbanização há décadas (94.5%, segundo IBGE/2000). Abriga trabalhadores de baixa renda e fluxos pendulares diários para Niterói e Rio de Janeiro. De seu patrimônio, destacam-se exemplares arquitetônicos dos séculos 17 a 19 e sedes de fazendas que traduzem suas épocas de apogeu. Comporta sítios arqueológicos, manguezais, reservas ecológicas. O texto é fruto de pesquisa apoiada pela FAPERJ, em que se prevê o agravamento do quadro, em face das intervenções programadas.

INFLEXÕES NA HISTÓRIA E NAS CONFIGURAÇÕES URBANAS DE ITABORAÍ, NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

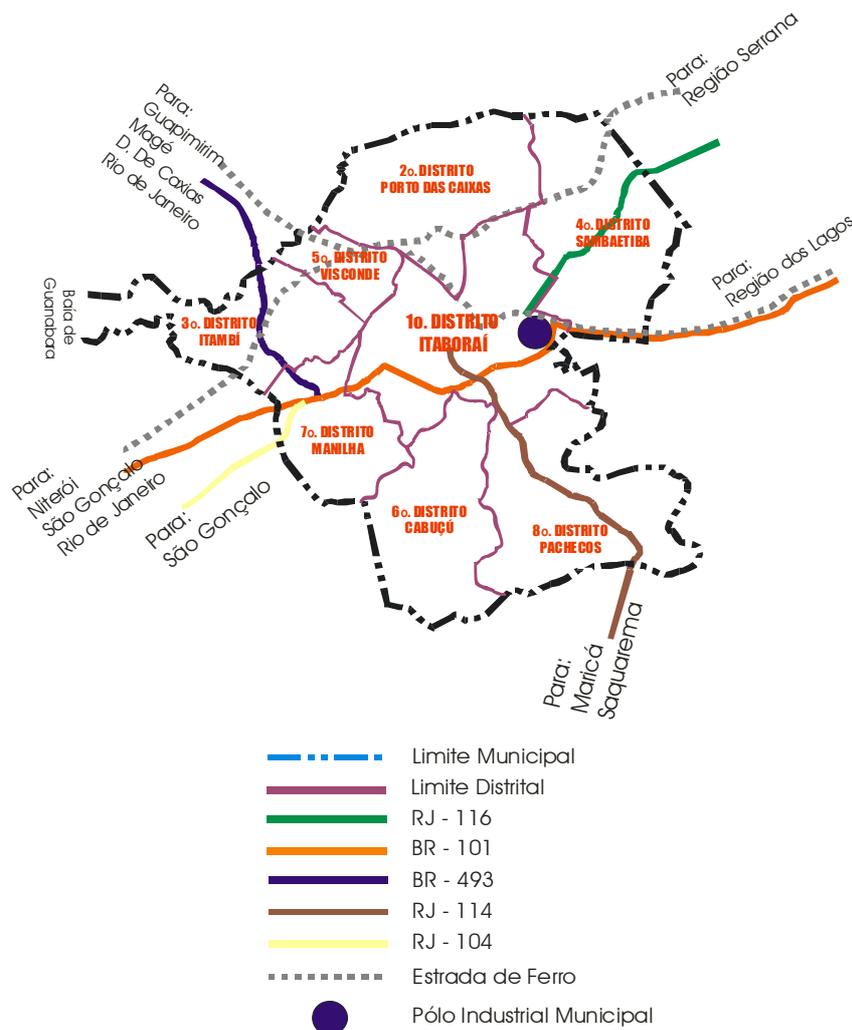
As características gerais do município de Itaboraí ficaram marcadas originalmente pela expansão de terras do Rio de Janeiro, pela função de entreposto comercial com formas de transporte de navegação pelos cursos d'água, pela localização às margens de estradas e pela proximidade com o pólo da sub-região Niterói. O município tem área total de 429.3 km² e população de 187.127 hab, segundo o Censo Demográfico da Fundação IBGE (2000). Possui 8 distritos: Itaboraí, Porto das Caixas, Itambí, Sambaetiba, Cabuçu, Manilha, Pacheco e Visconde de Itaboraí. Segundo a mesma fonte, teve um crescimento urbano relativo maior, com taxas em torno de 7,5% aa entre 1970 e 1980, de 3.32% entre 1991 e 2000, contra 1.14 % da região e 1.28% do Estado. A taxa de urbanização é de 94.5%. Sua inserção no espaço se dá entre a Estrada de Ferro da RFFSA, o antigo leito da rodovia RJ-116 (norte), os rios Ipitangas (sul), Duques e Poço Fundo (leste) e Aldeia (oeste).

A sub-região vive um movimento de migração pendular diária em direção a Niterói, abrigando trabalhadores de renda mais baixa, no deslocamento residência-trabalho, cujos fluxos se estendem também para a cidade do Rio de Janeiro. A perspectiva de crescimento está voltada em face da proposta de construção da Linha 3 do Metrô, que irá ligar Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo e, posteriormente, Itaboraí. O distrito de Manilha é o de maior densidade, com mais de 60 mil hab e, ao mesmo tempo, o mais carente em infra-estrutura urbana e serviços, seguido do distrito sede com mais de 50 mil hab. Tem nas BR's 101 e 493 suas principais vias de acesso, inclusive para outras Regiões (Norte, Serrana e Lagos).

Pertence ao Eixo Leste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, junto com os municípios Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Tanguá e Maricá, cuja população total é de 1.611.887 hab, com Niterói abrigando mais de 25% desse total, de forte centralidade sobre os demais. Itaboraí compõe uma seqüência de ocupação com Niterói e São Gonçalo e teve sua área

reduzida em cerca de 20 km², e distritos aumentados de 6 para 8 nos últimos 20 anos, perdendo Tanguá (1996) e acrescentando Manilha, Pachecos e Visconde de Itaboraí, juntando-se a Itaboraí (sede), Porto das Caixas, Itambí, Sambaetiba e Cabuçu. As faixas etárias predominantes são de jovens, com 57% da população com até 29 anos (IBGE/2000).

Acessos e Interligações



História da ocupação, produção e apropriação do território.

O século XVI guarda as origens municipais, com as doações de sesmarias, vizinhas ao Rio de Janeiro, desde a fundação da cidade de São Sebastião (1565). A expansão se fez por meio de instalação de lavouras de cana, plantio de cereais, engenhos de açúcar, produção de vasilhames de cerâmica para o acondicionamento deste e fabricação de aguardente.

Do acampamento de tropeiros no caminho para Campos veio um marco - um oratório, ampliado pela construção da capela de S. João Batista (padroeiro), inaugurada na fundação de Itaboraí (1672), base da Igreja Matriz. A sede foi criada em 1696 e a Vila em 1833, sob o nome de Vila de São João de Itaboraí. Sua ocupação firmou-se pós 1800, no aglomerado de Venda das Pedras. Desenvolveu-se ao longo da rodovia BR-116 / RJ-104, em direção a Porto das Caixas (de açúcar, para exportação), através de seu porto fluvial, hoje extinto. Foi empório comercial e chegou a competir com Niterói ao posto de capital da província.

Passou por epidemia de febres palustres em 1829 e por perda econômica frente à substituição do transporte pluvial pelo ferroviário (abertura da Estrada de Ferro Carril Niteroiense após meados do século XIX). Com a implantação do trecho Niterói-Cantagalo, o escoamento cafeeiro das regiões de Cantagalo e Friburgo se tornou mais vantajoso, provocando o declínio de Porto das Caixas e da Vila de São João de Itaboraí. Também o incremento das atividades urbanas de comércio e serviços, mediante a construção da Rod. Amaral Peixoto (RJ 104) pesaram. Contou ainda a libertação dos escravos, apoio da economia. Em 1833, a vila recebia a produção de gêneros do Norte Fluminense, rumando-a para o Rio de Janeiro via Baía de Guanabara e daí para a Europa. Foi cidade em 1890.

Apesar das dificuldades econômicas, no início do século XX, Itaboraí desenvolveu a pecuária e indústria cerâmica. Hoje, o município tem sua economia baseada nos serviços, comércio e na economia agropecuária. Ligações facilitadas com outros municípios consolidaram a rodovia, via comercial principal, tendo também a criação do Pólo Industrial municipal do Bairro Engenho Velho. As olarias continuam a garantir a renda municipal, com alternativa para o artesanato, na concorrência com Campos na comercialização de artefatos de cerâmica vermelha (tijolos e telhas). Apicultura e o agro-turismo também são presentes.

A aposta no potencial turístico se baseia no patrimônio histórico e cultural bem preservado, sítios arqueológicos, manguezais, reservas e parque paleontológico. As expectativas

industriais se voltam para o ramo de alimentos, pela proximidade com os mercados consumidores, e exportação através do Porto de Sepetiba, haja vista a iminente construção da RJ-109 (rodo-anel de ligação do Porto de Sepetiba e cidade do Rio de Janeiro).

A ocupação agressiva no município já era registrada no Plano Diretor dos anos 1970, da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. No documento afirma-se que esse processo existia desde a colonização da área. Sem cuidado no uso e ocupação do solo, Itaboraí sofreu desmatamento nas bacias hidrográficas, aumento localizado da área construída e pavimentada, impermeabilização do solo, aterro e drenagem de brejos e manguezais, além da utilização indiscriminada de fertilizantes, herbicidas e outros controles químicos na agricultura, extração de argila/areia. Isto provocou erosão marginal, destruição de vegetação nas margens dos cursos d'água, e criação de novos "habitats" nas depressões formadas. Também contribuíram a instalação de fábricas e áreas industriais sem tratamento de efluentes, com poluição da água, do ar e sonora, na região. No centro geográfico do município, a sede foi ocupada da colina, onde estão a Igreja Matriz de S. João Batista e os extratos mais abastados da população, descendo até a planície, segundo traçado de malha reticulada, ocupada pelas camadas de menor renda.

Configuração marcante do território se deu quando do retalhamento das glebas rurais ao longo da Rodovia Amaral Peixoto - RJ104, com loteamentos urbanos. Até 1950, Itaboraí possuía quase 5000 lotes aprovados, cerca de 20.000 na década de 1960 (distritos Itaboraí e Itambí), e na década seguinte com cerca de 22.400 lotes. Contaram a proximidade com São Gonçalo, a BR101, a RJ104 e a BR493, via de contorno da Baía.. A RJ-104 virou rua de comércio e serviços, já na década de 1970 apresentando problemas nos cruzamentos, falta de hierarquia viária, de equipamentos comunitários e infra-estrutura urbana, entre outros.

Nesse processo, o saneamento básico tornou-se agravado, com carência e/ou deficiência de infra-estrutura, sobretudo em áreas menos adensadas, em que predominam (quando

existem) poços, valas e fossas sépticas. Grande parte do destino dos resíduos sólidos fica a cargo dos próprios moradores, sobretudo em Itambi, Manilha e Sambaetiba. Em 2001, 84% dos domicílios foram considerados precários em relação à habitação, aí incluídas unidades rurais, lotes ocupados sem infra-estrutura adequada, mesmo de loteamentos aprovados.

O pós-1990:

Quanto à existência de instrumentos de planejamento e gestão urbana, o município possuía Lei de Zoneamento e de Perímetro Urbano (1986), mas não Plano Diretor; só nos anos 1990 contou com Lei de Parcelamento do Solo, Códigos de Obras ou de Posturas (1995). O Cadastro Municipal foi atualizado em 1998 e a Planta de Valores em 2000. Faltam Conselhos para os setores, como o de Política Urbana e o de Desenvolvimento Urbano.

Alguns dados do Relatório do Programa Habitar Brasil-BID (2003) são úteis, como o do crescimento relativo da população urbana no Município na última década: em 1991 eram 148.151 hab (Censo IBGE; em 1996 era de 92% (Contagem IBGE) e, em 2000, passou a 94%, com 187.479 hab. O déficit habitacional era de 8.061 unidades (Secretaria de Trabalho, Habitação e Ação Social, 2000). Seu perfil mostrou que 81% dos chefes de família ganhavam até 3 salários mínimos, o que dificulta a implantação de programas oficiais do setor. Houve aumento das receitas em meados dos anos 1990, mas das despesas também, com taxas um pouco maiores, sendo que as destinadas à Habitação e Urbanismo eram irrisórias em face do panorama habitacional e de infra-estrutura. O município contava com 90% de domicílios atendidos em relação à energia elétrica (2002). O abastecimento de água cobria 40% das moradias (65% com fossas e sumidouros) e 15% com serviço de esgotos.

Em termos de Patrimônio construído, destacam-se: sítios e edificações, testemunhos da vida e uso e ocupação do solo municipal. O sítio Arqueológico-Paleontológico se situa às

margens do Lago de São José. Tem manguezais que compõem a APA de Guapimirim. Os exemplares arquitetônicos mais destacáveis vem dos séculos XVII, XVIII e XIX, localizados nos distritos de Itaboraí, Porto das Caixas e Itambi. Sedes de fazendas isoladas traduzem épocas de apogeu do município, mas com suas edificações danificados pela ação do tempo.

Em Itaboraí, o entorno da Praça Mal. Floriano Peixoto forma o conjunto urbanístico mais completo e bem preservado. Nele estão a Igreja Matriz de São João Batista (séc. XVII), as edificações da Prefeitura Municipal e da Câmara Municipal (séc. XIX), o Fórum (séc. XIX), e algumas residências nas cercanias (séc. XIX), assim como a Igreja N. S^a do Bonfim (séc. XVII), tombada pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. O processo de verticalização contrasta com o centro cívico. Hoje, as principais atrações turísticas, segundo o Tribunal de Contas do Estado são: a Igreja de S. João Batista, o Teatro João Caetano e as Ruínas do Convento Boaventura (Convento de Macacú), tombadas pelo IPHAN (1980). Em Porto das Caixas está a Igreja Matriz de N. S^a da Conceição (séc. XVII), que abriga imagem do Cristo, objeto de romaria, produção de relíquias e comércio de barracas com *souvenirs* religiosos. O conjunto teve construções anexas destruídas, para dar lugar a local de devotos e equipamentos em função da procura do lugar. A malha de ruas de Porto das Caixas foi aberta no século XIX, época mais próspera do município.

Dados de 2002 mostram 30% de terrenos não cadastrados e 50% de área construída também nessas condições, 90.947 lotes não edificados e 46.265 registros residenciais. Segundo a Secretaria Municipal de Obras havia 4 favelas, 3 loteamentos irregulares e 2 ditos clandestinos, 7 outros tipos de assentamentos subnormais e 3 conjuntos habitacionais invadidos. As áreas invadidas chegam a 13 no total, com população de 2600 pessoas. O município não conta com Política Habitacional, Conselho de Habitação ou qualquer Fundação de Habitação para fazer frente à situação. Foi insignificante o apoio financeiro que teve para a produção de unidades domiciliares nos anos 1990, em face da situação descrita. Dos instrumentos mais recentes, não conta nem com áreas de Interesse especial social.

Considerações finais

O desenvolvimento do município de Itaboraí sempre se firmou devido a sua localização estratégica, e alguns de seus problemas também, com seu território expandido ao longo de onde estavam localizadas as atividades econômicas, lindeiras às passagens de fluxos de transportes, pessoas e mercadorias. Sem ordenação específica, o provimento de serviços não acompanhou proporcionalmente o processo de urbanização/ocupação das áreas, sendo precária a situação dos distritos mais afastados da rodovia, sem infra-estrutura suficiente, localizados nos limites do município com Maricá e São Gonçalo. Manilha é a localidade que concentra a maior população, o maior número de pobres e menos serviços públicos.

Os índices de urbanização foram crescentes até os anos 1960, diminuindo até 1990, a partir de então saltando de 21% para 93% em 1991 e 94% em 2000. Durante as últimas décadas, sem integração de caráter metropolitano, houve forte impacto no uso e ocupação do solo e solicitação maior ainda por áreas de moradia. O crescimento desordenado se estende aos condomínios particulares, sem obediência à Lei de Parcelamento do Solo vigente.

Numa visão prospectiva, os estudos permitem identificar a falta absoluta de instrumental que possa direcionar e controlar a ocupação do solo que se faz de forma intensa e irregular. A necessidade de políticas urbanas e projetos sociais atinge o desenvolvimento de ações estruturais e institucionais, com prioridade para as referentes ao setor de habitação popular, com ocupações associadas a altos índices de degradação urbano-ambiental.

Sem cultura organizacional compatível, a falta de planejamento e controle da ocupação municipal dificultou tanto a gestão democrática quanto a ação de órgãos de política urbana, assim como a inserção imediata de requisitos legais de obrigatoriedade de implantação de novos instrumentos de planejamento e gestão urbana. O Plano Diretor, instituído para cidades com mais de 20 mil habitantes, não foi elaborado pós-Constituição, perdendo a obrigatoriedade oportuna e a chance de um avanço nas frentes de participação popular.

Urge a criação de Políticas de Habitação e das Zonas de Especial Interesse, programas de regularização fundiária e a instituição dos conselhos. Também necessita a criação de fundos (FMHU) para as camadas de baixa renda. É imprescindível o desenvolvimento da capacidade institucional, elaboração do Plano Diretor, atualização da legislação urbanística, revisão das leis de Zoneamento e de Parcelamento do Solo e Código de Obras.

O município embora conte com Lei de perímetro urbano (1986), deixa uma defasagem grande em relação aos fatos urbanos anteriormente descritos. E o despreparo para abrigar implantações de grande porte, que sabemos requerer significativo suporte infra-estrutural, normativo e organizacional, como o da chegada do Metrô, com tudo que ele implica de disputa do solo, pressões do setor imobiliário, adensamentos e demanda por habitação.

Bibliografia

COSTA, Maria de Lourdes P. M. **Relatório Final da Pesquisa Gestão Urbana e Patrimônio Construído**. Niterói: Escola de Arquitetura e Urbanismo/UFF - FAPERJ, 2005.

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico. Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

FUNDAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO. **Plano Diretor de Itaboraí**. Rio de Janeiro: FUNDREN, 1977.

MIZUBITI, Satiê e SALANDÍA, Luis Orlando Valverde (2001). "Niterói no contexto metropolitano leste". **Boletim do Seminário de Planejamento Urbano do Eixo Metropolitano de Niterói**. Rio de Janeiro: IAB/Niterói, junho de 2001, pp 1-3.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ. **Relatório do Programa Habitar Brasil-BID. Plano Estratégico Municipal para Assentamento Subnormais**. PMI, 2003.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO. **Estudos Sócio-Econômicos – Itaboraí – 1997-2001**. Rio de Janeiro: TCE, 2002.

Sites: [http:// www. Protetoresdavid.org.br/itaborai](http://www.Protetoresdavid.org.br/itaborai), 2002.

[http:// www. ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br), 2003.