

Gênese da rede urbana das regiões norte e noroeste fluminense à luz do relatório do engenheiro Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde.

Teresa Peixoto Faria

Doutora em Estudos Urbanos - Universidade Estadual do Norte Fluminense/CCH/LEEA

Palavras-chave

Rede urbana, história urbana, processo de urbanização

1. Introdução

Este trabalho é resultado da pesquisa *Estrutura, dinâmica espacial e qualidade de vida da rede urbana das regiões Norte e Noroeste Fluminense*¹ e teve como objetivo geral dar a conhecer, a partir da análise do Relatório da 4ª Secção de Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro, elaborado pelo engenheiro do Imperial Corpo de Engenheiros major Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde, em 1837, o início da configuração e estruturação da rede urbana da região Norte e Noroeste Fluminense² e, como objetivo específico, compreender, a partir da história da formação das cidades que a compõem, como e porquê Campos dos Goytacazes se consolidou como a cidade centro desta região.

Essa região oferece interesse especial ao estudo proposto, por tratar-se de área de urbanização antiga, no que tange ao Brasil, já que seus primórdios datam do século XVII e por beneficiar-se de posição geográfica excepcional, ligando o sul do Estado de Minas e Espírito Santo à metrópole, Rio de Janeiro.

A análise tem como marco teórico os conceitos privilegiados pelos estudos urbanos que consideram a relação dialética entre formas espaciais e sociedade e, como procedimento metodológico, a análise histórica cuja principal fonte foi o citado relatório do engenheiro Bellegarde, privilegiando os dados qualitativos.

A noção de rede urbana se desenvolve, segundo Roncayolo (1990, 29), a partir da compreensão que a cidade não é uma criação isolada. Ela está em relação com o espaço que a circunda, com outras cidades e, eventualmente, com outros espaços mais distantes. Ela se apresenta, em diferentes graus, como o lugar a partir do qual se estabelece um controle territorial.

Corrêa (1989) faz uma revisão crítica das diferentes formas de abordagem do tema rede urbana e dos principais estudos realizados, destacando os fatores os quais considera fundamental para o desenvolvimento de uma análise que revele a natureza e o significado da rede urbana. Seu estudo também contribuiu para a compreensão deste conjunto singular de cidades como uma rede urbana.

¹ A pesquisa, desenvolvida no LEEA, com apoio FAPERJ, foi coordenada por Ailton Mota de Carvalho. O trabalho é uma versão atualizada do texto *Gênese da rede urbana da região Norte Fluminense* que integrou o relatório final da pesquisa.

² Até o período abordado nesta pesquisa as aglomerações estudadas estavam inseridas na Região Norte Fluminense.

Ambos os autores concordam que os modelos tradicionais de estudo da rede urbana, como o de Christaller por exemplo, não dão conta, a longo termo, das singularidades, da gênese, das estruturas urbanas e nem da dinâmica de cada rede urbana específica. As cidades são um produto da história. É na trama das experiências históricas que se deve buscar a definição de cidade, de urbano e de rede urbana.

Entendo que a rede urbana é um elemento importante na construção da integração de um dado território, consideramos igualmente importante a abordagem regional para a compreensão de como um território, concebido na sua origem como uma unidade isolada e dissociada, se constitui como uma totalidade.

A região é abordada aqui, como resultado de um processo histórico e a rede urbana como resultado de processos sociais específicos. Assim, buscou-se, a partir do estudo das unidades menores que a constitui - os municípios - compreender e descrever, no bojo do fenômeno de urbanização, como a rede urbana da região em tela se conforma e se delimita.

A produção historiográfica tradicional sobre região reforça a idéia daqueles que, não obstante à contribuição da Escola dos Annales, consideram a história regional como um gênero menor (Gonzáles, 1997). Faria (1998) indica que a maioria dos trabalhos produzidos sobre a região Norte Fluminense limita-se a descrever dados sobre este território específico e a ressaltar os fatos e figuras relevantes de seus habitantes. Com baixo nível de análise e pouco rigor científico, estes trabalhos oferecem uma visão apoteótica da realidade³. A partir desta constatação, tentou-se, com base nas considerações de Villar (apud Gonzáles, 1997), desenvolver um estudo analítico considerando o contexto em que a região está inserida, buscando revelar a essência do fenômeno e assim contribuir para o estudo global no qual este trabalho se insere.

Breve, com a abordagem regional e os referenciais teóricos da história regional, buscou-se dar ênfase ao processo histórico que deu origem à formação destas regiões e sua rede de cidades, para assim explicar a localização dos núcleos urbanos e sua posição na hierarquia.

Por outro lado, o estudo da conformação e estruturação de uma rede urbana não pode ser realizado sem que antes se refira às transformações que a noção de cidade, ou seja, o modo de conceber a cidade e intervir no espaço urbano, sofreu no Brasil do período colonial até à República⁴ e suas consequências nas relações entre as cidades. Neste longo período configurado por mudanças sociais e políticas, privilegiamos a primeira metade do século XIX, marcada pela entrada do capitalismo e pela Independência, dois eventos que vão influenciar radicalmente o processo de diferenciação das cidades, de sua definição e de sua organização.

As mudanças pelas quais passa a noção de cidade devem ser compreendidas a partir da análise do processo de urbanização, como e porquê uma

³ Estes trabalhos escritos basicamente por memorialistas tais como Feydit (1901); Lamego (1945); Oscar (1935). Souza (1935).

⁴ Este recorte deve-se ao fato de que é neste período que começa a se delinear e a se concretizar a rede urbana do Norte Fluminense (Faria, 1998).

aglomeração adquire a função de centro urbano. No Brasil, onde a divisão entre cidade e campo é pouco demarcada, a definição das funções especificamente urbanas é essencial para a distinção de rural e de urbano. Lefèbvre (apud Roncayolo: 1990) revela, então, o urbano: “*é preferencialmente uma forma, a do encontro e da união de todos os elementos da vida social, desde os frutos da terra até os símbolos e as obras ditas culturais*”.

Além disso, é no bojo do processo de urbanização que a rede urbana passa a ser o meio através do qual produção circulação e consumo se realizam efetivamente. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculadas, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo-se uma economia mundial (Corrêa, 1989).

De fato, é a partir da criação de um sistema de circulação (primeiramente terrestre, depois marítimo e por fim ferroviário), buscando articular os diferentes núcleos urbanos para que a produção exportada e importada se realizasse plenamente, que se configura a rede de cidades nesta região. Segundo Corrêa, esta articulação resulta numa diferenciação que se traduz numa hierarquia entre os núcleos urbanos e em especializações funcionais.

2. Criação e consolidação de uma rede de cidades

As funções urbanas distinguem, finalmente, a cidade do campo, as cidades entre elas. Estruturas internas e relações externas se encontram assim ligadas a um mesmo conceito: por um lado as funções parecem determinar o conteúdo social e o modo de vida da cidade; por outro, elas delimitam as áreas de influência, explicando o lugar da cidade na organização espacial (Roncayolo, 1990:52).

Entretanto, descrever as funções elementares não é suficiente para se construir uma tipologia das cidades. É mais conveniente historicizar uma indicação sobre a origem ou o papel predominante de uma cidade do que a explicação de um mecanismo, de um crescimento, de uma complexidade adquirida (Roncayolo, 1990).

A implantação de centros urbanos foi uma outra estratégia da colonização portuguesa para a comercialização das riquezas e controle do território. Neste sentido, a localização e distribuição destes no território foi determinante para o desempenho destas funções. Além de centros comerciais elas eram destinadas a ser centros administrativos⁵.

Mesmo que a fazenda ou a gleba, com seus proprietários residentes ou não, tenha sido a unidade inicial de população nas diferentes regiões brasileiras, Azevedo (1956) nota que houve uma concentração secundária de habitats que permitiu o desenvolvimento de embriões urbanos.

É ainda Azevedo (1956: 9) que aponta as feitorias com suas diferentes funções – sinal de posse, bases de vigilância, armazenamento e trocas – como os primeiros embriões de população, mas lembra que só um número pe-

⁵ O início da constituição da rede urbana brasileira é indicado, por exemplo por Defontaines (1944). Azevedo (1956) faz uma reconstituição da genealogia das vilas e cidades do Brasil colonial. Goulart (1978) enfatiza o papel do comércio na estruturação dos centros urbanos. Este processo inicial das aglomerações urbanas está documentado em vários outros estudos de síntese como o de Marx (1991).

queno delas se tornou vila e raras foram aquelas que alcançaram a categoria de cidade, os únicos exemplos são Iguarassu (em Pernambuco), Cabrália (na Bahia) e Cabo Frio (no Rio de Janeiro).

A função religiosa, visto que a Igreja era ligada ao Estado, teve uma grande influência na formação de todos os centros urbanos brasileiros do período colonial. Além disso, o edifício religioso era o ponto de referência de um aglomerado urbano, principalmente quando não existia a Câmara Municipal, um dos símbolos de sua autonomia.

O agrupamento de índios em aldeias também fazia parte das estratégias da Coroa Portuguesa para a criação de povoados, posto que o outro pilar da colonização era a catequese. Certas aglomerações se desenvolveram a partir de aldeias criadas pelas ordens religiosas, especialmente pelos jesuítas. A maioria destas aldeias tinha igualmente a função de defesa do território.

Como vimos, a função comercial, uma das principais razões da criação dos centros urbanos brasileiros, determinou a localização destes no território. Para atender a uma produção voltada para o mercado externo, estas aglomerações deveriam ser instaladas no litoral ou a beira de rios, seguindo a estratégia da colonização portuguesa de ocupação e controle do espaço.

2.1 - Os primórdios das regiões Norte e Noroeste Fluminense e sua urbanização

Os municípios que hoje compõem as regiões Norte (Campos dos Goytacazes; São João da Barra; Macaé; São Fidélis; Conceição de Macabu; Cardoso Moreira; Quissamã; Carapebus; São Francisco do Itabapoana) e Noroeste Fluminense (Itaperuna; Itaocara; Cambuci; Miracema; Bom Jesus do Itabapoana; Natividade; Porciúncula; Laje do Muriaé; Italva; Aperibé; Santo Antônio de Pádua, São José do Ubá; Varre-Sai)⁶, se originaram da *Capitania de São Tomé*, doada por Martim Afonso de Souza a Pero Góis da Silveira e confirmada por D. João VI em 1536. Após algumas tentativas frustradas de se fixar nas terras, primeiramente pela resistência dos indígenas e, finalmente, por falta de recursos, Pero de Góis da Silveira abandona a Capitania. Anos depois, Gil de Góis herdou a dita *Capitania*, mas também sofreu vários ataques dos índios e após várias tentativas malogradas de fundar uma *vila*, abandonou, igualmente, as terras que retornaram à Coroa (Ribeiro Lamego, 1974).

Em 1627 Martin de Sá, Governador do Rio de Janeiro, dividiu a abandonada *Capitania* em *Sesmarias* doadas aos "Sete Capitães": Gonçalo Correia de Sá, Manuel Correia, Duarte Correia, Miguel da Silva Riscado, Miguel Ayres Maldonado, Antônio Pinto Pereira e João de Castilho. Segundo os manuscritos de Couto Reis (1997, p.62),

"ficara estabelecido que toda terra despovoada e inculta existente da margem setentrional do rio Macaé até o Iguazu que lhe fica ao Norte e que termina na Ponta de São Tomé, correndo os seus fundos até o cume das Serras; em 1648, Salvador de Sá e Be-

⁶ Dados do CIDE (1997).

nevides, juntamente com Jesuítas e Beneditinos, também alcançaram por Sesmarias todo o terreno compreendido entre a Ponta de São Tomé e o Rio Paraíba”,

o que gerou grandes conflitos⁷.

É importante lembrar que as terras situadas à margem esquerda do Paraíba não faziam parte das sesmarias concedidas aos Sete Capitães. A *sesmaria* de Guarulhos, localizada à margem esquerda do rio Paraíba, foi cedida a padres capuchinhos franceses para aldeamento indígena. Segundo consta na Enciclopédia dos Municípios os primeiros colonizadores das terras situadas a noroeste foram mineiros, como os Lanes, por exemplo. Já as terras de São Fidélis foram colonizadas pelos freis missionários capuchinhos italianos, Vitório de Cambiasca e Ângelo Lucca, que aí criaram aldeias.

Sabe-se, porém, que as *Capitanias Hereditárias* foram divididas em lotes paralelos, a partir do litoral, ficando o seu interior a ser desbravado. Essa imprecisão na delimitação das fronteiras refletiu no processo de criação das *vilas* e *idades*, no período colonial. Os limites muito tênues tornavam difícil precisar onde começava e onde terminava o direito de posse de outrem, provocando muitos conflitos na constituição dos centros urbanos. É dessa forma, que vemos a história da formação dos Municípios contada de maneira breve e um tanto anedótica na Enciclopédia dos Municípios (IBGE, 1956).

Os primeiros centros urbanos criados na região em estudo foram Campos dos Goytacazes e São João da Barra (1676). Sem dúvida, a principal área de interesse de toda a Capitania foi o local onde hoje se localiza o Município de Campos, especialmente a sua sede, a antiga vila de São Salvador dos Campos, atual Cidade de Campos dos Goytacazes, sendo, inclusive, a primeira *vila* a ser criada nesta região⁸. Sua criação foi marcada por lutas de representações e inúmeros conflitos de interesses políticos e econômicos concernentes às propriedades e ao controle da Câmara Municipal (Faria, pp. 111-118).

Os primórdios da urbanização da região Norte Fluminense estão ligados, historicamente, ao processo de urbanização de Campos dos Goytacazes⁹. Município no qual está a origem mesmo da constituição da maioria dos outros municípios que, atualmente, fazem parte desta região¹⁰. Em seguida fundou-se São João da Barra, em 1676 e, mais tarde, em 1814, Macaé.

A aglomeração de São Salvador dos Campos, ainda uma *vila*, foi descrita por Couto Reis (1997, 52) nos seus *Manuscritos de 1785*, como “*a metrópole, mais rica e populosa das submetidas ao Rio de Janeiro*”.

⁷ Estes conflitos são contados de maneira apoteótica em Feydit (1901); Lamego (1943); Ribeiro Lamego (1979). Neves (1979) analisa os conflitos de interesse e os jogos de força econômicos e políticos que os animam.

⁸ A história da ocupação da Capitania de São Tomé e mais, especificamente, da região de Campos dos Goytacazes, assim como os conflitos para a criação da primeira vila foi documentada por vários autores campistas, principalmente Feydit (1900) e Lamego (1923).

⁹ Faria (1998) faz um estudo acurado deste processo, abrangendo um período longo de 1673 a 1940.

¹⁰ A partir de Cabo Frio criaram-se Campos dos Goytacazes, São João da Barra e Macaé. Campos deu origem aos municípios de São Fidélis (1850), Itaperuna (1885), Bom Jesus do Itabapoana (1938) e, mais recentemente, Cardoso Moreira (1989); São João da Barra ao município de São Francisco do Itabapoana (1997); Macaé aos municípios de Conceição de Macabu (1953), Quissamã (1989) e Carapebus (1997); São Fidélis aos municípios de Santo Antônio de Pádua (1889), Itaocara (1890), Cambuci (1891) e Italva (1986); Itaperuna, aos municípios de Natividade de Carangola (1947) e Porciúncula (1947); Santo Antônio de Pádua aos municípios de Miracema (1935), Aperibé (1993), Varre e Sai (1993) e São José do Ubá (1995).

São João da Barra foi criada com o objetivo específico de ser um porto e com a forte pressão do comércio a pequena vila na foz do rio Paraíba torna-se importante. Construíram-se estaleiros e exportam-se navios para outras regiões do Brasil. Além disso, as localidades vizinhas lhe remetem sua produção do café (Ribeiro Lamego, apud Faria:1998, p. 159).

A vila de Macaé, criada em 1814, a partir de Cabo Frio, situada à beira-mar e antiga aldeia indígena, tinha primeiramente a função de defesa. A localidade ganhou importância porque os Assecas, ali, construíram um posto de cobrança de impostos relativos ao gado que se exportava, pelos antigos caminhos litorâneos até o Rio. Após a inauguração da navegação a vapor, quando todo o açúcar e as outras mercadorias da região começam a ser transportados até o seu porto situado na enseada de Imbitiba, o desenvolvimento da cidade se acelera.

Sem dúvida, o principal interesse da criação da vila de Campos, foi a comercialização das mercadorias da região. Necessitava-se de um centro comercial e de portos para a distribuição dos produtos até o Rio, o grande entreposto comercial e onde se concentravam as trocas entre esta região e Portugal¹¹. Ribeiro Lamego (apud Faria: 1998, 158) nota que

"entre os inúmeros problemas impostos ao homem pelo determinismo geográfico, o transporte foi uma das questões mais difíceis (...). Não bastava ao homem adquirir a propriedade da terra, se o restava ainda a tarefa de se comunicar com o mundo exterior. Não adiantava dominar a natureza sem a possibilidade de distribuição dos produtos e das trocas com outros grupos. Este foi o desafio final do colonizador que só possuía as restingas do litoral como estradas".

Através de seus portos, no rio Paraíba do Sul, uma das mais importantes vias de transporte à época, exportava-se os principais produtos de sua região o açúcar, aguardente e o café de São Fidélis, para o Rio de Janeiro. Campos também exportava outros produtos excedentes para Rio e Bahia: milho, feijão, queijos, porcos, aves e madeira para construção (Lamego: 1974, 187).

Em função desta atividade de exportação e importação outros serviços se instalaram na vila estimulando o desenvolvimento do pequeno comércio e da população. Couto Reys (1997) registrou, em 1785, a existência de 891 fogos, 15 lojas "bem diversificadas de belos tecidos", 59 tabernas, 5 lojas de louças, e ainda pequenas lojas e tabernas nas freguesias¹².

Campos dos Goytacazes juntamente com São João da Barra e Macaé, interligadas entre elas a fim de permitir a realização desta tarefa, formavam uma importante tríade na distribuição de produtos da região para o Rio de Janeiro de onde seguiam para o exterior, evidentemente, controlados por Portugal. Durante todo este período, as três cidades se completam (Faria: 1998).

¹¹ Os grandes centros, definidos por Goulart (1978), Rio, Salvador e Recife tinham a função de entrepostos dos produtos de suas respectivas regiões de influência. Eles centralizavam as atividades comerciais entre a colônia e o estrangeiro, evidentemente controlados pela metrópole.

¹² COUTO REYS, op. cit. p. 47.

2.2 *Vilas e cidades* coloniais: ainda como unidades dissociadas

É importante notar que, apesar do interesse dos colonizadores pelas regiões agrícolas para criação de gado e cultivo da cana de açúcar, as cidades constituíam um dos elementos principais da colonização. Entretanto, até o século XVIII as *vilas* e *cidades* estavam voltadas para os interesses dos senhores de terras e de engenho de açúcar que, por sua vez, serviam aos interesses da Coroa portuguesa.

A organização do território, no período colonial,¹³ revela uma hierarquia entre os diferentes aglomerados urbanos, já que as *cidades* representavam uma categoria mais importante que as *vilas*. Criadas em localidades especiais funcionavam como centros regionais. Segundo Reis Filho (1968), isto revela as tendências centralizadoras da política de colonização portuguesa. Estas *cidades* estavam sob a responsabilidade direta dos governantes e recebiam para a sua fundação e desenvolvimento, todos os recursos da Coroa, enquanto que para as *vilas*, toda a responsabilidade e despesas ficavam a cargo dos *donatários*. Logo, não é surpreendente que a maioria destas cidades tenha se tornado capital.

Isoladas, entretanto, por imensos espaços vazios, as *vilas* e *cidades* coloniais brasileiras se interligavam apenas para atender a sua função comercial. As trocas entre cidades eram pouco desenvolvidas, além disso, a *Metrópole* as concebia como unidades dissociadas. Aliás, os centros urbanos tinham uma ligação mais estreita com a *Metrópole* que com seu território circundante.

3. A primeira noção de uma rede urbana: a construção de um sistema de cidades

A partir da Independência, as incompatibilidades, entre a cidade colonial e o projeto de modernização que começa a ser esboçado para a Nação, se evidenciam. Embora não existindo muita diferença em relação às qualidades exigidas, no período colonial, para que uma aglomeração fosse reconhecida como *vila* ou *cidade*, com a instauração do Império, as cidades adquirem mais importância, tornando-se o principal objeto das novas representações.

Neste processo, as discussões sobre a criação de um Estado-Nação e a transferência da capital do Rio de Janeiro para um lugar mais central, conduziram a um debate sobre o conceito de cidade-capital, aportando novos temas de reflexão que influenciaram na concepção de cidade propriamente dita.

O conceito de cidade capital começa a se esboçar no Brasil, principalmente em São Paulo, a partir dos escritos de certos intelectuais como Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira, Hipólito José da Costa e José Bonifácio de Andrada e Silva um dos mais engajados no processo da Independência¹⁴. Este recomenda, por exemplo, a instalação da capital no interior do país, em um local agradável, fértil e próximo de um rio navegável. Uma capital «mediterrânea» estaria bem mais protegida, do ponto de vista estratégico, e poderia

¹³ No período colonial, as circunscrições administrativas de base são: a *comarca*, circunscrição jurídica; a *vila* ou a *cidade*, circunscrições administrativas e a *freguesia*, verdadeira unidade administrativa religiosa de base territorial. Estes juntos formavam o *termo*, a área sobre a qual se exercia a autoridade municipal, ou seja, o *distrito*.

¹⁴ Pereira (1988) faz uma análise detalhada do projeto de cidade capital e sua contribuição para a mudança das representações sobre a cidade.

atrair o excesso de população sem trabalho fixo que perambulava pelas cidades marítimas e comerciais. As atividades econômicas, das regiões vizinhas, deveriam ser incrementadas pela capital e, a partir desta, uma rede de meios de comunicação deveria irradiar para todo o território.

Neste contexto a capital começa a ser caracterizada como o centro de um sistema de cidades definindo o território enquanto que totalidade. O que, segundo Sodré (1979:192-198), não se sucede sem oposição. Este período de consolidação da Independência e de formação de uma nação unificada em torno de um poder central está marcado por várias revoltas em diferentes Províncias do Norte ao Sul do Brasil: Pernambuco (1817, 1824, 1848); Amazônia (de 1834 a 1837); Maranhão (1838); São Paulo e Minas Gerais (1842); Rio Grande Sul (1835 a 1845).

Pereira (1988:146), no seu estudo sobre a cidade do Rio de Janeiro, resalta que, apesar do projeto de transferência da capital não ter sido integrado à Constituição de 1824, as reflexões de José Bonifácio sobre o conceito de capital vão, em suas linhas gerais, influenciar o conceito de cidade no Brasil. Ela observa que, efetivamente, as cidades, bastante negligenciadas ao longo do processo de colonização fundado, preferencialmente, no mundo rural, passam a ser consideradas, doravante, como um dos pilares do desenvolvimento material e social do país.

3.1 Uma nova noção e prática do território: a busca de articulação entre os municípios.

Se seguirmos as proposições de José Bonifácio e as análises de Margareth Pereira (1988), confrontando-as com as medidas adotadas pelas elites brasileiras da época, constataremos que um número significativo dos temas contidos no projeto de José Bonifácio, está presente no projeto administrativo de integração do país, onde as cidades começam a ter um papel fundamental. Doravante, como anuncia Margareth Pereira (1988)

"elas são discernidas como um emblema das realizações do homem em uma marcha universal e linear. Elas são o lugar por excelência da representação de uma história passada - do caminho que conduz da barbárie à civilização".

Realmente, a partir da Independência, a elite política e intelectual brasileira está bastante engajada na instituição de um Estado moderno, em que a ruptura com o passado colonial seria o ponto de partida da construção de uma nova nação. O primeiro passo nesta direção deve ser, inevitavelmente, a integração nacional cujo grande obstáculo é a imensidão do território e a dispersão das cidades. É neste contexto que importantes mudanças políticas e econômicas, impulsionadas por este amplo movimento crítico, vão, pouco a pouco, sendo postas em prática. O próprio exercício desta crítica vai oferecer uma nova forma de existência a estas cidades brasileiras que acabaram apenas de ser "nomeadas".

Constata-se, então, que as numerosas reformas políticas e administrativas promulgadas após a Constituição de 1824, estão movidas pela preocupa-

ção de uma integração territorial, de uma relação equilibrada entre cidade e campo, de uma ligação mais estreita entre as cidades, entre as cidades e a capital da Província a qual elas pertencem e, especialmente, entre as capitais de Província e a capital do Império, Rio de Janeiro. Esta última deveria centralizar todas estas relações.

O aspecto mais importante do projeto de Bonifácio é o conteúdo científico da análise que ele faz da cidade-capital, cujo alcance ultrapassa esta noção, pois ele aborda questões mais gerais, aplicáveis a outras cidades do país, que foram integradas aos projetos do poder público.

A homogeneidade física, por exemplo, vista como uma das questões mais difíceis para um país de tão grande dimensão, deveria, segundo ele, ser realizada a partir de uma planificação territorial, de uma impulsão às comunicações e da implantação da capital no interior do país. Seu projeto de transformação social prevê também o desenvolvimento da agricultura, da pesca, da exploração de minas e das indústrias. As diferentes Províncias seriam unificadas, ao mesmo tempo em que se criaria e se instalaria a nova sede do governo nacional. No que diz respeito à capital, ela deveria sintetizar esta integração nacional.

Se o processo de reunião das províncias, de acordo com as análises de Werneck Sodré (1979), foi longo, em todo caso, a maior parte do projeto de José de Bonifácio foi integrada às iniciativas visando a transformar a cidade. Governadores de Províncias empreendem uma política para favorecer a circulação de produtos, especialmente a exportação. Para chegar a este objetivo, na Província de Rio de Janeiro, inicia-se uma política visando o saneamento da região, abertura de novas vias de comunicação, tanto marítimas quanto terrestres, a expansão da agricultura, a instalação de novas indústrias e de construção de edifícios públicos assim como levantamentos estatísticos.

Observa-se que esta nova noção de cidade como "objeto construído", difundida, após o século XVIII, ganha, no Brasil, uma dimensão ainda mais concreta, já que as suas cidades estão sendo criadas. A compreensão do conceito de cidade como um objeto a ser construído conduziu a uma ruptura na maneira entender, de analisar e modelar a cidade, cujas conseqüências concretas podem ser percebidas no processo de construção da rede de cidades da região de Campos dos Goytacazes.

Estas discussões, ao mesmo tempo em que constroem um novo conceito de cidade no Brasil, introduzem a noção de planejamento do território, implicando pouco a pouco a noção de urbanismo como a uma prática social.

4. A concretização da rede urbana: a ação do engenheiro Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde.

Durante a primeira metade do século XIX, um dos campos de reflexão sobre a cidade e que orienta a intervenção do Estado a nível urbano, é estimulado pela noção de circulação e de progresso, concebida pelos economistas e posta em prática pelos engenheiros.

Já em 1837, o engenheiro do Imperial Corpo de Engenheiros e chefe da 4ª Secção de Obras públicas da Província do Rio de Janeiro¹⁵, Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde apresenta o relatório e os mapas do levantamento minucioso da região, realizado por ele e sua equipe. Além dos dados apresentados, ele menciona uma série de obras públicas que deveriam ser executadas para melhorar o acesso com a capital da Província, Niterói. É importante notar que na região concernida pelo relatório do engenheiro Bellegarde, as únicas aglomerações que têm o estatuto de cidade são Cabo Frio, um dos primeiros centros urbanos criados no Brasil no momento da colonização (1616), e Campos dos Goytacazes, a primeira na região a receber este estatuto.

O interesse do Relatório de Bellegarde para este estudo vem do fato de que nele o nível de reflexão sobre o território e sobre a cidade atingiu um tal rigor extremo que doravante as articulações entre as cidades e entre estas e seus territórios, aparecem como fundamentais. Suas reflexões transmitem a idéia de uma totalidade feita, configurada e assegurada pela comunicação entre as partes onde Niterói, capital da Província seria o centro de irradiação, anunciando a configuração da nascente "rede urbana".

Além disso, sua leitura nos permite perceber que um dos principais interesses é a integração do território, buscando interligar cidades que estavam, até então, isoladas pela distância. Isto indica uma mudança de escala nas obras públicas: passa-se da reflexão sobre a cidade a um terreno de observação mais amplo. Começa-se a se construir uma noção e uma prática do território que se concretiza pela união, articulação e coordenação de células chamadas municípios. Sobretudo a análise deste Relatório nos permite perceber, através dos comentários feitos pelo engenheiro Bellegarde a propósito de seu terreno de trabalho, das intervenções que ele propõe, a importância atribuída a Campos em relação às outras aglomerações da região.

4.1 A construção de uma rede de cidades

Primeiramente o engenheiro Bellegarde enumera as localidades que constituem o seu terreno de trabalho; em seguida define a menor distância entre cada um dos povoados e a capital da Província, Niterói e as distâncias entre as *capitais dos Municípios*; em seguida passa à localização da igreja ou capela principal de cada uma delas, indicando as coordenadas geográficas tendo como referência o meridiano que passa pelo Observatório da Academia Imperial da Marinha do Rio de Janeiro. Isto demonstra que os centros urbanos são os principais pontos de referência nesta nova ordem espacial que se apresenta e os edifícios religiosos a principal construção, já que, segundo suas próprias palavras, muitas aglomerações não possuíam Câmara Muni-

¹⁵ Esta Secção constituía-se de vinte e cinco Povoados localizados em cinco Municípios a saber: Campos dos Goytacazes (Cidade de São Salvador dos Campos, as Freguesias de Santo Antônio de Guarulhos, São Sebastião, São Gonçalo, os Curatos de Santa Rita, São Fidélis e Aldeia da Pedra, os arraiais com Capela de Nossa Senhora do Rosário e a de Santo Amaro); São João da Barra (Vila de São João Batista da Barra do Parahyba), Macaé (Villa de São João de Macaé, as Freguezias de Nossa Senhora das Neves do Sertão, Sacra Família da Ipuca, Nossa Senhora do Desterro de Quissaman, os Curatos de São José de Barreto, e Nossa Senhora da Conceição de Carapebús, o Arraial com Capela da Barra do Rio São João), Cabo Frio (Villa de Nossa Senhora da Assunção de Cabo Frio, As Freguesias de São Pedro da Aldeia, São Sebastião de Araruama, Nossa Senhora da Lapa do Capivari, os Arraiais com Capela de Nossa Senhora dos Remédios do Cabo, Santa Anna da Armação dos Búzios) e Mariáa (vila de Nossa Senhora do Amparo de Maricá e a Freguesia de Nossa Senhora do Nazareth de Saquarema).

pal. Além disso, o lugar onde se localizava o edifício religioso é considerado como o centro urbano da aglomeração quer seja um simples *curato*, *freguesia*, *vila* ou *cidade*.

O passo seguinte foi definir o alinhamento, nivelamento e limites dos povoados. Por fim, passa à descrição mais global da topografia e da hidrografia da região, principalmente o estado dos portos existentes. Ele analisa as suas condições, considerando-os como elementos naturais, porém submissos à intervenção do homem em vista de alcançar alguns objetivos.

Nota-se a sua preocupação com a circulação entre as cidades e os seus territórios circundantes e das cidades entre elas, quando na segunda parte do Relatório dedica-se às estradas, caminhos, canais e às pontes, os quais considera como "*elementos materiais importantes para o desenvolvimento de uma população*". Destacando as relações de troca entre estes povoados em termos de agricultura, comércio de importação e exportação, considerados doravante como "*fontes fundamentais da nossa prosperidade pública*", examina, então, as vias de comunicação existentes nos Municípios, visando a estabelecer ligações mais estreitas entre as cidades, ao mesmo tempo em que indica as reformas necessárias para melhorar as condições de circulação e, principalmente, garantir a articulação das cidades entre elas e destas com a Capital e com a Província de Minas Gerais.

Nota-se que o engenheiro não cita dados demográficos, o tamanho das aglomerações não é um fator considerado no seu estudo.

Campos é colocada em posição estratégica, ponto de convergência e irradiação tanto para as aglomerações da região Norte da Província do Rio como para aquelas do Sul de Minas Gerais, que utilizam o seu porto na foz do rio Paraíba, ou a estrada de Campos a Niterói para transportar seus produtos até a cidade do Rio de Janeiro. Isto fica demonstrado, por exemplo, quando para justificar as obras que almeja para a estrada Campos-Niterói, em particular a construção de pontes para conectar as diferentes partes do território, Bellegarde destaca primeiramente o papel preponderante destas para as "*relações que começam entre os Municípios de Campos, Macaé, Cabo Frio, Friburgo e Cantagalo e para os viajantes **campistas** (grifo nosso) que buscam chegar a capital da Província*". Estes comentários a respeito de Campos demonstram a atenção particular que ele dedica a esta cidade, ao mesmo tempo em que sinalizam sua importância capital para o seu projeto, onde as cidades, indubitavelmente, são consideradas como pilares do desenvolvimento.

A terceira parte do Relatório (p. 47) é dedicada aos canais que, de acordo com Bellegarde, "*são o melhoramento material de que mais carecemos*". Ele considera os canais fundamentais para facilitar a circulação e encurtar as distâncias entre os sertões e a cidade; esta sendo considerada como o lugar de consumo e exportação dos vários produtos da zona rural. Concebe um sistema de navegação interior interligando os numerosos canais os quais propõe a construção com os rios e lagoas existentes. O que, segundo Bellegarde, esti-

mularia a produção, aumentaria o número de fazendas, dinamizando assim, o comércio e as trocas.

Entre os canais que pretende construir, o mais importante em seu projeto global, é indubitavelmente o canal de Campos a Niterói. Suas considerações a propósito deste canal o confirma

"(...) o progresso da agricultura, do comércio e por conseqüência da civilização de nossa Província, reclama urgentemente a abertura de um canal dividido em duas grandes secções: uma, entre os rios de Paraíba e Macaé, e a outra entre este e a baía de Niterói (...) É a maneira de remediar as inconveniências da foz do Paraíba".

O interesse concedido pelo engenheiro Bellegarde à construção dos diferentes meios de comunicação, nos leva a constatar, que ele está criando uma rede urbana, ordenada e hierarquizada pela circulação, na qual a cidade de Campos é pensada como o centro. E, embora Niterói, capital da Província do Rio de Janeiro, seja o ponto para onde os interesses de toda a Província devem convergir, Campos deve ser o centro de convergência e de irradiação dos interesses de toda a região Norte Fluminense. Assim, Campos se posiciona como a cidade mais importante para as trocas comerciais entre esta região que ela domina e principal centro de consumo e de exportação do Império, a cidade do Rio de Janeiro.

Ao privilegiar as comunicações entre as cidades, e entre as cidades e a zona rural, ressaltando a necessidade de se desenvolver as atividades agrícolas, ele sublinha o caráter particular da urbanização de um país, ainda eminentemente agrícola. Além disso, observa-se quando dedica a quarta e última parte de seu relatório aos edifícios públicos urbanos, que os centros urbanos adquirem uma posição ainda mais importante que as comunicações e trocas entre as cidades induzem ao planejamento interno delas. Segundo suas palavras *"os monumentos de Arquitetura são os mais próprios para levar à posteridade a idéia da grandeza de uma Nação"* (p.56).

Podemos concluir que as cidades em rede são vistas como elementos-chave para o desenvolvimento econômico e urbano do país.

5. Conclusão: Campos como a "cidade centro".

Os municípios que constituem a atual região Norte e Noroeste Fluminense originaram-se, como vimos, do desmembramento dos Municípios de Campos dos Goytacazes, São João da Barra, Macaé e São Fidélis, cujas sedes se destacaram como os principais centros urbanos desde o período colonial¹⁶. A formação/consolidação de núcleos urbanos no período colonial decorria da conjugação de processos sociais e políticos administrativos¹⁷. Durante o Império, as cidades adquirem uma grande im-

¹⁶ No início do século XIX, os centros urbanos pertencentes ao Município de Campos e, que posteriormente alcançaram o estatuto de cidade, foram os *Curatos* de São Fidélis e Aldeia da Pedra, as *Freguesias* de Nossa Senhora das Dores de Macabu, Bom Jesus de Itabapoana e Nossa Senhora da Natividade de Carangola.

¹⁷ Em 1822 existiam apenas 12 aglomerados urbanos com o estatuto de cidade: Belém, São Luiz, Oeiras, Paraíba (atual João Pessoa), Olinda, Salvador, Mariana, Cabo Frio, Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás, Cuiabá; e 213 vilas (Azevedo, 1956).

portância, e conseqüentemente as suas funções administrativas são fortalecidas. Note-se, porém que os critérios para oficializar um centro urbano não eram muito diferente daqueles utilizados no período colonial, ocorrendo que muitas aglomerações eram elevadas à categoria de *vila* ou *cidade* apenas por interesses pessoais ou vaidade dos grupos dominantes.

Dede 1834, às vésperas da ascensão da *vila* de São Salvador dos Campos à categoria de cidade, os conselheiros municipais se reúnem para redigir um documento em resposta às exigências do presidente da Província de Rio de Janeiro, Sr. Joaquim José Rodrigues Torres, provavelmente a partir do relatório do engenheiro do Corpo Imperial de Engenheiros, Sargento Francisco Belisário de Miranda Brito responsável, nesta ocasião, pela Secção Norte da Província. Nota-se que se trata de uma observação atenta de um especialista, em vista de uma intervenção, após um levantamento metuculoso do estado da cidade em relação com o seu território circunvizinho. Neste documento, publicado no jornal o *Recopilador Campista* (1834) os conselheiros municipais apresentam a lista dos principais trabalhos que a cidade necessita, os seus custos, reclamando da falta de recursos para executá-los. Isto representa uma nova escala de intervenção na cidade e em sua dimensão construída com o objetivo de transformá-la. A preocupação principal desses homens políticos é com as freqüentes inundações que destroem a cidade e impedem sua expansão; eles mencionam como exemplo, a última grande inundação de 1832. Mas percebe-se, principalmente, que as linhas gerais de um projeto mais global que considera a integração do país, estão presentes neste documento, principalmente no que concerne às comunicações entre as diferentes regiões, o desenvolvimento do comércio pela circulação facilitada através da construção de estradas e pelo impulso dado à navegação. Passa-se das intervenções isoladas para um nível de intervenções mais sistemáticas em relação ao conjunto do território.

Os primeiros trabalhos sugeridos são: a construção de um muro ao longo do rio Paraíba, nos limites da vila, cujas medidas são especificadas para evitar as inundações e a construção de um dique no caminho de Cruz das Almas, para desviar as águas do rio; o aterramento das áreas inundáveis e a drenagem de brejos e lagoas que, além de impedirem a expansão da vila, provocam a disseminação de enfermidades; a construção de edifícios públicos como uma nova prisão e um estabelecimento de ensino assim como a iluminação das ruas.

Mas, sobretudo constata-se uma atenção particular concedida à comunicação da cidade com seu território circunvizinho. A este propósito, é sugerida a construção de uma ponte que "*evitaria a morte de animais, facilitaria a travessia e favoreceria a extensão da vila em direção a outra margem do rio Paraíba*"; a melhoria de estradas, chamadas também "caminhos públicos gerais", como a que acompanhando a margem direita do Paraíba, une Campos às vilas de São João da Barra e de Cantagalo; aquelas que de Campos conduzem à vila de Macaé, às freguesias de São Sebastião e São Gonçalo, se ramificando para diferentes pontos da Lagoa Feia e Furado; o caminho que do lado norte do rio Paraíba acompanhando sua margem conduz à

província de Minas Gerais e finalmente o que, através do Sertão Nogueira conduz à Província do Santo Espírito.

As autoridades também querem desenvolver a navegação interna aproveitando as lagoas e os rios do Município de Campos para fazer a comunicação com Macaé, instalando barcos a vapor para a entrada e saída dos barcos do Paraíba, preparando a barra do rio e construindo-se um canal ligando as duas vilas. Tudo isto demonstra o quanto a questão da circulação ocupa os responsáveis pela gestão do território. Esta preocupação se evidencia, especialmente, quando eles propõem a construção de uma estrada até as Minas Gerais

"com ligação com a navegação para encontrar um lugar onde se possa ultrapassar a montanha confortavelmente e alcançar a estrada de São João del Rei", o que, segundo seus argumentos, "conferiria um grande valor a este Distrito a partir do comércio com Sabará e Serro".

O que significa que se pensava em estender o comércio com as regiões das minas.

Com a criação das Assembléias Provinciais, a partir de 1834, muitas vilas são elevadas à categoria de cidade. É nesta nova conjuntura, que, em 1835, a vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes alcança o estatuto de cidade, confirmando-a como o principal centro urbano de uma vasta região, que, aliás, em razão de sua riqueza e população, ela já dominava.

De fato, o Município de Campos ocupa uma posição geográfica favorável às comunicações e às trocas comerciais com as aglomerações vizinhas e com as províncias fronteiriças de Espírito Santo e Minas Gerais. Certamente, que com a nova representação da cidade como " pilar do desenvolvimento material e social do país" e da integração territorial, as cidades que apresentam condições favoráveis para serem centros regionais, verão reforçadas estas condições. É assim que Campos desfrutará de uma posição importante na Província do Rio do Janeiro.

No relatório do engenheiro Bellegarde, a rede urbana é concebida a partir de duas noções preponderantes, a de circulação e de integração do território, anunciando Campos como a principal cidade na hierarquia da rede.

A concentração das transações comerciais num único centro urbano, sem dúvida, contribuiu para a estruturação e desenvolvimento da cidade de Campos. Fator de animação e de enriquecimento, a atividade comercial permitiu principalmente uma diversificação do quadro social além de influenciar a estrutura material da cidade (Faria: 2001).

Com a impulsão do comércio, com o aumento da produção e instalação de indústrias, Campos entra, num curto espaço de tempo -1840 a 1900- em um processo de modernização irreversível, marcado por uma rede de navegação e em seguida pela penetração de estradas de ferro.

Em 1844 iniciam-se as obras do canal Campos-Macaé; em 1854 é fundada a Companhia de Navegação Macaé-Campos; em 1855 a companhia de

Navegação União Campista Fidelense com seis vapores¹⁸. A estrada de ferro Campos São Sebastião é inaugurada em 1872, a linha Campos- Carangola (Natividade de Carangola) é inaugurada, em 1877, na margem esquerda do rio, no distrito de Guarus, servindo ao norte do Município. A estação viria a ser construída, em 1881, em frente à ponte metálica, recém construída. Em 1885 a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos constrói uma linha que une Campos a São Fidélis, ainda um vilarejo localizado a noroeste do Município de Campos. Em 1888 um sindicato inglês compra a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina que se torna, então, Leopoldina Railways, adquirindo as companhias ferroviárias da região. Ela conclui a conexão com Niterói e resolve, definitivamente, o problema de transportes e comunicações, intensificando as trocas com o Rio e com os novos municípios vizinhos. A partir da criação da Leopoldina Railways, são feitas outras extensões dos ramais e Campos consolida-se como um importante centro ferroviário: em 1888 conecta-se a estrada de ferro Macaé-Campos com a Estrada de Ferro São Sebastião; em 1895 a linha de São João da Barra-Campos é construída beirando o rio Paraíba, com a estação construída na rua do Gás; em 1906 é a vez da Estação Central Leopoldina, no bairro do Saco (em frente à igreja do mesmo nome) e ergue-se uma ponte ferroviária sobre o Paraíba possibilitando a extensão da linha até Vitória, capital do Estado do Espírito Santo e cidade-portuária importante (Faria, 2001).

É necessário dizer que a dinamização das vias férreas provoca a redução gradativa do transporte fluvial, até que este seja eliminado totalmente com a venda e a transferência para o Rio de Janeiro da Companhia de Navegação São João da Barra, em 1919. A cidade de São João da Barra, muito dependente da atividade de seu porto que pouco a pouco é desativado, começa e declinar. Assim, a cidade de Campos vê reforçada a sua posição de pólo irradiador e dinamizador da região.

¹⁸ São Fidélis, Cantagalo e Itaperuna fazem parte das novas áreas de expansão da produção de café. Sem dúvida esta Companhia de Navegação foi criada a partir dos investimentos de capital originário do café, dinamizando o comércio entre as aglomerações e conseqüentemente favorecendo a construção da rede urbana. As vilas de Macaé (1846), São João da Barra (1850), São Fidélis (1870) e Itaperuna (1889) são então, elevadas à categoria de cidade.

6. Referências Bibliográficas

- AZEVEDO A. de, (1956) : Vilas e cidades do Brasil Colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva, São Paulo, USP.
- CORREA, R. L. (1989) : A Rede Urbana, São Paulo, Ed. Ática.
- COUTO REYS, M. M. do, (1997) : Manuscritos Descrição Geográfica, Política e Cronográfica do Distrito de Campos dos Goitacaz, 1785, Rio de Janeiro, APERJ/UENF.
- DEFFONTAINES P. (1944) : "Como se constituiu no Brasil a rede de cidades", in Boletim Geográfico, ano II, nº14, Rio de Janeiro.
- FARIA, T. P. (1998): Campos dos Goytacazes- Ressources et virtualités d'une ville brésilienne- données de l'histoire. Tese de Doutorado.EHESS, Paris.
- _____ (2001) "Projeto de modernização e mudança da morfologia social e urbana de Campos dos Goytacazes/RJ nos anos 1870-1880 ". In Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR, Rio de Janeiro 28 maio a 1 de junho, 2001, pp.785-796.
- FEYDIT J., (1979, 2ª ed.) Subsídios para a História de Campos dos Goytacazes,Campos, sn. 1ª edição data de 1900.
- GONZALES, L. (1997): "?????"in Boletim Estudios Regionales y Locales, Instituto de História de Cuba, Año 2, número 4, Julio-Diciembre, pp. 10-13.
- LAMEGO, A. (1923) : A Terra Goytacá, à luz de documentos inéditos, 6 vol.,Tomes de I a VIII, L'édition d'art Gaudio, Bruxelles- Paris.
- LANEIRAS, J.(1998) " xxxxxx", in Boletim Estudios Regionales y Locales, Instituto de História de Cuba, Año 3, número 5, Enero-Junio, pp. 11-14.
- MARX M. (1991) : Cidade no Brasil terra de quem? S.P., IEDUSP, Nobel, 1991.
- NEVES S.Crescentes e Minguantes. Estudos das Formas de Subordinação do Lavradores de Cana ao Capital, dissertação de mestrado, UFRJ, Rio de Janeiro, Museu Nacional, Programa de Pós Graduação em Antropologia Social, 1979, p.78
- OSCAR, J.(1985): Subsídios para a História de São João da Barra,
- PEREIRA M. da S.(1988) : Rio de Janeiro L'éphémère et la pérennité, histoire de la ville au XIXe siècle, Thèse de Doctorat, EHESS, 1988.
- REIS FILHO G. N. (1968): Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500/1720), Ed. Pioneira, São Paulo, pp. 66-67.
- RIBEIRO LAMEGO, A. (1974) : O Homem e o Brejo, Rio de Janeiro, Lidador, p.113. 1ª edição data de 1945.
- RONCAYOLO (1990), Les villes et ses territoires, Paris, Gallimard.
- SOUZA.H.de Cyclo Aureo – História do 1º Centenário de Campos – 1835-1935. Rio de Janeiro: Damadá.
- WERNECK SODRÉ, N. (1979) : Formação Histórica do Brasil, 10ª ed., R.J, Civilização Brasileira.

7. Fontes

- CIDE (1997) *Rio de Janeiro: Território*, Rio de Janeiro.
- IBGE (1957), *Anuário Geográfico do Rio de Janeiro*, nº 9, 1956. Rio de Janeiro.
- Relatório da 4ª secção de obras públicas da Província do Rio de Janeiro, apresentado respectiva directoria em agosto de 1837, por Henrique Luiz Niemeyer Bellegarde, major do imperial do Corpo de Engenheiros e chefe da mesma secção*, Rio de Janeiro, Imprensa Americana de I.F.da Costa, 1837.
- Jornal O Recopilador Campista* (1834). Arquivado na Biblioteca Municipal de Campos, Fundação Cultural Jornalista Oswaldo Lima.