

Rio e História Urbana: o papel do rio Paraíba do Sul na criação e desenvolvimento do município de Campos dos Goytacazes [RJ]

DOSSIER RIOS E CIDADES: ARAGUAIA



Teresa de Jesus Peixoto Faria

Doutora em Estudos Urbanos (EHESS, Paris). Professora do Laboratório de Estudos do Espaço Antrópico do Centro de Ciências do Homem, e do Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais, Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF). Campos dos Goytacazes [RJ] Brasil <teresa.uenf@gmail.com>.



Luiz de Pinedo Quinto Junior

Doutor em Arquitetura e Urbanismo (USP). Professor de Ensino e do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental do Instituto Federal Fluminense (IFF Campos dos Goytacazes — Centro). Campos dos Goytacazes [RJ] Brasil <luizpinedo@uol.com.br>.

Resumo

A localização e distribuição dos núcleos urbanos no território é um dos fatores que influenciam na definição e desempenho de suas principais funções. Os núcleos urbanos, no Brasil colonial, além de desempenharem a função de centros comerciais e administrativos, eram destinados ao desenvolvimento da função religiosa, muitas vezes já presente, mesmo antes da sua fundação oficial. Este trabalho discute a relação rio-cidade o papel dos rios, em particular do rio Paraíba do Sul, na formação social e econômica, bem como na configuração do espaço urbano, do município Campos dos Goytacazes, situado ao norte do Estado do Rio de Janeiro.

Palavras-chave

Rios. História urbana. Rio Paraíba do Sul. Campos dos Goytacazes.

River and Urban History: the role of Paraíba do Sul River in the foundation and development of Campos dos Goytacazes city [RJ, Brazil]

Abstract

The location and distribution of urban areas in the territory is one of the factors that influence the definition and performance of its main functions. The urban centers in colonial Brazil, in addition to playing the role of commercial and administrative centers, were for the development of religious function, often already present even before its official foundation. This paper discusses the role of natural waterways, particularly the Paraíba do Sul River, in the social and economic formation, as well as in the urban space configuration of the city Campos dos Goytacazes, north of the Rio de Janeiro State.

Keywords

Rivers. Urban History. Paraíba do Sul river. Campos dos Goytacazes city [Brazil].

1. Introdução

Nas palavras de Alberto Ribeiro Lamego:

Campos é justamente uma destas "cidades naturais". Só podia nascer ali. Nenhum outro local a não ser aquele, e, não somente pelas necessidades da lavoura, da indústria e do comércio, mas, sobretudo pela coação da geologia regional. Mais uma vez o determinismo da terra sobre o homem. [...] Ao descrevermos a geologia da planície, fizemos notar que, na margem sul do Paraíba, na zona de aluviões só existe um lugar alto na inflexão do rio ocupada pela cidade. [...] Só ali, naquele local predestinado, é que, justamente ao centro e ao alto do fértil lençol argiloso, poderia nascer a vila, ao mesmo tempo ao abrigo das enchentes e a beira do caminho líquido para o mar (Lamego, 1945, p. 165-166).

Essa observação realizada por Lamego ressaltando os atributos do sítio onde “nasceu” a cidade de Campos dos Goytacazes, se de um lado é orientada pelo determinismo geográfico, por outro explicita a inegável importância do rio Paraíba do Sul não só para a sua localização, como também para o desenvolvimento de sua função comercial. Ela foi extraída de seu livro “O Homem e o Brejo”, cuja primeira edição integra a coletânea Setores da Evolução Fluminense organizada em quatro volumes¹, publicados entre 1945 e 1950, que são referência para os estudiosos que se debruçam nas peculiaridades dessas regiões. Seus estudos abordam a geografia do Estado do Rio de Janeiro, bem como sua colonização e ocupação territorial. Cada um desses volumes trata com bastante precisão e profundidade, dos aspectos históricos, geográficos, geológicos e sociais do estado fluminense.

Em O Homem e o Brejo, em especial na terceira parte intitulada “A cultura”, em que consagra um capítulo à cidade, podemos apreender a importância do rio Paraíba do Sul para o estabelecimento em todos os aspectos econômicos, culturais e sociais, da cidade de Campos dos Goytacazes. Sem dúvida a proximidade com o mar ou com rios foi condição precípua para a criação dos primeiros núcleos urbanos no período colonial, e que a fundação de vilas e cidades² foi fundamental para ocupação efetiva e dominação política do território.

Prado Jr. (1983) esclarece que o sentido da colonização estava voltado para produção de açúcar para a exportação, assim a localização na foz de grandes rios, na entrada de baías, no litoral, era estratégica para favorecer a navegação e a circulação de mercadorias, de bens e de pessoas.

De fato, a localização e distribuição, dos núcleos urbanos no território é um dos fatores determinantes para a definição e desempenho de suas principais funções. Marcel Roncayolo (1997), ao estudar o início da formação das cidades, nos alerta que uma das explicações para a origem ou desenvolvimento de uma cidade, orientada pelo determinismo físico ou por analogias biológicas, repousava no seu sítio e na sua situação geográfica. Assim, segundo o autor, sítios de estuário teriam vocação ao grande comércio, montanhas demandariam a cidadela, cruzamento de vias naturais implicaria um destino político ou de grande mercado. Desse modo as cidades ligadas a uma posição topográfica, portariam em si mesmas as razões do seu desenvolvimento. Porém, sem refutar a importância do sítio e da situação geográfica, o autor acrescenta que o local onde se situa uma cidade resulta de uma escolha social e política (Roncayolo, 1997, p.30-31).

Os rios urbanos desempenham um papel significativo na configuração histórica e geográfica das cidades que atravessam, pois desde os primórdios das civilizações eram estratégicos para aquisição de recursos e meios de circulação (Gorski, 2010).

¹ Vol.1 *O Homem e o Brejo* (1945); Vol. 2 *O Homem e a Restinga* (1946); Vol. 3 *O Homem e a Guanabara* (1948); V. 4. *O Homem e a Serra* (1950), Série Biblioteca Brasileira. Setores da Evolução Fluminense, IBGE.

² Os procedimentos para a criação de vilas estavam descritos na "Carta de Doação das Capitânicas Hereditárias", de acordo com o que se estabelecia nas Ordenações Manuelinas de 1514. Estas Cartas declaravam entre outras coisas, que os donatários poderiam criar populações designadas vilas e transformar em vilas, todos os povoados situados ao longo da costa ou dos rios. 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 — que juntos formavam o *termo* - a área sobre a qual se exercia a autoridade municipal, ou seja, *distrito*.



Figura 1. Sobre o desenho do mapa de 1978, a mancha urbana da cidade de Campos em 1835-1850. Desenho Rodrigo Espinosa, elaboração da autora. Fonte Faria (1998).

No Brasil, no período inicial da colonização portuguesa, o reconhecimento e identificação do vasto território brasileiro foram fundamentais para que sua posse fosse completa. Os primeiros mapas apresentam com detalhes e precisão a representação da costa brasileira, com o nome dos principais acidentes geográficos, principalmente dos mares, baías e rios. Um exemplo é o mapa *Terra Brasilis*, de Lopo Homem, de 1519, que embora não seja o mais antigo é um dos mais expressivos e difundidos (Valença, 2005, *apud* Teixeira e Faria, 2013, p. 185), onde podemos destacar Baía de Todos os Santos, Baía das Tartarugas, Rio de Santo Agostinho, rio das Canafístolas, rio da Dúvida.

Os rios ocuparam desse modo, um lugar fundamental no processo de dominação, pois além de servirem à navegação, eram fontes de vida e riqueza. Fornecem água potável e fertilizam o solo para cultivo de alimentos e de produtos comercializáveis. Em suma, podemos afirmar que os principais centros urbanos brasileiros têm uma forte relação, inclusive vital, com o elemento hídrico.

Além disso, os cursos d'água foram elementos estruturadores dos espaços das vilas e cidades, definindo a localização de bairros, traçados das ruas e as atividades. Essa tendência inicial possibilitou uma organização espacial interna definida pela principal atividade econômica, tendo as vias marítimas e fluviais como os principais meios de circulação até a construção de ferrovias, no século XIX, e mais tarde as rodovias.

Por outro lado, quando os rios transbordavam provocando enchentes, tornavam-se fontes de problemas para os centros urbanos, pois muitas delas acarretavam sérios prejuízos em termos de destruição de construções e proliferação de doenças. O que por sua vez, estimulava a busca de soluções técnicas para drenar e controlar a força das águas, como canais, muralhas, diques.

Neste trabalho, ressaltamos a importância do rio Paraíba do Sul³ para a criação⁴ e desenvolvimento urbano do município de Campos dos Goytacazes, em especial para a sua vida social, econômica e cultural, durante a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Destacamos também, o papel do rio como elemento estruturador do desenho urbano da cidade.

2. Os aspectos geomorfológicos do município e sua região

Um dos primeiros estudos sobre a região foi realizado pelo capitão de infantaria Manoel Martins de Couto Reis, registrado em relatório produzido em 1785, conhecido como *Manuscritos de Couto Reis*. Foi publicado em 1997 pelo Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ) e, em 2011, ganhou uma edição especial contendo a versão completa do manuscrito, incluindo o “Mapa Topográfico do Distrito dos Campos dos Goitacazes em que se compreendem e assinalam todas as suas Freguesias e Estabelecimentos dispostos debaixo da ordem do Ilustríssimo e Exellentíssimo Senhor Luis de Vasconcelos e Sousa (...)”, intitulada “Manuscritos de Manoel Martins do Couto Reis 1785. Descrição Geográfica, Política e Cronográfica do Distrito dos Campos dos Goytacazes”, publicada, em 2011, numa parceria do APERJ com o Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes (APMCG).

Mais tarde, entre 1945 e 1950, Alberto Ribeiro Lamego se deteve na análise de suas peculiaridades, apresentando trabalhos reunidos na coletânea *Setores da Evolução Fluminense*, citada anteriormente. Atualmente destacamos os estudos de Soffiati que afirma que a região, nesses estudos, já era abordada como mais que um recorte político administrativo, por sua complexidade teria condicionado a ocupação desde as culturas indígenas, que foram os ocupantes anteriores até a chegada dos habitantes neo-europeus (Soffiati, 1998).

Para Lamego, a planície campista foi construída geologicamente por depósitos aluvionares do rio Paraíba do Sul e mais recentemente por sedimentos arenosos oriundos de processos de progradação e regressão marinha. Em “O Homem e o Brejo”, ele mostra que em 1940, a paisagem do Baixo rio Paraíba do Sul, por ele chamada de a “Baixada dos Goitacases” ou “Baixada Campista”, era marcada por mais de sessenta lagoas. Para Lamego, o complexo de lagoas da região poderia configurar outra Região dos Lagos na costa do estado [do Rio de Janeiro].

Ao recorrermos à história, conseguimos uma melhor identificar as mudanças que ocorrem na paisagem construída pelo homem e também dimensionar a íntima relação das intervenções realizadas com os ciclos econômicos. Juergen Lagenbuch (1971), no seu trabalho “*A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*”, no qual desenvolve sua análise baseada nos modos hegemônicos de circulação: o ciclo dos caminhos dos tropeiros e da navegação fluvial, o ciclo das estradas de ferro e o ciclo do rodoviarismo, como elementos definidores da paisagem, foi uma referência importante para o desenvolvimento do presente artigo.

Desse modo, sugerimos três fases marcantes das mudanças do ambiente na região campista produzidas pelo homem. A primeira fase seria a da ocupação da planície campista que vai do paleolítico inferior, com os índios Goitacá que ocupavam a planície fluviomarinha, até a chegada

³ O Rio Paraíba do Sul nasce na serra da Bocaina em São Paulo e desce o vale que recebe o seu nome. Percorre 1.150 km até atingir, no norte do Estado do Rio de Janeiro, sua foz, em delta, no município de São João da Barra. No seu percurso, atravessa 42 cidades, dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. A bacia abrange 180 municípios, sendo 39 em São Paulo, 88 em Minas Gerais e 53 no Rio de Janeiro, abastecendo com suas águas mais de 5 milhões de pessoas. Se acrescentarmos a população da região metropolitana do Rio de Janeiro, que consome água encanada do Paraíba do Sul, por meio de uma transposição, este número chega a 13 milhões de pessoas. Isto equivale a 8% da população brasileira. (Mota & Totti, 2007).

⁴ A vila de São Salvador dos Campos foi criada em 1776 e em 1835 foi elevada a categoria de cidade com o nome de Campos dos Goytacazes.

dos colonizadores europeus. Naquele período, a relação homem natureza se desenvolvia de forma mais harmoniosa, pois a obtenção do alimento se dava por meio da coleta. A água nunca foi um obstáculo. Antes ela era fonte de alimento, via de transporte e defesa (Soffiati, 2003, p. 78).

A chegada do colonizador introduziu um modelo de produção e um estágio de transformação da paisagem mais veloz e radical. A primeira atividade foi a criação de gado para os engenhos da Guanabara. Entretanto é consenso entre os estudiosos que a fixação definitiva do colonizador na região tenha ocorrido, somente a partir da segunda metade do século XVIII, com a implantação dos primeiros engenhos de açúcar movidos à tração animal ou por escravos. Esse modelo, baseado na economia mercantilista, vai introduzir o sistema de *plantations*.

Como vimos, a região possui características geomorfológicas muito particulares, de terrenos jovens e planícies sedimentares alagadiças com depressões pantanosas, portanto são áreas de difícil ocupação e necessitam de obras para tornar os terrenos suporte de atividades. Com o objetivo de drenar o solo da baixada, para a pecuária e o cultivo e facilitar o transporte da produção, uma rede de canais começou a ser construída, ainda no século XVIII (Soffiati, 2003, p. 78).

Desde então, inicia-se a segunda fase que vai até construção do canal Campos-Macaé, (1844-1872), quando o complexo agroexportador vai se consolidar como forma de organização da produção dentro da divisão internacional do trabalho.

A terceira fase vai da construção do canal Campos-Macaé até as obras do DNOS finalizadas com a extinção deste órgão em 1989. A questão da construção dos canais e da drenagem da baixada campista realizada pelo DNOS é movida pela possibilidade de ampliar a área produtiva, seja direta ou para áreas de apoio. Após a construção dos canais artificiais pelo DNOS, não existem mais o que vinte lagoas ao todo, na região norte do estado do Rio de Janeiro (Quinto Jr. *et al.*, 2010, p.5). O último período vai de 1989 até os dias atuais, com a construção do Porto do Açú (Quinto Jr *et al.*, 2010, p. 8), acarretando novas mudanças na paisagem e graves impactos ao ambientais.

3. Desenvolvimento econômico e transformação da paisagem: século XIX

No Brasil, a partir de 1830, ocorre o ressurgimento agrícola. Durante este período verifica-se uma transformação significativa da produção agrícola voltada para exportação provocando a reestruturação das cidades e do território do período colonial.

O Complexo Agroexportador vai se desenvolver, na segunda metade do século XIX, em função da nova divisão internacional da produção – a Europa com a produção industrial e as Américas com a produção de produtos agrícolas como café, açúcar, algodão, tabaco, carnes e outros tipos de *commodities* (Faria & Quinto Jr, 2008). Dentro dessa lógica, inicia-se a formação de novas relações de produção não mais baseada no mercantilismo clássico, mas numa lógica capitalista de produção, onde as questões dos suportes materiais e logísticos passam a ser determinantes nos custos de produção. No complexo agroexportador, o fator transporte passa a pesar no custo final da produção da usina ou da fazenda (antes da modernização custava algo em torno de 80 % do custo da produção, passando a 20%). A introdução da ferrovia e da hidrovia moderna, por volta de 1854, faz uma enorme revolução nos caminhos e nas infraestruturas de transporte. Até meados do século XIX, os sistemas eram baseados em caravanas de tropeiros e navegação de monções.

O canal Campos-Macaé integra a rede de canais do município de Campos dos Goytacazes. Sua construção teve início em 1844 e todo o seu trecho foi inaugurado em 1872 (Lamego, 1845, p.180). Com aproximadamente 100 km de extensão, ele se destaca pela sua magnitude. Considerado o segundo maior canal artificial do planeta (Soffiati, *apud* Teixeira, 2014, p.71), foi também a maior obra de engenharia no período do Império (Silva Telles *apud* Teixeira, 2014, p.71), ele aproveita em seu traçado numerosos corpos de água, interligando as bacias do rio Paraíba do Sul, da Lagoa Feia e do rio Macaé (Teixeira, 2014, p.71). Mais tarde, entre 1925 e 1929, o engenheiro Sanitarista Saturnino de Brito realizou, de acordo com Soffiati (2003, p.81), o mais abrangente e consistente projeto de saneamento da “Baixada Goitacases”⁵.

⁵ Para mais informações a respeito das discussões e projetos realizados para saneamento da região, como as implantações, a partir de 1940, pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), ver Soffiati (2003, p. 78-88).

Com a construção dos canais pelo DNOS, cem anos depois da construção do Canal Campos-Macaé, existe outra lógica que é baseada na drenagem de terras para aumentar a capacidade produtiva das Usinas de açúcar. O norte fluminense era um dos principais centros produtores de açúcar do Brasil naquele momento, não existindo uma concorrência forte no Sudeste, já que a produção do Estado de São Paulo naquele momento era marginal. A ampliação do mercado consumidor em função do crescimento da população urbana coloca a necessidade de expansão da produção das Usinas de Açúcar.

Podemos afirmar que com a consolidação da economia do Complexo Agroexportador, no final do século XIX, coincide um processo de acumulação a nível mundial, com a construção das ferrovias e grandes obras de infraestrutura e serviços urbanos, estas acelerarão os fluxos de circulação de mercadorias através das cidades e dos territórios. As cidades brasileiras até então, eram cidades onde ainda predominava o aspecto colonial, com uma estrutura urbana que pouco se modificara em 300 anos de existência.

O complexo Agroexportador também vai ser o impulsionador da industrialização que começa igualmente a se desenvolver, no final do século XIX. Esta estava baseada em abundantes recursos hídricos para movimentar as caldeiras a vapor e os processos produtivos dela decorrentes, fazendo com que as indústrias procurassem se localizar próximas a fontes abundantes de água como, por exemplo, rios.

A expansão econômica, a abolição do regime de escravidão e a proclamação da República, no final do século XIX, possibilitaram um enorme investimento na modernização tardia das cidades brasileiras, em função do colapso da infraestrutura por que passaram, principalmente, as cidades portuárias e as cidades localizadas em baixadas litorâneas.

Finalmente, as mudanças econômicas, políticas e culturais ocorridas, na segunda metade do século XIX, deram origem a atual paisagem da região. Essas mudanças estão relacionadas com a instalação do complexo agroexportador açucareiro, onde a construção do canal Campos-Macaé está relacionada à criação de meios de transportes mais eficientes para baratear os custos de produção e racionalizar o acesso ao porto de Macaé. Por outro lado, a Engenharia Sanitarista do final do século XIX vai introduzir a importância da eliminação dos meandros e miasmas dos sistemas fluviais, assim como a drenagem das lagoas e brejos.

Com a expansão da produção, principalmente após os anos 70, com o surgimento de outros pólos importantes como o norte e noroeste do Estado de São Paulo e a retomada da produção nordestina em Alagoas e Pernambuco, a baixa produtividade da cana, leva a perda da importância da produção campista. Nos anos setenta ocorre um lento processo de crise das usinas de açúcar campista que de vinte passam a três usinas. Pode-se considerar que a pouca diversificação produtiva na região teria consequências, se não fosse a descoberta de petróleo na Bacia de Campos os impactos da crise seriam irreversíveis.

4. O rio Paraíba do Sul e desenvolvimento urbano: as primeiras cidades da região da região Norte Fluminense

Sem dúvida, a principal área de interesse de toda a Capitania de São Tomé foi a área 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 região, a partir de Cabo Frio⁶. 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, 1998, p. 111-118).

A urbanização da antiga região Norte Fluminense (hoje dividida nas mesorregiões Norte Fluminense e Noroeste Fluminense) está ligada, historicamente, ao processo de urbanização de Campos dos

⁶ 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 relatada por vários autores campistas, como Feydit (1900), Lamego (1945). Ribeiro Lamego (1974) faz uma síntese dos principais fatos organizando-os cronologicamente. Em estudo mais recente, Faria (1998) realiza uma análise crítica desta história a partir dos escritos destes autores.

Goytacazes que deu origem a maioria dos outros municípios que, atualmente, dela fazem parte⁷. A aglomeração, ainda uma *vila* (fundada em 1676), foi descrita por Couto Reis nos seus *Manuscritos de 1785*, como “a metrópole, mais rica e populosa das submetidas ao Rio de Janeiro” (Couto Reis, 1997, p. 52).

São João da Barra foi criada em 1677, na foz do rio Paraíba do Sul, 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 (Lamego, *apud* Faria, 1998, p. 159).

A vila de Macaé, antiga aldeia indígena, situada no litoral, foi fundada em 1814. Após a inauguração da navegação a vapor, quando todo o açúcar e as outras mercadorias da região começaram a ser transportados até o seu porto, na enseada de Imbitiba, para de lá seguirem até o porto da cidade do Rio de Janeiro, o desenvolvimento da cidade se acelerou. Lamego (1945), no capítulo em que trata dos transportes e comunicações, nota que:

De todos os problemas impostos ao homem pelo determinismo geológico da planície, é este um dos de mais difícil solução. [...] O campista não tem saída. A natureza deu-lhe uma terra privilegiada, mas bloqueou-o solitariamente. E assim é que não basta essa tremenda luta humana para conquistar a gleba, que vimos ao seguir a sua história. Além do esforço contra o meio seletivo e da pugna heroica contra o donatário, resta ainda a grande tarefa de ligar a terra ao Mundo. De nada vale todo o brilho cultural sem o escoamento para os produtos e sem o intercâmbio com a civilização (Lamego, 1945, p. 176).

“Logo nos primórdios, no tempo da pecuária e boiadas, a estrada única é pela costa litorânea. Mas começando a se avolumar os produtos da lavoura e fabricação, e, não obstante a má saída para o mar, o comércio os produtos começam a sair por via marítima” (Lamego, 1945, p. 178). Se seguirmos as informações oferecidas por Lamego sobre os transportes, fica evidente que o principal interesse da criação dos três centros urbanos na região, Campos dos Goytacazes, São João da Barra e Macaé, foi a comercialização das mercadorias da região que exigia um centro comercial e portos para a sua distribuição até o Rio de Janeiro grande centro consumidor e exportador. Campos dos Goytacazes, São João da Barra e Macaé desempenhavam essa tarefa, formando uma importante tríade na distribuição de produtos da região (Faria, 1998).

De meados do século XVIII o final do século XIX, as três cidades se completam. E através do rio Paraíba do Sul, uma das mais importantes vias de transporte à época, exportavam-se os principais produtos da região — açúcar e aguardente — e o café de São Fidélis. As mercadorias partiam de Campos até o porto de São João da Barra, de onde em embarcações maiores alcançavam o mar até a enseada de Imbetiba, em Macaé, porto aonde chegavam os navios de “alto porte”, e de lá partiam para o Rio de Janeiro.

A dinamização das vias férreas, no último cartel do século XIX⁸, provocou a redução gradativa do transporte fluvial e pelo canal Campos-Macaé, até que este fosse eliminado totalmente com a venda e a transferência, para o Rio de Janeiro, da Companhia de Navegação São João da Barra em 1919. Mas as antigas pranchas circularam pelos canais e rios até os anos 1940.

5. O rio Paraíba do Sul: principal elemento estruturador do espaço urbano de Campos dos Goytacazes

A análise dos mapas da cidade revela a configuração do seu espaço urbano: o rio estrutura o desenho urbano, a igreja matriz de São Salvador e a Praça Principal como referência da centralidade,

⁷ Campos dá origem aos municípios de Itaperuna, Bom Jesus do Itabapoana, São Fidélis e, mais tarde, Cardoso Moreira; São João da Barra aos municípios de Quissamã e São Francisco do Itabapoana; Macaé aos municípios de Conceição de Macabu, Quissamã e Carapebus; São Fidélis, criado, em 1850, aos municípios de Cambuci, Santo Antônio de Pádua, Miracema e São José do Ubá; Itaperuna, criada em 1885, aos municípios de Natividade de Carangola, Bom Jesus do Itabapoana e Porciúncula.

⁸ Em 1869 foi fundada a "Companhia Estrada de Ferro Macaé e Campos". Em 1875, foi inaugurado o caminho de ferro de Macaé a Campos. Em 1888, a Companhia foi adquirida pela Estrada de Ferro Leopoldina.

a Casa de Câmara e Cadeia (o pequeno volume quadrado em frente ao rio, símbolo de sua autonomia). A rua Direita (atual 13 de Maio) é o eixo de ligação direta entre o campo e a cidade e conduz à igreja matriz e aos portos. Estes orientam os traçados das ruas e a distribuição das atividades comerciais (Faria, 1998, 107).



Figura 2. Planta da cidade, desenhada pelo engenheiro do Imperial Corpo de Engenheiros, Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde.

Fonte: Relatório da 4ª secção de obras públicas, 1837.

Obs.: A mancha escura, à esquerda é a Lagoa do Furtado.

Suas atividades econômicas e comerciais impõem a estruturação de uma zona portuária para garantir a circulação de mercadorias, mas também de pessoas e ideias, uma vez que os caminhos eram muito precários. Próximo ao rio Paraíba do Sul, se instalavam as fundições, os curtumes. Essas atividades consumidoras de espaço e água localizavam-se nos “bairros” mais distantes, como a Coroa⁹. Estes eram bastante requisitados para a instalação desses estabelecimentos “industriais”, menos por sua distância em relação ao “centro da cidade” que por sua localização próxima ao rio.

Como apontado anteriormente, a navegação, a primeira a ter sido dinamizada, graças às primeiras companhias instaladas na cidade, ganhou novo impulso com a inauguração, em 1872, de linhas regulares no canal Campos-Macaé. Entre 1870 e 1890, o movimento do porto de São João da Barra se intensificou. Em 1876, foram criadas a Cia de navegação São João da Barra-Campos e uma linha marítima a vapor entre o porto de Imbetiba, em Macaé, e Rio de Janeiro era concluída. Graças a esta nova via de acesso, o tráfico de mercadorias, a circulação de indivíduos e de informação e, conseqüentemente, a entrada das últimas novidades do mundo europeu foi facilitada. O comércio era, então, favorecido: nos jornais locais, aumentaram os anúncios de chegada de novas mercadorias assim como o número de lojas de artigos importados. Todo esse movimento de entrada e saída de mercadorias fez com que a Rua Beira Rio (após a proclamação da República, em 1889, passou a ser nomeada Avenida XV de Novembro) se transformasse no lugar mais animado da cidade. Aliás, ela era a principal via da cidade de modo que não era surpreendente ver projetos de urbanização visando embelezá-la e alargá-la para permitir uma circulação mais fácil.

Em 1873, a companhia inglesa *Dutton & Chandler* construiu uma ponte metálica sobre o rio Paraíba do sul, reclamada há muito tempo para substituir a antiga barca pêndula construída, em

⁹ Essas informações foram obtidas, a partir da leitura dos anúncios do jornal e Diário Oficial do Município, “O Monitor Campista”, no período de elaboração da minha tese de doutorado (FARIA, 1998). “O Monitor Campista” foi fundado em 1834 e circulou sem interrupção, em Campos dos Goytacazes, até 2009, quando foi fechado por falta de verbas.

1846, pelo vice-cônsul francês em Campos, Jules Lambert. A nova ponte, além de reduzir a distância, facilitar e dinamizar as comunicações entre as duas margens do rio, abriu novas perspectivas de expansão em direção ao norte do município, estimulando a adição de novos bairros. Além disso, a ponte impulsionou a integração ulterior da margem esquerda, até então uma área apartada da cidade, ao centro urbano.

Os portos de Campos, fundamentais para as atividades comerciais e de mercado, eram também um meio de comunicação com o mundo. A cidade crescia ao longo dos portos, para onde as ruas mais importantes convergiam, onde a praça principal com sua igreja matriz situada de frente para o rio Paraíba do Sul se abria para a planície na outra margem. Em torno das atividades exportação e importação se instalavam outros serviços de apoio como os trapiches, de guindastes, os serviços de transportes de mercadorias em carroças puxadas por animais, transporte fluvial em pranchas para as mercadorias e em canoas para a travessia do rio.

As propagandas publicadas no jornal "O Monitor Campista" confirmam como os portos condicionavam os traçados das ruas e eram pontos de referência preferidos pelos comerciantes Faria, 1998).

"Procura-se ponto para instalar um comércio de alimentação, mas exige-se que seja situado na rua do Rosário entre a rua do Conselho e o rio, em torno do porto das Pedras" (O Monitor Campista, 21/04/1840).

"Continuamos a venda, na loja da rua do Porto das Pedras, nº 142, de vinho de Lisboa, de vinho branco, [...], aguardente do Reino e cervejas de Londres" (O Monitor Campista, 28/04/1840).

"Na loja situada na esquina da rua do Porto das Pedras, nº 134, chegam do Rio [de Janeiro] os seguintes gêneros: queijos do Reino, massas bem frescas, figos, uva passa, vinho de Lisboa, velas de Buenos Aires, água inglesa, panelas, bico de pena em aço, etc." (O Monitor Campista, 31/03/1840).

O mercado de peixes se situava no porto da Banca e ao longo da Beira Rio Paraíba entre a rua do Rosário e a praça do Capim.

Esses lugares de comércio, ruas et mercados são muito frequentados. Lá se realizam as trocas comerciais e que uma parte da vida social da cidade se desenvolve. A existência dessas práticas é confirmada pelo jornalista Hervé Salgado Rodrigues no seu livro "Na taba dos Goytacazes", de 1988 : "Nos vários portos o movimento era intenso: a gritaria dos estivadores, dos carroceiros transportando as cargas até os trapiches. O porto da Banca era o mais popular e o mais animado" (Rodrigues, 1988, p. 203).

A água que abastecia a cidade de Campos dos Goytacazes vinha do rio Paraíba do Sul. Faria e Teixeira (2013), no artigo intitulado "Abastecimiento y gestión de agua en Brasil: los conflictos entorno da Companhia *The Campos Syndicate Limited*", esclarecem que o primeiro contrato para abastecimento de água potável e de um sistema de drenagem de águas pluviais e esgoto, para a cidade foi transferido, em 1882, em carácter de exclusividade, a Alberto Rocha de Miranda¹⁰. Em 1885, o contrato foi transferido para a empresa inglesa *The Campos Syndicate Limited*, por meio do Decreto Nº 9529 (12 de dezembro de 1885)¹¹, que autorizava a empresa a atuar no Império do Brasil, e na cidade de Campos, da província do Rio de Janeiro. Em 25 de junho de 1890, o contrato com a *The Campos Syndicate* foi renovado, os serviços de esgoto foram logo instalados, entretanto e os serviços de fornecimento domiciliar de água só foram inaugurados em 1992, permanecendo a companhia, com o monopólio do fornecimento de água.

¹⁰ Desembargador Bernardo Avelino Gavião PEIXOTO (presidente): "Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigésima quarta legislatura", em 8 de agosto de 1882, Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1882, p.102. Biblioteca Nacional 814.

¹¹ "Coleção de Leis do Império do Brasil", Vol. 1, (1885), p. 762. Ver legislación informatizada, disponible en <http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-9529-12-dezembro-1885-543992-publicacaooriginal-54789-pe.html>

O projeto foi severamente criticado por Saturnino de Brito (1943) que defendia que os interesses relativos à saúde pública eram contrários à gestão privada do serviço de fornecimento de água potável (Faria & Teixeira, 2013; Teixeira & Faria, 2013).

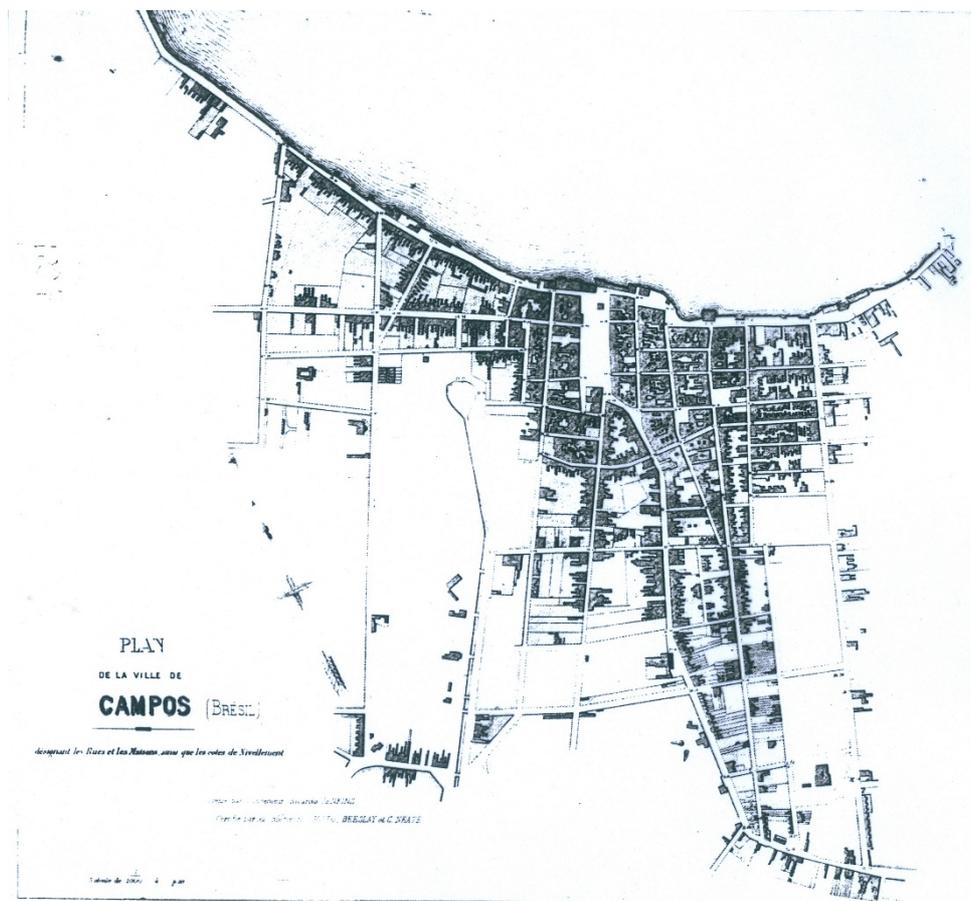


Figura 3. Planta de Registro realizada pela The Campos Syndicate Limited. Final do século XIX. Pode-se perceber o rio Paraíba do Sul como eixo norteador do traçado urbano; o centro urbano mais adensado, o vazio da Praça Principal bem em frente para o rio; as construções sobre às margens são os trapiches; À direita, a rua Direita (que conduz dos campos da baixada diretamente ao porto Grande); à esquerda, no grande vazio, o traçado retilíneo e paralelo à rua Direita, do canal Campos-Macaé. Ambos equidistantes da Praça.

6. O canal Campos-Macaé: saneamento, circulação e solução urbanística

O canal Campos-Macaé atravessa a cidade de Campos dos Goytacazes, tendo um longo trecho urbano. A construção do canal Campos-Macaé está relacionada, de um lado à criação de novos meios de transportes mais eficientes para baratear os custos de produção. Assim, além de via de circulação e de drenagem das áreas rurais na baixada, esse canal artificial tinha a função de saneamento do espaço urbano. Nesse sentido um dos objetivos era dissecar a lagoa do Furtado, localizada na região central da cidade impedindo a expansão da cidade.

Nesse período, o engenheiro Saturnino de Brito vai repensar as cidades brasileiras, a partir da necessidade da infraestrutura de drenagem urbana. Esta concepção vai produzir uma estética urbana combinando as necessidades do urbanismo com a infraestrutura das cidades, harmonizando as duas. Um dos exemplos mais bem sucedido das obras realizadas por Brito é a cidade de Santos, em São Paulo, onde está localizado o principal porto da América do Sul. Outras cidades como Vitória, Recife e Petrópolis, também sofreram a atuação deste pioneiro do Urbanismo Moderno.

No projeto "O Saneamento de Campos"¹², Saturnino de Brito descreve o seguinte quadro da cidade: "Vemos aqui generalizada a antiga e detestável construção colonial, tanto para o miserável casebre,

¹² O projeto foi publicado como livro, na coleção "Obras Completas de Saturnino de Brito", Vol. VI, "Projetos e Relatórios. O Saneamento de Campos". Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943 pp. 211-265)

como para as habitações comuns e para os próprios casarões com pretensões a palacetes: sempre a falta de ar e de iluminação no interior” (Brito, 1943, p. 34).

O livro “O Saneamento de Campos”, conforme nos informa Faria (2014), foi organizado em três partes abrangendo os vários aspectos relativos à problemática urbana. Neste artigo sublinhamos a atenção que Brito dispensou ao canal Campos-Macaé.

Para Brito, o canal, como todos os cursos que atravessassem cidades, deveria ocupar o eixo de uma avenida, o que impediria que se transformasse em coletor de impurezas. Considera que nos projetos de melhoramentos, as previsões de progresso têm que se basear nas cartas topográficas completas e não desprezarem o relevo do terreno e outros acidentes naturais, facilitando, assim, os trabalhos de saneamento (brito, 1943, p. 34).

Brito, no capítulo em que trata de esgotos, de águas pluviais, faz a seguinte constatação: “A elementar observação da planta (se refere à planta elaborada pela empresa *The Campos Syndicate*) mostra que nosso emissário de águas pluviais é o Canal: o terreno desce da margem do rio para o interior e as cotas de enchente do rio são superiores às do Canal” (Brito, 1943, p. 35).

Sem dúvida, o canal Campos-Macaé é a espinha dorsal do projeto de Brito, visando o saneamento da cidade de Campos, um divisor e um coletor das águas advindas das enchentes e também pluviais.



Figura 4. Bacia do Canal Campos-Macaé, atual Parque Alberto Sampaio, anos 30, com barcos circulando. Ao fundo, à esquerda, a Torre da Igreja Mãe dos Homens e no canto direito da imagem, as torres da Matriz São Salvador. Esta imagem demonstra que o desenho proposto por Saturnino de Brito para o canal não fora executado e nos descortina o aspecto da cidade fora do centro principal. (Foto: Guilherme Bolkal, final do séc. XIX. Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>)

7. Conclusão

No período colonial, a localização e distribuição dos núcleos urbanos no território brasileiro, segundo as suas características geográficas, derivaram de uma escolha social e política para atender às funções pré-determinadas necessárias para garantir a sua ocupação e posse: defesa, administração e comércio.

No caso de Campos dos Goytacazes, o rio Paraíba do Sul teve um papel inegável na criação e desenvolvimento urbano do município de Campos dos Goytacazes, em especial para a sua vida

social, econômica e cultural. Destacamos também, o papel do rio como elemento estruturador do desenho urbano da cidade, na segunda metade do século XIX, início do século XX.

Observarmos nos projetos de Brito o recurso técnico aos canais como solução para drenagem, circulação e mesmo embelezamento, transformando-os em elementos importantes na definição do seu desenho urbanístico, O projeto de Brito para Campos dos Goytacazes, deve ser ressaltado, pois ele não se atém apenas às questões sanitárias, ele planeja a extensão da cidade numa visão holística, intervindo num tecido urbano em pleno projeto de expansão, inaugurando assim a planificação urbana no Brasil.

Porém, o canal Campos-Macaé deixou de ser o imponente canal de outrora para tornar-se justamente o que Brito queria evitar — “um coletor de se de impurezas” — e a avenida por ele idealizada é normalmente chamada de “beira valão”. Apesar da negligência por parte da administração pública local e do desconhecimento de grande parte da população sobre sua história e importância, o canal Campos-Macaé foi tombado, em dezembro de 2002, pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) e reconhecido como importante elemento histórico, urbanístico, paisagístico e ambiental.

Mas o rio Paraíba do Sul deixou de ser o “caminho líquido para o mar”, conforme descreveu Lamego. O processo crescente e desordenado de urbanização pelo qual várias cidades brasileiras vêm passando, os rios se tornam cada vez mais negligenciados, sendo alvo de descaso e poluição. As suas orlas, muitas vezes, não são valorizadas como espaço público e recurso paisagístico. Tal como assistimos acontecer com o Rio Paraíba do Sul, em Campos dos Goytacazes que merece, pelo seu lugar preponderante na história do município e sua região de influência, ser destacado não somente como um patrimônio ambiental, mas, sobretudo cultural.

8. Referências

Brito, F. S. R. de (1943). *Projetos e Relatórios. O Saneamento de Campos*. In *Obras Completas de Saturnino de Brito* (Vol. VI). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

Couto Reis, M. M. do (1997). *Manuscritos de Manoel Martins do Couto Reys: Descrição Geográfica, Política e Cronográfica do Districto de Campos dos Goitacaz 1785*. Rio de Janeiro: APERJ/UENF.

Faria, T. de J. P. (1998). *Campos dos Goytacazes: Resources et Virtualités d'une Ville Brésilienne, Données de l'Histoire*. Tese de doutorado em EHESS, Paris, France.

Faria T. de J. P., & Quinto Jr, L. de P. (2008). “Os canais como estruturadores do espaço urbano: os projetos de Saturnino de Brito para as cidades de Campos dos Goytacazes/RJ e Santos/SP”. In *Anais do XIX SHCU* (pp. 1-12), Recife, PE, Brasil.

Gorski, M. C. B. (2010). *Rios e cidades: ruptura e reconciliação*. São Paulo: SENAC.

Lamego, A. R. (1945). *O Homem e o Brejo*. In *Setores da Evolução Fluminense*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE. Recuperado de http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv13016_v1.pdf.

Langenbuch, J. R. (1971). *A Estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE.

Mota, A., & Totti, M. E. (2007). *Bacia do rio Paraíba do Sul — que lugar é este?* Campos dos Goytacazes: CFET/Campos.

Prado Jr, C. (1983). *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Ed. Brasiliense.

Quinto Jr, L. de P., Faria, T. P., Crespo, M. P., & Carvalho, L. S. de (2010). Complexo Portuário e Industrial do Açu e as transformações no sistema de macrodrenagem do Norte Fluminense. In: *Anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos*, Porto Alegre, RS, Brasil: AGB.

Rodrigues, H., & Salgado Campos (1988). *Na Tabo dos Goitacazes*. Niterói: Biblioteca de Estudos Fluminenses, Série Municípios, Imprensa Oficial.

Roncayolo, M. (1997). *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard, Edition revue.

Soffiati, A. A. (2003). Saturnino de Brito e o saneamento da Baixada dos Goitacases. In Faria, T. P. (Org). *Anais do Seminário Saturnino de Brito 100 Anos do Projeto de Saneamento de Campos* (pp.78-112). Santa Cruz do Rio Pardo: Editora Viena.

Soffiati, A. A. (1998). Aspectos Históricos das lagoas do norte do estado do Rio de Janeiro. In Esteves, F. de A. *Ecologia das Lagoas Costeiras do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba e do Município de Macaé (RJ)*, Macaé [RJ]: NUPEM / UFRJ.

Teixeira, S., & Faria, T. de J. P. (2013). El Agua y la Ciudad: Tensión/Interacción em la Cuenca del Bajo Paraíba do Sul. In: García, R. J. N., Santillán, J. R., & Villaseñor, A. T., *s/n* (pp.183-197).

Teixeira, S. (2014). El canal Campos-Macaé y la red de canales em el Norte Fluminense: análisis de algunas fuentes documentales para uma investigación. In: García, R. J. N., & Villaseñor, A. T. (Orgs). *Gestão Hidráulica da América Latina e Espanha* (pp.67-84). Campos dos Goytacazes [RJ]: EDUENF.