



GT – 9: Geografia histórica urbana

Urbanização de Macaé (RJ):

de entreposto comercial a balneário turístico.

Júlia Venancio Lima¹

Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)

juliavenancio.2111@gmail.com

RESUMO: Neste trabalho, temos como objetivo analisar os fundamentos do processo de urbanização de Macaé, desde o surgimento da função portuária-comercial, em meados do século XIX, até o início do desenvolvimento da função turística, na segunda década do século XX. Nossa pesquisa busca combinar as metodologias de periodização de Milton Santos e a observação das continuidades e descontinuidades, conforme proposto por Henri Lefebvre. Para tanto, realizamos um levantamento bibliográfico e de notícias jornalísticas. Ao longo dos séculos XVIII e XIX, observamos diversas transformações no núcleo de Macaé atreladas à economia açucareira. As inovações produtivas desse setor culminaram na construção de um canal e de uma ferrovia que conectavam Macaé ao principal produtor regional. Influenciada pela implementação de serviços tipicamente urbanos, há uma mudança de função exercida pela cidade, que antes era somente de entreposto comercial e passa a ser turística.

Palavras-chave: Macaé (RJ); urbanização; gênese urbana

1. INTRODUÇÃO

“O presente se desenrolou e o futuro se construiu a partir de uma sólida base material e espiritual herdada de outros tempos. Em outras palavras, o passado acompanhou *pari passu* o processo de desenvolvimento da sociedade; ele sempre fez parte do presente e da ideia de futuro” (ABREU, 1998, p. 8-9).

A relação tempo e espaço é um tema constante na Geografia, trabalhado por inúmeros geógrafos de distintas correntes de pensamento. A epígrafe deste trabalho dialoga com a dialética das continuidades e descontinuidades observadas ao longo do processo de

¹ Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia, sob orientação do Prof. Dr. João Carlos Monteiro, e bolsista da CAPES.

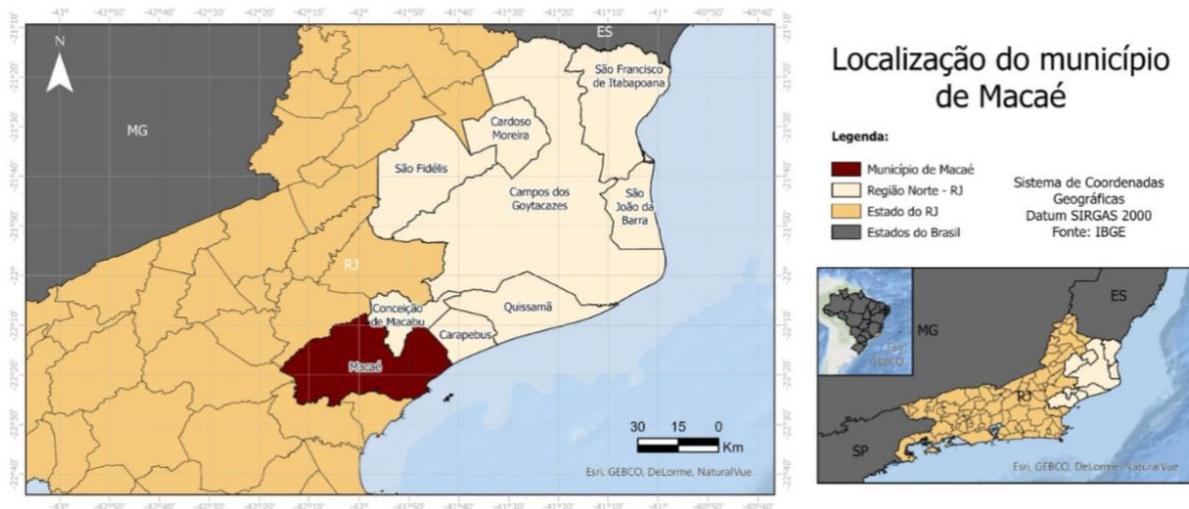
urbanização. Lefebvre ([1968] 2023) expõe que não existem descontinuidades absolutas, mas sim descontinuidades relativas, e isto porque não se apagam todas as marcas de um processo ao se instituir um novo. Sendo assim, sempre teremos continuidades dentro das descontinuidades, na mesma medida em que teremos descontinuidades nas continuidades.

Ao propor a metodologia da periodização para dividir o tempo em períodos, Milton Santos (2008) apreende também essa noção. Ele traz que os “períodos são pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica, com a manutenção das estruturas” (SANTOS, 2008, p.34). Ou seja, podemos definir os períodos a partir das continuidades de estruturas. Em mesma medida, temos o início de um novo período a partir de um ponto de inflexão, ou ruptura, que representa uma descontinuidade. Utilizar essa metodologia nos permite reconhecer um processo histórico mais geral.

Compreender o processo de urbanização, tal qual Lefebvre (2002) propõe, é também recuperar a história do urbano e também a história das cidades para que, como aponta Maurício de Abreu (1998), possamos “contextualizar os processos sociais no tempo e no espaço” (p.19). Podemos fazer uma junção das duas ao recuperar “a *história daquela determinada cidade* [...]”. Ela é a síntese de como aquelas duas histórias se empiricizaram, como materialidade e como ação humana” (ABREU, 1998, p. 19, grifo do autor). A partir disso, o objeto da nossa pesquisa se concentra na história de uma determinada cidade, na história da cidade de Macaé.

Macaé é um município litorâneo do norte do estado do Rio de Janeiro (figura 1), com uma população de 246.391 habitantes (IBGE, 2023). Seu desenvolvimento esteve durante séculos atrelado ao escoamento da produção açucareira do Norte fluminense. Ao longo do século XX, torna-se um importante balneário turístico, atraindo população de cidades vizinhas e do estado de Minas Gerais, e ganha o apelido de “Princesinha do Atlântico”. A partir da década de 1970, passou a desenvolver em seu território atividades relacionadas à exploração de petróleo, com a instalação de uma base operacional da Petrobras para extração dessa *commodity* na Bacia de Campos.

Figura 1 – Localização de Macaé (RJ)



Fonte: IBGE, 2023. Elaboração própria.

Seguindo a proposta de Santos (2008), para os objetivos desse trabalho também dividimos a história em períodos. Para essa exposição, escolhemos trazer aquela que se refere ao fundamento histórico-dialético do nosso objeto. Sendo assim, nosso objetivo é analisar os fundamentos do processo de urbanização de Macaé, desde o surgimento da função portuária-comercial, em meados do século XIX, até o início do desenvolvimento da função turística, na segunda década do século XX. Para tal, cabe contextualizarmos primeiramente o que estamos adotando como fundamento histórico-dialético. Como traz Matheus Bartholomeu (2021, p.65–66, grifo do autor):

Primeiramente, fundamento diz respeito àquilo que funda algo, servindo-lhe de sustentação para o que se construirá a seguir. [...] Em segundo lugar, o fundamento também se refere àquilo que determina a existência de algo, sem o qual este algo seria radicalmente diferente. [...] Esses dois significados se imbricam e se articulam e devem ser considerados em termos histórico-dialéticos.

Para esse trabalho, utilizamos a metodologia de análise da forma, função e estrutura, organizada por Lefebvre ([1968] 2023), para compreender as transformações espaciais de Macaé que fundamentaram o processo de urbanização na cidade. Essa metodologia se pauta na teoria crítica marxista. Sendo assim, escolhemos por utilizar essas três noções fundamentais de maneira indissociável, colocando-as em pé de igualdade, sem privilegiar alguma, visto que, como ressalta o autor, isso empobreceria o pensamento.

Assim, as estruturas estão vinculadas à dimensão político, econômico e social, relacionada às relações de produção, de poder etc. As formas “servem à realização das *funções* na prática social” (LEFEBVRE, [1968] 2023, p. 7, grifo do autor). O autor nos alerta que não

devemos isolar a noção de estrutura na análise, porque: “ao enfatizar a continuidade, somos levados logo a captar o descontínuo. E inversamente. Ao utilizar a forma, somos conduzidos à função e à estrutura. E reciprocamente.” (LEFEBVRE, [1968] 2023, p. 8). A partir da análise das transformações, são as formas que marcam as continuidades históricas. Portanto, teremos em vista utilizar essas três noções fundamentais de maneira igualitária.

Para garantir uma maior compreensão sobre a construção deste trabalho, faz-se necessário que detalhemos os procedimentos de investigação realizados para obtenção dos nossos resultados. Começamos com um levantamento bibliográfico em repositórios acadêmicos digitais, recorreremos também ao auxílio dos materiais bibliográficos disponíveis no acervo municipal de Macaé.

Como o estudo se concentra em acontecimentos históricos, realizamos um levantamento hemerográfico² para compreensão de como tais fatos foram retratados pela mídia. Esse levantamento aconteceu em etapas, à medida que as questões iam surgindo na pesquisa. Utilizamos o acervo de jornais digitalizados da Biblioteca Nacional Digital (BND) onde realizamos uma busca por palavras-chave nos períodos de 1880 até 1920.

Outro procedimento que mobilizamos, inspirados na obra de Paulo Cesar da Costa Gomes e Vincent Berdoulay (2018), foi o levantamento documental, com foco em mapas e fotografias históricas. Acredita-se que, com o auxílio dessas figuras, seria mais tangível compreender as transformações espaciais que trataremos. Sendo assim, pesquisamos nos acervos digitais do Arquivo Nacional, da Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e da BND, e também em livros de memorialistas.

Este trabalho está dividido em três seções. Na primeira, justificaremos a escolha do nosso marco inicial com o surgimento da função portuária-comercial, em meados do século XIX, bem como também apresentaremos a forma e estrutura que conformavam a dinâmica local na época. Na segunda seção, abordaremos as inovações produtivas na economia açucareira, e, na terceira, como o aumento da produção decorrente dessas inovações influenciou na transformação da forma, função e estrutura da cidade, apresentando indícios do processo de urbanização.

² As fontes consultadas para esse tipo de levantamento são matérias jornalísticas. Esse procedimento investigativo é comumente utilizado em pesquisas históricas para compreensão de fenômenos sociais e políticos.

2. O SURGIMENTO DA FUNÇÃO PORTUÁRIA-COMERCIAL

A ocupação portuguesa do território que hoje corresponde ao município de Macaé começou junto à colonização do Brasil, como forma de evitar o contrabando de pau-brasil. Segundo Alberto Lamego (1958), a Coroa Portuguesa realizava expedições contra piratas ingleses e franceses e contra a população nativa, formada por indígenas dos povos tamoio e goitacás. A exploração do território foi facilitada pela navegabilidade do Rio Macaé e pelos portos naturais que proporcionavam abrigo para as embarcações na Enseada da Concha e na Enseada de Imbetiba.

Maria Franco ([201?]) nos apresenta que os conflitos dos portugueses com indígenas dificultavam a administração das terras da região por parte dos europeus, e, por consequência, qualquer desenvolvimento territorial almejado pelos colonizadores. A autora ainda aponta que os padres da Companhia de Jesus solicitaram, em 1630, posse dessa terra, a fim de tentar acabar com os conflitos e tornar a terra produtiva, atendendo os anseios da colonização. Os jesuítas foram os responsáveis pela criação dos dois primeiros engenhos, que originaram os núcleos de povoamento colonial na área: a Fazenda de Santana e a Fazenda de Imboassica (KNAUSS, 2001). Essa ocupação agrícola em Macaé estava relacionada à expansão da zona canavieira de Campos dos Goytacazes, a maior produtora da região.

Sheila Faria (1998 apud FRANCO [20--]) aponta que, a partir do século XVIII, há uma mudança na lógica produtiva, na atual Região Norte Fluminense, associada à substituição da cultura de alimentos e da pecuária, que abasteciam o mercado interno, para canaviais para exportação de cana-de-açúcar. A autora ainda aponta que houve um crescimento no número de engenhos a partir do referido século, associados à transferência da capital para o Rio de Janeiro, o que proporcionou um maior dinamismo ao interior da província de mesmo nome, e, adicionalmente, à própria decadência da produtividade do açúcar no Recôncavo da Guanabara³.

Segundo publicação do IBGE (1958, p. 229), “embora aí [em Macaé] se tivessem instalado um certo número de engenhos, essa zona nunca chegou a reproduzir o progresso ocorrido na baixada campista”. Entretanto, Macaé se destacava por se situar a meio caminho entre o principal produtor regional, Campos dos Goytacazes, e a capital, Rio de Janeiro. Não

³ O Recôncavo da Guanabara era constituído pelo que atualmente conhecemos como a região da Baixada Fluminense. Segundo Lucia Helena Silva (2013), em 1833, nesse território, formou-se o município do Iguaçu, que ocupava boa parte da extensão dessa região, e suas fragmentações e emancipações originaram os municípios que compõem a Baixada Fluminense.

somente isso, mas “Macaé possuía condições melhores para o desenvolvimento portuário, pois, na baía de Imbetiba, se encontra o melhor ancoradouro de todo o litoral fluminense ao norte de Cabo Frio” (IBGE, 1958, p. 229–230). Dessa maneira, passou-se a desenvolver, de maneira incipiente, a função portuária, por meio do escoamento da produção campista através do porto de Macaé e de Imbetiba, sendo o primeiro mais próximo à foz do Rio Macaé e o segundo na enseada costeira de mesmo nome. Então, Macaé servia de entreposto comercial no transporte desse produto.

Em meados do século XVIII, quando os jesuítas foram expulsos do país e suas terras, redistribuídas, surgiram novos espaços de produção e, com eles, novos núcleos de povoamento (KNAUSS, 2001). Segundo João Sayd (2015), o aumento da produção de cana-de-açúcar na região ao longo das décadas seguintes intensificou o fluxo de pessoas e mercadorias no porto. Dessa forma, “o povoado às margens do estuário cresceu em importância” (SAYD, 2015, p. 8).

Apesar da projeção que se dava, Macaé não possuía nenhuma autonomia administrativa, sendo totalmente subordinada a Cabo Frio. Em 1813, todavia, já houve a elevação ao título de vila. Paulo Knauss (2011), conta que esse processo procedeu de maneira incomum em relação às práticas da época, já que “Macaé se tornou vila antes de se tornar freguesia” (p. 86). Lamego (1958) aponta que essa promoção estava relacionada a um apelo da população local por mais autonomia. Sendo assim, ele expõe:

Para dissipar as inconveniências e vexames, que sofriam os seus moradores, por falta de pronta administração da justiça [...]; eles pediram ao Príncipe Regente a graça de erigir a vila de Macaé, criando-lhe justiça e officios, para o que se ofereciam a construir por próprias custas: pelourinho; casas da Câmara, de audiência e da cadeia; bem como tudo o mais que necessário fosse. (LAMEGO, 1958, p.66)

Com a elevação, a vila passou a carregar no nome, então, uma homenagem ao monarca, chamando-se Vila de São João de Macaé. No litoral, conservaram-se a atividade comercial, relacionada à exportação canavieira, e o transporte de pessoas, enquanto no seu interior havia a atividade canavieira. Para que a vila fosse elevada a cidade foi necessária uma série de “melhoramentos”, sendo um deles um “projeto que definisse os limites territoriais e traçado das ruas” (MACAÉ, 2010).

De acordo com Knauss (2001), em 1837, o engenheiro Henrique Luiz Niemeyer Bellegarde foi contratado para desenvolver um projeto urbanístico que traçasse os limites territoriais de Macaé e definisse um plano de arruamento, para que a vila pudesse ser elevada à condição política de cidade. No ano seguinte, o projeto foi aprovado e, a partir da Lei Provincial

n. 364, de 15 de abril de 1846, a vila foi elevada a cidade, passando a se chamar apenas Macaé (MACAÉ, 2010). O plano de arruamento correspondeu também “aos anseios dos moradores da vila de verem Macaé urbanizada” (MACAÉ, 2010, p.9). Sobre o projeto, observável na figura 2, Knauss (2001, p.30) explica:

três grandes ruas paralelas que acompanhavam o sentido da foz do rio, junto ao mar, e que cortavam a área urbana de modo longitudinal. Estas três vias — a rua da Praia, junto à foz do rio; a rua principal, chamada de Direita; e a rua Formosa, que se dirigia ao interior — eram cortadas por ruas transversais, formando as ligações do mar ou do rio com o interior. O projeto se completava ainda com a criação de duas praças colocadas nos extremos da área urbanizada: a praça da Alegria, junto à foz do rio; e a praça da Matriz.

Figura 2 – Planta da cidade de Macaé (RJ) - 1858–1861



Fonte: BELLEGARDE; NIEMEYER (1858–1861)

Para este trabalho, consideramos de extrema importância a execução do plano urbanístico e a elevação da vila à condição de cidade. Percebemos em ambos uma preocupação em começar a delimitar esse espaço que começa a se diferenciar do espaço tipicamente agrícola da região. O plano urbanístico foi proposto para estabelecer os limites dentro dos quais aquele núcleo se constituía, com ruas asfaltadas e praças. O marco político-administrativo acontece em decorrência do anseio da população local por ainda maior autonomia administrativa, dada a relevância que Macaé adquirira pelas atividades econômicas desenvolvidas.

Temos, portanto, uma mudança de forma que acompanhou a mudança de função: o início da concentração demográfica mais próximo ao litoral, em função do despontamento da atividade portuária e de entreposto comercial de escoamento de cana-de-açúcar. O que começamos a observar é a estruturação de uma organização na cidade para atender às demandas regionais. O plano urbanístico e a elevação à condição de cidade demonstram o início de um desejo de diferenciar o espaço que estava se constituindo, a cidade, do seu entorno, rural. Aqui, inaugurou-se um processo de transformações que seguiram essa mesma lógica ao longo do século XIX e início do século XX.

3. AS INOVAÇÕES PRODUTIVAS NA PRODUÇÃO AÇUCAREIRA NA REGIÃO NORTE FLUMINENSE

Como vimos, o início do plantio da cana, o beneficiamento do açúcar nos engenhos e a comercialização desse produto dinamizaram a economia regional. Apesar de Macaé não possuir grandes engenhos, a cidade exercia uma importante função no escoamento da produção de outras localidades na atual Região Norte Fluminense.

Durante o século XIX, a economia açucareira fluminense ganhou ainda mais destaque em relação aos períodos anteriores, devido ao aumento da produção a partir da modernização do processo de beneficiamento do açúcar. Como comentamos, Macaé exercia a função entreposto comercial e não possuía uma produtividade representativa comparada a Campos dos Goytacazes. Porém, a função que exercia era diretamente afetada pela produção de cana-de-açúcar das demais localidades. Sendo assim, faz-se necessário que compreendamos como se deu esse processo de modernização e suas repercussões no território macaense.

Segundo, Paulo Paranhos (2006, p.4), o auge da produção açucareira de Campos dos Goytacazes aconteceu durante o século XIX, “com a introdução de novas técnicas no fabrico do açúcar, além da entrada vultosa de capitais para o aprimoramento dos primitivos engenhos que se transformavam em engenhos centrais e em usinas”. Em 1823, foi noticiado o primeiro engenho a vapor da região. Lamego (1945, p. 132) comenta sobre as consequências da introdução do maquinário a vapor que fez com que os engenhos a vapor substituíssem os antigos engenhos mecânicos:

o pequeno senhor de engenho vai tornar-se impotente. Toda a sua floresta de chaminés vai ser aos poucos derrubada. Toda essa multidão de ‘cozinhas de cozinhar açúcar’ já

eleva, entretanto, a sua produção a cerca de 10.000.000 de quilos. [sic] [...] É quase visível que, sem a máquina, tais latifúndios acabariam partilhados entre novos senhores de engenhocas⁴. Tão grandes são as possibilidades do açúcar, que ninguém recua.

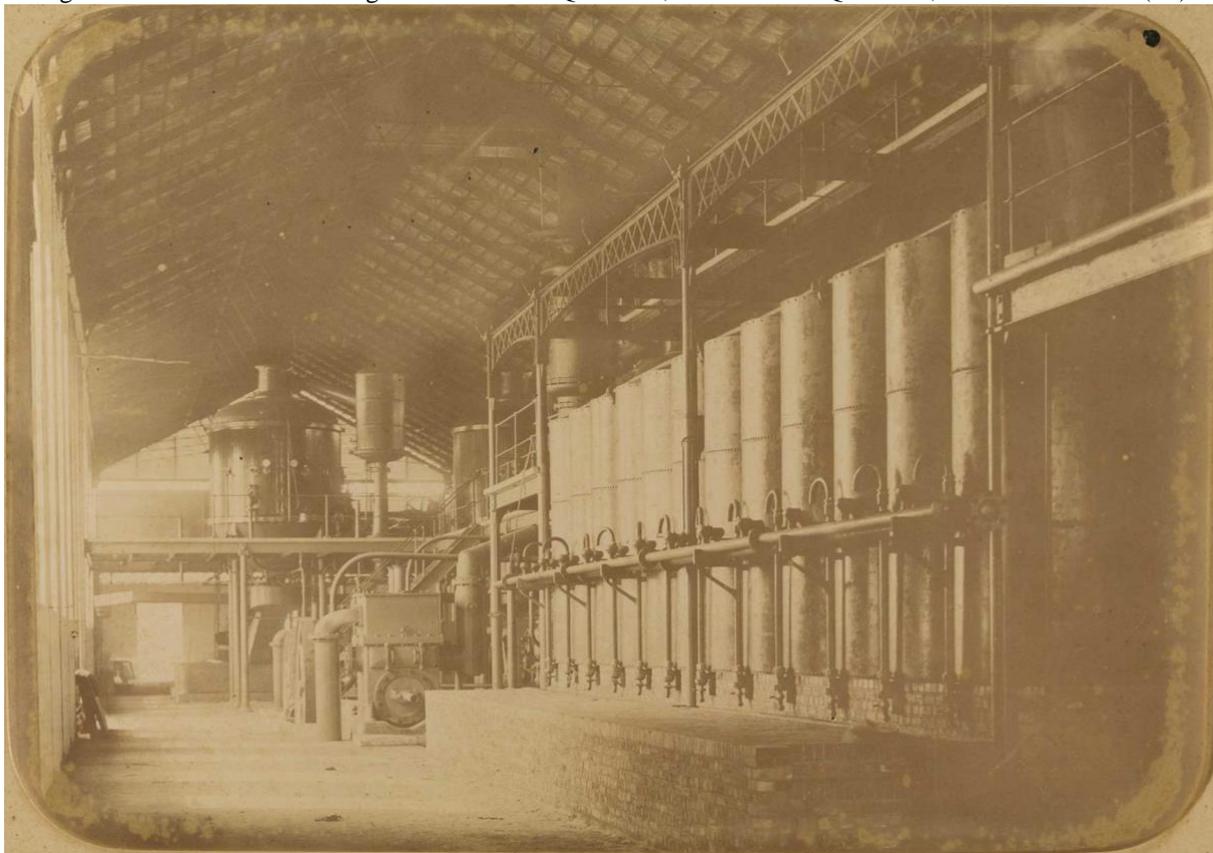
Como bem expressa o autor, as possibilidades do açúcar eram muito lucrativas, fazendo com que esse mercado se tornasse cada vez mais competitivo, o que fez com que aqueles que não acompanhavam tais transformações acabassem não conseguindo mais competir com os novos engenhos a vapor. Lamego (1945) aponta que, entre os anos de 1827 e 1881, houve uma notória transição dos métodos produtivos: enquanto cresceu o número de engenhos a vapor, caiu o número de engenhos de tração mecânica e engenhocas. Essa incipiente atividade fabril fez com que a produtividade se elevasse, duplicando de 1852 a 1877 (LAMEGO, 1945).

Segundo João Oscar (1985), os lucros provenientes do aumento da produtividade fizeram com que os senhores de engenho vislumbassem ainda mais a modernização dessa atividade fabril. Com isso, eles passaram a investir “na remodelação de seus engenhos mecanizados e na compra de novos maquinários, visando o estabelecimento de grandes conglomerados empresariais” (OSCAR, 1985, p. 182). Dentro desse contexto, surgiram os engenhos centrais e as usinas de açúcar, no fim do século XIX.

Os engenhos centrais eram fábricas de moagem na própria propriedade produtora de cana. Eles surgiram a partir de subsídios do Governo Imperial aos proprietários da lavoura canavieira. Dentre as regras para o recebimento do subsídio, salientadas por Oscar (1985), chamamos atenção para dois pontos: o primeiro consiste na obrigação do proprietário em moer cana-de-açúcar de terceiros; e o segundo, na proibição do uso de mão-de-obra escravizada no processo. De acordo com Lamego (1945), em Quissamã, distrito de Macaé naquele período, foi fundado o primeiro engenho central do Brasil, em 1877. Na figura 3, podemos observar as caldeiras do Engenho Central de Quissamã. As usinas, por sua vez, eram fruto, exclusivamente, de investimentos da iniciativa privada. Sendo assim, elas também ocupavam o mesmo espaço da produção, mas, diferente dos engenhos centrais, os proprietários possuíam autonomia para escolher se queriam moer cana de terceiros.

⁴ Engenhos produtores de rapadura, durante muito tempo conhecidos como “açúcar de pobre”. A expressão visa distingui-los dos engenhos produtores de açúcar (HEREDIA, 1988, p. 47).

Figura 3 – Vista interior do Engenho Central de Quissamã, no distrito de Quissamã, em 1877 – Macaé (RJ)



Fonte: FERREZ ([1877])

Para este trabalho, este período específico é importante tanto pelas inovações produtivas quanto pelo contínuo aumento da produção. A substituição dos antigos engenhos pelas usinas e engenhos centrais fez com que o setor açucareiro se tornasse sucroalcooleiro, produzindo outros subprodutos do açúcar, como o álcool. Essa mudança foi marcada por um aumento significativo de maquinário na produção. Outra questão importante foi a obrigatoriedade da utilização de mão-de-obra assalariada como cláusula para recebimento de subsídios fiscais (OSCAR, 1985).

Com o aumento da produção surgiu a necessidade de que o escoamento fosse mais eficiente. Na subseção seguinte, veremos como o aumento da produção provocado pela introdução de maquinário fez com que se iniciasse um novo momento de transformações nos modais de transporte para atender a nova demanda, gerando novos fluxos de mercadorias e pessoas.

4. AS REPERCUSSÕES DOS INVESTIMENTOS DO CAPITAL AÇUCAREIRO EM MACAÉ

Como comentamos, o município de Campos dos Goytacazes era o principal produtor de açúcar da região. Oscar (1985) apresenta que os incrementos na produção não foram os únicos a acontecer no século XIX: parte do lucro obtido com a modernização da produção foi utilizada para melhorar o escoamento dessa produção. Segundo Maria Lucia Penha (2012), a Coroa Portuguesa tinha planos de fazer obras de “melhoramentos” em todo território provincial, buscando uma maior conexão interna entre as demais localidades com a capital. Nesse sentido, foi projetada uma das maiores obras hidráulicas daquele século: “um caminho interno que ligasse o território campista a Macaé” (PENHA, 2012, p. 15), o Canal Campos-Macaé.

As obras começaram em 1845 e demoraram 30 anos para ficarem prontas. Penha (2012) atribui essa morosidade à complexidade das obras e aos emaranhados políticos. Mesmo com toda a expectativa com a inauguração do canal, sua inauguração foi polêmica, porque “deu-se às vésperas também da inauguração, ocorrida em 1875, da Estrada de Ferro de Macaé a Campos” (PENHA, 2012, p. 20).

O argumento para a instalação de uma linha férrea entre os municípios era o mesmo para a construção do canal. Assim, “concretizou-se o projeto de comunicação portuária do norte fluminense com o Rio de Janeiro na década de 1870 através da estrada de ferro e da navegação feita pela mesma companhia” (PENHA, 2012, p. 201). O canal, apesar de ter sido um projeto grandioso, acabou não tendo seu uso efetivado, devido à insuficiência da navegação devido aos problemas de drenagem (PENHA, 2012).

Por outro lado, os investimentos na ferrovia acabaram gerando melhorias no Porto de Imbetiba. A Companhia da Estrada de Ferro Macaé e Campos foi responsável por uma série de reformas no porto, além de instalar no terreno oficinas, destinadas à “construção de carros e vagos, reparos e montagens de locomotivas, fundição, etc.” (BORGES, 2000, p.37), e armazéns de apoio à ferrovia.

Na figura 4, conseguimos observar a composição espacial da cidade no fim do século XIX. A parte da cidade que foi delineada pelo projeto urbanístico está destacada de vermelho e há também a presença das linhas férreas que cortavam a cidade. Escolhemos dar destaque à Enseada de Imbetiba, já que, pela imagem, conseguimos observar os múltiplos usos que aquela região possuía: é possível localizar a estrutura do porto, as oficinas e a estação de trem. Outro

elemento da figura que se faz marcante é um hotel, às margens da praia e próximo às formas citadas. Falaremos de sua importância adiante.

Figura 4 – Cidade de Macaé (RJ) em 1896



Fonte: BRANDÃO (1896), modificado.

As melhorias no porto foram um impulso econômico na cidade. Segundo Lamego (1946, p. 294), a demanda era tamanha que, “em 1880, a Companhia que o explorava com o comércio de Campos dispunha de 5 vapores em tráfego regular entre Imbetiba e o Rio [de Janeiro]. Possuía em sua estrada de ferro 7 locomotivas, 80 vagões cobertos e 42 abertos, 12 vagões de lastro, 14 de passageiros e 3 de carga”. O porto também passou a ser o quinto mais importante do Brasil, segundo o IBGE (1958).

Penha (2012) associa o incremento nos investimentos em modais de transporte a um aquecimento da economia macaense, com aumento no número de casas de comércio e prestação de serviços e unidades fabris nas proximidades do porto e do terminal da ferrovia. Penha ressalta ainda que “vale observar também ao longo de uma década o surgimento de novos ramos de negócios e de categorias classificatórias da renda, demarcando a diferença entre ‘capitalistas’

e ‘negociantes’” (PENHA, 2012, p. 203). Oscar (1985) também se debruça sobre a nova disposição de serviços:

Como consequência direta de toda essa ebulição, seriam expandidas as atividades comerciais, portuárias e manufatureiras, criar-se-iam escolas, hospitais e bancos modestos, dar-se-iam melhores oportunidades de trabalho para artesãos e trabalhadores independentes (alfaiates, terreiros, carpinteiros, marinheiros, etc.), cresceria a máquina burocrática com o aumento do contingente de funcionários públicos, e se iriam estabelecer na planície, vindos de outras regiões do País e até do Exterior, atraídos pelo Eldorado do açúcar, médicos, advogados, dentistas e profissionais liberais diversos. (p. 123–124)

Paulo Knauss (2011) e Vilson Gavinho (2019) pontuam cada um desses serviços, além de seus respectivos anos de surgimento. Para fins de melhor observação e compreensão de suas relações com os eventos comentados, nós os sistematizamos cronologicamente na figura 5. Nela, estão, em laranja, os marcos político-administrativos; em verde, os marcos relacionados às transformações dos modais de transporte; em amarelo, os marcos dos serviços tipicamente urbanos, e em azul, os marcos referentes a atividade açucareira.

Figura 5 – Quadro de marcos na linha do tempo de Macaé (RJ) – 1813–1931.

Ano	Descrição	Fonte
1813	Elevação de Macaé à categoria de vila.	KNAUSS, 2001
1837	Início da idealização do Canal Macaé-Campos.	PENHA, 2012
1861	Fundação do Jornal Macahense.	GALVINHO, 2019
1866	Elevação de Macaé à condição de cidade.	KNAUSS, 2001
1869	Inauguração da primeira seção da Estrada de Ferro Macaé a Campos, de Macaé a Carapebus.	PENHA, 2012
1869	Inauguração da rede de telégrafos	KNAUSS, 2001
1872	Inauguração do Canal Macaé-Campos.	PENHA, 2012
1872	Surgimento do transporte público com a inauguração da primeira linha de bonde puxado a burros.	GALVINHO, 2019
1875	Inauguração da Estrada de Ferro de Macaé-Campos.	PENHA, 2012
1877	Fundação do Engenho Central de Quissamã.	OSCAR, 1985
1878	Primeiro registro do Hotel Imbetiba.	Ferro, 1978
1896	Criação da Alfândega.	KNAUSS, 2001
1898	Unificação dos caminhos ferroviários de Campos/Macaé até Niterói.	PENHA, 2012
1905	Reinauguração do Hotel Balneário.	O Lynce, 1905
Década de 1910	Inauguração da Fábrica de Bebidas Prince.	KNAUSS, 2001
1914	Inauguração do serviço de água potável.	GALVINHO, 2019
1915	Fundação da Usina de São Luiz.	KNAUSS, 2001
1916	Fundação da Associação do Commercio, Industria e Lavoura de Macahé.	GALVINHO, 2019
1917	Instalação de rede de energia elétrica.	KNAUSS, 2001
1918	Fundação da Usina de Capiúnas.	KNAUSS, 2001

1918	Instalação da Fábrica de Fósforos.	BRANDÃO, 2020
Entre 1920 e 1930	Surgimento de ruas pavimentadas e rede de esgoto.	GALVINHO, 2019
1929	Inauguração do serviço de telefonia interurbano.	GALVINHO, 2019
1931	Inauguração do serviço de telefonia urbano.	GALVINHO, 2019

Fonte: Organização da autora, 2023

Conseguimos perceber que há um crescimento no número de serviços tipicamente urbanos relevantes que foram implementados a partir da última década do século XIX e nos anos iniciais do século seguinte. À medida que esses serviços tipicamente urbanos foram se tornando cada vez mais comuns em Macaé, compreendemos que isso também aponta para uma lógica urbana que se torna cada vez mais presente. Dessa forma, este seria um indício de que o processo de urbanização já estava em curso, ainda que de maneira incipiente. Ademais, Knauss (2011, p. 53) ainda pontua que:

nas primeiras décadas do século XX, apareceram, ainda, pequenas unidades fabris tais como as fábricas de móveis, de caixas de papelão, de vassouras, de fósforo bem como panificações, torrefações, ou ainda as unidades de beneficiamento de sal e arroz. Algumas fábricas se destacam como a de bebida Lynce.

O dono da Fábrica de Bebidas Prince, Orlando Farrula, fundou, em 1916, a “Associação do Comércio, Industria e Lavoura de Macahé”, que foi posteriormente convertida em Associação Comercial e Industrial de Macaé (ACIM). Acreditamos que as pequenas fábricas listadas por Knauss (2001) e a formação dessa associação mostram uma incipiência no desenvolvimento fabril na cidade.

Outro serviço importante que surgiu foi o de hotelaria. Existem imprecisões quanto à data correta da inauguração do primeiro hotel da cidade, o Hotel Imbetiba. Indícios apontam que ocorreu antes dos anos 1880 e que tinha como público-alvo os passageiros da ferrovia e do porto, como podemos observar no fragmento de uma propaganda do Hotel Imbetiba no jornal Monitor Campista no ano de 1878:

o proprietário deste estabelecimento, colocado a poucos passos do lugar do embarque, e, já bem conhecido de pessoas que viajam de Campos para a côrte e vice-versa, tem a honra de fazer ciente ao respeitável público campista, que se acha habilitado a receber e hospedar as pessoas que costumam ir à Imbetiba esperar seus amigos procedentes da côrte, assim como as pessoas que desejarem tomar banhos de mar, acharão nesse hotel bom tratamento e máxima comodidade; o mar a 10 passos da casa, magníficas praias e fácil condução para ir a Campos. [sic] (FERRO, 1878, p.4)

A partir de uma análise do fragmento, conseguimos perceber que havia uma tentativa na propaganda de atrair hóspedes não somente associados à atividade portuária, mas também

com o apelo à praia. Esse movimento está relacionado à valorização dos espaços costeiros para uso recreativo. Além do uso pela população local, a praia começava a atrair veranistas, estes, em sua maioria, moradores de Campos dos Goytacazes, nos períodos de férias e festas da cidade (PARADA, 2006). Desse modo, passa-se a se estabelecer, na virada do século, uma nova atividade econômica tipicamente urbana: o turismo. Entendemos que o estabelecimento dessa nova atividade tem associação direta com a nova disposição e infraestrutura que a cidade passou a oferecer. Inclusive, o Hotel Imbetiba passou por uma série de reformas, em 1905, com o objetivo de melhor atender seus hóspedes, além de ter mudado de nome, no mesmo ano, passando a se chamar Hotel Balneário (O Lynce, 1905).

O novo nome atribuído ao antigo Hotel Imbetiba (figura 6) é bastante elucidativo, porque marca também a mudança da função da Praia de Imbetiba. Quando ela deixou de ser usada exclusivamente como porto e passou a ser utilizada para o lazer e banho de mar, o hotel também teve seu público alterado. Com a atividade portuária, o hotel recebia passageiros para pernoite. Com a nova atividade de veraneio, o público passou a se hospedar para usufruir da praia. Neste contexto, o nome deixa de estar conectado somente ao nome da praia, para representar o hotel localizado naquele balneário, ou seja, naquele espaço de lazer ao mar.

Figura 6 – Praia de Imbetiba com o Hotel Balneário ao fundo, possivelmente entre 1920 e 1970 – Macaé (RJ)



Fonte: IBGE ([19--])

Se a ligação ferroviária de Macaé a Campos foi um dos motivos para a quase inutilização do canal, que passara 30 anos para ser finalizado, a expansão dos caminhos

ferroviários até Niterói, em 1889, “de súbito aniquilou o porto de Imbetiba” (LAMEGO, 1946, p. 294). Por essa razão, Ramires (1991, p. 126) coloca que houve “uma perda de importância de Macaé” porque “a função comercial e portuária [...] é [foi] praticamente extinta”. Como consequência disso, o autor complementa, dizendo que o município passou por um período de estagnação econômica.

Entretanto, neste trabalho, optamos por trazer a perspectiva de relativa estagnação em comparação ao fim do século XIX, visto que, concomitantemente a essa “perda de importância”, ou perda da função de entreposto comercial, o turismo passou a se caracterizar como uma importante atividade econômica na cidade. As praias de Macaé fizeram com que a cidade ficasse conhecida na região como Princesinha do Atlântico⁵.

Lefebvre ([1968] 2023) aponta que em toda descontinuidade há, também, uma continuidade, devido à relação dialética que elas possuem. Entendemos como descontinuidade a dissolução de um equilíbrio momentâneo. Portanto, consideramos a inauguração de serviços tipicamente urbanos e o início do desenvolvimento do turismo como importante ponto de inflexão na história da urbanização macaense, isso porque eles indicam uma tendência de que essas transformações acarretariam a urbanização.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atuação dos jesuítas, no século XVII, mesmo que sem autonomia política, representou importante momento para o controle do território de invasões de nativos e estrangeiros, bem como estabeleceu os primeiros agrupamentos dos colonizadores. Então, nosso marco inicial da pesquisa representa, por si só, um ponto de inflexão, à medida que a definição dos limites territoriais com o plano de arruamento e a elevação à condição de cidade, em 1846, indicam o início do processo de diferenciação entre a cidade e o campo, marcando o início da estruturação urbana. Neste período, a cidade tinha função portuária e de entreposto comercial.

Ao longo do século XIX, tivemos também a modernização do setor açucareiro, primeiro com a substituição dos engenhos mecânicos pelos engenhos a vapor, que depois se transformaram em engenhos centrais e usinas, fazendo com que o setor se tornasse

⁵ Até o momento, nossos levantamentos não nos foram satisfatórios na compreensão da criação dessa alcunha. Compreender a relação desse apelido com a atividade turística é um de nossos objetivos da pesquisa que se encontra em andamento.

sucroalcooleiro, produzindo outros subprodutos do açúcar, como o álcool. Ademais, tivemos uma mudança considerável com a adoção de força de trabalho assalariada nos engenhos centrais. A introdução de inovações produtivas proporcionou um aumento na produtividade da atividade açucareira, que, por sua vez, demandou maior eficiência no escoamento da produção. Isso fez com que a forma da cidade estivesse concentrada no núcleo que se formou com o novo porto e as ferrovias.

Esse aumento de fluxos, além da expansão do comércio local, também fez surgir um novo serviço na cidade, o de hotelaria, para atender aos passageiros da ferrovia e do porto, com a inauguração do Hotel Imbetiba (posteriormente, Hotel Balneário). Quase na virada do século, tivemos a unificação dos caminhos ferroviários de Campos dos Goytacazes a Niterói. Dessa maneira, o porto passou a ser quase inutilizado. Entretanto, parte de sua estrutura foi usada como oficinas e armazéns da Companhia da Estrada de Ferro Macaé e Campos, que operava a ferrovia. O serviço de hotelaria também ganhou destaque e a praia passou a ser utilizada como argumento para atração de veranistas, estes, principalmente, de Campos dos Goytacazes e de Minas Gerais.

Entre o fim do século XIX e as duas primeiras décadas do século XX, tivemos a implementação de diversos serviços tipicamente urbanos, tais como a chegada da luz elétrica, pavimentação de ruas, rede de esgoto, inauguração de rede telefônica e surgimento de pequenas fábricas, que se constituíram enquanto aspectos que revelavam indícios do processo de urbanização, ou seja, os fundamentos histórico-dialéticos do processo de urbanização de Macaé. Mesmo não tendo ainda significativa atividade industrial na cidade, entendemos que os serviços mencionados já eram tipicamente urbanos, além de ter havido o início do desenvolvimento do turismo relacionado à principal praia da cidade, uma atividade essencialmente urbana.

Sendo assim, essa mudança na função exercida que, no início do século XIX, era apenas de portuária-comercial e, depois, passou a ter função turística se constitui como um importante ponto de inflexão na trajetória da urbanização de Macaé, que gerou, a partir da lógica dialética, descontinuidades e continuidades. Isso porque essa mudança na função culmina também em uma reestruturação local na cidade, porque o aumento do fluxo faz com que haja o surgimento de novos comércios, mesmo que a forma da seja preservada, com a permanência do núcleo local no entorno da praia de Imbetiba.

Observamos uma continuidade porque a consolidação dessa atividade econômica inaugura outro período da história de Macaé, com uma sequência de transformações que nos revelam a progressiva consolidação do processo de urbanização até a década de 1970, quando a Petrobrás instala uma sede operacional na cidade, inaugurando mais um período. Explorar esses dois períodos citados não compreende nosso objetivo para este artigo e, por isso, não foram aqui contemplados, mas serão objeto de trabalhos futuros.

Nosso objetivo central nesta pesquisa foi analisar os fundamentos do processo de urbanização de Macaé, desde sua elevação de vila a cidade em 1846 até a segunda década do século XX. Além da revisão da bibliografia apresentada, acreditamos que nossa principal contribuição reside na elaboração de conexões que ainda não haviam sido exploradas. Ao articular a teoria com os eventos históricos, consideramos que conseguimos atingir nosso propósito de maneira significativa.

6. REFERÊNCIAS

ABREU, M. Sobre a memória das cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v.4, 1998.

BARTHOLOMEU, M. **O conceito de eixo enquanto espacialidade social**: compreendendo seus sentidos e sua historicidade. Tese (Doutorado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia, PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2021.

BELLEGARDE, P. D.; NIEMEYER, C. J. **Carta Chorographica da Província do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Lith. Imp. de Ed. Rensburg, 1858–1961. 1 mapa ms. em 4 seções, 92,5 x 13,6 cm.

BORGES, A. **História da Economia de Macaé**. Macaé: Damadá Artes Gráficas e Editora, 2000.

BRANDÃO, J. E. L. **Planta hidrográfica dos portos Concha, Imbetiba, Macaé e costas adjacentes**. Macaé: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1896. 1 mapa, color., 79 x 95 cm, Escala 1:10000

FERREZ, M. **Brazil**: Engenho Central de Quissaman. [12 set. 1877]. 1 foto, p&b, 26 x 37 cm.

FERRO, J. A. Hotel de Imbetiba. **Monitor Campista**. Campos dos Goytacazes, ano 41. n. 13. 10 jan. 1878. Anúncios, p. 4.

FRANCO, M. C. **A antiga Macaé**. Macaé: Prefeitura de Macaé, [20--].

GAVINHO, V. Macaé: a memória da História — dos primórdios até 1960. In: GARCIA, M. P.; CARVALHO, M. R. (orgs.). **Macaé Memórias Recentes**. Macaé: Prefeitura Municipal de Macaé, 2019. p. 20–29.

HEREDIA, B. Ma. **Formas de dominação e espaço social**: a modernização da agroindústria canavieira em Alagoas. São Paulo: Marco Zero, 1988.

HOTEL Balneário. **O Lynce**. Macaé, ano 11, n. 532. 18 nov. 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/801240/2083> Acesso em: 10 ago. 2023

IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 6, 1958

IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 6, 1958.

IBGE. **Praia de Imbetiba**: Macaé, RJ. [19--]a. 1 fotografia.

KNAUSS, P. **Macaé: História e Memória**. Macaé: Prefeitura de Macaé, Fundação Macaé de Cultura, 2001.

LAMEGO, A. R. **O homem e o brejo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1945.

LAMEGO, A. R. **O homem e a restinga**. Rio de Janeiro: IBGE, 1946.

LAMEGO, A. R. Macaé à luz de documentos inéditos. In: IBGE. **Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 11, 1958. p. 1-152.

LEFEBVRE, H. Forma, função e estrutura em O Capital. Tradução Kamir Gemal. **GEOUERJ**: Rio de Janeiro, n. 42, 2023.

MACAÉ. **Plano Local de Habitação de Interesse Social**. Prefeitura de Macaé. Macaé, p. 133. 2010.

OSCAR, J. **Escravidão e engenhos**: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis. Rio de Janeiro: Achiamé, 1985.

PARADA, A. **Cartas da Província**: crônicas publicadas semanalmente em O Fluminense. Macaé: Macaé Offshore, 2006.

PARANHOS, P. O açúcar no Norte Fluminense. **Revista Histórica**, São Paulo, v.2, n.8, mar/2006.

PENHA, A. L. **Nas águas do canal**: política e poder na construção do canal Campos – Macaé (1835 – 1875). Tese (Doutorado em História Econômica e Social) Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, p. 260, 2012

RAMIRES, J. C. As grandes corporações e a dinâmica socioespacial: a ação da Petrobrás em Macaé”. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.53, n.4, p. 115–151, out./dez. 1991.

SANTOS, M. **Técnica espaço tempo**: Globalização e meio técnico científico-informacional. São Paulo: Edusp. 2008.

SAYD, J.; BRITTON, A. L. Estuário do Rio Macaé: o papel das obras hidráulicas na configuração do espaço urbano. *In*: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 14, 2016, São Carlos. **Anais** [...]. São Carlos: [s.n.]. 2016. p. 319–332.

SILVA, L. H. De Recôncavo da Guanabara à Baixada Fluminense: leitura de um território pela História. **Reconcavo**, v. 3, n. 5, p. 47-63, 2013.