

# **Evolução Territorial de Itaperuna (RJ): da Formação da Cidade à Centralidade Regional**

**Artur Rodrigues** <sup>(\*)1</sup>  
**Jefferson Seufitelli** <sup>(\*\*)</sup>  
**Elis Miranda** <sup>(\*\*\*)</sup>

## **Resumo**

O presente artigo apresenta a periodização da evolução urbana de Itaperuna, reconhecendo os agentes modeladores e produtores deste espaço em cada um dos períodos históricos apresentados. O texto articula a evolução urbana à evolução da Região Noroeste Fluminense e à construção das identidades regionais a partir das relações estabelecidas entre as cidades da rede em que Itaperuna se encontra articulada. A periodização utilizada foi inspirada na metodologia proposta por Abreu (2010), orientada por uma área da Geografia, a geografia histórica, que busca na articulação entre espaço/tempo/agentes sociais a principal chave para a explicação das transformações espaciais.

Palavras-chave: Itaperuna, evolução urbana, geografia histórica, centralidade regional.

---

1

\*Mestrando em Planejamento Regional e Gestão de Cidades – Universidade Candido Mendes-Campos

\*\* Aluno de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Redentor – Itaperuna-RJ\*

\*\*\* Doutora em Planejamento Urbano e Regional, Professora Adjunto III UFF/Campos dos Goytacazes e Professora Colaboradora do Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades – Universidade Candido Mendes-Campos.

## Introdução

O município de Itaperuna é considerado o maior e mais importante da Região Noroeste Fluminense<sup>2</sup>. Sua história está associada à formação territorial do Estado do Rio de Janeiro desde o período colonial, apresentando fortes relações identitárias com o Estado de Minas Gerais, atribuídas à proximidade geográfica com este estado, à distância geográfica quanto à capital do Rio de Janeiro, e às relações interfamiliares construídas ao longo da sua história entre os municípios mineiros limítrofes.

Sua importância regional também se consolidou após a constituição e implantação dos sistemas de redes e fluxos de comunicação. Primeiramente, o sistema de fluxos produzido pelo rio Muriaé, que estreitou relações entre Itaperuna e a cidade de Muriaé, em Minas Gerais. Posteriormente, em 1881, a instalação da estrada de ferro Campos-Carangola e, ainda, no final do século XIX, a instalação da estrada de rodagem de Itaperuna a Pirapetinga, unindo, ainda mais, as relações entre Itaperuna e Minas Gerais, e proporcionando a interligação entre Itaperuna e Campos, a principal cidade do Norte Fluminense.

Buscou-se, neste artigo, analisar a evolução da área urbana do município de Itaperuna associada às dinâmicas regionais, ao reconhecimento dos principais agentes modeladores do espaço e dos agentes produtores do espaço em cada um dos períodos históricos apresentados na periodização proposta (Levebvre, 2008 [1970]).

Para ABREU:

é possível estudar o passado pelo passado, sem, necessariamente, recorrer aos fenômenos do presente enveredando pelo campo da geografia histórica. Para este campo científico, é possível relacionar processo, forma e como estas se materializam mediante um conjunto de normas e/ou regulações jurídicas, sociais e culturais que não só balizam como causam impactos diferenciados sobre os lugares e as regiões. As formas de propriedade e de apropriação territorial são dois de seus exemplos mais significativos. São essas formas não espaciais que dão conteúdo às morfologias. Por isso, não podemos compreender umas sem entender as outras (ABREU, 2012, p.19).

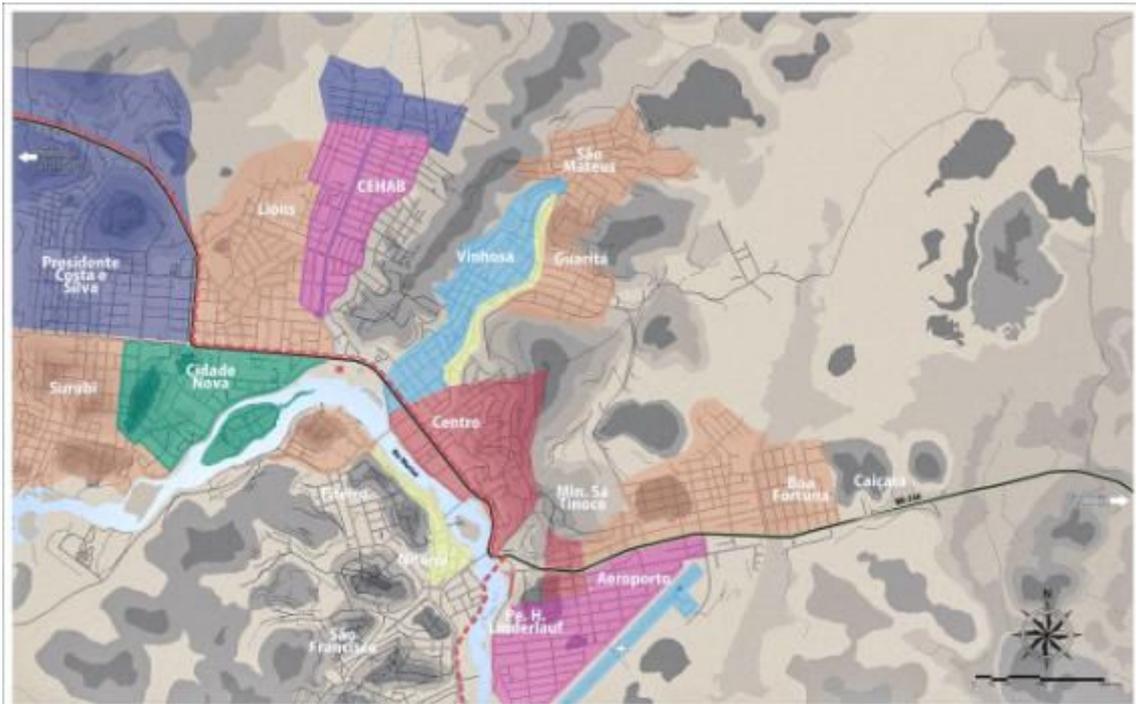
---

<sup>2</sup> Até 1993, Itaperuna encontrava-se inserida no território da Região Norte Fluminense. Em 1993, a região norte foi subdividida em Regiões Norte e Noroeste Fluminense, e Itaperuna passou a integrar a Região Noroeste Fluminense.

Assim, relacionar as formas de propriedade e de apropriação territorial e as regulações jurídicas, sociais e culturais, específicas de cada um dos períodos históricos estabelecidos pela periodização aqui proposta, ajudará a compreender/explicar a evolução urbana de Itaperuna.

A periodização proposta está associada aos fenômenos espaciais, decisivos para a produção do espaço urbano, e à ampliação da importância regional de Itaperuna, subdividida da seguinte forma: **i) Contexto histórico regional e formação urbana; ii) de vila a município; iii) centralidade regional; e iv) suburbanização e periferização.**

Importa, ainda, ressaltar que a síntese desta periodização encontra-se representada no mapa inserido a seguir. Para a elaboração do mapa síntese da evolução urbana, foram consultados os seguintes documentos: a) Planta esquemática dos terrenos foreiros à municipalidade; b) levantamento planialtimétrico do município executado, em 1983, pela FUNDENOR (Fundação Norte Fluminense de Desenvolvimento Regional); e c) projeto de aprovação do loteamento Cidade Nova. Além das plantas arquivadas na Secretaria de Obras de Itaperuna, o livro “A Terra da Promissão”, escrito por Henriques, pode ser considerado um dos principais relatos sobre a sua história.



**Mapa 1 – Síntese da Evolução Urbana de Itaperuna<sup>3</sup>**

## 1. O Contexto Histórico Regional e a Formação Urbana

A evolução urbana de Itaperuna está associada à história do município da Região Noroeste Fluminense e, em escala mais ampla, ao contexto da formação territorial do Brasil. As alterações de regimes políticos, legislações, objetivos econômicos e sociais de âmbito nacional se materializam na conformação urbana do território municipal e na região em que se insere o objeto, a cidade.

<sup>3</sup> A construção do mapa sobre uma base cadastral atual permitiu fazer uma comparação entre os diversos momentos do crescimento urbano. Os dados para sua confecção surgiram de fontes bibliográficas, documentais e de fontes orais, na ausência de registros que estabelecem com precisão os limites de cada momento histórico. A periodização também visa à redução das lacunas derivadas da falta de documentação pública.

Mesmo tendo sua origem oficial datada de 1887, como sendo vila (IBGE, 2013), sua primeira demarcação e entendimento como área de posse está ligada à sua inclusão como parte do território da Capitania de São Tomé, de 1536 a 1753 (HENRIQUES, 1958, p.58), confrontante ao norte com a Capitania do Espírito Santo, demarcada pelo Rio Itapemirim, e a oeste pela de Minas Gerais, a partir de 1720.

Durante o período de 1753 a 1832, sua posse é transferida, por determinação da Coroa Portuguesa, para a Província do Espírito Santo, devido a questões administrativas, já tendo sido encerrado o sistema de Capitânicas Hereditárias. Tal fato será marcante na criação de vínculos identitários e na transferência de mercadorias, bens simbólicos e culturais entre as duas Regiões, Norte Fluminense e Sul capixaba, visíveis ainda na contemporaneidade.

Na ótica do colonizador, o desenvolvimento da região é prejudicado pela existência de tribos indígenas rivais e agressivas e suas disputas frequentes, mesmo com cessões de sesmarias ao longo do século XVIII, registrado no livro das Ordens Régias, como citado por Henriques (1958), assim como sua relativa proximidade com a zona de exploração aurífera, de Minas Gerais, e de produção açucareira do Rio de Janeiro. Outro fator a ser considerado para o protelamento da ocupação da vila é a dificuldade de navegação do rio Muriaé, caracterizado por ser de baixa profundidade mesmo em períodos de cheia, tendo seu leito, também, bastante pedregoso. Sendo assim, este rio não atendia ao escoamento da produção aurífera da região de Ouro Preto durante o final do século XVII e XVIII, tendo que ser criada outra rota, a estrada real de Paraty.

Em publicação de 1828, Antônio Muniz de Souza relata sua viagem subindo o rio Muriaé e desbravando o sertão da Pedra Lisa, onde comenta a questão indígena e afirma, como numa previsão do porvir:

“(…) o que não acontecerá creando-se Destacamentos, porque estes, não só amansarão imediatamente o gentio à proporção que os Commandantes forem políticos; e liberaes; mas às suas abas se estabelecerão povos, que se limitando à lavoura de mandioca, milho, feijão, arroz, e algodão; farão destes mesmo generos abundar a Villa

de S. Salvador, dos quaes he quasi sempre mesquinha; e até de Minas emigrarão famílias que com isso interessão por aproximarem-se aos portos marítimos, e darem consumo aos seus generos.”

Neste trecho, é claro o movimento de ligação com o litoral, característico de toda a ocupação no início do período colonial, influenciada pelo Pacto Colonial e sua exigência de “exclusividade de comércio dos produtos coloniais apenas com a metrópole, enquanto a Colônia seria mercado exclusivo dos produtos metropolitanos” (MENDES, VERÍSSIMO e BITTAR, 2007, p.23), e pela necessidade de proteção da colônia.

A ligação com o litoral favoreceu a ocupação no sentido do Norte de Minas Gerais (interior) para o litoral. Por isso, mesmo sendo de posse da cidade de Campos dos Goytacazes, não houve interesse em interiorizar a colonização, com a transferência de uma população campista para a região, não desenvolvendo a ligação do sertão com a sede do território.

A chegada da Corte Portuguesa, em 1808, criará uma demanda por alimentos e moradias na cidade do Rio de Janeiro, atendida pela produção agrícola da Vila de São Salvador (Campos dos Goytacazes), São João da Praia (São João da Barra) e São João de Macaé (Macaé), consolidando esta região como a principal produtora de gêneros alimentícios e, principalmente, a principal zona de produção açucareira, tornando esta a principal atividade econômica do Norte Fluminense.

Com o desenvolvimento do cultivo de cana-de-açúcar como solução para substituir o declínio da produção aurífera em Minas Gerais, a Região Norte Fluminense, da qual ainda fazia parte Itaperuna como freguesia da Vila de São Salvador, vivencia um período de riqueza, em especial após a comprovação do aumento da população do Rio de Janeiro no período pós-Independência do Brasil, do Reino de Portugal. Esse aumento na produção não se limita apenas ao crescimento populacional e ao número de propriedades, mas à modernização do processo de produção com a inserção de moinhos hidráulicos e moendas de ferro.

De acordo com Mendes, Veríssimo e Bittar (2007):

... a prosperidade da região modificou o caráter essencialmente rural dos primeiros anos de produção. As pequenas concentrações habitacionais surgidas à beira dos caminhos, herdeiras dos pequenos banguês, gradativamente recebiam novos elementos urbanos responsáveis pela afirmação do poder civil e religioso. Surgiam casas de câmara e cadeia, capelas, igrejas e, com o adensamento das vilas, edifícios comerciais e residências para as diferentes classes sociais que compartilhavam aquele espaço”.

Esse crescimento econômico e populacional gerará a primeira fase de fragmentação das cidades da região. Serão elevadas à categoria de vila as cidades de São Paulo de Muriaé (Muriaé) e Guarapari, criando novos pontos de concentração e atração no espaço.

Com o surgimento de São Paulo de Muriaé, entre a cidade de São João Batista do Presídio (Visconde do Rio Branco) e da Vila de São Salvador, as relações econômicas e políticas com o território mineiro passam a ser mediadas pelo primeiro.

A ocupação do sertão ocorrerá a partir de 1831, com o bandeirante José de Lannes Dantas Brandão, saído de Viçosa, que, com sua esposa, se desloca para a região de Natividade onde edifica uma fazenda de grandes proporções.

Devido à Lei Provincial nº 56, de 10 de maio de 1840, que incentivava o estabelecimento de colônias agrícolas em áreas ainda não desenvolvidas da província, são feitas sucessivas ocupações e divisões a partir da transferência de posse da terra de José de Lannes para seus familiares e colaboradores, dando origem a uma rede de fazendas, estruturadora das cidades que surgirão no século XX nesta região. Neste momento o latifúndio, característico do período colonial, se replica como modelo de ocupação e dominação, dando prosseguimento ao processo de ruralização do Brasil.

A transferência populacional para esta nova ocupação provocará a vinculação identitária com o Estado de Minas Gerais, a partir da migração de

costumes, crenças e aspectos do cotidiano caracterizadores, ainda nos tempos atuais, do modo de vida mineiro.

Em torno de 1850, a agricultura de subsistência é substituída pela de renda, já tendo o café como principal cultivo, inserido no processo inicial de ocupação, por meio de mudas trazidas de São João de Macaé, por José de Lannes, no ano de 1836, e com lavouras que se estendiam até o Norte de Minas Gerais.

A produção agrícola se intensificará até 1935, levando a região de Itaperuna a se destacar nacionalmente. Tal fato permitiu uma grande articulação política e econômica, gerando a acumulação e concentração de poder e bens, justificativas para a emancipação política.

## **2. De Vila a Município**

A partir da década de 70 do século XIX, iniciam-se as discussões em torno do processo de emancipação do município, como desdobramento da independência econômica adquirida em relação a Campos. Tal movimento tem sua discussão em Laje de Muriaé, por sua importância política e pelo interesse local em se desvincular de Santo Antônio de Pádua e ser incorporado pelo território de Itaperuna, movida pela identificação produtiva e econômica com a atividade cafeeira itaperunense.

O projeto apresentado na Assembleia Provincial preverá a mudança da sede do futuro município de Natividade para a freguesia de Porto Alegre, atual localização da sede do município, baseada na doação de terras feitas pelo Comendador Cardoso Moreira.

A influência política e os interesses econômicos do Comendador serão decisivos para a realização do processo: primeiro como proprietário de terras recém-adquiridas na nova sede (1878) e, depois, como principal acionista da Estrada de Ferro Campos-Carangola junto com o Dr. Francisco Portela cuja importância será esclarecida mais adiante.

Além dos interesses do comendador, é latente o envolvimento dos proprietários locais já visando ao favorecimento de um grupo seletivo e com arcabouço financeiro e influência política na capital. A espacialização do processo já é manipulada para favorecimento da elite, como observado em Henriques (1958) citando correspondência do fazendeiro Joaquim Ribeiro dos Santos para o Comendador Venâncio em 1887:

“Meu irmão Assis (referia-se ao Sr. Francisco de Assis Ribeiro dos Santos – N.A.) que ontem devia ter aí chegado, informou-me das disposições de V. As. Relativamente à fundação de uma Vila nas proximidades da barra do Carangola. Confiei ao meu irmão o esboço de um programa. O que ali está escrito, carece ainda de meditação e de retoque que já me parecem necessários.

Ontem, passando para Campos o Sr. Cadete Antônio Ferreira Rabelo, pedi-lhe que convidasse pessoalmente o Sr. Dr. Francisco Portela para vir entender-se pessoalmente com os fazendeiros mais influentes das freguesias interessadas na criação da Vila, e para, de acordo com eles, assentar um programa que deve preceder à subscrição projetada.

(...) Devendo-se proporcionar o tamanho dos lotes às quantias com que contribuirão os subscritores, também parece-me necessário saber o custo de cada alqueire e quantos alqueires se poderão comprar. Neste assunto é mister a informação do Sr. Comendador Cardoso Moreira, que terá ser provavelmente o intermediário para a aquisição do terreno. Se a Diretoria da Estrada de Ferro do Carangola não se esquivar ao encargo de cuidar da fundação da Vila, o resultado será vantajoso para todos, como acredito.”

Mesmo com a aprovação da criação da vila, o reconhecimento como freguesia eclesiástica só viria após a doação de terrenos para a ampliação da capela existente no município, não contemplada quando da elaboração do projeto da vila. Tal fato explicita a emergência dos três elementos estruturadores do urbano, de acordo com Sposito (2008): o mercado – a partir da produção cafeeira; a política – na articulação interna e externa pela emancipação e o modo de ocupação; e a religiosa – com a Igreja como proprietária de terras sem ônus.

O início da ocupação urbana marcada pela doação de terras feita pelo Comendador Cardoso Moreira, em conjunto com a articulação política e

econômica para a criação administrativa e física da vila, marca o primeiro momento desta relação entre o poder e a cidade. O núcleo inicial (em destaque na cor vermelha do Mapa 1) será ocupado por equipamentos públicos e pelas habitações dos principais fazendeiros, limitado pelo rio Muriaé e pelo morro do Castelo.

Na segunda porção dos terrenos foreiros, longe do rio, será localizado o cemitério, demonstrando uma lógica higienista na doação e na implantação da cidade. A vila será organizada em torno da Estrada de Ferro Campos – Carangola, ainda em projeto, não seguindo a ocupação tradicional colonial com a espacialização dos poderes em torno da praça (MENDES, VERÍSSIMO E BITTAR, 2007, p. 53), gerando um centro linear e disperso, sem um ponto central, função assumida por todo o território, como demonstrada no Mapa 1 com a linha tracejada vermelha.

À população pobre restaram, nesta primeira década, a margem direita do Rio Muriaé e sua ligação feita por balsa, e o entorno da estrada Itaperuna – Pirapetinga, destacada no Mapa 1 pela cor amarela. A primeira será nomeada como bairro Niterói, em uma analogia clara com o município fluminense, enquanto a segunda será a Vinhosa. Em 1893, uma ponte de madeira substituirá a ligação por balsa, intensificando a ocupação no bairro Niterói. Os dois locais serão caracterizados por uma ocupação habitacional de baixa renda, abrigando os excluídos do centro, dando início ao processo de segregação. Neste momento é possível notar também, a continuidade da ligação entre Itaperuna e a então província de Minas Gerais.

Logo após a fundação do município, inicia-se a construção da estrada de ferro Campos – Carangola, a partir da subvenção do governo obtida pelo comendador, com intuito de facilitar o escoamento da produção cafeeira para Porto das Caixas, atualmente Itaboraí. Sua execução começa em Campos dos Goytacazes e fica estacionada por três anos em Cardoso Moreira, sendo sua conclusão impulsionada pelo assentamento de outra linha férrea, a Leopoldina Railway, no território mineiro que comprometeria o traçado proposto e os planos de ligação entre interior e litoral, o que ocorre próximo à região de Patrocínio de Muriaé, na divisa dos Estados de Minas e Rio de Janeiro.

Esse golpe foi fundamental para o rompimento, durante o período de emancipação do município e até meados do século XX, entre a região de Itaperuna e o norte de Minas. A falta de conexão mais eficiente minimiza a relação econômica entre as duas regiões, levando a uma aproximação maior da região fluminense, em especial com a cidade de Campos dos Goytacazes e da capital Rio de Janeiro. Essa ligação física materializa as trocas comerciais e políticas, e serve como marca do rompimento da transferência material e imaterial, e identificação dessas regiões com uma origem comum.

Até 1890, após a Lei Áurea e a Proclamação da República, as fragmentações da região se aceleram, com a implantação de câmaras republicanas e o reconhecimento da emergência das novas centralidades geradas pelo cultivo do café. Surgem as cidades de Itaperuna, São Fidélis, Santo Antônio de Pádua, desmembradas de Campos dos Goytacazes; Leopoldina, oficializando a ocupação de um povoado já desenvolvido; e Mimoso do Sul, Alegre e Cachoeiro de Itapemirim, derivadas de Guarapari e Itapemirim.

Com o fim do regime escravagista, em 1888 (MENDES, VERÍSSIMO E BITTAR, 2007), as cidades do interior assumem o processo pelo qual já passara a capital da nação em meados do século XIX: a transferência da elite agrária do campo para a cidade. Com isso, muda-se o status do urbano, e a riqueza antes contida nas fazendas passa a se concentrar nas vilas e cidades.

Neste momento, observa-se o aumento da ocupação no eixo viário e ferroviário principal com o aumento de imóveis comerciais e de uso misto – residências e comércio. A ocupação do morro do Castelo, região próxima ao centro e parte constante dos terrenos foreiros, será de exclusividade da elite, numa clara materialização da superioridade do poder, (Mapa 1 - representado pela cor vermelha).

### **3. Centralidade Regional**

Inserida no processo de industrialização pós-colonial e pré-moderno nacional, a cidade de Itaperuna será objeto da transferência do capital agrário

para o agroindustrial, responsável pelo terceiro grande ciclo de desenvolvimento urbano. A produção cafeeira tornará o município um dos maiores produtores do Brasil, ocasionando a implantação de uma usina de beneficiamento de café de propriedade do governo estadual, na área rural em 1923 (HENRIQUES, 1958, p.289).

A consolidação de uma elite local, com alcance regional levará ao surgimento e oficialização das conexões terrestres com o Estado do Rio de Janeiro, então o maior polo da atividade industrial nacional de processamento de matérias-primas (SANTOS, 2001, p.35). Um marco desse momento será a instalação do primeiro Posto de Combustíveis na cidade, em 1926, e a substituição da ponte de madeira para a ligação entre as duas margens do rio Muriaé por uma de concreto em 1935, segundo Henriques (1958).

Com o início da Era Vargas e o processo de integração nacional através do rodoviarismo em curso no País, a estrada de ferro terá sua importância minimizada, com a ampliação automotiva das conexões externas do município, e retomando a ligação física com o Estado de Minas Gerais. O percurso da rodovia se sobreporá ao da ferrovia, mantendo as relações espaciais com o objeto anterior ainda presentes.

A criação de espaços de lazer e socialização como o Tênis Clube de Itaperuna e o Itapuã Clube, ao longo dos anos 1940, atenderão aos anseios de qualificação da cidade para atendimento das demandas das classes abastadas.

A atividade agroindustrial será responsável pelo primeiro ciclo de crescimento da área urbana, através da implantação do loteamento Cidade Nova e da criação de uma destilaria de álcool em 1943, de acordo com dados da Secretaria de Obras de Itaperuna, substituída depois por uma fábrica de laticínios, em vinculação direta com a Cooperativa de Produtores de Laticínios de Itaperuna – CAPIL, em atendimento à transição produtiva de café para o gado. Esse novo empreendimento será uma vertente de desenvolvimento da cidade, e abrigará em seu primeiro ciclo de ocupação os trabalhadores da fábrica, se caracterizando como bairro operário (representado pela cor verde no Mapa 1). Na zona rural, teremos a descoberta de fontes hidrominerais e o

início de seu envasamento e comercialização em 1920, segundo Henriques (1958).

Das décadas de 1930 a 1950 (IBGE, 2013), ocorrem as grandes fragmentações regionais, responsáveis pela criação dos municípios de Bom Jesus do Itabapoana (1938), Natividade (1947), Porciúncula (1947), Laje do Muriaé (1962). Esse processo característico nos países em desenvolvimento pode ser observado no município de Itaperuna e em sua relação com os municípios que compõem a microrregião em que se insere e da qual é centralidade. O surgimento de um centro, regional ou local, explicita a emergência de articulações entre as diferentes dimensões, inter-relacionadas ou não, polarizando investimentos que propiciam crescimento do espaço urbano e seu grau de influência sobre o entorno.

O movimento de desconcentração administrativa será concomitante com a implantação de uma rede de subseções de órgãos públicos estaduais e federais em Itaperuna, emergindo-a como centro de uma rede delimitada pelos territórios produzidos pela fragmentação e pelos vínculos coloniais agora retomados com a malha rodoviária. Segundo Dias (in RIBEIRO, EGLER e SANCHEZ, 2012, p.91), a rede será constituída a partir de fluxos que atravessarão o território, podendo ser de pessoas, mercadorias, informações e capitais. Esse novo aparato político-administrativo expressará a importância locacional e política do município frente à região em que se insere.

Serão criados o Hospital São José do Avahy (1928), a Agência Municipal do IBGE (1934), o Centro de Saúde (1937), a Inspetoria de Rendas do Estado (1938), o Rotary Clube (1942), a Circunscrição de Trânsito do Estado (1945), o Instituto de Aposentadoria dos Comerciantes (1948), a Emissora de Rádio (1948), o Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (1955), o Serviço de Assistência e Previdência Social (1954), o Centro Médico Social (1955), sete agências bancárias, e o Hospital Regional de Itaperuna (1957).

Com os equipamentos públicos de saúde, inicia-se a especialização do município como centro de saúde e sua importância frente às atividades agropecuária e agroindustrial. Em substituição ao poder ligado ao campo surge

o domínio técnico como diferencial, sendo agora, o espaço urbano direcionado pelos agentes de saúde.

Com a realização de um aterro em uma porção de várzea, a transferência da sede do Hospital São José do Avahy para este local e a construção de algumas unidades públicas de atendimento médico, será impulsionada a construção de habitações de alta renda para atendimento da demanda dos médicos e altos funcionários dos serviços de saúde no entorno desses equipamentos (cor azul, no Mapa 1), em oposição ao centro antigo de domínio dos antigos fazendeiros.

A cidade estará em um período de transição entre o capital agrário e o capital produzido pelos agentes de saúde, em especial os médicos. São estes os principais agentes sociais de Itaperuna na atualidade.

Outros dois vetores de crescimento serão observados neste período: a construção de um conjunto habitacional e do aeroporto. O conjunto habitacional implantado com financiamento do BNH – Banco Nacional de Habitação, em 1975- ocupará a área ainda hoje conhecida como CEHAB. O bairro será projetado nas margens da estrada de ligação com os distritos rurais de Itaperuna, às margens de um córrego. As habitações de cunho social serão ocupadas e, até o final do século XX, totalmente descaracterizadas por seus proprietários, restando apenas como registro o nome do bairro.

O aeroporto foi implantado em área ao longo da rodovia de ligação com Campos dos Goytacazes, em um terreno de planície, em 1954 (HENRIQUES, 1958, p. 305), para atendimento da demanda por um meio de conexão mais rápido com a capital do estado, para as elites locais organizadas em um aeroclube (cor azul, no Mapa 1). No entorno do equipamento, foram implantados, na década de 1960, novos loteamentos com características de chácaras, com baixa densidade e gabarito.

A retirada da via férrea, na década de 1970, devido ao declínio da produção cafeeira na região, e a criação de uma nova rodoviária no bairro Cidade Nova marcam o fim do ferroviarismo em Itaperuna. O adensamento da

mancha urbana se processará até os anos 1980, com pouca ampliação de sua extensão física.

#### **4. Suburbanização e Periferização**

Os anos 1980 serão significativos para o estabelecimento do padrão de ocupação ainda vigente no município. A cidade direcionada pelo e para o capital médico será objeto de transformações iniciadas pela espacialização da elite no espaço urbano.

Em 1984, um novo prefeito é eleito e a cidade inicia um ciclo de expansão urbana com projetos rodoviários e de infraestrutura. A construção de uma nova ponte, que possibilitaria uma melhoria na circulação entre a margem direita e a margem esquerda do rio Muriaé, é realizada em 1987, favorecendo a ocupação da porção mais a noroeste do rio. Ela será caracterizada por uma população de alta renda, com predomínio de médicos e agentes de saúde, migrante do entorno do Hospital São José do Avahy, e será concentrada em uma formação denominada “Morro dos Médicos”, que atenderá pela pouca distância do polo médico e por não ser afetada pelas enchentes constantes decorrentes da ocupação da baixada no entorno do hospital, abandonada até hoje.

O processo de urbanização desenfreada ocorrerá em Itaperuna e levará à ocupação das áreas originais da cidade (cor vermelha, Mapa 1), e ao surgimento de bairros distantes do Centro e da gestão pública nos bairros Vinhosa (ocupação Guaritá e São Mateus) e, após, a Cidade Nova (Surubi), representados pela cor laranja no Mapa 1, não apenas fisicamente, mas socialmente, indicando um processo de complexificação da estratificação social local.

A partir dos anos 1990, o crescimento passa a ser físico e socialmente antagônico, com investimentos para classes sociais diferentes gerando espacialidades diferentes.

A criação dos loteamentos Lions e São Manuel (na cor laranja, Mapa 1), incorporados ao bairro CEHAB, será voltada para uma classe economicamente privilegiada, composta, em sua maior parte, por empresários e profissionais liberais. Os loteamentos serão caracterizados pela rápida ocupação, no final dos anos 1990, pela inexistência de infraestrutura, pela construção de edificações unifamiliares e pela dependência do transporte automotivo individualizado, ou seja, uma materialização do processo de suburbanização, guardando as devidas proporções. Aqui, utilizamos a palavra subúrbio em sua conotação mais recente como citado por Lopes Jr. e Santos (2009):

“Sobre a afirmação acima, merece ser destacado que o termo suburbano, ou seja, o subúrbio nos Estados Unidos tem outra conotação e a sua produção vincula-se a outro processo sócio-espacial diferente do Brasil. Nos Estados Unidos o subúrbio é onde se concentra a população de maior poder aquisitivo, enquanto que no Brasil os pobres por muito tempo foram os que ocuparam estas áreas mais distantes e menos valorizadas.

Entretanto, atualmente muitos condomínios voltados à classe média são construídos em setores periféricos da cidade, todavia com forte esquema de segurança o que contrasta com a realidade local.”

No lado oposto da cidade, próximo ao Aeroporto, e na margem da BR-356, serão criados os loteamentos Caiçara e Boa Fortuna (na cor laranja, Mapa 1), para um público de baixa renda, composto por funcionários do comércio e trabalhadores domésticos. Numa oposição ao subúrbio, teremos o desenvolvimento de uma periferia por suas características como a ausência de equipamentos públicos, baixa oferta de serviços como saúde, educação e transporte, e dependência do centro quanto a serviços e comércio.

Aliás, esse será um traço comum aos dois processos, a dependência do centro. Tal aspecto será essencial para a caracterização dos processos, no caso do subúrbio, a existência da renda para o uso do transporte individual permitirá o deslocamento e a utilização dos serviços em qualquer parte do território, enquanto a periferia dependente dos empregos oferecidos no centro e no subúrbio será dependente do transporte público de baixa qualidade e alto custo.

O século XXI será marcado pelo surgimento de um novo vetor de crescimento: as instituições de ensino superior. Elas serão responsáveis pelo

aumento do fluxo migratório para o município, tanto permanente quanto pendular. Além disso, a implantação dessas instituições em suas sedes atuais terá grande impacto no entorno em que se inserirão, como polarizadores de pessoas e de serviços, reforçando o processo de suburbanização com a incorporação dos docentes à massa de profissionais liberais e empresários participantes do processo. Sua localização será influenciada pela existência de grandes áreas livres, pela proximidade de redes de circulação de grande porte (BR-356) e pela origem do público externo (MG e ES).

Os loteamentos Presidente Costa e Silva e João Bedim (cor laranja, Mapa 1) serão as novas áreas de expansão suburbana, com a ocupação derivada das instituições de educação, tanto de docentes quanto de rentistas dos imóveis para estudantes. A partir da adequação do relevo com a supressão de áreas de mangue, os bairros são ocupados em um movimento concêntrico, iniciado pelas bordas da área em direção ao centro, visando à mais valia dos terrenos na etapa final de ocupação da área. Seu planejamento contemplou a doação de uma grande área pública de lazer, de forma a dotar esses bairros de uma infraestrutura ausente em todo o município. Essa doação foi condicionada ao uso como espaço de lazer prevendo que, em caso de mudança da Prefeitura e da criação de um novo Centro Administrativo Municipal, o mesmo deveria ocupar essa área, gerando uma reconfiguração integral do município e uma ocupação desigual social, econômica e politicamente. A infraestrutura urbana é inexistente, mas a oferta de serviços é alta, criando uma independência do centro.

No mesmo período é construído o bairro Por do Sol (cor laranja, Mapa 1), uma continuação do bairro Caiçara, dotado de infraestrutura urbana, parco em transporte e serviços, o que em contraposição ao loteamento acima exposto retardará sua ocupação.

## **Conclusão**

Itaperuna deu origem a grande parte dos municípios que compõem a Região Noroeste Fluminense, e, hoje, a relação de dependência que se

estabelece entre o centro e região é a mesma dos períodos originais da implantação do município, em uma reprodução do modelo de acumulação e centralização capitalista, com novas roupagens políticas e estruturais. A partir dessa observação, pode-se concluir que as ligações intra e extrarregionais interferiram na conformação urbana de Itaperuna de forma significativa.

A vinculação com o Estado de Minas Gerais ainda é clara, e se contrapõe a pouca identificação com o Estado do Rio de Janeiro, moldando até mesmo a expansão urbana, se desconsiderarmos a qualidade dessa expansão.

Observa-se, também, que a emergência de grupos econômica e politicamente articulados, ao longo da história local, reforçará a ocupação diferenciada do território, tendo, como principal consequência, a segregação urbana.

O surgimento de bairros estará ligado a grupos específicos explicitados em topônimos como “Morro dos Médicos”, “Morro do Dr. Edgar”, “Cidade Nova”, CEHAB. Tais grupos, com interesses diversos e em momentos sucessivos ou concomitantes, expandiram a cidade norteados por interesses comerciais ou desenvolvimentistas, mas, em geral, derivados de investimentos públicos em equipamentos urbanos (rodovias, ferrovias, órgãos públicos, etc.).

Assim como o passado foi dominado pelos “Coronéis” de tratamento, hoje, a identidade social (Setton, 2002) de distinção financeira e política foi substituída pelo título de “Doutor”, igualando posição e condição sociais (BOURDIEU in AGUIAR, 1974), dificultando a percepção de grupos dominantes e sua articulação.

O presente trabalho se apresenta como o início de um estudo que pretende articular o local e o regional, a partir da morfologia da cidade de Itaperuna e dos interesses envolvidos em seus diversos momentos históricos. Não se pretende fazer juízo de valor, mas apresentar uma análise que permita entender sobreposição de camadas que geraram o município e hoje ainda estão presentes em sua gestão e ampliação.

## Referências Bibliográficas

- ABREU, Maurício de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobson Studio/Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2010.
- BOURDIEU, P. *Condição de Classe e Posição de Classe*, in: AGUIAR, N. (org.). *Hierarquias em Classes*. Rio de Janeiro: Zahar, 1974.
- HENRIQUES, Major Porfírio. *A Terra da Promissão: História de Itaperuna*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Aurora Ltda., 1956.
- IBGE. *Histórico: Cidades*. Brasil: IBGE. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>, acesso em 08 de maio de 2013.
- LEFBVRE, H. *A evolução urbana*. Belo Horizonte: Humanitas/UFMG, 2008 [1970].
- LOPES JR., W.M.; SANTOS, R.C.B. dos. *Novas centralidades na perspectiva da relação centro – periferia*. Revista Sociedade e Natureza, Uberlândia, v. 21, p.351-359, 2009.
- MENDES, C.; VERÍSSIMO, F.; BITTAR, W. *Arquitetura no Brasil: de Cabral a D. João VI*. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, 2007.
- MENDES, C.; VERÍSSIMO, F.; BITTAR, W. *Arquitetura no Brasil: D. João VI a Deodoro*. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, 2010.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Subsídios para um dicionário brasileiro de terminologia arquivística*. Rio de Janeiro: Brasil, 2004.
- RIBEIRO, A.; EGLER, T.; SANCHEZ, F. (org.). *Política governamental e ação social no espaço*. Rio de Janeiro: Letra Capital: ANPUR, 2012.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L.. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SPOSITO, E. S. *Redes e cidades*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.
- SOUZA, Antônio Muniz de. *Viagens e observações de hum brasileiro*. Rio de Janeiro: Typ. Americana de I.P. da Costa, 1834.

## Referências Documentais

- Planta de situação dos limites dos terrenos foreiros à municipalidade (2000) – Secretaria de Obras de Itaperuna
- Levantamento planialtimétrico do município (1983) – Fonte: Secretaria de Obras de Itaperuna

Projeto de aprovação do loteamento Cidade Nova (1945) – Fonte: Secretaria de Obras de Itaperuna

Ortofoto Digital (2006) – Fonte: Ampla