

**NITERÓI POR SUA CARTOGRAFIA: UMA ANÁLISE DE SUAS
TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO SÉCULO XIX**

*NITERÓI BY ITS CARTOGRAPHY: AN ANALYSIS OF ITS URBAN TRANSFORMATIONS IN THE
19TH CENTURY*

Gabriel Soares da Costa

Doutorando, PPGAU-UFF, Brasil
gabrielcosta@id.uff.br

RESUMO

Este artigo pretende analisar brevemente o processo de formação do tecido urbano da cidade de Niterói (RJ) por meio do estudo de algumas cartografias e iconografias históricas, com ênfase no século XIX, relacionando-as com os fatos vivenciados pela cidade e utilizando como referencial teórico os conceitos propostos pelo morfologista francês Philippe Panerai. Desta forma, busca-se identificar através dos mapas e projetos, conceitos como “linhas e polos de crescimento”, “barreiras” e “limites”, que conformaram a feição da cidade e influenciaram sua atual forma, de maneira a entender seu processo de ocupação, e suas semelhanças com o ocorrido na cidade do Rio de Janeiro. Para isto, utilizou-se de acervo iconográfico e cartográfico local, que permitiu a análise desse recorte histórico de Niterói enquanto capital da Província (1835-1889) e capital do estado do Rio de Janeiro (1889-1975). Assim, por meio do estudo da evolução urbana retratada nas cartografias e sua comparação com o tecido atual, percebe-se claramente o crescimento linear de Niterói a partir da região central em direção aos vales permeados por montanhas e pelo mar, sendo esta ocupação especialmente planejada durante o século XIX, cujos efeitos são visíveis na cidade até os dias atuais.

PALAVRAS-CHAVE: Niterói. Panerai. Cartografia histórica.

ABSTRACT

This article intends to analyze the formation process of the city of Niterói (RJ) through the study of some historical cartography and iconographies, with emphasis on the 19th century, relating them to the facts experienced by the city and using as a theoretical reference the concepts proposed by the French morphologist Philippe Panerai. In this way, it seeks to identify, through maps and projects, concepts such as "growth lines and poles", "barriers" and "limits", which shaped the city's appearance and influenced its current form, to understand its process of development occupation, and its similarities with what happened in the city of Rio de Janeiro. For this, a local iconographic and cartographic collection was used, which allowed the analysis of this time when Niterói was capital of the Province (1835-1889) and capital of the state of Rio de Janeiro (1889-1975). Thus, through the study of the urban evolution portrayed in the cartography and its comparison with the current form, it's possible to comprehend the linear growth of Niterói from the central region towards the valleys permeated by mountains and the sea, with this occupation being specially planned during the 19th century, whose effects are visible in the city until the present day.

KEYWORDS: Niterói. Panerai. Historical cartography.

1 INTRODUÇÃO: OBJETIVOS E METODOLOGIA

A análise histórica de um tecido urbano pode ser feita por diversas abordagens urbanísticas, sendo influenciada diretamente pelo objeto de estudo e pela definição dos recortes locais e temporais. No caso da escolha por um viés morfológico, em que se busca compreender a cidade em diferentes aspectos por sua forma, existem diversos métodos e referenciais teóricos que podem ser utilizados com o objetivo de se estudar as diversas camadas as quais se assentam os núcleos urbanos. Para este artigo, utilizou-se a cartografia como principal elemento de análise para se entender as transformações urbanas ocorridas na cidade de Niterói, especialmente as do século XIX, compreendendo os processos de ocupação do município até as primeiras décadas do século XX, cujos reflexos são observados na atual configuração da cidade.

Segundo definição do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cartografia é a “[...] representação geométrica plana, simplificada e convencional de toda a superfície terrestre ou de parte desta, apresentada através de mapas, cartas ou plantas”. Esta definição pode ser mais abrangente, incluindo representações gráficas que apresentem o espaço de de outras maneiras, em diferentes níveis de abstração. No caso das cidades, antes mesmo da criação do termo “cartografia”, mapas, gravuras, fotografias e imagens já retratavam o espaço urbano, permitindo analisar suas complexas transformações ao longo do tempo.

A partir da escolha da Morfologia Urbana como campo teórico direcionador, e da análise da cartografia como método, definiu-se como referencial teórico a obra do morfologista francês Phillipe Panerai, “Análise Urbana” (2006), com foco nos capítulos relativos aos “Crescimentos” e aos “Tecidos Urbanos”. Segundo o autor, “conhecer uma cidade não é simples, sobretudo quando ela é vasta e cada época veio depositar, sem maiores precauções, sua marca sobre aquela das gerações precedentes” (PANERAI 2006, p.1). Além disso, Panerai afirma que para uma análise completa é primordial a “elaboração de um corpo de conhecimentos em que se misturam – de modo impuro – a abordagem histórica, a geografia, o trabalho cartográfico, a análise arquitetônica, a observação dos sistemas construtivos e dos modos de vida” (ibid., p. 11).

A escolha por este referencial teórico permite traçar paralelos entre sua linha de pensamento desenvolvida para a cidade do Rio de Janeiro - conforme descrito na obra “Análise Urbana” - com Niterói, podendo ser levantada uma hipótese de que ambas apresentariam semelhanças em seus comportamentos de crescimento urbano, e por consequência, em seus “tecidos urbanos”.

Em um capítulo dedicado ao tema, o autor afirma que este tecido se forma pela sobreposição de três conjuntos: a rede de vias, os lotes e as edificações (PANERAI, 2006, p.78). As redes viárias seriam os canais de deslocamentos, que conformariam os dois outros conjuntos, podendo se estruturar de diversas formas, seja linearmente, ou por meio de composições ortogonais ou mais orgânicas. Os lotes seriam as subdivisões das quadras formadas pela rede de vias, e as edificações seriam as construções que ocupam os lotes.

No entanto, para este trabalho priorizou-se o estudo das redes de vias, considerando as limitações das cartografias históricas e o foco em uma visão mais ampla da cidade. Mesmo com essa restrição, é possível identificar nos mapas os diversos conceitos trabalhados por Panerai, como “linhas e polos de crescimento”, “barreiras e limites”, “crescimento urbano”,

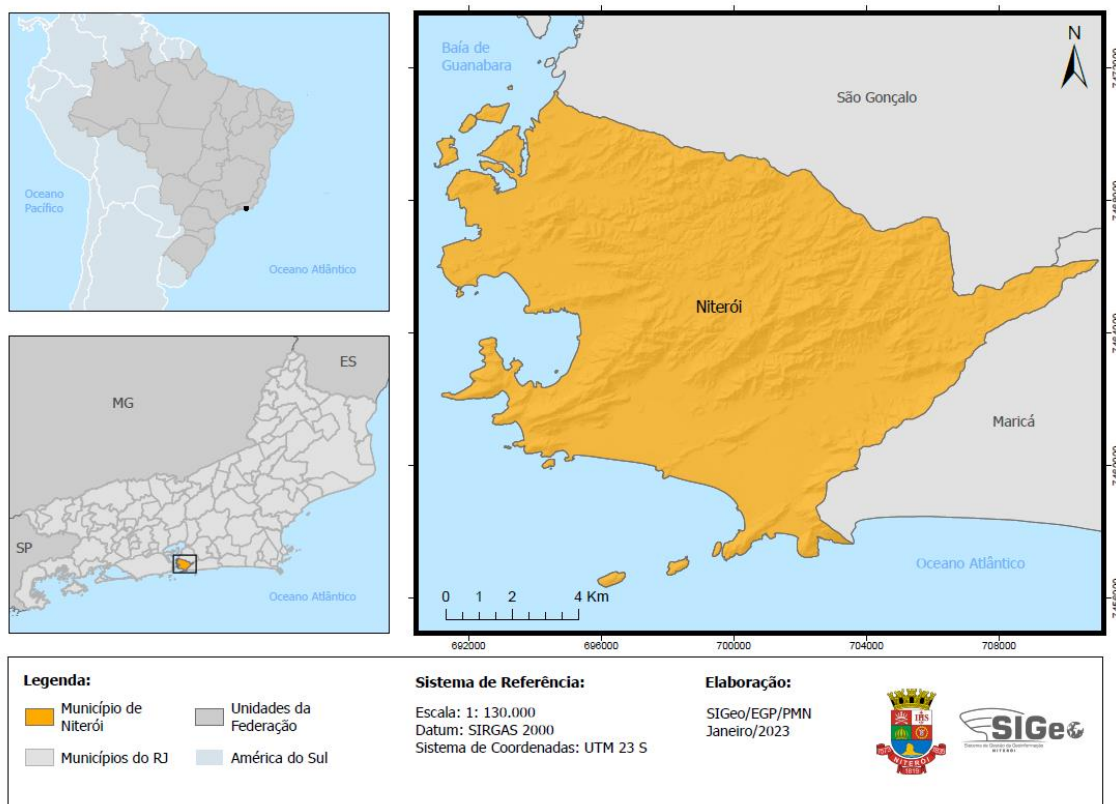
entre outros. Estes conceitos são pontuados e relacionados no decorrer do texto, de maneira que a metodologia a ser utilizada é sua aplicação ao longo da apresentação das cartografias de Niterói em ordem cronológica.

A seleção dos mapas, cartas, imagens e pinturas foi realizada a partir de fontes como o Arquivo Nacional e a Biblioteca Nacional, enquanto as cartografias atuais foram retiradas do site do ArcGIS Online (Esri).

2 ANÁLISE E RESULTADOS

Niterói é uma cidade da região metropolitana do estado do Rio de Janeiro, margeada pela Baía de Guanabara e pelo oceano Atlântico, tendo sido capital da província e depois do estado do Rio de Janeiro nos períodos entre 1834-1894 e 1903-1975, respectivamente. Ela se situa no leste fluminense e se conecta com o Rio de Janeiro por uma ponte de extensão de 13 quilômetros, fazendo fronteira com os municípios de São Gonçalo e Maricá, conforme a Fig. 1.

Figura 1 – Localização da cidade de Niterói

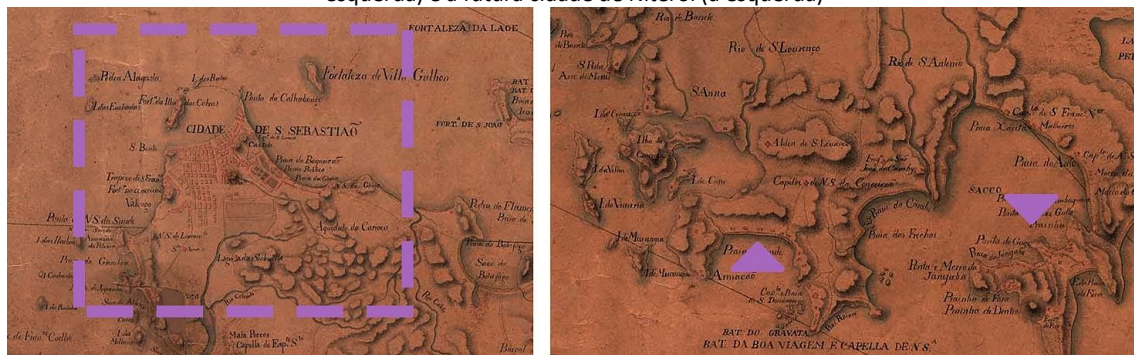


O marco da fundação de Niterói ocorre em 22 de novembro de 1573, com a transferência de terras na “Banda d’ Além” (o lado leste da Baía de Guanabara) dos portugueses para o chefe da tribo temiminó, o índio Arariboia, em retribuição aos serviços prestados na defesa do território. Ao longo dos séculos XVI e XVII, alguns núcleos habitacionais foram se formando na Band’Além, em torno de fazendas, cultivos e outras atividades econômicas coloniais, povoando regiões como a Enseada de São Lourenço, São Domingos, Praia Grande, São

João de Carahy, São Sebastião de Itaipu e São Gonçalo (WEHRS, 1984, p.36). Com a morte de Arariboia, o núcleo habitacional inicial, predominantemente indígena, do morro de São Lourenço começou a declinar e o progresso se concentrou nas regiões mais planas, próximas ao mar, especialmente na região de São Domingos e na Praia Grande (atual Centro), de onde era mais fácil comercializar com o outro lado da Baía.

Um mapa da cidade do Rio de Janeiro de 1770 adaptado (Fig. 2) permite visualizar essa ocupação ainda rarefeita e mais próxima ao mar na região leste da Baía (à direita), se comparada à “Cidade de S. Sebastião” (à esquerda). No caso da atual capital fluminense, por sua importância no período colonial, é natural que houvesse maior concentração populacional comparado às áreas vizinhas. Já no lado leste da Baía de Guanabara, a chegada da Família Real ao Brasil e a instalação da Corte no Rio de Janeiro em 1808 representou um impulso à ocupação, visto que até então, conforme relato do viajante John Luccock à época (1808), havia apenas pequenas edificações e grandes extensões verdes: “São Domingos e Praia-Grande, no lado oposto [à cidade do Rio de Janeiro] eram lindas aldeias pequeninas, constituídas de um punhado de casitas dispersas e mergulhadas no seio da floresta.” (LUCCOCK, 1942, p.28)

Figura 2 – Plano da cidade do Rio de Janeiro, 1770 [adaptado], em que se destacam a cidade do Rio de Janeiro (à esquerda) e a futura cidade de Niterói (à esquerda)



Fonte: Elaboração própria com base em mapa da Biblioteca Nacional Digital [cart309970], 2022.

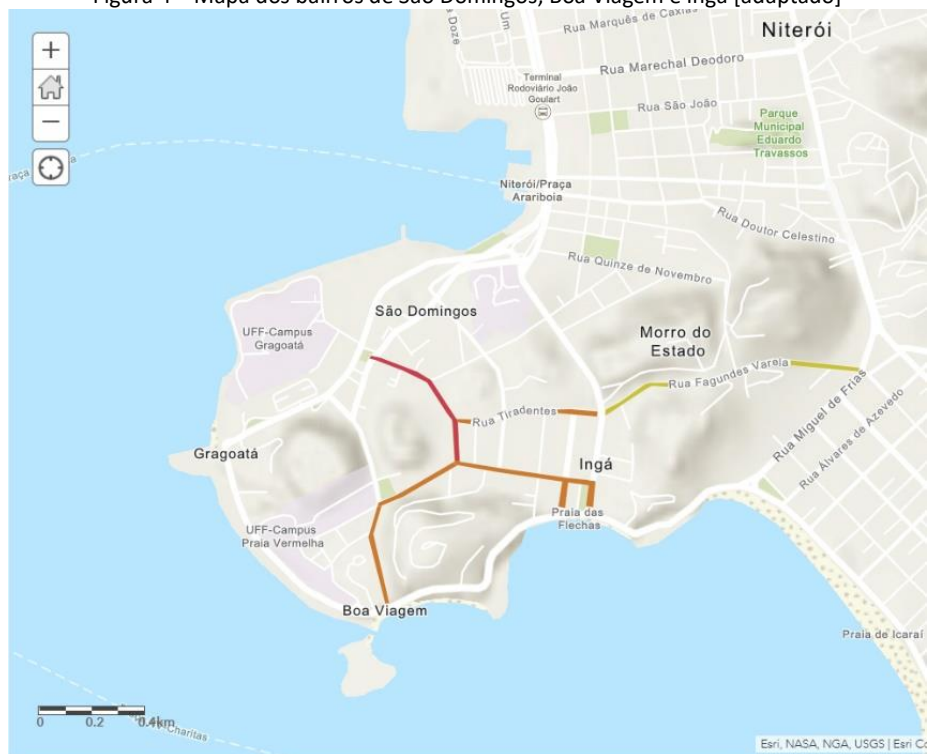
Contudo, é importante destacar que no século XVIII já eram perceptíveis por meio da cartografia, alguns caminhos que seriam os cernes de futuros vetores de expansão da área da Banda d’Além. A Fig. 3 é uma adaptação de um mapa de 1796 em que destacou os pontos de ocupação urbana mais proeminente à época: pontos A – Praia Grande e B – São Domingos e alguns caminhos que partiam desta região e permitiram o desbravamento de áreas próximas, inclusive dando origem a ruas atuais da cidade conforme Fig. 4. O ponto A se tornaria o núcleo de expansão, no qual a partir dele se iniciaria um “crescimento contínuo”, conforme descrito por Panerai (2006, p.57): “o crescimento contínuo caracteriza-se pelo fato de que, a cada estágio do processo, as extensões se fazem pelo prolongamento direto de porções urbanas já construídas” configurando o atual Centro de Niterói.

Figura 3 – Plano da cidade do Rio de Janeiro com a parte mais essencial do seu porto e todos os lugares fortificados, por José Correa Rangel de Bulhoens, 1796 [adaptado]



Fonte: Elaboração própria com base em mapa da Biblioteca Nacional Digital [cart209337], 2022.

Figura 4 – Mapa dos bairros de São Domingos, Boa Viagem e Ingá [adaptado]



Fonte: Elaboração própria com base em mapa da ESRI, 2023.

A região de Jurujuba (ponto I) era de grande relevância militar e vocação pesqueira, porém não se constata aspectos urbanos relevantes de concentração urbana segundo documentos históricos. Os pontos C (Forte do Gragoatá) e D (Ilha da Boa Viagem) também eram equipamentos de defesa importantes enquanto os pontos E, F, G e H da Figura 03 foram destacados como futuros bairros, ocupados ao longo dos séculos XIX e XX.

Quanto aos percursos coloridos, as figuras 03 e 04 permitem comparar antigos caminhos que deram origem a atuais ruas. O uso do termo “caminho” vai ao encontro do conceito definido por Panerai como a “lógica dos caminhos”, em que o autor utiliza para descrever o crescimento da cidade do Rio de Janeiro:

“[...] Esse é o caso daquelas cidades brasileiras que se estiram ao longo de estradas alinhavadas pelo cimo dos montes ou serpenteando pelos vales e as colinas. Muitas delas fundaram por constituir aglomerações de vários milhões de habitantes, cuja forma global escapa à descrição e não pode ser inserta em algum esquema conhecido e de fácil memorização. É assim o Rio de Janeiro, cujas sucessivas extensões feitas ao capricho da sequência de praias e dos bairros elegantes foram uma cidade linear com núcleos bem identificáveis [...]” (PANERAI, 2006. p.58).

Conforme descrito por Panerai para a capital fluminense, o relevo é fator primordial para a conformação urbana da cidade, ocorrendo de maneira similar com Niterói, em que a ocupação das regiões de vale é mais conveniente por conta da dificuldade de ocupação das colinas, incentivada também pelos traslados e trocas econômicas que ocorriam pelo mar. Panerai (2006, p.59) chama elementos como este como “reguladores”, podendo ser do tipo que “organizam a expansão” ou “aqueles que a contêm” (ibid., p.59). A pintura de Jacques Arago de 1825 (Fig. 5) torna mais clara a questão do relevo citada anteriormente.

Figura 5 – Baie de Rio de Janeiro: Vue de Praia Grande [icon395852].



Fonte: Acervo Brasileira Iconográfica (Biblioteca Nacional), 1825.

Os caminhos sinalizados pelas cores laranja, vermelho e amarelo do final do século XVIII (Fig. 3) ao serem comparados com o mapa topográfico atual (Fig. 4), tornam visível a conformação dos caminhos entre as colinas. Sobre o caminho em vermelho, que liga o atual bairro de São Domingos ao atual bairro do Ingá, vale frisar que no século XVIII este conectava dois pontos da orla niteroiense, porém, com o Aterrado realizado no século XX, este caminho não chega mais ao mar do lado de São Domingos, como visto no mapa atual.

Essa lógica orgânica de expansão orgânica foi alterada com a proposição de dois planos urbanísticos de grande porte no século XIX, que estruturaram e balizaram o crescimento da futura Niterói, refletindo a importância que a região galgava ao longo do século. A vinda frequente de D. João VI à Banda d'Além para fins de lazer e recolhimento mobilizou agentes locais, contribuindo para a decisão de elevar as freguesias de “S. João B. de Icaraí, São Lourenço dos Índios, S. Sebastião de Itaipu e São Gonçalo, S. Domingos e Praia Grande” (WEHRS, 1984, p.57) à condição de Vila Real da Praia Grande em 1819.

A princípio, a sede da Vila e seus edifícios institucionais se localizariam em São Domingos, local de maior densidade habitacional, porém por questões de falta de espaço, optou-se por localizar o Pelourinho e outros edifícios administrativos na localidade da Praia Grande. Sendo assim, em 1820, o primeiro juiz de fora da Vila, José Clemente Pereira, enviou a D. João o Plano de Edificação da Vila Real da Praia Grande (Fig. 6), cujo desenho é atribuído a Arnaud Julien Pallière.

O plano era avançado para época, pois além do traçado das vias e da localização dos espaços públicos e dos edifícios institucionais, também era detalhada a largura mínima de 60 palmos das vias (aproximadamente 13m), alturas das fachadas permitidas (35 e 17 palmos, para sobrados e casas térreas respectivamente) e o alinhamento das edificações. O traçado segue o conceito “xadrez” ou padrão da malha reticulada, seguindo o padrão ibérico de ocupação.

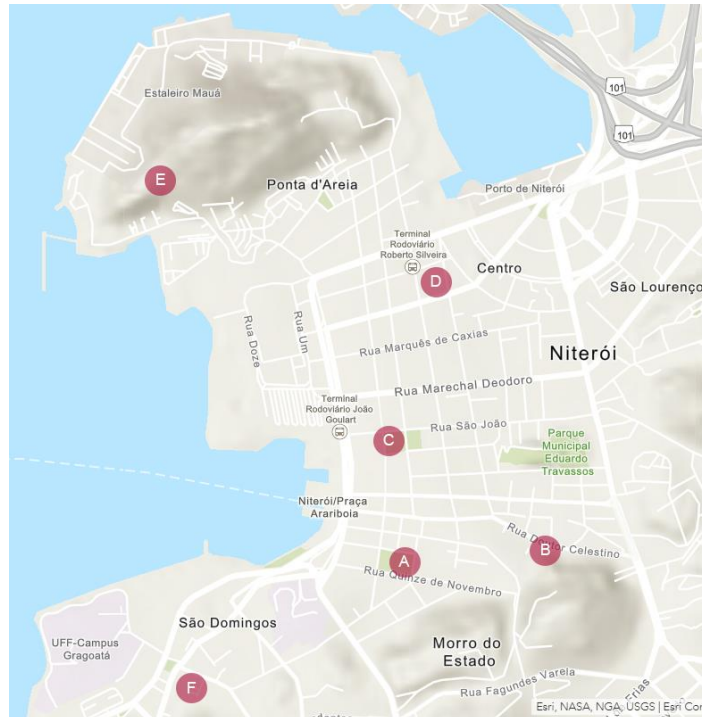
Figura 6 – Projeto de Edificação da nova Vila Real da Praia Grande, 1820 [adaptado].



Fonte: Elaboração própria com base em mapa presente no LDUB/UFF, 2022.

Comparando o traçado previsto com a configuração atual da região central (Fig. 7) percebe-se que a malha cedeu espaço a uma geometria menos rígida, apesar da notória concordância com o projeto em diversos aspectos, como a largura das vias e a presença de certas edificações. Destaca-se que parte das mudanças observada também se devem a alterações operadas no século XX, como aterros, alargamentos e construções de novos caminhos.

Figura 7 –Traçado atual da região central de Niterói com identificação dos pontos destacados do Plano Pallière, 2022 [adaptado]



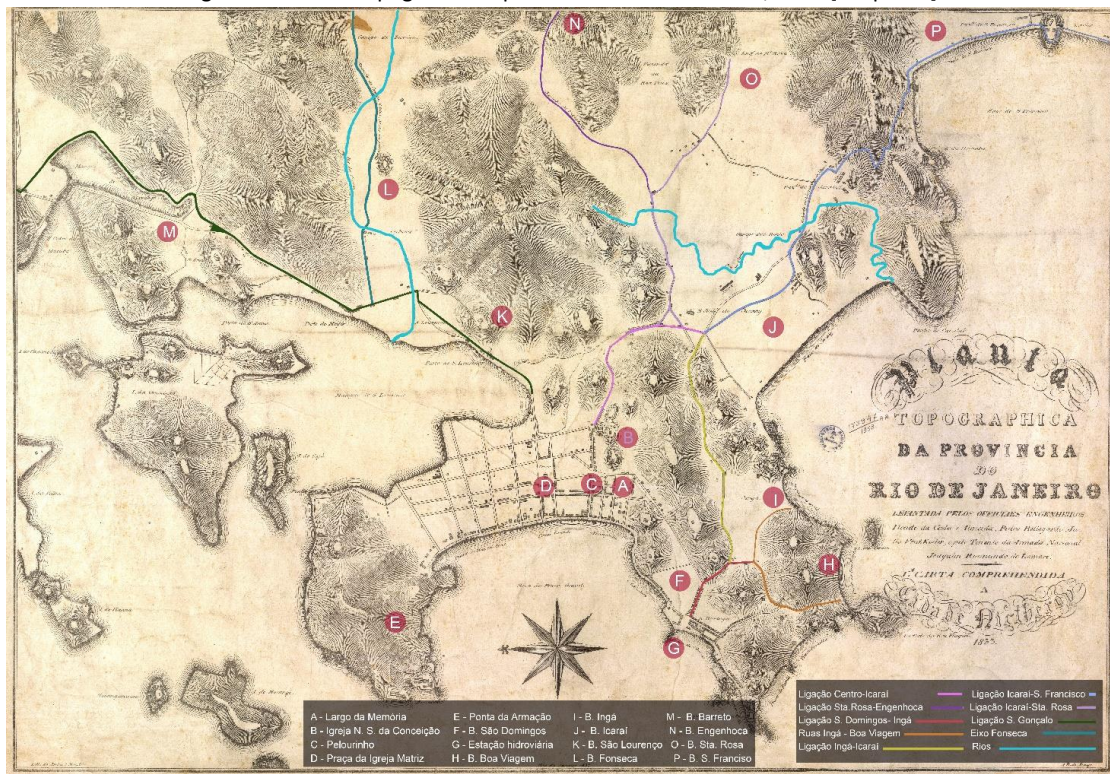
Fonte: Elaboração própria com base em mapa da ESRI, 2022.

A Planta Topográfica de 1833 (Fig. 8) permite avaliar melhor essa transição entre o projetado e o executado, além de caracterizar a Praia Grande como “polo de crescimento”, no conceito descrito por Panerai (2006, p.62): “o polo de crescimento é, ao mesmo tempo, a origem - a aglomeração a partir da qual vai se dar o crescimento - e a referência desse crescimento, organizando a constituição do tecido e os crescimentos secundários”. Além disso, conforme adaptação realizada no mapa original, é possível visualizar as linhas de crescimento “naturais”, ou seja, “presentes no território ainda antes do processo de urbanização” (ibid., p.60). Estas linhas foram coloridas conforme a legenda da imagem, e denotam a expansão nas direções norte e sul (se considerarmos a orientação geográfica usual, tal como a Fig. 7).

As linhas em vermelho, laranja e amarelo que partem de São Domingos (sinalizadas nas figuras 3 e 4) em direção aos bairros de Boa Viagem, Ingá e Icaraí continuam, porém evidencia-se que a região da Praia Grande tornou-se o polo irradiador dos caminhos, dada a diversidade dos percursos que partem dali. Na direção ao norte observam-se traçados em direção aos futuros bairros do Fonseca, do Barreto/São Gonçalo e da Engenhoca, enquanto ao sul, são perceptíveis os caminhos em direção aos bairros de Santa Rosa, Icaraí e São Francisco. A questão topográfica é fundamental para o entendimento desses percursos, corroborando com o conceito de crescimento linear proposto por Panerai para o Rio de Janeiro, e podendo ser

rebatido ao caso de Niterói.

Figura 8 – Planta Topográfica da província do Rio de Janeiro, 1833 [adaptado].



Fonte: Elaboração própria com base em mapa da Biblioteca Nacional, [cart173947], 2022.

Comparando as linhas do mapa de 1833 com o mapa atual, percebe-se que alguns caminhos mantiveram seu traçado orgânico, adequados ao terreno original permeado de acidentes naturais. No entanto, as regiões de vale foram bastante modificadas pela ação antrópica, cabendo ressaltar o Plano para a região da Praia Grande (Fig. 6) e o plano para a região de Icaraí, projetado em 1844 (Fig. 9)- ponto J na Figura 8.

Este Plano de Arruamento para o areal de Icaraí, chamado de “Cidade Nova”, foi realizado prevendo a expansão da cidade para além da antiga Praia Grande, e foi desenhado pelo engenheiro francês Pedro Taulois, incumbido diretamente pelo Presidente da Província do Rio de Janeiro. Conforme registrado na Figura 9, o plano previa a constituição de uma malha em formato xadrez, seguindo um padrão parecido ao primeiro plano da cidade. Os caminhos de ligação ao bairro de Icaraí foram sinalizados para comparação com o traçado atual (Fig. 10) e com o mapa de 1833 (Fig. 8). Foi destacado também o percurso do rio Icaraí (em azul claro) e seu projeto de canalização (azul escuro).

Contraopondo com o traçado atual, nota-se que a execução foi mais fidedigna ao projeto, apesar de serem notáveis algumas mudanças, que podem ter sido ocasionadas por adaptação ao relevo, falta de precisão técnica, desmembramento de lotes, além de alterações no próprio relevo terem sido conduzidas e/ou permitidas pela Municipalidade, como desmonte de parte dos morros, canalização de rios e etc. A largura das ruas se assemelha ao do Plano de 1819, e foi mantida em diversas ruas do bairro até os dias atuais. Quanto ao rio Icaraí, este teve a maior parte de seu leito canalizado.

Figura 9 – Planta da Cidade de Nictheroy, capital da Província do Rio de Janeiro – 1844 [adaptado].



Fonte: Elaboração própria com base em mapa da Biblioteca Nacional, [cart170429], 2022.

Figura 10 – Traçado atual da região de Icaraí com identificação dos pontos destacados na Figura 9, 2022 [adaptado].



Fonte: Elaboração própria com base em mapa da ESRI, 2022.

Destaca-se que tais projetos possuíam grande motivação política e econômica, que acompanhou a evolução de status da própria cidade. Em 1834, doze anos após a Proclamação da Independência do Brasil, promulgou-se o Ato Adicional à Constituição de 1824, transformando a cidade do Rio de Janeiro em Município Neutro para a sede da Monarquia. Em 1835, por meio da lei provincial nº 2 de 1835, determinou-se que a Vila da Praia Grande seria a capital da província e a lei provincial de nº6, determinou a elevação da Vila da Praia Grande à categoria de cidade com o nome de Nictheroy (WEHRS, 1984, p.66). Com a elevação à cidade, em 1835 inaugura-se o transporte regular marítimo entre Niterói e o Rio de Janeiro, com a implantação de barcas a vapor efetuado pela Sociedade Navegação de Nictheroy (BEZERRA, 2015, p.40). Esta ligação marítima foi essencial para o desenvolvimento de Niterói, sendo ampliada ao longo do tempo, principalmente com o aporte de recursos estrangeiros, visto que uma ligação viária só foi concretizada em 1974 com a Ponte Rio-Niterói.

No entanto, apesar do plano de arruamento da chamada “Cidade Nova” datar de 1844, a ocupação só começou a ser efetivada a partir de 1854, após resolução de imbróglis com os donos dos terrenos e pela sucessiva melhoria da acessibilidade à região, incluindo a destruição parcial de uma rocha que impedia a ligação dos bairros do Ingá e de Icaraí pela faixa litorânea em meados do século XIX. Desta forma, removeu-se um “limite de crescimento” conforme definido por Panerai (2006, p.66) - “obstáculo a um crescimento linear, um ponto de parada ou um acidente que impede a extensão” -, fomentando o crescimento linear em direção ao sul da cidade. Essa rocha é retratada em uma pintura de Antônio Parreiras de 1891 (Fig. 11) e estaria localizada onde se encontra o ponto “I” da figura 10. A Figura 12 mostra a configuração atual da ligação entre os dois bairros via orla.

Figura 11 – Formação rochosa original da pedra de Itapuca em Icaraí – pintura de Antônio Parreiras.



Fonte: SILVEIRA, 2002, p. 245.

Figura 12 – Pedra de Itapuca em Icaraí remanescente.



Fonte: Arquivo pessoal, 2022.

A ampliação da malha viária veio acompanhada de outros melhoramentos na infraestrutura urbana da cidade, como a implantação de serviços regulares de barcas a vapor, iluminação a óleo de baleia, bondes de tração animal, entre outros. Essas melhorias eram restritas as zonas mais centrais, não se estendendo aos pontos mais longínquos de Niterói, que sequer eram representados nas cartografias do século XIX, como por exemplo, a região de Itaipu, apresentada na Figura 1.

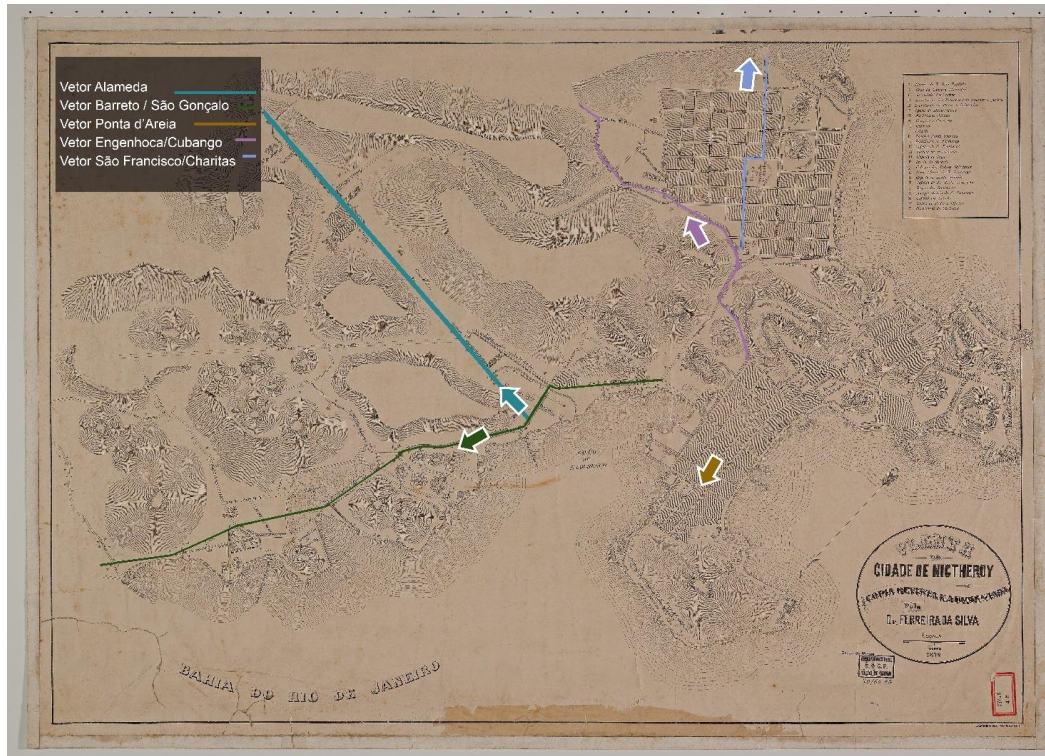
Esse aprimoramento da infraestrutura, em especial o serviço de barcas que conectava os dois lados Baía de Guanabara, incentivou o aumento populacional, resultando, no fim do século XIX, na ocupação da região da Praia Grande. Segundo Panerai (2006, p.75), esse tipo de ocupação do espaço é a “primeira forma de adensamento” a “qual se adensa no interior de seu perímetro, de suas barreiras, pelo preenchimento gradual de todas as suas reservas fundiárias”. Esse perímetro, no caso de Niterói, era conformado pelas montanhas que permeiam seu território, em especial a região central.

Comparada à cidade do Rio de Janeiro, capital imperial, Niterói ainda possuía feições bastante coloniais, de maneira que as transformações urbanas ocorriam de modo mais devagar, ainda que fosse a capital da Província do Rio de Janeiro. No entanto, além das semelhanças no modo de crescimento, partindo de um polo central e espraiando-se por meio de caminhos que se adaptavam ao relevo, havia similaridades também quanto a espacialização das camadas sociais, embora os movimentos não fossem simultâneos. (AZEVEDO, REZENDE, COSTA, 2010, p. 165) Em ambas as cidades, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, as regiões centrais se tornaram regiões de múltiplos usos, enquanto outras começavam a se especializar: as áreas ao norte começavam a registrar edificações voltadas ao setor industrial, enquanto ao sul, ao longo da orla, as classes médias e altas iniciavam uma busca por amenidades.

Do ponto de vista urbanístico, a última década do século XIX, conforme mapa de 1892 (Fig. 13), apresenta a consolidação dos planos desenvolvidos neste século em Niterói e permite avistar os eixos que nortearam o crescimento da cidade no início do século seguinte. Na região Norte, percebe-se o vetor da Alameda São Boaventura (em turquesa) no bairro do Fonseca e do eixo em direção ao bairro do Barreto (verde escuro), conectando Niterói ao recém-emancipado município de São Gonçalo. A presença de fábricas, portos e outros equipamentos industriais como matadouros e gasômetros na região, apontava um desenvolvimento industrial que seria uma característica marcante na primeira metade do século XX, fomentada pela expansão da malha ferroviária nacional que chegava na região por meio da Companhia Ferroviária Leopoldina. O crescimento do tecido urbano da região central em direção à Ponta da Armação (vetor ocre) foi ao encontro dessa vocação dessa região, que desde o início abrigou usos relacionados à pesca e navegação.

Ao Sul, nota-se a consolidação do uso residencial nos bairros litorâneos à medida em que serviços e infraestrutura eram ofertados. No bairro de Icaraí, o mapa revela uma conformação do tecido urbano mais próxima à atual, com a consolidação do projeto reticulado de Taulois. Apesar da lenta ocupação desta parte da cidade à época, e da limitação do mapa em retratar parcialmente o território de Niterói, é possível perceber vetores na Zona Sul, em direção ao bairro de São Francisco e Charitas (vetor azul), e a ocupação de parte do bairro de Santa Rosa e das cotas mais altas, abrangendo os bairros do Cubango e chegando na Engenhoca (vetor lilás).

Figura 13 – Mapa Imprensa Nacional - Planta da cidade de Niterói, cópia revista e aumentada, 1892 [adaptada]



Fonte: Elaboração própria com base em mapa do Arquivo Nacional, 2022.

Com relação à situação política e econômica, no entanto, a situação não era favorável: em 1892 Niterói perdeu as freguesias de São Gonçalo, Nossa Senhora da Conceição de Cordeiros e São Sebastião de Itaipu para a criação do município de São Gonçalo, e no período entre 1893 e 1894 Niterói sofreu bombardeios devido à Revolta da Armada, movimento comandado pela Marinha contra o governo republicano de Floriano Peixoto. Todas as fortificações de Niterói foram bombardeadas, e em 1894, pela lei nº50 de 30 de janeiro, a capital do Rio de Janeiro é transferida provisoriamente para Petrópolis, longe do alcance dos canhões da Marinha (WEHRS, 1984, p.90). Em 1894 a Revolta é controlada, e é alcunhada a Niterói, o título de “Cidade Invicta”, apesar do grande rastro de destruição deixado. A capital só retornaria à Niterói em 1903, sendo o início de uma nova fase para a cidade, chamada de Renascença Fluminense.

3 CONCLUSÃO

A análise morfológica a partir da pesquisa cartográfica e iconográfica se afirma como uma relevante ferramenta para o entendimento das diferentes camadas as quais as cidades se assentam. No caso de Niterói, o rico acervo colaborou para a realização de análises acerca de sua transformação, com base na comparação de documentos e o estudo da história local. O foco dado às cartas e mapas desenvolvidos até o século XIX conduziu o estudo dos tecidos urbanos, e resultou na verificação das diferenças entre o que foi planejado e o que foi realmente executado. A escolha por Panerai como referencial teórico permitiu a identificação dos polos, linhas e barreiras de crescimento, além de reforçar a importância dos aspectos geográficos na conformação dos caminhos.

Retomando a hipótese discutida no início do artigo, percebe-se que o entendimento do morfologista francês em relação ao Rio de Janeiro pode ser estendido à Niterói, considerando as semelhanças geográficas e o compartilhamento de relações econômicas, sociais e históricas que influenciaram a disposição e a ocupação destes territórios ao redor da Baía de Guanabara.

No entanto, ressaltam-se as diferenças de escala, tanto espacialmente quanto economicamente e politicamente entre as cidades, cujas temporalidades não são concomitantes, e possuem suas especificidades. O fato, por exemplo, da cidade de Niterói ter sido majoritariamente estruturada no século XIX por dois projetos previamente planejados pelo Estado, e não por loteamentos propostos por empresas, como ocorreu em bairros da Zona Sul do Rio de Janeiro, é fator relevante a ser pontuado, demonstrando a ação do Estado dentro de uma perspectiva estratégica para a região, que buscava afirmar Niterói como uma capital relevante no período do Império e depois da República. Desta forma, o Estado se coloca como o principal estruturador deste espaço urbano, delimitando os polos e as linhas de crescimento, e contornando as barreiras impostas pela geografia local.

4 REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

AZEVEDO, M. N. S.; REZENDE, V.; COSTA M. S. Um espelho e duas imagens: semelhanças e particularidades entre o urbanismo e os processos de urbanização das cidades do Rio de Janeiro e Niterói. In: FREITAS, José Francisco Bernardino (org.). **Diálogos: urbanismobr**. Niterói: EDUFF, 2010, pp.163-210.

BEZERRA, M. C. C. **Britânicos e alemães em Niterói: um estudo de imigração urbana**. 350f. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói. 2015.

CAMPOS, M. C. **O governo da cidade: elites locais e urbanização em Niterói (1835-1890)**. 304f. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói. 2004.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **O que é cartografia?** Disponível em: <https://encurtador.com.br/lrvGN>

LUCCOCK, J. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil: Tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818**. São Paulo: Empresa Gráfica da “Livreria dos Tribunais” LTDA, 1942.

PANERAI, P. **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

SILVEIRA, J. R. **Vistas e Paisagens da Enseada de Niterói**. Niterói: Casa Jorge Editorial., 2002.

TEIXEIRA, F. C. **Niterói e os Primeiros Planos de Urbanização: Uma análise Morfológica com Caniggia**. 196f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói. 2006.

WEHRS, Carlos. **Niterói Cidade Sorriso: a história de um lugar**. Rio de Janeiro: Soc. Gráfica Vida Doméstica LTDA., 1984.