



Matheus Cavalcanti Bartholomeu

**Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de
urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG):
técnica e transformações
espaciais entre 1861 e 1980**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Geografia da PUC-Rio como requisito parcial para
obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. João Rua

Rio de Janeiro
Abril de 2016



Matheus Cavalcanti Bartholomeu

Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG):

técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia do Departamento de Geografia e Meio Ambiente do Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. João Rua

Orientador

Departamento de Geografia e Meio Ambiente – PUC-Rio

Prof. Alvaro Henrique de Souza Ferreira

Departamento de Geografia e Meio Ambiente – PUC-Rio

Prof.^a Regina Célia de Mattos

Departamento de Geografia e Meio Ambiente – PUC-Rio

Prof.^a Sandra Lencioni

Departamento de Geografia – USP

Prof.^a Monica Herz

Coordenadora Setorial do Centro
de Ciências Sociais – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 11 de abril de 2016

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, do autor e do orientador.

Matheus Cavalcanti Bartholomeu

Bacharel e licenciado em Geografia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) em 2014. Tem interesse pelas áreas de Geografia Urbana e Industrial e interações entre natureza e sociedade, sobre as quais pesquisa desde 2011, quando se tornou membro do Grupo de Estudos Urbanos e Rurais (URAIIS). Participou do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (PIBIC/CNPq) e do Programa de Educação Tutorial da Secretaria de Educação Superior do Ministério da Educação (PET/MEC-SeSU). Foi professor voluntário de Geografia e coordenador de equipe no Curso InVest – Pré-Vestibular Comunitário. Atualmente é voluntário da organização não-governamental TETO.

Ficha Catalográfica

Bartholomeu, Matheus Cavalcanti

Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) : técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980 / Matheus Cavalcanti Bartholomeu ; orientador: João Rua. – 2016.

333 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia e Meio Ambiente, 2016.

Inclui bibliografia

1. Geografia – Teses. 2. Desenvolvimentos geográficos desiguais. 3. Eixos de urbanização. 4. Transformações espaciais. 5. Rio de Janeiro (RJ). 6. Juiz de Fora (MG). I. Rua, João. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Geografia e Meio Ambiente. III. Título.

CDD: 910

*A meu avô Ivan e à memória de meu avô Odilon,
pelo carinho, pela confiança e pelas histórias.*

Agradecimentos

Ter passado, há dois anos, pela entrega de meu Trabalho de Conclusão de Curso em Bacharelado e Licenciatura em Geografia não torna a tarefa desta página mais banal, apesar da recorrência. Agradecer é um gesto sempre necessário e é ótimo que, entre formalidades acadêmicas tão marcadas pela vaidade, a seção de agradecimentos e sua humildade intrínseca resistam aos tempos de individualismo e soberba. Desta maneira, inicio repetindo aquilo que fiz na ocasião anterior: agradeço às pessoas que porventura não são citadas nos próximos parágrafos, mas que acreditam dever estar aqui. A falta de memória e a necessidade de abreviação do texto são problemas dos quais não consigo me desvencilhar, mas ressalto que entre as pessoas queridas não há quem não tenha cumprido seu quinhão de responsabilidade por este momento, por meio de encorajamento e apoio a essa investigação que exerço com prazer. Sigamos aos demais agradecimentos, portanto.

Em primeiro lugar, ao Professor João Rua. Sua orientação atinge mais do que esta pesquisa; ela atinge, com precisão e ternura, os mais distintos aspectos da vida. Meu apreço e minha admiração são crescentes e estou seguro de que a amizade que cultivamos segue fortalecida. Obrigado por enxergar muito além do que os olhos veem. Agradeço também, com carinho igualmente especial, aos Professores Alvaro Ferreira e Regina Célia de Mattos, com quem convivo há sete anos pelo *campus* da PUC-Rio e a quem desde então tenho apreço e amizade. Agradeço aos dois e à estimada Professora Sandra Lencioni, da Universidade de São Paulo (USP), por aceitarem fazer parte da banca de defesa desta longa dissertação e por suas críticas e sugestões, as quais são absolutamente imprescindíveis para os desdobramentos das questões que aqui me pus.

Aos demais professores da PUC-Rio, pelo ensino e interesse que desde 2009 têm me formado como aluno e como pesquisador. Aos queridos secretários do Departamento de Geografia, Fabio Julio Silva, Marcia Coutinho e Edna Nascimento, pela boa vontade e paciência. Aos colegas do Mestrado e da época da graduação, pelos ótimos momentos e debates que vivemos juntos; espero que entendam que não nomeá-los é uma estratégia para evitar injustos esquecimentos. Aos colegas do Grupo de Estudos Urbanos e Rurais (URAIIS), pelo companheirismo e pelas trocas de experiência e dificuldades, que certamente nos fazem crescer academicamente.

Ao Programa de Suporte à Pós-Graduação de Instituições de Ensino Particulares da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (PROSUP/CAPES), pelo suporte financeiro para a realização deste Mestrado. À Prof.^a Dr.^a Dilma Andrade de Paula, da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), por ter me enviado na íntegra sua Tese de Doutorado, referência fundamental para parte do trabalho aqui apresentado.

Com afeto incondicional, aos meus pais, Valéria e Luís Fernando, à minha irmã, Flávia, e à minha namorada, Luciana. Certamente, o apoio, amor e paciência de vocês foram a base que tive para me lançar nessa jornada e, do mesmo modo, não conseguiria cumpri-la se não soubesse que vocês estão sempre dispostos a me sustentar. A vocês, meu mais alto reconhecimento e admiração. Aproveito para agradecer também o amparo e confiança de toda minha família: meus avós, meus tios, tias e primos, além de meu avô Odilon e meu bisavô Oswaldo, que se foram ao longo desses dois anos. Obrigado, igualmente, aos muitos amigos de Juiz de Fora, do TETO, do Curso InVest e das atividades da Companhia de Jesus, pelo tanto que me fazem bem e pelos exemplos que são.

Por tudo isso, a Deus. Em tudo amar e servir.

Resumo

Bartholomeu, Matheus Cavalcanti; Rua, João. **Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG):** técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980. 2016. Rio de Janeiro, 2016. 333 p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

O objetivo deste trabalho é analisar as principais transformações espaciais, no e do eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG), que se configuraram como desenvolvimentos geográficos desiguais entre 1861 e 1980. Nossa questão central, por sua vez, é: Qual a natureza dessas transformações, o que as gera e impulsiona e o que elas geram e impulsionam ao longo do referido eixo? A fim de trabalharmos de modo a integrar espaço e tempo de maneira crítica, utilizaremos o método materialista histórico e dialético e nos valeremos, principalmente da abordagem dos desenvolvimentos geográficos desiguais do capitalismo, expressão espacial da teoria do desenvolvimento desigual e combinado. O eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora efetivamente se configurou com a inauguração da Estrada União e Indústria, em 1861, entre esta cidade e Petrópolis (RJ). Os lucros com o comércio do café permitiram uma transferência indireta de capitais que impulsionou a industrialização das três cidades. Essa industrialização se processou em conjunto com a urbanização incipiente do eixo, caracterizada pelo início da dominação da vida agrária pela vida urbana e da imposição de novas lógicas e racionalidades. Em 1928, com a inauguração da Estrada Rio – Petrópolis, deu-se início a um novo momento da periodização adotada neste trabalho, no qual o rodoviário suplanta o modal ferroviário e ocorre expressiva concentração industrial no Rio de Janeiro e em Duque de Caxias (RJ) e industrialização periférica de Juiz de Fora e Petrópolis, além de expansão da malha urbana das quatro cidades e consolidação da urbanização do eixo.

Palavras-chave

Desenvolvimentos geográficos desiguais; eixos de urbanização; técnica; transformações espaciais; Rio de Janeiro (RJ); Juiz de Fora (MG).

Abstract

Bartholomeu, Matheus Cavalcanti; Rua, João (Advisor). **Uneven geographical developments in the axis of urbanisation Rio de Janeiro (RJ, Brazil) – Juiz de Fora (MG, Brazil):** technique and spatial transformation between 1861 and 1980. Rio de Janeiro, 2016. 333 p. MSc. Dissertation – Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This piece of work aims to analyse the main spatial transformations, in and of the axis of urbanisation Rio de Janeiro (RJ, Brazil) – Juiz de Fora (MG, Brazil), which were configured as uneven geographical developments between 1861 and 1980. Our central question, in turn, is: What is the nature of these spatial transformations, what does generate them and what do they generate along the mentioned axis? In order to work in a way to critically bring space and time together; we will use the dialectical and historical materialist method and, mainly, the approach of uneven geographical developments of capitalism, a spatial expression of the theory of uneven and combined development. The axis Rio de Janeiro – Juiz de Fora was effectively set with the opening of União e Indústria Road, in 1861, between this city and Petrópolis (RJ, Brazil). The profits with coffee market allowed an indirect shift of capital that gave boost to the industrialisation of the three cities. This industrialisation happened together with the incipient urbanisation of the axis, characterised by the beginning of the domination of agrarian by urban life and the imposition of new logics and rationalities. In 1928, with the opening of Rio – Petrópolis Road, a new moment of the periodisation here adopted began, in which the cars supersede the trains and in which occurs significant industrial concentration in Rio de Janeiro and Duque de Caxias (RJ, Brazil) and a peripheral industrialisation of Juiz de Fora and Petrópolis, in addition to the expansion of the urban form in these four cities and to the consolidation of the urbanisation of the axis.

Keywords

Uneven geographical developments; axes of urbanisation; technique; spatial transformations; Rio de Janeiro (RJ, Brazil); Juiz de Fora (MG, Brazil).

Sumário

1. Introdução	19
2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente: o período 1861 – 1928	61
2.1. O café e as primeiras redes de transporte	62
2.1.1. A Estrada União e Indústria e suas implicações	65
2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações	77
2.2. “Um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização”	101
2.2.1. O processo de industrialização/urbanização de Juiz de Fora	104
2.2.2. O processo de industrialização/urbanização de Petrópolis	116
2.2.3. O processo de industrialização/urbanização do Rio de Janeiro	121
3. Estratégia rodoviarista, concentração industrial e urbanização consolidada: o período 1928 – 1980	134
3.1. Rodoviarismo e declínio do ferroviarismo	135
3.1.1. A Estrada Rio – Petrópolis, suas alterações e suas implicações	150
3.1.2. As mudanças no sistema ferroviário e suas implicações	192
3.2. Urbanização acelerada e industrialização concentrada	206
3.2.1. A explosão industrial e urbana do Rio de Janeiro e de Duque de Caxias	217
3.2.2. A industrialização periférica e o crescimento urbano de Juiz de Fora e Petrópolis	263
4. Considerações finais	309
5. Referências	321

Lista de figuras

Figura 1: Mapa hipsométrico de localização das principais rodovias de ligação entre Rio de Janeiro (RJ) e Juiz de Fora (MG)	51
Figura 2: Perfil topográfico em escala logarítmica de cortes esquemáticos paralelos na direção SSE–NNW da Baía de Guanabara (RJ) e áreas vizinhas	51
Figura 3: Trajeto do Caminho Novo e da Variante do Proença entre a Baía de Guanabara e o Rio Paraíba do Sul (RJ)	55
Figura 4: Colônia D. Pedro II (Juiz de Fora, MG), em fotografia de Revert-Henry Klumb (ano entre 1863 e 1868)	67
Figura 5: Mapa hipsométrico da Estrada União e Indústria, entre Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora (MG)	69
Figura 6: Serra do Taquaril (RJ), em fotografia de Revert-Henry Klumb (ano entre 1863 e 1868)	73
Figura 7: Locomotiva de cremalheira descendo o Viaduto da Grotta Funda, na Serra da Estrela (RJ), em fotografia de autor anônimo (por volta de 1925)	85
Figura 8: Mapa de localização dos limites de Iguazu e Estrela em relação aos municípios fluminenses vizinhos e ao Município Neutro (Brasil), em 1872	88
Figura 9: Mapa de localização das estradas de ferro da área metropolitana conurbada do Rio de Janeiro e de algumas de suas estações, provavelmente no início do século XX	95
Figura 10: Mapa do esquema de abastecimento de água da cidade do Rio de Janeiro (RJ) pela Estrada de Ferro Rio d’Ouro, provavelmente em 1880	96
Figura 11: Estação da Julioca (atualmente em Areal, RJ), em fotografia de Revert-Henry Klumb (ano entre 1863 e 1868)	105
Figura 12: Planta do Quarteirão Vila Imperial, em Petrópolis (RJ) segundo o plano urbanístico da cidade, por Júlio Frederico Koeler (1846)	117
Figura 13: Praia de Botafogo (Rio de Janeiro, RJ), em fotografia de Marc Ferrez (1906)	127
Figura 14: Detalhe do projeto da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), no Rio de Janeiro (RJ)	128
Figura 15: Trajeto das estradas de rodagem Rio – São Paulo e Rio – Petrópolis no estado do Rio de Janeiro, concluídas em 1928	156
Figura 16: Mapa da Estrada Rio – Petrópolis, construída em 1928, e das principais estradas de rodagem e de ferro nas proximidades do Rio de Janeiro (RJ)	159

Figura 17: Perfil topográfico longitudinal da Estrada Rio – Petrópolis (RJ), construída em 1928, em proporção 1:10 entre altitude e extensão	160
Figura 18: Construção de muro de contenção para a Estrada Rio-Petrópolis na Serra de Petrópolis (RJ), em 1927 ou 1928	160
Figura 19: Terceiro viaduto da Estrada Rio – Petrópolis, inaugurado em 1928, na Serra de Petrópolis (RJ), em fotografia de autor anônimo (1931)	161
Figura 20: Mapa viário do Plano Geral de Obras da cidade do Rio de Janeiro (RJ), assinado por Edison Passos, Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas do Distrito Federal, em 1940	180
Figura 21: Mapa do deslocamento das indústrias médias e grandes no município do Rio de Janeiro (RJ) até 1965	186
Figura 22: Mapa de distribuição das favelas no município do Rio de Janeiro (RJ) segundo censos de 1948 e 1950	187
Figura 23: Passageiros amontoados sobre o engate entre vagões de uma composição da Estrada de Ferro Central do Brasil, no Rio de Janeiro (RJ), em 1936	196
Figura 24: Vista aérea dos bairros de Copacabana e Ipanema (Rio de Janeiro, RJ), nas proximidades à Pedra do Arpoador, em fotografia de autor anônimo (1943)	230
Figura 25: Obras de abertura da Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro (RJ) em 1944, em fotografia de autor anônimo	232
Figura 26: Mapa de crescimento populacional entre 1950 e 1960 por circunscrição da cidade do Rio de Janeiro (RJ) e por distrito municipal da Baixada Fluminense	234
Figura 27: Mapa de expansão da mancha urbana de Juiz de Fora entre 1883 e 2000	292
Figura 28: Mapa de estabelecimentos industriais de Petrópolis (RJ) em 1966, segundo o valor de produção e a data de fundação	297

Lista de tabelas

Tabela 1: Síntese do objeto, empiria, objetivos e questões do trabalho	34
Tabela 2: Dados gerais do Censo de 2010 sobre os municípios cortados pela BR-040 no trecho entre Rio de Janeiro (RJ) e Juiz de Fora (MG)	49
Tabela 3: Comparação entre a massa total de café exportada pela Província de Minas Gerais e massa total de café transportada pela Companhia União e Indústria entre 1858 e 1868	77
Tabela 4: Origem e destino das cargas transportadas pela Companhia União e Indústria e pela Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1869	80
Tabela 5: Mercado consumidor de alguns produtos industrializados de Juiz de Fora (MG) em 1914	115
Tabela 6: Número absoluto e relativo de unidades prediais por tipo nas freguesias do Rio de Janeiro (RJ), em 1890	123
Tabela 7: Cumprimento relativo das metas rodoviaristas e ferroviaristas constantes no Programa de Metas do governo presidencial de Juscelino Kubitschek	139
Tabela 8: Rodovias substitutivas de ferrovias extintas e rodovias totais construídas e pavimentadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), no Brasil, entre 1966 e 1975	144
Tabela 9: Número de passageiros transportados anualmente pelas estradas de ferro dos subúrbios do Rio de Janeiro (RJ), entre 1906 e 1931	195
Tabela 10: Distribuição ocupacional da população economicamente ativa na área metropolitana do Rio de Janeiro (RJ) em 1940	220
Tabela 11: Distribuição ocupacional da população economicamente ativa na área metropolitana do Rio de Janeiro (RJ) em 1950	221
Tabela 12: População urbana/suburbana e total dos municípios da Baixada Fluminense em 1940 e 1950	224
Tabela 13: Tempo de residência da população migrante à Área Metropolitana do Rio de Janeiro (RJ) por local de residência, em 1960.	235
Tabela 14: Domicílios particulares permanentes de Duque de Caxias (RJ) e suas instalações de água, iluminação elétrica e sanitárias entre 1950 e 1970	245

Tabela 15: Número de estabelecimentos industriais em Duque de Caxias (RJ) entre 1950 e 1983	246
Tabela 16: Participação dos investimentos no total das despesas anuais do estado da Guanabara, em milhares de cruzeiros, entre 1960 e 1970	256
Tabela 17: Desempenho geral da indústria manufatureira e fabril de Juiz de Fora entre 1935 e 1941	268
Tabela 18: Características dos ramos industriais de Juiz de Fora (MG) por cuja produção o município foi classificado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) como um dos principais municípios brasileiros em 1955	273
Tabela 19: Participação dos principais ramos industriais de Juiz de Fora (MG) no total do número de estabelecimentos, pessoal ocupado e valor de produção, em 1960 e 1970	287
Tabela 20: Participação das indústrias de bens de capital, bens intermediários e bens de consumo na estrutura industrial de Juiz de Fora (MG), entre 1970 e 1980	289
Tabela 21: Evolução da população de Juiz de Fora (MG), entre 1920 e 1980	291
Tabela 22: Distribuição dos estabelecimentos industriais de Petrópolis (RJ) segundo o número de operários empregados, em 1966	298
Tabela 23: Ano de fundação dos estabelecimentos industriais ativos em Petrópolis (RJ) até 1962, segundo o ramo industrial	299

Lista de abreviaturas e siglas

AB	<i>Aktiebolag</i> (Sociedade de Responsabilidade Limitada)
ACB	Automóvel Clube do Brasil
adap.	adaptado
AG	<i>Aktiengesellschaft</i> (Sociedade Anônima)
AI	Ato Institucional
ARENA	Aliança Renovadora Nacional
ativ.	atividade(s)
Av.	Avenida
BA	Bahia
BD	Becton, Dickinson and Company
BNH	Banco Nacional de Habitação
BTMM	Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais
CBEE	Companhia Brasileira de Energia Elétrica
Cia.	Companhia
CISM	Companhia Industrial Santa Matilde
CMBEU	Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico
CME	Companhia Mineira de Eletricidade
CNA	Companhia Nacional de Álcalis
CNP	Conselho Nacional do Petróleo
Co.	<i>Company</i> (Companhia)
Com.	Comendador
Credireal	Banco de Crédito Real de Minas Gerais
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
D.	Dom
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DF	Distrito Federal
DGD	desenvolvimento(s) geográfico(s) desigual(is)
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNOS	Departamento Nacional de Obras e Saneamento
Dr.	Doutor
E	leste

E. F.	Estrada de Ferro
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFRD	Estrada de Ferro Rio d'Ouro
Eng.	Engenheiro
Eng.º	Engenho
Estamp.	Estamparia
etc.	<i>et cetera</i> (e outros[as])
FABOR	Fábrica de Borracha Sintética
FEEA	Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia
FIEMG	Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais
fig.	figura
FJF	Fábrica de Juiz de Fora
FNM	Fábrica Nacional de Motores
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
GB	Guanabara
Gde.	Grande
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes; ou Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes; ou Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
GESFRA	Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos
GLP	gás liquefeito de petróleo
GO	Goiás
h	hora(s)
ha	hectare(s)
hab.	habitante(s)
hp	cavalo(s)-de-força
i.	ilha
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICM	Imposto sobre Circulação de Mercadoria
Inc.	<i>Incorporation</i> (formação de corporação como pessoa jurídica legalmente constituída)
IVC	Imposto de Vendas e Consignações
JK	Juscelino Kubitschek
Jr.	Junior; ou Júnior

kg	quilograma(s)
km	quilômetro(s)
km ²	quilômetro(s) quadrado(s)
km/h	quilômetro(s) por hora
kW	quilowatt(s)
Ltd.	<i>Private Company Limited by Shares</i> (Sociedade de Responsabilidade Limitada)
Ltda.	Sociedade de Responsabilidade Limitada
m	metro(s)
m ²	metro(s) quadrado(s)
m ³	metro(s) cúbico(s)
MG	Minas Gerais
min	minuto(s)
mm	milímetro(s)
modif.	modificado
MVOP	Ministério da Viação e Obras Públicas
MWh	megawatt(s)-hora
N	norte
n.º	número
N. S.	Nossa Senhora
NE	nordeste
NNW	norte-noroeste
NW	noroeste
p.	página
PEA	população economicamente ativa
Petrobras	Petróleo Brasileiro S/A
PIN	Programa de Integração Nacional
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNV	Plano Nacional de Viação
PR	Paraná
PRM	Partido Republicano Mineiro
Prof.	Professor
PSD	Partido Social Democrático
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
PUC-Rio	Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

RA	Região Administrativa
Reduc	Refinaria Duque de Caxias
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
RJ	Rio de Janeiro
RS	Rio Grande do Sul
S	sul
S/A	Sociedade Anônima
SE	sudeste
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SP	São Paulo
SSE	sul-sudeste
SURSAN	Superintendência de Urbanização e Saneamento
SW	sudoeste
t	tonelada(s)
tab.	tabela
TGV	Transferência geográfica de valor
TPA	Town Planning Associates
TUE	trem(ns)-unidade elétrico(s)
UF	Unidade da Federação
UPC	União Popular Caxiense
UTIL	União Transporte Interurbano de Luxo <i>ou</i> União Transporte Interestadual de Luxo S/A
v.	volume
W	oeste; ou watt(s)
WSW	oeste-sudoeste

— De agora em diante, começarei a descrever as cidades – dissera Khan. – Nas suas viagens, você verificará se elas existem.

Mas as cidades visitadas por Marco Polo eram sempre diferentes das imaginadas pelo imperador.

— Entretanto, construí na minha mente um modelo de cidade do qual extrair todas as cidades possíveis – disse Kublai. – Ele contém tudo o que vai de acordo com as normas. Uma vez que as cidades que existem se afastam da norma em diferentes graus, basta prever as exceções à regra e calcular as combinações mais prováveis.

— Eu também imaginei um modelo de cidade do qual extraio todas as outras – respondeu Marco. – É uma cidade feita só de exceções, impedimentos, contradições, incongruências, contrasensos. Se uma cidade assim é o que há de mais improvável, diminuindo o número dos elementos anormais aumenta a probabilidade de que a cidade realmente exista. Portanto, basta subtrair as exceções ao meu modelo e em qualquer direção que eu vá sempre me encontrarei diante de uma cidade que, apesar de sempre por causa das exceções, existe. Mas não posso conduzir a minha operação além de um certo limite: obteria cidades verossímeis demais para serem verdadeiras.

Ítalo Calvino, em *As cidades invisíveis*

1. Introdução

Escrever sobre a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e Juiz de Fora (MG), provoca em mim¹ uma aspiração especial: compreendê-la. É claro que não podemos ter a ilusão de que um dia conseguiremos entender o real tal como ele é. Tudo aquilo que vemos, pesquisamos, analisamos, investigamos, na verdade, são representações desse real, segundo nosso ponto de vista, que é seletivo, profundamente influenciado pelo meio e profundamente subjetivo. Não podemos negar, no entanto, que a pretensão de compreender algo seja boa, pois ela nos impulsiona e nos motiva a trabalhar de modo cada vez melhor e mais cuidadoso para destrinchar a realidade tal qual ela se nos apresenta.

Essa aspiração começou de modo peculiar e interessante. Nasci em Juiz de Fora, onde morei por boa parte da vida até me mudar para o Rio de Janeiro, em 2009, para estudar na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). As frequentes viagens de ida e volta entre as cidades aos fins de semana, aliadas ao gosto antigo de olhar pela janela, despertaram-me curiosidade sobre o que observava, uma vez que algo ficava diferente a cada viagem – construções novas, desmoraamentos e voçorocas, contenções de encosta, indústrias entrando em operação, pistas em duplicação, e assim ia. As viagens se transformaram rapidamente em observações de campo, e aquilo que se aprendia na graduação em Geografia durante a semana era verificado na prática ao fim dela.

A escolha propriamente dita da área e do objeto de estudo ocorreu quando fui convidado, em 2011, a ser bolsista-pesquisador do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (PIBIC/CNPq) pelo Prof. Dr. João Rua. Meu interesse pela ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora se complementou ao estudo que ele já fazia sobre os eixos de maior adensamento de urbanidades no rural no estado fluminense (RUA, 2002, 2006, 2007, 2011, 2013), sendo um dos quais o eixo da rodovia BR-040 (rodovia que liga Rio de Janeiro a Juiz de Fora, e além). Somou-se aí o entendimento do espaço como multidimensional e, portanto, a assunção de natureza e sociedade como inseparáveis, tentando não tratá-las dicotomicamente.

¹ Esta dissertação será escrita empregando a primeira pessoa do plural, porque acreditamos que nossa pesquisa não é somente nossa, mas também fruto do diálogo com os mais diversos autores. No entanto, em algumas passagens desta introdução, por tratarem de coisas pessoais, optei por utilizar a primeira pessoa do singular, a fim de que o leitor não se confunda.

O interesse original surgiu a partir das transformações do real atual, sendo meu objetivo inicial, ainda durante a graduação, analisar as principais transformações espaciais no e do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora, que configuraram mudanças nas relações entre sociedade e natureza entre o ano de 1861 e os anos atuais. Entretanto, como as investigações científicas estão em permanente construção e reconstrução e sofrem inúmeras pressões externas, a premência de tempo e o fascínio pelo período compreendido entre 1861 e 1928 me fez optar, naquele momento, por focar a análise apenas nas transformações desses anos. Há pouco mais de dois anos, apresentei o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) em Bacharelado e Licenciatura em Geografia intitulado “Técnica, sociedade e natureza no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): uma análise geográfica dos anos 1861 - 1928” (BARTHOLOMEU, 2014).

Agora, durante o curso de Mestrado, numa etapa mais madura do meu desenvolvimento científico, decidi me tornar a uma parte mais ampla do meu objetivo original e analisar a época desde 1861 a 1980, porém sob uma nova lente: a dos estudos acerca dos desenvolvimentos geográficos desiguais do capitalismo. Além dessas justificativas de caráter pessoal para o interesse pela área, pelo tempo e pelo objeto, podemos apresentar outros porquês. Em primeiro lugar, num plano mais ligado à empiria deste estudo, a Geografia carece de obras sobre a área em questão. Isso é percebido tanto ao compararmos com a produção de outras ciências sobre ela, quanto ao contrapormos à produção geográfica sobre outros eixos – tidos como de modernização ou de urbanização – no estado do Rio de Janeiro e adjacências.

Tratando agora de um plano relacionado ao metodológico, a segunda justificativa reside no fato de que a pesquisa sobre eixos, sobre ligações, é um domínio ainda pouco estudado da Geografia brasileira atual, tendo aparecido episodicamente no passado. Justamente por requerer uma abordagem pluriescalar do espaço, esse campo apresenta amplas perspectivas promissoras, uma vez que é capaz de ler o espaço a partir de suas relações, que se dão sempre em uma escala ou entre escalas. Em terceiro lugar, este estudo pretende-se multidimensional, pois procura apreender o espaço aproximando-se da sua totalidade. Ainda que tenhamos ciência de que captar o real na totalidade de seu movimento é impossível, essa necessária tentativa de aproximação contribui para a redução de um pensar geográfico dicotômico ou segmentado e, igualmente, para a redução das distâncias

entre os tradicionais campos da Geografia Humana e da Geografia Física. Ainda nessa ideia, a multidimensionalidade da análise também demanda integração íntima entre espaço e tempo, em busca de recobrar, pelo menos em parte, o que o pensamento formal separou há vários séculos.

Ainda seguimos além ao almejar um estudo que se afaste ao máximo das dicotomizações e apresentamos, por fim, uma justificativa de ordem mais teórica. Alguns conceitos nos parecem extremamente relevantes para a ciência geográfica, pois permitem apreender as transformações do espaço evitando tratar sociedade e natureza e tempo e espaço como separados, como opostos não dialéticos: é o caso do conceito de “técnica” e do de “desenvolvimentos geográficos desiguais”, dos quais nos apropriamos aqui. Parece-nos preciso, por fim, ressaltar que por mais que tentemos nos esquivar dos arranjos que dividem o real em categorias precisas e, geralmente, contrárias, somos incapazes de escapar-lhes absolutamente: o cientista é um indivíduo de seu tempo e de seu espaço e, no mais íntimo, seu pensamento ainda se enraíza profundamente nas estruturas mais gerais da sociedade à qual pertence.

Uma vez que já explicamos, acima, nosso interesse pelo tema e pela área de estudo, já situamos o trabalho e seus propósitos na linha-guia de nosso percurso acadêmico e já demos justificativas pessoais e científicas para a relevância deste trabalho, podemos prosseguir para sua introdução propriamente dita. Primeiramente, versaremos sobre os elementos que todo trabalho acadêmico deve apresentar e que servem para nortear sua leitura, ou seja, seu objeto, sua empiria, seus objetivos e suas questões. Aproveitaremos para fazer uma breve discussão sobre eixo, espaço, tempo, desenvolvimentos geográficos desiguais e periodização. Em seguida, esclareceremos a fundamentação teórico-metodológica do trabalho e seus procedimentos de investigação. Finalmente, faremos rápida apresentação geral da área de estudo, no tocante a seus aspectos físico-biológicos e à ocupação humana até o século XIX.

A fim de informar melhor o leitor e evitar ambiguidades do pensamento, devemos esclarecer que entendemos que objeto de uma pesquisa sempre se refere a um processo. Obviamente, nenhum processo está desvinculado de um espaço e de um tempo, de modo que a estes preferimos dar o nome de empiria, em vez de

objeto empírico². Nossa empiria, portanto, é a *ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, incluindo aí as principais vias (férreas e de rodagem) e as áreas de significativa influência delas, no período que vai de 1861 até 1980*. Sendo assim, o objeto desta pesquisa são as *transformações espaciais percebidas como desenvolvimentos geográficos desiguais ao longo do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora, entre 1861 e 1980*. Tentamos, pois, afastar também as tentativas de conceber dicotomicamente tempo e espaço.

Uma vez que já apresentamos a justificativa e o objeto deste trabalho, podemos seguir para a definição dos nossos objetivo e questão centrais. Compreendemos o objetivo de uma pesquisa como aquilo que se pretende alcançar como resultados da investigação. Todavia, estamos cientes de que esses “resultados” não a exaurem e que sempre abrem portas para novas indagações. Dessa maneira, podemos entender que a questão de uma pesquisa é, justamente, aquilo que instiga o pesquisador, que o motiva a analisar o objeto e que toma a forma de uma pergunta, à qual se procura responder com o trabalho.

O objetivo central deste trabalho é *analisar as principais transformações espaciais, no e do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora, que se configuraram como desenvolvimentos geográficos desiguais entre 1861 e 1980*. Em caráter complementar, nossa questão central pode ser definida como: *Qual a natureza dessas transformações, o que as gerou e impulsionou e o que elas geraram e impulsionaram ao longo do referido eixo?* Para alcançar tal objetivo e responder à questão, precisamos desdobrá-los em outros. Preferimos, então, dividir em dois objetivos e questões específicos, cada par relativo a um capítulo deste trabalho. Todavia, antes de os explicitarmos, precisamos fazer algumas breves considerações sobre nossa compreensão de o que é um eixo, sobre a relação entre tempo e espaço e revelar o que entendemos por desenvolvimentos geográficos desiguais e por periodização. Não se trata, porém, de uma digressão, mas de uma necessária elucidação do pensamento para que a leitura fique mais fundamentada e clara.

Em primeiro lugar, é preciso que o leitor saiba a que nos referimos quando fazemos uma pesquisa sobre eixos. Esse vocábulo se popularizou por meio de projetos desenvolvimentistas de integração nacional, que procuravam fazer a inte-

² Isso não significa dizer que a análise se encerra em nossa área de estudo, como um estudo de caso. O que pretendemos de fato é tomar esse espaço em investigação como exemplo, como empiria do processo geral, do nosso verdadeiro objeto, que são as transformações espaciais observadas por meio dos desenvolvimentos geográficos desiguais.

gração de áreas ao longo das quais ocorriam fluxos significativos, desenvolvendo-as. Dessa maneira, um eixo corresponderia “não a uma linha, mas a um espaço que possa gerar investimentos articulados – sinergia – e atrair o movimento de capitais”, seria um “componente central, catalizador [sic], de um subsistema logístico” (BECKER, 1999, p. 36). A Geografia então se apropriou do conceito para estudá-lo e aplicá-lo na pesquisa científica, aparecendo nas seguintes obras: Becker e Egler (1993); Becker (1999); Natal, Rua e Esteves (1999); Davidovich (2000)... Quando, porém, deixou-se de ver a ideia de eixos em planos desenvolvimentistas, a produção geográfica baseada neles diminuiu em volume, embora Rua (2002, 2006, 2007, 2011, 2013) tenha dado continuidade, falando sobre eixos de adensamento de urbanidades no rural, conforme já mencionamos.

A aproximação que faremos neste trabalho não é relacionada aos eixos segundo planos desenvolvimentistas, embora queiramos manter a ideia de que o eixo não é uma linha, mas sim uma parcela do espaço. Para nós, o eixo se configura como um espaço de ligação entre dois lugares, com significativo fluxo de capitais, pessoas, mercadorias, informações etc. Um eixo geralmente contém uma ou mais formas alongadas que lhe indicam o sentido geral e por onde correm a maior parte dos fluxos, podendo ser rodovias, ferrovias, rios, canais, entre outras. No entanto, o eixo não pode se reduzir a essas formas: ele também abrange as áreas adjacentes a elas que são direta ou indiretamente influenciadas por sua presença concentradora de fluxos, além de abranger seus pontos terminais, os quais principalmente o definem. Sendo assim, mesmo com a alteração no traçado das formas concentradoras de fluxos, com a eliminação de algumas e/ou o surgimento de outras, o eixo permanece se os fluxos ainda ocorrem com significância entre os pontos terminais, pois são eles, acima de tudo, que lhe dão sustentação. Dessa maneira, podemos depreender que os pontos intermediários de um eixo dependem muito mais dele, no tocante aos fluxos que ali se realizam, do que seus pontos terminais; e que diferentes lugares podem se configurar simultaneamente como pontos terminais ou intermediários de diversos eixos diferentes, numa espécie de organização em rede.

Precisamos explicar isso não só para esclarecer melhor aquilo que pretendemos, como para advertir o leitor de que a ênfase que por vezes adotamos, em partes do trabalho, nas transformações das formas de ligação presentes no eixo não se trata de uma digressão. Como o eixo inclui também a área que possui signi-

ficativa influência dessas formas e como as características quali e quantitativas de seus fluxos sofrem grandes modificações decorrentes dessas transformações, essa ênfase nos parece justificável. Do mesmo modo, estudar a fundo as dinâmicas dos pontos terminais de nosso eixo – isto é, as dinâmicas do Rio de Janeiro e de Juiz de Fora – também se justifica. Esses pontos dão sustentação ao eixo em questão e, por mais que nem sempre sua análise mostre com tanta evidência a relação deles com o eixo, em comparação com a relação dos pontos intermediários com ele, entender suas dinâmicas é crucial para percebermos por que se estruturam como pontos terminais dos fluxos ali ocorrentes.

Sigamos nossas reflexões introdutórias partindo da premissa de que o real não é divisível senão pelas nossas próprias opções metodológicas. Sendo assim, precisamos entender como construções sociais mesmo as divisões mais naturalizadas no pensamento humano, como é a divisão entre espaço e tempo. Tomar espaço e tempo como indissociáveis é imprescindível para nos aproximarmos de um conhecimento mais fiel do real. Sendo assim, recorremos a Harvey (1996, p. 210-212), que enumera quatro pontos de elucidação sobre isso. Primeiramente, as construções sociais de espaço e tempo são “moldadas a partir das variadas formas de espaço e tempo que os seres humanos encontram em sua luta por sobrevivência material” (p. 210, tradução nossa). Em segundo lugar, essas concepções estão imbricadas em nossas habilidades culturais, metafóricas e intelectuais, assim como delas dependem. O terceiro ponto diz que tais construções “operam com toda a força de fatos objetivos aos quais todos os indivíduos e instituições necessariamente respondem” (p. 211, tradução nossa). Finalmente, em quarto, as definições sociais de tempo emergem de práticas sociais, ao mesmo passo que se transformam em regulações destas práticas, o que as faz tão frequentemente contestadas.

Compreendido isso, podemos avançar para a ideia de que espaço e tempo são inseparáveis. Massey (2004) critica duramente as conceituações dicotômicas de tempo e espaço, que subentendem que o espaço representa a estase, a fixidez, a falta de temporalidade, e o tempo representa a mudança, a diferenciação. Segundo ela (2004, p. 15),

para que haja histórias múltiplas, co-existentes, deve existir espaço. Em outras palavras: o pleno entendimento da espacialidade envolve o reconhecimento de que há mais de uma estória se passando no mundo e que essas estórias têm, pelo menos, uma relativa autonomia.

Outra autora que segue na mesma linha é Carlos (2011), ao afirmar que “espaço e tempo aparecem na análise geográfica em sua indissociabilidade, já que toda ação social se realiza num espaço determinado, num período de tempo preciso” (p. 13). Esta é uma consideração que vai ao encontro de Milton Santos (2006), sendo uma complementar à outra. Ele diz, em diversas ocasiões, que a cada momento histórico corresponde uma espacialidade única e propõe igualmente a íntima e inseparável vinculação entre espaço e tempo.

Parte desses argumentos, senão todos, nos leva em certa medida a Henri Lefebvre como âncora filosófica. Para o pensador francês (2006), a produção do espaço encontra o tempo no e através do espaço. O tempo é apreendido no espaço, é vivido; não vemos o tempo, mas o percebemos no lugar. A atividade que se desenvolve no tempo, o processo temporal, produz uma espacialidade e somente no espaço toma existência concreta. Lefebvre vai além, considerando a produção do espaço no tempo, mas sendo o tempo, ele próprio, produto. É perigoso reduzir o tempo ao espaço. “Através do espaço, um tempo social se produz e reproduz; mas esse tempo social se reintroduz com seus traços e determinações: repetições, ritmos, ciclos, atividades.” (LEFEBVRE, 2006, p. 265)

Assim, as *coisas* são tomadas como *eventos*, porque constituídas por fluxos, processos, relações. Para entendermos os atributos quali e quantitativos das coisas, devemos entender essa multiplicidade de relações dialéticas que as unifica. O termo *evento* permite captar esse dinamismo, essa atividade sintetizadora do contraditório. Tempo e espaço não são absolutos ou externos a esses processos, mas continentes e conteúdos deles. Há múltiplos espaço-tempos imbricados com tais processos (HARVEY, 1996, p. 52-53).

A discussão sobre *evento* feita por Milton Santos (2006, p. 93-96) complementa o raciocínio de Harvey. Aquele o considera vetor de possibilidades existentes numa formação social³, “um instante do tempo dando-se em um ponto do espaço” (p. 93). Os eventos são manifestação do presente, são a matriz tanto do espaço quanto do tempo, pois “o tempo somente é porque algo acontece, e onde algo acontece o tempo está” (BLOCH, 1970, p. 124 apud SANTOS, 2006, p. 94,

³ O conceito de “formação social” é aqui tratado por Milton Santos como um país, uma região ou um lugar, sendo estes um conjunto circunscrito ao mundo e mais limitado que ele.

grifo do autor⁴). Os eventos, enquanto elementos dotados de atualidade, podem ser, inclusive, passados ou futuros, porque seriam um “presente passado” ou a suposição de um “presente futuro”, respectivamente. Dessa maneira, os eventos esgotam suas possibilidades quando se dão e nunca se repetem: são singulares. Finalmente, os eventos conjugam não só tempo e espaço, mas também objeto e ação, de modo que não existe evento sem sujeito e que o evento é também ideia, não somente fato.

Uma vez feito esse importante esclarecimento sobre tempo e espaço, podemos avançar para a abordagem dos desenvolvimentos geográficos desiguais. De início, porém, reflitamos sobre a ideia de desenvolvimento como embasamento para a escolha dessa abordagem. É preciso que evitemos os reducionismos geralmente associados à noção de desenvolvimento, tanto aqueles que traduzem-na como simples crescimento econômico, quanto aqueles que a veem como sinônimo de progresso e crescentes bem estar e liberdade. Na Geografia, advogamos que o desenvolvimento precisa ser tratado como o movimento *do* e *no* espaço, numa perpétua produção de novos espaços e de novas diferenças no espaço. Trata-se de um movimento *no* espaço, porque cada parcela espacial se move segundo seu próprio ritmo, de acordo com a ação dos atores e agentes nela presentes e de acordo com as relações com os agentes e atores externos ao lugar. O conjunto dessas parcelas formaria uma espécie de mosaico em que cada parte, em suas leituras particulares das escalas supralocais, evidenciaria as desigualdades desse movimento multiescalar. Por outro lado, também se trata de um movimento *do* espaço, porque tal mosaico, fruto de contínua produção e reprodução, se move na escala geral do capitalismo comodificador e desigualizador, mas “fantasiado” com representações de ideais igualitários aos quais contraditoriamente não consegue atingir, pois explora diferencialmente os espaços, num constante jogo de valorizações e desvalorizações (informação verbal⁵).

A procedência da abordagem dos desenvolvimentos geográficos desiguais reside basicamente na teoria do desenvolvimento desigual e combinado de Leon

⁴ Milton Santos comenta que o grifo em “é” é de Bloch, mas que ele grifaria também a palavra “onde”. Concordamos com a necessidade dessa ênfase.

⁵ Comentários de aula de João Rua, na disciplina “Desenvolvimento e transformações territoriais”, do Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio, ministrada por ele no segundo semestre letivo de 2014.

Trótsky. Löwy (1998, p. 73) explica que o próprio Trótsky, ainda no início do século XX, reconhecia que o desenvolvimento dos países ditos atrasados levava a uma combinação de diversidades, tais como elementos “ultrapassados” e “modernos”.

Esta perspectiva [...] permite a Trotsky escapar à concepção evolucionista que fazia da história uma sucessão de etapas rigidamente pré-definidas e de esboçar uma visão dialética do desenvolvimento histórico através de saltos súbitos e fusões contraditórias. (LÖWY, 1998, p. 77)

A análise da expressão geográfica da teoria do desenvolvimento desigual e combinado levou à construção da ideia dos desenvolvimentos geográficos desiguais (DGD)⁶, principalmente com os escritos de Harvey (1982, 2004, 2005, 2006, 2014), Soja (1983) e Smith (1998). Para o último autor (1998, p. 151), a desigualdade espacial somente faz sentido na medida em que é enxergada como parte do todo que é o desenvolvimento contraditório do capitalismo, o qual apresenta duas tendências: a tendência para a diferenciação e a tendência para a igualização geográfica.

Ainda de acordo com Smith (1998, p. 168), a tendência para a diferenciação geográfica do mundo capitalista opera em duas escalas principais. Na escala dos capitais individuais, o processo é bem direto, pois ocorrem concentração e centralização do capital em certos lugares em detrimento de outros.

Na escala da divisão *particular* do trabalho – a divisão da economia em setores específicos – a diferenciação do espaço geográfico é menos direta. Ela ocorre de maneira cíclica de acordo com a igualização da taxa de lucro dentro de dado setor, e com o movimento resultante do capital entre os setores, daqueles com uma baixa taxa de lucros para aquelas com uma taxa de lucro mais alta. Este movimento do capital entre setores assume uma dimensão espacial devido à sua distribuição na medida em que tais setores que atraem quantidades de capital são relativamente novos na economia, sua rápida expansão geralmente coincide com algum tipo de expansão ou deslocamento geográficos, com o fito de oferecer o espaço para a germinação das estruturas produtivas. E seu corolário também é válido. Até o ponto em que os setores que sistematicamente perdem grandes quantidades de capital estão velhos e estáveis, talvez até fora de moda, e na medida em que tendem a se concentrar relativamente próximos na paisagem, então áreas inteiras tenderão a conhecer uma desvalorização sistemática e não compensada do capital fixo localizado ali. A desvalorização do capital e finalmente sua desvalorização geral são específicas ao lugar⁷. (SMITH, 1998, p. 168-169, grifo do autor)

De maneira oposta, há também uma tendência para a igualização geográfica, par dialético da diferenciação geográfica, junto com a qual é exemplo das contra-

⁶ Doravante neste trabalho, sempre que utilizarmos a sigla “DGD”, faremos referência a sua forma em extenso: “desenvolvimento(s) geográfico(s) desigual(is)”, ou “desenvolvimento(s) geograficamente desigual(is)”, como preferem alguns autores.

⁷ Em citação a Harvey (1982, p. 425-426).

dições do desenvolvimento capitalista. Em sua tendência para a igualização dos espaços, o capital exige igualdade “das condições de produção e do nível de desenvolvimento das forças produtivas”, instigando uma pretensa “aniquilação do espaço pelo tempo” (SMITH, 1998, p. 170). Isso produz diversos resultados outros se comparados aos resultados da diferenciação geográfica. Dois deles são o nivelamento da dicotomia entre campo e cidade e as transformações da natureza em meio de produção universal (p. 170-171) – curiosamente, a própria natureza que é a base primária da diferenciação.

Como a tendência para a diferenciação, a tendência para a igualização é inerente ao capital. Ela se expressa mais claramente no mercado mundial e no processo de circulação, porque o ato individual de troca é o de criar uma equivalência social. É na esfera da circulação que se tenta compreender a aniquilação do espaço pelo tempo. Contudo, o que é realizado na circulação geralmente provém da produção, sendo o caso de tendência para a igualização. A igualização das condições e do nível de produção é tanto um produto da universalização do trabalho abstrato como a tendência para a diferenciação. [...] juntas é que as tendências opostas produzem uma Geografia historicamente específica. (SMITH, 1998, p. 175)

Soja (1983, p. 56-57) diz que é incorreto tratar o DGD como incidental, externo ao desenvolvimento capitalista ou ainda como seu mero reflexo. Segundo ele, essa abordagem o destitui de significação política e teórica, pois, na realidade, o DGD é não somente um produto do processo de produção, como também uma forma material que o forma e o coage. Soja lembra igualmente que as estruturas do DGD se produzem em muitas escalas geográficas diferentes. Smith (1998) faz questão de não esquecer isso, dedicando bom número de páginas a essa discussão (p. 196-211), e divide em três as escalas primárias da produção do espaço sob o capitalismo: a escala urbana, escala da nação-Estado e a escala do espaço global.

“Enquanto a escala urbana é o produto de um processo de diferenciação executado através da centralização do capital, a escala internacional é puramente um produto da tendência para a igualização.” (SMITH, 1998, p. 201) Por sua vez, a escala da nação-Estado seria um produto menos direto das tendências opostas de diferenciação e igualização do DGD. A produção dessa escala deriva, acima de tudo, das injunções da competição capitalista no mercado mundial, de modo que se fazem necessárias estruturas políticas e econômicas capazes de, entre muitas outras funções, defender os interesses dos capitais nacionais no âmbito da circulação de capital pelo globo.

Para nos aprofundarmos um pouco mais no entendimento dos DGD, precisamos compreender melhor como se formam as crises do capital sob uma aborda-

gem que “reconheça as qualidades materiais do espaço social definido sob relações capitalistas de produção e troca” (HARVEY, 1982, p. 425, tradução nossa). De acordo com Harvey, a desvalorização – do capital, em qualquer de suas formas, e da força de trabalho, qualquer que seja seu tipo – é uma determinação social e ocorre quando um processo de trabalho em dado lugar e momento não consegue gerar ao menos a taxa média de lucro. Além disso, “formas mais gerais de crise se assentam nessa confusão de eventos locais, particulares e individuais ou surgem dela” (1982, p. 425, tradução nossa).

As revoluções no valor são deflagradas pela busca de mais-valia relativa através do câmbio tecnológico ou de deslocamentos. O efeito é desvalorizar os capitais empregados sob tecnologias ou localizações inferiores. Esse processo se complica, porque o impulso para acelerar o tempo de giro por meio de melhorias no transporte e nas comunicações altera os espaços relativos e, assim, transforma localizações superiores em inferiores e vice-versa. [...] O efeito total é que as desvalorizações específicas a lugares tornam-se mais que apenas um negócio aleatório, acidental. [...] As desvalorizações são sistematizadas em certa configuração espacial por meio do poder racionalizador do conflito de classe e da competição sobre formas absolutas e relativas de mais-valia. A contínua reestruturação de configurações espaciais através de revoluções no valor deve ser vista novamente, no entanto, como um traço normal do desenvolvimento capitalista. (HARVEY, 1982, p. 426, tradução nossa)

Harvey (2014, p. 161, tradução nossa) avança um pouco mais, procurando relacionar o DGD, as crises e a competição entre diferentes territórios:

Sem o desenvolvimento geográfico desigual, o capital certamente teria estagnado, sucumbido a suas tendências escleróticas, monopolísticas e autocráticas, e perderia completamente sua legitimidade como o motor dinâmico de uma sociedade que pretende ser civilizada ainda que esteja em perigo de cair na barbárie. Incitar a competição interurbana, inter-regional e internacional não é somente um meio primordial pelo qual o novo suplanta o antigo, mas também um contexto em que a busca do novo, apresentada como busca de vantagens competitivas, resulta decisiva para a capacidade de o capital se reproduzir. Acima de tudo, o desenvolvimento geográfico desigual serve para deslocar as falhas sistêmicas do capital de um lugar a outro. Essas falhas constituem um alvo perpetuamente móvel.

Subjacente ao processo de DGD do capitalismo se encontra aquilo que Smith denominou como *movimento em vaivém do capital*. Em virtude de sua imensa relevância e clareza para este trabalho e do fato de que qualquer resumo ou adaptação poderia ser prejudicial para o completo entendimento, pedimos aqui licença ao leitor para reproduzir quase a totalidade de dois parágrafos deste autor (1998, p. 212-213):

Se a acumulação do capital acarreta o desenvolvimento geográfico e se a direção desse desenvolvimento é guiada pela taxa de lucro, então podemos pensar no mundo como uma "superfície de lucro" produzida pelo próprio capital, em três escalas separadas. O capital se move para onde a taxa de lucro é máxima (ou, pelo menos, alta), e os seus movimentos são sincronizados com o ritmo de acumulação e crise.

A mobilidade do capital acarreta o desenvolvimento de áreas com alta taxa de lucro e o subdesenvolvimento daquelas áreas onde se verifica baixa taxa de lucro. Mas o próprio processo de desenvolvimento leva à diminuição da taxa de lucro mais alta. Podemos observar esse fato recorrendo à conclusão de Marx, de que há uma tendência para a igualização da taxa de lucro (embora isto tenha uma clara expressão geográfica) e também concretamente analisando cada escala espacial. Na escala internacional e na nacional, o desenvolvimento das forças produtivas num dado lugar leva a um menor desemprego, a um crescimento no nível salarial, ao desenvolvimento de sindicatos e assim por diante, todos ajudando a baixar a taxa de lucro e a afastar a verdadeira razão para o desenvolvimento. Como na escala urbana, o desenvolvimento de áreas subdesenvolvidas conduz a um rápido crescimento na renda do solo e à frustração, após um certo tempo, de maior desenvolvimento.

No pólo oposto, o do subdesenvolvimento, a falta de capital ou seu constante excesso leva a altas taxas de desemprego, baixos salários e reduzidos níveis de organização dos trabalhadores. Desse modo, o subdesenvolvimento de áreas específicas eventualmente conduz precisamente àquelas condições que faz [sic] uma área altamente lucrativa e susceptível de rápido desenvolvimento. O subdesenvolvimento, como o desenvolvimento, ocorre em todas as escalas espaciais e o capital tenta se movimentar geograficamente de tal maneira que continuamente explora as oportunidades de desenvolvimento, sem sofrer os custos econômicos do subdesenvolvimento. Isto é, o capital tenta fazer um "vaivém" de uma área desenvolvida para uma área subdesenvolvida, para então, num certo momento posterior voltar à primeira área que agora se encontra subdesenvolvida, e assim sucessivamente. Na medida em que o capital não pode encontrar um fixo espacial na produção de um ambiente imóvel para a produção, ele recorre à completa mobilidade como um fixo espacial. Novamente, a fixidez espacial e a a-espacialidade não são senão faces de uma mesma moeda. O capital busca não um equilíbrio construído na paisagem, mas um equilíbrio que seja viável precisamente em sua capacidade de se deslocar nas paisagens de maneira sistemática.

Soja (1983, p. 56), tentando explicar os DGD, disse que “assim como o capitalismo desenvolve-se desigualmente sobre o tempo de forma nítida e pode ser periodizado em seqüências distintas, fases e outros padrões, ele também tem-se desenvolvido desigualmente sobre o espaço”, produzindo arranjos e configurações que podem ser identificados de maneira parecida. Como, nas páginas anteriores, estivemos falando exatamente sobre os DGD, vamos tentar agora fazer o raciocínio no caminho inverso ao da citação acima e explicar aquilo que entendemos como periodização. Para Milton Santos (1994, p. 34-35):

Períodos são pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica, com a manutenção das estruturas. Estas se definem como conjuntos de relações e de proporções prevalentes ao longo de um certo pedaço de tempo, e nos permite definir nosso objeto de análise. Assim, as periodizações podem ser muitas, em virtude das diversas escalas de observação.

Como cada periodização se configura conforme as variáveis, nós podemos reconhecer nelas, qualquer que seja o espaço analisado, um processo histórico mais geral. Não somos inocentes de acreditar que a periodização é um instrumento capaz de abolir por completo a arraigada dicotomia entre tempo e espaço, mas

ela é um considerável avanço nessa direção e para nós, até o momento, o procedimento mais adequado para o objetivo que pretendemos alcançar. Por isso, corroboramos Milton Santos (2006, p. 32), que afirma que não devemos apenas construir periodização na escala do mundo, mas também em escalas espaciais inferiores, agentes umas sobre as outras. Endossamos, também, sua opinião de que mesmo assim o problema da separação tempo/espaço não se resolve, porque não tratamos devidamente o tempo interno a cada subespaço.

“O espaço tem, sempre, um componente de materialidade donde lhe vem uma parte de sua concretude e empiricidade. Se queremos unificar tempo e espaço, se pretendemos que possam ser mutuamente includentes, o tempo deve ser, também, empiricizado.” (SANTOS, Milton, 2006, p. 33) Empiricizamos o tempo

tornando-o material, e desse modo o assimilamos ao espaço, que não existe sem a materialidade. A *técnica* entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então, essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época. Ao longo da história, as técnicas se dão como sistemas, diferentemente caracterizadas. (SANTOS, Milton, 2006, p. 33, grifo do autor)

Essa é uma das grandes razões pela qual decidimos basear nossa divisão dos períodos históricos que investigaremos em marcos temporais associados à evolução da *técnica* rodoviária. Assim, manobramos a fim de combinar o instrumento da periodização, que nos parece tão útil para este estudo, com um passo adiante na difícil caminhada rumo à união epistemológica entre tempo e espaço, por meio da utilização da técnica como intermédio⁸. Tentaremos, pois, desenhar a história do espaço em questão; espaço este que, por se tratar de uma ligação entre lugares, tem no elemento do transporte importância essencial, daí a ênfase na técnica rodoviária.

Como dissemos, nossa ideia parte da interpretação do eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora desde 1861 até os dias atuais. Isso fez com que dividíssemos todo esse grande período em três, apesar de não nos debruçarmos sobre o terceiro nesta dissertação: de 1861 a 1928; de 1928 a 1980; e de 1980 ao presente. Dentro de cada, é preciso dizer, pudemos perceber também outras muitas características comuns, que vão bastante além das estradas ou dos meios de transporte utilizados. Diferentes, todavia, na comparação com os demais períodos, essas variáveis to-

⁸ Voltaremos a trabalhar o conceito de técnica e sua aplicação mais adiante nesta introdução.

cam questões como o processo de ocupação, políticas de investimento, o processo de industrialização, a intensidade da degradação da natureza, as relações entre o urbano e o rural etc.

Por outro lado, muitas coincidências se repetem em períodos distintos ou em parte deles, porque toda periodização precisa utilizar os eventos que marcam o fim de um período e o início de outro de maneira flexível. Seria uma pretensão deveras ingênua acreditar que um marco temporal relativo a determinada característica do tempo e do espaço possa coincidir para todas as demais. Tais marcos, que no nosso caso dizem respeito à técnica rodoviária, devem ser tomados como norte, como aproximação, e não como limites ou compartimentações cronológicas rígidas. É imperativo tratar a periodização com maleabilidade, pois especificidades que não se adequam às datas adotadas certamente ocorrem, uma vez que é impossível sua análise exaustiva – a qual nem temos a pretensão de atingir – e, igualmente, há alto grau de subjetividade nas próprias delimitações, pois são fruto da arbitrariedade do pesquisador. Ainda assim, os marcos não podem ser compreendidos como fortuitos, pois sua escolha para delinear os períodos deste trabalho não se deu ao acaso.

Explicitado tudo isso, partamos enfim para a periodização do objeto deste estudo. Relembremos ao leitor que ele concerne às transformações espaciais percebidas como desenvolvimentos geográficos desiguais ao longo do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora. O primeiro período se estende de 1861 a 1928. Em 1861, foi inaugurada a Estrada União e Indústria, entre as cidades de Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora, a primeira estrada pavimentada do Brasil. Uma vez que entre Rio de Janeiro e Petrópolis já havia rotas relativamente bem consolidadas, podemos dizer que o ano de 1861 inaugurou mais coisas do que a própria estrada; ele inaugurou a ligação formal entre Juiz de Fora e a capital do Império. Nesse período já é possível atribuir à ligação o caráter de eixo de urbanização, ainda que esta se realize incipientemente. Também podemos caracterizá-lo pelo grande condicionamento do traçado das estradas, da localização das indústrias e das ocupações, entre outras coisas, aos fatores geomorfológicos.

O ano de 1928, por sua vez, foi o de abertura de outra via de rodagem: a Estrada Rio – Petrópolis, entre, obviamente, Rio de Janeiro e Petrópolis, a qual tornou mais rápida a ligação entre essas cidades. O período que esse ano inicia, cujo marco temporal de fim é 1980, exhibe algumas características bastante diferentes.

Em primeiro lugar, se dizíamos que a urbanização até então era incipiente, nestes anos o que percebemos é sua plena consolidação, com um crescimento expressivo das cidades e de sua influência. Outra mudança que vemos, é a clara diminuição da sujeição da técnica aos aspectos físicos do ambiente natural; e não só a técnica rodoviária, precisamos mencionar.

No ano de 1980 ocorreu a inauguração do atual percurso da Rodovia BR-040, ligação principal entre as cidades do Rio de Janeiro e Brasília (DF), passando por Juiz de Fora e Belo Horizonte (MG). Este período é caracterizado pelo grande salto no desenvolvimento técnico, com os aportes da informatização e da comunicação, e pela evolução do processo de urbanização num processo de metropolização do espaço, “que imprime ao espaço características metropolitanas; por exemplo, alta densidade, em termos relativos, de fluxos imateriais e frequentes e significativas relações com outras metrópoles, mormente as chamadas cidades globais” (LENCIONI, 2006, p. 47). Desse modo, admitimos atribuir à ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora neste período o *status* de eixo de metropolização do espaço. Também percebemos neste período atual certa nova sujeição da técnica à natureza, no entanto não mais pela natureza como condicionante, senão pelo viés da legislação ambiental e da dominação da natureza como valor de troca.

Agora que fizemos as três reflexões a que tínhamos nos proposto – sobre espaço e tempo, sobre os DGD e sobre periodização –, finalmente podemos retomar o curso desta introdução e falar dos nossos objetivos e questões específicos. Cada capítulo deste trabalho será referente aos dois primeiros períodos acima divididos, em ordem cronológica. Nosso primeiro *objetivo específico*, relacionado ao capítulo “2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente: o período 1861 – 1928”, é *analisar o processo de urbanização em sua relação com as dinâmicas naturais*. Portanto, sua *questão específica* subjacente é: *Como ocorreu esse processo de urbanização, de que maneiras ele foi condicionado pelos fatores físico-naturais do espaço e como ele os modificou?*

O segundo *objetivo específico* deste trabalho, referente ao capítulo “3. Estratégia rodoviária, concentração industrial e urbanização consolidada: o período 1928 – 1980”, por sua vez, é *investigar as principais maneiras pelas quais o avanço da técnica transformou o espaço e acelerou sua urbanização*. A *questão específica* que está ligada a isso, logo, é: *Como a industrialização, o avanço da técnica e as estratégias rodoviárias transformaram o eixo e aceleraram a urba-*

nização? A fim de organizar melhor todos os objetivos e questões, mais o objeto e a empiria, construímos a tabela 1, abaixo:

Tabela 1: Síntese do objeto, empiria, objetivos e questões do trabalho

Objeto		Empiria
Transformações espaciais percebidas como desenvolvimentos geográficos desiguais ao longo do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora, entre 1861 e 1980		Ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, incluindo aí as principais vias (férreas e de rodagem) e as áreas de significativa influência delas, no período que vai de 1861 até 1980
Objetivo central		Questão central
Analisar as principais transformações espaciais, no e do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora, que se configuraram como desenvolvimentos geográficos desiguais entre 1861 e 1980		Qual a natureza dessas transformações, o que as gerou e impulsionou e o que elas geraram e impulsionaram ao longo do referido eixo?
Capítulo	Objetivo específico	Questão específica
2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente	Analisar o processo de urbanização em sua relação com as dinâmicas naturais	Como ocorreu esse processo de urbanização, de que maneiras ele foi condicionado pelos fatores físico-naturais do espaço e como ele os modificou?
3. Estratégia rodoviária, concentração industrial e urbanização consolidada	Investigar as principais maneiras pelas quais o avanço da técnica transformou o espaço e acelerou sua urbanização	Como a (des)industrialização, o avanço da técnica e as estratégias rodoviárias transformaram o eixo e aceleraram a urbanização?

Terminado o esclarecimento de nossa problemática e dos questionamentos que nos instigam, neste momento da introdução participaremos ao leitor dos autores e autoras que nos servem de base em todo o trabalho, de nossa visão de mundo e da Geografia, dos autores e autoras sobre os quais apoiamos nosso método e deste em relação à análise da natureza e da sociedade. Também fundamentaremos os principais conceitos utilizados ao longo deste trabalho. Finalmente, daremos relevo aos procedimentos investigativos empregados para o desenvolvermos.

Para construir este trabalho como um todo, autores variados servirão como nossos interlocutores ao tratarmos tanto no plano da teoria quanto no plano da empiria. É um grande desafio, num trabalho de caráter multidimensional e integrador, trabalhar com obras que nem sempre dialogam com os diversos campos da Geografia. Também por isso reafirmamos que mesmo que nossas intenções sejam integrar as diferentes dimensões do espaço, o momento da ciência e as dificuldades metodológicas impõem obstáculos. Todavia, no cenário atual, as perspectivas de união entre essas dimensões tendem a ser cada vez mais promissoras. Como nossa bibliografia é extensa, acreditamos que mesmo uma seleção apenas com os principais autores que usamos para cada item tornaria o texto a seguir despropor-

cionalmente grande e desnecessariamente enfadonho. Dessa maneira listaremos apenas os autores mais fundamentais para o trabalho, em especial para nossa fundamentação teórico-metodológica, com quem dialogamos ao longo de todo o texto.

Nossos principais interlocutores são: David Harvey (1996), que trata espaço e tempo como construções sociais; Doreen Massey (2004), que além de falar sobre essa relação nos ajuda a conceituar espaço; Milton Santos (1994; 2006), acerca da espacialidade, das periodizações e dos eventos e, fundamentalmente, acerca dos conceitos de espaço e técnica, bem como da relação entre ambos; e Henri Lefebvre (2006), falando sobre a inseparabilidade entre espaço e tempo, sobre a ideia de produção do espaço e sobre cidade, urbano e urbanização. Mesmo que não seja recorrentemente citado ao longo do trabalho, os pensamentos de Lefebvre orientam toda a nossa discussão, uma vez que compreendemos que os DGD do capitalismo produzem desigualmente o espaço, no entendimento lefebvriano de produção do espaço. Finalmente, com relação à abordagem dos DGD, central neste trabalho, muitas obras nos servirão, tais quais: Neil Smith (1998), Edward Soja (1983) e, novamente, Harvey (1982, 2004, 2005, 2006, 2014).

Obviamente, pouco adiantaria trabalhar com todos os autores listados em nossas referências se não tivéssemos uma base teórico-metodológica que nos desse sustento, tanto na própria leitura quanto na identificação das pontes e correlações entre eles. Por isso, reservamos este item para que o leitor possa se inteirar de nossa maneira de pensar o mundo e a Geografia, dos autores sobre os quais nos apoiamos e da questão do método com relação à integração entre sociedade e natureza na ciência geográfica. Em seguida, fundamentaremos os principais conceitos que utilizaremos ao longo desta obra, procurando evitar as ambiguidades que a diversidade de conceituações na ciência pode gerar. Também salientaremos os procedimentos investigativos utilizados, para que não restem mistérios quanto ao modo de condução da pesquisa. Apesar de, neste momento, girarmos mais em torno da teoria, procuraremos relacioná-la sempre à empiria de nosso trabalho, pois a consistência de todo produto geográfico depende da íntima vinculação entre ambas.

Podemos situar nossa visão social de mundo numa perspectiva marxista, por colocar em evidência a questão do condicionamento histórico e social do pensa-

mento e por pretender desvelar as ideologias por detrás dos discursos pretensamente neutros e objetivos. Da mesma maneira, precisamos entender que os fenômenos humanos não podem ser compreendidos a-historicamente, de modo que também o sujeito (não apenas o objeto) da pesquisa, seu método e seu ponto de vista estão imersos no fluxo da história. Além disso, é preciso afirmarmos, ainda que baseados numa característica do historicismo, segundo Löwy (2009, p. 75), que “existem diferenças fundamentais entre os fatos naturais e os fatos históricos e, conseqüentemente, entre as ciências que os estudam”.

A partir disso, podemos dizer que o *método* utilizado nesta pesquisa é o *materialismo histórico e dialético*, com sua ênfase nas contradições e na superação delas através da dialética. Nossa grande questão aqui é que também pretendemos um estudo que integre a pesquisa sobre os aspectos humanos e sobre os aspectos naturais do espaço, procurando fugir às dicotomias. Do mesmo modo que não podemos aplicar o modelo objetivo científico-natural de origem positivista ao estudo da sociedade, também seria inadequado transplantar a dialética para o estudo da natureza.

O primeiro movimento não deve ocorrer porque se trata de uma opção claramente ideológica. Embora, com o desenvolvimento do capitalismo, as ciências naturais tenham se desenvolvido e se especializado tanto que parecem “desideologizadas”, essa concepção é apenas meia verdade. Sendo fato que seu desenvolvimento cognitivo não tem mesmo muita influência ideológica, o mesmo não podemos dizer sobre esta influência no tocante à seleção do objeto e à aplicação das descobertas, conforme esclarece Löwy (2009, p. 231). Para as ciências sociais, por outro lado, a visão social de mundo do pesquisador é largamente presente no próprio desenvolvimento cognitivo.

Toda tentativa de avançar nesta discussão requer inúmeros cuidados para não cairmos na armadilha de tratar as ciências sociais e as ciências naturais dicotomicamente. O real não é divisível senão pelas nossas próprias opções metodológicas, de maneira tal que mesmo aquilo nas ciências sociais que mais pareça alheio à natureza, possui influência dela, ainda que como um condicionante indireto e distante; e aquilo que nas ciências naturais esteja mais longe do homem, é influenciado por ele, ainda que somente através do olhar do pesquisador. Além disso, se quanto mais uma ciência natural tende a se ideologizar quando se apro-

xima das ciências sociais, a recíproca também é tanto mais verdadeira. Daí todo nosso cuidado em explicitar o posicionamento adotado.

Precisamos deixar claro que nossa intenção não é permanecer na zona de transição entre ciências naturais e sociais. Para nós, *a Geografia é uma ciência social*, pois sem estudar a produção do espaço pelo homem ela não faria sentido. É através da interpretação de que o real abrange natureza e sociedade em todas as suas dimensões que abrimos espaço para falar que a Geografia é uma ciência capaz de relacionar as dinâmicas sociais e naturais. Dessa maneira, embora acreditemos que sejam abordagens válidas as da Geografia Ambiental e afins, preferimos não nos situar aí. Essas visões, em maior ou menor medida, veem o homem apenas como um fator ou um elemento da paisagem ou, ainda, como um mero agente antrópico na transformação do espaço. Ora, para nós o homem é muito mais que isso. Ele é quem produz espaço e somente existe espaço porque o homem, na sua relação com a natureza e a sociedade, o produz.

Analogamente, não podemos subjugar sua dimensão físico-natural à dimensão humana. O espaço físico, a superfície da Terra, o solo, a litosfera ou seja qual for o nome dado não é um palco passivo onde os atores humanos vivem, produzem e se reproduzem. Ele não é um simples receptáculo das ações, mas importante condicionante dos processos sociais. Mais perigoso ainda seria inverter a relação ao tentar escapar a isso e passar a tratar a evolução da sociedade como determinada pelo substrato físico-natural. Há muito a visão determinista já não é predominante na Geografia e os inúmeros trabalhos condenando-a são mais do que suficientes para corroborar nosso argumento. Sequer é necessário lembrarmos que tratar o espaço físico como condicionante às ações sociais é deveras diferente de tratá-lo como determinante delas.

É chegada a hora de elucidarmos nossa opção metodológica. Já comentamos que seria um equívoco tremendo transpormos o método dialético para investigar as dinâmicas naturais. Francisco Mendonça (2001, p. 43) esclarece que

A problemática básica da aplicação da dialética aos estudos do quadro natural está na própria constituição deste método, fundamentado no processo de transformação social; na natureza os processos de transformação e evolução se dão através de suas próprias leis e não obedecendo a nenhuma ação objetiva como pressuposto pelo método dialético.

O geógrafo, entretanto, pode pensar a natureza de forma dialética, ou seja, ter uma concepção, uma maneira de pensar dialeticamente a natureza, assim como concebe a sociedade. Afirmar-se numa postura de conceber a natureza dialeticamente sim,

mas não afirmar que o processo de transformações e evolução da natureza se dá de forma dialética.

Sendo assim, enquanto preferimos analisar as dinâmicas da sociedade por meio do método materialista histórico e dialético, o mais adequado é utilizar outro para estudar as dinâmicas físico-naturais do espaço. Ficamos, portanto, com os métodos cuja inspiração está na abordagem sistêmica, que, apesar de severas limitações, procurou superar o positivismo clássico em busca de uma perspectiva globalizante, que integraria homem e natureza de uma maneira menos monista. Obviamente, essa superação não foi completa, mas o desenvolvimento dos campos de estudos da chamada Geografia Física desde então evoluiu bastante.

O diferencial desta pesquisa é que não queremos tratar sociedade e natureza apenas na sua interseção, mas, ao menos no capítulo “2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente: o período 1861 – 1928”, mergulhar em cada uma e, nesse mergulho, perceber mais a fundo como ocorre a relação entre elas. “O perigo de se adotar a abordagem sistêmica acriticamente é que se presume que seja suficiente apenas identificar as estruturas do sistema e delinear as inúmeras variáveis envolvidas em um sistema particular” (GREGORY, 1992, p. 238 apud MENDONÇA, 2002, p. 137). Exatamente por isso, optamos por utilizar o método mais adequado em cada uma das imersões, isto é, o materialismo histórico e dialético, quanto às dinâmicas sociais, e o método sistêmico, quanto às físico-naturais.

Partamos agora para outro assunto. A identificação e definição dos principais conceitos utilizados em um trabalho são sempre importantes para que o leitor tenha clareza exata daquilo a que se referem quando aparecerem no desenvolvimento das ideias. Através do entendimento e da organização, as percepções se transformam em conceitos⁹, sendo por meio deles que a ciência trabalha para interpretar a realidade (CHAUÍ, 2005, p. 78). Entre os conceitos que nos interessam diretamente, tomamos alguns como centrais neste trabalho: espaço, por ser a chave da Geografia, conseguir apreender formas, funções, processos e estrutura e, em decorrência disso, permitir uma abordagem multidimensional mais rica que os ou-

⁹ Não nos cabe aqui entrar no mérito da distinção entre conceitos e categorias, embora a validemos. Por isso, para efeitos de simplificação, tomaremos ambos como sinônimos e doravante utilizaremos apenas o termo “conceito”. Ainda assim, é necessário esclarecermos, embasados em Chauí (2005, p. 78), que as categorias seriam os elementos *a priori* em relação ao conhecimento empírico e para o qual atuam como condições. Somente através delas, o cientista pode elaborar os conceitos. Dessa maneira, há uma discussão que aponta para a ideia de que espaço, técnica e escala seriam categorias, e não conceitos.

tros; e técnica, pois permite articular as dinâmicas físico-naturais e as dinâmicas sociais, bem como o espaço e o tempo, mediando-os. Também pensamos que o conceito de urbano nos sirva bem e cremos necessário explicá-lo logo aqui nesta introdução.

Para começar, nós, sem dúvidas, podemos dizer que o conceito mais caro e importante para a Geografia é o conceito de *espaço* ou *espaço geográfico*¹⁰. A Geografia já obteve grandes avanços em abandonar a ideia de espaço como um palco das ações da sociedade e é justamente nesse caminho que queremos seguir. Essa visão advém de uma renovação crítica da ciência compreendida a partir dos anos 1970. É particularmente neste momento atual do entendimento do espaço que preferimos nos situar, tendo em Milton Santos, um dos vanguardistas deste movimento, uma inegável base. Esse autor (2006, p. 39) faz a enunciação mais famosa do conceito de espaço para a Geografia brasileira, com a qual nos identificamos: “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não consideradas isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”.

Se o espaço geográfico é um sistema de objetos, ele é um conjunto de coisas que, funcionalmente entrelaçadas, formam um todo coerente e constituem uma unidade completa. Se é um sistema de ações, é um conjunto de gestos, forças, atos, atitudes, que fazem mover a sociedade. Um sistema influencia o outro e é por ele influenciado, formando um conjunto maior chamado espaço geográfico. Visto assim, os dois conjuntos são indissociáveis e a amplitude deste todo na análise geográfica depende da escala de análise. (CAMPOS, 2008, p. 157)

Ao pensamento de Milton Santos sobre espaço, procuramos também conjugar os pensamentos das geógrafas Carlos, mormente desenvolvidos a partir das reflexões do filósofo francês Lefebvre, e Massey. Para ele, o espaço é meio, condição e produto das relações sociais. Essa tripla característica do espaço se expressa em três tríades de “‘momentos’ interconectados na produção do espaço” (OSLENDER, 2002, sem paginação, tradução nossa), cada tríade focando em determinada dimensão, embora não exclusiva a ela. A primeira, que se volta mais ao corpo e à corporeidade, é formada pelo espaço percebido, concebido e vivido. A segunda tríade está mais voltada ao espaço em si, e trata das práticas espaciais, das representações do espaço e dos espaços de representação. A terceira, por sua vez, está mais ligada ao tempo e contempla o espaço absoluto, abstrato e diferen-

¹⁰ Dependendo do autor, pode-se verificar uma diferenciação entre o conceito de espaço e o conceito de espaço geográfico. Preferimos tratá-los como idênticos, favorecendo, portanto, o termo “espaço”.

cial (informação verbal¹¹). Os elementos das tríades são mais ou menos respectivos, embora não exatamente. Lefebvre (2006, p. 36, grifos do autor) enuncia a segunda tríade, comentando-a:

a) *A prática espacial*, que engloba produção e reprodução, lugares especificados e conjuntos espaciais próprios a cada formação social, que assegura a continuidade numa relativa coesão. Essa coesão implica, no que concerne ao espaço social e à relação de cada membro de determinada sociedade ao seu espaço, ao mesmo tempo uma competência certa e uma certa *performance*.

b) *As representações do espaço*, ligadas às relações de produção, à “ordem” que elas impõem e, desse modo, ligadas aos conhecimentos, aos signos, aos códigos, às relações “frontais”.

c) *Os espaços de representação*, apresentam [sic] (com ou sem código) simbolismos complexos, ligados ao lado clandestino e subterrâneo da vida social, mas também à arte, que eventualmente poder-se-ia definir não como código do espaço, mas como código dos espaços de representação.

O autor (2006, p. 39-40) ainda vai adiante nessa elaboração. Para ele, a *prática espacial* de uma sociedade produz lentamente o espaço, dominando-o e se apropriando dele, isto é, relacionando-se com ele tanto em busca do valor de troca, como em busca do valor de uso. *As representações do espaço*, por sua vez, identificam o espaço vivido e o espaço percebido ao espaço concebido pelos tecnocratas, planejadores, entre outros. Elas são o espaço da dominação numa sociedade, segundo seu modo de produção e tendem para um sistema de signos verbais elaborados intelectualmente para a manutenção da ordem. Finalmente, os *espaços de representação* correspondem ao espaço dos usuários, que o vivem, e daqueles que o descrevem sem a pretensão de concebê-lo. É, portanto, o espaço dominado, mas também é onde se situam as resistências, a apropriação. Este espaço tende para um sistema de símbolos e signos que costumam não ser verbais. Podemos relacionar essas tríades ao eixo que estudamos. *As representações do espaço*, o espaço abstrato e o espaço concebido estariam ligados à racionalidade daqueles que planejaram as principais vias da ligação como vias primordialmente voltadas para o fluxo de capital. Por sua vez, as práticas espaciais, o espaço percebido, os espaços de representação e o espaço vivido, estariam ligados aos moradores e viajantes, sujeitos a dominações e sujeitos de apropriações diversas no seu cotidiano inserido no eixo.

Massey (2006, p. 9, grifos da autora, tradução nossa) busca uma abordagem alternativa ao espaço que acreditamos ter bastante relevância:

¹¹ Comentário de Alvaro Ferreira na banca de qualificação desta Dissertação de Mestrado.

O mais fácil é começarmos resumindo-a em algumas poucas proposições. Elas são as seguintes. *Primeiro*, que reconheçamos o espaço como produto de inter-relações; como constituído da imensidão do global até o intimamente pequeno. (Essa é uma proposição que não vem como surpresa a todos aqueles que têm lido a literatura geográfica anglófona recente.) *Segundo*, que entendamos o espaço como a esfera da possibilidade da existência da multiplicidade no sentido da pluralidade contemporânea; como a esfera na qual trajetórias distintas coexistem. Sem o espaço, não há multiplicidade; sem a multiplicidade, não há espaço. Se o espaço de fato é o produto de inter-relações, então ele deve ser afirmado com base na existência da pluralidade. Multiplicidade e espaço como coconstitutivos. *Terceiro*, que reconheçamos o espaço como sempre em construção. Precisamente porque o espaço nesta leitura é um produto de relações-entre, relações que são práticas materiais necessariamente embutidas que precisam ser executadas, ele está sempre no processo de ser criado. Ele nunca está finalizado; nunca fechado. Talvez possamos imaginar o espaço como uma simultaneidade de histórias até-então.

Massey (1999, p. 262) ainda afirma que podemos pensar as entidades, os objetos como um conjunto de mundos e cada um deles de forma tetradimensional, incluindo as três dimensões do espaço e a dimensão temporal. Dessa maneira, seria possível aproximar as orientações recentes da Geografia Humana crítica e a escola de processos da Geografia Física, o que nos é particularmente importante em parte deste trabalho. Ainda assim, Massey reitera que não é em vão e que não deve ser abandonada a ideia já bem desenvolvida de “compreender o espaço (e o espaço-tempo) como constituído *por meio do* social, em vez de como dimensões definindo uma arena *dentro da qual* o social se realiza” (1999, p. 262, grifos da autora, tradução nossa). “O que importa aqui é a condição fluida e dinâmica desta relação e as múltiplas formas em que espaço e tempo estão inscritos na conduta da vida social” (OSLENDER, 2002, sem paginação, tradução nossa).

Como mencionamos, alinhamento de ideias pode ser verificado em Carlos (2011), que possui uma nítida matriz lefebvriana. Em busca dos fundamentos da Geografia atual, ela escreve que “as relações sociais se realizam na condição de relações espaciais, o que significa que a análise geográfica revela o mundo como prática sócio-espacial”. (p. 13) Ainda de acordo com a autora (2011, p. 24-25), o espaço é capaz de fazer com que entendamos o momento do processo de reprodução da sociedade, processo que também é de reprodução do espaço, e de apontar suas contradições. A noção de *produção do espaço* mostra, portanto, a transformação dele em propriedade e mercadoria, sua dominação, através da ênfase do seu valor de troca; mas ela também revela quando o indivíduo percebe e toma consciência da alienação, superando a produção do espaço como mercadoria, por meio da apropriação e do peso sobre o valor de uso, e produzindo um novo espa-

ço. A reprodução do capitalismo, no entanto, se dá em saltos qualitativos, de modo que, no caso desta pesquisa, a que se via no primeiro período (1861 – 1928) é bem menos profunda do que a que se vê no período seguinte (1928 – 1980). Embora o processo geral seja o mesmo, a produção material do espaço tende a apontar certas tendências:

a) a tendência ao domínio quase completo da forma mercadoria e do modo como a abstração concreta exerce influência na vida cotidiana pela orientação da reprodução capitalista; b) a extensão do mundo da mercadoria, o *aprofundamento das relações espaciais com o desenvolvimento das técnicas de transporte e comunicação*, e com ela a subsunção da vida à forma mercadoria como prática real e concreta, como realização da felicidade – um conjunto de atos que delinea a vida mercantilizada e o homem tornado mercadoria em potencial; c) as novas relações sociais espaço-Estado no contexto do processo de financeirização redefinindo as relações sócio-espaciais em direção à criação dos fundamentos para a reprodução realizada através de ações e políticas que são fundamentalmente espaciais; d) o que residualmente escapa ao domínio da mercadoria sob a égide do uso, tal como a apropriação como negação da propriedade e da ordem burguesa que nela se funda, realizando-se em torno do espaço como luta pelo espaço, o que revela a inversão da supremacia do valor de troca sobre o valor de uso como momento necessário da acumulação capitalista. (CARLOS, 2011, p. 25, grifo nosso)

Uma formulação derivada de Milton Santos é a de que o espaço é formado não só como um acúmulo de tempos, mas também como um acúmulo de técnicas. Isso faz necessário que falemos agora sobre o conceito de *técnica*. O autor de maior expressividade que procurou relacionar os conceitos de espaço e técnica é, sem dúvida, o próprio Milton Santos. Segundo ele (2006, p. 28), falta à Geografia uma metadisciplina que se aprofunde no estudo da técnica, inspirando-se no fenômeno técnico, em vez de nas técnicas, na tecnologia. Em outro texto (SANTOS, Milton, 1994, p. 31), diz que precisamos incorrer mais no campo das relações sociais, ultrapassando o puramente técnico em prol de compreender como essas relações, “em diferentes lugares, técnicas, ou conjuntos de técnicas semelhantes, atribuem resultados diferentes aos seus portadores, segundo combinações que extrapolam o processo direto da produção e permitem pensar num verdadeiro processo político da produção”.

Quando geógrafos escrevem que a sociedade opera no espaço geográfico por meio dos sistemas de comunicação e transportes, eles estão certos, mas a relação, que se deve buscar, entre o espaço e o fenômeno técnico, é abrangente de todas as manifestações da técnica, incluídas as técnicas da própria ação. Não se trata, pois, de apenas considerar as chamadas técnicas da produção, ou como outros preferem, as “técnicas industriais”, isto é, a técnica específica, vista como um meio de realizar este ou aquele resultado específico. Uma visão assim pode levar a noções como a de espaço agrícola, espaço industrial¹², ou espaço econômico. Só o fenômeno téc-

¹² Em citação a Cohen (1994, p. 95).

nico na sua total abrangência permite alcançar a noção de espaço geográfico. (SANTOS, 2006, p. 21)

Embora os marcos da periodização que fizemos para este estudo, como já falamos, estejam focados nas técnicas de transporte, em especial o transporte rodoviário, isso não significa que estamos privilegiando analisar uma técnica específica em detrimento do fenômeno técnico. O entendimento de que existe o condicionamento do objeto técnico ao meio deve andar junto com a noção de que “o objeto está inserido num conjunto de objetos e que a sua operação se inclui num conjunto de operações – tudo isso formando um sistema” (SANTOS, Milton, 2006, p. 23). Sendo os sistemas técnicos diferentes, podemos também dizer que a técnica se distribui desigualmente no espaço e no tempo, sendo seu valor apenas relativo a eles, e nunca absoluto. Além disso, essa abordagem demanda um pensamento escalar.

Devemos partir do fato de que esses diferentes sistemas técnicos formam uma situação e são uma existência num lugar dado, para tratar de entender como, a partir desse substrato, as ações humanas se realizam. A forma como se combinam sistemas técnicos de diferentes idades vai ter uma consequência sobre as formas de vida possíveis naquela área. Do ponto de vista específico da técnica dominante, a questão é outra; é a de verificar como os resíduos do passado são um obstáculo à difusão do novo ou juntos encontram a maneira de permitir ações simultâneas. (SANTOS, Milton, 2006, p. 25)

“As técnicas, de um lado, nos dão a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham.” (SANTOS, Milton, 1994, p. 19) Se entendemos que toda técnica tende a se universalizar, é possível falarmos então de uma idade do lugar, cujo critério seria a idade das técnicas presentes nele. Essa idade do lugar revela sua condição de resistência ou permissividade à hipertelia e à universalização das técnicas.

É o lugar que atribui às técnicas o princípio de realidade histórica, relativizando o seu uso, integrando-as num conjunto de vida, retirando-as de sua abstração empírica e lhes atribuindo efetividade histórica. E, num determinado lugar, não há técnicas isoladas, de tal modo que o efeito de idade de uma delas é sempre condicionado pelo das outras. O que há num determinado lugar é a operação simultânea de várias técnicas, [...] que são diferentes segundo os produtos e qualitativamente diferentes para um mesmo produto, segundo as respectivas formas de produção. (SANTOS, Milton, 2006, p. 36)

Além disso, a “ideia de técnica como algo onde o ‘humano’ e o ‘não humano’ são inseparáveis, é [sic] central. Sem isso, seria impossível pretender superar dicotomias tão tenazes na geografia e nas ciências sociais, quanto as que opõem o natural e o cultural [...], o global e local etc.” (SANTOS, Milton, 2006, p. 14).

Todavia, cabe ressaltarmos que esse papel de intermédio entre natureza e sociedade deve ser compreendido com lucidez. A técnica, na verdade, é produto da sociedade, de modo que é um aspecto social, e não natural. Entretanto, o sistema técnico também é meio e condicionante das atividades sociais. Através da técnica, a sociedade transforma a natureza e se transforma. Portanto, é nesse sentido, e somente nesse sentido, que podemos dizer que ela media as relações entre natureza e sociedade.

Passemos para o conceito de *urbano*. Uma das maiores discussões da Geografia e de outras ciências afins é sua definição. Para Capel (2001, p. 66), elas podem se dividir em dois tipos: as que se baseiam em uma ou duas características essenciais; ou as ecléticas, que procuram considerar a complexidade do urbano através da síntese de aspectos previamente definidos. Uma terceira característica em torno da qual se poderia definir o urbano é a da cultura urbana (CAPEL, 2001, p. 70-75). A partir dos anos 1960, esses critérios passaram a ser vistos como insuficientes, sendo o verdadeiro critério para definir as áreas urbanas “a intensidade das inter-relações que se amarram no interior do espaço urbano” (CAPEL, 2001, p. 75, tradução nossa). Essas inter-relações levam a maiores produtividade do trabalho, valor da terra e capacidade de intercâmbio de informações e mercadorias no espaço urbano, em comparação com o espaço rural.

Tal como poderia se esperar, a mesma diversidade que existe nas definições teóricas aparece igualmente nas definições concretas do fato urbano pelos organismos oficiais de estatística de cada país. Estas podem se agrupar em dois grandes grupos: por um lado, as que se baseiam em critérios qualitativos, tais como o estatuto jurídico, a função administrativa, o aspecto do núcleo, a existência de determinados serviços; por outro, as baseadas em critérios quantificáveis, como o número de habitantes, a densidade ou a existência de uma determinada cifra de trabalhadores não agrícolas. (CAPEL, 2001, p. 80-81, tradução nossa)

Capel (2001, p. 88-89) reflete que boa parte da dificuldade em se conceituar o urbano se deva ao fato de que a própria natureza da cidade muda ao longo do tempo, e, devemos acrescentar, entre espaços diferentes. Segundo ele, foi através do marxismo que houve o maior aprofundamento dessas questões, associando tipos diferentes de cidade a cada modo de produção e a cada formação espacial concreta. É nessa linha de pensamento que acompanhamos Lefebvre. Para este autor (2008, p. 18-25), no decorrer do desenvolvimento das sociedades há diversas rupturas e descontinuidades, marcadas por igualmente severas resistências. Nesse processo, a cidade, que em sua origem se caracterizou como política, come-

çou em determinado período a ser invadida pelo mercado, até um ponto em que sua função primordial se torna servir a este; momento no qual vira uma cidade comercial. Esta cidade comercial se desenvolve de tal maneira que, em outro ponto do tempo, ocorre uma importantíssima inflexão: as cidades deixam de ser ilhas num universo dominado pelo campo, passam a ser vistas na oposição cidade x campo e, finalmente, o campo se torna aquilo que circunda as cidades. Pouco depois, aparece a indústria: instalada inicialmente longe das cidades, ela gradativamente se aproxima delas em busca dos capitais, mercados e mão-de-obra barata. A indústria faz nascer aquilo que Lefebvre (2008, p. 13, grifos do autor) chama de sociedade urbana, “constituída por esse processo que domina e absorve a produção agrícola. Essa sociedade urbana só pode ser concebida ao fim de um processo no curso do qual *explodem* as antigas formas urbanas, herdadas de transformações *descontínuas*”.

Temos à nossa frente um *duplo processo* ou, preferencialmente, um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Os dois “aspectos” deste processo, inseparáveis, têm uma unidade, e no entanto o processo é conflitante. Existe, historicamente, um choque violento entre a realidade urbana e a realidade industrial. Quanto à complexidade do processo, ela se revela cada vez mais difícil de ser apreendida, tanto mais que a industrialização não produz apenas empresas (operários e chefes de empresas), mas sim *estabelecimentos* diversos, centros bancários e financeiros, técnicos e políticos. (LEFEBVRE, 2011, p. 16, grifos do autor)

Isso revela o período seguinte do processo de urbanização da sociedade, quando ocorre uma implosão-explosão da cidade, decorrente de e caracterizada por elevada concentração urbana, êxodo rural, extensão do tecido urbano, subordinação completa do agrário ao urbano, que precede a fase mais atual [anos 1970]: a chamada fase crítica, quando “a industrialização, potência dominante e coativa, converte-se em realidade dominada no curso de uma crise profunda” (LEFEBVRE, 2008, p. 25). A longa citação a seguir se faz necessária, uma vez que elucida a diferença entre urbano e cidade e é fundamental para a conclusão deste trecho, que faremos logo depois.

Essa hipótese teórica concernente ao possível e à sua relação com o atual (o “real”) não poderia levar a esquecer que a entrada na sociedade urbana e as modalidades da urbanização dependem das características da sociedade considerada no curso da industrialização (neocapitalista ou socialista, em pleno crescimento econômico ou já altamente técnica). As diferentes formas de entrada na sociedade urbana, as implicações e conseqüências dessas diferenças iniciais, fazem arte da problemática concernente ao *fenômeno urbano* ou “o urbano”. Esses termos são preferíveis à palavra “cidade”, que parece designar um *objeto* definido e definitivo, objeto dado para a ciência e objetivo imediato para a ação, enquanto a abordagem teórica re-

clama inicialmente uma crítica desse “objeto” e exige a noção mais complexa de um objeto virtual ou possível. Noutros termos, não há, nessa perspectiva, uma *ciência da cidade* (sociologia urbana, economia urbana etc.) mas um *conhecimento* em formação *do processo global*, assim como de seu fim (objetivo e sentido).

O *urbano* (abreviação de “sociedade urbana”) define-se portanto não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual [década de 1970], de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora. O urbano é o *possível*, definido por uma direção, no fim do percurso que vai em direção a ele. Para atingi-lo, isto é, para realizá-lo, é preciso em princípio contornar ou romper os obstáculos que atualmente o tornam *impossível*. O conhecimento teórico pode deixar esse objeto virtual, objetivo da ação, no abstrato? Não. De agora em diante, o urbano é abstrato unicamente sob o título de *abstração científica*, isto é, legítima. O conhecimento teórico pode e deve mostrar o terreno e a base sobre os quais ele se funda: uma prática social em marcha, a *prática urbana* em via de constituição, apesar dos obstáculos que a ela se opõem. (LEFEBVRE, 2008, p. 25-26, grifos do autor)

É nesse sentido mais amplo que nos referiremos a urbano e urbanização.

Uma diferenciação ainda precisa ser feita: quando falarmos de urbanização formal, queremos dizer sobre uma urbanização em termos materiais, ligada à forma, à expansão do tecido urbano *stricto sensu*. Finalmente, ao falarmos de uma urbanização incipiente, procuramos significar uma urbanização ainda embrionária, ligada ao início de um processo de industrialização na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora. Esta fase da urbanização incipiente seria análoga, embora com algumas diferenças, ao segundo momento da periodização proposta por Lefebvre (1978, p. 12, tradução nossa), periodização esta que se caracteriza, ao longo do tempo, por: “a) o predomínio do campo e da produção agrícola, com suas relações específicas de produção e seus problemas, b) o predomínio da empresa industrial, de sua racionalidade, e c) predomínio, finalmente, do urbano e sua problemática”.

Tendo enunciado brevemente todos os principais conceitos com os quais trabalharemos, sigamos neste momento para a elucidação de nossos procedimentos investigativos, sendo os principais: levantamento e análise bibliográfica, fotográfica e cartográfica; elaboração de mapas; e observações de campo. Acerca do levantamento e análise bibliográfica, recorreremos a diversas obras clássicas tanto referentes à teoria e epistemologia do trabalho, quanto a sua empiria. A dificuldade de encontrar textos da Geografia que tratassem alguns aspectos mais específicos das áreas estudadas fez com que tivéssemos de procurá-los principalmente na História, mas também na Economia, no Urbanismo e em outras ciências sociais e aplicadas. O resultado disso não foi negativo, uma vez que evitamos deixar o olhar geográfico de lado na leitura dessas obras e na redação deste trabalho.

O levantamento e a análise de fotografias se referem, principalmente, a duas obras em particular, o que não significa que não utilizamos imagens presentes em outros textos. A primeira obra, “Doze horas em diligencia: guia do viajante de Petropolis a Juiz de F6ra”, de Revert-Henry Klumb, foi publicada em 1872 como o primeiro guia turístico impresso no Brasil. O alem6o Klumb foi o fot6grafo oficial da Fam6lia Imperial e da Imperial Academia das Bellas-Artes e registrou imagens da Estrada Uni6o e Ind6stria entre 1863 e 1868, elaborando um livro para que o viajante pudesse conhecer um pouco mais sobre a estrada. Devido 6 dificuldade em acessar a publica66o original, utilizamos neste trabalho o “6lbum da Estrada Uni6o e Ind6stria”, elaborado por Vasquez (1998), que reproduz boa parte das fotografias, litografias e textos de Klumb, al6m de conter valiosas informa66es adicionais. A segunda obra, por sua vez, se chama “As ferrovias do Brasil nos cart6es-postais e 6lbuns de lembran6as”, de Gerodetti e Cornejo (2005) e exp6e fotografias antigas e a hist6ria das estradas de ferro da passagem do s6culo XIX para o s6culo XX.

A respeito do material cartogr6fico presente neste trabalho, a maioria foi reproduzida a partir dos pr6prios textos consultados, ocasionalmente com pequenas adapta66es necess6rias nas legendas, mas que n6o alteraram o conte6do e a interpreta66o dos mapas. Elaboramos alguns mapas pr6prios, mas apenas dois se encontram neste trabalho¹³, para que o leitor localize e identifique as principais estradas e cursos h6dricos da 6rea em estudo, em conjunto com o fator hipsom6trico.

Por fim, devemos dizer que n6o foram poucas as observa66es de campo efetuadas nas cidades e ao longo da Rodovia BR-040. Embora nesta disserta66o escrevamos sobre um per6odo passado, muito do que vimos contribuiu para compreendermos melhor como eram as din6micas e os fatores f6sico-naturais 6 6poca, bem como entender algumas din6micas sociais que permanecem. Algumas viagens adicionais foram empreendidas em trechos ainda remanescentes da Estrada Uni6o e Ind6stria, mas n6o coincidentes com a atual BR-040, tais quais a Itaipava, Pedro do Rio e Posse, distritos de Petr6polis, e ao trecho final da Estrada, entre o centro de Matias Barbosa (MG) e a Pra6a Doutor Jo6o Penido (popularmente conhecida como Pra6a da Esta66o), em Juiz de Fora.

¹³ Trata-se da “Figura 1: Mapa hipsom6trico de localiza66o das principais rodovias de liga66o entre Rio de Janeiro (RJ) e Juiz de Fora (MG)” e da “Figura 5: Mapa hipsom6trico da Estrada Uni6o e Ind6stria, entre Petr6polis (RJ) e Juiz de Fora (MG)”.

Antes de avançarmos para o período 1861 – 1928, necessitamos apresentar de maneira geral a área que vamos estudar. Esse esclarecimento prévio serve para que o leitor já inicie a leitura subsequente familiarizado com o espaço em questão e não poderia entrar em outro momento senão agora. O caráter mais ou menos descritivo adotado neste item é justificado neste momento apenas como recurso para fazer o leitor conhecer basicamente a área. Como o leitor provavelmente conhecerá melhor os referenciais espaciais atuais do que os mais antigos, faz mais sentido iniciarmos esta apresentação pelo modo como a ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora se apresenta hoje em dia. Seguidamente, cobriremos rapidamente o que houve de mais relevante na área estudada até o século XIX, marcado por profundas transformações na relação entre sociedade e natureza. Vemos isto como necessário, porque os elementos que viriam a constituir o eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora começaram a se configurar bem antes de 1861.

Atualmente o transporte de pessoas e mercadorias na ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e Juiz de Fora é principalmente feito através da Rodovia Radial Federal BR-040, que liga a capital fluminense a Belo Horizonte e a Brasília, e que substituiu em muito a importância das estradas anteriores. O trecho entre a capital fluminense e o município da Zona da Mata mineira corta nove municípios, na seguinte ordem: Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Petrópolis, Areal, Três Rios e Comendador Levy Gasparian, no estado do Rio de Janeiro; e Simão Pereira, Matias Barbosa e Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais. Todo o percurso localizado entre o Rio de Janeiro e Petrópolis recebe o nome de Rodovia Washington Luís, em homenagem ao presidente da República que o mandou construir. O restante da estrada até a capital federal, por sua vez, é denominado por Lei Federal como Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek (BRASIL, 2009)¹⁴. A tabela 2 indica dados adicionais sobre os municípios supracitados.

A respeito dos municípios citados, podemos dizer que o Rio de Janeiro é uma metrópole de projeção internacional, principalmente nos campos da cultura e do turismo, embora em outros aspectos, como poder político e econômico, infraestrutura de telecomunicações e finanças etc., ainda fique muito aquém de São Paulo (SP). Nestes, a cidade costuma competir mais diretamente com outras, tais quais Belo Horizonte e Brasília. Particularmente sobre a ligação em estudo, no

¹⁴ Este nome é muito pouco conhecido, sendo a estrada popularmente chamada apenas por BR-040 ou por “Rio – Juiz de Fora”, “Rio – Belo Horizonte” ou “Rio – Brasília”.

entanto, a influência carioca é absoluta, de modo que os assuntos relativos à capital fluminense chegam a ter mais visibilidade nos três municípios mineiros mencionados do que os assuntos relacionados a Belo Horizonte.

Tabela 2: Dados gerais do Censo de 2010 sobre os municípios cortados pela BR-040 no trecho entre Rio de Janeiro (RJ) e Juiz de Fora (MG) – Fonte: IBGE (©2014), exceto a coluna “Porte” dos municípios.

Município	UF	Área (km ²)	População residente (hab.)			Porte ¹⁵	Data de fundação ou emancipação
			Total	Urbana	Rural		
Rio de Janeiro	RJ	1.200,278	6.320.446	6.320.446	–	Grande	1565, fundação
Duque de Caxias	RJ	467,619	855.048	852.138	2.910	Grande	1943, emancipado de Nova Iguaçu (RJ)
Petrópolis	RJ	795,798	295.917	281.286	14.631	Médio	1857, emancipado de Niterói (RJ)
Areal	RJ	110,919	11.423	9.923	1.500	Pequeno	1986, emancipado de Três Rios (RJ)
Três Rios	RJ	326,136	77.432	75.165	2.267	Pequeno	1938, emancipado de Paraíba do Sul (RJ)
Com. Levy Gasparian	RJ	106,887	8.180	7.862	318	Pequeno	1991, emancipado de Três Rios (MG)
Simão Pereira	MG	135,689	2.537	1.496	1.041	Pequeno	1962, emancipado de Matias Barbosa (MG)
Matias Barbosa	MG	157,107	13.435	12.944	491	Pequeno	1923, emancipado de Juiz de Fora (MG)
Juiz de Fora	MG	1.435,664	516.247	510.378	5.869	Grande	1850, emancipado de Barbacena (MG)

Juiz de Fora, por sua vez, é uma cidade de porte grande – apesar de sua população só ter ultrapassado a marca de 500.000 habitantes na última década – que exerce claro papel de centro regional sobre a Zona da Mata mineira e parte das cidades da região Centro-Sul Fluminense. Os fatores de centralidade mais notórios costumam estar ligados à concentração e oferta de serviços como Educação Superior, hospitais e clínicas de saúde de referência, bancos e tribunais, entre outros, além do comércio mais movimentado.

A ligação ainda passa por um município de porte médio, Petrópolis, e um de porte pequeno, Três Rios, que exercem centralidade em nível local. Petrópolis

¹⁵ A classificação do porte dos municípios está de acordo com as definições clássicas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE): pequeno porte, municípios de até 100.000 habitantes; médio porte, municípios entre 100.001 e 500.000 habitantes; grande porte, municípios de 500.001 ou mais habitantes. Preferimos, ao menos neste trabalho, deixar de lado os conceitos de cidade pequena, cidade média e cidade grande, cuja definição está muito mais ligada às funções exercidas por elas na rede urbana do que a seu contingente populacional, porque requereriam grande instrumental teórico para análise que a urgência não nos possibilita ter.

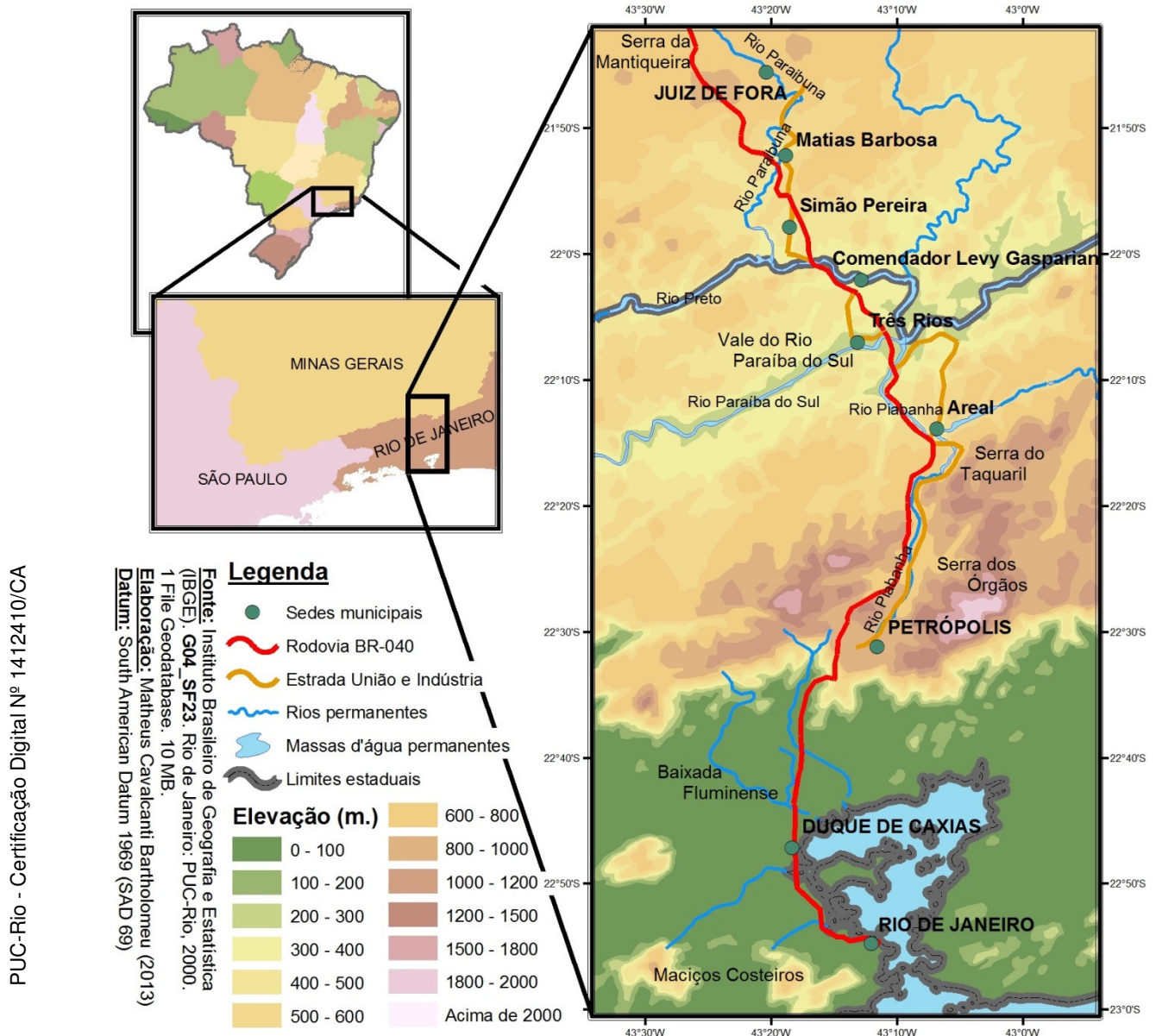
apresenta duas particularidades: considerável atração turística em virtude da história imperial da cidade e a maior população rural entre os municípios cortados pela estrada Rio – Juiz de Fora, figurando entre os maiores fornecedores de hortaliças para a cidade do Rio de Janeiro, ao lado de Teresópolis e Nova Friburgo, outros dois municípios da Região Serrana fluminense.

O terceiro município de porte grande é Duque de Caxias, o segundo maior do estado em população após a capital. Sua peculiaridade, no entanto, é fazer parte da Área Metropolitana do Rio de Janeiro, dependendo bastante dos serviços presentes na capital fluminense. Muitos desses serviços são oferecidos de forma precária em Duque de Caxias e nos demais municípios da região conhecida como Baixada Fluminense, que compreende as áreas de relevo rebaixado no entorno da Baía de Guanabara. Finalmente, há ainda quatro municípios de pequeno porte e baixa expressividade econômica e política: Areal, Comendador Levy Gasparian, Simão Pereira e Matias Barbosa, com emancipações relativamente recentes, à exceção deste último. Um mapa hipsométrico de localização das principais estradas e das sedes municipais mencionadas pode ser visualizado na figura 1.

Na região deste estudo, destacam-se algumas feições geomorfológicas responsáveis pelas acentuadas diferenças de relevo no perfil topográfico, a saber: os maciços costeiros do litoral fluminense; a Baía de Guanabara e a Baixada Fluminense; a Serra dos Órgãos, setor da Serra do Mar nas proximidades de Petrópolis; o Vale do Rio Paraíba do Sul; e, finalmente, as porções da Serra da Mantiqueira próximas a Juiz de Fora. Um perfil topográfico da área pode ser visualizado na figura 2 e as principais feições, localizadas também na figura 1.

É sobre e em interação com esse complexo mosaico geológico-geomorfológico que se desenvolveu o Domínio de Natureza Tropical Atlântico, onde nossa região de estudo está completamente inserida e cujo domínio morfoclimático análogo, segundo Ab'Sáber (2011, p. 16-17), seriam as “áreas mamelonares tropical-atlânticas florestadas”, ou, mais simplesmente, o “Domínio dos ‘Mares de Morros’ Florestados”. Acerca dos indígenas que há 13 mil anos passaram a habitar a região, Drummond (1997, p. 48) sintetiza três suposições. A primeira diz que as alterações ambientais causadas pelas populações indígenas se concentraram em menos de um terço do território atual do estado do Rio de Janeiro, em especial sua planície litorânea. A segunda é de que tais pressões foram principalmente sobre recursos naturais renováveis, o que leva à terceira suposição:

a escala de exploração foi compatível à escala de renovação natural das florestas, ainda que as técnicas fossem potencialmente transformadoras.



PUC-Rio - Certificação Digital Nº 1412410/CA

Figura 1: Mapa hipsométrico de localização das principais rodovias de ligação entre Rio de Janeiro (RJ) e Juiz de Fora (MG) – Os cursos hídricos e as feições geomorfológicas mais notáveis aparecem destacados.

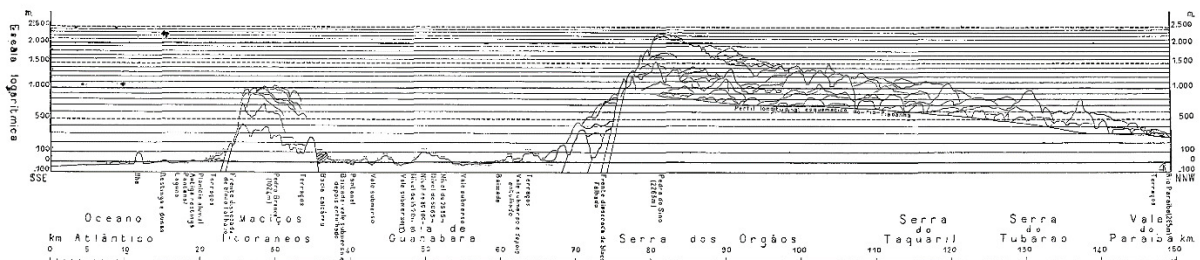


Figura 2: Perfil topográfico em escala logarítmica de cortes esquemáticos paralelos na direção SSE–NNW da Baía de Guanabara (RJ) e áreas vizinhas – Figuram também na imagem os maciços costeiros, a Baixa Fluminense, a Serra dos Órgãos e todo seu reverso até o Rio Paraíba do Sul. Fonte: Ruellan (1944, p. 446).

A região da Mata Atlântica, então, apresenta duas ou talvez três categorias de fronteira: aquela entre a floresta e o cerrado, com temperatura gradualmente mais quente e precipitação pluviométrica maior favorecendo a floresta, que desintoxicava o solo à medida que avançava e abrigava os microclimas adequados para sua posterior consolidação e desenvolvimento; aquela da primeira leva de homens que confrontavam a floresta ao longo de sua orla do interior do continente e consistentemente se aliavam com o cerrado; e aquela entre os tupis e seus adversários caçadores-coletores. O elenco era extraordinariamente diversificado, mas [...] outro personagem [o europeu] seria acrescentado, e o próprio roteiro passaria a ser radicalmente reescrito. (DEAN, 2011, p. 58)

Embora hoje em dia os vestígios da ocupação indígena sejam praticamente irrelevantes em comparação com o domínio da técnica, o mesmo não se pode dizer para períodos anteriores. Ademais, os índios deixaram um grande legado linguístico e de costumes para a população brasileira, de modo que não podemos desconsiderá-los neste trabalho. Fora isso, as florestas também não podem ser esquecidas, afinal, de acordo com Lamego (2007b, p. 87), foram elas, e não as serras, o grande obstáculo à interiorização no sudeste brasileiro.

Tratemos agora de maneira resumida a ocupação humana na área a partir da chegada dos europeus. A primeira ocupação europeia razoavelmente maior no litoral carioca data de novembro de 1555, composta por franceses. Foi o apoio dos índios tamoios, uma das muitas comunidades tupis, através do suprimento de água e comida que garantiu o sucesso efêmero da França Antártica. Apenas em março de 1565 que Estácio de Sá, sobrinho de Mem de Sá, Governador-Geral do Brasil, fundou definitivamente a ocupação portuguesa no local, após a conquista do território com o auxílio dos índios temiminós, adversários dos tamoios hostis, sob o nome de São Sebastião do Rio de Janeiro, em estreita faixa de terra entre os morros do Pão de Açúcar e Cara de Cão. Em 1567, uma vez controladas as ameaças, Mem de Sá optou por transferir a cidade para onde tivesse melhores condições de expansão: o Morro de São Januário, depois chamado de Morro do Castelo (ABREU, 2010, v. 1, p. 63-150)

Concomitantemente, as capitanias hereditárias no Brasil começaram a querer expandir seus negócios. De maneira complementar ao escambo com os indígenas e à extração de pau-brasil, as novas ordens eram de se construir engenhos de açúcar, através do sistema de sesmarias. Inicialmente, as sesmarias se concentraram no entorno da Baía de Guanabara, em especial na sua margem oeste, mas com o fim da resistência tamoia elas tenderam a se interiorizar durante o último quartel do século XVI. “Progrediu então a apropriação territorial europeia pelo fundo da

baía de Guanabara, penetrando mais a fundo nos vales do Guaguaçu, do Inhomirim e do Guapimirim” (ABREU, 2010, v. 1, p. 223).

Se o sítio do morro do Castelo comportava uma pequena povoação, de função militar, ele se tornou por demais exíguo quando o Rio de Janeiro, com os progressos do povoamento na região, assumiu função portuária importante, como escoadouro da produção açucareira dos seus arredores e da baixada da Guanabara. Em poucos anos, a povoação começa a se estender nas imediações do morro e, no século XVII, desloca-se seu centro econômico [sic] para a planície, onde iriam ser construídos trapiches, armazéns e também, o que era indispensável, igrejas e fortificações. (BERNARDES, 1992, p. 38)

Com o Brasil sob uma condição de colônia mercantil, Amador (1992, p. 219) esclarece que além do desmatamento para a monocultura de cana-de-açúcar, as florestas também proviam os ocupantes de madeira para construção e lenha para os engenhos, de modo que durante o século XVII, as matas poupadas foram apenas as mais altas e de difícil acesso. A segunda metade do século XVII teve como marcos a extensão quase contígua dos canaviais na Baixada da Guanabara e a concessão de sesmarias nas serras, subindo com afinco o planalto atlântico. Quando o ouro então foi descoberto em grandes quantidades no interior do atual estado de Minas Gerais, no fim do século XVII e início do século XVIII, toda a economia sofreu uma reorientação. Ocorreu uma transferência de capitais sem precedentes das regiões do açúcar para as regiões auríferas, principalmente sob a forma de escravos negros, além de migração intensa. Várias estradas rumo ao *hinterland* brasileiro foram então abertas, com o objetivo de chegar às minas e delas fazer as riquezas escoarem aos portos. De início, não foi o porto carioca que recebeu o maior fluxo, mas o de Paraty (RJ).

Em 1698, a Coroa Portuguesa tomou a decisão de abrir um novo caminho que interligasse o Rio de Janeiro às Minas Gerais. [...] Esse percurso ficou conhecido como *Caminho Novo*. [...] Os trabalhos de abertura do novo traçado tiveram início na Fazenda Garcia, localizada nas margens do Rio Paraíba do Sul, onde hoje se encontra a cidade de mesmo nome. Já em 1699, esta ligação entre o Rio de Janeiro e as Minas Gerais era praticável, embora somente tenha sido concluída por volta de 1704. (NOVAES, 2008, p. 61, grifos do autor)

Aqui já conseguimos perceber alguns aspectos do desenvolvimento desigual, mesmo que ele não ocorra ainda com tanto ímpeto. O capital sempre tende a se mover de um setor menos lucrativo para um setor mais lucrativo e, na medida em que ocorre a concentração espacial de determinadas atividades em determinada região, toda ela pode sofrer desvalorização decorrente da emigração do capital (SMITH, 1998, p. 168-169). Foi exatamente o caso da reorientação da economia brasileira, antes organizada para a produção de açúcar e, rapidamente, reorganiza-

da para a extração de ouro. Com esse movimento, as regiões canavieiras perderam boa parte do dinamismo e, embora o cultivo ainda tenha permanecido em diversos lugares, sua expressão já não era mais tão notória. Isso permitiu que a exploração de ouro pudesse avançar ainda mais em direção ao interior, pois a economia com os transportes tornou novos investimentos mais rentáveis. Vale lembrar que Harvey (1982, p. 417, tradução nossa) comenta que as “fronteiras regionais são invariavelmente confusas e sujeitas a modificações perpétuas, porque as distâncias relativas mudam com melhorias nos transportes e comunicações”.

Outro desdobramento do DGD do capitalismo se deu com a abertura do Caminho Novo, que absorveu grande parte do transporte de mercadorias que antes passavam pelo Caminho Velho e que se destinavam ao porto de Paraty. Essa nova via reduziu o tempo e, por conseguinte, o custo do transporte do ouro até o porto do Rio de Janeiro. Desse modo, os capitais preferiram utilizá-la, abandonando o Caminho Velho e Paraty, que ficaram restritos a um comércio e transporte de âmbito local. Por outro lado, o Rio de Janeiro experimentou grande avanço de sua função portuária e se consolidou como a cidade mais importante do Brasil com exceção da então capital, Salvador (BA), e o Caminho Novo se tornou a principal via de penetração no território brasileiro, apresentando intenso tráfego e vendo o desenvolvimento de algumas ocupações a suas margens.

Já comentamos que Lamego (2007b, p. 87) argumenta que foi a floresta, e não a montanha, o grande obstáculo à interiorização no sudeste brasileiro até a abertura do Caminho Novo, que diminuiu de 95 para 25 dias a viagem entre o Rio de Janeiro e Vila Rica¹⁶ (NOVAES, 2008, p. 62). Sobre isso, precisamos ressaltar que o verdadeiro obstáculo foi a técnica, ainda limitada, tendo a floresta e a serra agido como condicionantes sobre essa ocupação. Ao longo desta estrada surgiram diversas roças que tornaram viável o trânsito por ela (ABREU, 2010, p. 228), uma vez que proviam os tropeiros de pouso, alimentação e segurança. Outra presença ao longo da via eram as casas de registro, onde a Coroa fazia o controle tributário do transporte de ouro e diamantes. No entorno dos registros e roças proliferaram pequenos povoados e algumas fazendas, os embriões das cidades atuais, como Paraíba do Sul (RJ), a partir da Fazenda Garcia, de 1683; Simão Pereira, a partir da Fazenda Boa Sorte, em sesmaria doada a Simão Pereira de Sá em torno do ano

¹⁶ Atual Ouro Preto (MG).

de 1708; Nossa Senhora de Monte Serrat, no atual distrito de Afonso Arinos, em Comendador Levy Gasparian, a partir de registro do Caminho Novo; Matias Barbosa, a partir de sesmaria doada em 1700 ao português homônimo, às margens do Rio Paraíba e de posterior casa de registro; e Santo Antônio do Paraíba, depois nomeado Paraíba e, enfim, Juiz de Fora, a partir de um povoado de hospedarias e armazéns no Caminho Novo (IBGE, ©2014).

Na região de Petrópolis, as primeiras sesmarias datam apenas de 1686, na subida da Serra da Estrela. Lamego (2007b, p. 186) diz que o avanço sobre a serra nas imediações só se vê adiantado em 1703, quando ocorre a fundação da Fazenda do Secretário, por José Ferreira da Fonte, mais a norte. Em 1723, de acordo com Novaes (2008, p. 62), o Governador da Capitania do Rio de Janeiro propôs a Bernardo Soares Proença traçar um novo caminho, evitando a Serra do Couto, nas proximidades de Miguel Pereira (RJ), em troca de uma sesmaria. O novo caminho, conhecido por vários nomes diferentes – Caminho de Inhomirim, Caminho da Estrela, Variante do Proença ou Atalho do Caminho Novo, este o nome oficial –, tinha como trajeto a saída, pela baía, do Cais dos Mineiros (hoje à Praça XV de Novembro, no centro da cidade do Rio de Janeiro), subindo então o Rio Inhomirim até o Porto da Estrela (hoje, em território de Magé, RJ), ao fundo do recôncavo. De lá, ascendia a serra pelas Fazendas da Mandioca, do Córrego Seco (atual distrito-sede petropolitano), do Padre Correia, do Secretário e Vila de Sebolas, de onde desbandava para noroeste até encontrar o Caminho Novo em Santo Antônio da Encruzilhada, em Paraíba do Sul. Ambos os caminhos podem ser visualizados na figura 3, ao lado. É

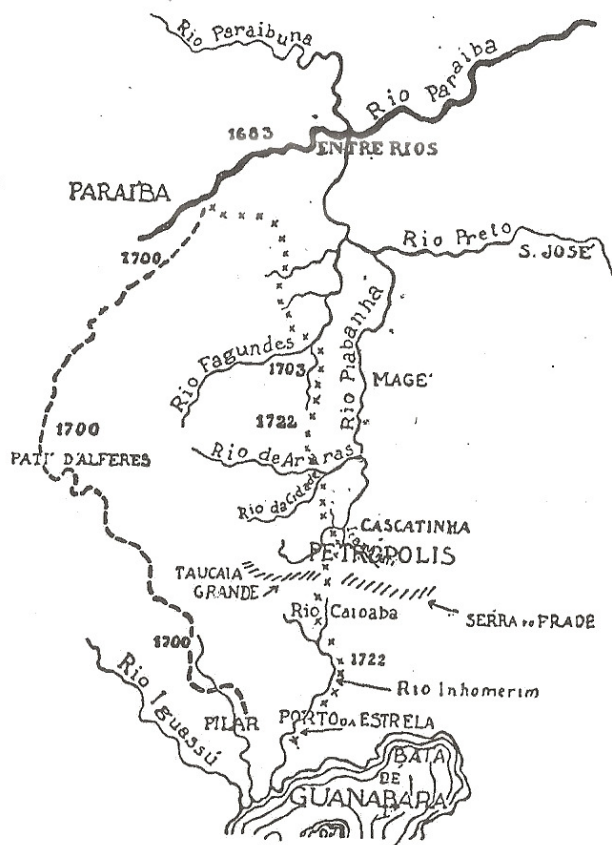


Figura 3: Trajeto do Caminho Novo e da Variante do Proença entre a Baía de Guanabara e o Rio Paraíba do Sul (RJ) – As linhas contínuas representam rios; as tracejadas, o Caminho Novo; e a formada por “x”, a Variante do Proença. Fonte: Schaeffe ([s.d.], sem paginação apud LAMEGO, 2007b, p. 185)

importante salientar que já na metade do século XVIII quase não havia mais terras devolutas ao longo da Variante do Proença, haja vista a ocupação rápida da região.

No decorrer do século do ouro, processou-se na cidade do Rio de Janeiro a lenta e gradual conquista das terras alagáveis, se espraiando a urbanização formal (BERNARDES, 1992, p. 43). A distância das Minas Gerais à Guanabara, a proximidade com o extremo sul brasileiro, a política expansionista rumo ao estuário do Rio da Prata e a efervescência do porto carioca fizeram a Metrópole transferir a capital da Colônia de Salvador para o Rio de Janeiro no ano de 1763 (BERNARDES, 1987, p. 29-30). Mais do que o desenvolvimento dos séculos XVI, XVII e XVIII, foram os oitocentos que trouxeram as maiores transformações até então na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora. E uma grande mudança marca o início deste século: a chegada da Corte Portuguesa ao Rio de Janeiro em 1808. Como alavanca da urbanização formal do solo carioca, a Intendência Geral da Polícia da Corte cedia terrenos para aqueles que efetuassem aterros e drenagens. Para Azevedo (2002, p. 52-53), essas mudanças reforçaram o caráter político-administrativo da cidade e, por conseguinte, sua capitalidade¹⁷. Além disso, passa o Rio de Janeiro a apresentar um novo elemento somado a ela: a centralidade¹⁸ no território brasileiro. Essa centralidade se verá aumentar ainda mais quando da Independência Política do Brasil em 1822, o que tornou os cariocas habitantes da capital de um país emancipado.

A instabilidade econômica e política que ocorreu durante a década de 1830 passou a se equilibrar graças ao sucesso do cultivo de café. Em meados do século XIX, ele chega com força à Zona da Mata Mineira e a rentabilidade da produção garante o sucesso das oligarquias rurais e do projeto monárquico, trazendo de volta a estabilidade para o governo brasileiro. Em 1834, a cidade do Rio de Janeiro se

¹⁷ Entendemos “capitalidade” em consonância com Azevedo (2002, p. 45): “um fenômeno tipicamente urbano que se caracteriza pela constituição de uma esfera simbólica originada de uma maior abertura à novas ideias [sic] por parte de uma determinada cidade, o que confere à esta [sic] um maior cosmopolitismo relativo às suas congêneres e uma maior capacidade de operar sínteses a partir das diversas ideias que recepciona. Este conjunto simbólico, que se desenvolve nas vicissitudes das experiências históricas vividas por esta urbe, identifica a cidade como espaço de consagração dos acontecimentos políticos e culturais de uma região ou país, tornando-a uma referência para as demais cidades e regiões que recebem a sua influência. Esta esfera simbólica evolui, sendo redimensionada ao sorver novas experiências, constituídas e constituidoras da tradição da urbe.”

¹⁸ Entendemos “centralidade” como o faz Azevedo (2002, p. 52): “a propriedade de uma cidade de ser o centro pelo qual devem passar os principais acontecimentos políticos e culturais de um país. Esta qualidade dispensa, ainda que não exclua, a condição de capital.”

transformou em Município Neutro, mantendo-se como capital do Brasil, mas passando o *status* de capital da Província do Rio de Janeiro para Vila Real de Praia Grande, que logo no ano seguinte adotou o nome de Niterói. Durante o Período Regencial e o início do Reinado de D. Pedro II, desenvolvia-se no Rio de Janeiro um processo inicial de fragmentação espacial. Bernardes (1992, p. 47-50) conta que houve o adensamento de população principalmente pobre nas áreas centrais da Saúde, do Valongo e da Gamboa, compartilhando-as com comércios e trapiches. Os mais ricos, por sua vez, se direcionavam para as periferias a oeste, em direção a São Cristóvão, onde residia a Família Real na Quinta da Boa Vista; e a sul, pela frente litorânea, atingindo os bairros da Glória, Santa Teresa, Catete, Flamengo e Botafogo, limitados por estrangulamentos do relevo.

Curiosamente, o Rio de Janeiro não foi a única cidade para a qual D. Pedro II olhou mais detidamente. O mesmo ocorreu com Petrópolis, coisa que o próprio nome da cidade já parece atestar, a qual foi construída a mando do Imperador em meados do século XIX. Antes mesmo do começo das obras em Petrópolis, D. Pedro II ordenou ao engenheiro alemão e major Júlio Frederico Koeler, em 1841, construir uma estrada que possibilitasse o acesso de carruagens à Fazenda da Concórdia, que viria conformar o distrito-sede do município. Assim, construiu-se a Estrada Normal da Serra da Estrela, aproveitando muitos trechos da Variante do Proença e também tendo de ser acessada por barco pelo Porto da Estrela e, em seguida, por um caminho precário até Raiz da Serra (atual Vila Inhomirim, em Magé). A Estrada Normal da Serra da Estrela e a própria cidade de Petrópolis, cujo plano também foi incumbido ao Major Koeler, foram erguidas com o auxílio de imigrantes germânicos. Lamego (2007b, p. 191-194) nos diz que o malogro de uma cultura agrícola na cidade, em especial o insucesso do café em virtude das grandes altitudes, fez com que Petrópolis experimentasse uma evolução urbana singular: sem uma aristocracia agrária, as elites eram relativamente homogêneas e com fortes relações com a Corte, e Petrópolis, com ares europeus e predominância do idioma alemão, se tornou estância de vilegiatura e foi elevada à categoria de cidade em 1857.

Uma construção contemporânea de estrada também merece destaque na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora. Da localidade de Benfica (atualmente, um bairro da cidade mineira) até a fronteira com a província fluminense, outro alemão, o engenheiro-chefe da Província de Minas Gerais, Henrique Guilherme Fer-

nando Halfeld, abandonou o traçado sinuoso do Caminho Novo à margem esquerda do Rio Paraibuna e, à margem direita, criou a Estrada Nova do Paraibuna, com um trecho retilíneo inicial de 4 km, que posteriormente deu origem à mais importante artéria de Juiz de Fora: a Rua Direita, hoje Avenida Barão do Rio Branco. Próximo à localidade de Alto dos Passos (atualmente, outro bairro da cidade), Halfeld fundou formalmente o povoado de Santo Antônio do Paraibuna, emancipado de Barbacena em 1850.

Por fim, precisamos destacar uma terceira obra de transportes: a construção da Estrada de Ferro Mauá. Segundo S. A. Oliveira (2003, sem paginação), em 1852, a presidência da Província do Rio de Janeiro encarregou Irineu Evangelista de Sousa de construir uma ferrovia que ligasse o Porto da Estrela à Raiz da Serra de Petrópolis, de onde se subiria de carruagem pela Estrada Normal da Serra da Estrela, e de administrar o trecho hidroviário entre o Porto da Estrela e a Prainha (hoje, Praça Mauá, na cidade do Rio de Janeiro). No mesmo ano, foi fundada a Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro de Petrópolis em capital aberto, rapidamente apelidada de Estrada de Ferro Mauá. A ferrovia de 16,1 km reduziu de quatro horas para 23 minutos o percurso e possuía três estações: partia da Estação Mauá, no Porto da Estrela, a 3,66 m de altitude; subia as planícies paludosas dos rios Caioaba e Inhomirim, passando pela Estação Inhomirim, no meio do trajeto (possivelmente na atual localidade de Fragoso, em Magé); e, finalmente, chegava à Estação Raiz da Serra, a 44 m acima do nível do mar. Um trecho de Marx (1967, sem paginação apud SMITH, 1998, p. 178) cai como uma luva com relação ao fato de que a Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro de Petrópolis era uma empresa de capital aberto, algo ainda muito raro no Brasil:

O mundo estaria ainda sem estradas de ferro se tivesse que esperar até que a acumulação de alguns capitais tivesse ocorrido num nível suficiente para ser adequado à construção de uma estrada de ferro. A centralização pelo contrário fez isto num piscar de olhos, por meio de sociedades anônimas... O capital pode se avolumar em grandes quantidades em uma única mão porque foi arrancado de muitas mãos individuais.

A inauguração da Estrada de Ferro Mauá em 1854 e sua finalização em 1856 marcaram de certo modo a história e a geografia da região. Em primeiro lugar, havia-se construído a primeira estrada de ferro do Brasil, inaugurando um período em que seus benefícios para a economia, com a redução do tempo e do custo dos transportes, tornaram-na o meio de transporte preferido dos cafeiculto-

res, industriais e comerciantes. Em segundo lugar, na ocasião da inauguração da ferrovia, D. Pedro II outorgou a Irineu Evangelista de Sousa o título de Barão de Mauá, iniciando um longo tempo de prestígio para o primeiro grande industrial brasileiro e um dos homens mais poderosos do Império, coisa que o título de Visconde de Mauá, recebido em 1874, atesta. Em terceiro lugar, marca o início de uma franca decadência dos povoados ao fundo da Baía de Guanabara, cujos serviços de transporte até o sopé da serra passaram a ser preteridos pela agilidade dos trens, numa nova demonstração dos DGD numa escala ainda mais estrita.

A fim de fazermos a ligação deste texto introdutório com o nosso primeiro capítulo, precisamos dar valor às reflexões de Santos e Silveira (2001, p. 31), quando dizem que

o governo geral instalado em Salvador em 1549 e, depois, o vice-reinado no Rio de Janeiro, a transferência da cabeça do Império português em 1808 e a Independência em 1822 foram, para a história do país, fatos marcantes mas incapazes de criar, no domínio da economia, fluxos verdadeiramente nacionais. A máquina de Estado servia para preservar e ampliar as fronteiras, manter o regime e a ordem, assegurar a coleta de impostos e, com a ajuda da Igreja, unificar a língua. A unidade política e lingüística se dava ao mesmo tempo em que as diversas regiões, produzindo para o mercado externo, a este se ligavam praticamente sem intermédio, de modo que sua evolução espacial e econômica era ditada por relações quase diretas.

Assim aconteceu com o café, que, espalhando-se pelo Médio Vale do Rio Paraíba do Sul e pela Zona da Mata mineira, viu sua produção quase completamente destinada ao exterior. “Já nos anos [18]30 esse produto sé [sic] firma como principal elemento da exportação brasileira e sua progressão é firme”, como registra Furtado (2005, p. 98). Contraditoriamente, esse desenvolvimento se fez nas áreas mencionadas com uma ampla utilização do trabalho escravo, limitando o pleno desenvolvimento capitalista da produção. A acumulação de capitais com o comércio do café foi o que conduziu à industrialização de algumas cidades brasileiras e ao processo à qual é intrínseca: a urbanização. Também foi ela que desencadeou uma rápida expansão do sistema de transportes na região, em especial o rodoviário e o ferroviário. Assunto do capítulo a seguir.

Para encerrar esta introdução, que já vai longa, necessitamos apresentar a divisão e organização deste trabalho. Aqui fizemos uma justificativa para nosso trabalho, falamos de seu objeto e de sua empiria, dos objetivos e questões gerais e específicos e apresentamos os principais autores interlocutores. Também participamos ao leitor de nossa visão de mundo e da Geografia, dos autores sobre os quais apoiamos nosso método e deste em relação à análise da natureza e da socie-

dade, além de fundamentarmos os principais conceitos utilizados ao longo deste trabalho e darmos relevo aos procedimentos investigativos empregados para o desenvolvermos. Ademais, também nesta introdução, apresentamos a área correspondente à ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora até meados do século XIX.

No capítulo “2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente: o período 1861 – 1928”, versaremos sobre o processo de urbanização incipiente verificado no eixo estudado. Inicialmente, daremos importância à cafeicultura como um elemento de transformação que vai possibilitar o processo seguinte. Este se trata do processo de industrialização/urbanização que podemos observar, principalmente nas cidades de Juiz de Fora, Petrópolis e Rio de Janeiro, as quais pararemos para analisar mais detidamente logo em seguida.

Por sua vez, o capítulo “3. Estratégia rodoviária, concentração industrial e urbanização consolidada: o período 1928 – 1980” dissertará acerca do processo de urbanização do eixo, que se acelerou sobremaneira neste período com o desenvolvimento da técnica e o favorecimento ao rodoviário. Falaremos, também, sobre o declínio do ferroviário e o fenômeno de industrialização e explosão populacional do Rio de Janeiro e da Baixada Fluminense – em especial o município de Duque de Caxias – e da industrialização periférica de Juiz de Fora e Petrópolis, num processo que muito nos remete aos DGD do capitalismo. Finalmente, nas considerações finais, recuperaremos nossa problemática e nossos questionamentos com o embasamento que o desenvolvimento do trabalho nos dá, apontando para as elucidações, para o terceiro período de nossa periodização e para o processo de metropolização do espaço, de modo a nos abrir a novas perguntas.

2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente: o período 1861 – 1928

Dois elementos marcam as principais transformações espaciais do período entre 1861 e 1928 na ligação Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): o café e a indústria. Eles não se dão sequentemente ou paralelamente, mas no bojo de um mesmo processo: a urbanização do eixo. Preferimos utilizar “urbanização *do* eixo”, porque o processo é geral, embora localmente apresente características e intensidades diferentes. A ideia de “urbanização *no* eixo”, embora correta, poderia levar a más interpretações, como se a tratássemos no sentido de uma urbanização formal, puramente material, que em alguns lugares transforma o campo em cidade.

Relembramos aqui que estamos tratando urbano e urbanização no sentido lefebvriano¹⁹, de modo que falar de uma urbanização incipiente é falar de uma problemática urbana que começava a invadir a vida cotidiana e transformar uma sociedade cujos diferentes tempos e espaços ainda eram predominantemente influenciados pelas dinâmicas do rural e da fábrica. O que objetivamos neste capítulo é *analisar tal processo de urbanização do eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora entre 1861 e 1928, em sua relação com as dinâmicas naturais*. Assim, colocamo-nos a seguinte questão: *Como ocorreu esse processo, de que maneiras ele foi condicionado pelos fatores físico-naturais do espaço e como ele os modificou?*

Já argumentamos, no item “1. Introdução”, que para analisar as dinâmicas sociais e as dinâmicas físico-naturais do espaço em sua interação, precisamos mergulhar no estudo de cada uma delas e, nesse mergulho, procurar por aquilo que as une. Nós faremos isso à maneira de Massey, quando em “For space” (2006, p. 130-137), por exemplo, recuperou a formação geológica do Distrito dos Lagos inglês para analisar mais adequadamente aquilo que ela via e vivenciava no presente de sua obra. Um trecho é especialmente interessante, quando ela percebe a sujeição do traçado de uma rodovia ao relevo local, algo que imediatamente nos reportou à construção da Estrada União e Indústria que o leitor irá em breve conhecer:

O hotel onde estávamos fica em uma via graciosamente extensa que toma sua forma não apenas graças à preferência de algum planejador por avenidas curvilíneas, mas ao seguimento do sopé de uma colina. Antigas eras do gelo plenamente legi-

¹⁹ Conferir o trecho sobre o conceito de urbano no item “1. Introdução” deste trabalho.

veis na paisagem humana. Uma coisa que ela pode evocar é a antiguidade das coisas. Mas outra é quase o oposto: a que a “Skiddaw”²⁰ atual é bem nova. (MASSEY, 2006, p. 133, tradução nossa)

Dividimos este capítulo em dois grandes itens: “2.1. O café e as primeiras redes de transporte” e “2.2. ‘Um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização’”. No primeiro, analisaremos como o desenvolvimento da cafeicultura levou à construção da malha rodoferroviária no eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora e quais foram as implicações disso. Focalizaremos, inicialmente, a Estrada União e Indústria e, em seguida, as diversas estradas de ferro. No segundo item, procuraremos entender como se desenrolou o processo de industrialização/urbanização da ligação, com destaque para as cidades de Juiz de Fora, Petrópolis (RJ) e Rio de Janeiro.

2.1. O café e as primeiras redes de transporte

Inicialmente introduzido como cultivo experimental no próprio município do Rio de Janeiro, em 1760, o café rapidamente despertou o interesse de alguns fazendeiros com vistas ao mercado externo, que ampliaram até 1840 sua produção para os Maciços da Tijuca, da Pedra Branca e do Mendanha, para a frente dissecada da Serra do Mar e para o maciço de Itaboraí, Maricá e São Gonçalo (RJ), deixando grandes áreas desmatadas, conforme retrata Amador (1992, p. 224). Essa destruição da cobertura vegetal fez com que, em médio prazo, a erosão e a lixiviação de nutrientes aumentasse significativamente, levando a cidade do Rio de Janeiro a uma crise de abastecimento na segunda metade do século. Para Dean (2011, p. 195):

A planta encontrou na Província do Rio de Janeiro um ambiente adequado, se não [sic] ideal, para o seu cultivo. [...] O café foi a princípio plantado ao longo do litoral, onde pode ter sofrido um pouco com os ventos salinos oceânicos. Logo foi transferido para o planalto um pouco mais fresco, onde se dispõe de uma temperatura ótima de 20° a 24°C. A estação seca mais pronunciada do interior também é favorável porque o início das chuvas é o principal indutor da florescência e porque a floração promove o amadurecimento simultâneo dos frutos. A estação seca, de maio até agosto, quando se realiza a colheita, oferece outra vantagem competitiva, porque facilita a secagem dos grãos ao ar livre, um processo que, em outras circunstâncias, teria de ser realizado em fornos a lenha.

²⁰ Monte em território inglês, próximo ao Distrito dos Lagos, sobre o qual Massey falou pouco antes no texto, comentando que ele havia presenciado toda a história da ocupação da região.

Dean (2011, p. 195) ainda completa a lista de exigências do café: era preciso que o solo não fosse encharcado nem seco, de modo que a má drenagem das áreas mais altas da província fez com que as meias-laranjas do Vale do Rio Paraíba do Sul se apresentassem como o melhor ambiente, uma vez que os cafezais cariocas entravam em decadência. Singer (1977, p. 208-209) esclarece que “antes mesmo que ela atingisse o território mineiro, a cafeicultura já proporciona certo mercado aos produtos de criação de Minas, principalmente às bestas utilizadas no transporte de café aos portos de embarque”. Quando, em meados do século XIX, o café enfim se espalha pela Zona da Mata mineira, o projeto cafeeiro vingava de tal modo que a cultura passa a ser apelidada de “ouro verde”. Para Bernardes (1987, p. 32)

Ao advento da era cafeeira no Brasil Sudeste, deve-se, não há dúvida, a consolidação da posição do Rio de Janeiro como capital e sua grande expansão no século XIX. Em efeito, o Rio de Janeiro, que já era a capital político-administrativa do país, se constituiu em capital econômica de sua mais rica região agrícola à qual também servia de porto. Era o porto através do qual se exportava grande parte da produção cafeeira e se importavam escravos e artigos manufaturados; era, ao mesmo tempo, a corte, onde vinham residir os barões do café, que aqui realizavam seus negócios e organizavam novas empresas, visando a melhoramentos nas velhas estradas e à abertura de modernas vias de circulação, as ferrovias.

O espaço dominado pelo café, entretanto, apresentava inúmeras contradições que, em certa medida, foram empecilhos ao desenvolvimento de formas de produção plenamente capitalistas, entre as quais destacamos o regime de sesmarias e o trabalho escravo. Isso indica um traço nítido do desenvolvimento desigual do capitalismo em sociedades periféricas, que é a combinação de práticas capitalistas e não capitalistas de produção. O sistema de doação de terras denominadas sesmarias era um grande impulso para a devastação da floresta atlântica. Uma vez esgotados os solos, os donos simplesmente as abandonavam e requisitavam uma nova sesmaria ao Governo Imperial. Diz Dean (2011, p. 195-196) que esse procedimento foi ainda reforçado pela crença de que o café só vingaria se plantado em solos cobertos por floresta “virgem” e pelo fato de as técnicas de adubação, descobertas tardiamente, terem sido ignoradas por anos na província fluminense (p. 201).

Em geral, os pés de café assim plantados e cuidados começavam a decair no prazo de vinte anos de maturidade. A senescência marcava o fim da vida produtiva da própria fazenda. Quando um cafezal se tornava tão decadente que não mais valia a pena ser colhido, era eventualmente podado, o que em geral dava apenas magros resultados. Na maioria das vezes, era deixado no lugar, as árvores arrendadas a comerciantes de lenha; o mato então invadia, seguido pelo gado, muitas vezes sob uma nova administração. [...] A floresta não se restabelecia, portanto. (DEAN, 2011, p. 202-203)

Moreira (1990, p. 31) explica que, ao contrário das outras áreas plantacionistas, os cafezais do Vale do Rio Paraíba do Sul estavam em franca expansão quando começaram, na década de 1850, as medidas de abolição progressiva da escravatura. A proibição do tráfico interatlântico de escravos pela Lei Eusébio de Queirós fez com que os cafeicultores da região tivessem de comprar escravos de outras regiões. Contraditoriamente, há aqui exemplo claro de um desenvolvimento geograficamente desigual (DGD), devido à transferência geográfica de capitais, principalmente na forma de escravos: “o mesmo auge cafeeiro que reforça o regime escravista em suas terras o condena nas áreas decadentes como as do espaço canavieiro e pecuário do Nordeste, [...] acelerando nelas a metamorfose da escravidão” (p. 31).

A desagregação do escravismo conduz à valorização da terra, uma vez que com a crise escravocrata a fonte do poder senhorial desloca-se do controle dos escravos para o controle da terra. Por isso, a classe senhorial, por intermédio do Estado, procura regular juridicamente esta dupla metamorfose em curso: a do mercado do trabalho e a do mercado da terra. Em 1850, o Estado imperial proclama juridicamente o estabelecimento de duas das três instituições (a terceira é o mercado do dinheiro) que marcam o nascimento do mercado capitalista: o mercado da força de trabalho, através do decreto da abolição do tráfico de escravos, e o mercado de terras, através da Lei de Terras, que substitui a Lei das Sesmarias. E seu surgimento num mesmo ano não é mera coincidência. Uma lei vem para regular a outra. Num anúncio público do fim do acesso à terra por meio de concessões pelo Estado, a Lei de Terras estabelece o mercado como regra do caminho. Doravante, só se adquire terra mediante compra. Por conseguinte, só a quem pode comprar fica ela assim franqueada, excluindo-se desse acesso quem não tem recursos, o que quer dizer a quase totalidade da população. Dessa forma, embora seja um instrumento de regulação mercantil da circulação da terra, a Lei de Terras se combina com a lei da regulação do mercado de trabalho, uma vez que exclui automaticamente do acesso à terra a quase totalidade da população colonial, à qual só resta oferecer-se em trabalho aos proprietários fundiários. A um só tempo, a Lei de Terras preserva o latifúndio e organiza a nova relação de trabalho. (MOREIRA, 1990, p. 36)

Desse modo, avançava-se no Brasil em direção à constituição de um capitalismo mais pleno, seguindo a tendência para a igualização ditada pelo capital. Smith (1998, p. 170) explica que “a equalização das condições de produção [...] depende da universalização do trabalho abstrato na forma de valor”, o que é incongruente com a existência do trabalho escravo. Sendo assim, o capital nivela os demais modos de produção a suas exigências, o que permite desenvolver a divisão do trabalho. Porém, a “universalização da relação salário-trabalho pressagia ao trabalhador uma liberdade oferecida com uma mão – a liberdade de comprar e vender sua força de trabalho – mas tomada com a outra” (SMITH, 1998, p. 170). A expressão geográfica disso tudo pode ser encontrada no próprio Marx (1973,

sem paginação apud SMITH, 1998, p. 169), que afirma que, mais que a produção, a “circulação prossegue no espaço e no tempo”.

No intuito de expandir a rentabilidade e os próprios cafezais, deu-se impulso à construção de uma malha rodoferroviária moderna, com uso de tecnologia estrangeira, para garantir o escoamento efetivo da produção de café. Esse sistema de transportes se iniciou com a construção da Estrada União e Indústria, entre Juiz de Fora e Petrópolis, que em relação à América do Sul foi possivelmente a maior obra de engenharia à época e seguramente a primeira rodovia pavimentada. Também foi importante para o sucesso da cafeicultura a expansão das ferrovias, dentre as quais se destacam a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina e a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, que tornaram ainda mais ágil o transporte do produto. Para falarmos da rodovia em questão e suas implicações, reservamos o próximo item, “2.1.1. A Estrada União e Indústria e suas implicações”. Entretanto, quando tocarmos no assunto das ferrovias, avançaremos para o item seguinte, “2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações”.

2.1.1. A Estrada União e Indústria e suas implicações

Para o empreendimento da Estrada União e Indústria, entre Juiz de Fora e Petrópolis, o engenheiro e comendador barbacenense Mariano Procópio Ferreira Lage, encarregado da obra, fundou em 1853 a Companhia União e Indústria, em capital aberto no volumoso valor de 5 mil contos de réis divididos em 10 mil ações. Segundo Vasquez (1998, p. 23, legenda da figura), elas foram “arrematadas em sua maioria pelos ricos plantadores de café, proprietários das fazendas situadas no percurso”. O nome União e Indústria fazia referência à *união* das Províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro e à *indústria* do café e outras que a estrada viesse a estimular. É interessante lembrarmos a afirmação de Marx (1967, sem paginação apud SMITH, 1998, p. 178) sobre as empresas de capital aberto que trouxemos no item “1. Introdução”. Investimentos em infraestrutura imóvel na paisagem que requerem um grande volume de capital a ser aplicado muitas vezes demandam a reunião de pequenos capitais individuais interessados em realizá-lo; exatamente o que ocorreu com a criação da Companhia União e Indústria.

Tendo recebido a autorização imperial em 1852, as obras só foram iniciadas em 1856, após muitas mudanças no projeto original. O decreto de D. Pedro II proibia tanto a utilização de mão-de-obra escrava como o tráfego de escravos, o que ocorria em consonância ao projeto abolicionista em curso. Ele previa também a cobrança de pedágio em valor que fosse de acordo com o veículo em tráfego. Para a empreitada, Mariano Procópio contratou o “engenheiro brasileiro Antônio Maria de Oliveira Bulhões, responsável pelo trecho aquém-Paraíba, entre Petrópolis e Três Rios, enquanto o alemão José Keller assumia a responsabilidade do trecho além-Paraíba, de Três Rios a Juiz de Fora” (VASQUEZ, 1998, p. 23). Vale lembrarmos que Três Rios era ainda pertencente ao município de Paraíba do Sul (RJ).

Na impossibilidade de contar com o trabalho escravo, Mariano Procópio teve de recorrer aos imigrantes germânicos. Já havia uma colônia de alemães em Petrópolis desde 1845, por ocasião da construção da Estrada Normal da Serra da Estrela; além disso, o governo brasileiro prometia, por lei, terras aos estrangeiros imigrados. Zanei e Lisboa (2011, p. 9) informam que com esses incentivos, a Companhia União e Indústria deveria assentar, fora os 150 técnicos, engenheiros e operários iniciais para o trabalho na Estrada, mais três mil colonos – aí incluídas suas famílias – para a agricultura a fim de abastecer o mercado interno que cresceria. Para recebê-los, criou-se a Colônia D. Pedro II (fig. 4) em área relativamente afastada do centro de Paraibuna (atual Juiz de Fora). A chegada desses imigrantes deveria ocorrer em pequenas levadas, durante diversos meses, mas a casa responsável pela contratação na Alemanha enviou-os atabalhoadamente para reduzir dispendios, o que fez com que 1.163 pessoas chegassem a curtos intervalos de tempo em meados do ano de 1858, elevando repentina e substancialmente a população juiz-forana, que contava com cerca de seis mil habitantes (VASQUEZ, 1998, p. 84). Essa situação fez com que Mariano Procópio decidisse abandonar a ideia de trazer o número de migrantes que ainda restava.

De acordo com Dilly (2011, p. 5), a área foi dividida em duas: a “Colônia de Cima”, agrícola, que mais tarde se tornou o atual bairro São Pedro; e a “Colônia de Baixo” ou “Villagen”, pretensamente industrial, que deu forma aos atuais bairros Mariano Procópio e Fábrica. Os germânicos, entretanto, se espalharam pela cidade, criando inclusive uma “Colônia do Meio”, entre as originais, apelidada de “Sítio do Borboleta” e que hoje consiste no bairro Borboleta. A Colônia contava com uma Escola Agrícola desde 1869, mas devido a pouca procura foi extinta

rapidamente. A própria Colônia inteira acabou também não dando certo, principalmente porque o solo era ácido e impróprio para o plantio e porque a maior parte dos colonos não tinha qualquer experiência com agricultura, sendo eles profissionais das áreas como funilaria, fabricação de carruagens, mecânica, carpintaria, marcenaria e selaria. Mariano Procópio, então, preferiu redirecioná-los para o trabalho nas oficinas e estações da Estrada.



Figura 4: Colônia D. Pedro II (Juiz de Fora, MG), em fotografia de Revert-Henry Klumb (ano entre 1863 e 1868) – Percebem-se possíveis lotes para agricultura na retaguarda das casas. O arruamento em questão parece ser o que originou a atual Rua Bernardo Mascarenhas, no bairro Fábrica. Fonte: Klumb (1872, sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 85).

A construção propriamente dita, o corte, a remoção de terras e entulhos, o trabalho braçal, enfim, a abertura da estrada, se deve ao grande contingente de escravos que nela trabalharam. Havia uma proibição contratual que impedia Mariano de utilizar os braços de seus escravos, o que ele resolveu pelo “sistema de arremate”, contratos onde proprietários de escravos eram incumbidos de determinados trechos da estrada sob a supervisão da Companhia União e Indústria. (DILLY, 2011, p. 5)

Aqui vemos um problema eminentemente escalar. Numa escala global, hegemônica, ocorria a pressão por parte da grade potência da época, a Inglaterra, pela liberação dos escravos, especialmente através da *Bill Aberdeen*, uma lei que autorizava os ingleses a aprisionar qualquer navio negreiro que circulasse no Atlântico. O principal interesse subjacente era, obviamente, ampliar o mercado

consumidor dos países para o qual a Inglaterra exportava seus produtos manufaturados e industrializados. Na escala nacional, proclamava-se a Lei Eusébio de Queirós, proibindo esse tráfico de escravos e dando o primeiro impulso efetivo para o fim da escravidão. Na escala local, porém, ocorria a adaptação das exigências do global. Sequer é necessário relembrarmos as formulações de Smith (1998) sobre a escalaridade dos DGD constantes na introdução deste trabalho. A materialização das leis no lugar – e, neste caso, o lugar de que falamos é a ligação entre Juiz de Fora e Petrópolis – não ocorre da maneira como foram concebidas. Proibido contratualmente de usar tal mão-de-obra, Mariano Procópio lançou mão de subterfúgios para contornar o decreto imperial e poder usar o trabalho dos negros. A contraditória convivência de formas capitalistas e não capitalistas de produção é um traço muito característico de sociedades de capitalismo ainda não muito desenvolvido, como era o caso do Brasil à época.

Curiosamente, também a técnica de pavimentação da Estrada União e Indústria teve de passar por algumas adaptações. Utilizando conhecimentos avançados aprendidos nos Estados Unidos, Mariano Procópio utilizaria o macadame, uma mistura de brita disposta em várias camadas, e alcatrão, mas a impossibilidade de contar com quantidade suficiente desse último material fez o empreendedor optar por um ligante a base de água, como explica Marques (2011, p. 11). Outras dificuldades enfrentadas na construção da Estrada foram na compactação do macadame: primeiro, porque ela era feita com cilindros de pedra de pelo menos duas toneladas puxados por cavalos, absolutamente difíceis de transportar à época; segundo, porque a compactação deveria ocorrer num grau específico de umidade, de modo que as obras foram paralisadas diversas vezes em períodos chuvosos e, nos dias mais secos, precisava-se molhar o leito da estrada. Justamente pensando nas frequentes chuvas, Mariano Procópio assegurou que a pavimentação deixasse sempre uma leve inclinação para as bordas a fim de escoar a água (ZANEI; LISBOA, 2011, p. 10).

Não obstante essas dificuldades já listadas, nenhuma foi tão grande como a condicionada pelo relevo e pela hidrografia da região. O pouco desenvolvimento da técnica rodoviária, apesar de seu pioneirismo e da utilização das tecnologias mais avançadas, não conseguiu driblar todos os obstáculos. O traçado da estrada, portanto, precisou acompanhar em longos trechos o curso dos rios Piabanha e Paraibuna – afluentes do Rio Paraíba do Sul, respectivamente à margem direita e à

margem esquerda –, conforme podemos observar na figura 5, apresentando muitas pontes e estabelecendo a construção em suas planícies ou, como de costume, à meia vertente. Ambas as localizações do rasgo da rodovia poderiam causar problemas, mas eram as únicas possíveis para a técnica disponível. No caso da planície fluvial, as chances de inundação eram óbvias em períodos de cheia, o que interromperia o fluxo por várias horas, mas era também o local de mais fácil construção. Por outro lado, no caso da meia vertente, havia a possibilidade maior de o corte da encosta feito para a estrada causar movimento de massa, em especial os do tipo *slump* (ou rotacional), em que o solapamento da base da encosta a desestabiliza, fazendo-a ceder.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 1412410/CA

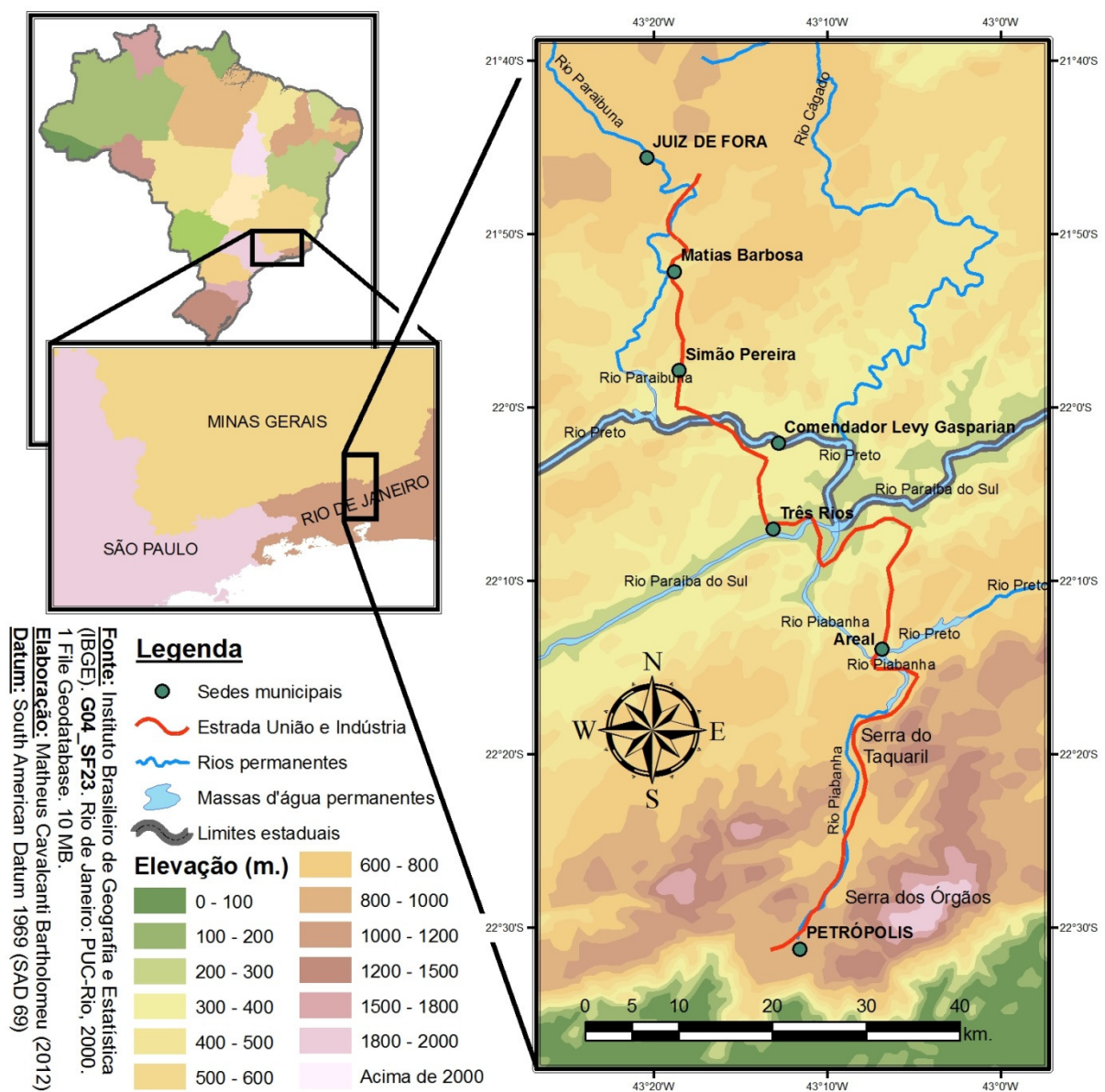


Figura 5: Mapa hipsométrico da Estrada União e Indústria, entre Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora (MG) – Os cursos hídricos e as feições geomorfológicas mais notáveis aparecem destacados. Errata: onde se lê “Rio Preto” logo abaixo de “Comendador Levy Gasparian”, leia-se “Rio Paraibuna”.

Admirado com a frente meridional escarpada da Serra do Mar em contraste com o declive relativamente suave da porção setentrional da encosta, de rede fluvial mais longa, Ruellan (1944, p. 450) observa que “no reverso do bloco falhado, os rios tributários do Paraíba escavaram vales, geralmente digitados, separados uns dos outros por linhas de grandes picos. Êsses relêvos montanhosos formam serras que separam as bacias fluviais orientadas sul-norte” e propõe que a orientação desses rios teria acompanhado falhas transversais ao curso do Rio Paraíba do Sul. Porém, nos parece mais razoável a opinião de Lamego (2007b, p. 37) de que

a hipótese de falhas não é absolutamente necessária para o seu percurso inteiro. Mas pelo menos uma série de fraturas paralelas deve corresponder à orientação dos rios Ubá, Piabanha, Paquequer Pequeno e Paquequer, em grande extensão dos respectivos cursos, e provavelmente, na margem esquerda do Paraíba ao trecho final do Paraíba e ao seu afluente o Rio Cágado.

Como, de acordo com Lamego (2007b, p. 51), não há evidências de qualquer degrau estrutural na área de confluência tripla dos Rios Piabanha, Paraíba do Sul e Paraíba, podemos intuir que a própria fratura sobre a qual corre o leito do baixo Piabanha teria mesmo atravessado o Paraíba do Sul a leste da cidade de Três Rios, cortando a Zona da Mata Mineira e determinando o alinhamento N-S dos cursos dos Rios Cágado e baixo Paraíba. Ali também parece haver outra fratura, esta de direção W-E, sobre a qual flui o Rio Preto e que torna em seguida o Rio Paraíba quase paralelo ao Paraíba no trecho entre seus dois cotovelos consecutivos; cotovelos tais que já em 1943 chamavam a atenção de Emmanuel de Martonne (p. 539). Desse modo, é possível dizermos que a Estrada União e Indústria se aproveitou das capturas de drenagem em favor do Rio Paraíba do Sul para penetrar a Serra da Mantiqueira, ainda que esta fosse de transposição mais fácil por causa do relevo já bem mais dissecado e mamelonar.

Na descida da Estrada União e Indústria podiam-se notar diversas corredeiras e cascatas ao longo do curso do Rio Piabanha. Revert-Henry Klumb, autor do livro “Doze horas em diligencia: guia do viajante de Petropolis a Juiz de Fóra”, de 1872, lista e fotografa várias delas, como a Cascatinha (ou Cascata de Bulhões), próxima ao encontro da União e Indústria com a Estrada do Alcobaça, em Petrópolis; e a Cascata dos Correias, no distrito petropolitano homônimo. Sobre o rio, diz ele que “aqui e acolá transforma-se em torrente”, possuindo “cachoeiras sucessivas” (sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 30). A explicação para a

existência dessa marcante geomorfologia fluvial é dada por Ruellan (1944, p. 452):

Quando os rios se aprofundaram no nível das colinas, nas quais a espessura da camada de decomposição é geralmente grande, encontraram bancos de rochas duras que dificilmente transpuseram e onde persistem rápidos e até mesmo cascatas.²¹ Os rios transversais, isto é, orientados sensivelmente sul-norte, modelaram pois, [sic] uma série de vales largos com fundo chato, inundados por ocasião das cheias anuais, seguidos por gargantas que testemunham uma trabalhosa adaptação apalachiana.

Com a evolução da Geomorfologia atual, rapidamente percebemos que Ruellan trata dos sucessivos conjuntos ao longo de um rio formados pela planície de inundação (“vales largos com fundo chato, inundados por ocasião das cheias anuais”), seu estrangulamento por uma rocha mais resistente (“bancos de rochas duras que dificilmente transpuseram”) e o *knickpoint* resultante do vencimento deste nível de base local (“onde persistem rápidos e até mesmo cascatas”). Acerca das inundações, Klumb conta um episódio, que apesar da frase final, da qual havemos de duvidar, é recorrente inclusive atualmente.

Alcançamos a ponte do Bonsucesso, gracioso trabalho de ferro. Sistema: vigas direitas e grades.

Esta ponte deve o seu nome ao rio que atravessa e que tem o seu confluente nas águas do Piabanha, por baixo do mesmo arco. Em 1866, na inundação de que já falei [ocorrida a 8 de janeiro], as águas do Piabanha refluíram com uma impetuosidade tal, que a ponte correu graves riscos de destruição; os pilares ficaram suspensos no vão, sustentando-se por sua força de inércia.

Novos trabalhos de consolidação foram feitos depois, e hoje nenhum acidente desta ordem é de temer-se. (1872, sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 36)

Com os conhecimentos que temos hoje, não é de se admirar um fato como este de quase 150 anos atrás. Chuvas intensas ocorrem com certa periodicidade na Região Serrana Fluminense, ainda mais nos meses de verão, quando o fator orográfico da Serra do Mar se combina com a maior umidade das massas de ar oceânicas, o fenômeno da Zona de Convergência do Atlântico Sul e a constituição de grandes nuvens convectivas carregadas. Além disso, mesmo que não chova em toda a extensão dos rios, um acréscimo do volume de água no leito a montante acarreta efeitos multiplicados a jusante em virtude do encontro com demais cursos d'água. No caso do Rio Piabanha, o caso ainda se agrava, pois suas áreas mais altas se situam justamente na zona mais chuvosa do estado fluminense, segundo o IBGE (1977, p. 66).

²¹ Em citação a Paes Leme (1937).

O grande obstáculo na construção da rodovia, porém, foi de fato a Serra do Taquaril (fig. 6). Esta serra, na verdade uma porção da Serra do Mar, a norte da Serra dos Órgãos e aproximadamente localizada entre Pedro do Rio e Posse, distritos de Petrópolis, é formada por diversos blocos gigantescos de rocha granítica que, vistos de cima, possuem formato mais ou menos circular. A hipótese mais provável sobre isso é de que essas formas são limitadas por diversas fraturas de orientação N-S e W-E numa espécie de colcha de retalhos, por onde correm os rios que dissecam essas imensas rochas. Além disso, Lamego (2007b, p. 51-52) reconhece que ali sim parece que a fratura do Piabanha passa a uma verdadeira falha, o que explicaria a formação dos íngremes paredões. A passagem da Estrada União e Indústria pelo local “exigiu muito de seus construtores: vários altos cortes na rocha (o maior dos quais com 425m), diversos aterros e a construção de muros de arrimo com até 18m de altura”, como ilustra Vasquez (1998, p. 42). O texto que Klumb escreve sobre a serra em questão é especialmente poético, mas consegue evidenciar o desafio que a técnica enfrenta com os condicionamentos do relevo.

O vale estreita-se cada vez mais, imensas paredes de granito elevam-se verticalmente de cada lado da estrada, seus flancos quase perpendiculares conservam nas suas anfractuosidades alguma terra, onde crescem uma multidão de bromélias. Esta parte da estrada é quase toda lavrada na rocha, pendora o precipício, no fundo do qual correm roncando as ondas iradas do Piabanha.

Neste lugar do Taquaril, selvagem e majestoso existe o único abaixamento desta serra que tínhamos à nossa esquerda desde Petrópolis, e portanto o único desfiladeiro possível para passar do vale superior do Piabanha ao da Posse.

Os trabalhos consideráveis feitos nesta estreita passagem testemunham o poder, a vontade e a perseverança humanas; com efeito, representam-se os primeiros mineiros, suspensos a umas cordas sobre as paredes verticais, batendo o duro granito; por baixo dos pés as detonações das minas repercutidas pelos ecos confundiam-se com o estrondo das massas de pedras arrancadas pela pólvora, e que de queda em queda precipitavam-se no fundo do abismo. (KLUMB, 1872, sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 42)

Finalmente, no dia 23 de junho de 1861, cinco anos após o início das obras, foram os 144 km da Estrada União e Indústria inaugurados, em cerimônia na cidade de Juiz de Fora que contou com a presença do Imperador D. Pedro II. As viagens, realizadas em diligências para até 14 passageiros, fora o cocheiro, o condutor e um ajudante, duravam apenas 12 horas e começavam às 6 horas da manhã em Petrópolis ou em Juiz de Fora. Os oito metros de largura média da estrada permitiam que as diligências se cruzassem sem diminuir a velocidade média de 16,3 km/h, o que tornava bem mais ágil o transporte, principalmente em áreas

mais difíceis. Havia no percurso 11 estações de muda, uma distando aproximados 12 km da seguinte, além das estações final e inicial. Nelas, as quatro mulas que puxavam cada diligência eram trocadas por outras descansadas, a fim de prosseguir rapidamente com a viagem.



Figura 6: Serra do Taquaril (RJ), em fotografia de Revert-Henry Klumb (ano entre 1863 e 1868) – Em primeiro plano, a Estrada União e Indústria; ao fundo, um dos paredões rochosos que compõem a serra; à esquerda, percebe-se o corte íngreme da encosta feito pela rodovia. Fonte: Klumb (1872, sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 42)

Além do transporte de passageiros, a Companhia União e Indústria também efetuava o transporte de carga, sendo a principal delas, de longe, o café, em carroças com capacidade para 3.000 kg (MARQUES, 2011, p. 11). As estrebarias das estações de muda somadas “chegaram a acomodar mil animais em sua fase áurea – 400 mulas reservadas ao serviço das diligências e 600 destinadas às carroças de transporte de mercadorias” (VASQUEZ, 1998, p. 62). Em comparação com o modo como o transporte era até então feito, através de tropas de jumentos cuja carga por cabeça não excedia 60 kg, concordamos integralmente com Giroletti (1988, p. 42), quando diz que

O sistema de transporte da Companhia União e Indústria (C.U.I.) proporcionou, tanto para fazendeiros quanto para comerciantes, além de maior garantia no escoamento da produção e maior regularidade no abastecimento, uma infra-estrutura fundamental que lhes permitiu certas economias de escalas libertando-os dos encargos e do ônus da manutenção de uma tropa particular de muares para garantir o fluxo de mercadorias, e da morosidade e insuficiência dos transportes. É por isto que Mariano Procópio avaliava em 20.000 contos a economia representada pela Companhia União e Indústria ao comércio e à lavoura, nos seis primeiros anos de seu funcionamento²².

No entorno das estações de muda, proliferaram povoados, abrangendo inicialmente aqueles que nelas trabalhavam. É o caso, por exemplo, do entorno das Estações de Correias, Pedro do Rio e Posse, que hoje consistem nos distritos homônimos de Petrópolis; da Estação de Julioca, hoje no município de Areal (RJ); da Estação de Entre-Rios, então no município de Paraíba do Sul, mas hoje na emancipada Três Rios (RJ); e, finalmente, da Estação de Serraria, hoje correspondente ao Centro de Comendador Levy Gasparian (RJ). Outras estações, por sua vez, reforçaram a ocupação já existente desde os tempos do Caminho Novo, como a Estação do Paraibuna, no atual bairro de Monte Serrat, pertencente ao distrito gaspariense de Afonso Arinos; e as Estações de Simão Pereira e Matias Barbosa, nos municípios mineiros homônimos. É interessante notar que algumas destas estações tiveram sucesso apenas efêmero, por conta de a estrada ainda não estar totalmente construída. É elucidativa a análise que Klumb (1872, sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 40) faz sobre a Estação de Pedro do Rio:

Durante os anos de 1858 e 1859, ela recebeu perto de 400.000 sacos de café, em 1867 apenas recebeu 5.817 sacos. É verdade que nos primeiros anos a estrada não ia além, e os lavradores deviam, à custa dos maiores sacrifícios, conduzir seus produtos até a estação. Hoje os carros da Companhia recebem os cafés em toda a extensão da estrada e os transportam até o Rio de Janeiro, com uma economia que se pode avaliar em 12.403.000\$000²³, em benefício da agricultura e do comércio, desde a criação desta magnífica via de comunicação.

Essa passagem nos faz perceber duas coisas importantes. A primeira é o DGD subjacente ao avanço da estrada em direção a Juiz de Fora. A Estação de Pedro do Rio possuía um diferencial até 1959 que era o de ser a mais próxima dos cafezais da Zona da Mata mineira e da porção adjacente do Vale do Rio Paraíba do Sul. Harvey (2006, p. 97) comenta que as “mercadorias não se levam sozinhas ao mercado: elas são levadas a ele pelos mercadores”, mas também lembra que eles estão sempre em busca de quebrar barreiras espaciais a fim de expandir lucros. Sendo assim, quando a Estrada se aproximou das áreas mais produtivas, o

²² Em citação a Esteves (1956, p. 335).

²³ Leia-se “doze mil, quatrocentos e três contos de réis”.

custo do transporte caiu, pois não era mais necessário levar o café até uma estação distante. Isso causou uma diminuição do dinamismo econômico no entorno das estações que foram sendo progressivamente abandonadas como destino de grande parte do produto, ao mesmo tempo em que favoreceu as áreas servidas pela Estrada União e Indústria mais próximas aos cafezais. A segunda coisa que podemos depreender, por sua vez, é a enorme importância dos serviços da Companhia União e Indústria para as economias com transporte. A prova disso é a própria citação a Klumb, pois a Estrada, ainda não concluída, já mobilizava um significativo volume de café de áreas relativamente distantes, de modo que aparentemente não havia rotas alternativas que possibilitassem os mesmos rendimentos.

Ainda assim, outras estações, como a da Serraria, mantiveram o recebimento de mercadorias distantes mesmo após a inauguração da Estrada. Sobre esta, Klumb (1872, sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 66) afirma que “ela tem uma certa importância para a Companhia, por causa dos produtos que aqui chegam do Mar de Espanha [MG, à época situada a 32 km, segundo o próprio Klumb] e até de Leopoldina [MG, ainda mais longe]”. É interessante notar, portanto, que à exceção do Rio de Janeiro e, em certa medida, de Duque de Caxias (RJ), todas as cidades da atual ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora surgiram por meio das estradas e caminhos que conduziam o ouro e o café do interior de Minas Gerais aos portos cariocas. Isso justifica ainda mais nossa opção por utilizar marcos da técnica rodoviária para o período em estudo.

Todavia, dos vários povoamentos ao longo da Estrada União e Indústria, nenhum se beneficiou mais em termos de acumulação de capitais do que Paraíba, renomeada Juiz de Fora em 1865. Da estrada, partiam ramais para as cidades mineiras de Pomba (atual Rio Pomba), Mar de Espanha, Ubá, Rio Novo e Rio do Peixe (atual Lima Duarte) (GIROLETTI, 1988, p. 34), abrangendo dessa maneira boa parte da região cafeeira de Minas Gerais, principalmente a Zona da Mata. Para Giroletti (1988, p. 40), apesar de parecer, desta maneira, que os capitais gerados pela cafeicultura estariam disseminados pelos municípios onde se produzia café na região, isso não era verdade. Os capitais se concentravam e acumulavam em Juiz de Fora muito mais do que em qualquer outra cidade mineira. As razões para tal

devem ser buscadas na abertura da Rodovia União e Indústria, visto que introduziu uma nova dinâmica no esquema de comercialização da produção local. A abertura

da Rodovia União e Indústria vai transformar Juiz de Fora num entreposto comercial. Vai permitir o desenvolvimento do comércio local, tendo como consequência maior concentração de capital. Juiz de Fora se transforma, como ponto terminal da mais importante via de comunicação da Província, no local de passagem obrigatória entre Minas e o Rio de Janeiro, no núcleo econômico mais dinâmico da Zona da Mata e polarizador de uma vasta região de Minas e parte de Goiás. (GIROLETTI, 1988, p. 41)

Isso que foi explicado agora é exemplo claro de um processo de transferência geográfica de riqueza. Não se trata de transferência geográfica de valor (TGV) no sentido marxista de valor, porque o trabalho escravo não o pode gerar. Ainda assim, podemos estabelecer uma boa analogia. Para Soja (1983, p. 66), a TGV “pode ser definida como o mecanismo ou processo através do qual o valor produzido num local ou numa área é pelo menos parcialmente realizado e, portanto, contribui para a acumulação localizada em outra parte”. Ela é, portanto, um produto do desenvolvimento desigual do capitalismo, mas também o direciona, na medida em que contribui para os processos de concentração espacial e centralização do capital e, portanto, para a diferenciação das áreas, uma das tendências do DGD. O que vemos no exemplo é, exatamente, o valor produzido nos cafezais da Zona da Mata mineira sendo parcialmente transferido para Juiz de Fora, onde por meio do comércio é realizado, mas sem o retorno integral para o produtor.

Devido à expressiva economia para os fazendeiros, a Companhia União e Indústria passou a deter o monopólio do transporte na região e, mesmo nos anos em que ainda estava em construção, sequer deixou de transportar mais da metade do café mineiro. “Em alguns, anos, sua quase totalidade. Noutros, volume superior àquele exportado pela Província” (GIROLETTI, 1988, p. 42), como indica a tabela 3. Isso, entretanto, “não significa que a totalidade do fluxo de mercadorias se originava em Juiz de Fora ou para lá se destinava” (GIROLETTI, 1988, p. 43-44) e ainda não permite concluir como verdadeira a afirmação de que a cidade se tornou um entreposto comercial. Ainda nos falta analisar um elemento crucial do espaço de ligação entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora para nos permitirmos dizer isso sem reservas: a ferrovia, tema do nosso próximo item.

Antes de avançarmos, porém, cabe ainda falar brevemente da importância da União e Indústria para Petrópolis. Uma coisa já havíamos dito sobre o café nos altos serranos: ele não vingava e, ainda que vingasse em um ou outro lugar, certamente sua produtividade seria bem menor que nas áreas mais baixas a norte. As próprias fotografias de Klumb atestam isso, posto que não mostram qualquer ves-

tígio de cafezais nas localidades próximas à cidade, ao passo que essas evidências aparecem à medida que o trajeto descia a bacia do Rio Piabanha. Sendo assim, Petrópolis não beneficiou seus cafeicultores com a Estrada, até porque praticamente não existiam. O que trouxe vantagens para a cidade foi o fato de abrigar a estação terminal da rodovia, para onde ia todo o café que desceria a Serra do Mar, geralmente pela Estrada Normal da Serra da Estrela, a partir de onde alimentaria, por sua vez, os serviços náutico-ferroviários do Barão de Mauá. Desse modo, Petrópolis começou a prosperar como uma cidade crucial para o transporte do produto, o que soma esta à característica de cidade de vilegiatura da Corte Imperial, como mostra Ambrozio (2008, p. 247). Sobre Petrópolis, Lisboa (2011, p. 8) comenta, atestando a transferência de capitais entre setores da economia:

Com o crescimento da cidade e a presença constante da nobreza, alguns dos colonos começaram a trocar a produção agrícola por outros negócios mais lucrativos. Assim, lojas de chá e pâtisserie, chapelarias, luvarias, sapatarias, entre outros, ofereciam refinados produtos voltados para este público tão exigente.

Tabela 3: Comparação entre a massa total de café exportada pela Província de Minas Gerais e massa total de café transportada pela Companhia União e Indústria entre 1858 e 1868 – Fonte: Giroletti (1988, p. 42), modificado.

Ano	A – Café exportado por Minas Gerais (arrobas ²⁴)	B – Café transportado pela Companhia União e Indústria (arrobas)	Razão B/A
1858	889.766	503.418	56,6%
1859	688.946	1.082.172	157,1%
1860	1.539.808	1.362.190	88,5%
1861	1.092.616	1.576.826	144,3%
1862	647.707	771.598	119,1%
1863	994.615	986.072	99,1%
1864	1.476.017	887.200	60,1%
1865	1.303.748	1.309.006	100,4%
1866	2.150.304	1.326.797	61,7%
1867	2.130.992	1.982.259	93,0%
1868	2.793.555	1.673.622	59,9%

2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações

O Rio de Janeiro era uma cidade em pleno crescimento econômico em virtude de sua função portuária e do comércio e serviços que, como capital do Impé-

²⁴ A arroba é uma unidade de medida de massa equivalente, no Brasil, a 14,688 kg.

rio, polarizava. Abreu (2008, p. 41) conta que os bairros da atual Zona Sul, que só então começava a ser ocupada, eram procurados pelos mais altos membros da aristocracia brasileira, inclusive os “grandes fazendeiros do café que, tendo multiplicado os seus lucros durante a fase de expansão da rubiácea pelos planaltos mineiro e fluminense, aplicavam parte deles na construção de residências na Corte”, como o suntuoso Palácio do Catete, de 1862. Certamente, esse é mais um exemplo de transferência geográfica de riqueza, posto que mostra o capital acumulado em decorrência da atividade cafeeira no interior sendo aplicado na capital do Império.

A decadência do café no próprio município do Rio de Janeiro, cultivado nos Maciços da Tijuca, da Pedra Branca e do Mendanha, em virtude de pragas, esgotamento do solo e erosão das encostas, não deixou graves sequelas para a economia da cidade, mas, como dissemos, fez com que ela tivesse de enfrentar uma forte crise de abastecimento de água. Sendo assim, Coelho Netto, Machado e Montezuma (2009, p. 147-148) explicam que foram reforçadas algumas medidas de proteção ambiental tomadas ao longo do século XIX e foi ordenado o reflorestamento de parte do Maciço da Tijuca, a fim de restabelecer o equilíbrio hídrico, em especial do Rio da Carioca, que abastecia boa parte da cidade.

Embora a determinação de se criar a Floresta Nacional da Tijuca tenha sido de 1850 e a ordem de desapropriação das roças e propriedades de 1857, só em 1861 foi baixada portaria, acompanhada de instruções provisórias, para o plantio e a conservação das florestas da Tijuca (terrenos do Caminho do Midosi) e das Paineiras (principalmente nas áreas das encostas), sendo nomeado como administrador-geral o major Manoel Gomes Archer. (p. 148)

A expansão urbana formal do Rio de Janeiro e a busca por maior agilidade no transporte do café levaram à criação da Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, por iniciativa do Governo Imperial. De acordo com Gerodetti e Cornejo (2005, p. 21), seus estatutos originais previam dois ramais a transpor a Serra do Mar: um se destinando à povoação de Cachoeira (atual Cachoeira Paulista, SP) e outro, ao Porto Novo do Cunha (hoje, Além Paraíba, MG), sobre o Rio Paraíba do Sul, na divisa entre as províncias mineira e fluminense. Em 1855 começaram as obras de construção da ferrovia e, em 1858, inaugurou-se o primeiro trecho, de 47,2 km de extensão e cinco estações: Aclamação, à altura do Campo de Santana, no Centro do Rio de Janeiro; Engenho Novo e Cascadura, atuais bairros da Zona Norte carioca; Maxambomba, atual Centro de Nova Iguaçu (RJ); e Benedito Ottoni, hoje, Centro de Queimados (RJ). Em busca de enfim alcançar o Rio Paraíba do Sul, o traçado da ferrovia avançou rumo a Belém (hoje correspondente ao Centro

do município fluminense de Japeri), onde chegou no fim deste mesmo ano. Daquele ponto, como diz Lamego (2007b, p. 176),

a ascensão da Serra para noroeste era de tôdas a mais convidativa, pelos ondulantes contrafortes posteriormente utilizados pela Estrada de Ferro Dom Pedro II, como a via mais cômoda para atingir o vale desejado.

Por prova, basta a verificação de que, em todo êste setor da serra do Mar convergente para a Guanabara, a não ser as duas ferrovias que [em 1950, data em que Lamego escreve] sobem de Japeri, - a linha tronco da Central e a Auxiliar -, das outras três, as de Petrópolis e de Teresópolis exigiram cremalheiras, e a de Friburgo um terceiro trilho central prensado por um freio especial das locomotivas.

Em virtude disso, foi em 1864, após sete anos de perfuração, que se concluiu a abertura do Túnel Grande sob a Serra do Mar, então no município de Barra do Pirai (RJ), mas hoje, ligando os municípios fluminenses de Engenheiro Paulo de Frontin e Mendes. Dean (2011, p. 225-226) lembra que a máquina a vapor já era presente nos barcos da Baía da Guanabara, porém afirma que foram as ferrovias que revolucionaram o sistema de transporte e possibilitaram uma transformação ainda maior da paisagem na área estudada. Isso porque como ela necessitava procurar os declives e aclives mais suaves, a derrubada da floresta era tratada como despesa menor ao passo que as picadas e caminhos que ainda predominavam procuravam evitar a mata fechada.

Segundo ele, apesar de as ferrovias, tendo substituído os demais meios de transporte, ter aliviado os pastos por conta da consecutiva diminuição do número de mulas, o mesmo não ocorreu com as florestas remanescentes. Dois foram os principais vetores ocasionados pelas estradas de ferro para sua derrubada. O primeiro, evidente, é de que as composições demandavam madeira para os dormentes dos trilhos e lenha para a queima e geração de energia. “O corte de lenha tornou-se, portanto, uma boa oportunidade econômica para proprietários de terra ao longo das vias” (DEAN, 2011, p. 226). O segundo vetor também não é complicado de perceber. Na medida em que as ferrovias conseguiam transportar mais café e mais rapidamente, os custos dos fazendeiros presentes nas extremidades da linha diminuía, e progressivamente se viabilizava a cafeicultura em áreas mais distantes. Como diz Smith (1998, p. 171), isso mostra como o desenvolvimento do capitalismo também nivela por baixo a qualidade da natureza, tornando-a mero apêndice do capital e, com isso, contribui para a destruição de uma fonte original da riqueza.

Em Barra do Piraí, três ramais se dividiam (GERODETTI; CORNEJO, 2005, p. 26): um subindo o Rio Paraíba do Sul, o Ramal de São Paulo, até Guararema (SP); o segundo cortando-o, a linha da Companhia Santa Isabel do Rio Preto; e o terceiro rio abaixo, a Linha do Centro, que viria a ter destino em Curral del Rei, atual Belo Horizonte (MG). Em 1867, a Linha do Centro da Estrada de Ferro Dom Pedro II chegou a Entre-Rios, que, já contando com a estação de muda da Estrada União e Indústria, ganhou uma segunda estação, esta ferroviária (LAMEGO, 2007b, p. 134). Em longa citação que se faz necessária, Giroletti (1988, p. 44-45) explica as repercussões da chegada dos trilhos a Entre-Rios para a Companhia União e Indústria e, finalmente, prova a justeza de dizer da Juiz de Fora da época um entreposto comercial:

À medida que novos trechos da Ferrovia D. Pedro II eram franqueados ao tráfego na região tributária da Rodovia, menor era a capacidade de concorrência da Companhia União e Indústria em termos de volume, rapidez e custos do transporte. Como a concorrência se agravasse e se tornasse nociva tanto para a Rodovia quanto para a Ferrovia, na opinião de Mariano, foi proposto e assinado um acordo pelos diretores das duas companhias, estabelecendo a estação de Entre-Rios como ponto de baldeamento das cargas. Todo o transporte de mercadorias – importação e exportação – de Entre Rios [sic] ao Rio de Janeiro, e vice-versa, era feito pela ferrovia D. Pedro II e das outras estações até Entre-Rios, pela Companhia União e Indústria. O baldeamento de cargas transportadas por esta Empresa em 1869 nos mostra que 40% do total do volume transportado procediam da estação de Juiz de Fora ou para lá se destinavam. E 55,6% do total das cargas provinham deste município ou para lá eram enviados [tab. 4].

Se 55% do volume de cargas se destinavam para o município de Juiz de Fora ou de lá se originavam e se 40% do fluxo pertenciam ao mesmo núcleo urbano, não restaram dúvidas quanto à existência de um entreposto comercial, nem quanto a seu dinamismo econômico na região, comparado com o fluxo que demandava às demais estações ou que delas provinha.

Tabela 4: Origem e destino das cargas transportadas pela Companhia União e Indústria e pela Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1869 – Fonte: Giroletti (1988, p. 45), modificado.

Estações	Quantidade absoluta (arrobas)	Quantidade relativa (%)
De Entre Rios a Posse	656.012	29,65
De Entre rios a Luiz Gomes	25.572	1,16
De Entre Rios a Serraria	300.826	13,6
Subtotal (Província do Rio de Janeiro)	982.410	44,40
De Entre Rios a Paraibuna	275.330	12,44
De Entre Rios a Matias Barbosa	68.036	3,07
De Entre Rios a Juiz de Fora	886.778	40,08
Subtotal (Município de Juiz de Fora)	1.230.144	55,6
Total	2.212.544	100,00

Pouco adiantou o acordo feito entre as duas companhias, porque logo em 1875 a Estrada de Ferro Dom Pedro II chegou a Matias Barbosa – onde alterou o local do Centro da cidade para o atual, próximo à estação – e a Juiz de Fora, passando ela a monopolizar todo o fluxo de café e outros produtos da região. A extinção da Companhia União e Indústria foi, então, quase simultânea. É interessante saber, no entanto, que mesmo com quedas significativas em seus negócios, várias manobras políticas e de relações pessoais faziam com que os membros da aristocracia do Império raramente deixassem de sê-los. O caso de Mariano Procópio é exemplar: “D. Pedro II, percebendo o prejuízo que causara ao amigo com a expansão da ferrovia, convidou-o, em 1869, para presidir a Estrada de Ferro D. Pedro II [...], posição que Mariano Procópio ocupou até sua morte, ocorrida a 14 de fevereiro de 1872” (VASQUEZ, 1998, p. 24). Num acontecimento um tanto quanto simbólico, a estação ferroviária de Juiz de Fora foi construída, em 1877, no exato lugar onde anteriormente era a estação final da Estrada União e Indústria. É notável que após a chegada da ferrovia, a estação juiz-forana da rodovia passou a se comportar como uma rugosidade no espaço, uma forma resultante de uma técnica que se tornou ultrapassada (SANTOS, Milton, 2006, p. 25-26) e que se resolveu demoli-la exatamente para mostrar a força simbólica da técnica ferroviária.

Giroletti (1988, p. 51) escreve que a presença da ferrovia em Juiz de Fora não levou à decadência da característica de entreposto comercial da cidade; pelo contrário, reforçou-a, tornando Juiz de Fora um importante centro da rede ferroviária mineira, por onde passaram a circular capitais ainda mais numerosos. De lá, continuava-se a Linha do Centro da Estrada de Ferro Dom Pedro II, mas na Estação de Benfica (atualmente, um bairro juiz-forano) partia também o Ramal de Lima Duarte, servindo mais seis estações num trecho de 51 km (GERODETTI; CORNEJO, 2005, p. 29).

Singer (1977, p. 211-212), analisando estatísticas de exportação, conclui que a cafeicultura mineira foi reforçada em decorrência da expansão da rede de transportes. Sendo assim, o setor de mercado externo da província de Minas Gerais, do qual o café se tornou o único representante de peso, foi finalmente reconstituído desde o declínio da atividade mineradora. Ele também percebe que a malha ferroviária se estende para além da zona do café, favorecendo a pecuária bovina e suína por meio das facilidades geradas pela importação de sal. Smith (2002, p. 171) comenta que a inovação tecnológica em um ramo de produção costuma criar a

possibilidade de aumento da produtividade em outros, porque normalmente a nova tecnologia encontra aplicabilidade. Ora, nós podemos seguramente extrapolar essa lógica para as inovações no setor de transportes, baseando-nos na percepção de Singer. Embora as ferrovias tenham sido destinadas primordialmente para a cafeicultura, elas também serviram ao aumento da produtividade de outros setores agropecuários coexistentes na região.

Data desta época o crescimento de Juiz de Fora, que se torna o grande entreposto cafeeiro da época, em Minas, desempenhando o mesmo papel que São Paulo [SP] terá nas décadas seguintes em relação ao café produzido no interior deste estado e que tem que ser reunido para descer a serra e ser exportado. Só que ao contrário do café paulista, o mineiro tem que vencer duas barreiras montanhosas, a Mantiqueira e a Serra do Mar, o que torna o problema do transporte ainda mais espinhoso. (SINGER, 1977, p. 210)

Apesar da interessante comparação que Singer faz entre Juiz de Fora e São Paulo, ele não se esquece da importância que um lugar em especial ganhava cada vez mais: a cidade do Rio de Janeiro. “Da mesma forma que a mineração, a cafeicultura fará do porto de embarque, situado fora do território mineiro, o verdadeiro centro econômico da província” (1977, p. 212). A função portuária da capital imperial é, portanto, reforçada significativamente. Bernardes (1987, p. 33) assinala que “a construção das estradas de ferro e o aumento do calado dos navios mercantes reforçaram a posição metropolitana do Rio de Janeiro, levando ao abandono os pequenos portos de tão efêmera prosperidade”, entre eles, o Porto da Estrela, o que conseqüentemente levou à ruína a companhia náutico-ferroviária do agora Visconde de Mauá.

Quem examina o traçado das vias de penetração representadas pelas ferrovias, que cobrem, nesta época, principalmente o sudeste da província [de Minas Gerais], verifica imediatamente que seu ponto de confluência final é o Rio. O café mineiro enriquece a vida comercial do Rio, movimenta sua economia portuária e contribui, desta forma, para sua expansão urbana. Aproveitando as vias de comunicação, assim criadas, o Setor de Subsistência da economia mineira vai procurar no mercado do Rio o escoadouro dos seus excedentes de produção. Efetivamente, é o Rio o destino da quase totalidade das exportações mineiras de gado bovino e suíno, dos laticínios e derivados do porco, etc... [sic] E, finalmente, é pelo Rio que são importados os produtos que são consumidos em Minas.

É de se assinalar que antes de atingir o Rio, a maior parte das ferrovias confluem em território mineiro, na altura de Juiz de Fora, que se torna a mais importante cidade de Minas e, em certa medida, a capital regional da Zona da Mata. Porém Juiz de Fora está longe de centralizar a economia do conjunto do território mineiro e nem mesmo da sua maior parte. (SINGER, 1977, p. 212)

Aqui cabe uma reflexão absolutamente pertinente de Milton Santos (1994, p. 32), que diz que as infraestruturas que existem em determinado lugar não são

exclusivamente decorrentes e dependentes da produção realizada neste lugar. Essas infraestruturas também dependem fundamentalmente do destino da produção, de modo que temos que analisar os processos de circulação: o transporte de pessoas, capitais e mercadorias. No caso da ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, a expansão da rede viária não depende somente dos anseios dos cafeicultores da Zona da Mata ou do Vale do Paraíba. A vontade dos transportadores e financiadores cariocas já é um elemento de outro lugar e de outra escala, já que o Rio de Janeiro é a capital do Império. Fora isso, há a influência que provém do mercado externo, da escala global. Milton Santos ainda compara essa situação com sua recíproca, o consumo local, que muitas vezes depende de uma produção distante no espaço, submetida às próprias leis e eventualidades. Comumente, a distribuição dos produtos quanto a seu tipo, quantidade e forma, bem como a disposição das infraestruturas vão ser autônomas ao lugar consumidor.

Tudo isso nos revela aspectos que têm inegável relação com os DGD do capitalismo, os quais podemos citar sucintamente e que já não são novidade. Em primeiro lugar, a transferência geográfica da riqueza produzida nos cafezais da Zona da Mata mineira e adjacências, que se dava fundamentalmente em duas etapas. A primeira, quando essa riqueza era realizada em Juiz de Fora, por meio do comércio e então transportado pela Estrada União e Indústria e, posteriormente, pelas ferrovias até o Rio de Janeiro. A segunda e mais significativa, na própria capital do Império, onde era exportado e onde ficava a maior fatia dos lucros com o produto. Em segundo lugar, a desvalorização de áreas que antes eram importantes para o transporte do café, como as estações da Estrada União e Indústria deixadas de lado com a chegada da ferrovia e as ocupações servidas pela Estrada de Ferro Mauá. Com o surgimento de um meio de transporte mais rápido e menos custoso, o capital não hesitou em abandonar os demais e, assim, levar a ruína as áreas que deles dependiam quase exclusivamente.

D. Paula (2001) esclarece que o *boom* ferroviário se explica em parte pela procura do capital externo em se expandir para o território brasileiro. O Governo Imperial brasileiro dava, desde 1857, uma série de vantagens para as iniciativas de construção de estradas de ferro, como garantia de juros fixos;

subsídios para importação de equipamentos e trilhos; a gratuidade no transporte de carvão; direito no uso de madeiras, desapropriações, inclusive de minas de carvão, areia, pedreiras, etc [sic]; a concessão para explorar as minas que porventura fossem encontradas no processo de exploração da estrada. (p. 3-4)

Além disso, o Império garantia uma zona de aproximados 30 km ao entorno onde não existiriam estradas alternativas. Todas essas vantagens poderiam nos fazer crer que foi o capital estrangeiro aquele que construiu as ferrovias no Brasil, mas nas Províncias do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, foi o capital nacional o grande investidor do período do Segundo Reinado. Isso foi possível porque nas regiões mais dinâmicas do café, os produtores tinham as condições financeiras suficientes para construir as estradas de ferro, além da própria necessidade de melhor transporte. Todavia, ainda que os investimentos fossem nacionais, de capital público ou privado, “a tecnologia, matéria-prima, maquinário e combustível utilizados, provinham de diferentes países, como a França e Estados Unidos e não somente da Inglaterra, como acreditava-se” (PAULA, D., 2001, p. 4).

Um desses investimentos brasileiros, de suma importância para o crescimento econômico da Província de Minas Gerais, foi a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, surgida em 1872 por iniciativa de proprietários rurais da Zona da Mata, mas com amplos subsídios do governo provincial, como informa D. Paula (2000, p. 86-90). Inicialmente a ferrovia ligaria o Porto Novo do Cunha (atual Além Paraíba, MG), a Santa Rita de Meia Pataca (hoje, Cataguases, MG) e de lá, um ramal chegaria até Leopoldina (MG), meta atingida em 1877. Ao longo das décadas de 1870 e 1880, a Companhia obteve diversas autorizações para construir ou incorporar mais trechos a sua administração, de modo que no ano de 1885 já contava com 995 km de linhas (GERODETTI; CORNEJO, 2005, p. 55), distribuídos em terras mineiras e fluminenses.

Outra ferrovia importante para o eixo mencionado foi a Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, que no ano de 1883 logrou subir a Serra do Mar a partir de Raiz da Serra (atual Vila Inhomirim, em Magé, RJ), levando ao quase abandono da Estrada Normal da Serra da Estrela. Gerodetti e Cornejo (2005, p. 15) esclarecem que a difícil empreitada teve de utilizar uma linha de bitola métrica com cremalheira central, além de perfurar túneis e erguer viadutos sobre as escarpadas encostas florestadas (fig. 7). O trecho de Raiz da Serra a Petrópolis tinha apenas 6 km de extensão, mas surpreendentes 797 metros de desnível, o que a caracterizou como uma importante obra de engenharia à época. Desde que chegou a Petrópolis, começou a ferrovia a descer o reverso da serra pela bacia do Rio Piabanha, atingindo a localidade que hoje se conhece como Areal em 1886 e, posteriormente,

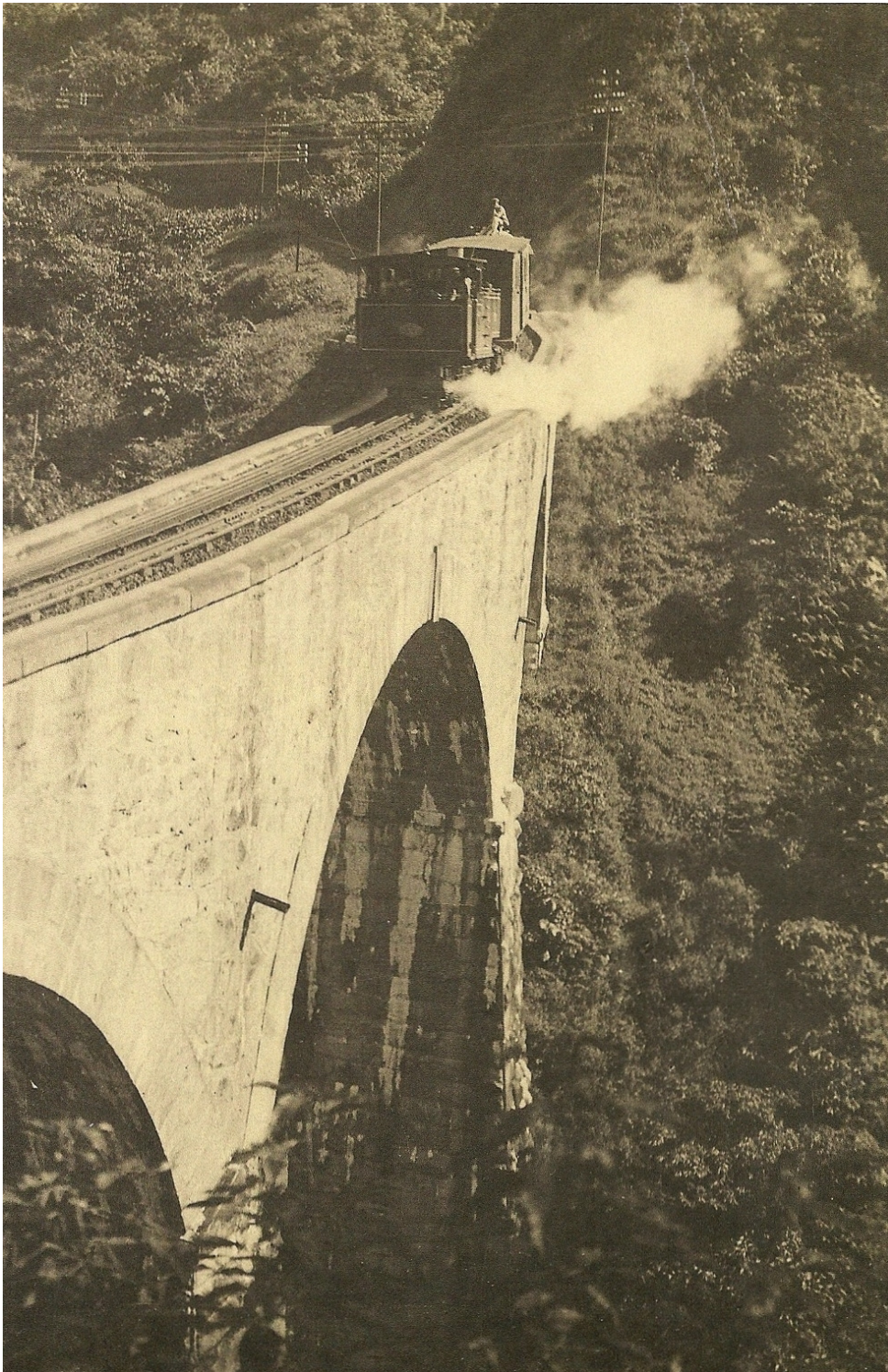


Figura 7: Locomotiva de cremalheira descendo o Viaduto da Grotta Funda, na Serra da Estrela (RJ), em fotografia de autor anônimo (por volta de 1925) – Nota-se o trilho central dentado onde era engrenado o sistema motriz da locomotiva de cremalheira e o vapor saindo do freio a vácuo, acionado quando os trens desciam a Serra. Percebem-se também a grande altura das colunas do viaduto, o grande desnível da encosta e a densa vegetação de floresta. Fonte: Gerodetti e Cornejo (2005, p. 17).

Entre-Rios. Em 1888, a Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará foi adquirida pela The Rio de Janeiro Northern Railway, mas logo em 1890 a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina a incorporou e incorporou também a Estrada de Ferro Mauá. Em

1897, no entanto, devido ao acúmulo de dívidas com credores ingleses, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina entrou em liquidação forçada. A empresa que assumiu seus empreendimentos, bens e acordos foi a londrina The Leopoldina Railway Company Ltd., com auxílio financeiro do governo do Brasil (PAULA, D., 2000, p. 94-95).

É oportuno entrarmos aqui com uma análise de Harvey (2006, p. 101). Ele comenta que as infraestruturas espacialmente fixas e fisicamente imóveis de transporte e comunicações são necessárias para que outras formas de capital e trabalho sejam liberadas para o movimento espacial mais fácil. Esses investimentos em capital fixo, no entanto, geralmente têm baixa lucratividade e correm o risco de sofrer rápida desvalorização com possíveis fugas de capitais dos locais onde foram instalados. Por isso, o capital fixo no espaço “geralmente precisa de grande apoio do capital financeiro e/ou do Estado a fim de elaborar e construir projetos que requerem uso adequado e contínuo por um considerável período de tempo” (HARVEY, 2006, p. 102). Em virtude do risco de não extrair lucro dos investimentos, o capital transfere para o Estado boa parte do ônus financeiro, e com ele o risco, e se volta mais detidamente às outras atividades que se fortalecem com a inversão de capital fixo no espaço. É nesse contexto que devemos entender as estradas de ferro instaladas à época: a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, construída pelo Governo Imperial; a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, privada, mas constituída pela reunião de diversos capitais individuais de cafeicultores interessados no empreendimento e subsidiada pelo governo provincial de Minas Gerais; e a The Leopoldina Railway Company Ltd., de capital estrangeiro, mas financiada pelo Estado brasileiro.

É de se notar que outras estações da Estrada de Ferro Leopoldina também chegaram a localidades da ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, como Serraria e Juiz de Fora. Nelas, entretanto, a presença da nova ferrovia não alterou muito a dinâmica local, embora tenha contribuído para certo fortalecimento econômico. A grande diferença notada foi em Entre-Rios, aonde a Leopoldina chegou do sul, mas que já possuía trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II, vindos de oeste. Fora isso, era cortada na direção norte-sul pela Estrada União e Indústria – cujo leito foi inclusive aproveitado pela Leopoldina para assentamento dos trilhos (VASQUEZ, 1998, p. 24) –, o que lhe valeu a curiosa alcunha de “Esquina do Brasil”. Esse caráter tornou Entre-Rios mais desenvolvida que o distrito-sede do

município de Paraíba do Sul, e possivelmente precipitou o processo de emancipação da cidade, ocorrido em 1938. O encontro de importantes vias fez

de Entrerios [sic] um dinâmico centro ferroviário. E com essa vantagem dupla teria inevitavelmente o burgo de evolver como núcleo de transportes, onde o encontro de bitolas diferentes da Estrada de Ferro Leopoldina, – que também viera de Petrópolis seguindo o vale do Piabanha – e da Central do Brasil, exigia movimentada baldeação de mercadorias. (LAMEGO, 2007b, p. 135)

Antes de dar prosseguimento, achamos necessário compreender um pouco da ocupação da Baixada Fluminense à época e de sua relação com as estradas de ferro, em especial nas áreas mais próximas ao município do Rio de Janeiro. Essa análise será particularmente valiosa para entender a conjuntura espacial de alguns dos processos que analisaremos no capítulo “3. Estratégia rodoviarista, concentração industrial e urbanização consolidada: o período 1928 – 1980”. Entretanto, preferimos inseri-la aqui devido ao fato de recuperarmos uma história e uma geografia que se inscrevem predominantemente no período histórico analisado neste capítulo.

Já vimos um pouco da evolução da Baixada Fluminense no item “1. Introdução” desta dissertação; sendo assim, partamos de meados do século XIX. Nesse momento da História, havia duas circunscrições municipais na Baixada dentro da área estudada: Iguaçu, a oeste da Baía de Guanabara, criada como vila em 1833 e elevada à categoria de cidade em 1891; e Estrela, a norte da mesma baía, criada em 1846. As elites de Iguaçu e Estrela, até sua decadência com a construção das estradas de ferro, disputavam a hegemonia política e econômica da região. Assim afirma reportagem do Jornal O Dia (2015):

Quando foi criada a Vila de Iguaçu, em 1833, no decreto incluía Estrela como distrito da então criada vila. As lideranças de Estrela e Inhomirim protestaram junto ao presidente da Província contra aquela atitude arbitrária, gerando intrigas políticas que acabaram por extinguir a Vila de Iguaçu em 1835. Iguaçu foi repartida entre as Vilas de Vassouras [RJ] e Magé. O comendador Francisco José Soares mobilizou a população de Iguaçu para um abaixo-assinado pedindo a restauração da vila, fato alcançado em 1836.

Recuperemos um pouco da formação administrativa de ambas as vilas, segundo R. Oliveira (2007). No momento de sua criação, em 1833, desmembrada do Rio de Janeiro, a Vila de Iguaçu se formava pelas seguintes freguesias: Nossa Senhora da Piedade do Iguaçu, a sede, atualmente correspondente ao sítio arqueológico de Iguaçu Velho, no bairro homônimo de Nova Iguaçu; Santo Antônio de Jacutinga, atual bairro de Jacutinga, em Mesquita (RJ); São João de Meriti, atual Centro da cidade de mesmo nome (RJ); Nossa Senhora da Conceição de Marapi-

cu, hoje, o bairro iguaçuano de Marapicu; Nossa Senhora do Pilar, atualmente, bairro do Pilar, em Duque de Caxias; e Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim, correspondente à atual sede do distrito de Inhomirim, pertencente a Magé.

R. Oliveira (2007, p. 148) cita Peixoto (1968, p. 32) para apontar mais razões à extinção da vila de Iguazu em 1835, entre as quais se destaca um conflito entre o juiz de paz local e a Câmara Legislativa. Logo no ano seguinte, um novo decreto revoltou ainda mais a população de Iguazu, pois subordinava quatro freguesias, incluindo a antiga sede, à jurisdição de Niterói (RJ), de modo que, após mobilização, ao fim de 1836 foi a Vila de Iguazu restituída. A freguesia de Inhomirim, no entanto, não tornou a ser subordinada a Iguazu, permanecendo integrada a Magé.

No que se refere a Estrela, a vila foi criada em 1847, em virtude de seu movimentado porto, onde ficava a sede, mas ela incorporou outras freguesias, notadamente de caráter mais urbano: Nossa Senhora do Pilar, desanexada de Iguazu; Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, hoje, distrito de Guia de Pacobaíba, pertencente a Magé; Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim, desmembrada de Magé; São Nicolau de Suruí, também desmembrada de Magé e atual sede do distrito de Suruí deste município; e a colônia de Petrópolis, a qual viria a se separar em 1857. Os termos de Iguazu voltaram a mudar em 1855, quando se criou a freguesia de Santana das Palmeiras, a partir de terras de N. S. da Piedade do Iguazu e de duas freguesias de Vassouras, cujas ruínas se encontram hoje na Reserva Biológica Federal do Tinguá, nos limites do município de Nova Iguaçu. A figura 8 mostra os limites de Iguazu e Estrela em 1872, ainda inalterados em relação a 1857, ano em que Petrópolis se emancipou.

A decadência da vila de Iguazu começa a se concretizar a partir de meados do século XIX, graças à mudança do sistema de transporte e vias de circulação, pois a construção das estradas de ferro forçou o deslocamento das atividades econômicas, gerando um esvaziamento que, aos poucos, levaria à perda do status de opulência



Figura 8: Mapa de localização dos limites de Iguazu e Estrela em relação aos municípios fluminenses vizinhos e ao Município Neutro (Brasil), em 1872 – Os nomes seguem a grafia da época. Fonte: CIDE (1993 apud SIMÕES, 2006, p. 4), adaptado.

que Iguaçu desfrutava em outrora. (OLIVEIRA, R., 2007, p. 155)

Estrela passou por um processo semelhante, mas ela contou, antes das demais construções ferroviárias, com a abertura da primeira estrada de ferro do Brasil, a Estrada de Ferro Mauá, em 1854, como vimos no item “1. Introdução” deste trabalho, ligando o Porto da Estrela (em atual território de Magé) à Raiz da Serra de Petrópolis. Os serviços de transporte entre o porto e a Raiz da Serra – onde iniciava a Estrada Normal da Serra da Estrela – que eram oferecidos pela população local foram gradativamente preteridos pela agilidade do transporte sobre trilhos e a movimentação do Porto da Estrela caiu em favor do Porto Mauá. Já comentamos sobre isso, mas vale repetir que isso mostra o DGD intrínseco ao surgimento das ferroviárias e o abandono de áreas pelo capital, que saía em busca de maior lucratividade com a redução dos custos e tempo de transporte. Amaro (2010, p. 44) aponta, já antevendo a construção das seguintes, que para a Baixada da Guanabara o surgimento das ferrovias

foi o começo do fim da navegação pelos rios, dos portos fluviais, e dos caminhos dos tropeiros, modificando por completo as relações comerciais e a ocupação do solo. Foi o início do processo de surgimento de vilas e povoados que se organizaram em torno das estações ferroviárias, origem de muitas das nossas atuais cidades [...].

Amador (1992, p. 235) explica que o extenso desmatamento que se efetuava fazia a floresta recuar apenas a grotões e pontos inacessíveis. Isso tornou os rios da Baixada passíveis de fácil assoreamento. Com isso, sua navegabilidade foi de fato reduzida ou mesmo eliminada e as enchentes constantes “permitiam o restabelecimento das várzeas e brejos que tinham sido dessecados pelos ciclos agrícolas”. Quanto ao Rio Iguaçu, R. Oliveira (2007, p. 156) informa que, em 1855, a falta de limpeza favoreceu uma epidemia de cólera-morbo²⁵ na região. Prado (2000, p. 67 apud OLIVEIRA, R., 2007, p. 156-157) afirma que a doença, que atingiu 237 pessoas – majoritariamente negras – em Iguaçu, levou ao abandono das regiões consideradas contaminadas e que a fome e a miséria eram notórias. Essa situação denuncia o compromisso do capital desregulamentado com os próprios lucros e nada mais. A destruição da vegetação natural da Baixada Fluminense para o plantio de cana-de-açúcar, somada ao posterior abandono do cultivo quando este já não era mais tão rentável e, por conseguinte, ao abandono das áreas

²⁵ O cólera é uma doença bacteriana que ataca o intestino humano e, se não tratada, pode levar à morte em metade dos casos.

onde estavam os canaviais deixaram a população local completamente desassistida.

Associada à epidemia, a chegada da ferrovia à Baixada contribuiu para o deslocamento de alguns núcleos populacionais, ainda mais com a intensificação dos fluxos à medida que as ferrovias avançavam rumo ao interior do País. Nós já falamos que em março de 1858 inaugurou-se o primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, entre a Estação da Aclamação, no Centro da Capital, e a Estação de Benedito Ottoni, no Centro do atual município de Queimados. Logo no fim daquele ano a estrada atingiu Belém, hoje correspondente ao centro de Japeri. Este mesmo trecho possuía uma terceira estação na Baixada Fluminense, Maxambomba (atual Centro de Nova Iguaçu), e outras duas no município do Rio de Janeiro: Vargem Grande (atual Engenho Novo) e Cascadura (no atual bairro homônimo). Os bairros cariocas de Sapopemba (hoje, Deodoro) e São Cristóvão ganharam estações no ano de 1859.

Segundo Simões (2006, p. 107-108), junto à Estação de Maxambomba, construiu-se um depósito de mercadorias que possibilitou que a produção agrícola do entorno para ali convergisse antes de ser escoada para a Capital. Localizada no sopé do Maciço de Gericinó (localmente conhecido como Serra de Madureira), Maxambomba não possuía as mesmas características dos ecossistemas alagadiços do resto da Baixada e, portanto, mantinha-se a salvo das inundações e das doenças que se transmitiam nesses ambientes. Em 1862, a sede da freguesia de Santo Antônio de Jacutinga foi transferida do antigo local para Maxambomba, mas a sede do Poder Judiciário na Vila de Iguaçu se manteve em Nossa Senhora da Piedade do Iguaçu, “que funcionaria apenas para atender os trâmites burocráticos da região” (OLIVEIRA, R., 2007, p. 158).

Ainda que em 1870 tenha se inaugurado o transporte de passageiros pela Estrada de Ferro Dom Pedro II, pouca coisa se alterou até fins do século XIX, quando o cultivo de laranja foi iniciado, com força maior nas áreas próximas a Maxambomba. Através das primeiras obras de “saneamento” da Baixada, houve a eliminação dos alagados próximos e a retificação dos baixos cursos dos rios, o que aumentou a velocidade de escoamento a montante e permitiu a utilização desses terrenos para a citricultura. Foi a partir daí que houve a consolidação do núcleo como “centro agregador de atividades econômicas” (SIMÕES, 2006). Podemos advogar que, para o capital, esse foi um dos primeiros movimentos de diferencia-

ção interna da região da Baixada Fluminense, até então homogeneizada, primeiramente como lugar da sucricultura e, posteriormente, do abandono pelo capital.

Cabe informarmos algumas mudanças na formação administrativa dos municípios da região logo nos primeiros anos da República. Primeiramente, cumpre dizer que a denominação de “freguesia” é alterada para “distrito” e lembrar que as “províncias” se tornam “estados”; que o Rio de Janeiro, de Município Neutro, passa a ter *status* de Distrito Federal; e que a Estrada de Ferro Dom Pedro II passa a ser chamada Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). De acordo com o IBGE (©2014), em maio de 1891, a sede do município de Iguaçu foi transferida para Maxambomba e, logo em junho do mesmo ano, Maxambomba foi elevada à condição de cidade e distrito. O ano de 1892 teve como marco a criação dos distritos de Piedade de Iguaçu, Queimados e São João de Meriti e sua anexação àquela cidade. Ambos os anos também foram significativos para as áreas ao fundo da Baía de Guanabara, de acordo com Amaro (2010, p. 45). Em 1891, Estrela foi rebaixada para arraial e a sede municipal transferida para Raiz da Serra, a qual foi elevada à categoria de Vila de Inhomirim. Finalmente, no ano seguinte, o município foi extinto, passando suas terras a integrar o 6º Distrito de Magé.

A incorporação da Baixada Fluminense a mancha urbana do Rio de Janeiro se dá a partir do momento em que as terras disponíveis para loteamentos no núcleo, pelo menos próximas a EFCB e Leopoldina começam a escassear e, conseqüentemente, encarecer. A proximidade relativa dos distritos limítrofes leva a um transbordamento das estratégias dos agentes imobiliários para estes, onde as pré-condições para a urbanização: agricultura estagnada, terras baratas e acesso a transporte de massa, já estavam presentes. Assim se inicia a captura desta região á [sic] lógica da urbanização carioca. Com a redefinição do papel da Baixada Fluminense na economia do Rio de Janeiro, ela deixa de ser um mero local de passagem para definitivamente ser integrada na condição de espaço urbano periférico subordinado ao núcleo. (SIMÕES, 2006, p. 89)

Podemos fazer a conexão entre essa citação e os DGD do capitalismo. Os capitalistas, conforme diz Smith (1998), procuram investir onde encontrarão uma alta taxa de lucro e, para isso, a melhor oportunidade é em locais subdesenvolvidos. Dessa maneira, se tratarmos a questão na escala da cidade do Rio de Janeiro e seu entorno, percebemos que a Baixada Fluminense reunia algumas das principais condições para o capital extrair altos lucros, em especial com a atividade imobiliária. Tendo em mente que ele já estava presente na exploração do solo da própria capital, Harvey (1982, p. 417) elucida que “a tendência para a superacumulação e a ameaça de desvalorização forçarão os capitalistas de uma região a estender suas fronteiras”. Isso nos parece explicar bem o porquê da expansão da atividade imo-

bilíaria e, conseqüentemente, da urbanização em direção à Baixada Fluminense nesse momento.

O espraiamento da malha urbana pela Baixada Fluminense só se tornou possível graças às obras de “saneamento” empreendidas, segundo Amador (1992, p. 225), desde 1844, através da Comissão de Estudos e Saneamento da Baixada, cujos trabalhos seguiram até 1900. Souza (2006, p. 20-21) informa, por meio da análise de alguns contratos, como essas políticas públicas acabaram beneficiando diversos interesses privados: “Em muitas situações, empresas privadas de saneamento exerceram o papel do Estado, empreendendo a cobrança de taxas, implementando desapropriações e projetos de colonização, embora o fizessem com o aval governamental” (p. 20). Entre os compromissos das empresas listavam-se: drenagem de terras, dragagem e retificação dos rios, desobstrução e preparação dos leitos fluviais para a navegação, plantio de espécies de utilização prática nas bacias dessecadas etc. Com relação às vantagens asseguradas em contrapartida, a autora enumera, por exemplo: direito de cobrança de taxa de trânsito nos rios dragados; privilégio pelo estabelecimento de serviço de navegação neles; direito de receber por favores às ferrovias; aproveitamento de quedas d’água para instalação de usinas hidrelétricas; preferência para a exploração de recursos naturais ou para a construção de ferrovias; direito de cobrar taxas dos moradores beneficiados; direito de cobrança pela irrigação; direito de desapropriação de terrenos e benfeitorias nas áreas trabalhadas; entre outros.

Em dezembro de 1909, criou-se a Comissão Federal de Saneamento da Baixada Fluminense. Esse grupo, pouco depois, se associou por contrato à empresa alemã Gebrüder Goedhart AG, que, conforme Amador (1992, p. 235), “executou obras de retificação, canalização e drenagem nos rios Meriti, Iguaçú, Estrela, Inhomirim, Saracuruna, Suruí, Guapi-Magé, Macacu e Sarapuí”. Este autor (p. 235) afirma que os rios meândricos e biodiversos se tornaram canais retilíneos praticamente estéreis, cujos férteis sedimentos foram perdidos na Baía de Guanabara, além de ter havido abertura de outros canais e interligações de bacias. Pouco adiantaram as obras da Comissão, pois pouco depois, o assoreamento se acentuou e os rios perderam completamente a sua navegabilidade.

Em 1916, possivelmente diante da posição brasileira adotada na Primeira Guerra Mundial e da redução dos investimentos internacionais devido ao conflito, o contrato com a firma alemã foi rompido e a Comissão Federal de Saneamento

da Baixada Fluminense, extinta. No ano de 1920, foi criada a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense, privada, a qual obteve concessão para dar sequência às obras sanitárias na região a oeste da Baía de Guanabara. Diversos serviços foram discriminados no contrato, como informa Souza (2006, p. 23), entre eles: aterrar a enseada de Mangueiros, cuja área corresponde, acreditamos, ao atual bairro carioca do Caju; desmontar morros para outros aterramentos; abrir novos canais e vales de dessecamento; construir comportas e pontes; canalizar córregos; demarcar lotes urbanos e agrícolas nos terrenos desapropriados; e colonizar e beneficiar as áreas trabalhadas. Além do maquinário da firma alemã, que foi inteiramente transferido para a nova empresa, e de financiamento do Governo Federal para efetuar as desapropriações, ficou a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense com as seguintes outras vantagens: os terrenos de Mangueiros, os terrenos altos circunvizinhos, aqueles desocupados ao longo dos canais fluviais trabalhados, os terrenos baldios de propriedade da União e aqueles que serviriam de material para os aterros passariam a constituir patrimônio da empresa; ela teria domínio para realizar todas as benfeitorias para valorização do solo nas áreas do contrato; e deveria promover a fundação de estabelecimentos rurais e núcleos de colonização, fornecer créditos e cobrar taxas de beneficiamento dos moradores.

Apesar da recusa do Tribunal de Contas em registrar o contrato em 1921, Souza (2006, p. 23) diz que o Presidente Epitácio Pessoa, após alterações em algumas cláusulas, aprovou-o mesmo assim e decretou o começo das obras. A autora (p. 24) também informa que a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense teve atuação até o ano de 1931, quando se rescindiu o contrato por não haver sido cumprido na totalidade. Ainda que a empresa tenha explorado a região por aproximadamente dez anos, com o encerramento do vínculo foram entregues à União cerca de 209,8 km² de terrenos, áreas aterradas e fazendas²⁶, cujo valor, somado às benfeitorias, móveis, bens agrícolas etc. atingiu a cifra de

²⁶ Acreditamos ser esta a área correta, pois nos parece a mais plausível. Na obra de Souza (2006, p. 24), de onde subtraímos a informação, se escreve “2.097.780.00 metros quadrados”, o que certamente é um erro de digitação. Tentamos somar as áreas das fazendas mencionadas pela autora para encontrar uma aproximação, mas também há erros de digitação nelas. Como não foi possível localizarmos a fonte original, que data de 1934, fizemos o cálculo com base no tamanho atual dos municípios da Baixada Fluminense.

93.436:816\$676²⁷. Concordamos integralmente com Souza (2006, p. 24), quando analisa:

Ao nosso ver, o histórico apresentado, ainda que embrionário, nos permite fazer algumas observações. Um dos fatores que configurou a política de recuperação de áreas degradadas [sic] e a manutenção da sua viabilidade econômica repousa num tipo de estabelecimento de interesses de capitais privados combinados com os interesses dos que possuem o predomínio do domínio do aparelho burocrático do Estado. As áreas do entorno da baía [sic] da Guanabara atingidas pela degradação ambiental se apresentavam como possibilidades de acumulação de capitais atraindo, portanto, o interesse de capitais privados nacionais e até internacionais. As vantagens oferecidas pelo Estado eram atraentes e em alguns casos, cumpriam o papel de financiadora do capital privado. Além da possibilidade de acumulação havia ainda a pressão dos proprietários de terra locais e de moradores no sentido de forçar o investimento público.

Um outro aspecto ainda a considerar está relacionado ao fato dessa [sic] área estar localizada nas fronteiras com a capital federal, tornando-se gradativamente uma área de transbordo populacional da metrópole carioca. Logo, as políticas de saneamento assegurariam a revalorização da terra e que ao ser beneficiada poderia estar apta ao retalhamento e venda, favorecendo, portanto, os especuladores imobiliários. O relatório de 1913 já apontava essa possibilidade. E finalmente, o papel desempenhado pelas comissões privadas que a rigor seriam [sic] competência do poder público.

Simões (2006, p. 91) esclarece que os loteamentos populares na Baixada Fluminense começaram no entorno das estações ferroviárias mais próximas ao município do Rio de Janeiro. Abreu (2008, p. 50) explica que, inicialmente, a ocupação dos subúrbios organizou-se linearmente, acompanhando as estradas de ferro e se concentrando mais no entorno das estações, mas que, com o tempo, companhias loteadoras ou proprietários de terras foram abrindo ruas perpendiculares às ferrovias e iniciando um processo de ocupação radial, que seria então intensificado. Nos próximos parágrafos, falamos brevemente sobre a formação dos núcleos de alguns dos atuais municípios da Baixada Fluminense em relação com as ferrovias²⁸, focalizando, finalmente, o município de Duque de Caxias. Para auxiliar a leitura, acreditamos que sirva a figura 9, com a localização das vias férreas e de algumas estações à época.

Uma das primeiras estações ferroviárias da EFCB na Baixada Fluminense cujo entorno foi loteado foi a Estação de Engenheiro Neiva; atualmente, Estação Nilópolis. Inaugurada em 1914, nas terras da Fazenda São Mateus e próxima à igreja homônima, ela distava apenas cerca de dois quilômetros da Estação de Anchieta, no Distrito Federal, já com entorno ocupado. O primeiro loteamento na

²⁷ Leia-se “noventa e três mil, quatrocentos e trinta e seis contos, oitocentos e dezesseis mil, seiscentos e setenta e seis réis”.

²⁸ Baseamo-nos, para isso, nos escritos bem detalhados de Simões (2006, p. 90-119).

área de Engenheiro Neiva data, na verdade, do ano anterior e já destinado ao uso urbano. Foi um dos proprietários de loteamento que passou a chamar o seu de Nilópolis, a fim de homenagear o Presidente Nilo Peçanha e, com isso, vender mais. O aumento da população gerou também mais reivindicações para constituir um distrito, o que foi atendido em novembro de 1916, segundo o IBGE (©2014). Por esta mesma lei, o distrito-sede de Iguaçu, Maxambomba, passou a se chamar Nova Iguaçu. O município por completo só adotou essa denominação em 1938. Juntamente aos distritos de Jacutinga (antiga Santo Antônio de Jacutinga), Queimados, Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu, São João de Meriti, Santana das Palmeiras e Pilar (antiga Nossa Senhora do Pilar), existentes pelo menos desde 1911, São Mateus, o 7º Distrito de Iguaçu, foi fundado. Em 1921, finalmente, o distrito recebeu o nome oficial de Nilópolis.

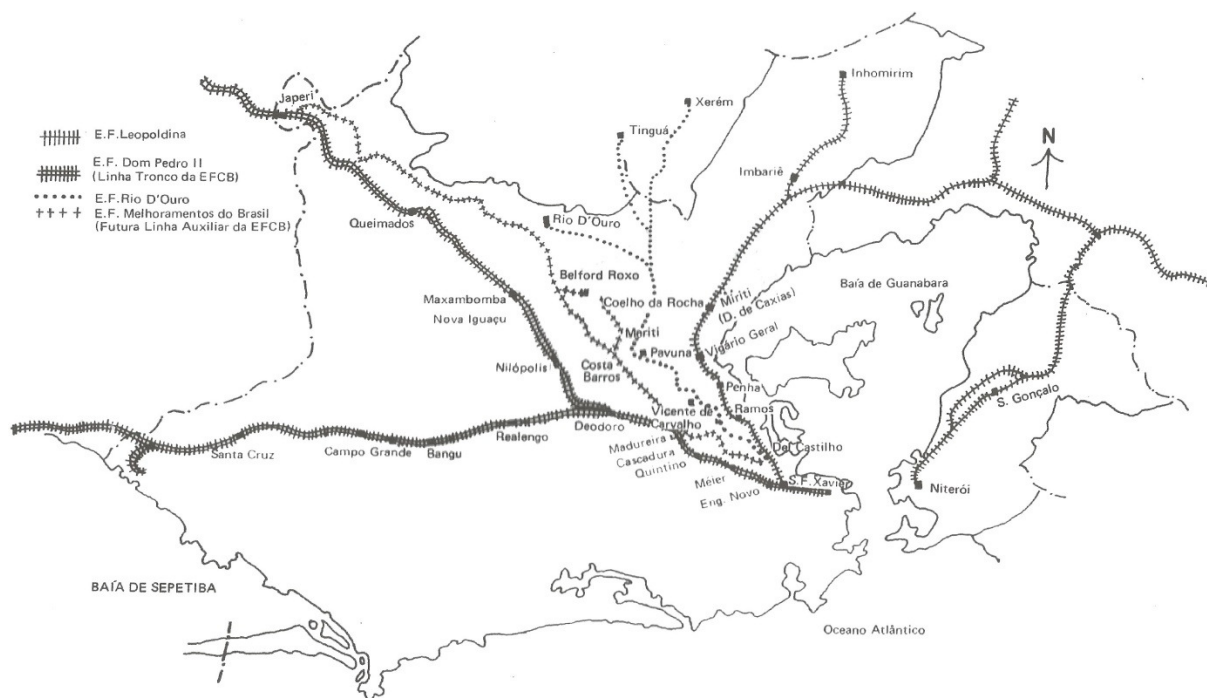


Figura 9: Mapa de localização das estradas de ferro da área metropolitana conurbada do Rio de Janeiro e de algumas de suas estações, provavelmente no início do século XX – A data não está especificada na fonte, sendo Coelho da Rocha a estação presente no mapa mais recentemente inaugurada, datada de 1929. Alguns ramais e estações de inauguração contemporânea ou anterior, todavia, não estão representados. Fonte: Abreu (2008, p. 52).

A segunda ferrovia a atravessar a Baixada Fluminense foi a EF Rio D'Ouro. Originalmente foi criada para viabilizar a captação de água no maciço de Tinguá e na Serra do Mar, inicialmente para transportar o material necessário as obras de captação e distribuição e, num segundo momento, servir de acesso a área para a manutenção do sistema. (SIMÕES, 2006, p. 92)

As construções da Estrada de Ferro Rio d'Ouro (EFRD) começaram em 1876 e, em 1880, todos os sub-ramais estavam finalizados. Seu trajeto, exibido na

d'Ouro (no atual bairro iguaçuano de mesmo nome), São Pedro (hoje correspondente ao bairro de Jaceruba, também em Nova Iguaçu), Tinguá (atualmente, uma Unidade Regional de Governo de Nova Iguaçu), Xerém (atual distrito de Duque de Caxias) e Mantiquira (hoje, um bairro de Xerém)²⁹. No ano de 1883, sob pressão de moradores de Irajá e Inhaúma – atuais bairros cariocas –, abriu-se ao transporte de passageiros a linha entre a Quinta do Caju e Rio d'Ouro, “embora jamais tenha tido o mesmo papel indutor da D. Pedro II [posteriormente, EFCB], já que seu ponto terminal era distante do centro” (ABREU, 2008, p. 53). Apesar disso, a EFRD teve sua importância no processo de urbanização de São João de Meriti.

Desde meados do século XVIII, São João de Meriti formava um aglomerado único com a Pavuna, sendo os povoados apenas separados pelo Rio Meriti. Com a criação da Vila de Iguaçu em 1833, São João se tornou uma freguesia do novo município, enquanto a Pavuna permaneceu parte da Capital. Após sofrer com a epidemia de cólera de 1855, obras de “saneamento” e a construção da nova igreja, vinte anos depois (no local onde hoje funciona a sede da Paróquia São João Batista, no Centro da cidade), trouxeram parte da população de volta, até que, em 1892, estava constituída como sede do 4º Distrito de Iguaçu. Com a abertura da Rio d'Ouro e do seu serviço de passageiros, as grandes fazendas da região se retalharam em pequenas propriedades policultoras para abastecer a cidade do Rio de Janeiro. O surgimento de subsequentes ferrovias e ramais tornou São João de Meriti um centro de baldeação de passageiros. Isso, adicionado à proximidade com o Distrito Federal já em urbanização, estimulou o retalhamento da terra em lotes urbanos nas primeiras décadas do século XX. Curiosamente, não tardou para que o distrito de São João de Meriti perdesse áreas para Nilópolis e Duque de Caxias quando estas se tornaram também distritos de Iguaçu. Segundo Simões (2006, p. 97), a “força política de cada uma dessas localidades está ligada influência [sic] que consegue exercer ao longo do eixo ferroviário que estão inseridas” e São João logo deixou de exercê-la nas áreas servidas por outras estradas de ferro.

A ferrovia com menor influência direta no processo de urbanização formal na Baixada Fluminense foi a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, constituída em 1892 e atingindo as áreas entre a EFCB e a EFRD. Em 1903, a empresa ferroviária foi incorporada à Central do Brasil, recebendo a designação de Linha

²⁹ Nossas pesquisas mostraram que alguns textos se referem incorretamente ao bairro Mantiquira como “Mantiqueira”.

Auxiliar. Seu serviço de transporte de passageiros, inaugurado em 1910, entre a estação inicial, no bairro carioca da Mangueira, e a de Japeri, não foi tão dinamizador quanto o da linha tronco da EFCB. A existência de um desvio interligando esta via à EFRD até ajudou a dar mais impulso à urbanização de São João de Meriti, mas onde mais se aproveitou a Linha Auxiliar para o processo de urbanização – ainda que mais tardio – foi no então denominado Povoado do Brejo, posteriormente batizado de Belford Roxo.

Também comentando sobre a urbanização dos municípios da Baixada Fluminense, Abreu (2008, p. 81) destaca:

Não foi, porém, a distância que preservou grande parte de Nova Iguaçu da especulação imobiliária nessa época. Com o final da Primeira Guerra Mundial [em 1918], o país retomou suas atividades exportadoras, dentre as quais se incluía agora a laranja, produto valorizado e que, tendo apoio oficial para a exportação, encontrou aí as condições propícias ao seu desenvolvimento, ou seja, clima favorável e boas condições de escoamento da produção.

Como já comentamos, as obras de “saneamento” favoreceram a citricultura nos arredores de Maxambomba e mesmo a chegada da EFRD ao antigo núcleo de Iguaçu não fizeram aquela perder sua característica de centro coletor. Após a abolição da escravatura, em 1888, os grandes proprietários, sem ter como arcar com os custos do trabalho assalariado, fragmentaram suas fazendas em chácaras, destinadas para a venda ou arrendamento a pequenos produtores familiares. Esse processo tomou maiores proporções a partir de 1916, quando o distrito-sede do município passou a se chamar Nova Iguaçu e morreu o Comendador Francisco Soares, um grande proprietário representante da antiga classe dominante e dono de extensas terras próximas à Estação de Maxambomba. Seus herdeiros começaram, pois, a fazer o retalhamento das fazendas e logo outros mais os acompanharam. Capitais cariocas também atuaram na área mediante o financiamento aos laranjais, a venda de chácaras já plantadas com laranjeiras ou a compra de grandes laranjais. Dessa maneira, Abreu (2008, p. 82) ilustra que já em 1927, Nova Iguaçu exportava 46 milhões de laranjas para o Rio de Janeiro e 10 milhões para a Europa e que essa participação aumentou mais ainda na década de 1930, o que permitiu a continuidade da característica predominantemente rural do município, pois a renda da terra e a atividade agrícola superavam com facilidade os lucros de um possível loteamento urbano.

Não nos cabe aqui analisar a estrutura agrária e de trabalho em Nova Iguaçu, os inúmeros conflitos havidos entre proprietários, grileiros e posseiros e os demais

aspectos da evolução local da produção citrícola, porque a área em questão nunca teve grande influência na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora ou foi diretamente influenciada por ela. Cumpre apenas dizer, trazendo outra obra de Simões (2004, p. 53) como referência, que o processo de ruína da produção citrícola em Nova Iguaçu esteve muito relacionado a fatores externos. “O início da II Guerra Mundial na Europa fechou este mercado para a laranja iguaçuana, ao mesmo tempo em que é assolada por pragas e passa a sofrer concorrência com a laranja da Califórnia no mercado norte-americano³⁰.” A queda dos lucros com a atividade agrícola e, conseqüentemente, da elite então dominante abriu as portas para os loteamentos urbanos e para a incorporação do núcleo de Nova Iguaçu à metrópole carioca.

Tratemos agora da formação do núcleo urbano de Duque de Caxias e de sua relação com mais uma ferrovia a cortar a Baixada Fluminense, a Estrada de Ferro Leopoldina. A então chamada Estrada de Ferro do Norte começou a ser construída no ano de 1884, tendo a Estação São Francisco Xavier (hoje, no bairro carioca de mesmo nome) como ponto inicial. Em 1886, os trilhos chegaram à localidade de Merity, próxima ao porto na foz do Rio Meriti, correspondente ao atual Centro de Duque de Caxias. A povoação, que possuía aproximadamente 17 mil habitantes no fim do século XVIII, contava à época da chegada da ferrovia com cerca de apenas 400 habitantes que resistiram às epidemias frequentes na área.

Os trilhos seguiram rumo a Inhomirim para conectarem-se à Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, de modo que em 1888 outras estações foram inauguradas em território que viria a conformar o município de Duque de Caxias, a saber: Sarapuí (atual Estação Gramacho, neste bairro), São Bento (hoje inexistente, mas correspondente à área do bairro Parque São Bento), Rosário (atual Estação Saracuruna, neste bairro), Estrela (posteriormente, Joaquim Távora, e atualmente, Estação Imbariê, neste bairro). No fim deste ano, a Estrada de Ferro do Norte foi adquirida pela The Rio de Janeiro Northern Railway, a qual fez o mesmo, como já havíamos dito, com a Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará. Por sua vez, no ano de 1890, todos esses trilhos passaram à propriedade da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, assumida a partir de 1897 pela The Leopoldina Railway Company Ltd.

³⁰ Em citação a Simões (1993, p. 35).

A inauguração da estação em Merity não trouxe imediato crescimento populacional, pois em 1910 a povoação tinha somente 800 habitantes. Os trabalhos de “saneamento” até então efetuados se voltaram mais para o favorecimento de proprietários rurais e para a navegação dos rios do que para o uso urbano. Foi a partir de 1910, por meio das obras sanitárias iniciadas no governo do Presidente Nilo Peçanha, que a situação viu as primeiras mudanças: os alagadiços deixaram de ser permanentes após o rebaixamento do nível do lençol freático e as inundações passaram a ocorrer somente com a ocorrência combinada de fortes chuvas e maré cheia. Isso possibilitou o começo do processo de loteamento urbano da localidade, provavelmente já pressionado pela expansão verificada nos limites do Distrito Federal.

Os primeiros loteamentos de Merity datam de meados da década de 1910, próximos à estação ferroviária ou ao longo dos trilhos, mas a ocupação teve demora em se consolidar ainda devido aos alagamentos periódicos. Mesmo com os resultados desanimadores dos serviços de profilaxia da malária executados na região, a pressão urbanizadora era tamanha que em 1920 a população já alcançava 2.920 pessoas (TORRES, 2004, p. 162 apud SIMÕES, 2006, p. 103). Vários loteamentos que deram origem aos atuais bairros centrais caxienses datam de 1920, como Vila Centenário, Vila Itamarati e Parque Lafaiete. “É interessante ressaltar que estes loteamentos são próximos mas já não são contíguos a estação, inaugurando um sistema de especulação baseado na reserva de valor de áreas deixadas vazias entre loteamentos.” (SIMÕES, 2006, p. 103) A população, vale lembrarmos, também se espalhava pelas demais estações da Leopoldina Railway, as quais, ao fim da década de 1920, já estavam em maior número.

Para concluirmos este item, reflitamos... As ferrovias não marcam uma grande ruptura na produção do espaço de ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, embora um processo que separa o objeto técnico da vida cotidiana dos lugares começa a se aprofundar com as estradas de ferro. Sobre esse processo, Milton Santos (1994, p. 56) diz que quando os objetos técnicos são criados, já se o faz intencionalmente e com um objetivo preciso, assim como se procura localizá-los onde produzirão melhor os efeitos desejados. Enquanto anteriormente os objetos estavam no próprio lugar onde eram criados, as ferrovias iniciam um processo de aprofundamento de uma lógica de criação e localização dos objetos técnicos que é estranha ao lugar. “Sua funcionalidade é extrema, mas seus fins últimos nos esca-

pam. Essa intencionalidade é mercantil, mas é, também, frequentemente simbólica. Aliás, para ser mercantil, frequentemente necessita ser simbólica antes” (p. 56).

Pierre George (1974, p. 13 apud SANTOS, 2006, p. 19) lembra que

a influência da técnica sobre espaço se exerce de duas maneiras e em duas escalas diferentes: a ocupação do solo pelas infraestruturas das técnicas modernas (fábricas, minas, *carrières*, espaços reservados à circulação) e, de outro lado, as transformações generalizadas impostas pelo uso da máquina e pela execução dos novos métodos de produção e de existência.

Se já falamos bastante sobre a ocupação do solo pelas infraestruturas de transporte, falta-nos ainda – e é o que faremos no próximo item – falar das fábricas e principalmente das transformações que elas impuseram. O processo de industrialização/urbanização do eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora veio procurando, na escala mais local, levar ao fim algumas contradições no bojo do processo maior por que a sociedade brasileira passava: a introdução e expansão do capitalismo numa organização societária ainda bastante senhorial, escravocrata e dominada por relações rurais de produção e trabalho.

2.2. “Um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização”

Este item possui um título curioso, em forma de citação. No curso dos nossos pensamentos sobre como este trabalho poderia se organizar, pensamos em dividir este capítulo em três itens: um sobre a cafeicultura; outro sobre a industrialização; e o terceiro sobre a urbanização. É necessário darmos crédito a Henri Lefebvre por nos ter desencorajado a dividir o processo de industrialização/urbanização em dois. Recuperaremos a citação que fizemos a ele quando falamos do conceito de urbano no item “1. Introdução”, a fim de que o leitor lembre sobre o que estamos argumentando:

Temos à nossa frente um *duplo processo* ou, preferencialmente, um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Os dois “aspectos” deste processo, inseparáveis, têm uma unidade, e no entanto o processo é conflitante. Existe, historicamente, um choque violento entre a realidade urbana e a realidade industrial. Quanto à complexidade do processo, ela se revela cada vez mais difícil de ser apreendida, tanto mais que a industrialização não produz apenas empresas (operários e chefes de empresas), mas sim *estabelecimentos* diversos, centros bancários e financeiros, técnicos e políticos. (LEFEBVRE, 2011, p. 16, grifos do autor)

Ruy Moreira (2014, p. 250) caracteriza a década de 1880 como o momento a partir do qual o modo de produção e de trocas no Brasil se tornou próprio de uma sociedade industrial. É claro, e Moreira também não pensa assim, que isso não aconteceu homogeneamente em todos os lugares do território nacional, haja vista que ainda atualmente se noticiam relações pré-capitalistas ou não capitalistas de produção – novamente, uma expressão do desenvolvimento desigual do capitalismo periférico –. No entanto, para o eixo que estudamos, a afirmação do autor parece bem razoável, ainda mais quando nos referimos às cidades de Juiz de Fora, Petrópolis e Rio de Janeiro, onde enxergamos que esse processo foi mais acentuado.

Entre as transformações da década, a abolição do trabalho escravo, dada em 1888, com a assinatura da Lei Áurea, tem uma importância ímpar. Com ela, se consolidou finalmente o mercado de força de trabalho sobre o qual já falamos (MOREIRA, 1990, p. 36), cujo aprofundamento se iniciou com a proibição do tráfico interatlântico de 1850. Quando o pobre, a imensa maioria da população, não viu alternativa além de oferecer seus serviços em troca de dinheiro e o rico enfim se libertou do ônus da reprodução da força de trabalho que a escravatura exigia (OLIVEIRA, 1984b apud MOREIRA, 2014, p. 253), criaram-se no Brasil as condições para o desenvolvimento de um verdadeiro mercado interno. Isso acabou atendendo aos interesses do capital estrangeiro que, por meio de empréstimos e venda de maquinário cuja tecnologia remontava à Revolução Industrial do século XVIII, possibilitou as primeiras construções fabris modernas em território nacional. Aqui vemos um aspecto muito nítido do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo, num processo bem explicado por Löwy (1998): a indústria brasileira nascente salta etapas e recebe maquinário sem a necessidade de passar pelo artesanato e a manufatura, mas, ao mesmo tempo, esse maquinário é de tecnologia inferior, ressaltando a condição de subdesenvolvimento e dependência do País.

Outra mudança da década foi a proclamação da República no ano de 1889. A oligarquia cafeeira, insatisfeita com o Governo Imperial, que não conseguia resolver as primeiras crises do preço do produto, começou a pressionar pelo fim do regime e instauração de um Estado Republicano, pelo qual através do voto censitário a mesma oligarquia conseguiria assegurar seus interesses. De fato, pouca foi a mudança política representada pela proclamação da República, pois a elite

que comandava o País se manteve praticamente inalterada no poder. Vale ainda lembrar que o mercado de dinheiro no Brasil, aquele que segundo Moreira (1990, p. 36) ainda faltava ser criado em 1850, começava a se fortalecer, com a presença cada vez maior de bancos estrangeiros e nacionais e o aquecimento da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro na década de 1880.

Algumas mudanças de nomes com o início da República valem ser salientadas novamente neste momento, para que não haja confusão ao citá-los. A Estrada de Ferro Dom Pedro II passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil. As províncias do território brasileiro ganharam o estatuto de estados, e o presidente de cada província, o estatuto de governador. O município do Rio de Janeiro continuou separado do estado fluminense, mas em vez de Município Neutro, passou a ser tratado como Distrito Federal. Também pode ser útil recordar que a sede do Poder Executivo passou para o Palácio do Itamaraty, no Centro do Rio de Janeiro.

Ruy Moreira (2014, p. 251) nos lembra que no Brasil de então dois eram os tipos de indústria existentes: a indústria de beneficiamento e a indústria doméstica, cuja função predominante de ambas era ser auxiliar da agroexportação. Quando as fábricas modernas entraram no Brasil, elas ainda mantinham características como o forte vínculo de localização com as matérias-primas, os mercados e os capitais, o que as faziam apresentar uma distribuição muito dispersa e pouco diferenciada, assim como seus próprios fatores locais. Além disso, vinham “em alguns casos para ocupar o lugar da indústria de beneficiamento, como no caso dos frigoríficos, em outros o lugar da indústria doméstica, como no caso da indústria têxtil e de alimentos” (2014, p. 251). Smith (1998, p. 157) comenta que numa sociedade cujas forças produtivas ainda eram pouco desenvolvidas a dificuldade de transporte e a necessidade de proximidade com as matérias-primas, a fim de reduzir custos de produção, eram os principais condicionantes geográficos para a localização das indústrias. No caso do Brasil à época, o primeiro problema já estava sendo resolvido devido à expansão das ferrovias, mas o segundo, ainda não. Como diz Lefebvre (2008, p. 15, grifo do autor):

Crescimento econômico, industrialização, tornados ao mesmo tempo causas e razões supremas, estendem suas conseqüências ao conjunto dos territórios, regiões, nações, continentes. Resultado: o agrupamento tradicional próprio à vida camponesa, a saber, a aldeia, transforma-se; unidades mais vastas o absorvem ou o recobrem; ele se integra à indústria e ao consumo dos produtos dessa indústria. A concentração da população acompanha a dos meios de produção. O *tecido urbano* prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, “o tecido urba-

no”, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto de manifestações do predomínio da cidade sobre o campo.

Com essa citação, especialmente com a última frase, justificamos ainda mais a opção sobre que falamos no início deste capítulo: tratar urbanização *do* eixo, e não *no* eixo. Dessa maneira, como o processo de industrialização é inseparável do processo de urbanização, embora contraditório a ele – no sentido marxista de contradição: “a luta constante entre os dois pólos, que configura a unidade e determina o movimento” (SILVA, S., 1976, p. 112) –, dividiremos este item de acordo com como esse par dialético industrialização/urbanização se manifesta nas cidades do eixo em que tal processo efetivamente ocorre: em primeiro, lugar, trataremos de Juiz de Fora; depois, de Petrópolis; e finalmente, do Rio de Janeiro.

2.2.1. O processo de industrialização/urbanização de Juiz de Fora

No fim do século XIX, a cafeicultura no Vale do Rio Paraíba do Sul e na Zona da Mata mineira começou a entrar em decadência. A planta já havia esgotado boa parte dos solos, cultivados há mais de 20 anos. Além disso, as plantações de café apresentavam algumas características que iam de encontro à melhor conservação ambiental. Em primeiro lugar, a rubiácea, de acordo com Dean (2011, p. 195) “submetida a uma estação seca em seu hábitat nativo, retira umidade do solo a profundidades consideráveis – três metros ou mais – como reserva de água”. Em segundo lugar, os pés de café eram plantados em fileiras verticais (fig. 11), o que facilitava o trabalho dos capatazes na fiscalização dos escravos, mas que era muito mais favorável à erosão do que se os pés fossem plantados acompanhando as curvas de nível altimétrico. Por fim:

Em outros lugares e climas, o café era cultivado na sombra, uma prática que imita seu hábitat original e que parece melhorar sua qualidade. No Brasil, em vez de preservar parte do dossel nativo, a floresta inteira era destruída na preparação para o plantio – salvo, aqui e acolá, um pau d’alho. Essas árvores eram poupadas, porque eram consideradas o mais seguro de todos os padrões e, pois, exibidas para um comprador potencial da fazenda como prova da produtividade de seus cafezais. (E quando os cafezais se arruinavam e eram abandonados, os paus-d’alho sobreviventes eram um conforto para o gado, porque transpiram uma secreção aromática que repele os insetos.) Não está claro se o desprezo pelo café sombreado foi uma inovação deliberada. Aparentemente, os primeiros fazendeiros tinham pouca noção de como se plantava o café em outros lugares e simplesmente aplicavam técnicas tradicionais de derrubada e queimada em uma escala maior e ainda mais drástica. Não foi senão muito depois de o cultivo de café no vale do Paraíba ter entrado em decadência que se levantou seriamente a questão de que o sombreamento poderia ter si-

do uma técnica superior. Por certo, a derrubada e a queimada eram a maneira mais barata de iniciar a produção e isso talvez bastasse para justificá-las. (DEAN, 2011, p. 197)



Figura 11: Estação da Julioca (atualmente em Areal, RJ), em fotografia de Revert-Henry Klumb (ano entre 1863 e 1868) – Nos morrotes, percebe-se cafezal cujos pés estão plantados em fileiras verticais. O mesmo padrão é notado em três outras fotografias de Klumb no livro “Doze horas em diligencia: guia do viajante de Petropolis a Juiz de Fóra”. Fonte: Klumb (1872, sem paginação apud VASQUEZ, 1998, p. 53).

Outro fator que muito contribuiu para o abandono dos cafezais na região foi a competição com o café do oeste paulista. Em pleno crescimento, esta área ainda possuía a vantagem do solo mais fértil, o latossolo roxo, popularmente conhecido como terra roxa. Sendo assim, às encostas que foram sendo deixadas de lado no Vale do Paraíba e na Zona da Mata não restava outro uso senão a pecuária. O capim que tomava conta depois da desativação dos cafezais, e mesmo durante a plantação, servia de alimento para o gado, criado extensivamente. Curiosamente, a Estrada União e Indústria, embora já sem os serviços de transporte oferecidos pela Companhia que lhe deu nome, acabaria se configurando como uma das principais rotas para a pecuária bovina na região.

Harvey (2006, p. 98) explica que em condições de mercado desregulamentado, pequenas vantagens preexistentes no ambiente, sejam elas naturais ou construídas, são ampliadas e consolidadas pelo capital em busca de mais lucro, o que nos parece também contribuir para o caso do café paulista no tocante ao solo mais fértil. Além disso, ele diz (2006, p. 100-101) que a redução geral no custo de transporte, ao invés de promover maior equalização geográfica, conduz à acentuação das diferenças, pois o capital – mesmo o capital cafeeiro, precisamos acrescer – tem mais mobilidade para se instalar numa região que vai se tornando progressivamente especializada em determinada atividade.

S. Silva (1976, p. 79-81) explica que a indústria no Brasil, desde suas origens, tendeu a se concentrar na região cafeeira, pois esta sempre serviu à acumulação de capital. Entretanto, a ruptura com as formas coloniais de produção e a criação dos mercados de terra, de mão-de-obra e de dinheiro acabaram levando à aplicação do capital em outros setores da economia, notadamente aqueles vinculados ao espaço urbano, como a indústria. É verdade que, como aponta Moreira (1990, p. 31-32), os efeitos retroativos da crise cafeeira gerada pela inflação de preços no mercado de escravos levaram os grandes fazendeiros a adotar certa mecanização no campo, mas seria incorreto pensarmos que o nascimento da indústria no Brasil vem da aplicação direta do capital cafeeiro na esfera industrial. Para o burguês industrial que surge, a base de acumulação de capitais é o comércio, cujo centro está na atividade de importação e de exportação (SILVA, S., 1976, p. 95).

A situação privilegiada do importador durante esse período implica particularmente a possibilidade de dispor de capitais relativamente importantes, seja aplicando lucros de seus próprios negócios, seja recorrendo ao crédito dos bancos estrangeiros com os quais ele mantém relações comerciais. Graças ao controle do grande capital comercial, o importador está muitas vezes na origem das empresas industriais que se constituem a partir dos anos 1880. Muitas vezes, ele age de modo a assumir o controle de empresas relativamente pequenas que, para crescer, apelam para as suas disponibilidades em capital. (SILVA, S., 1976, p. 95)

Essa é uma importante ideia para entender o nascimento da fábrica moderna no Brasil e, assim como não devemos incorrer no erro de acreditar que ela surgiu da aplicação direta do capital cafeeiro, também precisamos evitar outros maus julgamentos. S. Silva (1976, p. 99) esclarece que é inadequado atribuir ao crescimento da economia cafeeira a geração da infraestrutura necessária para a indústria, uma vez que “obscurece a unidade entre café e indústria” e que setores como a geração de energia elétrica e a urbanização formal das cidades claramente não

surgem de demandas do café. “O crescimento vertiginoso da eletrificação e da urbanização, elementos fundamentais para a indústria nascente, [...] é, ao mesmo tempo, condição e resultado dos progressos da indústria.”

Outros dois maus julgamentos são o de que a indústria nasce a partir da demanda de produtos industrializados e o de que um enfraquecimento da economia cafeeira repercutiria negativamente sobre a expansão industrial. Sobre o primeiro, S. Silva (1976, p. 100) esclarece que “o nascimento e o crescimento da indústria é um dos aspectos do desenvolvimento do capitalismo no Brasil a partir do último quartel do século XIX, do qual a expansão da demanda representa um simples resultado”. Sobre o segundo, diz ele que

as relações entre o comércio exterior e a economia cafeeira, de um lado, e a indústria nascente, de outro, implicam, ao mesmo tempo, a unidade e a contradição. A unidade está no fato de que o desenvolvimento capitalista baseado na expansão cafeeira provoca o nascimento e um certo desenvolvimento da indústria; a contradição, nos limites impostos ao desenvolvimento da indústria [sic] pela própria posição dominante da economia cafeeira na acumulação de capital. (1976, p. 103)³¹

Aqui percebemos a tendência, sobre a qual já vínhamos falando, de que os capitalistas procuram exatamente investir naquelas atividades econômicas com as maiores taxas de lucro e na medida em que o café ainda representava o setor mais lucrativo o desenvolvimento inicial da indústria brasileira ficou limitado. É justamente o entendimento dessa natureza em unidade e contradição entre o café e a indústria que nos faz compreender que o desenvolvimento desta não significa que o Brasil rompeu seus laços de subordinação na economia mundial e na divisão internacional do trabalho, como explica o próprio S. Silva (1976, p. 113). O capital industrial brasileiro nascente se concentrou na produção de bens de consumo. “Praticamente toda a demanda de bens de produção, em particular dos chamados bens de capital, é desviada para os países capitalistas avançados, notadamente a Grã-Bretanha” (p. 114).

Segundo Amin (1974 apud SMITH, 1998, p. 167), a estrutura do capitalismo dos países centrais é essencialmente diferente da estrutura desequilibrada do capitalismo periférico. “No centro, o desenvolvimento gira em torno da produção de ‘bens de capital’ e do incentivo ao consumo de massa; na periferia, contudo, é a produção para a exportação e o consumo de bens de luxo que formam a base da economia.” É interessante perceber, por outro lado, que a mesma posição subordi-

³¹ Todo esse trecho aparece grifado na obra original. Por razões estéticas, preferimos tirar o grifo, embora não excluamos sua importância e a necessidade justa de destacá-lo.

nada do Brasil na economia mundial possibilita uma rápida acumulação de capitais, uma vez que a possibilidade de importação de equipamentos mais modernos permite inserir técnicas mais avançadas no processo de produção sem a necessidade de passar por todas as fases do desenvolvimento industrial experimentadas nos países mais adiantados.

Entretanto, essa rápida acumulação, baseada na constituição da grande indústria no setor de bens de consumo, resulta em efeitos extremamente reduzidos ao nível das forças produtivas, dado que, no setor de bens de produção, o desenvolvimento da grande indústria fica praticamente paralizado [sic]. Temos assim que *é o próprio capital industrial que exprime de forma mais completa as características das formas de desenvolvimento já presentes no capital cafeeiro e que determinam efeitos reduzidos da acumulação ao nível do modo de produção.* (SILVA, S., 1976, p. 115, grifo do autor)

Acerca do processo de industrialização de Juiz de Fora, Giroletti (1988) cita quatro fatores que o influenciaram: o fator capital, o fator mão-de-obra, o fator empresarial e o fator mercado. Sobre o primeiro, já vínhamos escrevendo neste item, embora retornaremos a ele em breve, especificamente sobre o caso juiz-forano. A partir de agora, escreveremos sobre os demais fatores, a fim de percebermos o movimento geral desse processo e suas relações com a urbanização.

Considerando como requisitos básicos do processo de industrialização a presença de uma mão-de-obra livre e relativamente especializada, podemos pensar, com razão, que numa indústria brasileira nascente, um dos principais fatores locais é este. A economia cafeeira do Vale do Paraíba e da Zona da Mata, no entanto, tinha como principal e talvez única mão-de-obra o trabalhador escravo, isto até os últimos dias do regime escravocrata. Portanto, é incorreto concluir que foi a cafeicultura que forneceu a força de trabalho necessária para o desenvolvimento da indústria juiz-forana. Em busca de descobrir quem foram os primeiros trabalhadores industriais da cidade, Giroletti (1988, p. 53-72) acaba encontrando a resposta nos imigrantes europeus que chegaram à Zona da Mata ao longo da segunda metade dos oitocentos.

Diferentemente dos europeus que migraram a São Paulo, aqueles que a Minas Gerais se dirigiram não foram trabalhar nas lavouras de café. O primeiro grande número surgiu quando da vinda dos alemães para o trabalho na Companhia União e Indústria e o desenvolvimento da Colônia D. Pedro II. Uma vez findado o contrato temporário com a Companhia, os colonos se diversificaram quanto à atividade em que se empregaram. Alguns continuaram a serviço da União e Indús-

tria, seja no cuidado das estações e da própria rodovia, seja em oficinas, construções ou abertura de ramais; mas a maioria terminou por fixar residência em Juiz de Fora. Na cidade, parte dos imigrantes e suas famílias prosseguiu cultivando seus prazos de terra na Colônia, mas desenvolvendo certa pluriatividade ao passo que alguns membros vendiam parcial ou permanentemente sua força de trabalho. Os demais aproveitaram suas habilidades como artífices e estabeleceram, às vezes em conjunto com outras famílias, comércios, serviços e pequenas fábricas (GIROLETTI, 1988, p. 64-65).

Giroletti (1988, p. 66) conta que além dos primeiros imigrantes vindos por intermédio da Companhia União e Indústria, outros se somaram por meio de algumas iniciativas. No ano de 1887, por exemplo, foi criada a Sociedade Promotora da Imigração em Minas Gerais, por um grupo de cafeicultores e industriais. Dois anos depois, inaugurou-se a Hospedaria Horta Barbosa, em Juiz de Fora, para recepcioná-los. Assim, vieram diversas famílias provenientes não só dos países germânicos, como também da Itália, de Portugal, da Espanha, da Síria, do Líbano e da Inglaterra. Aqueles que permaneceram em Minas e não seguiram para o trabalho nos cafezais, então, acabaram constituindo reserva de mão-de-obra para o trabalho nas indústrias que surgiam na cidade, demandante de mercado de trabalho qualificado.

Para analisarmos o fator empresarial, é indispensável tomá-lo em conjunto com o fator capital. Antes disso, porém, necessitamos desmitificar uma ideia que foi muito presente na historiografia sobre Juiz de Fora e que de certa maneira também se encontra nos escritos de nosso principal interlocutor, Domingos Giroletti: a de que os imigrantes, principalmente germânicos, foram os grandes responsáveis pelo impulso industrial juiz-forano. Giroletti (1988) chega inclusive a dividir o capítulo em que fala do fator empresarial em dois itens, “Os imigrantes” e “Os não-imigrantes”, sobrevalorizando, na opinião de Barros (2008) e de outros autores, a importância dos empreendimentos de imigrantes para o crescimento do setor secundário na cidade.

De fato, não se pode negar que houve participação de famílias de imigrantes, muitas vezes em associação, entre os que se afortunaram no setor industrial no fim do século XIX, citando Giroletti (1988, p. 79) um número até expressivo de 141 estabelecimentos entre 1889 e 1930, mas com base em outras obras que reforçam o mesmo mito. Barros (2008, p. 5) critica severamente essas obras ao afirmar

que, entre outras lacunas, sequer diferenciaram manufaturas e fábricas. Boa parte dos estabelecimentos fundados por imigrantes eram, na verdade, manufaturas domésticas e artesanais, ligadas também ao comércio de venda e revenda de artigos importados. “Dentre as mais importantes fábricas, a única grande iniciativa imigrante foi a Malharia Antônio Meurer, que cumpriu o processo de transição do comércio importador de artigos para a produção direta dos mesmos” (BARROS, 2008, p. 9).

Esclarecida essa pequena confusão, cumpre-nos agora analisar enfim o fator empresarial, fortemente vinculado ao fator capital, no nascimento e desenvolvimento do processo de industrialização de Juiz de Fora. Para que a indústria pudesse florescer na cidade, o processo de urbanização teve de se dar em paralelo, tanto no plano simbólico, atraindo investimentos para o espaço urbano juiz-forano e paulatinamente concentrando capitais neste espaço em detrimento dos capitais alocados nas atividades agropecuárias, quanto no plano material, através da instalação de inúmeros equipamentos urbanos que possibilitassem às indústrias as condições necessárias para sua expansão.

Sendo assim, além do crescimento físico da cidade em direção às áreas das rodovias e ferrovias de ligação com o Rio de Janeiro e outros municípios, algumas iniciativas foram cruciais para o par industrialização/urbanização. Em 1868, “foi criado um plano de demarcação e nivelamento da cidade, calçamento das ruas centrais e construção do matadouro municipal, intensificando-se, assim, seu comércio com a instalação de várias vendas e armazéns” (BARROS, 2008, p. 3). As décadas de 1870 e 1880 são marcadas pelo surgimento, em Juiz de Fora, da imprensa, de um fórum de justiça, do telefone urbano, do telégrafo, entre outros (BARROS, 2008, p. 3; GIROLETTI, 1988, p. 73). A chegada de empresários da região a Juiz de Fora, onde pelas melhores condições de infraestrutura poderiam instalar seus negócios, também foi importante. Entre eles, destacavam-se ricos fazendeiros com intensa atuação na vida política de Minas Gerais e um ou outro advogado ou comerciante. Quanto à importância da infraestrutura, Smith (1998, p. 175-176) esclarece:

a necessidade de acumulação do capital leva a uma franca expansão geográfica da sociedade capitalista, conduzida pelo capital produtivo. Isto exige um contínuo investimento de capital na criação de um ambiente construído para a produção. Estradas, ferrovias, fábricas, campos, oficinas, armazéns, cais, encanamentos, canais, usinas de energia, depósitos para o lixo industrial — a lista é infinita. Estas e outras

infinitas infra-estruturas são as formas geograficamente imobilizadas de capital fixo, tão fundamentais ao progresso da acumulação.

Foi a formação de grandes bancos em Juiz de Fora, entretanto, que possibilitou a transferência intersetorial de capitais, sobre a qual logo voltaremos a falar. Em 1887, fundou-se o Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais (BTMM), rapidamente bem-sucedido, sob a forma de uma sociedade anônima chefiada por quatro grandes fazendeiros e um comerciante. Apenas dois anos depois, fundou-se outra sociedade anônima no ramo financeiro, o Banco de Crédito Real de Minas Gerais (Credireal), pelo fazendeiro e político Barão de Monte Mário³², o comerciante Francisco Batista de Oliveira e o industrial Bernardo Mascarenhas, entre outros.

Na época em que foi criado, no entanto, haveria de enfrentar duas conjunturas desfavoráveis. A primeira foi o fato de que a integralização do capital fora dificultada pela desorganização do trabalho nas fazendas que se seguiu à Abolição e teve como conseqüência a redução dos lucros auferidos pelos fazendeiros, acionistas do Banco. A segunda foi, [sic] provocada pelo Encilhamento. (GIROLETTI, 1988, p. 84)

A Crise do Encilhamento, aliás, levou à falência o BTMM por causa de aplicações inseguras de capitais, e só não levou junto o Credireal porque uma transferência de fundos deste para o primeiro foi impugnada, como informa Giroletti (1988, p. 84, nota 147). Ele (1988, p. 84-86) também conta que o Credireal, inicialmente, só podia financiar a produção agrícola, sob garantia hipotecária. Foi a partir de 1891 que autorizou-se a criação de uma Carteira Comercial, permitindo-lhe operar descontos, cauções, depósitos e contas correntes. O Banco, apesar da desorganização gerada pela abolição, pôde se aproveitar do outro lado da moeda: as facilidades creditícias oferecidas pelo Governo Imperial para mitigar as perdas dos fazendeiros. No ano de 1898, com o Credireal sob a presidência de Bernardo Mascarenhas, foi o Banco autorizado a realizar empréstimos hipotecários e penhores ao setor agrícola e, finalmente, ao setor industrial.

Assim, Barros (2008) explica que o grande desenvolvimento da indústria em Juiz de Fora não foi decorrência de um suposto pioneirismo industrial dos imigrantes alemães, mas sobretudo da transferência de capitais do setor agrário, destacando-se aí a produção cafeeira e cada vez mais a produção leiteira, para o

³² Sabemos que o Barão de Monte Mário, Marcelino Pereira de Andrade, se tornou Visconde de Monte Mário no próprio ano de 1889, embora não saibamos se antes ou depois da fundação do Credireal. De fato, pouco durou seu viscondado, uma vez que a República foi proclamada em novembro do mesmo ano, mas ele manteve importante influência política após a queda do Império.

setor financeiro. Este, por sua, vez, pôde disponibilizar créditos para diversos ramos da economia, inclusive o café, mas principalmente as fábricas. A indústria, portanto, nasceu majoritariamente da aplicação de capitais financeiros e comerciais, e não da aplicação direta do capital cafeeiro, como também pretende concluir S. Silva (1976), embora ele focalize São Paulo (SP).

O caso mais ilustrativo do crescimento industrial de Juiz de Fora sem dúvidas gira em torno da figura de Bernardo Mascarenhas. Natural de Paraopeba, então distrito de Sete Lagoas (MG), onde montou com irmãos a fábrica de tecidos Cedro & Cachoeira S/A, mudou-se para Juiz de Fora e iniciou vários empreendimentos, sozinho ou em conjunto com outros empresários. Alguns importantes foram a Companhia Construtora Mineira, a Sociedade Promotora da Imigração em Minas Gerais, o Credireal, a Companhia Mineira de Juta e a Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas. Esta, criada em 1888, no começo

operava com 30 teares. Em 1897, mais que duplicara seu maquinismo. Funcionava com 64 teares, empregava 120 operários e produzia, diariamente, 2.000 metros de tecidos de algodão e linho. Seus produtos tinham excelente aceitação no mercado, principalmente seus riscados que “imitavam fielmente as mais elegantes casimiras”³³. Em 1914, tinha 600 contos de capital, 141 teares, empregava 526 operários e produzia 188.000 metros de tecidos diversos por ano no valor de 700 contos³⁴. O que iria definitivamente consagrar a contribuição de Bernardo Mascarenhas ao crescimento de Juiz de Fora foi a criação da Companhia Mineira de Eletricidade [CME]. Bernardo, antes de transferir-se, garantira energia hidráulica para sua futura fábrica de tecidos, adquirindo a Cachoeira dos Marmelos e mais três alqueires³⁵ de terreno. Era sua intenção aproveitar aquele potencial hidráulico para constituir uma companhia de eletricidade que fornecesse energia para a iluminação pública e particular, durante a noite e, durante o dia, força para as indústrias existentes e as que se haveriam de constituir na cidade. Para tanto, serviu-se de intermediação de seu amigo Francisco Baptista de Oliveira para negociar com o Engenheiro Maurício Arnade a transferência do contrato de iluminação pública a gás, em seu poder. A transação se efetivou em março de 1887, por 3 contos e novecentos mil réis, recebendo, imediatamente, aprovação da Câmara Municipal. (GIROLETTI, 1988, p. 87)

A implantação da Usina Hidrelétrica de Marmelos sobre a cachoeira de mesmo nome no curso do Rio Paraibuna representou um significativo avanço do potencial da técnica em transformar a paisagem. Marmelos foi a primeira grande usina hidrelétrica, para os padrões da época, da América do Sul, com 250 kW de potência inicial. O atraso no envio de máquinas e materiais pela empresa america-

³³ Em citação a Mascarenhas (1954, p. 125) e Veiga (1897, p. 124).

³⁴ Em citação a Esteves (1915, p. 285).

³⁵ O alqueire é uma unidade de medida de área de valor muito variável regionalmente. O alqueire mineiro é geralmente equivalente a 48.400 m². Não podemos deduzir que a unidade tratada no texto é essa a que nos referimos, a não ser a partir de uma investigação minuciosa das fontes primárias, algo a que não é suficientemente relevante para nos submetermos.

na Westinghouse Electric Corporation, provocou algumas deficiências na instalação inaugurada em 1889 e interrupções no fornecimento de energia elétrica pela usina, como diz Giroletti (1988, p. 88). Em março de 1891, uma enchente do Rio Paraibuna derrubou a barragem provisória de madeira construída enquanto se aguardavam novas remessas da Westinghouse. Depreende-se daí o caráter perene das dinâmicas naturais, ainda que a técnica possa alterá-la, procurando retomar (não intencionalmente, claro) o curso normal do rio. Com uma técnica de barragem mais adequada, instalada no ano seguinte, o mesmo problema não voltou a acontecer, demonstrando um grau um pouco maior de alteração da natureza.

Inaugurada no ano de 1888 com capital de 150 contos de réis distribuídos em 1.500 ações, logo em 1894 a CME contava com um capital de 800 contos; em 1911, de 1.400; e em 1926, 7.000 contos de réis. Pôde ela também adquirir a Companhia Ferrocarril de Bondes de Juiz de Fora, introduzindo o meio de transporte na cidade e passando a fabricar os próprios bondes elétricos na década de 1930. Foi o ano de 1898 que representou um grande salto qualitativo no crescimento industrial da cidade, pois a elevação da potência da Usina de Marmelos para 600 kW fez com que os dois primeiros motores elétricos do Brasil pudessem ser usados na produção fabril: um de 30 hp³⁶, na Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, e outro de 20 hp, na Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli. “A utilização de energia elétrica na produção provocou um novo dinamismo no processo de crescimento industrial local. Nos dezesseis anos que se seguiram (1898 a 1914), fundaram-se mais de 160 indústrias em Juiz de Fora” (GIROLETTI, 1988, p. 90-91). Explica S. Bastos (2006, sem paginação) que

A indústria de Juiz de Fora, concentrada nos setores tradicionais, notadamente no têxtil, teve um dos seus períodos de maior crescimento de 1908 a 1920. O dinamismo do parque industrial local quer pelo número de empresas, quer pela riqueza produzida, foi responsável para que a cidade ficasse conhecida como “Manchester Mineira” em referência ao importante centro industrial têxtil inglês.

Vejam agora a análise do quarto fator social de desenvolvimento da indústria, de acordo com Giroletti (1988): o fator mercado, que aqui se trata do mercado consumidor. Segundo o mesmo autor, nos anos iniciais do industrialismo em Juiz de Fora, o mercado consumidor dos produtos desse setor era constituído basicamente pelo próprio município e por outros da Zona da Mata. Posteriormente, ele se ampliou e passou a atender outras áreas de Minas Gerais e outros estados, como

³⁶ O cavalo-de-força (hp) – do inglês, *horsepower* – é uma unidade de medida de potência equivalente a 745,7 W. É aproximadamente equivalente ao cavalo-vapor (cv), este igual a 735,5 W.

o Rio de Janeiro e, secundariamente, São Paulo. Já vimos que o desenvolvimento da cafeicultura levou, ainda que não linearmente, a um desenvolvimento considerável do núcleo urbano de vários municípios. Apenas em termos demográficos, Juiz de Fora, por exemplo, saltou de 17.622 habitantes urbanos em 1890 para 51.392 habitantes urbanos em 1920, ao passo que a população rural se elevou de 37.563 a 66.774 pessoas (GIROLETTI, 1988, p. 103).

O desenvolvimento das cidades na Zona da Mata, analisadas do ponto de vista do crescimento do mercado consumidor regional, tem uma importância especial ainda por dois motivos. Em primeiro lugar, porque, tanto antes quanto depois (em maior escala) da Abolição, nas cidades se concentravam os maiores contingentes assalariados e, portanto, dotados de poder aquisitivo. E em segundo lugar, o desenvolvimento do SMI [Setor de Mercado Interno], dos serviços, do comércio, do setor financeiro e o surgimento de indústrias em diversas cidades da Zona da Mata permitem, por um lado, a diversificação qualitativa do mercado consumidor constituído pelo contingente populacional de rendas mais altas. E, por outro, visto que cria inúmeros empregos, amplia a população de poder aquisitivo mais baixo, os assalariados. O aumento desta faixa de mercado se torna particularmente importante, à medida que se considera que as indústrias existentes são predominantemente de bens de consumo não duráveis, cujos produtos, por serem mais simples e de mais baixo custo, encontram nesta faixa da população seu mercado principal. A faixa de mercado de rendas mais elevadas que demanda determinadas mercadorias de melhor qualidade será, preferencialmente, atendida em algumas de suas necessidades por produtos importados. (GIROLETTI, 1988, p. 96)

Com relação ao mercado situado fora da Zona da Mata, Giroletti (1988, p. 106) aponta algumas evidências para considerá-lo como relevante. O uso pioneiro de energia elétrica e as demais vantagens infraestruturais à indústria juiz-forana permitiram um aumento significativo da oferta de produtos, apenas possível em face de uma procura também crescente. Os meios de comunicação e de transporte entre as cidades de outras regiões também deram garantias para que Juiz de Fora as atendesse com regularidade e facilidade. Além disso, a proximidade com o Distrito Federal e os vínculos fortes entre as duas cidades estabelecidos desde o apogeu do café auxiliavam na divulgação das mercadorias industrializadas de Juiz de Fora naquela praça. Finalmente, estatísticas de alguns produtos de Juiz de Fora mostram a variedade não só deles, como de seus mercados consumidores, como atesta a tabela 5.

Um aspecto, entretanto, que parece ter sido prejudicial ao desenvolvimento ainda maior do parque industrial juiz-forano nesses anos e, sobretudo, à sua continuidade após as sucessivas crises do café e a Crise de 1929, quando seu cresci-

mento sofreu um arrefecimento relativo ao que vinha se registrando³⁷, foi a competitividade com outros centros industriais (GIROLETTI, 1988, p. 108). O predomínio da produção de bens de consumo não duráveis homogeneizava os parques industriais do País, acirrando a competição. Outros fatores contribuíam para a falta de integração entre os mercados de diferentes regiões, tais quais barreiras alfandegárias interestaduais, maiores vínculos com o mercado externo do que com o interno, porte reduzido da maioria das indústrias etc. Desta maneira, Juiz de Fora competia mais diretamente apenas com dois outros centros industriais: Rio de Janeiro e Petrópolis³⁸. Apesar disso, Juiz de Fora contava com algumas vantagens competitivas no tocante à qualidade e ao custo dos produtos, às condições de trabalho, ao valor do salário e à pequena capacidade reivindicatória dos operários (GIROLETTI, 1988, p. 109-110).

Tabela 5: Mercado consumidor de alguns produtos industrializados de Juiz de Fora (MG) em 1914 – Fonte: Giroletti (1988, p. 107), adaptado.

Firma	Produtos fabricados	Mercado consumidor		
		MG	RJ	Outro
Cervejaria J. Weiss	Bebidas	Sim	Não	Não
Cervejaria Poço Rico	Bebidas	Sim	Sim	Não
Curtume Krambeck	Couros	Sim	Sim ³⁹	Não
Empresa de Laticínios Brasil	Leite e derivados	Sim	Sim (maioria)	Não
J. R. Ladeira e Cia.	Laticínios; baldes; estamparia; artigos diversos	Sim	Sim	Sim (todo o País)
Estabelecimento Industrial	Bebidas; calçados; massas alimentícias	Não	Sim	Não
Fundação Francisco Grande	Máquinas para lavoura e indústria	Sim (90%)	Sim (10%)	Não
Fundação Kascher	Máquinas; serraria; fundição; ferraria; carpintaria	Não	Sim	Sim (SP)
Litografia Estamp. Mineira	Folha de flandres; latas	Sim	Sim	Não
Mecânica Central	Máquinas para lavoura	Sim	Sim	Sim (SP)
Cia. Fabril Juiz de Fora	Calçados e chinelos	Sim	Sim	Sim (GO)

Dito isso, precisamos compreender que além dos fatores elencados por Giroletti (1988), que se configuraram ao mesmo tempo como condição e produto da

³⁷ Falaremos sobre isso no item “3.2.2. A industrialização periférica e o crescimento urbano de Juiz de Fora e Petrópolis”.

³⁸ Retornaremos a falar da competição industrial entre Juiz de Fora e Petrópolis no próximo item, “2.2.2. O processo de industrialização/urbanização de Petrópolis”.

³⁹ O Curtume Krambeck vendia a maior parte de seu produto através de filial localizada no Rio de Janeiro.

concentração de capitais em Juiz de Fora, a cidade também reunia as vantagens que mencionamos no item “1; Introdução” deste trabalho. Isto é, Juiz de Fora se mostrava uma área em cujo investimento representaria altas expectativas de lucro, em virtude da contradição entre o capital bem organizado e a força de trabalho mal organizada. Dessa maneira, as perspectivas de extração de mais-valia eram mais promissoras que as de outros centros, o que certamente compôs a conjuntura de expansão significativa da indústria na Juiz de Fora da época.

Esclarecidos todos esses fatores, temos agora maior clareza sobre como se desenvolveu o processo de industrialização/urbanização de Juiz de Fora. Esse processo, no entanto, não se restringiu somente à órbita da cidade mineira. Na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, duas outras cidades se destacaram quanto a suas indústrias e seu desenvolvimento urbano no período 1861-1928: Petrópolis e Rio de Janeiro. É sobre elas, nesta ordem, que falaremos a seguir.

2.2.2. O processo de industrialização/urbanização de Petrópolis

O processo de ocupação urbana de Petrópolis foi razoavelmente diferente do que ocorreu em Juiz de Fora e no Rio de Janeiro. O que primeiramente denota isso é o fato de ter sido uma cidade inicialmente planejada. Outro aspecto que contribuiu para essa diferença foi a ausência da cafeicultura, ao menos em grande escala, no município, de modo que as elites petropolitanas não eram formadas por uma burguesia cafeicultora local. Em terceiro lugar, a cidade foi marcada pela vilegiatura, hospedando o Imperador D. Pedro II e boa parte da Corte por longas temporadas, em especial nos meses de verão. Petrópolis foi conduzida, portanto, a ser a representação territorial genuína da aristocracia, com uma relativa homogeneidade social que o Rio de Janeiro não conseguia aparentar, como salienta Ambrozio (2008, p. 208). É claro, entretanto, que essa homogeneidade só foi conseguida à custa de uma forte segregação espacial, pretensamente apagada da memória institucional da cidade.

O plano urbanístico da cidade ficou a cargo do Major Júlio Frederico Koeller, orientando o crescimento segundo o curso dos três rios mais importantes: Piabanha, Platinato e Quitandinha. Isso revela um condicionamento da técnica à geomorfologia análogo àquele que já explicitamos ao falarmos da construção da

Estrada União e Indústria. Guerra, Gonçalves e Lopes (2007, p. 40) informam que o plano também “visava à preservação das matas e o aproveitamento do solo para seu cultivo, estabelecendo-se assim, uma colônia agrícola, que tiraria proveito do grande manancial de água representado pelos inúmeros rios”. A agricultura, entretanto, entrou em decadência com o tempo, em virtude do clima frio, do pequeno tamanho dos lotes do plano e do relevo acidentado, que tornavam recorrentes os movimentos de massa – daí a preocupação preservacionista de Koeler –. Cabe ainda dizer que o plano do major destacava sobremaneira o Palácio de Verão do Imperador na paisagem do centro da cidade, como mostra a figura 12, abaixo.

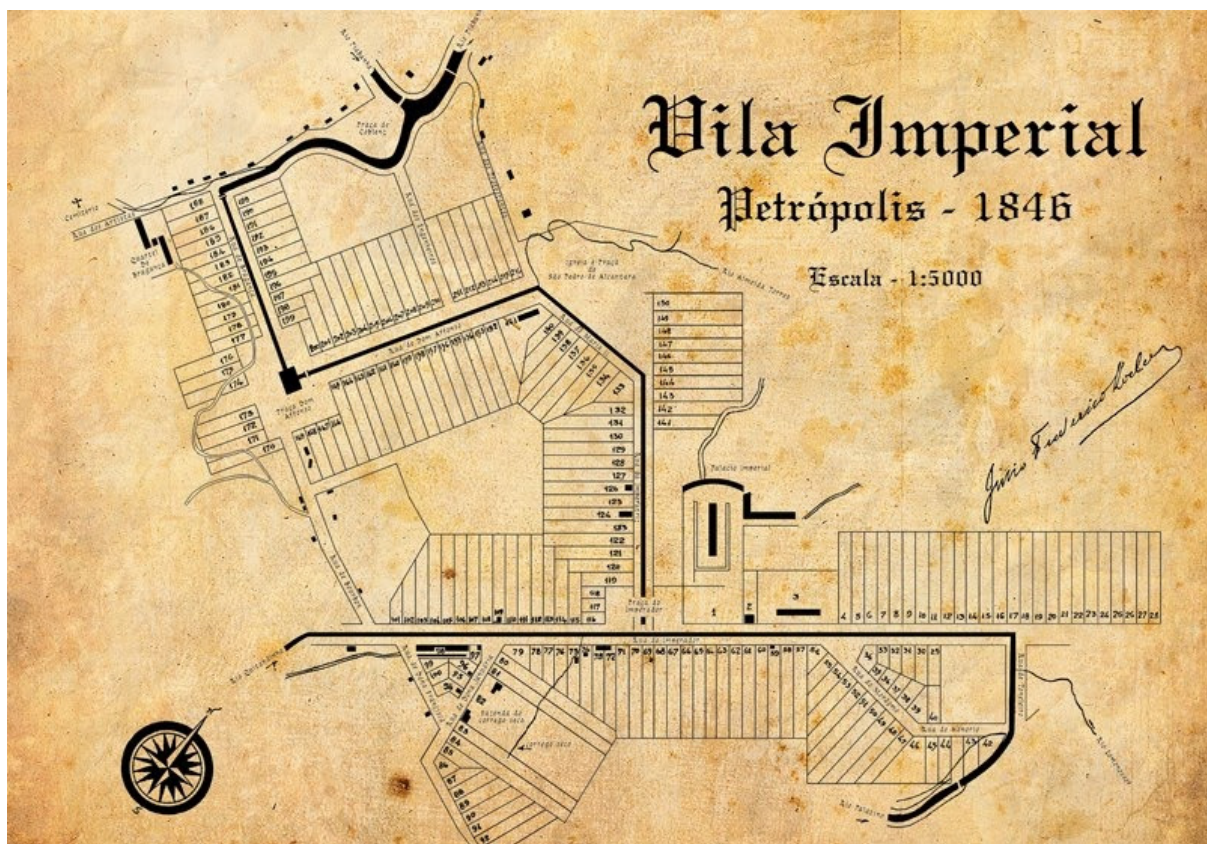


Figura 12: Planta do Quarteirão Vila Imperial, em Petrópolis (RJ) segundo o plano urbanístico da cidade, por Júlio Frederico Koeler (1846) – Nota-se a relevância do Palácio Imperial na planta da cidade, situado em posição de destaque no centro. Fonte: Koeler (1846 apud HAACK, 2013, sem paginação)

O Palácio de Verão, cuja construção foi terminada em 1847, serviu, portanto, de abrigo para as temporadas do Imperador e de sua família em Petrópolis, cidade por que tinha muito apreço. Essa urbe passa então a ser o local de residências dos diplomatas estrangeiros e de vilegiatura da aristocracia do Império, fazendo do Quarteirão Vila Imperial, onde se situava o Palácio, um dos grandes centros da elegância e da política no Segundo Reinado. Petrópolis se torna então o

lugar em que se materializam relações de diferentes escalas sem sequer ser a capital do Brasil. Interessantemente, Lefebvre (2011, p. 66, grifo do autor) diz:

O nível mais elevado se situa *ao mesmo tempo* acima e na cidade. Fato que não simplifica a análise. A estrutura social está presente na cidade, é aí que ela se torna sensível, é aí que significa uma ordem. Inversamente, a cidade é um pedaço do conjunto social; revela porque as contém e incorpora na matéria sensível, as instituições, as ideologias. Os edifícios reais, imperiais, presidenciais “são” uma parte da cidade: a parte política (capital). Esses edifícios não coincidem com as instituições, com as relações sociais dominantes. E, no entanto, essas relações atuam sobre eles, esses edifícios representam a eficácia e a “presença” social dessas relações. Em seu nível específico, a cidade contém assim a projeção dessas relações.

“Petrópolis, então, arranjou-se como um território no qual o subúrbio elegante à maneira da vilegiatura criaria inibições, mas não proibiria, a existência de subúrbio industrial-proletário em um mesmo espaço montês e urbano” (AMBROZIO, 2008, p. 21). A ausência de grandes barões do café na cidade e, conseqüentemente, de todo o capital cafeeiro e seus derivados nos ramos das finanças, do comércio e do transporte, no entanto, nos fazem pensar sobre a origem dos capitais que fomentaram a proliferação de indústrias em Petrópolis. Mesquita (2012, p. 19) explica que eles tinham origem nos investimentos de empreendedores cariocas, que viam na cidade serrana uma oportunidade para expansão de seus negócios. Apenas uma fábrica têxtil, a Fábrica Dona Isabel foi formada com capitais locais. O autor explica que isso causava forte relação de dependência do Rio de Janeiro e delineava duas classes muito distintas em Petrópolis: a nobreza citadina e de veraneio e os trabalhadores industriais, muitos vindos das regiões vizinhas, o que gerou certas crises de habitação.

Assim como Juiz de Fora, a historiografia petropolitana também sofreu uma falta de rigor ao tratar os imigrantes alemães como os grandes pioneiros e desenvolvedores da indústria na cidade, o que também não procede, haja vista que seus empreendimentos costumavam não ser maiores do que oficinas ou produções artesanais realizadas no próprio domicílio. Uma das poucas exceções foi a da Imperial Fábrica de Cerveja Nacional, fundada pelo colono germânico Henrique Kremer em 1845. Anos mais tarde, o conterrâneo Frederico Guilherme Lindscheid se associou à fábrica, que começou a crescer e abriu uma nova planta em Juiz de Fora. No ano de 1876, Augusto Kremer, filho do falecido Henrique, e Lindscheid resolveram separar a sociedade, ficando o primeiro com a fábrica juiz-forana e o segundo, com a petropolitana. A de Juiz de Fora não alcançou o mesmo sucesso,

mas em 1898 os herdeiros de Lindscheid transformaram a fábrica de Petrópolis na Companhia Cervejaria Bohemia, existente até hoje⁴⁰ (LISBOA, 2011).

Outra semelhança com Juiz de Fora foi a predominância de indústrias têxteis. Alguns fatores físicos e sociais ajudaram para o sucesso deste tipo de empreendimento do setor secundário, como a abundância de recursos hidráulicos para geração de energia; a facilidade e eficácia dos transportes; o custo mais barato da mão-de-obra em comparação com a capital; e o clima mais frio e úmido, que favorece a produção de tecidos de algodão à medida que os fios, por serem feitos de um material hidrófilo, ficam menos sujeitos à ruptura. Aliás, esse é um interessante aspecto para analisar a influência da natureza nas técnicas de produção e que pode sim ter ajudado ao fabrico de tecidos nas duas cidades, situadas Juiz de Fora próxima à Serra da Mantiqueira e Petrópolis na Serra do Mar, áreas de maior pluviosidade em virtude da orografia, que intensifica a turbulência nas nuvens com a ascendência provocada pelo relevo, levando à precipitação.

Essas duas áreas, de precipitação anual mais elevada, se constituiriam numa só não fora a depressão do vale do Paraíba do Sul. A dessecação adiabática do ar neste vale o torna sensivelmente menos chuvoso (menos de 1.500mm) do que as “Serras” do Mar e da Mantiqueira. Aliás, fora dessas duas áreas – exceção feita à região serrana do sul capixaba e de Gameleira situada no alto da serra do Espinhaço, no norte de Minas Gerais –, no restante do território da Região Sudeste chove menos de 1.500mm. (IBGE, 1977, p. 67)

As duas primeiras indústrias têxteis de Petrópolis foram fundadas nos anos de 1872 e 1873: respectivamente a Companhia Fábrica de Tecidos São Pedro de Alcântara (inicialmente batizada “Renânia”) e a Companhia Petropolitana de Tecidos; datando apenas de 1889 a fundação da Fábrica Dona Isabel e de 1903 a da companhia Cometa. Com a criação dessas indústrias, fragmentou-se de certa maneira a cidade: um centro habitado pelos mais ricos figurões da Corte e periferias não muito distantes onde moravam os trabalhadores e se inseriram as indústrias (MESQUITA, 2012, p. 22). Curiosamente, Petrópolis já nascera urbana, sem uma acumulação primitiva própria de capitais, e o caráter conflitivo entre a realidade urbana e a realidade industrial é na cidade mais visível do que em Juiz de Fora, onde o processo de industrialização e urbanização pareceu ter sido uma coevolu-

⁴⁰ A Companhia Cervejaria Bohemia existe atualmente, mas deixou de pertencer à família Lindscheid em 1961, quando foi vendida para a Companhia Antarctica Paulista. No ano de 1999, com a fusão das cervejarias Antarctica e Brahma nasceu a Companhia de Bebidas das Américas (Am-Bev). Esta, por sua vez, desde 2004 integra a multinacional Anheuser-Busch InBev (AB InBev), tendo a Bohemia como uma de suas marcas.

ção, embora não neguemos o conflito inerente a todo par dialético no caso juizforano, nem sua unidade no caso petropolitano.

O mercado de trabalho da indústria nascente se constituiu basicamente do colono que havia se instalado em Petrópolis para a construção da Estrada Normal da Serra da Estrela e da própria cidade. O insucesso do trabalho agrícola levou, evidentemente, à liberação de grandes contingentes de trabalhadores livres e razoavelmente capacitados para o setor secundário necessitado de mão-de-obra. Além dos que já estavam na cidade, as companhias têxteis procuraram contratar vários estrangeiros, sobretudo italianos, para compensar a escassez de trabalhadores, como informa Mesquita (2012, p. 27). A Companhia Petropolitana de Tecidos foi de longe a maior empregadora da cidade, com 700 operários homens, mulheres e crianças em 1885, produzindo o impressionante número de 7.000 metros de tecido por dia. Por outro lado, a dependência do Rio de Janeiro fica evidente no próprio endereço da Petropolitana: o Centro da capital.

São particularmente importantes esses laços de dependência de Petrópolis com o Rio de Janeiro para o entendimento do desenvolvimento capitalista na cidade serrana. Isso significou que Petrópolis não precisou criar as mesmas condições para a instalação de indústrias que outras cidades precisaram. Com exceção da infraestrutura e da presença de força de trabalho, critérios essencialmente ligados ao espaço e essenciais para a localização dos empreendimentos à época, os demais critérios poderiam muito bem ser supridos pela capital do País: a origem dos capitais, o mercado consumidor, a existência de bancos e fontes de financiamento etc. Se isso, por um lado, favoreceu Petrópolis no sentido da expansão industrial, por outro, sedimentou a falta de autonomia dos capitais locais e foi prejudicial à continuidade dos investimentos no período posterior, como evidenciaremos no item “3.2.2. A industrialização periférica e o crescimento urbano de Juiz de Fora e Petrópolis”.

O desenvolvimento industrial de Petrópolis levou a um vertiginoso aumento populacional na cidade. De 7.219 habitantes em 1872, passou para 13.574 em 1890 e atingiu 67.574 no ano de 1920, quando registrava um crescimento demográfico de 2.700 pessoas por ano (MESQUITA, 2012, p. 28). Algumas vantagens competitivas da indústria petropolitana puderam fazer com que essa cidade mantivesse um ritmo estável de crescimento do setor secundário, ao passo que disputava mercados com Juiz de Fora, que possuía um parque industrial um pouco mais

antigo e indubitavelmente mais diversificado. Giroletti (1988, p. 108) faz uma breve, mas boa comparação entre as indústrias de ambas as cidades:

As razões da maior concorrência estão relacionadas às mesmas características de seus parques industriais: homogeneidade das indústrias, predomínio de pequenas e médias empresas, o fato de se abastecer de mão-de-obra num mercado de trabalho que tem proporções e habilidades mais ou menos semelhantes (os imigrantes) e de disputar um mesmo mercado (constituído fundamentalmente pelo Rio de Janeiro). Citam-se como fatores mais favoráveis ao desenvolvimento de Petrópolis a proximidade do Rio de Janeiro, o acesso fácil, o baixo custo do transporte, maior divulgação dos produtos petropolitanos, pela maior proximidade e afluência de cariocas para aquele local turístico, a especialização na produção de determinados produtos (cerâmicas, louças, tecidos) para atender à demanda dos turistas.

Enquanto suas indústrias se multiplicaram no início do século XX, Petrópolis passou cada vez mais a receber um afluxo de visitantes, interessados em conhecer a primeira cidade planejada do País e que servia todo verão de residência do Imperador e, após a proclamação da República, de boa parte dos Presidentes. O turismo, atividade essencialmente urbana, veio então substituir gradualmente o setor têxtil, que a partir da década de 1920 foi entrando em decadência relativa ao crescimento anteriormente apresentado. Vimos, portanto, como se deu o processo de industrialização/urbanização de Petrópolis nesse período do nosso trabalho. Seria incompleto, todavia, passarmos ao próximo capítulo sem antes entender como o processo em questão se desenvolveu na cidade do Rio de Janeiro, de que Petrópolis dependia tanto.

2.2.3. O processo de industrialização/urbanização do Rio de Janeiro

A singularidade do Rio de Janeiro como capital do Brasil, primeiro sendo Município Neutro, depois pertencendo ao Distrito Federal, possibilitou que a cidade se desenvolvesse de modo mais ou menos independente do interior da província do Rio de Janeiro (depois passada a estado). No Rio de Janeiro, como capital, também se pensava o desenvolvimento econômico do País e a preocupação com o mercado internacional era constante. Moreira (2014, p. 251) nos lembra de que no Rio de Janeiro, assim como São Paulo, a indústria conseguiu fugir à origem e ao padrão vinculados ao espaço rural, “dado sua ligação com matérias-primas importadas, capitais de origem externa e mercados de consumo mais exigentes”. Além disso, podemos nos inspirar em Harvey (2014, p. 150, tradução nossa) quando diz que áreas mais avançadas – e este era o caso do Rio de Janeiro

em relação às demais cidades brasileiras, com exceção de São Paulo – tendem a concentrar cada vez mais atividades, “por causa do dinamismo de seus mercados, da maior força de suas infraestruturas físicas e sociais e da facilidade com que podem obter seus meios de produção e sua oferta de trabalho necessários”. Abreu (2008, p. 54) conta que

A cidade do Rio de Janeiro passou, na segunda metade do século XIX, por diversos surtos de industrialização. Estes, entretanto, se identificavam muito pouco com o processo de acumulação capitalista típico. Extremamente dependente do comportamento do setor agrário-exportador, do qual provinha grande parte do seu capital, a atividade industrial sofria revezes [sic] consideráveis, que dificultavam a reprodução do capital. Esta reprodução era afetada, ainda, pela inexistência de fontes regulares de produção de energia, pela dificuldade de recrutamento de força de trabalho qualificada; pela concorrência de produtos estrangeiros; pela dependência, em alguns setores, da mão-de-obra escrava em extinção; e pelas constantes epidemias de febre amarela, que atacavam preferencialmente os bairros operários da cidade.

O autor (2008, p. 54-55) ainda conta que a expansão industrial na cidade até o fim do século XIX não passou muito das cercanias centrais, à exceção das fábricas de tecidos, como mostra a tabela 6. Nesses locais, predominavam estabelecimentos pequenos, com pouca mecanização e que, por isso, absorviam grande quantidade de trabalhadores na produção de calçados, chapéus, confecções, bebidas e móveis, ou seja, bens de consumo não duráveis, em geral. Também neles estavam localizadas gráficas, metalurgias leves, fundições e indústrias de alimentos. Nestas mesmas décadas, no entanto, se processava na cidade uma fragmentação qualitativa do espaço, direcionada principalmente pelos trilhos dos bondes de burro, num sentido, e pelos trilhos dos trens, noutro.

Abreu (2008, p. 43) explica essa diferença espacial induzida pelos bondes e trens. Ambos foram majoritariamente controlados pelo capital estrangeiro, mas os primeiros se dirigiram à atual Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro e os segundos, à atual Zona Norte. O que ocorria antes da introdução deste meio de transporte era uma grande concentração de pessoas no Centro. Aqueles moradores que podiam morar fora da área central, mas não conseguiam arcar com o custo dos imóveis nos bairros da Glória, Botafogo e Tijuca, foram então servidos pelos trens, que abriu áreas até então pouco integradas. Os bondes, por sua vez, começaram percorrendo áreas já urbanizadas ou retalhadas da cidade, mas ainda mal servidas de transporte rápido e regular, e por isso atraiu para os bairros a sul os moradores que podiam arcar com os custos de viver neles.

É importante ressaltar que os bondes não só vieram a atender uma demanda já existente como, em atendendo essa demanda, passaram a ter influência direta, não apenas sobre o padrão de ocupação de grande parte da cidade, como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava, tanto nacional como estrangeiro. O capital nacional, proveniente de grande parte dos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e financistas, passou cada vez mais a ser aplicado em propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde. O capital estrangeiro, por sua vez, teve condições de se multiplicar, pois controlava as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes, além de ser responsável pela provisão de infraestrutura urbana. Os dois, entretanto, nem sempre atuavam separadamente, aliando seus esforços em muitas instâncias, quando esta associação era desejada, ou mesmo inevitável, como no caso da criação de novos bairros. (ABREU, 2008, p. 43-44)

Tabela 6: Número absoluto e relativo de unidades prediais por tipo nas freguesias do Rio de Janeiro (RJ), em 1890 – Fonte: Abreu (2008, p. 55), modificado.

Freguesia	Total	Domicílios	%	Indústrias	%	Públicos	%	Mistos	%
Freguesias urbanas	35.650	27.595	72,4	3.590	94,8	215	77,6	4.250	92,3
Candelária	1.109	8	0,0	722	19,1	12	4,3	367	8,0
São José	1.912	1.173	3,1	288	7,6	34	12,3	417	9,1
Santa Rita	2.469	1.521	4,0	631	16,7	12	4,3	305	6,6
Sacramento	3.254	1.321	3,5	976	25,8	24	8,7	933	20,3
Glória	3.180	2.811	7,4	90	2,4	11	4,0	268	5,8
Santana	4.712	3.869	10,2	271	7,2	28	10,1	544	11,8
Santo Antonio	2.081	1.627	4,3	97	2,6	24	8,7	333	7,2
Espírito Santo	4.037	3.667	9,6	69	1,8	10	3,6	291	6,3
Eng.º Velho	4.059	3.703	9,7	37	1,0	25	9,0	294	6,4
Lagoa	2.307	1.990	5,2	141	3,7	6	2,2	170	3,7
São Cristóvão	2.239	1.891	5,0	241	6,4	12	4,3	95	2,1
Gávea	644	599	1,6	25	0,7	4	1,4	16	0,3
Engenho Novo	3.647	3.415	9,0	2	0,1	13	4,7	217	4,7
Freguesias Rurais	11.121	10.507	27,6	195	5,2	92	22,4	357	7,7
Irajá	1.694	1.614	4,2	3	0,1	12	4,3	65	1,4
Jacarepaguá	1.397	1.324	3,5	–	–	8	2,9	65	1,4
Inhaúma	2.428	2.315	6,1	53	1,4	8	2,9	52	1,1
Guaratiba	1.370	1.335	3,5	12	0,3	5	1,8	18	0,4
Campo Gde.	2.009	1.868	4,9	4	0,1	9	3,2	128	2,8
Santa Cruz	1.296	1.203	3,2	79	2,1	8	2,9	6	0,1
I. Governador	615	563	1,5	30	0,8	7	2,5	15	0,3
Ilha Paquetá	312	285	0,7	14	0,4	5	1,8	8	0,2
Total	46.771	38.102	100	3.785	100	277	100	4.607	100

Os bondes acabaram impulsionando transformações significativas da paisagem carioca. Coelho Netto, Machado e Montezuma (2009, p. 149) citam a neces-

sidade de energia hidráulica por parte das indústrias têxteis, o que as fez se localizarem preferencialmente no sopé do Maciço da Tijuca, tanto na vertente norte, quanto na vertente sul, aproveitando os rios que desciam as encostas. Essa localização parece ficar atestada com a tabela 6, que cita 141 prédios industriais na freguesia da Lagoa e 25 na freguesia da Gávea. No entanto, com a introdução dos bondes na Zona Sul, por meio da empresa americana Botanical Garden Railroad Company (depois renomeada para Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico), a pressão das classes ricas que começavam a ocupá-la expulsou as fábricas das imediações da Lagoa, onde proliferaram inúmeros novos prédios residenciais. Em outra área da cidade, outras transformações da paisagem também foram induzidas pela introdução dos bondes de outras empresas. É o caso contado por Abreu (2008, p. 45) dos bairros da Tijuca e do Andaraí, cujas várias chácaras desapareceram devido à facilidade de transportes para uma população que começava a instalar ali suas residências.

Os trens, por outro lado, começaram a integrar diversas áreas da Zona Norte e da Baixada Fluminense que até então eram basicamente rurais (ABREU, 2008, p. 50). Mais predominantemente rurais ainda eram as localidades da atual Zona Oeste, apelidada de “Sertão Carioca”, que passaram a ser cortadas por trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II em direção ao litoral sul fluminense e à Província de São Paulo. Imediatamente no entorno das estações e mesmo ao longo das linhas, pequenos núcleos urbanos foram se desenvolvendo, devido à alocação de alguns empreendimentos industriais. Dean (2011, p. 246) conta sobre a grande devastação das florestas causadas pela enorme demanda de lenha pelas ferrovias, ilustrando com um caso em que Euclides da Cunha, em viagem do Rio de Janeiro a São Paulo em 1901, “descrevia os montes intermináveis de lenha estocados ao longo das faixas de servidão e de encostas erodidas e áridas, onde as voçorocas e a rocha viva exposta testemunhavam o abandono de plantações de café havia uma geração”.

Se as indústrias têxteis que utilizavam motores a vapor preferiram logo se localizar às margens das estradas de ferro – como a Companhia Progresso Industrial do Brasil, em Bangu, e a Companhia Tecidos de Seda Brasileira, em Piedade, ambas instaladas em 1893 –, com as demais houve um pouco de resistência. Primeiramente, alguns ramos da indústria têxtil e, notadamente, fábricas de perfumaria e velas preferiram se dirigir ao bairro de São Cristóvão (ABREU, 2008, p. 55).

Esse bairro passou então a experimentar uma grande transformação: de reduto da aristocracia do Império até a década de 1880, quando disputava com Botafogo o melhor *status* entre os bairros da cidade, rapidamente a burguesia começou a se mudar para a Zona Sul e os antigos casarões adquiriram uma função absolutamente diversa da residencial, começando a abrigar tais fábricas. O autor complementa dizendo que o uso das formas antigas diminuiu os custos de capital fixo das indústrias, o que era particularmente importante em decorrência da insegurança gerada pela Crise do Encilhamento. Além disso, o abastecimento de água e outras infraestruturas urbanas em São Cristóvão estavam entre as melhores da cidade.

Vários fatores contribuíram, além da proclamação da República, que retirou de São Cristóvão o status de abrigar a família imperial, para a mudança de aparência e conteúdo do bairro. A procura cada vez maior desse bairro para a instalação de indústrias que buscavam uma localização próxima aos eixos ferroviários, ao porto, e ao centro da cidade foi um deles. Mas o mais importante – e com efeitos não apenas em São Cristóvão, mas sobre toda a cidade – foi, sem dúvida, a difusão da ideologia que associava o estilo de vida “moderno” à localização residencial à beira mar. Atrás desse movimento estavam as mais variadas unidades do capital, destacando-se aí a Companhia Jardim Botânico, interessada em estender o território sobre o qual tinha monopólio de transporte. (ABREU, 2008, p. 47)

Com relação às freguesias centrais, pequenas foram as mudanças nessas décadas, apesar de considerável adensamento demográfico, em virtude da “necessidade de uma população extremamente carente, tanto livre como escrava, de residir próximo aos locais de emprego” (ABREU, 2008, p. 49), representado por manufaturas, comércios, trapiches, estaleiros e serviços variados. Decorrentes dessa situação de impossibilidade de moradia em outros lugares por conta dos elevados custos de vida e transporte, surgiram e cresceram demasiadamente os cortiços nas áreas centrais, os quais começaram a incomodar e causar medo às classes ricas, rotulando seus moradores como “classes perigosas”, como elucida Valladares (1991, p. 86). Outra associação feita pelas elites foi a das populações pobres e da falta de saneamento em que supostamente viviam por causa das linhas dos trens, o que reforçou o impedimento de que uma ferrovia cortasse a Zona Sul. Para Soja (1983, p. 28), esses aspectos do Rio de Janeiro da época refletiam características de uma cidade capitalista industrial, com a consolidação das classes sociais no espaço e a concentração do proletariado nas áreas centrais da cidade.

A associação entre a ideologia higienista e a procura pela criação, concentração e acumulação de mais capitais necessitava eliminar ou ao menos diminuir as aparentes contradições do espaço urbano carioca. Foi essa mentalidade que

levou a cabo projetos de intensa transformação da cidade do Rio de Janeiro, entre os quais se destaca o empreendido pelo Prefeito Francisco Pereira Passos entre 1902 e 1906, conhecido como Reforma Passos.

A transformação da forma urbana visava sobretudo resolver as contradições que ela apresentava. Era imperativo agilizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias, que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto. Era preciso, também, criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais. Nesse sentido, o rápido crescimento da cidade em direção à zona sul, o aparecimento de um novo e elitista meio de transporte (o automóvel), a sofisticação tecnológica do transporte de massa que servia às áreas urbanas (o bonde elétrico), e a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condiziam com a existência de uma área central ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços. Não condiziam, também, com a ausência de obras suntuosas, que proporcionavam “status” às rivais platinas [Montevideu e Buenos Aires]. Era preciso acabar com a noção de que o Rio era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do “novo Brasil”. (ABREU, 2008, p. 60)

Abreu (2008, p. 61-63) lista certas transformações urbanísticas empreendidas por Pereira Passos: alargamento de ruas do Centro, quando havia desapropriação de mais prédios do que os necessários, vendidos pela Prefeitura após valorização a fim de ressarcir os custos da empreitada; calçamento de ruas, inclusive com asfalto na Zona Sul; construção da Avenida Beira Mar, correspondente aos atuais arruamentos da Praia do Flamengo e da Praia de Botafogo, e da Avenida da Ligação, no reverso do Morro da Viúva, correspondente à atual Avenida Oswaldo Cruz (fig. 13); embelezamento da Praça XV, do Largo da Glória, do Largo do Machado, da Praça São Salvador, da Praça Onze de Junho, do Passeio Público e da Praça Tiradentes; arborização das ruas do Centro, de Botafogo e de Laranjeiras; construção dos pavilhões do Mourisco, da Vista Chinesa e do Campo de São Cristóvão; início das obras de erguimento do Teatro Municipal, uma réplica da *Opéra de Paris*; perfuração do Túnel do Leme e construção da Avenida Atlântica, integrando Copacabana às áreas de intensa especulação imobiliária; canalização total ou parcial do Rios Carioca (Laranjeiras e Flamengo), Berquó (Botafogo), Maracanã, Joana e Trapicheiro (Tijuca); saneamento de parte da Lagoa Rodrigo de Freitas, poluída pelos dejetos das indústrias às suas margens; remoção dos resíduos sólidos urbanos para a Ilha de Sapucaia, uma das que, após aterramentos, constituíram a Ilha do Fundão; proibições diversas, como a da venda de vários produtos por ambulantes e a da mendicância; e derrubada de muitos cortiços.



Figura 13: Praia de Botafogo (Rio de Janeiro, RJ), em fotografia de Marc Ferrez (1906) – Nota-se como assunto principal da imagem a Avenida Beira Mar na altura do bairro de Botafogo, internacionalmente reconhecida por sua beleza. Ao fundo, percebe-se o Morro da Viúva, ainda sem os aterros que o contornaram e onde se localizam atualmente a Avenida Rui Barbosa e as pistas do início do Parque do Flamengo, mas já com a Avenida da Ligação na sua retaguarda (hoje, Avenida Oswaldo Cruz). Fonte: Ferrez (1906), modificado.

Outras obras significativas foram realizadas na cidade durante o período Passos, mas financiadas com recursos da União. Duas delas se destacam em função da mudança que proporcionaram: a abertura da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco) e a construção do novo Porto do Rio de Janeiro, somado a suas duas avenidas de acesso, Francisco Bicalho e Rodrigues Alves. A primeira (fig. 14) possibilitou uma ligação mais rápida e eficiente entre as principais artérias da Zona Sul e da Zona Norte, mas as muitas centenas de desapropriações que precisaram ser feitas custaram ao Governo Federal a expressiva quantia de 26.456:638\$019⁴¹. As obras da segunda, por sua vez, “eliminaram vários entraves à circulação de mercadorias, contribuindo, assim, para a integração efetiva do país na nova divisão internacional do trabalho” (ABREU, 2008, p. 63).

⁴¹ Leia-se “vinte e seis mil, quatrocentos e cinquenta e seis contos, seiscentos e trinta e oito mil e dezenove réis”.



Figura 14: Detalhe do projeto da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), no Rio de Janeiro (RJ) – Percebe-se a magnitude da obra rapidamente ao notarmos a grande largura do arruamento e o bom número de edificações que precisaram ser destruídas. É igualmente interessante notarmos o aterro à direita, numa época em que a cidade do Rio de Janeiro expandiu-se muito também em direção à Baía de Guanabara, que começou a ter sua área total significativamente diminuída. Fonte: Ferrer (1982, sem paginação apud ABREU, 2008, p. 65).

Todo esse conjunto de transformações criou uma imagem de cidade mais condizente com a situação do Brasil perante o mercado internacional e as ideologias do momento. Mas Abreu (2008, p. 63-66) também aponta outras três importantíssimas implicações da reforma urbana, razão de nossa longa citação a seguir:

Em primeiro lugar, ela representa um exemplo típico de como novos momentos de organização social determinam novas funções à cidade, muitas das quais só podem vir a ser exercidas mediante a eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento. Em segundo lugar, representa também o primeiro exemplo de intervenção estatal maciça sobre o urbano, reorganizado agora sob novas bases econômicas e ideológicas, que não mais condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade.

De fato, o alargamento das ruas centrais e a abertura de novas artérias, que atravessaram preferencialmente as velhas freguesias artesanais e industriais, “destruiu os quarteirões de cortiços habitados pelos proletários e os armazéns e trapiches dos bairros marítimos, numa extensão de aproximadamente 13 ha”⁴². Grande parte da população foi, então, forçada a morar com outras famílias, a pagar aluguéis altos (devido à diminuição da oferta de habitações) ou a mudar-se para os subúrbios⁴³, já que pouquíssimas foram as habitações populares construídas pelo Estado em substituição às que foram destruídas. [...]

[...]

Finalmente, o período Passos também se constitui em exemplo de como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, muitas vezes geram novas contradições para o momento de organização social que surge. É a partir daí que os morros situados no centro da cidade (Providência São Carlos, Santo Antônio e outros), até então pouco habitados, passam a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular que marcaria profundamente a feição da cidade neste século [XX] – a favela. O Morro da Providência, por sinal, já era conhecido como Morro

⁴² Em citação a Lobo (1978, v. 2, p. 504).

⁴³ Em citação a Leeds e Leeds (1978, p. 190).

da Favela desde 1897, quando passou a ser habitado por militares de baixa hierarquia retornados de Canudos⁴⁴.

A Reforma Passos e as transformações urbanas associadas nos parecem iniciar um processo de transição para a fase da urbanização que gerou o que Soja (1983, p. 29-30) chamou de cidades monopolistas imperialistas. É claro que devemos entender as limitações de aplicar essa denominação, pois o autor se refere ao cenário dos países centrais. No Brasil, a característica imperialista do capitalismo era ausente e a característica monopolista ainda estava sendo gestada. Apesar disso, conseguimos identificar algumas das mesmas tendências que Soja enumera para esse tipo de cidade. Em primeiro lugar, o proletariado emergente passava por uma fragmentação espacial, dividindo-se entre as áreas centrais e os subúrbios industriais que surgiam. Do lado oposto, a burguesia não começou a se deslocar para os subúrbios, como sugere Soja (p. 29), mas deixou o Centro da cidade e adjacências para ocupar a Zona Sul. Dessa maneira, “as áreas centrais se terciarizaram, com a permanência das atividades da classe gerencial e o deslocamento das atividades produtivas (indústrias) para a periferia”. Esse movimento do capital industrial onerou as populações operárias que permaneceram no Centro e as tornou dependentes do transporte público, o que levou ao aumento da própria jornada de trabalho, se somarmos o tempo de deslocamento entre casa e trabalho.

O período após a Reforma Passos coincidiu com as grandes crises inflacionárias do café brasileiro, em que o Governo Federal, para manter os preços do produto estáveis, teve de manter as taxas de câmbio baixas e reter estoques. Essa medida favoreceu os cafeicultores, mas favoreceu ainda mais os bancos e os exportadores de café, que se eram apenas intermediários passaram a ser então os verdadeiros comandantes da produção, como explica Abreu (2008, p. 71). O preço dos importados, por outro lado, aumentou, o que gerou uma alta no custo de vida e uma série de movimentos populares; entretanto, a Primeira Guerra Mundial (1914 – 1918) levou à

retenção de grande parte dos capitais que se evadiam do país (através da importação, turismo das classes abastadas e remessas de dinheiro feitas por imigrantes recentes), que foram preferencialmente aplicados na criação de novas indústrias, e no desenvolvimento das preexistentes⁴⁵. E isto se deu em grande parte na capital da República, detentora do maior mercado consumidor nacional e do mais importante parque industrial do país. (ABREU, 2008, p. 72)

⁴⁴ Em citação a Leeds e Leeds (1978, p. 191).

⁴⁵ Em citação a Basbaum (1976, v. 2, p. 111).

Essa concentração do capital num espaço particular é expressão inegável do DGD do capitalismo periférico brasileiro. Nos anos que se seguiram, o Governo Republicano e o governo do Distrito Federal procuraram continuar a renovação das áreas urbanas centrais e o embelezamento dos novos bairros da Zona Sul, embora a Guerra tenha prejudicado as finanças, tendo de haver uma redução dos gastos no período. Foi também um momento em que se melhoraram diversas estradas em direção às áreas rurais da cidade. Abreu (2008, p. 74) explica que isso não significou uma mudança de prioridades das esferas de governo, como pode parecer, mas foi uma resposta a uma momentânea crise conjuntural de abastecimento. Como resultado da diminuição de importações e da economia de combustível que reduziu o fluxo da navegação de cabotagem, poucos alimentos chegavam ao Rio de Janeiro, de modo que a solução rapidamente encontrada foi incentivar a agricultura nos bairros mais afastados e na Baixada Fluminense.

É interessante associarmos isso à ideia de que os investimentos em capital fixo e no ambiente construído estão ligados à periodicidade das crises. Smith (1998, p. 183-184), com suporte de Harvey (1982), comenta que crises de superacumulação no circuito primário da economia – no qual ocorre a produção de mais-valia e o consumo – podem ser aliviadas ao se transferir capital para os circuitos secundário – que envolve o investimento em capital fixo e o fundo de consumo, que se direciona em parte para a produção do ambiente construído – e terciário – que engloba os investimentos e gastos sociais e com ciência e tecnologia –. Para isso, entretanto, é necessário o Estado e o sistema creditício, pois os capitalistas individuais receiam investir nestes dois circuitos, e particularmente no secundário, “por causa da larga escala de tais investimentos, de seu longo período de movimentação e de sua tendência a serem coletivamente consumidos” (SMITH, 1998, p. 183-184).

Assim que a situação econômica do País melhorou, voltaram as políticas públicas na cidade a privilegiar os lugares habitados pelos ricos, com inúmeras novas obras durante a gestão de Paulo de Frontin e de Carlos Sampaio. Frontin, em seis meses, duplicou, pavimentou, prolongou e abriu diversas vias, a maioria absoluta na Zona Sul e no Centro. Sampaio, por sua vez, fez transformações ainda maiores, em busca de preparar as comemorações e a Exposição Internacional do I Centenário da Independência do Brasil, em 1922 (ABREU, 2008, p. 76). Entre várias outras obras, como a criação das avenidas margeando a Lagoa Rodrigo de

Freitas, o que levou à expulsão da população proletária que até então vivia ali, possivelmente o marco mais significativo da administração de Sampaio foi o início do desmonte do lugar de instalação da cidade, o Morro do Castelo, que segundo Lessa (2005, p. 240)

era a marca de “atraso” colonial e havia sido poupado por Pereira Passos. Para palco inequívoco da modernidade da cidade foi realizado o desmonte [...], a ruptura simbólica e radical da cidade com o seu passado. O simbolismo é integral quando se tem presente que com o material do desmonte foi feito o aterro onde está instalado o Aeroporto Santos Dumont.

Explica Amador (1992, p. 230-234) que as intervenções dos períodos Pereira Passos e Carlos Sampaio geraram diversas consequências danosas para a natureza e, por tabela, para o próprio ser humano. O aterro de diversas áreas do litoral, tornando retilíneos trechos recortados com pontões, enseadas, ilhas, falésias e praias, prejudicou a circulação marítima na Baía de Guanabara e, assim, a pesca, além de levar a grandes ressacas. Por sua vez, o arrasamento dos Morros do Senado – no governo Passos – e do Castelo – no governo Sampaio – produziu intensa alteração na circulação dos ventos no Centro do Rio de Janeiro. Para ele, o fato de as obras terem se concentrado somente em alguns bairros tinham o objetivo claro de “beneficiar o conjunto de capitais e interesses que promoviam a venda de um produto muito valioso – a natureza exuberante da Zona Sul” (p. 234). Ou seja, aqui vemos uma dupla característica do DGD na escala urbana: os investimentos a fim de promover as áreas de onde o capital, por meio da atividade imobiliária, esperava extrair a maior lucratividade e a dominação e comodificação da natureza visando a seu valor de troca.

Paralelamente, as indústrias, em virtude da conjuntura favorável, começaram a se multiplicar. Os terrenos mais baratos do subúrbio, ao longo das estradas de ferro, levaram o capital industrial a se realocar, em detrimento da opção por São Cristóvão e adjacências. Abreu (2008, p. 80) diz que em 1917 instalou-se em Maria da Graça a empresa de produção de vidros por processo mecânico CISPERS. 1921 foi o ano da General Electric inaugurar uma fábrica de lâmpadas na localidade. Seguidamente, várias outras indústrias optaram pelo subúrbio do Rio. Como foi criada uma taxa única pelos serviços de transporte nas freguesias suburbanas, muitos operários optaram por residir mais distante do Centro, o que contribuiu com um grande adensamento populacional nessas áreas. Quase tão grande foi a densidade demográfica verificada em algumas localidades da Baixada Fluminense.

se, de modo que o fim deste período estudado nos mostra como se construiu a base do processo de ocupação e expansão da metrópole do Rio de Janeiro.

Smith (1998, p. 199-200) faz uma importante análise da relação entre os DGD na escala urbana e a renda do solo, que acreditamos ser útil neste momento de análise. Ela nos parece conseguir explicar a questão dos investimentos no ambiente construído na Zona Sul, aonde se dirigiram as classes mais altas, e a saída das indústrias dos bairros mais centrais e de São Cristóvão, onde a renda do solo era alta e os preços igualmente, rumo às periferias de então. O autor (1998, p. 199) estabelece que os usos do solo urbano são diversos e que, ainda que o desenvolvimento urbano esteja muito atrelado à concentração do capital produtivo no espaço, sua diferenciação interna depende do sistema de renda do solo.

A célula básica constituinte do espaço urbano é o espaço absoluto individual da propriedade privada e cada um desses espaços tem preço na forma de renda do solo. A renda do solo de um certo espaço é determinada por um certo número de coisas, incluindo suas propriedades (tamanho, forma de superfície, utilização atual, etc.) e sua relação com outros melhoramentos e lugares (centro da cidade, transporte, rede de esgotos, etc). O sistema de renda do solo nivela o espaço urbano à dimensão de valor de troca, mas o faz como um meio de então coordenar e integrar o uso dos espaços individuais dentro do espaço urbano como um todo. A igualização do espaço urbano na estrutura de renda do solo torna-se o meio para sua diferenciação. Os usos competitivos são geograficamente selecionados, em primeiro lugar, através do sistema de renda do solo. (SMITH, 1998, p. 200)

Dessa maneira, vimos que se por um lado o Rio de Janeiro procurou desenvolver as novas áreas da Zona Sul, onde os lucros por meio da especulação eram enormes, negligenciou boa parte da Zona Norte e Oeste. A cidade fragmentada do Rio de Janeiro atual é reflexo das transformações pelas quais passou, seja no campo da educação, da intervenção urbanística e de outras políticas públicas e ações sociais. Ao mesmo tempo, a capital federal conseguiu registrar um forte crescimento industrial mesmo sem grande apoio do Estado, evidenciando o início de uma nova fase em que as demandas do capital vão se tornar gradativamente mais fortes que os interesses do Estado e da população (notadamente a população pobre, ainda que majoritária). A peculiaridade do processo de industrialização/urbanização do Rio de Janeiro está justamente no seu caráter de capital e na concepção ideológica de um espaço urbano vendável – incluindo a venda da natureza –, em que as contradições antigas precisavam ser eliminadas, mas isso se fez à custa do surgimento e aprofundamento de novas contradições.

Neste capítulo, vimos que a ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, que teve embrião ainda nos caminhos coloniais, ganhou no período entre 1861 e 1928 no-

vos atributos, como estradas, ocupações, acréscimos na densidade populacional etc. A urbanização do eixo ocorreu de maneira incipiente, caracterizando apenas um processo muito inicial de predomínio do urbano sobre o rural e mais inicial ainda quanto a seu predomínio sobre a realidade industrial. Essa urbanização se processou ainda muito mais por meio do surgimento e expansão inicial das cidades do que pela força simbólica que lhe é subjacente. Ainda que não intensamente, no entanto, já pudemos perceber diferentes manifestações do DGD, as quais se intensificaram quali e quantitativamente no período seguinte.

3. Estratégia rodoviária, concentração industrial e urbanização consolidada: o período 1928 – 1980

O período entre 1928 e 1980 na ligação Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) marcou ao mesmo tempo rupturas e continuidades em relação ao período anterior. A primeira e principal ruptura foi com a lógica agrário-exportadora até então dominante. A crise definitiva do café, que a bem da verdade já no início do século XX estava decadente na área que estudamos, e a Revolução de 1930 foram os símbolos últimos desse fim de era. A segunda ruptura que precisamos salientar foi aquela com o modelo de transporte mais valorizado. Vários foram os fatores que fizeram com que os automóveis e rodovias fossem preferidos aos trens e ferrovias, os quais tomaremos, em breve, o devido tempo para analisar. A grande continuidade, por outro lado, foi a do processo de urbanização do eixo. A partir de 1928, configurou-se uma transição de uma urbanização até então incipiente, ligada à transformação de tempos e espaços nos quais ainda predominavam as dinâmicas do rural ou da indústria, para uma urbanização consolidada, com a qual a problemática urbana tomou conta da vida cotidiana, não apenas da vida na cidade como também na fábrica e no campo. Aprofundaram-se, também, as contradições entre o urbano e o industrial, que já apareciam no primeiro período, e percebemos expansão das fábricas em alguns locais e relativa retração em outros.

As transformações em diversas escalas em curso neste período culminaram com a realização da sociedade urbana: uma sociedade que nasce da sociedade industrial e a sucede. Sendo assim, entre 1928 e 1980 pudemos ver, no eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora, o aprofundamento do processo de industrialização/urbanização e a crise da sociedade industrial nos anos finais, possibilitando o predomínio da sociedade urbana.

Um importante aspecto do problema teórico é o de conseguir situar as discontinuidades em relação às continuidades, e inversamente. Como existiriam discontinuidades absolutas sem continuidades subjacentes, sem suporte e sem processo inerente? Reciprocamente, como existiria continuidade sem crises, sem o aparecimento de elementos ou de relações novas? (LEFEBVRE, 2008, p. 13)

Neste capítulo, nosso objetivo específico é *investigar as principais maneiras pelas quais o avanço da técnica transformou o espaço e acelerou sua urbanização*. Dessa maneira, a questão que nos põmos é: *Como a industrialização, o avanço da técnica e as estratégias rodoviárias transformaram o eixo e aceleraram a urbanização?* Tentando seguir esse caminho, dividimos este capítulo em

dois grandes itens: “3.1. Rodoviarismo e declínio do ferroviário” e “3.2. Urbanização acelerada e industrialização concentrada”. No primeiro, analisaremos a passagem de uma orientação ferroviária para uma rodoviária, focalizando, inicialmente, a criação da Estrada Rio – Petrópolis e posteriores alterações e, em seguida, a extinção de alguns ramais ferroviários na área de estudo. Por sua vez, no segundo item, procuraremos entender como ocorreu a aceleração do processo de urbanização da ligação em paralelo com o desenvolvimento industrial, com destaque para as cidades do Rio de Janeiro e Duque de Caxias (RJ) e, em seguida, para Juiz de Fora e Petrópolis (RJ).

3.1. Rodoviarismo e declínio do ferroviário

Conforme já explicitamos, nossa opção neste trabalho foi considerar a data de inauguração de importantes estradas de rodagem na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora como marcos temporais de início e fim de cada período. Se, em 1861, a abertura da Estrada União e Indústria teve uma relevância quase imediatamente diminuída pela chegada da ferrovia a Juiz de Fora, o mesmo não podemos dizer da abertura da Estrada Rio – Petrópolis, entre o Rio de Janeiro e a cidade serrana, em 1928. A força simbólica desta estrada foi imensa, porque inaugurou um período, o qual dura até hoje, em que o sistema ferroviário no Brasil foi preterido em prol do desenvolvimento do transporte rodoviário. Analisemos alguns fatores ligados a essa reorientação.

Natal (1991, p. 31-48) divide em três fases a evolução dos transportes nos países centrais. Logo após mencionar que a invenção do motor a combustão interna e, conseqüentemente, a invenção do automóvel, dependeu do avanço da própria tecnologia ferroviária, o autor (p. 47-48) diz que a terceira de suas fases, verificada com a maturação da Segunda Revolução Industrial,

assinala o momento em que, a partir dos desenvolvimentos tecnológicos efetivados na indústria ferroviária, este modal alcança o seu auge; embora, ao mesmo tempo, em contrapartida, cria as condições para a emergência do automobilismo. De outra forma: esta fase marca o fim de uma etapa, a do predomínio ferroviário, e o início de uma outra, a da gestação do padrão rodoviário-automobilístico; padrão que vem a se consolidar como o padrão de transporte do modo capitalista a partir do final do primeiro quartel deste século [XX]. Isto é, a produção generalizada do automóvel, enquanto valor de troca, não se verificou simultaneamente à inflexão rodoviária.

Para Natal (1991, p. 85-86), o desenvolvimento do sistema rodoviário foi, primeiramente, uma necessidade social decorrente da crescente mercantilização da economia, embalada pelo expansionismo da indústria de automóveis estrangeira e oligopolista. Logo no fim da década de 1910 e durante a década de 1920 foram estabelecidas as primeiras montadoras em território brasileiro (todas no estado de São Paulo), a saber: a Ford Motor Company, em 1919; a General Motors of Brazil S/A, em 1925; e a International Harvester Company, em 1926. Somadas a esse movimento, as necessidades efetivas de transporte, uma vez que as ferrovias eram insuficientes, estabeleceram as condições para o Brasil adotar um novo padrão de transporte: o padrão rodoviário-automobilístico (NATAL, 1991, p. 88).

D. Paula (2010, p. 144-151), em uma análise bastante completa, adiciona vários outros fatores responsáveis pela construção da hegemonia do rodoviário. Refutando as teses baseadas numa pura e simples “mentalidade” rodoviária, a autora desvenda os “muitos interesses (políticos, econômicos, clientelistas) [que] estavam e estão envolvidos nessa ‘mentalidade’ rodoviária” (p. 147). Datam de 1926 os primeiros planos rodoviários brasileiros; de 1927, durante o governo do Presidente Washington Luís, a criação do Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem; e de agosto de 1928 a inauguração quase simultânea das rodovias entre o Rio de Janeiro e São Paulo (SP) e o Rio de Janeiro e Petrópolis. Esses foram os primeiros marcos do rodoviário brasileiro, o qual se aprofundou durante o governo presidencial de Getúlio Vargas.

O Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, foi o primeiro projeto nacional para o setor de transportes a entrar na agenda oficial do Governo Federal e “coordenou a política nacional de transportes até o ‘Plano Nacional de Viação’ de 1964”, segundo Pereira e Lessa (2011, p. 29). Apesar do *lobby* pelas rodovias, existente desde 1916, por ocasião do I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, o documento ainda tomava o transporte ferroviário como o mais importante, entendendo o sistema rodoviário e a navegação fluvial e marítima como sistemas auxiliares e alimentadores. No entanto, não tardou para que a esfera governamental atendesse os anseios dos rodoviários, criando em 1937 o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)⁴⁶.

⁴⁶ “Na justificativa governamental, a Inspeção Federal de Estradas (criada em 1911, quando o transporte era majoritariamente ferroviário) não mais atendia às novas exigências da área dos

A partir da segunda metade da década de 1940, intensificou-se a construção rodoviária, com traçados de estradas paralelas aos trilhos, o que contribuiu para acirrar a competição principalmente entre rodovias e ferrovias, em vez de estimular a integração intermodal de transportes. (PAULA, D., 2010, p. 148)

Não só a concorrência com as ferrovias e a força da indústria automotiva bastavam para explicar a decadência do sistema ferroviário, D. Paula (2010, p. 148-149) recupera Martins (1985) para lembrar que havia problemas tanto endógenos à organização empresarial das companhias de trens, quanto exógenos, causados pela redução do fluxo de importação de equipamentos e combustível por causa da Segunda Guerra Mundial. Também foi fator contribuinte à expansão rodoviária a compra a preços irrisórios que o Brasil fez de equipamentos para a construção de rodovias que os Estados Unidos haviam levado para a Europa na Segunda Grande Guerra.

A escassez de financiamentos e de uma política voltada para a construção ferroviária acentuou a deterioração do parque ferroviário. Paralelamente fortaleceu-se a política de construções rodoviárias, amplamente divulgada como garantidora de retorno financeiro mais rápido e de infraestrutura mais barata. Ainda que, no período da guerra, se evidenciasse o problema da dependência dos óleos combustíveis, o *lobby* dos defensores e agentes das rodovias se acentuava. (PAULA, D., 2010, p. 149)

O ano de 1946 foi marcado pela transformação do DNER em autarquia e pela criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), “destinado à construção, conservação e melhoramentos das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional [de 1944] e a auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal para a execução dos sistemas rodoviários regionais respectivos”, de acordo com a Lei Jopper, o Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945 (BRASIL, 1945, p. 19267); sendo, no ano seguinte, iniciada a construção de algumas rodovias prioritárias e a criação dos órgãos e planos rodoviários estaduais. Revisões no Plano Geral de Viação Nacional de 1934 culminaram na elaboração do Plano Nacional de Viação (PNV) de 1951, reforçando o caráter secundário das ferrovias e criando impeditivos para a construção daquelas que não fossem econômica ou militarmente desejáveis.

D. Paula (2010, p. 144) traz Accorsi (1996) para a discussão em um parágrafo que elucida muito bem a articulação entre o Estado e os interesses privados na construção da ideologia rodoviária:

transportes” (PAULA, D., 2010, p. 147). Em 1941, foi criado, por conseguinte, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), mas que logo em 1974 foi extinto.

Esse “rodoviarismo” foi, para Accorsi, um verdadeiro movimento que congregou legisladores, administradores e funcionários públicos, engenheiros, técnicos, empreiteiros, entidades empresariais, setores militares etc., que começaram a organizar-se desde o Primeiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem em 1916. Mais do que isso, o rodoviarismo significou a ascensão de uma camada da burguesia nacional às arenas decisórias do setor de obras públicas, por meio da crescente intervenção nas estruturas estatais, principalmente do DNER e dos DERs (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e Departamento de Estradas de Rodagem, respectivamente), pregando a sua autonomia frente ao Ministério da Viação e Obras Públicas (depois Ministério dos Transportes) e frente às decisões do Poder Legislativo. Assim, foi se formando uma verdadeira arquitetura político-institucional-clientelista, que solidificava a proposta rodoviária e ao mesmo tempo enfraquecia as demandas ferroviárias. Fruto dessas pressões, o DNER passou por profundas reformas administrativas, ganhando autonomia na implementação das metas rodoviárias.

A consolidação da política de transporte rodoviário ocorreu durante os anos da gestão do Presidente Juscelino Kubitschek (1956 – 1961). Sua estratégia de crescimento e desenvolvimento brasileiro foi centrada no Programa de Metas, que abrangeu objetivos também para o setor do transporte sobre rodas. As metas relacionadas estabelecidas – todas cumpridas – foram: pavimentar 3.000 km (posteriormente, sofrendo revisão para 5.000 km) de rodovias; construir 10.000 km (com revisão para 12.000 km) de novas estradas de rodagem; e produzir 170 mil novos veículos, entre caminhões, jipes, utilitários e automóveis de passeio. Além destas, o setor também se beneficiou com a meta-síntese, a construção da nova capital federal, Brasília, no Centro-Oeste do País, de onde partiriam grandes eixos rodoviários com fins de integração do território nacional (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 31).

Também faziam parte do Programa de Metas de JK algumas diretrizes para o transporte ferroviário. Eram elas: construção de 1.500 km de ferrovias; aquisição de nove locomotivas elétricas e 403 locomotivas a óleo diesel; aquisição de 1.086 carros de passageiros e 10.943 vagões de cargas; e substituição de 791.600 toneladas de trilhos (e outros acessórios de substituição de dormentes). Além de serem estas metas bem menos ambiciosas, quase nenhuma foi atingida integralmente, o que é mais uma amostra do peso maior dado ao transporte rodoviário em comparação ao ferroviário no projeto governista. A tabela 7 mostra a comparação entre as metas rodoviaristas e ferroviárias do Programa de Metas e seu cumprimento ou descumprimento.

Além de tomar as rédeas de boa parte das construções rodoviárias, Pereira e

Tabela 7: Cumprimento relativo das metas rodoviaristas e ferroviárias constantes no Programa de Metas do governo presidencial de Juscelino Kubitschek – Fontes: Brasil (1958 apud PEREIRA; LESSA, 2011, p. 31), Faro e Silva (1991 apud PEREIRA; LESSA, 2011, p. 31) e Natal (1991, p. 137-138).

Tipo	Meta	Quantidade prevista	Quantidade cumprida	Cumprimento relativo
Rodoviarista	Pavimentação de rodovias	5.000 km ⁴⁷	6.202 km	124,0%
	Construção de novas rodovias	12.000 km ⁴⁸	14.970 km	124,7%
	Fabricação de veículos	170.000 unidades	199.180	117,2%
Ferroviária	Construção de novas ferrovias	1.500 km	826,5 km	55,1%
	Aquisição de locomotivas elétricas	9 unidades	9 unidades	100%
	Aquisição de locomotivas a óleo diesel	403 unidades	380 unidades	94,3%
	Aquisição de carros de passageiros	1.086 unidades	504 unidades	46,4%
	Aquisição de vagões de carga	10.943 unidades	6.498 unidades	59,4%
	Substituição de trilhos e acessórios	791.600 t	613.259 t	77,5%

Lessa (2011, p. 31-32) comentam que o governo juscelinista auxiliou o setor por meio de estímulos cambiais, fiscais, creditícios e comerciais para a instalação e lucratividade de complexos industriais automobilísticos no Brasil. Para o sucesso da empreitada, o Estado articulou com os empresários uma divisão na qual a fabricação de autopeças caberia às indústrias de capital nacional e a montagem dos veículos, ao setor multinacional, com a condição de que criassem fábricas no próprio País. Das diversas propostas recebidas pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) – criado em 1956 para coordenar o estabelecimento das indústrias de automóveis –, doze se concretizaram, sendo dez de empresas com sede estrangeira e dois de empresas nacionais, respectivamente: Ford Motor do Brasil S/A (caminhões, automóveis, utilitários e tratores); General Motors do Brasil S/A (caminhões e automóveis); International Harvester S/A (caminhões); Mercedes Benz do Brasil S/A (caminhões e ônibus); Scania Vabis do Brasil (caminhões e ônibus); Simca do Brasil (automóveis e camionetas); Toyota do Brasil S/A (utilitários); Volkswagen do Brasil S/A (camionetas, furgões e automóveis);

⁴⁷ Após revisão da meta inicial, de 3.000 km.

⁴⁸ Após revisão da meta inicial, de 10.000 km.

Willys Overland do Brasil (utilitários, camionetas e automóveis); Karmann Ghia do Brasil (carrocerias de automóveis); Fábrica Nacional de Motores (caminhões, ônibus e automóveis)⁴⁹; e Vemag S/A (automóveis, camionetas e utilitários).

Para Ianni (1977, p. 156),

as metas relacionadas com as ferrovias e as rodovias também desempenharam um papel extra-econômico. A construção e o reaparelhamento das ferrovias e, principalmente, a construção e pavimentação de rodovias exerceram um efeito “mágico” na mente de uma parte dos habitantes das pequenas e médias cidades, onde não eram visíveis os investimentos industriais.

Podemos complementar esses dizeres aos de Pereira e Lessa (2011, p. 33), segundo os quais a elite brasileira transformou a rodovia e o automóvel em símbolos da modernidade nacional. D. Paula (2010, p. 152) reafirma esse interesse da elite ao evidenciar o jogo político que tornou possível a aliança entre o Partido Social Democrático (PSD) e o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) no tocante ao Programa de Metas e aos projetos rodoviários relacionados, garantindo maioria do Congresso Nacional e boa articulação entre os Ministérios. O PSD “era um partido com ampla base rural, reduto de empreiteiros, mas também contava com uma base burguesa progressista interessada na implementação do parque industrial”. Por sua vez, o PTB “apoiava a implantação da indústria automobilística por outros motivos. Acreditava-se na ampliação da base do partido via incorporação de um novo contingente de operários qualificados, bem como de suas associações” (PAULA, D., 2010, p. 152). Apesar dessa agenda comum, o PTB costumava divergir quanto à participação do capital estrangeiro, sendo grande defensor da Fábrica Nacional de Motores. Accorsi (1996, p. 58) assinala outro aspecto importante do governo de Kubitschek:

O período de 1956 a 1961 marca uma alteração fundamental na composição da qualidade dos recursos destinados ao programa rodoviário: ao contrário de governos anteriores, em que a maior parcela de recursos era obtida através da arrecadação Fundo Rodoviário Nacional [sic], durante o governo de JK os recursos provenientes diretamente de dotações orçamentárias ultrapassam aqueles do FRN no custeio do referido programa.

O autor prossegue (p. 58), afirmando que o DNER se afastava progressivamente da atividade construtiva, ao contrário do que acontecia nos governos anteriores, uma vez que neste momento empreiteiras particulares já estavam mais fortalecidas e consolidadas regional ou nacionalmente. Isso ilustra uma orientação

⁴⁹ A Fábrica Nacional de Motores (FNM) teve sede em Duque de Caxias (RJ). Voltaremos a falar dela no item “3.2.1. A explosão industrial e urbana do Rio de Janeiro e de Duque de Caxias” deste trabalho.

mais geral do governo JK ligada ao beneficiamento do setor privado da economia em detrimento do fortalecimento do setor público.

Com relação às instituições de Estado ligadas ao transporte ferroviário, vale dizer que foi criada, em 1957, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), com a finalidade de “administrar as estradas de ferro de propriedade do Governo Federal, cujos acionistas eram o próprio Poder Público, sendo 87% do Governo Federal, 10,2% do Estadual e 2,6% do Municipal [sic⁵⁰]” (NATAL, 1991, p. 133), tendo havido melhorias importantes no transporte ferroviário em diferentes estados, como foi o caso de Minas Gerais (BRASIL, 1974, p. 220 apud NATAL, 1991, p. 134).

Entretanto, a RFFSA foi conduzida, inicialmente, sem muita convicção sobre seus propósitos. Talvez o fato de ser uma jovem S.A., pública, com acionistas nas diversas instâncias da Federação e, em um País onde o novo padrão de desenvolvimento estava se constituindo, mas assentado sob bases políticas oligárquicas não desconsideráveis, tenha implicado, dentre outros problemas, na dificuldade da supressão dos ramais deficitários. De outro modo: os interesses regionais teriam desempenhado aí papel ainda relevante. (NATAL, 1991, p. 133)

Analisando diversos dados da época, Natal (1991, p. 142) resume que “o transporte de passageiros de média e de longa distâncias não apresentava maior interesse para as empresas ferroviárias”. Ele continua ao dizer que o transporte urbano de passageiros não foi devidamente privilegiado e mostrar que seu crescimento, na realidade, “reflete a explosiva urbanização em curso⁵¹ e não o aumento da oferta deste tipo de transporte”. Finalmente, diz o autor, o aumento nos números do transporte ferroviário de cargas é mínimo em relação ao crescimento econômico verificado.

Em suma: tanto ao nível do transporte de passageiros quanto de cargas, o transporte sobre pneus ultrapassou, de longe, o modal ferroviário. Portanto, antes da questão do financiamento, o que obstaculizava uma (re)definição ferroviária consoante com a industrialização era o posicionamento de um outro tipo de articulação público-privado que, nitidamente, transcendia aos interesses constituídos no entorno do modal ferroviário. A (re)definição que acabou acontecendo àquela época foi a de que tanto ao nível do transporte de carga quanto ao de passageiros, de média e de longa distâncias, o papel do modal ferroviário seria bastante estreitado; conquanto lhe fosse atribuído então um outro também importante, o do transporte coletivo urbano de passageiros. (NATAL, 1991, p. 142-143)

Tornemos a falar da erradicação de ramais ferroviários, algo que comentamos *en passant* há pouco. Os primeiros planos para isso vieram do relatório final

⁵⁰ A soma das porcentagens resulta em 99,8%, e não em 100%, como era de se esperar.

⁵¹ A palavra “urbanização” aqui é tratada no sentido de urbanização formal, isto é, crescimento das cidades e expansão da malha e da forma urbana.

da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU)⁵², publicado em 1954. De acordo com D. Paula (2000, p. 191-192), a CMBEU indicava a baixa densidade de tráfego como o problema mais grave e principal causador do déficit das companhias ferroviárias e elencava como relevantes problemas, em adição:

a) instabilidade nas funções de chefia, excesso de pessoal improdutivo; b) a "pressão de influências políticas perturbadoras"⁵³ aliada ao excessivo arbítrio e o limitado controle sobre o que estava sendo feito; c) variedade de bitolas (1,60 cm; 1,00 m; 0,76 cm; 0,66 cm e 0,60 cm) [sic⁵⁴]; d) construções de ferrovias isoladas em diferentes zonas do país e vitimadas pelas influências políticas determinando o rumo do traçado, resultando em ramais sem finalidade importante; e) excessiva dependência dos mercados estrangeiros para a manutenção técnica; equipamentos ultrapassados, prejudicando as condições do tráfego. (PAULA, D., 2000, p. 191)

D. Paula (2000, p. 194-201) critica as justificativas estatais da época em prol da extinção de ramais de estradas de ferro, argumentando que a ênfase no aspecto "deficitário" e "antieconômico" punha todos os demais fatores, inclusive os sociais, à margem, como se apenas substituir a ferrovia pela rodovia resolvesse os problemas de integração de uma região. Ela vai além, pondo em questão a classificação de determinadas regiões alvo de erradicação de ramais como "economicamente inexpressivas". "Inexpressivas, talvez, para o atendimento do mercado externo, pois algumas destas abasteciam o mercado interno. O discurso sedimenta a estratégia de desenvolvimento e a mudança no padrão de acumulação, conciliando novos interesses e atores." (PAULA, D., 2000, p. 194) Os cálculos do déficit eram simplistas, uma vez que desconsideravam os benefícios para a coletividade, desconsideravam também as externalidades positivas do transporte ferroviário em comparação com o transporte rodoviário-automobilístico e incluíam custos do transporte ferroviário que não eram contabilizados para os outros tipos de transporte.

Apesar de (ainda que pouca) contra-argumentação, a "supressão de ramais antieconômicos era vista como pré-condição para a recuperação do sistema ferroviário como um todo" (PAULA, D., 2000, p. 208). Dessa maneira, em 1961, criou-se um Grupo de Trabalho, ligado ao Conselho de Desenvolvimento do governo

⁵² A CMBEU foi uma comissão de funcionários públicos brasileiros e técnicos brasileiros e americanos montada, após proposta do governo brasileiro a embaixadores estadunidenses em 1950, para analisar os fatores que promoviam ou retardavam o desenvolvimento econômico brasileiro.

⁵³ Em citação a CMBEU (1954).

⁵⁴ Acreditamos que onde se lê "cm" (centímetro[s]), na discriminação dos tamanhos de bitolas entre parênteses, deve-se ler "m" (metro[s]).

JK, com o objetivo de listar os trechos de erradicação recomendada, os quais somavam o expressivo número de 4.996 km. Mantinham-se, preferencialmente, os trilhos cuja destinação principal era o transporte de cargas pesadas, em especial minério (p. 209). A tendência de substituição das estradas de ferro por estradas de rodagem se manteve nos breves anos do governo do Presidente João Goulart (1961 – 1964). Pereira e Lessa (2011, p. 33) nos informam:

Na perspectiva de expansão da infraestrutura rodoviária, o “Plano Trienal” de João Goulart propunha a construção, a pavimentação e a conservação das rodovias que interligavam as regiões de grande potencial econômico. Nas políticas voltadas para a expansão do transporte rodoviário, o governo destacava como prioridade a construção de trechos rodoviários em substituição aos ramais ferroviários antieconômicos e a construção de rodovias de penetração para ocupação do território brasileiro, priorizando a pavimentação das rodovias localizadas em regiões de grande densidade de tráfego. [...] Mesmo com pouca operacionalização do “Plano Trienal”, as suas proposições para o setor rodoviário foram continuadas nos governos seguintes.

Não só foram continuadas, precisamos esclarecer, mas intensificadas após o Golpe Militar de 1964. D. Paula (2001, p. 10) nos conta que em 1966, como atestado disso, criou-se o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA), formados por militares, engenheiros e economistas do DNEF, do DNER e da RFFSA. O alto escalão dos militares membros do GESFRA evidenciava a lógica tecnocrata do Regime Militar. “Longe de estarem isolados no governo ou de representarem a si mesmos, esses técnicos atuavam representando interesses de setores da classe dominante.” (p. 9)

Esse processo de erradicação foi possibilitado através dos instrumentos de repressão política da Ditadura Militar, como o Ato Institucional n.º 5 (AI-5), que, sobreposto à Constituição do País, permitia que o Poder Executivo Federal cassasse direitos políticos e interviesse nas esferas municipal e estadual. O AI-5 proibia, em adição, direitos como o de se manifestar ou participar de atividades de natureza política, bem como o de frequentar determinados lugares à escolha do Ministério da Justiça, além de suspender a garantia de *habeas corpus* para quem efetuasse crimes políticos ou contra a segurança nacional, a ordem econômica ou a ordem social. Dessa maneira coercitiva, logrou-se abafar a revolta dos funcionários públicos das ferrovias estatais a serem erradicadas e eliminaram-se, entre 1966 e 1970, 3.926 km de vias férreas (PAULA, D., 2000, p. 209), a fim de, segundo a justificativa oficial, libertar o Estado do ônus de sua manutenção e equilibrar fi-

nanceiramente a administração das ferrovias remanescentes graças à supressão dos déficits daquelas extintas.

Os critérios para a erradicação de ramais antieconômicos eram: o seu interesse para a Segurança Nacional; a densidade de tráfego; os *déficits* operacionais; as implicações sócio-econômicas decorrentes de sua supressão e uma eventual ocorrência de indícios ou previsão da possibilidade de sua recuperação econômica e o interesse que poderia ter como afluente, ou de interligação com outros ramais ou troncos ferroviários. No lugar desses ramais, deveriam ser construídas rodovias, atendendo às necessidades de todos os núcleos populacionais atingidos⁵⁵. (PAULA, D., 2000, p. 210-211)

Todavia, não raro as ferrovias eram erradicadas e nenhuma rodovia era construída em substituição. Quando havia construção, por sua vez, muito dificilmente essas rodovias eram pavimentadas, como se pode perceber na tabela 8, abaixo. Em 1974, D. Paula (2001, p. 11) analisa, “estavam erradicados 7.500 km de vias férreas e somente 1.770,4 km de rodovias substitutivas construídas [23,6%]. Destas, apenas 111,4 km pavimentadas [6,3%]”.

Tabela 8: Rodovias substitutivas de ferrovias extintas e rodovias totais construídas e pavimentadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), no Brasil, entre 1966 e 1975 – Fonte: D. Paula (2001, p. 11), modificado.

Ano	Implantação de rodovias		Pavimentação de rodovias			
	A – Substitutivas a ferrovias extintas	B – Totais	C – Substitutivas a ferrovias extintas	D – Totais	Razão C/A	Razão D/B
1966	247,5 km	1.947,9 km	38,7 km	812,3 km	15,6%	41,7%
1967	339,2 km	2.586,0 km	47,6 km	1.036,9 km	14,0%	40,1%
1968	366,9 km	1.915,2 km	17,2 km	1.709,8 km	4,7%	89,3%
1969	142,6 km	2.081,0 km	7,9 km	2.341,5 km	5,5%	112,5%
1970	159,0 km	1.519,0 km	–	1.659,3 km	–	109,2%
1971	189,8 km	3.355,1 km	–	1.445,6 km	–	43,1%
1972	86,1 km	4.720,1 km	–	2.934,3 km	–	62,2%
1973	101,8 km	5.493,3 km	–	5.363,5 km	–	97,6%
1974	–	2.391,3 km	–	2.887,7 km	–	120,8%
1975	137,5 km	2.316,3 km	–	1.912,3 km	–	82,6%
Total	1.770,4 km	28.325,2 km	111,4 km	22.103,2 km	6,3%	78,0%

É possível dizer que, em meados da década de 1970, o programa de erradicação foi cumprido, muito em virtude do aparelho repressor dos Anos de Chumbo (1968 – 1974) da Ditadura Militar. Todavia, D. Paula (2001, p. 12) nos mostra que, contraditoriamente, alguns ramais com extinção programada foram excluídos

⁵⁵ Em citação ao Ministério da Viação e Obras Públicas (1965-1967).

dessa listagem – num total de 792 km, em 1972 –, pois seriam de interesse militar, industrial ou foram reclassificados como ramais “em recuperação”.

Esse fato indicava um dissenso quanto à erradicação, em primeiro lugar. Em segundo lugar, mostrava que o "sólido" argumento da antieconomicidade poderia variar de acordo com os interesses em jogo. Essas "idas e vindas" nos projetos de linhas a erradicar justificavam a inclusão de novos ramais e excluía outros "que, por motivos diversos, não poderiam ou não deveriam ser erradicadas"⁵⁶. A precisão técnica e a tão proclamada eficiência esbarravam em questões "diversas" que estavam ligadas a demandas políticas, militar-estratégicas ou mesmo às dificuldades de execução em face de pressões das populações locais. (PAULA, D., 2001, p. 12)

Com relação à política rodoviária durante o Regime Militar nas décadas de 1960 e 1970, lembramos que a primeira medida oficial foi a elaboração de um novo PNV, já em 1964. Pereira e Lessa (2011, p. 33) listam como propostas: a expansão de troncos rodoviários; a ligação do Distrito Federal às demais Unidades da Federação; a defesa do território nacional; e a articulação da viação terrestre com os portos e aeroportos internacionais. Especificamente para o setor rodoviário, o PNV de 1964 recomendou a construção de 138 rodovias (entre radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação) e a pavimentação de outras tantas. Curiosamente, Natal (1991, p. 184), em citação direta de trecho desse PNV (CONSELHO NACIONAL DOS TRANSPORTES, 1974, p. 222), mostra que ele recomendava considerar “a conveniência de não adensar demasiadamente a malha da Rede Rodoviária Federal, não só para atenuar os encargos da União, como para obrigar os Estados a atenderem adequadamente seus problemas de circulação rodoviária”.

Para Natal (1991, p. 204), as mudanças executadas no governo do Marechal Humberto Castelo Branco (1964 – 1966) abriram caminho para o crescimento econômico e para o auge do rodoviário-automobilismo, alcançando regiões outras além do Centro-Sul brasileiro. Eram notórios os laços de parceria entre o Estado autoritário e o empresariado, vide o crescimento impressionante das firmas de engenharia e construção civil à época, “seja seguindo projetos definidos no âmbito de agências governamentais, seja definindo-os para tais agências (às vezes criando mesmo a necessidade deles)” (p. 204). O autor é muito lúcido ao escrever os seguintes parágrafos (1991, p. 204-205):

Cabe sublinhar, em adição, que a urbanização dos anos 60, a aceleração do processo de integração nacional (incluindo a construção e ampliação de grandes vias troncais), com destaque para a consolidação de um mercado de abrangência nacio-

⁵⁶ Em citação ao GESFRA (1972).

nal e as safras descomunais (para aquela época e orientadas à exportação), aumentaram a demanda por transportes de modo ímpar no País.

Talvez se possa dizer que as obras magnas do rodoviário-automobilismo, a Ponte Rio-Niterói e a Transamazônica, e mesmo a construção dos metrô do Rio de Janeiro e de São Paulo, sejam verdadeiros signos do padrão nacional de transporte e das articulações ensaiadas em 1956-61, sacramentadas em 1964-66 e, finalmente, implementadas no período 1968-73.

Natal (1991, p. 205) segue listando outros fatores que contribuíram para o auge mencionado. Entre eles, cabe-nos destacar o aparecimento de várias cidades de porte médio que se constituíram como bons mercados para a expansão da indústria de automóveis e a preocupação do governo com os corredores de exportação, o que indica novamente a orientação da economia brasileira para o mercado externo e o que, em certa medida, evitou o esvaziamento do setor ferroviário, uma vez que considerável parte dos trilhos mantidos tinham justamente essa finalidade. Em 1967, o Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP) se tornou Ministério dos Transportes, “que contou com dois órgãos básicos: um já existente, o Conselho Nacional de Transportes e, outro, à época criado, o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes⁵⁷ (GEIPOT)” (NATAL, 1991, p. 206), “no qual várias firmas estrangeiras, selecionadas pelo Banco Mundial [em 1965] segundo as especializações ferroviária, rodoviária e portuária, se congregaram com técnicos brasileiros para o estudo de projetos de transporte integrado e intermodal” (CAMPOS, 1994, p. 518 apud ACCORSI, 1996, p. 78)

De fato, a constituição do GEIPOT marca o início da remodelagem do processo decisório envolvendo a implantação de obras no setor de transportes no país a partir de 1964. Não [sic] se trata, na verdade, de uma ruptura, pois o modelo nacional desenvolvimentista continuava em plena voga, mas sim de uma adequação das estruturas decisórias na área de transportes e, por conseguinte do setor rodoviário, à nova realidade política cuja tônica era o enfraquecimento e, num momento posterior, a extinção das organizações partidárias gestadas a partir do processo de redemocratização de 1946 e de sua influência, por mínima que fosse, no que tange à formulação e aprovação desta determinada política pública. (ACCORSI, 1996, p. 79)

Decorrente desse desagrado às elites empresariais representadas pelos partidos políticos, o subterfúgio encontrado pelo Regime Militar para continuar o

⁵⁷ O GEIPOT foi criado em 1965 sob a denominação de “Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes” e subordinado ao Ministro da Viação e Obras Públicas, ao Ministro de Estado da Fazenda, ao Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e ao Chefe do Estado Maior das Forças Armadas. Em 1969, o nome mudou para “Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes” e sua subordinação passou a ser exclusiva ao Ministro de Estado de Transportes. Finalmente, em 1973, houve mais uma alteração no nome do grupo, desta vez para “Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes”, mas a sigla “GEIPOT” e a subordinação foram mantidas (BRASIL, [2008?]).

apoio delas ao golpe “passou pela generalização de um discurso e operacionalização de práticas autodenominadas modernizantes fortemente calcadas em preceitos tecnocráticos” (ACCORSI, 1996, p. 80). É notável o cunho privatizante desse processo. Schwartzman (1984, p. 81 apud ACCORSI, 1996, p. 89) afirma que várias empresas surgiram quase exclusivamente para atender às licitações de obras públicas, numa organização oligopolista e praticamente isenta de concorrência. Ele continua dando como exemplo mais claro disso as grandes empreiteiras privadas de engenharia, que passaram a exigir, com o tempo, a constante contratação de novas obras, “não tanto por seus resultados, mas para manter ativo e empregado seu pessoal e seu equipamento”. Para Accorsi (p. 90), o modelo privatista só não atingiu também a esfera da própria viabilização financeira aos empreendimentos e obras rodoviárias, porque “as grandes empreiteiras nacionais [ainda] não haviam se constituído enquanto grupos empresariais diversificados e de porte capazes a assumirem tal função”.

Segundo o GEIPOT (2001 apud PEREIRA; LESSA, 2011, p. 34), era interesse dos militares e, devemos acrescentar, dos empresários associados, a descentralização econômica do País, o que os levou a discursar acerca da necessidade de ocupar o território brasileiro e a lançar o Programa de Integração Nacional (PIN), em junho de 1970, no governo do General Emílio Garrastazu Médici. Em consequência, os projetos rodoviários prioritários contemplavam o Nordeste, a área amazônica e o Planalto Central; sendo 60% dos recursos financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), pelo FRN e por bancos regionais, e 40%, pelo Banco Mundial (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 34). Esses autores também informam que a política orientada para a expansão rodoviária continuou no I e no II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) – respectivamente, para os anos de 1972 a 1974 e de 1975 a 1979.

Porém, cabe-nos destacar aqui o estabelecimento de mais um PNV no ano de 1973. Além de perpetuar a racionalidade geopolítica, como afirma Natal (1991, p. 207), este PNV

trouxe a conceituação, a nomenclatura⁵⁸ e a relação descritiva das rodovias inseridas no sistema rodoviário nacional, cabendo ao DNER verificar a compatibilidade

⁵⁸ A classificação das rodovias segue estas categorias, as quais são válidas até hoje: Rodovias Radiais, partindo de Brasília em qualquer direção; Rodovias Longitudinais, orientadas na direção N-S; Rodovias Transversais, orientadas na direção W-E; Rodovias Diagonais, orientadas na direção NE-SW ou NW-SE (BRASIL, 1973); e Ligações, ou seja, rodovias não enquadradas nas demais categorias. Sua nomenclatura, também válida atualmente, é definida da seguinte maneira:

e a adequação ao PNV do modelo de planejamento e implantação dos planos rodoviários nos estados, no distrito federal e nos municípios. (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 35)

A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constantes no PNV de 1973, incluía: oito Rodovias Radiais, 14 Longitudinais, 20 Transversais, 29 Diagonais e 77 ligações (BRASIL, 1973, p. 4-10). Uma das Rodovias Radiais da listagem é a BR-040, entre Brasília (DF) e o Rio de Janeiro e passando por Belo Horizonte (MG) e Juiz de Fora. Sua inauguração, em 1980, é o marco final do período que estudamos neste capítulo. Dessa maneira, não nos debruçaremos aqui sobre esse fato, preferindo deixar uma reflexão acerca disso para futuros trabalhos.

As deficiências de um sistema de transporte nacional quase unicamente voltado para o rodoviário-automobilismo foram, pela primeira vez, mais claramente expostas durante as Crises do Petróleo de 1973 e 1979, quando o preço do barril de petróleo no mercado mundial foi enormemente elevado. De acordo com Barat (1991 apud PEREIRA; LESSA, 2011, p. 36), a recessão do fim dos anos 1970 “levou a uma redução drástica nos investimentos da infraestrutura rodoviária, resultando na deterioração da malha rodoviária brasileira”, que continuou nos anos 1980, quando ganharam ainda mais força os clamores pelo sistema de concessões rodoviárias.

A fim de concluir esse retrospecto, recordemos seus aspectos mais significativos. Os incentivos ao rodoviário-automobilismo surgiram, no Brasil, no fim da década de 1910 e durante a década de 1920, diante da necessidade social devido a uma economia cada vez mais mercantilizada e de diversos interesses políticos, econômicos e clientelistas. Foi durante esses anos que se instalaram as primeiras fábricas de automóveis no País, se elaboraram os primeiros planos de viação e se inaugurou, em 1928, a Estrada Rio – Petrópolis, entre o Rio de Janeiro e Petrópolis, marco inicial do período que estudamos neste capítulo.

Em 1934, já durante o governo de Getúlio Vargas, publicou-se o Plano Geral de Viação Nacional, o primeiro projeto nacional para o setor de transportes aprovado oficialmente. Nele, apesar dos interesses rodoviários já presentes, os

símbolo BR inicial para as rodovias federais, seguido de traço; primeiro algarismo, de 0 a 4, referente, respectivamente, a uma categoria da classificação; dois outros algarismos indicando a posição da rodovia relativa a Brasília ou aos limites extremos do País (BRASIL, 1973, p. 3). A classificação e nomenclatura das rodovias estaduais segue quase os mesmos critérios, com a substituição do símbolo BR inicial pela sigla da Unidade da Federação.

trens ainda eram tomadas como o meio prioritário de deslocamento. Entretanto, logo em 1937 foi criado o DNER, sendo a segunda metade da década de 1940 marcada pela construção de várias rodovias paralelas a estradas de ferro, o que aumentou a concorrência entre os dois serviços.

Os problemas para as ferrovias começaram a se acentuar também nesta época, tanto de ordem endógena, devido à má organização das companhias de trens, quanto de ordem exógena, em virtude da redução do fluxo importador de equipamentos e combustível em decorrência da Segunda Guerra Mundial. Como consequência, elevou-se a pressão exercida pelo *lobby* rodoviária nas definições sobre a política de transportes. A primazia da estrada de rodagem sobre a de ferro ganhou força em 1946, através da constituição do FRN, criado para custear obras rodoviárias, e em 1951, com a promulgação de um PNV que criou impeditivos para a construção de ferrovias não desejáveis dos pontos de vista econômico ou militar.

Entretanto, o momento de consolidação inegável dessa primazia foi durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961). Seu Programa de Metas estabeleceu ambições muito maiores para o setor rodoviário em comparação ao ferroviário, além de elas terem sido cumpridas integralmente (e até ultrapassadas) no primeiro caso e não cumpridas totalmente no segundo. Também foram notáveis os estímulos à instalação de indústrias automobilísticas no Brasil. Era a época em que as elites e os interesses particulares, bastante alinhados com o Governo Federal, fizeram da rodovia e do automóvel os símbolos da modernidade nacional. Com relação às estradas de ferro, apesar da criação, em 1957, da RFFSA, que trouxe algumas melhoras para o setor, foram marcantes as propostas de erradicação dos chamados ramais deficitários e antieconômicos. Não raro, todavia, os cálculos que classificavam assim as ferrovias eram muito simplistas e ignoravam vários fatores importantes, inclusive os sociais.

A orientação da política de transportes continuou durante o Regime Militar. Logo em 1964 foi elaborado um PNV que recomendava a construção de 138 novas rodovias e, em 1966, criou-se o GESFRA, cuja atuação, auxiliada pelos instrumentos de repressão política da Ditadura, levou a cabo o programa de supressão das ferrovias “antieconômicas” já em meados da década de 1970. No entanto, poucas foram as rodovias implantadas em substituição aos ramais extintos e menor ainda foi o número daquelas que foram pavimentadas. Também cabe destacar

que, durante o governo dos militares, o cunho privatizante das políticas rodoviárias se reforçou. A criação, na década de 1960, do GEIPOT é atestado dessa parceria entre o Estado autoritário e o alto empresariado e muitas vezes as próprias empreiteiras privadas criavam as demandas por obras públicas.

O desejo de descentralização econômica do País, expresso nitidamente no PIN e no I e no II PND, se refletiu na elaboração do PNV de 1973, o qual estabeleceu a conceituação, nomenclatura e relação descritiva das rodovias, usadas até hoje. Este Plano também propôs a construção e efetivação de diversas Rodovias Federais, entre Radiais – incluindo a BR-040, entre Brasília e o Rio de Janeiro, passando por Juiz de Fora, cuja inauguração em 1980 é marco final do período aqui analisado –, Longitudinais, Transversais, Diagonais e Ligações. Apesar desse crescimento expressivo da rede rodoviária, a fragilidade de um setor de transporte apoiado quase exclusivamente no rodoviarismo-automobilismo se expressou com as Crises do Petróleo, que fizeram com que os investimentos relacionados tivessem de ser reduzidos a partir do fim da década de 1970.

Enfim, podemos prosseguir com este trabalho, agora identificando as consequências da ascensão do rodoviarismo e declínio do ferroviário na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, no período entre 1928 e 1980, a partir da análise das implicações das mudanças efetuadas no transporte ao longo do próprio eixo. Sendo assim, dividimos este item em dois: o primeiro, “3.1.1. A Estrada Rio - Petrópolis, suas alterações e suas implicações”, trata da construção desta estrada, inaugurada em 1928, e de algumas de suas variantes posteriormente implantadas, bem como dos efeitos dessas construções; no segundo, “3.1.2. As mudanças no sistema ferroviário e suas implicações”, comentamos o processo e as consequências da eletrificação dos trens de subúrbio do Rio de Janeiro e da supressão de estradas de ferro que constituíam a ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora.

3.1.1. A Estrada Rio – Petrópolis, suas alterações e suas implicações

“Governar é povoar; mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas.” Esta frase, de data e ocasião aparentemente incertas, é atribuída a Washington Luís Pereira de Sousa, que ocupou a

presidência do Brasil entre 1926 e 1930⁵⁹, e sintetizada em seu lema “Governar é abrir estradas”. Foi em sua administração federal, já com notável inclinação ao rodoviário, que se inaugurou a Estrada Rio – Petrópolis, marco de início do período ora estudado e que, anos mais tarde, após algumas alterações, receberia o nome de Rodovia Washington Luís. Essa frase, curiosamente, já denota uma orientação estatal no sentido de assumir o papel de investir em capital fixo e prover infraestrutura imobilizada no espaço, algo profundamente ligado aos padrões de desenvolvimentos geográficos desiguais (DGD) e que marca o período aqui estudado.

De acordo com R. Costa (2006, p. 179), o primeiro a idealizar uma estrada de rodagem entre o Rio de Janeiro e Petrópolis foi José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão do Rio Branco, em 1906. Àquela época, o trânsito entre as cidades era principalmente realizado por barca e trem, como já estudamos no capítulo anterior. A estrada pensada pelo Barão do Rio Branco não foi construída, mas em 1911, como relata O. Ferreira (2007), afixou-se em área nobre da cidade serrana uma estaca comemorativa dos estudos definitivos da denominada Avenida Rio – Petrópolis. Neste mesmo ano, lavrou-se uma ata de inauguração dos “Trabalhos de Estudo e Construção” desta estrada, contando inclusive com a assinatura do Presidente Hermes da Fonseca. Esses trabalhos, no entanto, também não foram para frente.

No ano de 1916, ganharam força os argumentos para a construção da estrada após recomendações do I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. R. Costa (2006, p. 181) afirma que havia intenção de se realizar a segunda edição desse congresso, daí a quatro anos, em Juiz de Fora e utilizar como acesso à cidade mineira tal rodovia entre o Rio de Janeiro e Petrópolis. A Diretoria de Obras da Prefeitura do Distrito Federal

⁵⁹ Há inúmeras versões para quando e onde essa frase foi dita ou publicada. Em livro da Associação Brasileira de Cimentos Portland (ABCP, 2009, p. 13), fala-se que foi em uma das mensagens do então Presidente Washington Luís ao Congresso Nacional. De acordo com R. Costa (2006, p. 165, nota 11), a frase encontra-se em um relatório do MVOP, mas o ano não é especificado e, nós, ao procurarmos-la entre os relatórios dos anos mais prováveis, nada encontramos. Há também fontes que informam que a frase era parte de sua campanha a Presidente do Estado de São Paulo, em 1920, ou que a frase foi ouvida em um discurso de 1926. Também não podemos dar certeza de quem foi o inspirador da frase de Washington Luís, já que o lema “Governar é povoar”, por vezes é atribuído ao pensador político argentino Juan Bautista Alberdi e, por outras, ao Ex-Presidente do Brasil, Afonso Pena.

iniciou os estudos para a abertura da estrada, começando pelo trecho entre o Centro da cidade e Benfica⁶⁰, com seis quilômetros de extensão, semelhante à da Avenida Atlântica [no bairro de Copacabana]⁶¹ e adotando o revestimento de paralelepípedos. De Benfica até a Pavuna – limite à época do DF com o estado do Rio –, seria adotado o macadame, numa extensão de 12 quilômetros. (COSTA, R., 2006, p. 181)

“Os governos do Rio de Janeiro e de Minas Gerais se responsabilizariam pela macadamização dos demais trechos. Minas pretendia, inclusive, estender a estrada até Barbacena e de lá até Belo Horizonte⁶² [MG].” (COSTA, R., 2006, p. 181) Indo ao encontro das resoluções do congresso, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina ofereceu um trecho de nove quilômetros inutilizado de sua ferrovia para servir de leito para a estrada de rodagem. O atraso nas obras de saneamento da Baixada Fluminense retardou a construção da estrada e de necessárias pontes sobre os Rios Iguaçu e Pilar. O. Ferreira (2007) ainda cita dois episódios de pressão para a inauguração da ligação rodoviária ocorridos em abril de 1920, quando a Liga do Comércio de Petrópolis entregou solicitações ao Presidente Epitácio Pessoa.

Foi finalmente em 1922 que se criou uma estrada de rodagem entre o Rio de Janeiro e Petrópolis, estreada com uma viagem empreendida por sócios do Automóvel Clube do Brasil (ACB⁶³). R. Costa (2006, p. 183) cita Gerson (2000, p. 391) para relatar o trajeto:

O percurso durou quase um dia inteiro até a Pavuna. Tomaram eles [os sócios do ACB] o caminho de São Cristóvão até encontrar a Avenida Suburbana⁶⁴, onde principiaram a sua dura luta com a Estrada⁶⁵, que se encontrava em condições incriveis e era em muitos pontos absorvida pela [Estrada de Ferro] Rio d’Ouro, que havia colocado seus trilhos draconianamente sobre o terreno que nela deveria ser do público.

Ramos (2009) recupera um artigo da Revista *Eu Sei Tudo* publicado entre 1922 e 1926 que conta a viagem de um negociante do Rio de Janeiro de sobrenome La Saigne entre a Capital Federal e Petrópolis em 13 horas e 46 minutos, quebrando seu próprio recorde, de 18 horas. Afirma a reportagem (sem paginação) que

⁶⁰ Atualmente, um bairro do Rio de Janeiro.

⁶¹ Logradouro dos bairros de Copacabana e Leme, no Rio de Janeiro.

⁶² Em citação à Revista *Brazil-Ferro-Carril* (1916, p. 982-984)

⁶³ A sigla “ACB” corresponde ao Automóvel Clube do Brasil à época e, por isso, preferimos utilizá-la. Atualmente, há duas entidades com denominações semelhantes, pois se tratam de refundações da antiga: o Automóvel Clube Brasileiro – este com a sigla “ACB” – e o Automóvel Clube do Brasil – que utiliza a sigla “ACDB”.

⁶⁴ Atual denominação da Av. Dom Hélder Câmara, na Zona Norte do Rio de Janeiro.

⁶⁵ Na atualidade, absorvida pela Estrada Adhemar Bebiano, pela Estrada Velha da Pavuna e por parte da Av. Pastor Martin Luther King Jr., todas na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro.

O horário da excursão foi o seguinte:

Sahida do Rio às 5 horas ; chegada á Pavuna, 5,50 ; ao arraial da China⁶⁶, 6,50 Acura⁶⁷, 9,10; Fazenda Santa Cruz⁶⁸, 10,20 ; Raiz da Serra⁶⁹, 2 horas da tarde e a Petrópolis às 13,30⁷⁰.

Depois de algum repouso seguiu o Sr. La Saigne para Juiz de Fora às 11 horas e 15 minutos da noite.

A viagem de regresso de Juiz de Fora a Petrópolis foi feito [sic] em 3 horas e 16 minutos.

É complicado querer precisar o trajeto desta primeira Estrada Rio – Petrópolis, pois há poucos registros, mas nossas notas de rodapé às duas citações acima ajudam a identificar alguns dos locais por ela onde passava. Sabemos, também, que em poucos anos o ACB utilizou-a quase completamente para construir sua própria via: a Estrada Automóvel Clube. Fato é que as condições da estrada inaugurada em 1922 certamente não eram das melhores, posto que várias obras de “saneamento” da Baixada Fluminense ainda estavam para ser executadas. As imagens e respectivas legendas da reportagem trazida por Ramos (2009) dão destaque aos riscos do percurso e mostram que La Saigne levou duas tábuas de madeira para improvisar pontes onde fosse necessário. R. Costa (2006, p. 182) atesta as más condições da estrada ao informar que o II Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, que estava previsto para Juiz de Fora em 1922 acabou tendo de ocorrer novamente no Rio de Janeiro. O acesso à ligação, além disso, ficou praticamente restrito aos sócios do Automóvel Clube, de modo que ainda não podemos adotar o ano de 1922 como marco inicial do novo período da ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora.

Em 1924, começaram os esforços para a construção de uma nova estrada entre o Rio de Janeiro e Petrópolis. Havia urgência de transporte para a cidade serrana, conforme O. Ferreira (2007) aponta, pois o trem já não comportava todo o volume de viajantes. Os tradicionais vilegiaturistas também exerceram pressão, principalmente sobre o ACB. Sendo assim, R. Costa (2006, p. 183) informa que naquele ano deu-se início às construções da Estrada Automóvel Clube, financiadas pelos sócios do próprio ACB, que capitalizaram doações de empresários e

⁶⁶ Nome de uma ocupação nas terras ou arredores da Fazenda da China, as quais hoje são cortadas pela Estrada do China, em Belford Roxo (RJ).

⁶⁷ Antigo nome da área que corresponde ao bairro dos Campos Elíseos, em Duque de Caxias (RJ).

⁶⁸ Atual bairro caxiense de Santa Cruz da Serra.

⁶⁹ Atual localidade de Vila Inhomirim, em Magé (RJ).

⁷⁰ Certamente o horário de chegada a Petrópolis está escrito incorretamente. É provável que o horário correto seja às 18 h 30 min, para não contradizer a informação da duração da viagem.

industriais, pelo Governo Federal e pelos governos estaduais do Rio de Janeiro – este responsável por construir um trecho de 17 km – e de Minas Gerais. Parte das obras foi feita sob cuidado do ACB e, a outra parte, por empreitada, contratando-se a firma de engenharia e arquitetura Meanda Curty & Cia. Entre as realizações, contam-se pontes sobre diversos rios da Baixada Fluminense, a elevação do trecho de estrada entre o Mangue de Sapucaí e Raiz da Serra⁷¹ (BRAZIL-FERRO-CARRIL, 1926a, p. 527 apud COSTA, R., 2006, p. 183) e a reformulação da Estrada Normal da Serra da Estrela, que havia sido danificada por chuvas (FERREIRA, O., 2007).

A Estrada Automóvel Clube foi inaugurada em janeiro de 1926 e muito de seu percurso existe até hoje, embora com outras denominações. O trecho inicial do trajeto para Petrópolis era idêntico ao anterior até a divisa dos atuais bairros cariocas Engenho da Rainha e Tomás Coelho, onde a Estrada da Pavuna (hoje, ali, Estrada Velha da Pavuna) encontrava a Estrada Automóvel Clube (hoje, também ali, Av. Pastor Martin Luther King Jr.). A via então seguia, acompanhando os trilhos da Estrada de Ferro Rio d'Ouro (EFRD) (atuais trilhos da Linha 2 do Metrô do Rio de Janeiro) até cruzar o Rio Pavuna e entrar no município de Iguazu (atualmente, São João de Meriti, e a partir de onde leva ainda o nome de Av. Automóvel Clube). Após passar pelo Rio Sarapuí (entrando no que hoje é o município de Belford Roxo), seguia até a localidade de Três Setas (hoje, em Belford Roxo, no entroncamento entre as Avenidas Automóvel Clube e Joaquim da Costa Lima), de onde rumava para nordeste (com o nome atual de Av. Joaquim da Costa Lima), passando pelo Arraial da China, pelo Rio Iguazu (a partir de onde entrava em atual território de Duque de Caxias e, atualmente, recebe o nome oficial de Av. Governador Leonel de Moura Brizola e popular de Av. Presidente Kennedy), e por Pilar (atualmente, um bairro caxiense). Do povoado de Pilar, passando por Actura até a Fazenda Santa Cruz, a estrada se assemelhava ao atual traçado da Rodovia Washington Luís, mas, nesta localidade, virava para leste (ainda hoje com o nome de Av. Automóvel Clube) até entrar no atual território municipal de Magé (início da Rodovia RJ-107, mas ainda conservando a designação). Daí, finalmente partia

⁷¹ Não conseguimos descobrir a localização do Mangue de Sapucaí, mas deduzimos, por se tratar de um ecossistema de manguezal e considerando a distância até Raiz da Serra, que seja nas áreas limítrofes entre os atuais municípios de Duque de Caxias e Magé.

a nordeste para Raiz da Serra, onde encontrava a Estrada Normal da Serra da Estrela (atual Estrada Velha da Estrela) e subia até Petrópolis.

Apesar dessa nova via, em melhores condições do que a de 1922, quando o Presidente Washington Luís assumiu, em novembro de 1926, ainda havia pressão por parte dos veranistas e da imprensa para a construção de uma rodovia devidamente pavimentada. Vários autores denotam o mau estado de conservação da Estrada Automóvel Clube e da Estrada Normal da Serra da Estrela depois de apenas dois anos de suas respectivas construção e reforma. Simões (2006, p. 104) atribui isso ao “grande número de brejos e alagados da região e das constantes enchentes” do Rio Sarapuí. Um Estudo de Impacto Ambiental elaborado pelas empresas Céu-Aberto e CONCERT (2010, p. 13) comenta que “as enxurradas da época chuvosa levavam a areia e o saibro da serra, enquanto a tabatinga⁷² da baixada abria sulcos intransitáveis”. O. Ferreira (2006c), por sua vez, aponta que jornais da época (não referenciados) comentavam que baratas⁷³, cupês e cabriolés⁷⁴ precisavam subir a Serra de Petrópolis a bordo dos vagões da Leopoldina Railway, encarecendo sobremaneira o transporte dos veranistas. Ele também afirma que essa estrada de ferro não conseguia mais absorver toda a demanda de escoamento de mercadorias dos produtores e comerciantes, principalmente mineiros.

Além da nova Estrada Rio – Petrópolis, Washington Luís considerava abrir uma estrada entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Ambas seriam as duas primeiras rodovias buscando um alcance nacional, conforme os planos rodoviários brasileiros de 1926. Na introdução ao relatório do MVOP de 1927 (BRASIL, 1929, p. 32), ressaltam-se as dificuldades técnicas e o elevado custo dessas construções – inclusive por representarem o pioneirismo de um novo modelo viário –, mas também sua relevância para o projeto de integração rodoviária nacional:

Não é possível, entretanto, sair da capital da República em qualquer sentido, para ligação ao resto do país, sem atravessar os mangues da baixada e cortar as pedreiras da serra, até atingir o planalto brasileiro.

[...]

São trabalhos forçosamente caros, pelas inúmeras dificuldades do terreno a vencer, mas indispensáveis como arterias primordiais, e inevitáveis num grande plano

⁷² Tipo de argila geralmente encontrada em ecossistemas alagados permanentes, composta de muita matéria orgânica.

⁷³ Designação comum a alguns veículos automotores da época.

⁷⁴ Também escritos “coupês” e “cabriolets”, designavam dois tipos de carruagem puxadas a cavalo.

federal de estradas de rodagem, iniciando-se na capital da República e, logo, interessando todo o país.

As despesas foram avultadas, pela necessidade de aparelhar todo o serviço com a aquisição de numerosas máquinas, veículos, utensílios, que, aliás, servirão para a abertura de outras rodovias, barateando a média do custo geral.

A estrada de rodagem Rio-São Paulo veio estabelecer a ligação entre as duas maiores cidades do país, entroncando-se na rede rodoviária paulista, pela qual se comunica com o oeste, sul e noroeste do país.

A ligação Rio-Petropolis e o seu prolongamento a Bello Horizonte, aproveitando o trecho já existente de Petropolis a Juiz de Fora, pela velha União e Indústria, constitui outra linha-tronco de maior alcance, para o centro e o norte do Brasil.

Essas obras usaram os recursos do recém-criado Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, que, segundo R. Costa (2006), foram geridos por uma comissão construtora formada por duas equipes de engenheiros, uma para cada rodovia. Em março de 1927, foram iniciados os trabalhos, mas logo em abril, as duas equipes se fundiram sob a chefia de Luciano Martins Vêras. A previsão de finalização era já para 1927, mas as chuvas atrasaram o cronograma e a conclusão ficou para o ano seguinte. A figura 15, abaixo, expõe ambos os trajetos.

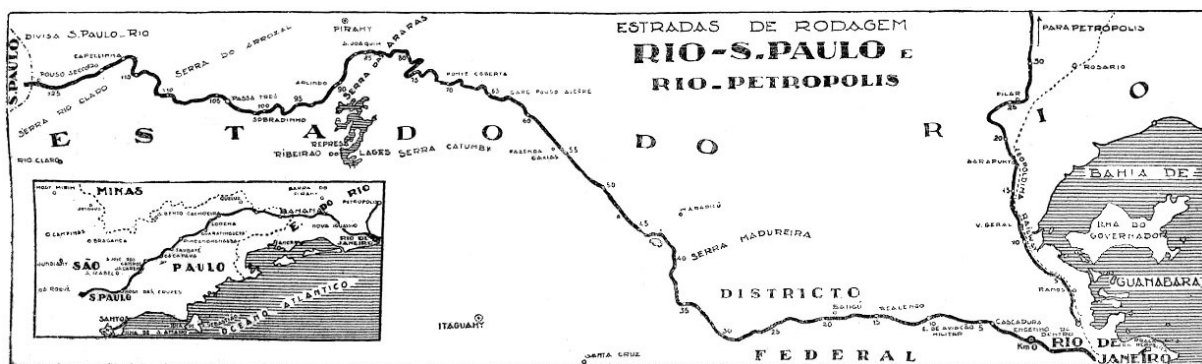


Figura 15: Trajeto das estradas de rodagem Rio – São Paulo e Rio – Petrópolis no estado do Rio de Janeiro, concluídas em 1928 – Extraído de uma revista ou jornal da época, de nome desconhecido por nossa fonte. Fonte: Giesbrecht (2014), adaptado.

A introdução ao relatório do MVOP de 1927 (BRASIL, 1929, p. 36-37) conta que a primeira ideia do Governo Federal para a Estrada Rio – Petrópolis foi melhorar a Estrada Automóvel Clube, mas que, rejeitada, foram estudados três outros trajetos, além do trajeto executado. O primeiro percurso examinado começaria em local próximo ao Cemitério de São Francisco Xavier (no bairro do Caju) e atravessaria em linhas retas a área de Manguinhos e adiante, até a estação de Olaria da Leopoldina Railway, ainda no município do Rio de Janeiro. Deste ponto, a estrada passaria por viaduto para o lado esquerdo da ferrovia, acompanhando

do-a até a localidade de Frágoso (em Magé), onde tomaria a estrada existente em direção a Raiz da Serra e à subida para Petrópolis.

O segundo traçado compreendia o mesmo trecho inicial, mas em Actura deixava de acompanhar os trilhos para se ligar à Estrada Automóvel Clube próximo a Pilar. Seguiu então por oito quilômetros até se separar da referida estrada e subir o Vale do Rio Mantiqueira por cerca de 20 quilômetros até Alto da Serra, já em Petrópolis. O terceiro percurso partiria de Manguinhos em linha reta próxima ao litoral até o Morro do Diogo, perto do Rio Sarapuí. Dali, seguiria para nortenordeste por mais seis quilômetros retilíneos até as imediações do Morro do Mosquito, local de onde tomaria o rumo de Raiz da Serra em outra reta, de 15 quilômetros. No trecho de serra, o trajeto aproveitaria a subida já existente.

Esse traçado [o terceiro], se exequível, seria em planta o melhor, por se constituir de trechos rectilíneos. Entretanto, graves dificuldades de construção e não menores inconvenientes de ordem técnica o puzeram desde logo fóra de cogitação. Aos outros traçados preferiu-se o construído, por apresentar menor percurso, permitir a realização de todas as condições impostas e servir a outras zonas, que não dispunham ainda de meios regulares de comunicação. (BRASIL, 1929, p. 37)

É interessante que aqui também notamos o ainda pequeno desenvolvimento da técnica como um elemento que obstaculiza as intenções do Estado e do capital. Contraditoriamente, todavia, foi o próprio avanço da técnica automobilística que criou a demanda por estradas melhores e o avanço da técnica rodoviária que possibilitou a construção delas. A prioridade do governo federal em criar vias projetadas para os veículos automotores fez com que investisse “em tecnologia de abertura de estradas de rodagem, levando em consideração estudos sobre tipos especiais de revestimento, como macadame, concreto e asfalto, passando pelo maquinário utilizado e o estabelecimento das larguras das vias para cada tipo de veículo” (COSTA, R., 2006, p. 187).

Utilizando-se desses avanços, o governo de Washington Luís procurava afirmar que a estrada aberta pelo Automóvel Club representava, em certa medida, uma forma ultrapassada de se abrir estradas – mesmo sendo ele o sócio de honra da entidade –, semelhante à do tempo em que ainda se considerava a circulação de veículos de tração animal. Com certeza, o presidente e o ministro [da Viação e Obras Públicas] procuravam valorizar a nova obra elegendo tecnicamente outro trajeto e fazendo uso de novas tecnologias e materiais. (COSTA, R., 2006, p. 189)

O relatório propriamente dito do MVOP de 1927 descreve precisamente o trajeto cuja execução foi a escolhida (BRASIL, 1930, p. 293-294). Convencionou-se como ponto inicial da Estrada Rio – Petrópolis o Largo da Praia Pequena (onde hoje se encontra a Cidade da Polícia, no bairro carioca de Maria da Graça), a par-

tir de onde seguia pela já existente Avenida dos Democráticos até a linha férrea da Leopoldina. A estrada acompanhava a ferrovia, paralelamente à esquerda até o km 19, após cruzar o Rio Sarapuí. Neste ponto, se afastava dos trilhos no sentido geral N-NW (que constitui parte da Av. Governador Leonel de Moura Brizola, ou Av. Presidente Kennedy) em busca da Estrada Automóvel Clube, a qual encontrava pouco antes desta cortar o Rio Iguaçú. Do km 22,6 ao km 33,7, a Rio – Petrópolis concordava com a Estrada Automóvel Clube, passando pela povoação de Pilar⁷⁵. Era logo depois de cruzar o Rio Saracuruna que se desmembravam, acompanhando a Estrada Rio – Petrópolis o curso aproximado deste rio e galgando a serra (em trecho quase idêntico à atual pista de subida da Serra de Petrópolis). A cota altimétrica máxima, de 870 m, era atingida na garganta do Rio Quitandinha (próximo ao então inexistente palácio de mesmo nome), no km 57. A partir de então descia (no traçado da atual Rua General Rondon) pela vertente norte, até alcançar os 830 m de altitude e a Rua Coronel Veiga, então no começo da zona urbana petropolitana. O fim da estrada ocorria daí a dois quilômetros, nas Duas Pontes. As figuras 16 e 17 são, respectivamente, um mapa do percurso adotado e o perfil topográfico longitudinal da estrada.

Dos 62 km totais da estrada, 52 foram construídos pelo Governo Federal e os dez restantes, localizados no Distrito Federal, foram reparados e revestidos (BRASIL, 1930, p. 294). Como as técnicas construtivas avançadas de terraplenagem inexistiam no Brasil, diversos textos consultados, entre eles o de O. Ferreira (2007) e o das empresas Céu-Aberto e CONCER (2010) apontam que os instrumentos de trabalho eram simplesmente picaretas, enxadas e pás, e, para o transporte dos materiais, utilizaram-se carrocinhas puxadas por burros e uma locomotiva com vagonetes. Os trabalhadores ocupavam alojamentos improvisados no alto da montanha – parte deles, de acordo com O. Ferreira (2007), inclusive se fixou após as obras, em área correspondente ao atual bairro petropolitano de São Sebastião – e as condições de trabalho eram consideravelmente difíceis: na baixada, havia surtos de malária e banhados profundos; na serra, frio intenso e acidentes nas tentativas de alpinismo.

⁷⁵ A partir do km 26, aproximadamente, quando chega a Pilar, o traçado na Baixada Fluminense passa a ser quase idêntico ao da atual Rodovia BR-040 e na Serra de Petrópolis, ao da atual pista de subida dessa mesma rodovia.

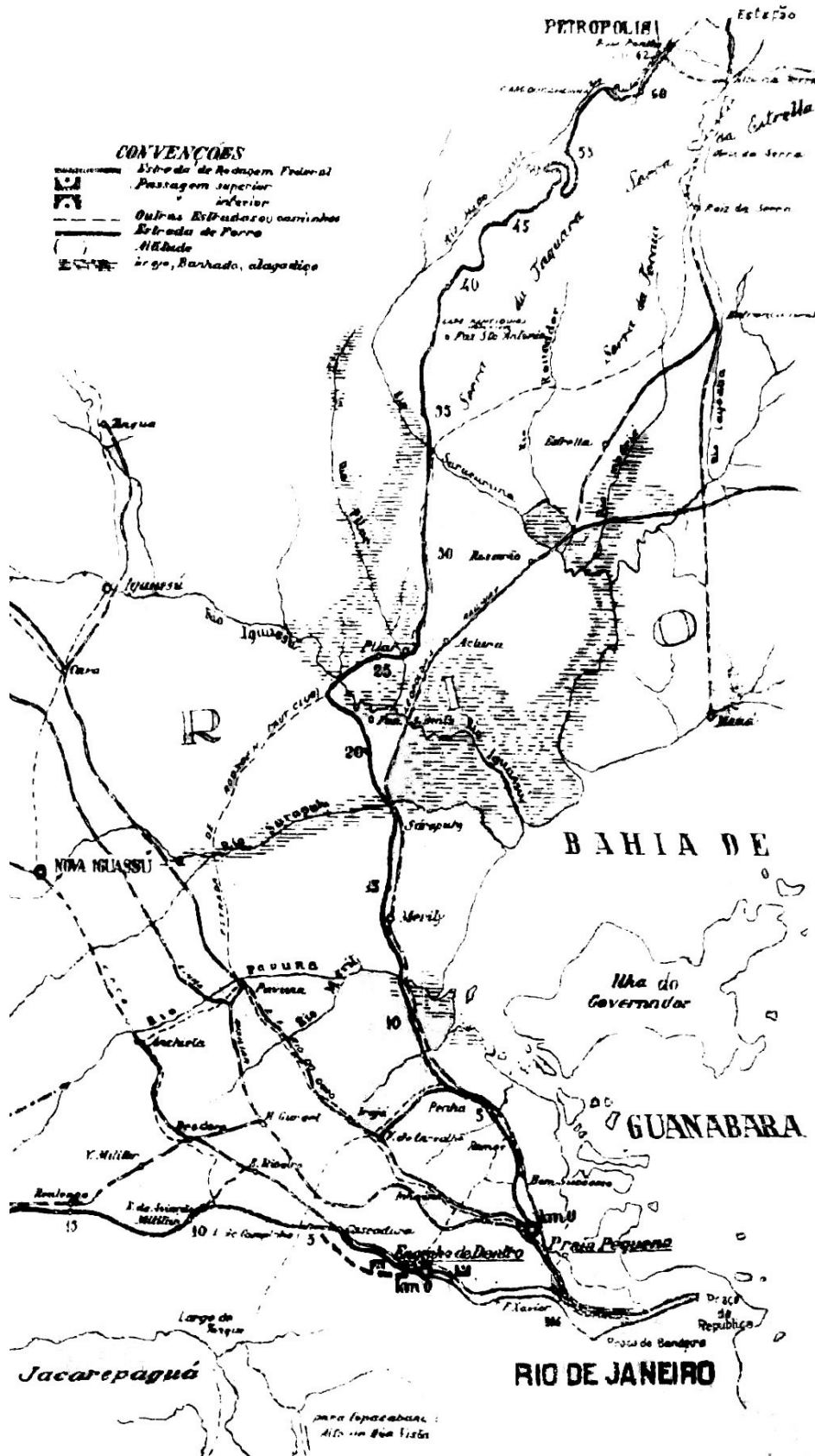


Figura 16: Mapa da Estrada Rio – Petrópolis, construída em 1928, e das principais estradas de rodagem e de ferro nas proximidades do Rio de Janeiro (RJ) – Também é possível ver o traçado da Estrada Automóvel Clube, da Estrada Normal da Serra da Estrela e da Estrada de Ferro Leopoldina, as outras três vias de ligação mais importantes entre o Rio de Janeiro e Petrópolis (RJ). Fonte: Brasil (1929, sem paginação), detalhe, modificado.

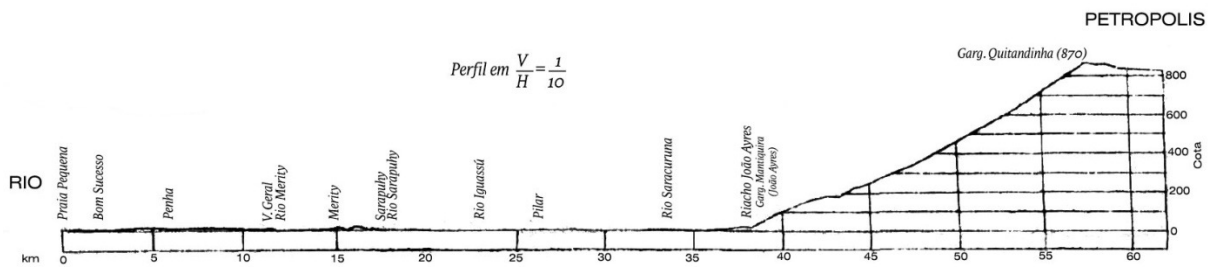


Figura 17: Perfil topográfico longitudinal da Estrada Rio – Petrópolis (RJ), construída em 1928, em proporção 1:10 entre altitude e extensão – É notável a diferença entre a característica plana da Baixada Fluminense (até o Riacho João Ayres, e a inclinação da Serra de Petrópolis. Os nomes seguem a grafia da época. Fonte: Brasil (1929, sem paginação), detalhe, modificado.

As escavações – reduzidas ao mínimo necessário em virtude das condições precárias, mas ainda assim significativas – ocorreram, no trecho serrano, principalmente à meia encosta, o que exigiu o erguimento de alguns muros de contenção (fig. 18) para evitar os escorregamentos. Para onde foram necessárias perfurações em rocha, usou-se o processo mecânico de barra-mina⁷⁶ (CÉU-ABERTO; CONCERT, 2010). A própria introdução ao relatório de 1927 do MVOP ratifica parte do que dissemos:

O traçado da Rio-Petrópolis, dadas as condições topográficas do Distrito Federal e do Estado do Rio, é o melhor possível, embora caro, circunstancia inevitável, nessa região, qualquer que fosse o rumo escolhido. Na baixada houve, propriamente, mais do que a simples abertura de um caminho, pois foi necessária a formação do sólo, e, na subida, o desmontar da serra só foi possível quebrando-se-lhe as rochas com perfuradoras mecânicas. Sendo dispendiosa a estrada, houve a preocupação de gastar o mínimo, quer diminuindo a extensão kilométrica, quer apoiando-a no leito já consolidado da Leopoldina Railway, a partir de Vigário Geral⁷⁷ até Sarapuhy, dentro das condições contractuais dessa estrada, e, de Sarapuhy até a fazenda São Joaquim⁷⁸, aproveitando o terreno onde antes esteve o leito da referida via férrea. A consolidação, já feita nessa parte, facilitou a nova construção. (BRASIL, 1929, p. 35)

O referido relatório dá a dimensão da obra (BRASIL, 1930, p. 294). Ao todo, foram escavados e



Figura 18: Construção de muro de contenção para a Estrada Rio-Petrópolis na Serra de Petrópolis (RJ), em 1927 ou 1928 – A fotografia exhibe riscos a que estavam expostos os trabalhadores e o fato de o trabalho ser quase exclusivamente manual. Fonte: CONCERT (2009 apud CÉU-ABERTO; CONCERT, 2010, p. 15).

⁷⁶ Este processo consiste em golpear uma espécie de ponteiro de metal contra a rocha com o auxílio de uma marreta e girá-lo a cada pancada, fazendo-o penetrá-la.

⁷⁷ Atual bairro carioca.

⁷⁸ Local onde a Estrada Rio Petrópolis encontrava a Estrada Automóvel Clube, logo antes de atravessar o Rio Iguaçu, e passa a ser congruente a ela.

transportados mais de 1.776.872 m³ de materiais diversos, sendo o principal deles, rocha⁷⁹. Três viadutos – com vão de 48, 116 e 120 metros (fig. 19) –, nove pontes de concreto armado – com vão entre seis e 45 metros, sendo a maior sobre o Rio Iguaçu – e um pontilhão foram construídos. Além disso, realizaram-se duzentos drenos, instalaram-se 123 bueiros⁸⁰, ergueram-se 57.500 m³ totais de muros de arrimo em concreto e alvenaria de pedra, e fixaram-se 30 km de cercas de arame e cinco de cercas de proteção na serra. Apesar de todas as adversidades, o relatório também informa que “observaram-se rigorosamente as condições técnicas regulamentares quanto à largura de oito metros, rampa máxima de 6% e raio mínimo de curva de 50 metros e tangente mínima entre curvas opostas de 40 metros” (p. 294).



Figura 19: Terceiro viaduto da Estrada Rio – Petrópolis, inaugurado em 1928, na Serra de Petrópolis (RJ), em fotografia de autor anônimo (1931) – Nota-se a estrutura de concreto apoiada diretamente na rocha ou indiretamente, sobre pilares. Percebe-se, também, à direita, a encosta com afloramento rochoso em balanço acima do corte da estrada. Apesar da construção impressionante para a época, o trecho foi posteriormente substituído por um túnel, por questões de segurança. Fonte: Estrada... ([1931]).

⁷⁹ O destino desse material não é exposto, mas é de se esperar que tenha sido utilizado para aterramentos diversos, inclusive na própria construção da estrada no trecho de baixada.

⁸⁰ Embora esta informação pareça banal atualmente, a instalação de bueiros era digna de nota, à época, por não ser prática comum em vias anteriormente construídas. A informação também atesta a presença de algum sistema de saneamento com escoamento subterrâneo, embora não precise o local onde os bueiros foram colocados.

A inauguração da Estrada Rio – Petrópolis ocorreu no dia 25 de agosto de 1928, por uma comitiva composta pelo Presidente Washington Luís e seis ministros, que percorreu todo o trajeto. No ponto final, a localidade das Duas Pontes, em Petrópolis, as autoridades discursaram para centenas de pessoas diante do obelisco comemorativo construído. Neste dia, o Presidente da República recebeu o título de Primeiro Cidadão Honorário de Petrópolis, a mais alta comenda do município. (FERREIRA, O., 2007). O Distrito Federal, à época, possuía pouco menos de 20 mil veículos registrados (O GLOBO, 2013), entre carros de passeio e caminhões. Apesar disso, no dia seguinte à inauguração da Estrada Rio – Petrópolis, um domingo, 1.783 automóveis passaram por ela. “Os jornais do período comparavam seu movimento ao da Avenida Central⁸¹, devido às enormes filas, vagarosas. Dois dias depois, numerosos caminhões assustavam os usuários, temerosos dos perigos das alturas.” (FERREIRA, O., 2007)

De acordo com o relatório do MVOP referente ao ano de 1927 (BRASIL, 1930, p. 294), os primeiros 6 km da estrada, até o bairro carioca da Penha, tinham revestimento de paralelepípedos, enquanto os 54 km restantes eram pavimentados com macadame betuminoso por penetração. No entanto, este relatório apontava que o revestimento definitivo deveria ser feito em concreto, em toda a extensão. Em nossas pesquisas, concluímos que é muito difícil precisar quando ocorreram as pavimentações posteriores e qual foi o material utilizado. As fontes consultadas raramente têm informações coincidentes: em livro da Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP, 2009, p. 16), diz-se que a Estrada Rio – Petrópolis viria a receber a pavimentação em concreto de cimento em todo o percurso, mas não aponta a data; O. Ferreira (2007) comenta que a partir de 1931 os 22 quilômetros da Serra de Petrópolis começaram a ser pavimentados em concreto; Carvalho e Vizzoni (2011, sem paginação) dizem que o trecho da serra foi pavimentado em concreto somente em 1937; para a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (CONCER), por sua vez, já em 1931 a estrada se tornou a primeira asfaltada do País e neste ano o trecho serrano recebeu as primeiras placas de concreto.

Apesar das divergências, todas as fontes acabam apontando para a pavimentação com concreto de cimento pelo menos do trecho serrano da Estrada

⁸¹ Atual Avenida Rio Branco, no centro do Rio de Janeiro (RJ).

Rio – Petrópolis. De acordo com depoimento do Engenheiro Marcos Dutra, citado pela ABCP (2009, p. 16), essa escolha “ocorreu sob a influência dos pioneiros americanos por causa de sua durabilidade: ‘o concreto é adequado a situações agressivas e críticas, como em trechos de serra’”. Também parece unanimidade entre as fontes a informação de que a referida estrada foi, por muito tempo, considerada a melhor da América do Sul. Tendo essa evolução da Estrada Rio – Petrópolis em mente, podemos dizer, com bastante propriedade, que foi a via de 1928 que marcou o início do segundo período de nosso trabalho (que segue até 1980), porque foi apenas com ela que os fluxos se intensificaram e que as principais cidades da ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora no passado passaram, enfim, a corresponder às principais da atualidade (vide tab. 2).

Vejamos, para dar prosseguimento à reflexão, algumas das implicações do surgimento desta nova via de comunicações no eixo de urbanização que aqui estudamos. É seguro dizer que o núcleo urbano que mais teve seu crescimento impulsionado com a existência da nova Estrada Rio – Petrópolis foi o que hoje configura a área central de Duque de Caxias. Já estudamos, no item “2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações”, que desde 1886 havia uma estação da futura Estrada de Ferro Leopoldina na localidade, denominada Merity. Deste momento até 1910, a população saltou apenas de 400 para 800 habitantes, pois as obras de “saneamento” na área não favoreceram o uso urbano. Quando, no governo presidencial de Nilo Peçanha, as obras finalmente fizeram com que as inundações fossem menos frequentes, se expandiram os loteamentos destinados àquele uso. Em 1920, a população chegava a 2.920 pessoas e nessa década os loteamentos deixaram de ser apenas contíguos a estação para se espalhar por áreas próximas e também pelas demais estações da Leopoldina.

Essa era a situação encontrada em 1928, quando o caminho preferencial para Petrópolis e Minas Gerais deixou de passar pela Pavuna e São João de Meriti, vindo a reencontrar a via antiga (ainda que por poucos quilômetros) somente nas proximidades do povoado de Pilar. Essa ocupação ainda era sede de um distrito de Iguaçu que, em 1918, havia trocado o nome de Pilar para Xerém e, em 1919, para Estação João Pinto. Cumpre dizer, para evitarmos futuras confusões, que em 1931 o distrito de Estação João Pinto foi dividido em dois: Pilar, a oeste, e Estrela, a leste. O distrito de Pilar foi ainda extinto em 1938 e incorporado a Estrela. Três processos devem estar em mente quando analisamos

as transformações espaciais na Baixada Fluminense, em geral, e no atual território de Duque de Caxias, em particular, ocorridas nos anos imediatamente posteriores à abertura da estrada: a continuação dos projetos de “saneamento”, a expansão da malha urbana e das habitações populares e as reivindicações por emancipações territoriais.

Simões (2004, p. 52) comenta, embora confunda o traçado correto, que a Estrada Rio – Petrópolis de 1928 contribuiu para deslocar “ainda mais o eixo da nascente economia urbana do município” de Iguaçu. As vias anteriores, que passavam por São João de Meriti e por parte do atual município de Belford Roxo, já haviam dinamizado tal economia naquelas localidades e fortalecido suas elites, cujo projeto era distinto ao das elites agrárias citricultoras do distrito-sede. Com a construção da nova ligação até a serra, a povoação no entorno da estação de Merity passou a contar com duas importantes estradas, paralelas e adjacentes, uma de ferro e outra de rodagem, e viu os fluxos de pessoas e mercadorias crescerem. Esse ponto põe em evidência a importância da infraestrutura de transportes para a expansão do capital e para o DGD que dela decorre, possibilitando e dando força aos três processos mencionados no parágrafo anterior.

O longo trecho anterior, em que nos debruçamos sobre as diferentes vias que surgiram antes da Estrada Rio – Petrópolis de 1928 é particularmente importante se pensarmos de acordo com a definição de eixo que elaboramos no item “1. Introdução”. Como as estradas nos ajudam a perceber a direção geral do eixo, estudá-las e conhecê-las é primordial neste trabalho. Cada via marca um determinado acúmulo de técnicas e uma maneira de se relacionar com seu entorno e as alterações entre elas contribui para anexar ou desanexar áreas ao referido eixo. Uma outra explicação importante a dar é a relevância das descrições técnicas sobre as obras, pois elas mostram a evolução paulatina das técnicas e tecnologias e, portanto, de sua capacidade de transformação do ambiente construído.

Lacerda (2003, p. 10-11) conta que em outubro de 1930, em busca de se livrar do estigma negativo do nome que até então adotava – geralmente associado ao apelido “Merity do Pavor”, à malária e a arruaças – e possivelmente estimulado pelo começo da Revolução de 1930, um grupo de moradores decidiu trocar a placa da estação ferroviária de Merity por uma nova, escrita “Caxias”, em homenagem a Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, nascido no ano de 1803 em fazenda próxima ao Porto da Estrela.

O certo é que a Fazenda Taquara onde o Duque de Caxias nasceu foi subordinada a este núcleo num tempo em que Merity comandava uma vasta região e para esse grupo, isto era mais do que suficiente para criar uma nova identidade territorial que remetesse a uma positividade. (SIMÕES, 2006, p. 144)

Algumas lideranças políticas iguaçuanas próximas aos revolucionários então propuseram a Plínio Casado, Interventor Federal no Estado do Rio de Janeiro, a elevação de Caxias a 8º Distrito, fato consumado em março de 1831, época em que abrigava cerca de 30 mil habitantes. “Essa nova divisão política criou um novo eixo de poder transferindo-o da Vila Merity⁸² para Caxias, consolidando o que a mudança do traçado da Rio – Petrópolis havia iniciado.” (SIMÕES, 2006, p. 144)

Entretanto, a criação do distrito de Caxias em 1931 tanto pode ser entendida como o reconhecimento da emergência de um novo foco de poder político no município e uma recomposição da base territorial do poder municipal, quanto pode ser lida como fruto de uma estratégia para arrefecer os ânimos de uma nascente insatisfação de parte da elite local. A prova disso é o crescente investimento em rodovias para o escoamento da laranja na sede do município no governo de Arruda Negreiros [1930 – 1936] em detrimento de obras nos distritos mais afastados, que já possuíam uma população superior a da sede⁸³. (SIMÕES, 2006, p. 144)

É interessante notar que na Baixada Fluminense, a cada mudança de status político administrativo ou econômico há também a mudança de nome, como se isto apagasse um passado repleto de negatividades que precisam ser esquecidas, talvez isto explique a falta de respeito para com os resquícios dos tempos históricos anteriores predominante durante quase todo o século XX e a necessidade atual de alguns grupos de resgatarem esse passado, a medida em que [sic] o que se seguiu parece ter sido pior do que o tal passado sombrio. Estes momentos marcam quase que uma re-fundação destas cidades que, ao trocarem de nome, tentam trocar de destino. (SIMÕES, 2006, p. 104)

Abreu (2008, p. 82) comenta que já começava a se configurar a Área Metropolitana do Rio de Janeiro, cuja estrutura urbana desde então apresentava um centro que disfrutava de boa infraestrutura e de presença eficaz do poder público, sendo residência das classes mais elevadas, e uma periferia mal servida dessa infraestrutura e da ação do Estado, servindo de moradia aos mais pobres. Ele recupera um texto da Prefeitura do Distrito Federal (1930, p. 82 apud ABREU, 2008, p. 82) que dizia que “os bairros de residência popular se intensificaram rapidamente” em duas direções. A primeira era nas redondezas das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) acompanhando a Estrada Rio – São Paulo, e a segunda, nos subúrbios “desenhados pela Leopoldina Railway e a nova estrada de Petrópolis. Esses bairros acham-se atualmente [1930] em comunicação rápida,

⁸² Atual São João de Meriti.

⁸³ Em citação a Peixoto (1960).

mas insuficiente, pelas vias férreas, com as oficinas do porto e das indústrias que deles dependem” (grifo do autor). Apesar disso, Abreu (2008, p. 82) salienta que o transporte pelos trens crescia consideravelmente, tendo a Leopoldina, por exemplo, levado mais de 23 mil passageiros suburbanos apenas no ano de 1931 (p. 83, tab. 4.3).

A própria citação à Prefeitura do Distrito Federal que reproduzimos no parágrafo anterior evidencia que o grosso dos trabalhadores industriais residia nos bairros populares periféricos. Simões (2006, p. 125-130) revela que o principal processo de produção de moradias nesses bairros era a autoconstrução⁸⁴, pois, contraditoriamente, não havia quase algum interesse das empresas imobiliárias ou das diversas instâncias estatais em edificar ou financiar a edificação para a residência das classes populares.

O fato da [sic] autoconstrução se utilizar de relações não capitalistas não significa que ela não esteja integrada ao sistema, pelo contrário. Em primeiro lugar [sic] o resultado final, a casa, possui um valor de troca no sub-mercado imobiliário que surge nestes espaços, a medida que [sic] pode ser vendida em qualquer uma das etapas do seu processo de produção. Em segundo lugar, quase todo o material de construção, tijolos, cimento, areia, ferragens e acabamento, é comprado no mercado capitalista e produzido, na sua maior parte, por empresas capitalistas, embora essas transações comerciais possam se estabelecer em sub-mercados ou mercados informais. Em qualquer um dos casos, na maioria dos casos enseja trocas monetarizadas, o que exige a circulação do equivalente geral destas trocas, ou seja dinheiro. (SIMÕES, 2006, p. 126)

Em terceiro lugar, o autor continua (p. 126), quem usufrui da autoconstrução não são somente os excluídos do sistema, mas sim “uma massa maciçamente assalariada e perfeitamente integrada numa economia urbana, industrial e capitalista” (MARICATO, 1979, p. 73 apud SIMÕES, 2006, p. 126), que vê na autoconstrução e suas conseqüentes relações não capitalistas a única alternativa para possuir um imóvel, uma vez que não tem condições de adquiri-lo no mercado formal. Embora nós concordemos com a ideia geral trazida por Maricato e por Simões, precisamos pontuar algumas reflexões discordantes tendo base em Martins (2002). Divergimos da fala de Simões que pressupõe a existência de uma parcela da população sob efetiva exclusão social e da de Maricato, que afirma que as famílias necessitadas da autoconstrução estavam plenamente integradas à economia. Ora, nem tanto ao mar, nem tanto à terra, pensamos nós.

⁸⁴ O próprio Simões (1993, p. 51 apud SIMÕES, 2006, p. 125) define autoconstrução como “o processo pelo qual o trabalhador e sua família, sozinhos, ou com ajuda de terceiros, executa toda ou grande parte da tarefa de edificar a sua própria casa”.

Martins (2002, p. 14) expõe que a “exclusão é e foi própria das sociedades tradicionais das sociedades estamentais, como foi a nossa, aliás, durante todo o período colonial e o período imperial”, imposta pela condição social de nascença. Nossos pontos de discordância estão no pensamento de que, tomando o Brasil do século XX, não existia (e continua sem existir) a exclusão plena de parcelas da sociedade, bem como as populações pobres, via de regra, não estavam (e continuam sem estar) plenamente incluídas. Para esse caso, preferimos usar a expressão “inclusão precária”. A explicação também vem de Martins (2002, p. 16) e ilustra bem nosso exemplo particular, ainda que trate de um momento mais contemporâneo:

Pessoas situacionalmente pertencentes à mesma classe social, como é o caso da classe operária, podem estar incluídas e/ou excluídas. Elas podem estar integradas ou não nos mecanismos reprodutivos das relações sociais, mediados pelo princípio da igualdade jurídica e formal. Embora possam estar, ao mesmo tempo, socialmente excluídas e economicamente integradas nos mecanismos de reprodução ampliada do capital. Portanto, contraditoriamente situadas em face das possibilidades de participação plena nos meios de afirmação da sociedade contemporânea, como o mercado, o consumo e a propriedade.

Felizmente, logo depois do último trecho seu que trouxemos, Simões (2006, p. 126) escapa à desatenção e conclui correta e precisamente, em citação a si mesmo (1993, p. 52): “a autoconstrução é uma forma não capitalista de aquisição de moradia daqueles que se inserem no sistema somente como produtores e quase nunca como consumidores”. Vale lembrar que ele se reporta à realidade da época, atrelada aos imensos contingentes de trabalhadores industriais mal remunerados.

Neste momento, acreditamos ser crucial fazer a ligação da reflexão das últimas páginas com a abordagem dos DGD. Segundo Soja (1983, p. 58), “o desenvolvimento do capitalismo concreto tende a estruturar o espaço em áreas de dominação e subordinação, autoridade e dependência relativas” e, em outras palavras, centro e periferia. Essa configuração, ainda segundo o autor, é reflexo da contradição fundamental entre capital e trabalho e homóloga “à diferenciação social ‘vertical’ destas relações, em termos de burguesia versus proletariado” (p. 58). Isso vai ao encontro da fala de Abreu (2008, p. 82), que citamos há alguns parágrafos, sobre a fragmentação da estrutura urbana da metrópole do Rio de Janeiro entre um centro dotado de boa infraestrutura, presença do Estado e de residência da população rica e uma periferia com características opostas. Para não sermos vítimas de críticas desnecessárias, fazemos a mesma ressalva de Soja (1983, p.

58): “a ausência da pureza de classe em centros e periferias não nega o seu enraizamento em relações de classe”.

As relações entre centro e periferia se dão, ainda de acordo com Soja (1983, p. 58), “basicamente do mesmo modo que burguesia e proletariado (em termos de exploração, controle sobre os meios de produção, transferências de valor, acumulação e luta)”. Porém, nós ainda podemos adicionar um elemento na análise da partição do espaço urbano da metrópole carioca à época. A autoconstrução de habitações populares é um traço do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo periférico, ao fazer coexistirem relações de trabalho capitalistas e não capitalistas. E mais, a autoconstrução libera o capital de um ônus extra, pois transfere para o próprio proletariado parte do custo de reprodução da força de trabalho.

Continuemos... Lamego (2007a) comenta que para maior expansão da população pelo espaço da baixada ainda eram necessárias mais obras de “saneamento”, devido ao fracasso das anteriores em conter as inundações e a malária e à demanda por novas terras de solo firme em substituição aos ecossistemas alagados. Em julho de 1933, portanto, foi criada a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, subordinada ao MVOP, conforme esclarece Vaz (2010, p. 48). Em 1936, tornou-se uma instituição autônoma, denominada Diretoria de Saneamento da Baixada Fluminense. Soffiati (2005, p. 64) afirma que a “experiência foi tão bem-sucedida que, em 4 de julho de 1940, o Estado Novo transformou a Comissão⁸⁵ no Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), alargando seu campo de ação para todo o território nacional”. Lamego se mostra ciente dos destinos da Baixada Fluminense que eram preferenciais aos interesses do Estado, mas exibe clara conotação positiva quanto a isso⁸⁶:

A solução do problema da Baixada e especialmente o do recôncavo da Guanabara justaposto ao Rio de Janeiro, de ocupação imediata, só se tornaria definitiva quando a par de vultosas cifras aplicadas em engenharia hidráulica e sanitária, paralelamente se alinhasssem dados complementares [sic] de estudos para um intenso povoamento, com a presença do homem não mais em tarefas individualistas, mas coletivamente orientado por um órgão oficial e fiscalizador das suas atividades e que lhe garantisse um patrimônio arrancado aos lamaçais. E isto, foi [sic] somente

⁸⁵ Na verdade, já era a Diretoria de Saneamento da Baixada Fluminense, não somente uma comissão.

⁸⁶ Seguem a este parágrafo citações diretas, extensas e próximas entre si a três interlocutores. A justificativa para esse recurso às vezes mal visto é que se trata de trechos absolutamente pertinentes para o assunto abordado e que, por sua absoluta clareza de ideias, não poderíamos nos reportar a eles de maneira melhor.

compreendido e pela primeira vez iniciado em grande escala pelo Departamento Nacional de Obras de Saneamento [sic] criado pelo Governo. (2007a, p. 276)

Sòmente livres de quaisquer óbices é que puderam os engenheiros do Departamento sob a chefia de Hildebrando de Araújo Góis, projetar [sic] a transfiguração da cintura charcosa da Guanabara, preparando a base física para o acelerado avanço de uma futura Nova Iorque ou Londres, que já sòbre ela incontidamente se derrama. Porque é êste o verdadeiro fim do saneamento dessas margens paludosas, caso particular em que o desenvolvimento de uma economia agrícola e industrial a ser planejada pelo Departamento, irá [sic] sendo recoberto por faixas urbanas satélites do Rio de Janeiro. (2007a, p. 277)

Seis eram as categorias de problemas enfrentados pelo Departamento. a [sic] recuperação das áreas alagadas periòdicamente pelas marés; a defesa contra as inundações; a dragagem de novos leitos para rios que se perderam em brejais, a ligação permanente das lagoas costeiras com o oceano, a drenagem subterrânea de determinadas áreas e obras de arte E [sic] em tôdas elas magnificamente se verificavam definitivos resultados, expoentes de uma técnica precisa e da persistência no trabalho. (2007a, p. 296)

Lamego (2007a, p. 279) destaca a admiração provocada pelos diques do Rio Meriti e fornece alguns dados (p. 297): até o ano de 1939, o DNOS escavou 1.000.000 m³ de terra ao longo de 37 km de rios da bacia hidrográfica do Iguaçu, entre eles 350.000 m³ em 10 km do leito do Rio Sarapuí. O Departamento também efetuou a dragagem de 200.000 m³ em 6 km distribuídos entre os Rios Estrela, Inhomirim, Saracuruna e Imabriê. Revelando uma posição completamente oposta à visão positiva de Lamego que, verdade seja dita, escrevia ainda em 1948, Amador (1992, p. 237) tece críticas muito duras às obras, com as quais precisamos concordar.

O assoreamento da baía [de Guanabara] passou a ser elevado, tornando-a cada vez mais rasa, e tenderia a se acentuar com a ocupação da baixada e a continuidade das obras pelo DNOS a partir da década de 30. A produtividade biológica seria afetada com a redução de peixes.

O “saneamento” da baixada foi, sem dúvida, um dos exemplos mais perversos de agressão à natureza e reprodução e acumulação de capital, praticados com os recursos públicos. Enormes somas de dinheiro foram utilizadas na valorização das terras de grandes proprietários, que as adquiriram (se é que adquiriram⁸⁷) por preço vil, e as revenderam com grandes lucros, na medida em que passaram a ser loteadas e vendidas para a população proletária, que foi empurrada para a baixada inóspita para se constituir em mão de obra barata para as indústrias.

Os loteamentos que passaram a proliferar com o “saneamento” da baixada, não demorariam [sic] a conviver com as inundações crônicas, que não cessariam, mesmo com a continuação das obras pelo DNOS. Além das cheias, no entanto, a população sofrida e proletária da baixada conviveria ainda com a ausência quase absoluta de serviços básicos de água, esgoto, coleta de lixo, transporte e um meio ambiente impróprio para abrigar um adensamento populacional.

⁸⁷ O autor aqui faz referência à prática da grilagem, isto é, a falsificação de documentos para tomar posse ilegal de terras devolutas ou de terceiros.

No distrito de Caxias, a conjuntura de desenvolvimento dos meios de circulação de passageiros e cargas, representada pela Estrada Rio – Petrópolis, a Leopoldina Railway e as melhorias ainda que efêmeras no transporte fluvial,

estimulava a vida econômica local, favorecendo o desenvolvimento do comércio e a instalação de unidades industriais de pequeno porte. Às antigas olarias, somavam-se fábricas de vidro, móveis, material de limpeza, metalurgias, torrefação de café, panificadoras... Ao lado desse incremento produtivo, o núcleo urbano expandia suas fronteiras – nos loteamentos surgiam bairros populares e favelas ocupavam áreas periféricas, absorvendo levas de migrantes do Nordeste e do interior fluminense, capixaba e mineiro, atraídas pela metrópole carioca. (LACERDA, 2003, p. 11-12)

Simões (2006, p. 165) explica que esse crescimento econômico possibilitou o surgimento de alguns moradores abastados que viriam a configurar grupos de interesse com reconhecida liderança local. Na medida em que a administração municipal, sediada em Nova Iguaçu, era um tanto absenteísta com relação a Caxias e que a presença do poder público no distrito resumia-se a uma Agência Fiscal Arrecadadora e uma subdelegacia de polícia com reduzido destacamento, logo se organizou um grupo que reivindicava progressos para a localidade: a União Popular Caxiense (UPC), fundada em setembro de 1933, possivelmente animada pelo cenário nacional de elaboração de uma nova Constituição Federal e do fim da “necessidade” do Governo Provisório de Getúlio Vargas.

Lacerda (2003, p. 13) esclarece que os fundadores da UPC eram predominantemente homens de negócios e donos de propriedades. Enquanto a ação do Estado não contemplava os serviços reivindicados (sendo o principal o abastecimento de água), a UPC procurava ter utilidade pública oferecendo-os em alguma medida – na verdade, de seus serviços eram beneficiados quase unicamente os próprios sócios –. A fim de fazer crescer a notoriedade da UPC e dar visibilidade a suas demandas, fundou-se em 1934 um jornal, intitulado “Voz do Povo de Caxias”, posto em circulação por oito meses. Entre as entidades surgidas a partir da UPC, destaca-se a Associação Comercial de Caxias, criada em 1937, pouco antes da instauração do Estado Novo. Com o intuito de se ajustar aos tempos ditatoriais e ganhar a simpatia dos governantes ligados ao poder federal centralizado, os diretores da Associação trataram de promover no ano de 1938 uma inauguração festiva do retrato de Getúlio Vargas, convidando o Interventor Federal no Estado do

Rio de Janeiro, Ernani do Amaral Peixoto, genro de Vargas (LACERDA, 2003, p. 16)⁸⁸.

As lideranças locais não ignoravam a importância da emancipação do distrito. Diversas seriam as vantagens da autonomia: estabelecimento de um governo a ser exercido por gente da terra; a receita tributária municipal seria integralmente ali aplicada; o novo município se habilitaria a receber recursos orçamentários federais e estaduais; possibilidade de contar com representação política local; enfim, os municípios tomariam o futuro em suas próprias mãos. (LACERDA, 2003, p. 17)

Segundo Simões (2004, p. 52), no “final da década de 30, a população dos distritos [de Nova Iguaçu] e seu grau de urbanização já são maiores do que a da sede”, alcançando Caxias a marca dos 100 mil habitantes já no início dos anos 1940 (LACERDA, 2003, p. 12). “Além disso, as condições infraestruturais e o estoque de força de trabalho nestes distritos são um trunfo a mais para a instalação de um projeto nitidamente urbano-industrial.” (SIMÕES, 2004, p. 52-53). Lacerda (2003, p. 12) comenta que as elites de Caxias e de outros distritos iguaçuanos tinham em mente que para desenvolver propriamente as atividades produtivas eram necessários melhores serviços públicos, trajetória que só seria iniciada caso viessem a se emancipar. Isso mostra que havia a consciência de que o desenvolvimento do capital exige investimentos em capital fixo no ambiente construído e que eles seriam possibilitados principalmente por meio da ação do Estado, daí a importância da emancipação.

Simões (2006, p. 145-146) explica que, enquanto isso, consolidava-se no distrito uma política clientelista e assistencialista, num cenário complexo de alianças e divergências. Natalício Tenório Cavalcanti de Albuquerque, a maior liderança de Caxias à época, era afilhado político do iguaçuano Getúlio Barbosa de Moura na esfera municipal, o que parece explicar sua ausência no movimento a favor da emancipação caxiense; no plano nacional, fazia oposição moderada ao Presidente Getúlio Vargas; e, na esfera estadual, era forte inimigo político do Interventor Amaral Peixoto e de seus aliados, em especial dos delegados de polícia por ele nomeados para controlar Caxias, pois Tenório Cavalcanti tinha fama de pistoleiro. Paralelamente, tanto políticos ligados à UPC, quanto o próprio Cavalcanti passaram a atuar mais incisivamente na distribuição de favores, produtos e serviços à

⁸⁸ Já comentamos isto anteriormente, mas vale lembrar que em 1938 o município de Iguaçu trocou o nome para Nova Iguaçu, igualando-se, assim, à denominação de seu distrito-sede desde 1916.

população mais pobre como forma de ganhar representatividade, fidelidade e votos.

H. Silva (2003, p. 29) comenta que, em 1938, um decreto-lei de Vargas havia previsto que a divisão territorial dos municípios brasileiros e seus distritos deveria ser revista por legislação geral quinquenal. Cientes disso e da criação de uma comissão de estudos para a proposição da nova divisão, um grupo de líderes de Caxias e de São João de Meriti – entre os quais não se incluía Tenório Cavalcanti – redigiu e encaminhou, em julho de 1940, um manifesto de caráter emancipacionista ao Interventor Amaral Peixoto, propondo a criação de um município autônomo a Nova Iguaçu com sede na atual São João de Meriti. “Este fato, contudo, não excluiria a concessão de emancipação política a outros distritos de Nova Iguaçu – certamente Caxias seria um deles, dependendo das dimensões da referida ‘reforma territorial’.” (LACERDA, 2003, p. 20) Reproduzimos, a seguir, dois trechos significativos do manifesto, conforme transcrição publicada na Revista Pilares da História (MANIFESTO, 2003, p. 55-56, grifos dos autores):

Dada a extensão territorial, a par de severas dificuldades de vias de comunicação, aos quaes se juntará a fertilidade da terra, a salubridade do clima e a riqueza da produção, Nova Iguaçu no actual momento, não corresponde por sua topographia, às reaes necessidades de sua população. Densa massa demographica, dividida em districtos, que por seu valor e progresso valem por verdadeiros municípios, disso resulta se transformar o Município em sua actual organização, em madrastra, de todos recebendo, à alguns tudo dando, a outros menos que merecem, e aos últimos nada fornecendo, ou melhor, o que é peor, *tudo lhes negando*. [...]

[...]

Divida-se o Município. *Sim*. Porque é obra da alta sociologia, de alta política administrativa, de perfeita compreensão das possibilidades economicas e financeiras da terra que governa, porque é – *dar a cada um segundo aquilo que produz e que merece*, e não ao [...] sabor e desejos dos que se suppõem dominadores do momento.

O cenário de apogeu da ditadura do Estado Novo, em que se procurava controlar qualquer postura crítica ou movimento reivindicatório através de cooptação ou repressão (LACERDA, 2003, p. 17), contribuiu para o rechaço ao manifesto por parte da Interventoria Federal. Apesar do discurso moderado e da ausência de movimentos populares pró-emancipações, Lacerda (2003, p. 20) conta que o documento foi enviado ao Departamento de Ordem Política e Social (DOPS) para apurar as responsabilidades, alguns signatários foram temporariamente presos e o jornal de um deles, fechado. Para Simões (2006, p. 147), a reação nitidamente desproporcional de Amaral Peixoto pode ser entendida como uma afirmação pú-

blica de seu poder e da independência de suas decisões às pressões políticas dos grupos locais.

A libertação dos presos e a extinção do processo no Tribunal de Segurança Nacional foram mediadas pelo advogado Rufino Gomes Jr., pelo juiz Luiz Miguel Pinaud e por Tenório Cavalcanti, que, como havíamos dito, era grande opositor do Interventor Federal. H. Silva (2003, p. 32) aponta três hipóteses para o ocorrido a partir deste momento até a emancipação de Duque de Caxias, ocorrida por decreto-lei estadual em 31 de dezembro de 1943. A primeira, de Lacerda⁸⁹, conjectura que o governo centralizado simplesmente ignorou o manifesto, concluindo posteriormente ser mesmo adequado dividir o município de Nova Iguaçu, mas dar a Caxias a nova sede. A segunda hipótese é de Torres, que diz que era São João de Meriti o distrito mais desenvolvido, mas que não foi nomeado sede do novo município por influência de Tenório Cavalcanti. A terceira, por sua vez, é da própria autora, afirmando, com base nos jornais da época, que Pinaud e Cavalcanti conseguiram não só a liberdade para os presos como também lograram que se creditasse o manifesto. “Neste sentido, um acordo político entre estes senhores e as demais instâncias envolvidas teria levado à emancipação de Duque de Caxias.” (SILVA, H., 2003, p. 32) Lacerda (2003, p. 25) discorda, pois Cavalcanti “era rechaçado pelo amaralismo⁹⁰”, “enfrentamento que avançou anos afora” e que outros atores da cena caxiense não tinham lastro político para tal empreitada.

Concordamos com Lacerda (2003, p. 25) quando afirma que não cabe creditar ao manifesto de 1940 a condição de determinante para a emancipação de Caxias mais de três anos depois. Independentemente das teorias elaboradas, os autores parecem se esquecer das influências externas à nação ao tratar esse processo. Por isso, precisamos relembrar Simões (2004, p. 53), já citado no item “2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações”, que revela que o início da Segunda Guerra Mundial fechou o mercado europeu para a laranja cultivada em Nova Iguaçu, a qual também sofreu com pragas e com a concorrência com o fruto plantado nos Estados Unidos. Com a redução dos lucros da citricultura e a consequente perda

⁸⁹ Em texto diferente do que citamos neste trabalho.

⁹⁰ Nome pelo qual ficou conhecida a política clientelista do Interventor Federal no Estado do Rio de Janeiro, Ernani do Amaral Peixoto. “Em sua ação política, montou uma rede de apoios em comunidades interioranas, distribuindo chefias e cargos públicos [...] a fiéis seguidores.” (LACERDA, 2003, p. 22)

de poder da elite agrária iguaçuana, “as forças locais dos distritos ganham novo fôlego para retomar a luta pela emancipação” (p. 53).

Essa teoria reforça o que falamos sobre a vinculação entre os interesses do capital e a ação estatal, pois enquanto a citricultura provia os maiores lucros, a configuração territorial não foi alterada. Com a crise da laranja, porém, o eixo econômico se direcionou para as áreas mais urbanizadas da Baixada, onde havia melhores possibilidades de lucro, mas que demandavam um poder público mais comprometido com a dotação de infraestrutura adequada ao local. Outro fator favorável à emancipação, para Simões (2004, p. 53), foi a significativa instalação da Fábrica Nacional de Motores (FNM) na área do atual distrito caxiense de Xerém⁹¹ e próxima à Estrada Rio – Petrópolis. “Esta escolha deu força ao grupo de Caxias, a medida em que [sic] Xerém ficava mais próximo de lá do que o distrito sede. Já não havia mais razão para manter a integridade do município de Nova Iguaçu.”

Não se pode ignorar, todavia, a expressividade demográfica e econômica da Caxias de 1943. Com aproximadamente 100 mil habitantes e crescente aumento de sua capacidade produtiva – principalmente no comércio e no nascente parque fabril –, a vitalidade do distrito exigia tratamento diferenciado. A vocação progressista⁹² acentuara-se com a instalação da Fábrica Nacional de Motores em Xerém, no início dos anos 40. Introduzia-se ali, no bucolismo daquelas terras, avançada tecnologia – futura fábrica de motores de avião. Além disso, com a rodovia Rio-Petrópolis e a Estrada de Ferro Leopoldina, assegurava-se facilidade de transporte de cargas e passageiros – infraestrutura indispensável ao desenvolvimento. Por certo, os quadros demográfico e econômico autorizavam inserir o distrito entre as localidades habilitadas à autonomia política. (LACERDA, 2003, p. 25)

Finalmente, no último dia do ano de 1943 o Interventor Amaral Peixoto baixou um decreto-lei criando o município de Duque de Caxias a partir de território desanexado de Nova Iguaçu. Vale notar que é também a partir dessa data que vigora o nome Duque de Caxias, em substituição a, simplesmente, Caxias. O novo município era constituído por três distritos: Duque de Caxias, o distrito-sede; Meriti, correspondente ao antigo distrito iguaçuano de São João de Meriti; e Imbariê,

⁹¹ Falaremos mais sobre a FNM no item “3.2.1. A explosão industrial e urbana do Rio de Janeiro e de Duque de Caxias”.

⁹² Ainda que seja um termo consagrado em parte da literatura geográfica, falar da “vocação” de um lugar não nos parece adequado. Em primeiro lugar, o termo contribui para uma fetichização do espaço, isto é, uma ideia de que o espaço em si possui intencionalidades; em segundo lugar, parece naturalizar uma condição que, na verdade, é inerentemente social: as opções para as atividades e serviços predominantes em uma localidade são sempre produto da opção e ação da sociedade e do capital, e nunca uma predisposição *a priori* daquela própria localidade. Dessa maneira, acreditamos ser mais apropriado o uso do termo “potencialidades” de um lugar, em substituição a “vocação”.

abrangendo o antigo distrito de Estrela e uma parte de Belford Roxo. Lacerda (2003, p. 26) procura concluir o pensamento sobre o que levou à emancipação de Duque de Caxias com o seguinte trecho, com o qual havemos de concordar:

Possivelmente, o 31/12/1943 nasceu da convergência dos seguintes fatores: a necessidade de reordenar territorialmente o estado, por força de legislação federal; o crescimento econômico e demográfico de Caxias, exigindo maior presença do poder público e propiciando aumento da arrecadação de tributos; e a oportunidade de fortalecer o amaralismo no município emancipado.

Interessa-nos, antes de falarmos das alterações sofridas no traçado da Estrada Rio – Petrópolis e das transformações espaciais engendradas por elas, tratar um pouco de algumas implicações da inauguração dessa rodovia para a cidade de Petrópolis, seu destino final, no que diz respeito ao turismo. Lamego (2007b, p. 196), em uma passagem tão poética quanto lamentosa, compara a “recatada aristocracia familiar dos petropolitanos” e sua “serena feição hospitaleira dos seus dias inverniais” à Petrópolis da estação quente e cita a referida estrada:

No verão, todavia, outra cidade surge, outra alma incarna-se em Petrópolis: a carioca. Parques, ruas, palacetes, chalés e bangalôs agitam-se, movimentados por uma gente nova. Limusinas que sobem do Rio pela magnífica estrada de concreto, businam [sic] em disparada pelas avenidas. A Petrópolis republicana dos automóveis afugenta o letárgico espírito imperial, soterra quase as tradições queridas.

Nos anos de 1935 e 1936, a Estrada Rio – Petrópolis sofreu algumas reformas e recebeu obras de arborização no trecho serrano. Também foram criados espaços para estacionar os automóveis a fim de que os viajantes pudessem apreciar a vista, além de postos telefônicos e policiais. Também em 1936, foi inaugurada a primeira linha regular de ônibus intermunicipais ligando o Rio de Janeiro a Juiz de Fora, pela União Transporte Interurbano de Luxo (UTIL)⁹³. De acordo com O. Ferreira (2006a), a inauguração foi anunciada com destaque pelo jornal Tribuna de Petrópolis como “o que já era ansiado por toda a classe média local”. Isso se deve ao fato de que, anteriormente, a circulação pela rodovia estava praticamente restrita à elite petropolitana ou vilegiaturista que possuía automóveis próprios. Com a linha de ônibus, cuja passagem, no entanto, era cara, a classe média passou a poder viajar pela estrada de rodagem, dispensando os serviços de transporte entre as cidades que então só eram oferecidos pela Leopoldina Railway:

Este sim, um caminho que passavam [sic] por diversas estações, por onde circulava uma população pobre, quase miserável, oriunda muitas vezes da periferia de sítios ou fazendolas pobre [sic] e que agora se faziam clientes de um trajeto constante pa-

⁹³ No ano de 1950, a UTIL foi refundada, com o nome de União Transporte Interestadual de Luxo S/A.

ra vender seus produtos por alguns centros com o barateamento das passagens da Leopoldina. (FERREIRA, O., 2006a)

Segundo O. Ferreira (2006b), a UTIL só começou a ter concorrência na linha de ônibus entre a Capital Federal e Petrópolis a partir do ano de 1943, quando a Unica Auto Onibus S/A⁹⁴ iniciou seu próprio serviço de transporte de passageiros⁹⁵. A inauguração nos parece oportuna, pois o fluxo de visitantes aumentava com a moda dos cassinos na Serra. Certamente, o mais exuberante era o Hotel-Cassino Quitandinha, o maior da América Latina, inaugurado pelo empresário mineiro Joaquim Rolla em 1944, de frente à Estrada Rio – Petrópolis, em seu trecho final. “O Hotel Quitandinha destacava-se pois passava a receber com prioridade a nova frota que se deslocava por sua frente normanda coberta, com grande requinte, deixando passageiros muitos especiais [sic], quase moradores do Hotel” (FERREIRA, O., 2006b). O palácio também chegou a receber várias celebridades internacionais, inclusive após 1946, quando os jogos de azar foram proibidos em todo o Brasil e o estabelecimento passou a operar apenas como hotel.

Essa conjuntura ajudou a processar a transição da vilegiatura para o turismo em Petrópolis, consolidada nas décadas de 1950 e 1960. Ambrozio (2008, p. 159) explica que o turismo “não é mera atualização da vilegiatura”, pois

é prática social acoplada à produção de mercadoria, designando a conversão da viagem a um fim em si. Sob esse último aspecto, aliás, poder-se-ia escrever que à expressão “turismo de massa”, está [sic] intrínseco um pleonismo. O turismo é de massa ou significa outra coisa; pois é de massa não apenas devido às multidões de indivíduos que envolve, mas porque existe como “produção em massa” de espaço-mercadoria.

A presença mais comum de automóveis entre a classe média e o surgimento de alguns ônibus de viagem popularmente conhecidos como “tatuzinhos” tornou frequentes as idas de petropolitanos ao Rio de Janeiro e de cariocas a Petrópolis. Essas viagens tinham “o objetivo familiar de visitar pontos turísticos, fazer pic-nic [sic] na serra, passear por ela. Um turismo de fim de semana” (FERREIRA, O., 2006b).

Começamos agora a falar das três principais alterações no trajeto da Estrada Rio – Petrópolis: a mudança no seu trecho inicial com a construção da Avenida Brasil, no município do Rio de Janeiro; a construção de um trecho mais retilíneo

⁹⁴ Atualmente, com o nome Transportes Única Petrópolis Ltda.

⁹⁵ O. Ferreira (2006b) informa isso baseado em um número da Tribuna de Petrópolis datado de janeiro de 1943, que informa o início das atividades da Única, “uma nova empresa de transportes”, com uma frota de onze ônibus. No *website* das companhias Única e Fácil, todavia, informa-se que as viagens da Única começaram já em 1937 (ÚNICA-FÁCIL, ©2014).

entre o atual bairro carioca de Cordovil e Pilar, em Duque de Caxias; e a inauguração da Estrada do Contorno de Petrópolis, atual pista de descida da BR-040 na Serra de Petrópolis, entre Bonsucesso – bairro do distrito petropolitano de Cascantina – e o local onde fica a atual nova praça de pedágio dessa rodovia em Xerém – distrito de Duque de Caxias.

R. Costa (2006, p. 193-197) informa que a abertura de uma via de rodagem que passasse pelo litoral norte da cidade do Rio de Janeiro, cortando a enseada de Manguinhos, foi sondada diversas vezes desde pelo menos 1910. As estradas alternativas então existentes não haviam sido adaptadas para o uso automobilístico, mas as sucessivas interrupções nos serviços de aterramento e saneamento das áreas costeiras impediram, à época, o avanço do projeto rodoviário. O aterro dos alagados de Manguinhos foi impulsionado quando se celebrou o contrato da Prefeitura do Distrito Federal com a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense em 1921, como já havíamos dito no item “2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações” deste trabalho. À Empresa, que propôs a criação de um bairro industrial na localidade, reservavam-se vantagens de exploração imobiliária.

Dos quatro projetos de uso industrial originalmente apresentados para Manguinhos, dois (um sendo o mais completo entre eles; e outro sendo o escolhido, após modificações) “previam a abertura de duas vias, ambas na direção norte-sul: uma seria batizada *Avenida do Norte, próxima ao cais do litoral*, e a outra se desenvolveria mais próxima à linha da Estrada de Ferro Leopoldina” (COSTA, R., 2006, p. 198, grifo nosso). A Avenida do Norte, após cortar o bairro industrial, cruzaria Inhaúma, Bonsucesso, Ramos, Penha e outros bairros adiante. O terreno por onde o arruamento passaria seria obtido por aterramentos com material proveniente de diversos morros circunvizinhos, salvo a colina do Palácio de Manguinhos, sede do Instituto Oswaldo Cruz⁹⁶, onde se formaria um parque.

No fim da década de 1920, as intervenções urbanísticas seguiam, grosso modo, as proposições do plano de remodelação, extensão e embelezamento da cidade do Rio de Janeiro conduzido pelo arquiteto francês Alfred Agache. Contratado pelo Prefeito Prado Júnior, o chamado Plano Agache, para Abreu (2008, p. 86), “constituiu o exemplo mais importante da tentativa das classes dominantes da República Velha de controlar o desenvolvimento da forma urbana carioca, já por

⁹⁶ Atualmente, Fundação Oswaldo Cruz.

demais contraditória”. Dessa maneira, o Plano “pretendia ordenar e embelezar a cidade segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço” (p. 86). Ele, no entanto, nunca foi efetivamente executado, embora algumas de suas recomendações tenham sido concluídas em décadas posteriores. As razões para isso estão centradas, em primeiro lugar, na desconfiança com que as lideranças da Revolução de 1930 viam aquilo que era ligado às administrações anteriores, e em segundo lugar, no fato de que as recomendações do Plano Agache estavam muito além das possibilidades orçamentárias do município e da União.

A proposta da criação de uma zona industrial na área aterrada de Manguinhos também era presente nas ideias de Agache. No contexto de seu plano, inclusive, a via com construção proposta próxima aos trilhos da Leopoldina serviria como trecho inicial da ligação rodoviária do Rio de Janeiro a Petrópolis, algo que realmente ocorreu. A estrada litorânea, por outro lado, consta apenas como projeto, sendo a dificuldade técnica da construção uma das razões para o adiamento da decisão pela construção da via (COSTA, R., 2006, p. 200-204). Há algumas páginas, cabe lembrarmos, vimos que este percurso era o trecho inicial de um dos trajetos propostos para a Estrada Rio – Petrópolis de 1928.

No momento da rescisão do contrato com a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense, no ano de 1931, Amador (1992, p. 234) esclarece que 1,8 km² de aterros tinha sido feito na enseada de Manguinhos, destruindo cerca de 2 km² de manguezais. Para isso, foram “desmontados os morros do Pedregulho e Gambier e utilizada a ilha de Maruim”. Toda essa área, que era majoritariamente propriedade da Empresa, foi devolvida à União. Sua ocupação, todavia, não ocorreu da forma esperada e sequer respeitou os desenhos dos arruamentos feitos nos diversos planos dos anos anteriores.

As instabilidades políticas no período 1930-1937 associadas, ainda, às dificuldades econômicas foram fazendo com que a implementação dos projetos discutidos para o bairro industrial de Manguinhos ficasse em segundo plano ou mesmo fossem abandonados [sic]. De fato, não só o Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento, apresentado por Agache seria questionado, como já dito anteriormente, como sucessivas comissões técnicas para a discussão do futuro urbanístico do Distrito Federal seriam montadas e desmontadas no período, provocando descontinuidade e aumentando as hesitações, que se acumulavam. (COSTA, R., 2006, p. 205)

Quando, em 1937, ocorreu a criação do DNER, atendendo a demandas dos rodoviários⁹⁷, “as questões viárias passaram a ganhar um novo alento e a abertura de uma nova via litorânea na faixa aterrada de Manguinhos começou a sair do papel” (COSTA, R., 2006, p. 206). Foi mais ou menos por volta desse ano que o processo de “saneamento” e urbanização da área finalmente se concluiu, passando a fazer parte do núcleo urbano da cidade. R. Costa (2006, p. 206-207) destaca que, em 1938, foi anunciado um programa para a rede rodoviária do Distrito Federal, incluindo um projeto de variante para a Estrada Rio – Petrópolis. A preocupação central era o agravamento da crise de transportes com o avanço da urbanização e da industrialização; em outras palavras, o Estado estava preocupado em garantir a mobilidade do capital no espaço. Sendo assim, o programa procurava estudar: os principais pontos da cidade a serem atingidos pela rede; os trajetos até eles; as estradas já existentes; e a opção de abandonar ou manter inalteradas as vias fora dessa relação.

Na construção de novas estradas a fazerem parte da rede, deveria se levar em conta os trajetos mais econômicos em termos de processos de desapropriação e que pudessem valorizar terras improdutivas. Sendo assim, estes trajetos deveriam estar afastados das aglomerações urbanas, das vias com edificações nas margens, das ruas principais e das terras valorizadas, buscando regiões menos acidentadas e regiões com potencial para cultivo. (COSTA, R., 2006, p. 207-208)

É interessante percebermos como essa orientação se harmoniza com a procura dos capitalistas por investimentos em áreas onde as possibilidades de lucro são as maiores. E é exatamente nas localidades menos desenvolvidas e valorizadas que reside essa oportunidade, como já dissemos diversas vezes ao longo deste trabalho. O programa rodoviário incluía a construção da Variante da Estrada Rio – Petrópolis, passando pelos aterros de Manguinhos, como uma das principais linhas. A questão da indenização pela compra de terrenos para a passagem da via estava praticamente solucionada, pois desde 1931 os terrenos da antiga enseada pertenciam à União, ainda que o projeto do bairro industrial estivesse paralisado. R. Costa (2006, p. 208) comenta que, além disso,

por ser pelo litoral, o trajeto da avenida era afastado das aglomerações urbanas, das ruas principais e das vias edificadas e, ainda por cima, era um terreno plano e com potencial para o cultivo. Neste contexto, o que antes era considerado um entrave físico, tal como havia acontecido entre 1927 e 1930, passou a ser o desejável e a faixa de Manguinhos ganha nova importância.

⁹⁷ Como já havíamos salientado na introdução ao item “3.1. Rodoviarismo e declínio do ferroviarismo”.

As especificações técnicas para a construção das rodovias de planície no plano estabeleciam a largura de 60 metros como ideal, mas a impossibilidade de atingir imediatamente esse perfil fez com que se projetassem construções em duas etapas, consistindo a primeira num perfil provisório de 30 metros. A obra da Variante Rio – Petrópolis não diferia da largura e do esquema de fases propostos, bem como seguia outras recomendações compatíveis com o desenvolvimento de alta velocidade pelos veículos (COSTA, R., 2006, p. 208-209). Seu financiamento foi realizado tanto pelo Governo Federal quanto pela Prefeitura do Distrito Federal.

A principal preocupação do secretário [geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas] e da equipe do Prefeito Henrique Dodsworth⁹⁸ era adaptar a cidade às novas exigências da circulação viária, justificando, assim, a criação de um “plano de conjunto” ou “plano diretor”, como passava a ser chamado o conjunto de obras propostas. O novo plano teria nas novas vias a serem abertas as principais ferramentas para expandir o Centro da cidade e resolver o problema do tráfego. (COSTA, 2006, p. 216) (fig. 20)



Figura 20: Mapa viário do Plano Geral de Obras da cidade do Rio de Janeiro (RJ), assinado por Edison Passos, Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas do Distrito Federal, em 1940 – O mapa data do período da administração do Interventor Federal Henrique Dodsworth. Em vermelho, supomos que se assinalam o trajeto das vias de rodagem a serem alteradas ou construídas pelo plano, incluindo a Variante Rio – Petrópolis, localizada na parte inferior da figura sob o rótulo “Auto-Estrada Rio – Petrópolis”. Fonte: Passos (1941 apud COSTA, R., 2006, p. 217).

⁹⁸ Na verdade, Henrique de Toledo Dodsworth Filho foi Interventor Federal no Distrito Federal de 1937 a 1945, pois o cargo de Prefeito dessa circunscrição havia sido abolido no período ditatorial do Governo Vargas.

R. Costa (2006, p. 219) esclarece que na nova rede rodoviária do Distrito Federal, a via pelo litoral norte passaria a ser o principal caminho de penetração no território municipal, sendo a ela destinado o maior volume do tráfego interestadual tendo como destino ou origem a capital do País. Sua função como variante da Estrada Rio – Petrópolis foi logo percebida pelo poder público, tendo-se a esperança de que o novo percurso descongestionaria toda a área dos subúrbios da Leopoldina Railway, onde o tráfego misto, a circulação intensa de pedestres e o estado precário da estrada de 1928 eram apontados como os principais problemas. O traçado pelo litoral, pois, permitiria que os automóveis trafegassem em velocidades compatíveis a uma verdadeira rodovia.

O edital de concorrência pública para a abertura da nova via foi divulgado em dezembro de 1939. Naquele mesmo mês, de acordo com R. Costa (2006, p. 220), a Revista Brazil-Ferro-Carril publicou pela primeira vez seu trajeto, começando no Cais do Porto e terminando no bairro carioca de Parada de Lucas, informando que ele objetivava desviar o forte tráfego da Zona Norte da cidade. A única notícia sobre as obras da Variante Rio – Petrópolis no ano de 1940 ocorreu em julho, anunciando serviços recém-iniciados de concretagem das pistas. Em 1941, houve diversas reportagens sobre a Variante, pois se esperava que ela seria concluída no ano seguinte. Destacamos alguns pontos dessas aparições na imprensa retirados da análise de R. Costa (p. 220-224): uma reportagem já informava que a via se interligaria, no futuro, à Estrada Rio – São Paulo, o que evidencia uma confluência das escalas local e nacional; outra notícia apontava a Variante como “tronco da rede rodoviária da cidade” e enfatizava uma clara ideia de progresso para o sistema viário e para as populações residentes, este justificado pela notícia de que os “mangues que tanto prejudicam [...] vão desaparecer” (CORREIO DA MANHÃ, 1941, apud COSTA, R., 2006, p. 224). “Assim, a via litorânea que vinha sendo construída em Manguinhos ora era apresentada como uma resposta às carências de vias de comunicação no âmbito suburbano, ora como vetor para a melhoria do tráfego regional e nacional.” (COSTA, R., 2006, p. 222)

Em artigo de 1942 sobre o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, José de Oliveira Reis, presidente da comissão instituída para elaborá-lo, listou as vias a serem constituídas como parte de um anel viário para interceptar, bloquear e distribuir o tráfego no Distrito Federal: uma via diagonal, no Centro da cidade; quatro radiais em direção à Zona Sul; e quatro radiais em direção à Zona Norte, entre

elas, o conjunto formado pela Avenida Rodrigues Alves e a Avenida Brasil (até Parada de Lucas). Aqui cumpre destacarmos uma importante alteração de sentido, pois a Variante Rio – Petrópolis passava a ser chamada, cada vez mais frequentemente, de Avenida Brasil, mesmo que esta ainda fosse comumente referenciada à ligação entre a capital e a cidade serrana. Para R. Costa (2006, p. 225-226), isso parece um reflexo dos debates sobre urbanismo à época, separando – ainda que entendendo sua complementaridade – as escalas municipal e regional (ou mesmo nacional) nos planejamentos rodoviários. Esse autor cita um trecho do artigo de Reis (1942, p. 208 apud COSTA, R., 2006, p. 226) para ilustrar a função da nova via:

Esta radial tem, no trecho inicial, uma função inerente ao movimento peculiar do Cais do Porto que, por si só, sobrecarrega bastante a circulação dessa via. Além desse tráfego, outro da maior importância, regional e estadual, surgirá com a Avenida Brasil (auto-estrada Rio-Petrópolis), continuação natural da Avenida Rodrigues Alves. Os subúrbios da Leopoldina e da Central serão servidos por essa radial, através das duas variantes que se bifurcam em Vigário Geral, constituindo a Avenida das Bandeiras, com rumo ao sul, centro e oeste do país e Avenida das Missões, com rumo ao norte, centro e leste do Brasil⁹⁹.

De acordo com R. Costa, ainda em 1942 as reportagens passaram a expressar preocupação com a demora na finalização das obras, pois se previa que terminariam naquele ano. Com o amadurecimento do Plano Diretor, as principais vias foram repensadas, mas a Avenida Brasil continuou no cerne do planejamento rodoviário municipal. Foi somente em novembro de 1944, no bojo das comemorações dos sete anos do Estado Novo, que o primeiro trecho da avenida foi inaugurado, ligando Benfica à Penha. O lançamento de um álbum denominado “Avenida Brasil: realização do Governo Getúlio Vargas – administração do Prefeito Henrique Dodsworth – 1945” é significativo, porque “não só sintetiza o ideário da obra, mas também a consolidação dos principais debates sobre automóvel e rodovias no país” (COSTA, R., 2006, p. 232). Esse autor (2006, p. 232-240) faz uma análise das imagens e textos da publicação com base no conceito de representação. A intenção do álbum pareceu-lhe transmitir as seguintes ideias:

- a Avenida Brasil seria um símbolo da velocidade e não apresentaria problemas de tráfego;
- ela não só levaria aos subúrbios cariocas e adiante, articulando-se a rodovias interestaduais, o que justificaria sua “importância nacional”, segundo o álbum, mas também levaria ao “futuro”;

⁹⁹ Voltaremos a tratar da Avenida das Bandeiras e da Avenida das Missões um pouco mais adiante neste trabalho.

- ela “vence os obstáculos” (áreas pantanosas e insalubres) por meio do saneamento, do aterramento e do revestimento das pistas, de modo a mostrar que a técnica pode dominar a natureza;
- a Avenida e, por extensão, o rodoviário, levariam ao progresso;
- ora a via era referida como “estrada de rodagem”, ora como “avenida”, sugerindo, contraditoriamente, tanto uma ideia de fuga da cidade (reforçada em algumas passagens do álbum), quanto uma absoluta inserção na própria cidade.
- oito foram os motivos listados para a abertura da via: importância nacional, por ligar-se às rodovias do tronco sul-norte; importância militar, por tornar mais rápido o tráfego da Zona Sul aos principais centros militares da cidade; descongestionamento das demais estradas do Distrito Federal; facilitação do acesso aos subúrbios da Estrada de Ferro Leopoldina; importância econômica, por possibilitar fácil escoamento da produção agrícola e industrial; relevância para o saneamento das áreas cortadas pela Avenida; estímulo ao adensamento populacional de bairros pouco habitados; e ampliação da zona industrial da capital.

Ora, podemos “geografizar” um pouco a coisa e relacionar a análise de R. Costa à noção lefebvriana de *representações do espaço*, da qual falamos um pouco no item “1. Introdução”. As representações do espaço estão ligadas ao momento em que se *concebe* o espaço, isto é, se referem ao espaço “dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas ‘retalhadores’ e ‘agenciadores’ [...]” (LEFEBVRE, 2006, p. 40), ao espaço dominante. Essa passagem, por si só, já nos permite perceber a relação entre o álbum e a concepção de espaço que seus autores desejavam transmitir. Outros trechos de Lefebvre, no entanto, nos dão ainda mais clareza, como quando diz que essas concepções tendem para um sistema de signos verbais – e, acrescentamos, visuais – elaborados intelectualmente (p. 40); ou que são representações abstratas, as quais entram na prática social e política, mas eventualmente explodem por sua incoerência¹⁰⁰ (p. 42).

Após o lançamento do referido álbum, ocorreram as inaugurações dos últimos fragmentos da Avenida Brasil, já nos governos do Presidente Marechal Eurico Dutra e do Prefeito Hildebrando de Araújo Góes. Em 1946, abriu-se ao trânsito o trecho entre Parada de Lucas e o viaduto do Cais de Minérios, no início do percurso, e, em abril de 1947, finalmente inaugurou-se o trecho de 1,7 km cuja execução técnica era a mais difícil, ligando o bairro de São Cristóvão a Manguinhos. A dificuldade residia, como já vínhamos vendo, no fato de que ali a avenida corta-

¹⁰⁰ Difícil encontrar semelhança tão clara como a com o próprio caso da Avenida Brasil, que, apesar de sua concepção como uma via que asseguraria o transporte rápido, logo se tornou um dos grandes símbolos dos congestionamentos na cidade do Rio de Janeiro.

ria um ecossistema charcoso e precisaria, além de efetuar aterramentos para evitar as inundações, ganhar também espaço ocupado pelo mar na enseada de Mangui-nhos. Nesse local, o pavimento era de macadame betuminoso por conta de sua fácil reparação, enquanto no restante dos 15 km as pistas eram de concreto. As obras de duplicação da Avenida Brasil, no entanto, só foram concluídas em 1954, de acordo com R. Costa (2006, p. 229). Amador (1992, p. 245) ilustra a agressão ambiental subjacente à construção da nova via:

Com a abertura da av. Brasil, extensos aterros alteraram e retificaram a orla, substituindo os manguezais, praias, sacos e pontas por um cais de saneamento estéril, que se estendeu até o rio Irajá. O morro da Penha, antigamente atingido pelo mar, sofreu um recuo de centenas de metros. A lendária praia de Maria Angu¹⁰¹, com seus samanguiás, desapareceu. Os principais aterros foram executados pelo Ministério da Marinha, depois de 1945, e pela Cruzada São Sebastião¹⁰², que em conjunto subtraíram cerca de 2 km² da baía [de Guanabara].

Também faziam parte dos planos rodoviários a construção, como dissemos brevemente, dos 33 km da Avenida das Bandeiras – de Parada de Lucas em direção ao bairro carioca de Santa Cruz, no extremo oeste do município – e dos 13 km da Avenida das Missões – também partindo do trecho final da Avenida Brasil, mas rumo ao bairro caxiense de Pilar, onde se ligaria à Estrada Rio – Petrópolis¹⁰³ –. No mesmo dia da inauguração do último trecho da Avenida Brasil, anunciou-se a concretagem de 5 km da Avenida das Bandeiras, “que permitiria a tão desejada conexão entre a capital federal e a Rio-Petrópolis e a Rio-São Paulo” (COSTA, R., 2006, p. 229). No ano de 1961, a Avenida das Bandeiras foi extinta como logradouro e seu trecho, incorporado pela Avenida Brasil.

Com relação à Avenida das Missões, por sua vez, fomos incapazes de encontrar outra referência a esse nome que não a de R. Costa (2006). Entretanto, temos fortes indícios para acreditar que seja o mesmo projeto que o que deu origem ao atual trecho da Rodovia Washington Luís entre a Avenida Brasil e Pilar, percurso este inaugurado em 1950 sob o nome de Variante Rio – Petrópolis. Tais indícios são: a data de inauguração é próxima à data de inauguração dos diversos trechos da Avenida Brasil e da Avenida das Bandeiras; os pontos inicial e final

¹⁰¹ Praia que abrangia áreas que atualmente vão do bairro de Ramos ao bairro da Penha Circular, no município do Rio de Janeiro, e abrigava um porto.

¹⁰² Instituição católica criada em 1955 pelo então Bispo-Auxiliar da Arquidiocese do Rio de Janeiro, Dom Hélder Câmara, que propunha a remoção das favelas cariocas e a construção de conjuntos habitacionais formais para abrigar a população removida.

¹⁰³ Por se tratar de território fora do Distrito Federal, o trecho da Avenida das Missões entre Meriti e Pilar ficou ao encargo do DNER. As demais obras eram de responsabilidade da Prefeitura do Distrito Federal.

são coincidentes; a extensão total também é de 13 km; o trecho final da Rodovia Washington Luís (antes de encontrar a Avenida Brasil) no município do Rio de Janeiro é denominado Avenida das Missões. Além disso, o nome Variante Rio – Petrópolis remonta aos primeiros projetos da Avenida Brasil, quando este seria seu principal objetivo.

De acordo com Abreu (2008, p. 103), o projeto da Avenida Brasil foi o melhor exemplo da associação entre o Estado e os interesses industriais nas décadas de 1930 e 1940:

o novo eixo rodoviário objetivava não só deslocar a parte inicial das antigas rodovias Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo para áreas menos congestionadas, diminuir os custos da circulação, como pretendia também incorporar novos terrenos ao tecido urbano, visando à sua ocupação industrial.

Esse autor (p. 103) revela, citando um Projeto de Arruamento e Loteamento da Prefeitura do Distrito Federal publicado em 1953¹⁰⁴, que o fim de localização fabril (e de armazéns, oficinas e garagens) pensado para a avenida só foi seguido nos extremos da via. Isso se deveu à concepção de que o transporte rodoviário apenas assumiu maior participação no Brasil a partir da década de 1950, de modo que as favelas ocuparam o espaço com anterioridade às indústrias, impedindo sua instalação notadamente no trecho entre os bairros de Olaria e Parada de Lucas. Essa dinâmica está em evidência nos mapas das figuras 21 e 22. Segundo Amador (1992, p. 239), em 1940 eram 4.169 os estabelecimentos industriais no município do Rio de Janeiro, não mais concentrados na zona portuária e nos bairros do Caju e de São Cristóvão (como basicamente ocorria nos anos 1920), mas já se estendendo para os subúrbios das estradas de ferro, o que mostra a necessidade do capital produtivo em expandir a produção do espaço físico adequado a sua reprodução. Apesar de a construção da Avenida Brasil não ter representado em todos os seus trechos e de imediato um fator de realocação industrial, sua ocupação estimulou um salto para 5.693 unidades fabris no município no ano de 1950.

A “invasão” da nova avenida pelas favelas não deve ser vista como um fato excepcional. A localização de favelas nas proximidades das áreas industriais já era uma regra bastante comum, sendo que, em alguns casos [...], era mesmo um dos fatores determinantes da localização de algumas indústrias, que buscavam mão-de-obra farta, barata e espacialmente concentrada. (ABREU, 2008, p. 103)

O fenômeno das favelas no Distrito Federal passou a se notabilizar na década de 1940. Um censo das favelas realizado em 1948 permitiu descobrir que exis-

¹⁰⁴ Na verdade, a referência utilizada por Abreu está bastante incompleta – “PA 6376, de10/12/1953 [sic]” –, mas nossas pesquisas permitiram inferir que a sigla PA se referia a isso.

tiam 105 favelas no município, totalizando 34.567 moradias e 138.837 habitantes, o que equivalia a 7% da população. Esse censo também revelou a predominância da população migrante dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo, somando 52% dos moradores de favelas; e atestou a importância de se morar perto do local de trabalho, o que ocorria para 77% dos habitantes das favelas na área central da cidade, 79% dos da Zona Sul e 58% dos da Zona Norte e dos subúrbios. Este fator era especialmente importante tanto para os trabalhadores quanto para os empregadores: para os primeiros, representava uma redução na duração da jornada de trabalho (se incluirmos o tempo de deslocamento entre casa e trabalho) e nos custos de transporte, pois diminuía a dependência do transporte público; para os últimos, representava uma redução do valor da força de trabalho e, por conseguinte, uma redução dos custos com sua reprodução.

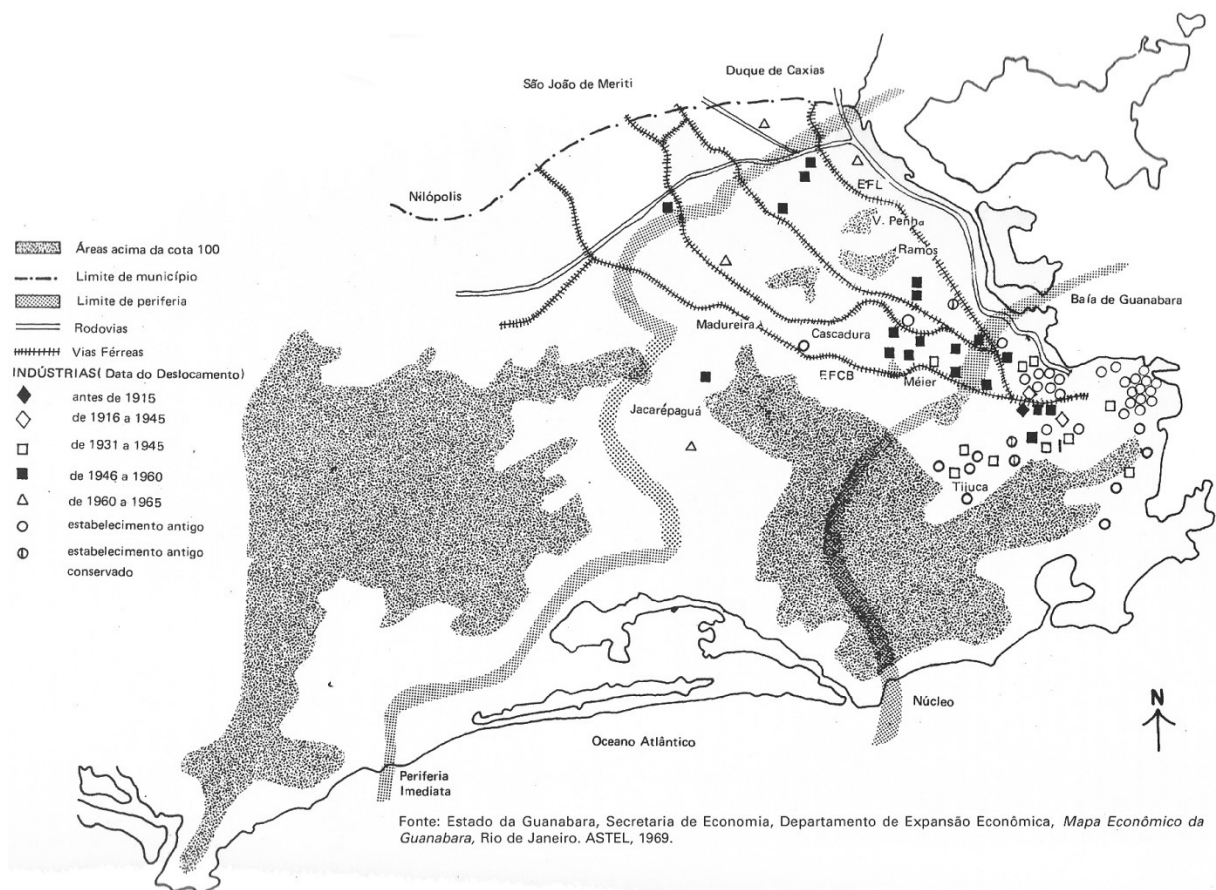


Figura 21: Mapa do deslocamento das indústrias médias e grandes no município do Rio de Janeiro (RJ) até 1965 – Repare que não houve muitos deslocamentos para as margens da Avenida Brasil (a nordeste), possivelmente devido à ocupação do solo por favelas, mas é provável que tenham surgido indústrias de pequeno porte ao longo da via. Fonte: Abreu (2008, p. 104).

Os três maiores setores empregadores da população favelada foram o setor secundário, absorvendo 30% do total carioca, e a construção civil e os serviços domésticos, ocupando 20% cada. Para estes dois últimos, a maioria das ofertas de

emprego estava na Zona Sul – onde residia a maior parte da classe rica que podia contratar trabalhadores domésticos e onde as perspectivas de lucro com a atividade imobiliária eram mais altas –, diferentemente do setor secundário, para o qual acreditamos que as vagas concentravam-se na Zona Norte (ABREU, 2008, p. 103-106). Abreu (2008, p. 107) nos faz recordar que, além das favelas, o adensamento populacional nos subúrbios do Distrito Federal e mesmo além de seus limites foi um dos grandes responsáveis pela transformação da estrutura urbana da metrópole. Também com relação a isso a Avenida Brasil teve enorme peso: ela “aumentou sobremaneira a acessibilidade dos municípios periféricos” (p. 107-109)¹⁰⁵.

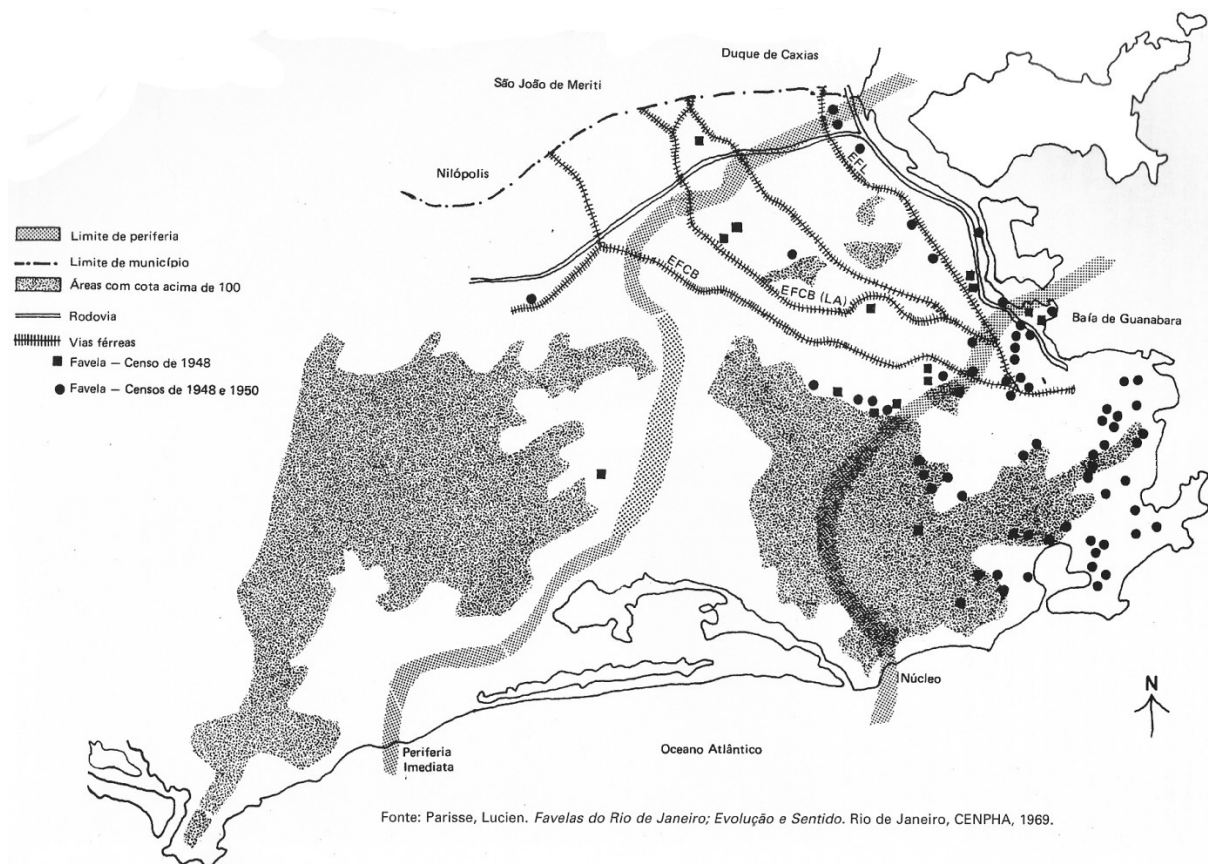


Figura 22: Mapa de distribuição das favelas no município do Rio de Janeiro (RJ) segundo censos de 1948 e 1950 – Ao compararmos este mapa com o mapa da figura 21, percebemos que algumas favelas já se localizavam às margens da Avenida Brasil, em áreas para onde, até 1965, não houve deslocamento de indústrias médias e grande, o que pode indicar o conflito entre o tipo de uso do solo concebido pelo poder público e aquele que de fato ocorreu. Fonte: Abreu (2008, p. 108).

No ano de 1948, além da criação do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), houve uma primeira padronização da nomenclatura das rodovias radiais do País, isto é, aquelas que partiam da capital rumo a outros pontos do território nacional. Dessa maneira, a Avenida Brasil foi classificada

¹⁰⁵ Voltaremos a falar disso no item “3.2.1. A explosão industrial e urbana do Rio de Janeiro e de Duque de Caxias”.

como BR-1; a rodovia que partia do Rio de Janeiro e passava por São Paulo, Curitiba (PR), Porto Alegre (RS) e chegava a Jaraguão (RS) se denominou BR-2; a Estrada Rio – Petrópolis em conjunto com a Estrada União e Indústria e aquela que ligava Juiz de Fora a Belo Horizonte se chamou BR-3; e, finalmente, a Estrada Rio – Bahia da época, BR-4. Para Costa (2006, p. 242), a criação do DER-DF foi certamente estimulada

pela abertura da Avenida Brasil, e [sic] a concretização de anos de investimentos numa rede rodoviária que se configurava cada vez mais claramente. No momento em que se discutia o decreto-a lei [que criaria o DER-DF], a Avenida Brasil já possuía diversos trechos inaugurados. Como vimos procurando mostrar, sua abertura foi fruto de uma compreensão, que foi sendo engendrada desde as primeiras décadas do século XX, do que já seria um maduro sistema rodoviário integrado entre união e estados, frente às ações à época de sua realização. No caso do processo que permitiu a abertura da Avenida Brasil, isso não apresentava necessariamente uma novidade. Mais que isso, a experiência positiva de sua abertura com certeza influenciou na formulação desta estrutura.

Iniciando os trabalhos em 1949, o DER-DF estabeleceu oito distritos rodoviários no município do Rio de Janeiro e fez uma relação de todas as suas avenidas, estradas e autoestradas. Cumpre dizer, a título de informação, que o nome Avenida Rio-Norte foi proposto em substituição a Avenida das Missões. O ano de 1950 é especialmente significativo para nós, pois finalmente se inaugurou a Variante Rio – Petrópolis, deslocando boa parte do tráfego que até então precisava passar pelo Centro de Duque de Caxias para atingir a serra; e se realizaram obras na Avenida Brasil, construindo um viaduto que permitiu sua ligação com a Avenida Rio-Norte e, conseqüentemente, com o acesso à Variante. Este viaduto, inclusive, deu origem ao Trevo das Missões, aberto em 1955.

Segundo Prego (2001, p. 400), o evento de inauguração da Variante Rio-Petrópolis ocorreu no dia 6 de janeiro de 1950, com a presença do Presidente Eurico Dutra. A construção do trecho de 13 km de extensão custou cerca de 60 milhões de cruzeiros e consistia de duas pistas de 7 metros de largura, com acostamentos de 2,5 metros de cada lado, separadas por um canteiro central, as quais permitiriam chegar à expressiva velocidade de 120 km/h. Do total do percurso, os 6 km sobre terreno firme tiveram pavimentação em concreto e os 7 km restantes, sobre terreno encharcado, foram pavimentados com macadame betuminoso de alcatrão, a fim de acomodar melhor a pista aos recalques que poderiam surgir até sua consolidação. Nos viadutos de acesso a ponte sobre o Rio Sarapuí, por sua vez, foi feita pavimentação com paralelepípedos, mais adaptável aos sedimentos

do terreno de aterro alto. O encurtamento em relação ao trecho anterior da Estrada Rio – Petrópolis era de 4 km, porém, a nova pista tinha um traçado muito mais retilíneo e evitava o tráfego intraurbano de Duque de Caxias. Este percurso corresponde ao utilizado até hoje, no entanto, apesar de extensas buscas, não conseguimos identificar o momento em que a Estrada Rio – Petrópolis passou a ser chamada de Rodovia Washington Luís, nome pelo qual é largamente conhecida no seu trecho de Baixada.

Lopes (2013) discorre sobre algumas transformações espaciais em Duque de Caxias devido à construção da Variante Rio – Petrópolis e, ainda que não se aprofunde muito, foi o único autor de interlocução que conseguimos encontrar que falava sobre o assunto. Ao reunir diversas reportagens da época sobre a inauguração da rodovia, ele percebe que todas exaltavam a obra, citando as economias em tempo e combustível em comparação com o trecho anterior e o descongestionamento dessa outra via. Dois jornais, além disso, elogiavam a política rodoviária nacional em curso, enxergando a Variante no bojo dessa orientação:

A inauguração da nova variante da Rio-Petrópolis não mostra apenas o interesse do governo pela abertura de novas vias de comunicação, como exige o teor de uma política rodoviária das mais adiantadas. Mas deve significar que não se restringe ao Rio e arredores o desejo de abrir estradas. No norte [sic] e no centro-sul a dinâmica rodoviária está em plena ebulição. (ESTRADAS..., 1950, p. 4 apud LOPES, 2013, sem paginação)

Lopes (2013) também entrevista antigos moradores do entorno do trecho da Rodovia Washington Luís inaugurado em 1950. Segundo uma moradora, já existia uma estrada onde foi inaugurada a moderna Variante, por onde trafegavam lotações, carroças, carros movidos a gasogênio, equinos, automóveis e transeuntes. Nesta época, eram marcantes a dificuldade de locomoção da população caxiense que vivia mais distante do Centro e a presença de pedintes ao longo do caminho. Embora, de acordo com Lopes (2013, sem paginação), a construção da Variante tenha beneficiado “demais os moradores de Duque de Caxias que habitavam regiões periféricas e bairros que começavam a ser loteados e, portanto, começavam a causar um inchaço na atual [Avenida] Presidente Kennedy”, a pobreza e a mendicância permaneceram, inclusive devido ao maior tráfego de automóveis, algo que, à época, era reservado às classes mais altas da população. Nas décadas seguintes, no entanto, a condição de melhora na mobilidade urbana representada pela nova via foi se deteriorando na medida em que o

desenvolvimento do transporte público em Duque de Caxias não acompanhou o crescimento de sua população e de sua malha urbana.

Aqui é possível percebermos uma diferença qualitativa na relação entre o DGD do capitalismo na escala urbana e a criação de importantes vias de transporte. As estradas sobre as quais falamos anteriormente, notadamente a Rio – Petrópolis de 1928 e a Avenida Brasil tiveram como objetivo acessório ou primordial integrar à malha urbana do Rio de Janeiro as áreas periféricas por onde passavam; isto é, era interesse do Estado e do capital incorporar a área mais urbanizada de Duque de Caxias e os bairros da Zona Norte e Oeste do Rio de Janeiro (os quais já vinham sendo ocupados) à dinâmica da expansão capitalista. Todavia, parece-nos que a construção da Variante Rio – Petrópolis teve o objetivo oposto: fugir das áreas de maior aglomeração urbana, de modo que a estrada era voltada a atender ao deslocamento, e não às localidades que cortava. Certamente que isso levou ao surgimento de um novo eixo de expansão para o capital produtivo, consolidado anos mais tarde, quando considerado liberto do que a literatura industrial burguesa então tendia a chamar de “deseconomias de aglomeração”, ao passo que antes eram tratadas como “economias de aglomeração”. A diferença qualitativa, portanto, é essa: a Variante Rio – Petrópolis, embora inteiramente situada na Zona Norte do Rio de Janeiro (um pequeno trecho) e em Duque de Caxias, não parece ter sido construída com o fim principal de integrar as áreas por onde passava, mas sim de tornar mais ágil o deslocamento do Rio de Janeiro a Petrópolis, Juiz de Fora, Belo Horizonte e à Rio – Bahia.

Falemos, para finalizar este item do trabalho, da última alteração significativa no trajeto da Estrada Rio – Petrópolis: a construção da Estrada do Contorno de Petrópolis, ligando o bairro de Bonsucesso (no atual distrito petropolitano de Cascatinha) a Xerém (atual distrito caxiense) e oficialmente inaugurada em 1960. De maneira similar à Variante Rio – Petrópolis em Duque de Caxias, a abertura da Estrada do Contorno serviu primariamente a uma comunicação mais rápida entre os distritos petropolitanos (e as cidades e vias a norte) e a Baixada Fluminense e o Rio de Janeiro, eliminando a necessidade de atravessar o Centro de Petrópolis. Não temos, porém, indicação de que as alternativas estavam comumente congestionadas, embora não seja uma hipótese refutável. Em segundo lugar, visto o risco crescente de acidentes na pista de mão

dupla do trecho serrano da Rio – Petrópolis de 1928, a Estrada do Contorno logo se tornou a pista de descida da BR-3 na Serra de Petrópolis, enquanto a estrada antiga passou a ser mão única de subida, como ocorre até hoje.

Gomes (2011) consultou edições de 1958 a 1960 de três jornais petropolitanos para recuperar o andamento das obras, as quais foram feitas por dez diferentes empresas, por empreitada, sob fiscalização do DNER. Já em 1958, as despesas com desapropriações eram superiores a 10 milhões de cruzeiros e as com a construção propriamente dita alcançavam os 7 milhões. Esse caso é importante exemplo da citação que fizemos a Accorsi (1996, p. 58) no item anterior, quando afirmamos que – repetindo o trecho – o DNER se afastava progressivamente da atividade construtiva, ao contrário do que acontecia nos governos anteriores, uma vez que neste momento empreiteiras particulares já estavam mais fortalecidas e consolidadas regional ou nacionalmente. Isso ilustra uma orientação mais geral do governo JK ligada ao beneficiamento do setor privado da economia em detrimento do fortalecimento do setor público.

É curioso notar que a condição turística de Petrópolis – a qual, como dissemos anteriormente, estava sendo reforçada nessas décadas, em detrimento da vilegiatura – estava presente também nos projetos da nova rodovia, uma vez que, segundo reportagem da Tribuna de Petrópolis em 1958 (apud GOMES, 2011, sem paginação), o DNER pensava em “utilizar vários recantos como atrações turísticas, por exemplo, a Cascata do Véu da Noiva. Já se acham também projetados dois *belvederes*, com restaurantes, bombas de gasolina, etc. [sic], que depois de concluídos, serão [sic] arrendados a terceiros”. Não conseguimos descobrir se ambos os belvederes foram de fato construídos, pois somente temos conhecimento de um deles: o Belvedere do Grinfo, onde funcionou o Restaurante Pavelka e que atualmente está em situação de abandono. Nele, aliás, ocorreu a solenidade oficial de inauguração dos 28 km da moderna Estrada do Contorno, em 29 de maio de 1960, com a presença do Presidente Juscelino Kubitschek, embora a rodovia já tivesse sido aberta ao tráfego em novembro do ano anterior. Também em 1960 tiveram início as obras da ligação da Estrada do Contorno ao Centro de Petrópolis, cortando o bairro Bingen (GOMES, 2011) pelos arruamentos que, acreditamos, correspondam às atuais Ruas Paulo Hervé e Bingen, cujas implicações poderemos ver no item “3.2.2. A industrialização periférica e o crescimento urbano de Juiz de Fora e Petrópolis”.

Chegamos, pois, ao fim deste item que mostrou a construção da Estrada Rio – Petrópolis desde seus primeiros projetos e realizações, as alterações que ela sofreu, incluindo a abertura da Avenida Brasil como algo intimamente relacionado, e as implicações espaciais disso. Para entendermos ainda melhor as condições que contribuíram para o processo de urbanização acelerada no eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora, precisamos estudar, agora, as mudanças no sistema ferroviário na ligação entre essas cidades e o que elas acarretaram.

3.1.2. As mudanças no sistema ferroviário e suas implicações

Duas fases marcam as alterações submetidas ao sistema ferroviário nos trechos que fazem parte da ligação entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora: a eletrificação dos trens dos subúrbios da metrópole fluminense e a erradicação de ramais. A primeira fase não ocorreu num intervalo específico de tempo, mas distribuída segundo diversas variáveis ao longo do período entre 1928 e 1980 que ora estudamos. Dessa maneira, ela findou por coincidir com a fase da supressão de vias férreas no Brasil, iniciada na década de 1950 e intensificada nos dois decênios posteriores, conforme já vimos no item “3.1. Rodoviarismo e declínio do ferroviário”.

De acordo com Gorni (2009, p. 1),

A tração elétrica nas ferrovias surgiu como uma grande alternativa à energia gerada pelo vapor no final do século XIX, quando essa tecnologia mostrou-se capaz de gerar, de maneira segura, econômica e flexível, maiores quantidades de energia que as outras alternativas então existentes. Note-se que, naquela época, o motor a explosão usando combustíveis líquidos ainda era uma curiosidade de laboratório.

No Brasil, a eletricidade no transporte sobre trilhos começou a ser utilizada já na passagem do século XIX para o século XX para o sistema de bondes das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, substituindo os bondes puxados por burros. Verificado o sucesso da eletrificação de ferrovias na Europa e nos Estados Unidos, cresceu o interesse em implantá-la em estradas de ferro brasileiras. Em 1915, como nos informa Gorni (2009, p. 3), o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro discutiu as vantagens da tração elétrica, sugerindo inclusive a eletrificação dos trechos suburbanos e do trecho de serra da EFCB, de Japeri a Barra do Piraí (RJ). Os argumentos eram de que a eletrificação era vantajosa para explorações de curta e média distâncias, em linhas de montanha e de tráfego contínuo, mas que,

devido aos altos custos de sua implantação, exigiriam prazos longos para a exploração das concessões. Também dizia-se que para a viação urbana, suburbana e em linhas de interesse local, era preferível, à época, do ponto de vista técnico-econômico, adotar unidades simples¹⁰⁶.

No caso brasileiro, Gorni (2009, p. 4) comenta que a eletrificação era ainda mais oportuna, pois no início do século XX o País era carente de carvão mineral e derivados do petróleo, mas já possuía tecnologia e um ambiente físico-natural propício para estabelecer usinas hidrelétricas. A lenha, que, como dissemos no item “2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações”, era abundante ao longo das vias férreas e alimentava as locomotivas, por sua vez tornava-se progressivamente mais escassa, cara e sua disponibilidade mais distante das próprias estradas de ferro. Apesar das vantagens econômicas em longo prazo,

fato é que a eletrificação ferroviária sempre ficou restrita a linhas com grande densidade de tráfego ou então que apresentavam condições de rodagem muito difíceis. Isto decorre da grande estrutura que se faz necessário implantar e operar para manter uma ferrovia eletrificada. Enquanto que uma locomotiva a vapor carrega seu próprio combustível (carvão ou lenha), as locomotivas elétricas dependem de energia gerada externamente, que deve ser distribuída às locomotivas até o ponto onde elas se encontrem, seja através de uma rede aérea de fios (a chamada *catenária*, que pode ser vista nas linhas de trens de subúrbio) ou um terceiro trilho eletrificado (como se vê atualmente nos metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro). (GORNI, 2009, p. 1)

A primeira eletrificação de uma ferrovia brasileira foi feita em 1909 e 1910, na Estrada de Ferro do Corcovado, de apelo turístico, ligando o bairro carioca do Cosme Velho ao topo do Morro do Corcovado, onde ainda não havia a estátua do Cristo Redentor. Todavia, o pioneirismo da eletrificação de uma ferrovia maior ocorreu apenas entre 1920 e 1922, quando a Companhia Paulista de Estradas de Ferro adotou o novo tipo de tração para a linha entre as cidades de Jundiaí e Campinas (SP). À EFCB, por sua vez, interessava primeiramente eletrificar as linhas de trens suburbanos de passageiros no Rio de Janeiro, servindo ao transporte em massa. Porém, Gorni (2009, p. 85) explica que os altos custos do investimento e a falta de caixa do governo adiaram a decisão, ainda que houvesse estímulo devido ao crescimento da cidade do Rio de Janeiro e de sua periferia ao longo das ferrovias, como já havíamos visto, bem como ao aumento do número de passageiros transportados.

¹⁰⁶ Trata-se de veículos ferroviários formados por apenas uma unidade automotora, capaz de se deslocar sozinha.

A escassez de carvão mineral importado, devido à Primeira Guerra Mundial, e o preço das passagens, que de acordo com Gorni (2009, p. 87) estava congelado há vinte anos, eram alguns dos principais fatores dos constantes déficits da administração da EFCB. Por outro lado, esse baixo preço “acabou promovendo o povoamento dos subúrbios mais distantes, que não seriam considerados como lugar de moradia se a passagem para lá fosse mais cara” (GORNI, 2009, p. 87). Essa é uma expressão importante dos DGD, pois, conforme já mencionamos, Smith (1998, p. 198) vê no custo do deslocamento do proletariado um importante componente da “expressão geográfica do valor da força de trabalho”.

Assim, os limites geográficos aos mercados de trabalho diários expressam os limites à integração espacial na escala urbana: onde os limites urbanos se tornaram super-estendidos, surge a ameaça de fragmentação e desequilíbrio na universalização do trabalho abstrato; onde são por demais restritos geograficamente, a força de trabalho urbana é comparativamente limitada e a oportunidade surge da estagnação prematura no desenvolvimento das forças produtivas. A expansão do espaço urbano não é somente uma questão de aumento na centralização das forças produtivas ou da escala na qual ocorre o sistema diário de trabalho concreto. Ele deveria ser antes interpretado como a expansão da esfera geográfica diária do trabalho abstrato. (SMITH, 1998, p. 198)

De acordo com Gorni (2009, p. 88), no ano de 1930 “o número de passageiros transportados anualmente nos subúrbios do Rio era da ordem de 57 milhões; em meados da década, atingiria 80 milhões”. Cabe ressaltar que essas cifras são bem mais conservadoras do que as apresentadas por Abreu (2008, p. 83), constantes na tabela 9, o que sugere que o sistema de transporte ferroviário suburbano estava à beira de um colapso. Para completar o quadro caótico, o preço da passagem permanecia inalterado, inviabilizando quaisquer reservas financeiras para reformas, e as composições, além de antigas¹⁰⁷ e malconservadas, eram inadequadas ao transporte de massa. Os carros trafegavam lotados (fig. 23) e possuíam portas apenas nas suas extremidades, o que impedia o rápido embarque e desembarque e tornava a viagem mais lenta (GORNI, 2009, p. 88).

No dia 10 de julho de 1937, o Presidente Getúlio Vargas finalmente inaugurou a primeira fase da eletrificação da EFCB, cujos trens circulariam com energia fornecida pela concessionária canadense The Rio de Janeiro Traction, Light and Power Co. Ltd.¹⁰⁸, que detinha o monopólio do abastecimento de energia elétrica no Distrito Federal. A ocasião marcou a entrada em operação dos trens-unidade

¹⁰⁷ Os trens haviam sido adquiridos no fim do século XIX.

¹⁰⁸ Quando nos referirmos à empresa novamente, tratá-la-emos somente pelo nome “Light”, pelo qual ficou conhecida.

elétricos (TUE)¹⁰⁹ e expressivas economias para a EFCB, segundo Maia (1941 apud GORNI, 2009, p. 102). Entretanto, de modo aparentemente contraditório às afirmações de Maia, Gorni (2009, p. 102) aponta que a manutenção do preço baixo das tarifas foi suficiente apenas “para pagar a operação do sistema, mas não para amortizar o custoso investimento em eletrificação nem formar uma reserva para melhorias futuras”.

Tabela 9: Número de passageiros transportados anualmente pelas estradas de ferro dos subúrbios do Rio de Janeiro (RJ), entre 1906 e 1931 – Fonte: Abreu (2008, p. 83)

Ano	Número de passageiros transportados			
	Estrada de Ferro Central do Brasil	Estrada de Ferro Leopoldina	Estrada de Ferro Rio d’Ouro	Linha Auxiliar da Central do Brasil
1906	19.239.236	1.163.681		
1909		1.544.805		
1910	23.841.115			
1912		2.060.422		
1915	28.186.057	4.305.414		
1916	28.928.111			
1918		5.773.689		
1920	36.654.388			2.578.999
1921		9.103.465		2.770.852
1922			357.371	3.540.318
1923			491.899	3.553.905
1924			930.616	3.611.904
1925	54.549.342	15.371.688	1.461.319	3.768.676
1926	56.512.937		1.602.505	
1927	60.130.631			
1928	79.688.255	19.981.783		
1929	81.914.173			
1930	84.000.000			
1931		23.027.890		

Gorni (2009) diversas vezes aponta o baixo preço das tarifas como um fator negativo para a administração da EFCB, impeditivo para o investimento em novas melhorias, mas ocasionalmente parece se esquecer da inegável importância social, política e mesmo econômica que isso representava – relembremos a citação a Smith (1998, p. 198) há pouco –. Análises mais rasas podem incorrer em classifi-

¹⁰⁹ Composição normalmente dotada de cabines de comando nas duas extremidades, permitindo a operação de forma reversível e eliminando a necessidade de giradores ou vias circulares para inversão de sentido nas estações terminais.

car essa medida como simples reflexo do populismo de Vargas, a fim de perpetuar-se no poder, e cair no erro de parar por aí.

O problema é que tal julgamento parte de duas premissas falsas. A primeira é que supõe que só a partir de 1936 foi instituído o subsídio no transporte ferroviário, quando já vinha sendo praticado e criticado desde a República Velha. Durante todo o século XX a tarifa foi subsidiada. Atualmente, com os serviços sob o comando do setor privado, mais de 50% das passagens são gratuitas. A segunda premissa falsa dessa crítica ao “populismo tarifário” da era Vargas e [sic] que ela tem como verdade o ideal liberal de que pode existir transporte de massa sem subsídio estatal, inclusive em uma sociedade com grande pobreza como a nossa, que as simples regras do mercado, por conseguinte, podem dar conta dessa gigantesca tarefa de garantir o direito de ir e vir às massas urbanas. (FERNANDES, 2012, sem paginação)

Além disso, mais um elemento precisa ser acrescentado para percebermos a real dimensão política por trás disso tudo. Lessa (2005, p. 252) comenta que a “eletrificação das linhas ferroviárias incentivou a urbanização dos subúrbios”, pois, “ao reduzir o tempo de deslocamento, tornou possível aumentar a distância entre residência e trabalho”. Já havíamos citado Abreu (2008, p. 107) no item anterior quando ele afirma que o crescimento populacional das áreas periféricas do Rio de Janeiro estava ligado à abertura da Avenida Brasil. Ele também acrescenta, numa concepção que corrobora a de Lessa, a eletrificação da EFCB como uma das condições essenciais para tal processo. Ora, havia, pois, mais do que o interesse político populista de Vargas em cena: é bem provável que houvesse interesse seu em ganhar prestígio e apoio dos governantes da Baixada Fluminense. A questão também não se restringe à esfera federal e contempla, igualmente, o jogo de poder entre as esferas municipais e os governos do Distrito Federal e do estado do Rio de Janeiro. Ademais, certamente havia um forte interesse político em produzir o



Figura 23: Passageiros amontoados sobre o engate entre vagões de uma composição da Estrada de Ferro Central do Brasil, no Rio de Janeiro (RJ), em 1936 – A fotografia foi feita no ano anterior à inauguração da eletrificação das linhas suburbanas da EFCB no Rio de Janeiro e mostra a situação absolutamente precária do serviço oferecido até então. Fonte: Gorni (2009, p. 90).

espaço da Baixada Fluminense e as periferias da cidade do Rio de Janeiro como um espaço destinado à localização industrial e à habitação da classe trabalhadora.

Obviamente, não podemos nos esquecer da imensa importância social que significava o baixo preço das passagens. “A partir dos anos 30 houve a política de redução dos preços relativos das tarifas dos trens suburbanos” (LESSA, 2005, p. 252), até a adoção da tarifa única ferroviária para qualquer que fosse o destino dentro do Grande Rio. Abreu (2008, p. 107) também vê na tarifa única um dos principais fatores para o crescimento da população da periferia do Rio de Janeiro, salientando que ela “beneficiou sobretudo os subúrbios afastados e os municípios da Baixada”. Nesses locais moravam os trabalhadores mais pobres, que não podiam arcar com os custos de vida e dos imóveis ou aluguéis nos bairros mais próximos do local de trabalho – que costumava ser no Centro da cidade do Rio de Janeiro ou perto dele – e para quem, portanto, o preço baixo das passagens de trem era essencial.

Da mesma maneira, é preciso perceber que havia também um interesse econômico que justificava os pequenos preços das tarifas de trem. Se, por um lado, como Gorni (2009) aponta, isso podia prejudicar o balanço financeiro das próprias companhias ferroviárias – em especial da Central do Brasil, que tinha acabado de investir um grande volume de capital na sua eletrificação –, por outro, isso assegurava as idas e vindas da população trabalhadora, residente, na sua maioria, em bairros afastados do local de trabalho. Essa medida desonerava os empresários de boa parte dos custos com o transporte de seus funcionários. Portanto, se tivermos o cuidado de adotar uma visão mais ampla, perceberemos que, do ponto de vista econômico, a manutenção das tarifas ferroviárias suburbanas a preços acessíveis garantia uma organização espacial que permitia a reprodução da força de trabalho, bem como a reprodução do próprio capital.

Nos anos seguintes, alguns problemas levaram a crises na EFCB, cujos trens operavam sobrecarregados e mesmo a compra de novos TUE não aumentava a oferta de transporte pela Central do Brasil, pois eles apenas substituíam os equipamentos em mau estado. Ainda assim, a eletrificação havia prosseguido. Nas décadas de 1950 e 1960, Gorni (2009, p. 111) aponta que a “crise acabaria por perder seu caráter agudo, mas tornou-se crônica”. É nesta década que começaram a ser eletrificadas as linhas suburbanas da Leopoldina Railway, em paralelo com as primeiras erradicações de seus ramais na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora.

Sobre a eletrificação da Leopoldina, muito pouco se escreveu, tanto acerca do processo técnico, quanto dos interesses políticos e da viabilidade econômica para isso – a imensa maioria dos trabalhos sobre o tema foca a EFCB –. Podemos, todavia, inferir algumas razões pelas quais ela ocorreu tantos anos após a adoção da tração elétrica nos subúrbios da Central do Brasil. Para isso, portanto, precisamos recuperar um pouco da trajetória da Leopoldina Railway ao longo do período que agora estudamos. Após, analisaremos brevemente – pois o material disponível é escasso – a eletrificação das suas vias suburbanas e, enfim, trataremos do processo de supressão de parte das suas linhas, em especial aquelas situadas na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora.

Vale lembrar que no início do período que vai de 1928 a 1980, os trilhos da antiga Estrada de Ferro Leopoldina eram administrados pela empresa inglesa The Leopoldina Railway Company Ltd., que já sofria com a crise do café. D. Paula (2000, p. 99-100) afirma que a “Leopoldina continuou sendo uma ferrovia cafeeira até a década de 1920, quando o valor dos laticínios ultrapassou o valor do café”. As dificuldades econômicas ocasionadas pela Crise de 1929 e o abandono das plantações fluminenses em prol das paulistas foram atenuadas com uma autorização que o Governo Federal havia dado em 1926 para aumentar as tarifas da Leopoldina e para instituir uma taxa adicional de 10% sobre o transporte de cargas. Isso, somado à autorização de elevação de tarifas que os governos mineiro e fluminense deram no ano seguinte, permitiu que a Leopoldina aumentasse em um terço suas receitas de 1929 em comparação a 1926. Em 1932 e 1935, no entanto, as cifras registradas se assimilavam ao patamar anterior (PAULA, D., 2000, p. 100-101), talvez devido à Grande Depressão.

Muito se gastava com materiais e salários. Para se ter noção, D. Paula (2000, p. 101-102) comenta que metade da receita bruta em 1936 foi revertida para a folha salarial. Em 1939, um empréstimo com a União e algumas facilidades para o abatimento de dívidas aliviaram um pouco a situação. No entanto, o valor gasto com o pagamento dos funcionários atingiu 95 milhões de cruzeiros em 1945, o que significava 89% a mais sobre a cifra de 1939. Parte considerável da produção das regiões abrangidas pela Leopoldina precisava ser transportada por caminhões, pois a empresa não possuía vagões de carga suficientes para suprir a demanda.

Com as dificuldades durante e após a Segunda Guerra Mundial, déficits, auxílios governamentais e paralisações trabalhistas por melhoras salariais se tornaram mais frequentes. Em 1946, por exemplo, o Governo Federal interveio na administração da empresa a fim de diminuir as discordâncias que havia entre os empregadores e seus funcionários, os quais estavam em greve geral. No decreto-lei que autorizou a intervenção, havia o reconhecimento de que os serviços da Leopoldina eram indispensáveis à coletividade, especialmente à classe trabalhadora, e de que a paralisação atingia interesses sociais e econômicos nacionais. Para solucioná-la, a União concedeu uma série de subsídios à Leopoldina Railway (PAULA, D., 2000, p. 102-103).

A preocupação do governo brasileiro com a situação da Leopoldina Railway “fez com que se iniciasse o processo de negociação para sua compra” (PAULA, D., 2000, p. 109). Uma nova greve surgiu em 1948, reivindicando também a estatização da empresa sem ônus para a União, pois, segundo dois diretores do Sindicato dos Trabalhadores da E. F. Leopoldina, o prazo de arrendamento estava próximo do fim (BAPTISTA, 1994, p. 22-23 apud PAULA, D., 2000, p. 110) e a companhia inglesa não tinha cumprido todas as cláusulas do contrato de concessão (ARUEIRA, 1999 apud PAULA, D., 2000, p. 117). A Inglaterra estava ciente das dificuldades de suas empresas no Brasil e acreditava que a melhor solução era que o Governo Federal as comprasse e indenizasse os acionistas. O anúncio da não conversibilidade da moeda inglesa, feito em 1948, tornou a reserva brasileira de aproximadamente 60 milhões de libras esterlinas inútil, salvo para pagar a dívida externa ou para adquirir empresas britânicas. No ano seguinte, a situação se agravou com a desvalorização da libra e o esgotamento das garantias de revalorização em favor da União (MOURA, 1991 apud PAULA, D., 2000, p. 110-112).

Foi adotada uma solução paliativa, na qual o governo brasileiro “auxiliava” as empresas britânicas a enfrentar a crise e o governo britânico aceitava essa política como um mal menor. O acordo durou até o momento em que algumas autoridades estaduais se movimentaram, reivindicando a expropriação de algumas empresas, sem indenização. As autoridades financeiras de Londres igualmente não aceitaram o emprego de libras bloqueadas para o pagamento das empresas, exigindo pagamento em moeda corrente, temendo que o Brasil acumulasse libras em excesso. O governo Dutra posicionou-se a favor da salvaguarda dos interesses britânicos e, no caso da Leopoldina, houve a sua compra com alta margem de lucro para a matriz¹¹⁰. (PAULA, D., 2000, p. 111-112)

¹¹⁰ Em citação a Moura (1991, p. 83)

A encampação da Leopoldina foi decidida em 1948, mas nos anos que se seguiram houve um polarizado debate entre os congressistas para definir a questão do valor da indenização. Apesar dos recolhimentos previdenciários não feitos, da dívida em mais de 180 milhões de cruzeiros com o Governo e em cerca de 30 milhões de cruzeiros com fornecedores e da má qualidade do serviço e da manutenção das ferrovias, acabou-se decidindo pela compra da empresa, de todo o seu material e das instalações pelo valor de 10 milhões de libras esterlinas, ocorrida em 26 de novembro de 1951, além de desobrigá-la dos ônus mencionados (PAULA, D., 2000, p. 112-115). D. Paula (2000) comenta que na exposição de motivos proferida pelo Ministro da Viação “podemos observar, dentre outras coisas, a total subserviência do Governo Brasileiro à direção da Leopoldina Railway” (p. 115). “Deslocava-se a responsabilidade da falência financeira da direção da empresa para a economia brasileira como um todo.” (p. 114) Ao perceber o modo como seria feita a estatização, o Sindicato dos Trabalhadores da E. F. Leopoldina também se opôs, mas sem sucesso.

Com a encampação da ferrovia, ela passou a chamar-se, outra vez, Estrada de Ferro Leopoldina, pelo Decreto 1.288, de 20/12/1950, subordinando-se ao Ministério da Viação. Mais tarde, em 1957, foi incorporada ao sistema supervisionado pela Rede Ferroviária Federal. A partir daí, todas as decisões implementadas na E. F. Leopoldina sofreriam a influência direta da administração federal. A criação da Rede respondia a uma nova tendência na administração ferroviária, a de unificar todas as estradas, organizando-as em sistemas regionais. Essa tendência visava também a fortalecer os chamados “ramais estratégicos” e desativar progressivamente os “ramais antieconômicos”. Começava, assim, a retirada dos trens do interior. (PAULA, 2000, p. 119)

Antes de tocarmos nesse assunto da erradicação de ramais, voltemos a falar, rapidamente, da eletrificação das linhas suburbanas do Rio de Janeiro, mas, dessa vez, focados na adoção da tração elétrica nos trilhos antes pertencentes à Estrada de Ferro Leopoldina. Relembramos que há bem pouco material científico disponível sobre isso, mas que faremos inferências, a nosso ver, precisas, para acrescentar informações que julgarmos necessárias.

Primeiramente, precisamos nos perguntar por que a Estrada de Ferro Leopoldina demorou tanto, em comparação com a Central do Brasil, a eletrificar suas linhas nos subúrbios do Rio de Janeiro. Não encontramos nenhuma fonte que nos desse a resposta certa, mas boa parte do que viemos discutindo nos dão ótimas pistas. Em primeiro lugar, vimos que desde a década de 1920 a Leopoldina sofria com crises, que se tornaram crônicas. Em 1935, quando a EFCB iniciou sua eletri-

ficação, a Leopoldina Railway tinha uma receita similar à de nove anos antes e gastou, no ano seguinte, metade dela com o pagamento dos funcionários. Ao longo dos anos seguintes, a crise só aumentou. Essa situação parece significar que, mesmo que a adoção da tração elétrica nos subúrbios fosse economicamente vantajosa no tocante aos gastos com a locomoção e a manutenção, a Leopoldina não tinha disponível o capital necessário para investir em toda a estrutura para garantir a eletrificação: trens-unidade elétricos, subestações, fiação, reformas de estações, possivelmente uma usina geradora etc. Para completar essa ideia, que nos parece bem razoável, temos de lembrar que a Leopoldina precisava alargar a bitola de seus trilhos, de 1 m para 1,6 m, a fim de se adequar ao novo material rodante, o que tornava o empreendimento ainda mais dispendioso.

Além disso, havemos de considerar que a Central do Brasil passou por crises semelhantes, embora não tão agudas, e a decisão de iniciar seu processo de eletrificação foi postergada por muitos anos desde quando começou a ser pensada. Entretanto, por ser uma empresa de capital público, a EFCB tinha, provavelmente, mais facilidade em conseguir crédito com o Governo Federal do que a Leopoldina, privada durante várias décadas. Além disso, já destacamos algumas vezes neste trabalho que os capitais particulares individuais dificilmente procuram investir em capital fixo no ambiente construído, devido aos enormes custos que comumente se aplicam e à necessidade de um longo período posterior de exploração daquele capital para que os investimentos comecem a dar retorno. Considerando que a Leopoldina Railway era uma sociedade de responsabilidade limitada, estrangeira e que tinha um prazo de concessão para sua atuação no Brasil, não fica difícil entender as razões para uma possível relutância da empresa em gastar com a eletrificação das linhas.

Fato é que só depois de ser estatizada, mais precisamente após a instituição da RFFSA, que passou a se cogitar com realismo a adoção da tração elétrica nos trilhos suburbanos da Leopoldina. A Rede Ferroviária Federal acabou reorganizando melhor as ferrovias brasileiras e quando se iniciou a eletrificação dos trens de subúrbios da Leopoldina, também já havia começado a desativação dos ramais considerados deficitários, inclusive alguns anteriormente pertencentes à Estrada de Ferro Leopoldina, o que pode ter trazido certo alívio financeiro à sociedade anônima. Rodriguez (2004, p. 132) conta:

Com a execução do Plano de Eletrificação dos Transportes Suburbanos da Estrada de Ferro Leopoldina, no trecho Francisco de Sá¹¹¹ a Gramacho¹¹², procedeu-se o alargamento da bitola para 1,60 m de duas das quatro linhas existentes, com o reposicionamento das duas linhas de bitola métrica remanescentes; remodelação de 36 km; demolição e reconstrução das estações e das pontes sobre o rio Meriti.

No primeiro dia do ano de 1965, tiveram início as obras para a eletrificação do trecho entre as estações de Triagem e Penha Circular do ramal da Leopoldina, inaugurado no dia 10 de março do ano seguinte. Em 1971 foi concluído mais um trecho eletrificado da Leopoldina nos subúrbios do Rio de Janeiro, ligando a Estação de Penha Circular e a Estação de Caxias. Buzelin (2010, sem paginação) comenta que, mesmo com a RFFSA, o sistema ferroviário suburbano no Rio de Janeiro continuava sofrendo com

uma demanda reprimida pela falta de trens e recursos. Uma equação que não se fecha, cujas variáveis ora pendem para a falta de recursos ou pelo desinteresse das autoridades instituídas. [...]

[...]

Acidentes gravíssimos, dada a natureza deste tipo de transporte, cuja lotação raramente era mínima, marcavam momentos de terror e indignação da população, que se via refém de uma situação aparentemente sem solução [...] Um quadro que contribuiu eficaz e vorazmente e [sic] para decantar a imagem da ferrovia no Brasil.

Na década de 1970, ainda segundo Buzelin (2010), a RFFSA contava com uma frota maior e renovada de TUE nos subúrbios do Rio de Janeiro, mas ela não pôde acompanhar a demanda e os problemas permaneceram. Buscando contornar isso, criou-se em 1973 a 8ª Divisão da Rede Ferroviária Federal, logo conhecida como Divisão Especial de Subúrbios (DES) do Grande Rio, para gerir esse sistema. O Governo Militar escolheu o Coronel e Engenheiro Carlos Aloysio Weber, que mais tarde se tornou presidente da RFFSA, para chefiar a divisão.

A chamada fase “Weber” foi marcada por uma série de modificações estruturais [...], embora, na prática, [...] tenham sido mais paliativas do que efetivamente funcionais.

Mas, com efeito, uma onda de modernizações e integração da malha atendida não somente pela “Central”, mas também pelas linhas da “Leopoldina” [...], trouxe um fôlego generoso ao sistema, que beirava uma situação caótica. (BUZELIN, 2010, sem paginação)

¹¹¹ Antiga estação pertencente à Estrada de Ferro Rio d’Ouro, mas que ocasionalmente servia à Leopoldina e à Linha Auxiliar da Central do Brasil. Atualmente demolida, era localizada no bairro carioca da Praça da Bandeira, próxima à Estação Barão de Mauá.

¹¹² Estação ferroviária neste bairro de Duque de Caxias.

As duas últimas obras de eletrificação da RFFSA nos subúrbios da Leopoldina foram nos trilhos entre a Estação Francisco Sá e a Estação Barão de Mauá¹¹³, inaugurada no primeiro semestre de 1980; e, concluindo os planos iniciais, nos trilhos que conectavam a Estação de Caxias à de Gramacho, finalizada no primeiro semestre de 1981. Para chegar às localidades onde ainda não havia rede elétrica para o serviço ferroviário e àquelas após Gramacho, os TUE saíam puxados por locomotivas a diesel. Isso ocorreu por vários anos no trecho até a Estação de Saracuruna – localizada neste bairro caxiense – eletrificado apenas na década de 2000.

Vejam agora como ocorreu o processo de erradicação dos ramais da Estrada de Ferro Leopoldina situados na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora. Acreditamos não precisarmos lembrar os principais argumentos utilizados para justificar a política de supressão de linhas deficitárias. Se o leitor quiser recordar, poderá se reportar ao texto do item “3.1. Rodoviarismo e declínio do ferroviário”, mas nós preferiremos focar nas razões ligadas apenas às desativações que nos interessam.

Engenheiros ferroviários percorriam periodicamente os diferentes ramais da RFFSA, elaborando Relatórios de Inspeção para o DNEF. D. Paula (2000, p. 269-270) nos conta que relatórios entre 1963 e 1969 sobre a Estrada de Ferro Leopoldina mostravam que, apesar da diminuição do volume do tráfego de cargas e das más condições da aparelhagem e do serviço, ainda havia procura, o que contraria “o argumento de que as regiões servidas pela ferrovia não tinham expressão econômica”. Entretanto, a ideologia da antieconomicidade das ferrovias já dominava os governantes e o alto escalão da hierarquia da RFFSA:

No Relatório da direção da EFL [Estrada de Ferro Leopoldina] em 1962, a extinção dos ramais antieconômicos aparecia com mais vigor, até porque havia sido criada a Comissão Regional para Extinção dos Ramais Ferroviários Antieconômicos (CRERFA), em junho desse ano. Logo depois, em 1965, ela foi oficializada pela RFFSA, criando a CRAE – Comissão Regional para Assuntos relativos a Erradicação de Trechos Ferroviários Antieconômicos [...]. No total de um quarto das linhas da empresa, a supressão era vista como “medida básica para o saneamento econômico da Estrada”. (PAULA, D., 2000, p. 275)

Em 1962, suspendeu-se o tráfego em dois ramais da Leopoldina e em parte considerável da Estrada de Ferro Maricá, anteriormente administrada por aquela empresa. Previu-se também um prazo de dois anos para que todos os 952 km ini-

¹¹³ Atual Estação Leopoldina, desativada, localizada no bairro Praça da Bandeira, no Rio de Janeiro.

cialmente programados fossem extintos (PAULA, D., 2000, p. 275). É notável que nenhum trecho da Leopoldina pertencente à ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora esteja listado entre os ramais recuperáveis. O critério para isso era que sua recuperação não tinha “grande sentido sócio-econômico” (p. 276). Com o Golpe Militar de 1964, deu-se a intervenção direta do Governo Federal na empresa e interrompeu-se qualquer forma de diálogo com os ferroviários. Sob rígido controle, “acontecia, paralelamente, a sistematização da extinção de ramais e o desmonte político do Sindicato da Leopoldina” (p. 278).

É nesse cenário que ocorre a erradicação dos ramais ferroviários da Estrada de Ferro Leopoldina localizados entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora. Em 1962, o serviço entre as estações de Guia de Pacobaíba e Bongaba (em Magé), no início da antiga Estrada de Ferro Mauá, foi suspenso. D. Paula (2000, p. 307, nota 340) recupera uma reportagem de maio de 1963 que mencionava

um *lockout* de 200 comerciantes em Petrópolis, em protesto contra a retirada do ramal ferroviário Vila Inhomirim¹¹⁴-Petrópolis-Três Rios [RJ]. A decisão foi apoiada pelo Sindicato da Leopoldina. Os comerciantes enviaram ao MVOP e aos presidentes do Sindicato da Leopoldina e da República um memorial, com mais de 15 mil assinaturas, pedindo a manutenção do ramal.

D. Paula (2000, p. 307) também informa que o presidente, diretores e associados do Sindicato organizaram “um ‘trem’ por conta própria” e restabeleceram “o tráfego no trecho Petrópolis-Pedro do Rio [distrito petropolitano]. O governo capitulou e restabeleceu o tráfego no trecho citado e em outros da EFL [Estrada de Ferro Leopoldina]”. Entretanto, sabemos que em 5 de maio de 1964 ocorreu a desativação do serviço ferroviário de passageiros ligando Petrópolis a Três Rios, o que nos permite acreditar que a “complacência” do Governo Federal durou apenas até o início da Ditadura Militar. Em 1º de junho do mesmo ano, foi erradicado o curto trecho ligando o Alto da Serra [localidade em Petrópolis] ao centro de Petrópolis; e, finalmente, no dia 6 de novembro, a ferrovia entre Vila Inhomirim e o Alto da Serra. É difícil precisar, mas o ramal de Petrópolis a Três Rios foi completamente desativado logo em 1964 ou 1965.

Um caso em que o fim da ferrovia entre Petrópolis e Três Rios levou a substanciais implicações é marcante: o da própria cidade de Três Rios. Já havíamos comentado no item “2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações” que o encontro de diferentes ramais em Três Rios, inclusive com variação de bitolas e com

¹¹⁴ Localidade no município de Magé.

a presença da Estrada União e Indústria, fez dessa cidade um movimentado entreposto ferroviário. Isso contribuiu significativamente para seu crescimento econômico e para sua emancipação político-administrativa de Paraíba do Sul, ocorrida em 1938. O desenvolvimento da cidade viu surgir a Companhia Industrial Santa Matilde (CISM), cuja trajetória Rickly (2013) recupera. Fundada em 1916, em Conselheiro Lafaiete (MG), a CISM surgiu voltada para a extração mineral, mas logo ao fim de sua primeira década passou a reparar vagões – e, posteriormente, fabricá-los – e a trabalhar em minas de terceiros. Com a diversificação das atividades, a Santa Matilde abriu uma nova fábrica em Três Rios, no ano de 1959. Iniciando as atividades com a produção de implementos agrícolas, logo em 1960 passou a produzir estruturas metálicas. A CISM trirriense recebia incentivos fiscais da Prefeitura e, no seu auge, empregou mais de 5.000 pessoas e representava uma média de 70% do Produto Interno Bruto (PIB) do município.

Mesmo com a extinção das linhas ligando Três Rios a Vila Inhomirim e a Ubá (MG) entre 1960 e 1965 (PAULA, D., 2000, anexo III), a Companhia continuou com um forte ritmo de crescimento na década de 1970. No entanto, as demais áreas da economia dependiam fortemente do setor ferroviário e à cidade restou apenas os trilhos rumo a Porto Novo do Cunha (atual Além Paraíba, MG) e a Japeri, diminuindo sua função como entreposto. Em 1986, a CISM encerrou atividades, afundada em altas dívidas trabalhistas, tributárias, com bancos e com fornecedores. Essa crise acabou também trazendo grandes problemas para a economia de Três Rios, pois, com a falência da empresa que lhe dava sustentação, a cidade não encontrou mais nas atividades que se aproveitavam do entroncamento de ferrovias o mesmo dinamismo de antes. Harvey (2006, p. 100, tradução nossa) comenta algo que nos parece ajudar a ilustrar um pouco do caso trirriense:

Um arranjo espacial organizado sob um conjunto de relações de transporte e comunicações (por exemplo, estradas de ferro e telégrafos) precisará mudar para se adequar às condições de um novo conjunto (por exemplo, transporte aéreo e a Internet [ou, no nosso caso, transporte rodoviário-automobilístico e telefone]). Além disso, temos que levar em consideração as mobilidades geográficas diferenciais do capital (como dinheiro, como mercadorias, como atividades produtivas) e do trabalho. O movimento mais fácil de capital-dinheiro, por exemplo, pode criar complicações particularmente para os tipos de produção que têm dificuldade para movê-lo.

Procuramos dar fechamento a este item. Diferentemente da decisão pela eletrificação dos trens de subúrbio do Rio de Janeiro, que se arrastou por décadas, a supressão das linhas “antieconômicas” foi rápida, tão logo vieram os militares ao

poder. O novo regime pouco se importava com protestos e opiniões contrárias e seu aparelho repressor certamente serviu para calar muitas vozes divergentes. Com o fim do tráfego entre Petrópolis e Três Rios, a Estrada União e Indústria, então parte da BR-3, perdeu sua concorrência no trajeto e ganhou novo alento e novas reformas. Na verdade, não podemos negligenciar o fato de que desde a derrocada do café no Vale do Paraíba do Sul e na Zona da Mata mineira as ferrovias entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro deixaram de ter aquela preponderância que praticamente levava a União e Indústria ao abandono. Esta estrada, desde então e principalmente com o fortalecimento do rodoviário e declínio do ferroviário, viu em número crescente seu volume de tráfego.

Este item “3.1. Rodoviário e declínio do ferroviário”, em conjunto com seus dois subitens, nos fazem perceber uma série de dinâmicas relativas aos meios de transporte na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora. Essas dinâmicas contribuíram para diversas modificações nas formas espaciais, nas funções ligadas a elas e nos processos que aí têm lugar, permitindo-nos visualizar e compreender, em parte, como ocorreram os DGD do capitalismo neste eixo de urbanização. Entender isso antes de iniciarmos o próximo item – “3.2. Urbanização acelerada e industrialização concentrada” – é fundamental para perceber a importância do trabalho em escalas: o que acontece na escala do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora como um todo influencia o que acontece na escala urbana e é profundamente influenciado por ela.

3.2. Urbanização acelerada e industrialização concentrada

O período entre 1928 e 1980 é marcado por uma forte aceleração da urbanização do eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora. À decadência do café, então a única cultura agrícola forte na ligação entre essas cidades, não se seguiu o estabelecimento de um gênero agrário dinâmico o suficiente para marcar seus arranjos espaciais. A pecuária leiteira então instalada na Zona da Mata mineira e nas adjacências fluminenses era do tipo extensivo, demandando pouca mão-de-obra e áreas grandes e dispersas para a criação do gado. Essa configuração dificultava articulações e, por conseguinte, a criação de condições mais propícias para tornar a atividade mais dinâmica. Em Petrópolis, a topografia havia dificultado o cultivo de

café e, quando surgiu a hortifruticultura na Região Serrana fluminense, esta se deu mais a leste da cidade (enquanto as estradas ao Rio de Janeiro e a Juiz de Fora se situavam mais a oeste), rumo a Teresópolis e Nova Friburgo. Duque de Caxias, por sua vez, teve antigos plantios de cana-de-açúcar, os quais não vingaram com o tempo, e os prósperos laranjais da vizinha Nova Iguaçu não atingiram seu território. Desse modo, não houve ali uma forte atividade agrária, de maneira que as elites nascentes e que lutaram pela emancipação aspiravam construir um ambiente urbano, diverso da ruralidade do distrito-sede. Por fim, o Rio de Janeiro tinha visto a forma da cidade crescer tanto que a agricultura e pecuária já se limitavam praticamente à atual Zona Oeste do município.

Nas principais cidades do eixo – Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Juiz de Fora e Petrópolis –, portanto, habitava uma elite absolutamente mais preocupada com os aspectos urbanos do que com os aspectos rurais, denotando certo vanguardismo nas regiões em que estavam inseridas. Além disso, o Rio de Janeiro, Juiz de Fora e Petrópolis chegaram em 1928 já tendo experimentado um desenvolvimento industrial considerável no período anterior, em torno do qual girava boa parte da economia dessas cidades. E era exatamente no ambiente urbano que ocorriam os elementos fundamentais de atração a indústrias à época: a disponibilidade de mercado consumidor, capitais para investimento, mão-de-obra e serviços de infraestrutura (CASTRO, 1980, p. 89 apud MOREIRA, 2014, p. 252). Moreira (2014, p. 250), com quem concordamos, divide em quatro as fases do processo de organização do espaço industrial brasileiro:

De 1880 a 1920 podemos falar de um espaço de arranjo industrial disperso e indiferenciado. De 1920 a 1950 de um arranjo progressivamente concentrado e ainda industrialmente indiferenciado. De 1950 e [sic] 1970 de um arranjo industrialmente concentrado e diferenciado. E, por fim, de 1970 em [diante] de um arranjo desconcentrado-centralizado.

Em consequência da Primeira Guerra Mundial, ocorreu uma grande redução do volume de exportações e da capacidade de importações no Brasil. Isso começou a impulsionar a expansão da indústria brasileira voltada para atender ao mercado interno, num movimento que foi ainda mais significativo após a Crise de 1929 e a Segunda Guerra Mundial (MOREIRA, 2014, p. 255). Entretanto, um fator político no País serviu para dar ainda mais impulso ao crescimento industrial: a Revolução de 1930. De acordo com F. Oliveira (2013, p. 35-36), o governo de Getúlio Vargas que então chegava ao poder rompeu com o modelo econômico

nacional voltado à exportação de produtos agrários, “seja confiscando lucros parciais (o caso do café, por exemplo), seja aumentando o custo relativo do dinheiro emprestado à agricultura (bastando simplesmente que o custo do dinheiro emprestado à indústria fosse mais baixo)” (p. 36). A fim de expandir a produção industrial brasileira, Vargas procedeu de diferentes maneiras. A primeira foi a regulamentação das leis trabalhistas, que aplicada apenas ao proletariado urbano incitou incremento do êxodo rural, transformando a população da cidade em exército industrial de reserva, necessário para as condições de acumulação da indústria à época. Além disso, tal regulamentação igualou pela base o preço da força de trabalho, criando certo nivelamento dos salários de todas as categorias, fossem elas mais especializadas ou não, e, com isso, aumentou o lucro do empresariado (OLIVEIRA, F., 2013, p. 36-40). O segundo modo pelo qual Vargas contribuiu para o crescimento industrial foi intervindo na economia, a fim de regular não só as relações entre capital e trabalho, mas também

operando na fixação de preços, na distribuição de ganhos e perdas entre os diversos estratos ou grupos das classes capitalistas, no gasto fiscal com fins direta ou indiretamente reprodutivos, na esfera da produção com fins de subsídio a outras atividades produtivas. Aqui o seu papel é o de criar as bases para que a acumulação capitalista industrial, no nível das empresas, possa se reproduzir. Essa intervenção tem um caráter “planificador”, [...] isto é, no “trânsito”, o Estado intervém para destruir o modo de acumulação para o qual a economia se *inclinava naturalmente*¹¹⁵, criando e recriando as condições do novo modo de acumulação. Nesse sentido, substituíam-se os preços do “velho mercado” por “preços sociais”, cuja função é permitir a consolidação do “novo mercado”, isto é, até que o processo de acumulação se oriente, com certo grau de automaticidade, pelos novos parâmetros [...]. Os “preços sociais” podem ter financiamento público ou podem ser simplesmente a imposição de uma distribuição de ganhos diferente entre os grupos sociais, e a direção em que eles atuam é no sentido de fazer da empresa capitalista industrial a unidade mais rentável do conjunto da economia. Assim assiste-se à emergência e à ampliação das funções do Estado, num período que perdura até os anos Kubitschek. Regulando o preço do trabalho, já discutido anteriormente, investindo em infra-estrutura, impondo o confisco cambial ao café para redistribuir os ganhos entre grupos das classes capitalistas, rebaixando o custo de capital na forma do subsídio cambial para as importações de equipamentos para as empresas industriais e na forma de expansão de crédito a taxas de juros negativas reais, investindo na produção (Volta Redonda [CSN] e Petrobras, para exemplificar), o Estado opera continuamente transferindo recursos e ganhos para a empresa industrial, fazendo ela o centro do sistema. (OLIVEIRA, F., 2013, p. 40-41, grifo do autor)

¹¹⁵ Acreditamos que o grifo do autor aqui sugira que ele não concorda com a ideia de uma inclinação *natural* da economia para o favorecimento de algum tipo de atividade, ideia com a qual também não concordaríamos. Dessa maneira, ao empregar esses termos, imaginamos que F. Oliveira queira dizer de uma economia com menor intervenção direta do Estado, a qual continuaria orientada para assegurar, acima de tudo, a reprodução do capital agrário-exportador.

Para garantir o sucesso da reprodução do capital industrial, F. Oliveira (2013, p. 42-45) acrescenta que o Governo Federal precisou procurar um equilíbrio entre os desestímulos à agricultura (relativamente à indústria) e a manutenção de sua atividade, de modo a suprir a necessidade de matérias-primas dos bens de capital e intermediários produzidos nos países para onde se as exportava e a suprir as necessidades do mercado interno urbano. Com isso, assegurava-se aos industriais brasileiros um baixo preço das matérias-primas de comercialização nacional e um baixo custo de reprodução da força de trabalho, pois o custo da alimentação permanecia reduzido. As soluções encontradas se basearam na oferta de terras para expansão horizontal, na grande exploração da mão-de-obra e na diminuta capitalização das produções agropecuárias, gerando condições que permitissem às oligarquias rurais conservar os lucros por meio de uma acumulação assemelhada à primitiva. Não nos deve parecer novidade que este traço de formas de produção capitalistas e pré-capitalistas é, precisamente, um traço típico do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo nos países periféricos.

Ianni (1977, p. 59-66) afirma que as crises cada vez mais frequentes que atingiam os produtos primários de exportação e as crises do capitalismo no mundo, com maior força a Crise de 1929 e a Segunda Guerra Mundial, evidenciaram a situação dependente do Brasil no sistema capitalista mundial e as limitações e fragilidades da economia nacional. Nesse contexto se desenvolveu a política econômica nacionalista de Getúlio Vargas, com uma crítica explícita ao liberalismo econômico. A necessidade de se modernizar os padrões de organização das empresas, em especial no período de guerra, levou à implantação de práticas advindas do taylorismo nas indústrias brasileiras. Além disso, esses anos contribuíram para o fortalecimento do processo de substituição de importações, auxiliado posteriormente por uma política alfandegária protecionista (OLIVEIRA, F., 2013, p. 48).

Pouco a pouco, o nacionalismo econômico revelou-se como uma manifestação da idéia de desenvolvimento, industrialização e independência, em face dos interesses econômicos dos países dominantes. A idéia de *economia nacional* implicava na nacionalização das decisões sobre política econômica. Portanto, o nacionalismo econômico compreendia a idéia e a decisão de criar um *capitalismo nacional*. (IANNI, 1977, p. 69, grifos do autor)

F. Oliveira (2013, p. 48-50) comenta que é preciso tomarmos cuidado para não reduzir os fatores que impulsionaram a indústria brasileira no período à substituição de importações. Decerto ela teve sua importância, mas “a industrialização

sempre se dá visando, em primeiro lugar, atender às necessidades da acumulação, e não às do consumo”. Já percebemos isso quando discutimos e refutamos, no capítulo “2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente: o período 1861 – 1928”, a ideia de que a industrialização nacional nasceu das demandas por produtos industrializados. Nos anos de redução das exportações e da capacidade de importação, tornou-se muito mais vantajoso em termos de acumulação produzir internamente. Assim, esse processo não se deveu fundamentalmente às demandas do consumo, supostamente indisposto a gastar mais para importar, “mas à redefinição das relações trabalho-capital, à enorme ampliação do ‘exército industrial de reserva’, ao aumento da taxa de exploração, às velocidades diferenciais de crescimento de salários e produtividade que reforçaram a acumulação” (p. 50)¹¹⁶.

Essa dinâmica resultou em políticas e ações que procuraram reformular as condições de dependência estrutural da economia brasileira, especialmente no setor secundário. Para isso, elas se valeram da criação de alguns empreendimentos em áreas estratégicas – como a siderurgia – que então estrangulavam o desenvolvimento mais independente da indústria brasileira e se valeram também de uma organização industrial tipicamente fordista. O fordismo aqui desenvolvido contou com seus aspectos básicos – mecanização da produção, acumulação intensiva, crescimento do mercado interno, produção de bens de consumo duráveis e oferta abundante de trabalho pouco qualificado –, mas também mostrou características periféricas. Uma delas foi a manutenção da dependência de tecnologia importada, não só com relação ao maquinário, como em relação às questões de concepção e organização da produção. Outra foi o desenvolvimento de uma sociedade mais complexa, com crescente concentração urbano-industrial e de renda. Finalmente, ainda se manteve a divisão internacional do trabalho, pois o Brasil continuou a exportar gêneros primários, mas adicionou-se uma leve alteração: passou também a exportar produtos manufaturados para os países centrais, uma vez que estes progressivamente liberavam-se desta produção.

O processo descrito, em seus vários níveis e formas, constitui o modo de acumulação global próprio da expansão do capitalismo no Brasil no pós-anos 1930. A evidente desigualdade de que se reveste que, para usar a expressão famosa de Trotsky, é não somente desigual mas combinada, *é produto antes de uma base capitalística de acumulação razoavelmente pobre para sustentar a expansão industrial e a conversão da economia pós-anos 1930, que da existência de setores “atrasado” e*

¹¹⁶ Todo esse trecho aparece grifado na obra original. Por razões estéticas, preferimos tirar o grifo, embora não excluamos sua importância e a necessidade justa de destacá-lo.

“moderno”. Essa combinação de desigualdades não é original; em qualquer câmbio de sistemas ou de ciclos, ela é, antes, uma presença constante. A originalidade consistiria talvez em dizer que – sem abusar do gosto pelo paradoxo – a expansão do capitalismo no Brasil se dá introduzindo relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo, um modo de compatibilizar a acumulação global, em que a introdução das relações novas no arcaico libera força de trabalho que suporta a acumulação industrial-urbana e em que a reprodução de relações arcaicas no novo *preserva* o potencial de acumulação liberado *exclusivamente* para os fins de expansão do próprio novo. Essa forma parece absolutamente necessária ao sistema *em sua expressão concreta no Brasil*, quando se opera uma transição tão radical de uma situação em que a realização da acumulação dependia quase integralmente do setor externo, para uma situação em que será a gravitação do setor interno o ponto crítico da realização, da permanência e da expansão dele mesmo. *Nas condições concretas descritas, o sistema caminhou inexoravelmente para uma concentração da renda, da propriedade e do poder*, em que as próprias medidas de intenção corretiva ou redistributivista – como querem alguns – transformaram-se no pesadelo prometeico da recriação ampliada das tendências que se queria corrigir. (OLIVEIRA, F., 2013, p. 59-60)

Para Moreira (2014, p. 256), ao longo dos anos 1950 e 1960, desenvolveram-se no Brasil as indústrias de bens de capital, seguidas pelas de bens de consumo durável e, posteriormente, pelas de bens intermediários e de infraestrutura de energia, estas sendo demandadas pelas duas primeiras. O crescimento industrial sofreu uma aceleração sem precedentes no período, mas ocorreu por meio de uma grande concentração no estado de São Paulo, onde podia se aproveitar das concentrações urbana e industrial prévias. Isso alterou a configuração anterior, em que as indústrias também estavam localizadas de maneira concentrada, porém sua composição era basicamente indiferenciada. A diferenciação qualitativa se operava na medida em que os novos ramos se instalam quase exclusivamente em São Paulo e, em menor medida, no Rio de Janeiro (município e estado) e Minas Gerais. Um trecho de Smith (1998, p. 181) é bastante esclarecedor sobre a importância da concentração espacial para o ritmo crescente da atividade produtiva e para entendermos a também crescente relevância do desenvolvimento técnico para uma sociedade de industrialização mais avançada, como estava se configurando no Brasil.

[...] o desenvolvimento das forças produtivas acarreta um crescimento na escala do próprio processo de produção. Quanto maior o "número de operários trabalhando juntos, ao mesmo tempo, num mesmo lugar", maior é a massa de instrumentos e materiais empregados na produção de mais-valia e maior é a escala espacial do processo de produção. Com a contínua divisão do trabalho, um número cada vez maior de processos produtivos tem de ser agrupados e mesmo quando setores inteiros do processo de produção estão espacialmente dispersos — como, por exemplo, na separação de unidades auto-estruturadas de produção básica — a tendência é para as indústrias serem cada vez maiores. Esse agrupamento ocorre internamente, no âmbito de um único capital, mas também externamente. Quanto mais avançada es-

teja a divisão do trabalho, maior tende a ser o número de serviços e atividades acessórias exigidos por um dado processo de produção e maior será a esfera de capital produtivo que pode ser empregado em comum, comandando os poderes de cooperação geográfica. Há, assim, uma tendência para o agrupamento espacial de capitais em locais de produção determinados. Não há grande segredo aqui: os resultados do agrupamento interno e externo são conhecidos na literatura burguesa como "economias de escalas" e "economias no tempo e no custo da circulação["]], juntamente com o aproveitamento das forças sociais de cooperação, operando esta última tanto através do trabalho ativo quanto pela oferta de trabalho morto, fossilizado na estrutura geográfica.

Os incentivadores máximos desse processo de aceleração do crescimento industrial e progressiva concentração em São Paulo e no Sudeste do Brasil foram, sem dúvidas, o governo presidencial de Juscelino Kubitschek e seu Programa de Metas, com o objetivo de avançar "cinquenta anos em cinco". Por meio dele consolidou-se a indústria como a peça chave da economia nacional, com "implantação dos ramos automobilístico, construção naval, mecânica pesada, cimento, papel e celulose, ao lado da triplicação da capacidade da siderurgia" (OLIVEIRA, F., 2013, p. 71) A fim de exercer essa política, o Estado atuou incisivamente na estimulação à poupança nacional, no incentivo à modernização do sistema produtivo e na construção de uma infraestrutura que permitisse alavancar a indústria brasileira, abrangendo obras como rodovias, portos, energia elétrica etc. Isso se deu mediante o endividamento gradativo do País em virtude da base fiscal ultrapassada e do recurso ao crédito externo privado de curtos prazos, o que pressionava a balança de pagamentos (OLIVEIRA, F., 2013, p. 72-73).

Além do capital estrangeiro, o salto industrial que Kubitschek pretendia patrocinar necessitava da tecnologia estrangeira. Ianni (1977, p. 181-182) comenta que tanto Vargas como Kubitschek viam na industrialização o segredo do progresso econômico brasileiro, num processo que ocasionaria sucessivas substituições de importações. Entretanto, é contraditório que ao "mesmo tempo que se promovia (de modo deliberado ou não) a substituição das importações, criavam-se novas exigências de importação de máquinas, implementos, acessórios, *know-how* e matérias-primas" (p. 168). Enquanto ambos se utilizavam de uma ideologia nacionalista, a diferença fundamental entre eles era no que tangia à política econômica: o primeiro buscava uma política econômica de tipo nacionalista; e o segundo, de tipo internacionalista (p. 185). Por meio dos investimentos externos, da localização de empresas multinacionais em território brasileiro e da compra de tecnologia dos países de industrialização avançada, Kubitschek consolidou e expandiu o capitalismo

dependente, ainda que ele argumentasse que se construía um capitalismo associado e interdependente (p. 149).

De acordo com Ianni (1977, p. 155), os setores da Economia aos quais o Programa de Metas mais se dedicava eram energia, transportes, alimentação e indústria de base. Porém, o desenvolvimento da indústria de automóveis no País se sobrepôs aos demais, “pelo significado econômico e pelo sucesso político”. Diz ele (1977, p. 159-161) também que, ao longo da expansão da indústria brasileira nos anos 1950 e início dos 1960, pôde-se verificar uma diversificação dos ramos industriais, com ganho relativo de importância para alguns em detrimento de outros. Além disso, a estrutura industrial brasileira se tornou mais integrada, assim como a estrutura de importações.

[...] é importante assinalar [...] que a substituição de importações não é, automaticamente, um processo de emancipação econômica; ou de passagem para a fase do desenvolvimento econômico auto-sustentado. Ao contrário, nos termos em que se verificou a expansão e a diferenciação interna da estrutura industrial no Brasil, ampliaram-se e aprofundaram-se as relações e estruturas de dependência. (IANNI, 1977, p. 161-163)

Ianni (1977, p. 165) comenta que todos os estudos e debates em torno do Programa de Metas apontavam para os investimentos estrangeiros como forma necessária para alavancar a indústria em território brasileiro e a execução dessa estratégia, ainda segundo ele (p. 168), levou a uma internacionalização da economia do País cuja integração ao sistema capitalista mundial se dava principalmente por intermédio das empresas multinacionais. Não era raro ver associação entre as indústrias brasileiras e estrangeiras e mesmo a absorção de médias ou grandes empresas daqui pelas multinacionais. “Nessas condições desenvolveu-se ainda mais o modo capitalista de produção no Brasil, como subsistema do sistema capitalista mundial. Em consequência, acentuou-se a divisão social do trabalho e a diferenciação social interna da sociedade brasileira.” (IANNI, 1977, p. 169)

O recorrer ao concurso do capital estrangeiro acrescentará novas forças ao processo de acumulação, ao mesmo tempo que coloca, no longo prazo, novos problemas para a continuidade da expansão. Em primeiro lugar, incorporando-se rapidamente uma tecnologia mais avançada, a produtividade dará enormes saltos, ainda mais se essa incorporação se dá em condições das relações de produção que *potencialmente* já eram, *de per se*, concentradoras: sobre um mercado de trabalho marcado pelo custo irrisório da força de trabalho, os ganhos de produtividade logrados com a nova tecnologia vão acelerar ainda mais o processo de concentração da renda. A acumulação dá, aí, um salto de qualidade: a mera transferência de tecnologia, isto é, *trabalho morto externo*, potencializa enormemente a reprodução do capital. Sem essa incorporação, não se podia pensar no crescimento da economia nos anos posteriores. Nesse sentido, ela era absolutamente indispensável ao processo de reprodução do capital, pois a pobre base de acumulação nitidamente capitalística da economia brasileira não poderia realizar essa tarefa; pode-se pensar que, assim como o Estado atuou deliberadamente no sentido de privilegiar o capital, poderia ter

atuado transferindo tecnologia para as empresas de capital nacional. Tal não ocorreu, mas uma explicação meramente *ex post* não é suficiente para esgotar o assunto. É preciso pensar que a figura de um Estado onipresente nunca foi pensada, nem era da perspectiva ideológica do empresariado industrial nacional. Não se encontra nos atos de política econômica de todo o período pós-anos 1930 nenhuma disposição tendente a propiciar transferência de tecnologia para empresas nacionais que tivessem a intermediação do Estado. Inclusive as políticas científica e tecnológica de instituições como as universidades eram completamente desligadas da problemática mais imediata de acumulação de capital. (OLIVEIRA, F., 2013, p. 77, grifos do autor)

Apesar desse aspecto de internacionalização, F. Oliveira (2013, p. 75) nos lembra que boa parte das medidas do Programa de Metas foram concebidas em sintonia com as aspirações e demandas das classes dominantes, a fim de perpetuar sua hegemonia. Ademais, Ianni (1977, p. 171) fala que a política do governo de Kubitschek agiu numa espécie de confisco salarial, de modo que algumas categorias do operariado conseguiram, no máximo, reajustes seguindo o aumento da inflação. Dessa maneira, percebemos bem que o alinhamento da política econômica de JK era conforme os interesses do setor industrial privado, de capital nacional e internacional (IANNI, 1977, p. 177). O período juscelinista também evidenciou um processo importante: a consolidação plena do universo cultural urbano-industrial como dominante em relação ao rural-agrário, uma vez que as classes dominantes então se atrelavam muito mais à primeira que à segunda realidade (IANNI, 1977, p. 172).

No período presidencial de Kubitschek, e mais acentuadamente nos anos imediatamente seguintes, uma crise de realização se processou entre os ramos industriais voltados às demandas da classe trabalhadora, como o têxtil, o de vestuário e calçados e o alimentício. Ainda que análises menos profundas atribuam tal crise ao baixo dinamismo desses ramos, F. Oliveira (2013, p. 87) argumenta que, na realidade, foi o caráter concentrador da expansão capitalista no Brasil que ocasionou o pequeno crescimento dos ramos tradicionais, posto que assegurava e privilegiava, junto com os demais aspectos da conjuntura político-econômica da época, a produção e o consumo dos bens duráveis, elaborados pelos setores “dinâmicos” da indústria. Smith (1998) nos lembra que a concentração de capital no nível da divisão particular do trabalho, ou seja, em determinados setores da atividade econômica, possui expressão espacial na forma de uma divisão territorial do trabalho se os setores estão agrupados no espaço. Dessa maneira, podemos depreender que as crises dos setores industriais tradicionais não parecem ter representa-

do uma crise regional, mas crises locais (em cidades mais dependentes de tais setores), na medida em que as atividades tradicionais ainda seguiam uma lógica de localização relativamente indiferenciada, pois vinculada a um período e a uma conjuntura anteriores. Porém, essa mesma crise conduziu a aplicações de capital ainda maiores nos ramos mais lucrativos, estes sim regionalmente concentrados, o que favoreceu a superioridade da região Sudeste (e principalmente da metrópole São Paulo) na hierarquia econômica das diferentes parcelas do território brasileiro.

F. Oliveira (2013, p. 87-88) ainda comenta como razão para a crise dos ramos industriais tradicionais a “assimetria da distribuição dos ganhos de produtividade e da expansão do sistema” (p. 88), cuja principal contradição política era a denúncia do populismo pelas classes trabalhadoras. Sob a égide populista, o proletariado não participava dos ganhos e via diminuir sua própria participação relativa na renda do País, ao mesmo tempo em que, a partir do período de JK, ocorreu uma elevação dos salários da classe média que ocupava altos cargos industriais, devido à escassez de mão-de-obra adequada. Essa contradição levou a lutas reivindicatórias que lograram unir as classes trabalhadoras, somando-se ao operariado industrial funcionários públicos e trabalhadores rurais. Isso polarizou os setores da sociedade em um conflito de classes profundamente ligado às relações de produção (OLIVEIRA, F., 2013, p. 91). O Presidente João Goulart procurou conciliar politicamente as demandas da esquerda e do centro, por meio da proposição de reformas de base nas áreas bancária, fiscal, tributária, administrativa, universitária e agrária; no entanto, a radicalização entre a esquerda – representada por comunistas, intelectuais, estudantes, sindicalistas e alguns católicos – e a direita – representada por políticos, empresários, militares e a grande imprensa – se acentuava. Em 1964 a crise política se elevou, até que em abril ocorreu o Golpe Militar que depôs Goulart. F. Oliveira (2013, p. 91-92) comenta que se deve refutar as interpretações economicistas de que o golpe elitista foi motivado pela redução das expectativas de inversão de capital e de que quiçá ela nem se concretizaria devido à falta de financiamento e às possibilidades de aumento salarial. Na verdade, diz ele, as condições de acirramento político é que impediram manter as projeções de investimento e que obstaculizaram a atuação do Estado como mediador da luta de classes e garantidor da estabilidade político-econômica: “a inversão cai *não porque não pudesse realizar-se economicamente, mas sim porque não poderia realizar-se institucionalmente*” (p. 92, grifo do autor).

F. Oliveira (2013, p. 93-98) diz que os primeiros anos da Ditadura Militar revelaram um programa econômico de combate à inflação, porém feito de maneira seletiva, privilegiando as classes ricas e as necessidades da produção. Por meio dele foi feita uma reforma fiscal baseada no aumento dos impostos indiretos em comparação com os diretos, um controle salarial mais forte e uma estruturação do mercado de capitais a fim de dar mais fluidez ao capital financeiro e à circulação dos excedentes, de modo a transferir o ônus das medidas contra a inflação às classes baixas. O mercado dos novos ramos industriais estava assentado na distribuição muito desigual da renda, de modo que o alto preço de seus produtos – que substituíam os importados – não freava a demanda, porque se destinavam a esse mercado composto pelas classes mais altas. Assim, a circulação da acumulação permitia a compra dos bens de consumo duráveis nacionais, cuja demanda aumentou fortemente a partir de 1968, e, por conseguinte, nova realização de acumulação. Por sua vez, “a demanda para os bens de capital também pôde sustentar-se, já que o ritmo de crescimento e os preços relativos dos bens de consumo duráveis satisfizeram a condição de crescimento do departamento de bens de capital” (p. 98). Finalmente, o setor de bens de consumo não-duráveis, tradicionalmente voltado aos estratos economicamente mais baixos da sociedade, conseguiu se sustentar pelo aumento da massa total de renda desses estratos, ocasionada pelo crescimento populacional.

A migração em direção aos estados do Sudeste, notadamente em direção à metrópole de São Paulo, continuava ocorrendo, ainda mais numa situação como a de 1970, em que a região concentrava, segundo Moreira (2014, p. 260), 80,8% do valor de produção do setor industrial brasileiro. F. Oliveira (2013, p. 103, grifo do autor) alerta que nesse cenário “de poupança crescente, ampliação do ‘exército industrial de reserva’ e salários reais urbanos deprimidos, o sistema encontra seus limites se *não transforma essa poupança em acumulação real*”. Para fazê-lo, era necessário que as relações entre os setores de bens de produção e de bens de consumo crescessem mais rapidamente que a poupança e o Estado logrou isso numa espécie de processo de “dessubstituição” de importações. Como, devido à recessão dos anos 1960, não havia sido possível aumentar a capacidade produtiva instalada das indústrias de bens de capital para alimentar o crescimento da indústria de bens de consumo, foi preciso importar em maior quantidade aqueles bens para evitar o congelamento do crescimento econômico. Tudo isso evidenciava o com-

promisso do governo militar com os interesses das classes ricas, lançando mão de diversos recursos para manter altas as taxas de lucro. Podemos depreender disso que o “milagre econômico” dos anos 1970, portanto, o foi apenas para alguns.

Curiosamente, a estratégia concentradora adotada ao longo dos governos de Vargas, Kubitschek e os primeiros anos da Ditadura Militar acabou por reforçar as deseconomias de escala nos grandes centros metropolitanos industriais. A fim de corrigir os rumos e desobstruir a continuidade da acumulação capitalista, o Estado, na década de 1970, começou uma política de incentivo à migração de empresas ao interior do Brasil e a regiões distintas do Sudeste. Essa estratégia se manifestou principalmente por meio dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), em especial o II PND, datado de 1974. As consequências dessas novas orientações para a industrialização e a urbanização brasileira, no entanto, estão aquém das pretensões deste trabalho. Logo, vejamos nos próximos itens como ocorreram esses processos durante o período 1928 – 1980 nas cidades do Rio de Janeiro e Duque de Caxias e nas cidades de Juiz de Fora e Petrópolis.

3.2.1. A explosão industrial e urbana do Rio de Janeiro e de Duque de Caxias

O período entre 1928 e 1980 para as cidades do Rio de Janeiro e Duque de Caxias – a bem da verdade, para praticamente todos os municípios da metrópole – foi marcado por um grande crescimento da população citadina, acompanhado por uma expansão considerável da malha urbana formal e pelo surgimento de várias novas unidades fabris. No caso carioca, a realocação industrial “em direção aos subúrbios e o desenvolvimento da zona sul descentralizaram [...] as fontes de emprego e, com elas, as favelas” (ABREU, 2008, p. 95). Os municípios do entorno do Rio de Janeiro também cresceram com o deslocamento industrial e o forte fluxo migratório. Em Duque de Caxias foi notável o estabelecimento de diferentes fábricas de grande porte. É exatamente sobre este processo “do urbano ao metropolitano”, conforme a precisa escolha de palavras de Abreu (2008, p. 93), que falaremos nesta parte do trabalho.

Concordamos com Abreu (2008, p. 96) quando diz que precisamos partir do fenômeno do significativo incremento populacional do Rio de Janeiro para anali-

sar esse período. Ele (p. 96) e Amador (1992, p. 240) fornecem números. Para o ano de 1930, o primeiro diz que não existiam dados demográficos, mas estima a população da cidade em 1,4 milhão de pessoas. Perto do ano de 1950, no entanto, diz que ela já atingia cerca de 2,5 milhões. O segundo autor usa o mesmo 1,4 milhão de habitantes em 1930, mas referente à população do Rio de Janeiro e região. Por volta de 1940, o número “evoluiu para 2.131.813 habitantes, sendo 372.541 na Baixada Fluminense. Em 1950 passa para 2.949.571, sendo 674.291 na Baixada, que teve um crescimento, na década, de 81%”.

Vários fatores contribuíram para o crescimento demográfico do Rio de Janeiro nesses vinte anos. O mais importante de todos foi, sem dúvida, o crescimento industrial da cidade, que passou a atrair mão-de-obra numerosa, de início proveniente dos estados mais próximos e, a partir da década de 1940, com a construção da Rodovia RioBahia, também dos estados nordestinos. Este aumento populacional via migração, por sua vez, contribuiu em muito para o crescimento dos subúrbios, especialmente daqueles situados nas proximidades da fronteira do Distrito Federal (Pavuna, Anchieta) ou além dela, já nos municípios da Baixada Fluminense. (ABREU, 2008, p. 96)

De acordo com Amador (1992, p. 240), o “crescimento demográfico das cidades foi deliberadamente estimulado pelo Estado, no sentido da ampliação do mercado consumidor e de serem criados estoques de mão-de-obra barata, para suprir as demandas da industrialização”. Isso reflete duas posturas da política econômica de Vargas, que foi o principal governante nesses anos: o nacionalismo e o intervencionismo. Quanto à primeira, Smith (1998, p. 205) explica que ocorre a defesa do capital nacional contra os capitais internacionais, a fim de que produza mais-valia em relação a eles. “Isto implica a existência de várias bases infraestruturais e de leis comerciais, a regulamentação da reprodução de força de trabalho e apoio para o dinheiro local, os quais são todos necessários no nível do capitalista coletivo mais do que no do individual.” (SMITH, 1998, p. 205) Quanto à segunda, Soja (1983, p. 30-31) comenta que a Grande Depressão revelou que apesar das dimensões do capital privado, ele não era capaz de superar sozinho a crise; dessa maneira, nos anos subsequentes, a reestruturação econômica por meio do Estado atuou de modo a “restaurar altos índices de lucratividade, assegurando o ritmo da acumulação capitalista” e a “restaurar e assumir o controle da força de trabalho” (p. 31).

Abreu (2008, p. 97-98) apresenta dados dos Censos Demográficos de 1940 e 1950 que são prova cabal da dependência mútua entre a população suburbana do Rio de Janeiro e o emprego industrial. Sintetizamo-los nas tabelas 10 e 11, nas

páginas a seguir. Notemos que mais de 20% da população das periferias imediata e intermediária ocupava-se com atividades industriais. É importante perceber que a Zona “Rural” puxava a média para baixo. Sem contá-la, a média da população economicamente ativa (PEA) da periferia intermediária empregada em indústrias de transformação seria de 22,8% e 30,2% nesses anos, respectivamente. Para 1950, quando houve dados exclusivos de Duque de Caxias, vemos que a porcentagem é ainda superior: um terço da PEA do município ocupava esses cargos.

O efeito multiplicador do crescimento industrial foi, entretanto, muito mais amplo, refletindo-se, por exemplo, na geração de inúmeros empregos no setor terciário; nas pressões exercidas sobre o poder público para a dotação de infra-estrutura básica; na melhoria dos transportes intra e interurbanos; na proliferação das favelas pelos quatro cantos da cidade; etc. Enfim, é impossível analisar o Rio de Janeiro nessa época e, principalmente, analisar o crescimento e densificação habitacional da área suburbana, sem que se dedique à indústria atenção especial. (ABREU, 2008, p. 96)

Vimos no item anterior – “3.2. Urbanização acelerada e industrialização concentrada” – que os programas de substituição de importações decorrentes da Crise de 1929 e da Segunda Guerra Mundial deram relativo impulso à expansão da indústria brasileira. Na cidade do Rio de Janeiro, entre 1940 e 1950, Abreu (2008, p. 96) conta que o número de estabelecimentos industriais cresceu de 4.169 para 5.693 – uma elevação de 36,5% – e a quantidade de pessoas ocupadas no setor saltou de 115.020 para 160.105 – um aumento de 39,2% –. Os dados das tabelas 10 e 11, no entanto, revelam cifras maiores para a quantidade de pessoas empregadas em indústrias de transformação: de 166.784 para 264.835, o equivalente a 58,8% de crescimento. O autor ainda acrescenta duas informações: o valor nominal da produção na década subiu 441%; e “das 5.143 empresas industriais existentes no Distrito Federal em 1950, apenas 62 eram anteriores a 1900, e só 509 anteriores a 1930”.

A expansão e diversificação – mesmo que esta ainda não seja substancial, como seria na década de 1950 em diante – da indústria do Rio de Janeiro “determinaram, em muitos casos, a inadequação de instalações físicas preexistentes” (ABREU, 2008, p. 96) e também de sua localização. Até então, ela buscava proximidade com o centro da cidade, graças a suas economias de aglomeração: facilidade de transporte e comercialização e de encontrar mão-de-obra abundante a um baixo custo. Com as transformações no setor, que demandavam novas estrutu-

Tabela 10: Distribuição ocupacional da população economicamente ativa na área metropolitana do Rio de Janeiro (RJ) em 1940 – Algumas localizações possuem subdivisões: Centro (Candelária, São José, Santa Rita, São Domingos, Sacramento, Ajuda), Área Periférica Central (Santana, Gamboa, Espírito Santo, Rio Comprido e Santo Antônio), Zona Sul (Glória, Lagoa, Gávea e Copacabana), Zona Norte (Engenho Velho, Tijuca e Andaraí), Zona Suburbana I (Engenho Novo, Méier, Inhaúma, Piedade, Irajá, Madureira e Penha), Zona Suburbana II (Pavuna, Anchieta e Realengo) e Zona “Rural” (Campo Grande, Guaratiba e Santa Cruz). Os Subúrbios Periféricos I são formados por Nova Iguaçu e os Subúrbios Periféricos II, por São Gonçalo. O grupo “Serviços” inclui: transportes e comunicações; administração pública e defesa nacional; profissões liberais; e serviços e atividades sociais. Fonte: Abreu (2008, p. 97), modif.

Localização	Total da PEA	Grupos ocupacionais									
		Ativ. agrícolas e extrativas	%	Indústria de transformação	%	Comércio	%	Serviços	%	Condições inativas e outras ocupações	%
Núcleo	387.817	3.673	0,9	74.251	19,1	77.056	19,9	159.958	41,2	72.879	18,8
Centro	30.868	465	1,5	4.364	14,1	8.788	28,5	13.564	43,9	3.687	11,9
Área Periférica Central	101.089	527	0,5	20.412	20,2	20.512	20,3	42.339	41,9	17.299	17,1
São Cristóvão	34.244	658	1,9	9.603	28,0	4.934	14,4	12.094	35,3	6.955	20,3
Santa Teresa	29.630	173	0,6	4.807	16,2	6.892	23,3	12.584	42,5	5.174	17,5
Zona Sul	106.861	1.126	1,1	15.751	14,7	19.697	18,4	47.393	44,4	22.894	21,4
Zona Norte	85.125	724	0,9	19.314	22,7	16.233	19,1	31.984	37,6	16.870	19,8
Periferia Imediata	330.413	9.569	2,9	72.887	22,1	44.614	13,5	125.842	38,1	77.501	23,5
Zona Suburbana I	233.597	2.762	1,2	57.343	14,5	32.231	13,8	88.476	37,9	52.785	22,6
Jacarepaguá	30.206	4.045	13,4	4.470	14,8	2.753	9,1	9.702	32,1	9.236	30,6
Ilhas	9.899	766	7,7	732	7,4	1.191	12,0	4.715	47,6	2.495	25,2
Niterói	56.711	1.996	3,5	10.342	18,2	8.439	14,9	22.949	40,5	12.985	22,9
Periferia Intermediária	191.522	27.724	14,5	39.242	20,5	15.690	8,2	57.566	30,1	51.300	26,8
Zona Suburbana II	73.522	3.968	5,4	17.607	23,9	6.052	8,2	27.248	37,1	18.647	25,4
Zona “Rural”	28.142	7.978	28,3	2.039	7,2	1.947	6,9	7.379	26,2	8.799	31,3
Subúrbios Periféricos I	55.145	9.576	17,4	11.928	21,6	4.711	8,5	14.296	25,9	14.634	26,5
Subúrbios Periféricos II	34.713	6.202	17,9	7.668	22,1	2.980	8,6	8.643	24,9	9.220	26,6
Total	909.752	40.966	4,5	186.380	20,5	137.360	15,1	343.366	37,7	201.680	22,2

Tabela 11: Distribuição ocupacional da população economicamente ativa na área metropolitana do Rio de Janeiro (RJ) em 1950 – Algumas localizações possuem subdivisões, conforme a legenda da tabela 10. Acrescentam-se aqui as subdivisões dos Subúrbios Periféricos I: Duque de Caxias, Nilópolis, Nova Iguaçu e São João de Meriti. Os Subúrbios Periféricos II continuam constituídos apenas por São Gonçalo. Nesta tabela, mostramos também os dados exclusivos de Duque de Caxias. O grupo “Serviços” inclui: prestação de serviços, transportes e comunicações; profissões liberais; atividades sociais; e administração pública e defesa nacional. Fonte: Abreu (2008, p. 98), modificado.

Localização	Total da PEA	Grupos ocupacionais									
		Ativ. agrícolas e extrativas	%	Indústria de transformação	%	Comércio	%	Serviços	%	Condições inativas e outras ocupações	%
Núcleo	500.973	4.138	0,8	93.715	18,7	82.691	16,5	275.727	55,0	44.702	8,9
Centro	23.991	353	1,5	4.258	17,7	5.382	22,4	12.505	52,2	1.493	6,2
Área Periférica Central	96.473	428	0,4	20.570	21,3	17.551	18,2	47.218	48,9	10.706	11,1
São Cristóvão	37.057	763	2,1	11.537	31,1	5.030	13,6	15.087	40,7	4.640	12,5
Santa Teresa	37.274	188	0,5	6.593	17,7	7.390	19,8	20.029	53,7	3.074	8,2
Zona Sul	190.512	1.450	0,8	27.086	14,2	28.275	14,8	119.923	62,9	13.778	7,2
Zona Norte	115.666	956	0,8	23.671	20,5	19.063	16,5	60.965	52,7	11.011	9,5
Periferia Imediata	489.886	10.492	2,1	125.195	25,6	63.187	12,9	219.571	44,8	71.441	14,6
Zona Suburbana I	346.740	2.918	0,8	99.660	28,7	46.625	13,4	150.424	43,4	47.113	13,6
Jacarepaguá	45.461	4.329	9,5	8.984	19,8	4.008	8,8	16.826	37,0	11.314	24,9
Ilhas	18.785	693	3,7	2.333	12,4	1.652	8,8	12.105	64,4	2.002	10,7
Niterói	78.900	2.552	3,2	14.218	18,0	10.902	13,8	40.216	51,0	11.012	14,0
Periferia Intermediária	350.405	31.331	8,9	99.383	28,4	29.481	8,4	132.688	37,9	57.522	16,4
Zona Suburbana II	129.725	3.560	2,7	40.794	31,4	11.220	8,6	55.319	42,6	18.850	14,5
Zona “Rural”	38.403	8.608	22,4	5.104	13,3	2.904	7,6	16.159	42,1	5.628	14,7
Subúrbios Periféricos I	134.904	14.532	10,8	40.222	29,8	11.204	8,3	45.357	33,6	23.589	17,5
– Duque de Caxias	35.445	2.917	8,2	11.811	33,3	2.641	7,5	11.540	32,6	6.536	18,4
Subúrbios Periféricos II	47.373	4.631	9,8	13.263	28,0	4.153	8,8	15.871	33,5	9.455	20,0
Total	1.341.264	45.961	3,4	318.293	23,7	175.359	13,1	627.986	46,8	173.665	12,9

ras fabris e novos fatores locacionais, ocorreu “um processo de ocupação progressiva dos subúrbios, tanto pela indústria que se transferia das áreas centrais, como por aquela que se instalava na cidade pela primeira vez” (ABREU, 2008, p. 96).

Aqui podemos perceber um traço claro dos DGD: na medida em que a localização industrial nas áreas mais centrais da cidade não gerava mais as mesmas altas taxas de lucro, ao menos em comparação com os subúrbios, o capital preferiu se deslocar em direção a eles. Muitas foram as razões para que as chamadas economias de aglomeração deixassem de ser vistas como econômicas, mas elas se ligam, principalmente, às transformações técnicas na indústria e no espaço. Com as inovações nos processos industriais, os capitalistas viram que era possível extrair uma quantidade maior de mais-valia relativa se cumprissem uma transição em suas empresas de um uso intensivo de mão-de-obra para um uso intensivo de capital. Isso tornou secundário o fator locacional de proximidade com os trabalhadores, de modo que as indústrias podiam procurar terrenos maiores, que permitissem a expansão da planta produtiva, e com menor preço relativo do solo. Além disso, também foram importantes as transformações técnicas visíveis no espaço, principalmente sob a forma de infraestruturas físicas como as de transporte e comunicação, que ao se instalarem também nos subúrbios dotam-no de um sistema de circulação eficiente e que contribuem para diminuir os entraves à generalização geográfica de novas tecnologias. “Até onde essa generalização for conseguida, a tendência para a igualização das condições e níveis de produção é realizada.” (SMITH, 1998)

O êxodo rural, é preciso considerarmos, também foi um fator importante para a possibilidade do desenvolvimento da indústria do Rio de Janeiro no período, pois boa parte da população liberada do campo migrava para a Capital Federal e se instalava nos subúrbios e na Baixada Fluminense, convertendo-se em mão-de-obra barata para as novas fábricas. Entre os anos de 1920 a 1965, Abreu (2008, p. 99) aponta, a contribuição do fenômeno migratório doméstico para as taxas de crescimento demográfico carioca era, em média, cinco vezes superior à contribuição exercida pelo número de nascimentos.

Finalmente, o período em estudo marca uma descontinuidade fundamental no processo de evolução social e política do país, cujas lideranças passam agora a buscar nas cidades – e não mais no campo – o respaldo necessário à sua legitimidade. Essa busca vai se refletir no espaço urbano carioca segundo formas diversas. Em primeiro lugar, através de uma atitude governamental favorável aos interesses fabris, que resultará em investimentos públicos de vulto nas áreas industriais; em segundo lu-

gar, via a promulgação de uma série de “leis trabalhistas”, que, embora objetivando principalmente o controle da capacidade de organização da classe operária, terão também um papel importante no crescimento do fluxo migratório à capital da República, dado que sua aplicação se restringia às áreas urbanas; em terceiro lugar, e como consequência das duas primeiras, através do aumento tanto da densidade populacional das áreas suburbanas, como do número de favelas da cidade. (ABREU, 2008, p. 96-99)

Acerca do grande crescimento dos subúrbios e da expansão das favelas no Rio de Janeiro, muito já falamos nos itens “3.1.1. A Estrada Rio – Petrópolis, suas alterações e suas implicações” – principalmente ao tratarmos da Avenida Brasil – e “3.1.2. As mudanças no sistema ferroviário e suas implicações” – mais precisamente, quando falamos da eletrificação dos trens suburbanos –. Cabe-nos, neste momento do trabalho, dar relevo a um assunto que Abreu (2008, p. 107) chamou por “dos subúrbios à periferia”, referindo-se ao “adensamento populacional dos subúrbios mais distantes, especialmente aqueles situados já nas proximidades da fronteira do Distrito Federal, ou além dela”. A maior parte dos migrantes, principalmente os vindos dos estados do Nordeste, instalou residência nos municípios da Baixada Fluminense e, embora tenhamos visto que a área urbana já crescia em direção a eles, o crescimento demográfico alimentado pela migração foi enorme. Os dados da tabela 12 constataam a afirmação.

Repetimos a seguir uma citação a Abreu (2008) a qual já fizemos, fragmentada, em diferentes passagens deste trabalho. Neste momento, no entanto, transcrevemo-la integralmente (p. 107-109), pois já efetuamos a análise dos elementos que o autor traz e acreditamos ser a hora oportuna de lembrá-los de maneira articulada:

O crescimento populacional das áreas periféricas da cidade está intimamente relacionado a quatro fatores determinantes: as obras de saneamento realizadas pelo DNOS (através do Serviço de Saneamento da Baixada Fluminense); a eletrificação da Central do Brasil, a partir de 1935; a instituição da tarifa ferroviária única em todo o Grande Rio (que beneficiou sobretudo os subúrbios afastados e os municípios da Baixada); e a abertura da Avenida Brasil, em 1946, que aumentou sobremaneira a acessibilidade dos municípios periféricos. Desses fatores resultou uma “febre imobiliária” notável, que se refletiu principalmente no retalhamento intenso dos terrenos aí existentes para a criação de loteamentos, muitos dos quais foram abertos sem qualquer aprovação oficial.

Muito já vimos também sobre os loteamentos na Baixada Fluminense, em especial os de Duque de Caxias, nos itens “2.1.2. A expansão ferroviária e suas implicações” e “3.1.1. A Estrada Rio – Petrópolis, suas alterações e suas implicações”. Dessa maneira, e como ainda voltaremos a tocar no assunto, igualmente não vemos a necessidade de retornarmos a isso em profundidade. Entretanto, é

importante termos em mente uma peculiaridade do desenvolvimento industrial do Rio de Janeiro que Moreira (2002, p. 128) nos faz recordar:

Até os anos 20, o Rio de Janeiro é o padrão de desenvolvimento urbano, terciário e industrial do país. Entre os anos 20 e 40, a arrancada industrial de São Paulo põe este Estado na dianteira, ocasionando a perda da hegemonia até então exercida pelo Rio de Janeiro. É quando, numa política de clara impulsão econômica nacional, o Estado do Rio de Janeiro é escolhido para sediar a localização de empresas de valor estratégico para o desenvolvimento industrial do país, como a CSN, a REDUC, a FNM e a CNA [...]. Mantido como alavanca do desenvolvimento nacional do Brasil do ponto de vista político, enquanto sede do governo federal, o Estado do Rio de Janeiro é a alavanca agora do desenvolvimento econômico.

Tabela 12: População urbana/suburbana e total dos municípios da Baixada Fluminense em 1940 e 1950 – Os municípios de Duque de Caxias, Nilópolis e São João de Meriti pertenciam, em 1940, ao município de Nova Iguaçu; os distritos Coelho da Rocha e São Mateus não existiam em 1940; e o distrito Japeri não existia em 1950, provavelmente absorvido pelo distrito Queimados. Fonte: Abreu (2008, p. 110), modificado.

Município ou distrito	População em 1940		População em 1950		Crescimento total relativo
	Urbana/suburbana	Total	Urbana/suburbana	Total	
Nova Iguaçu	25.771	50.368	77.783	145.649	189,2%
Nova Iguaçu	20.598	34.680	58.533	90.749	161,7%
Belford Roxo	4.051	7.434	12.933	23.750	219,5%
Japeri	61	1.232			
Cava	45	3.048	1.215	12.376	306,0%
Queimados	1.016	3.974	5.102	18.774	372,4%
Duque de Caxias	23.963	28.328	74.565	92.459	226,4%
Duque de Caxias	23.707	24.711	73.527	73.527	197,5%
Inhomirim	256	3.617	1.038	18.932	423,4%
Nilópolis	22.341	22.341	46.406	46.406	107,7%
Nilópolis	22.341	22.341	30.711	30.711	37,5%
Olinda			15.659	15.659	
São João de Meriti	38.194	39.569	76.462	76.462	93,2%
São João de Meriti	38.194	39.562	43.790	43.790	10,7%
Coelho da Rocha			21.394	21.394	
São Mateus			11.278	11.278	

Apesar desse estímulo estatal e da localização de grandes indústrias no interior fluminense – como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Companhia Nacional de Álcalis (CNA), respectivamente em Volta Redonda e Arraial do Cabo (então ainda parte de Cabo Frio) –, o modelo de desenvolvimento do estado do Rio de Janeiro foi diferente do verificado em São Paulo e Minas Gerais, como concordam Moreira (2002) e A. Santos (2003, p. 72). Nestes, mais exemplarmente

em São Paulo, ocorreu e ocorre um desenvolvimento “para si” (MOREIRA, 2002, p. 128), com forte vínculo entre a metrópole da capital e o interior do estado. O Rio de Janeiro “desenvolveu o país, incluindo São Paulo, abdicando de desenvolver o seu interior” (MOREIRA, 2002, p. 128) e criando um forte contraste entre ele e a metrópole do Rio de Janeiro, caracterizado inclusive pela grande concentração populacional. Este é um exemplo curioso de DGD envolvendo o planejamento estatal, portanto, não ligado aos livres interesses do capital. Todavia, temos em mente que o Estado, naquele momento, era representante muito mais legítimo das aspirações capitalistas do que das aspirações da sociedade. O caso da Fábrica Nacional de Motores (FNM), embora estabelecida em Duque de Caxias, município do Grande Rio, no início da década de 1940, exemplifica um pouco esse modelo voltado para o interesse nacional e negligente com o lugar.

A FNM foi idealizada em 1939 pelo então Coronel Antônio Guedes Muniz, da Força Aérea Brasileira, para produzir motores aeronáuticos que atenderiam à aviação militar e civil brasileira. Em viagem aos Estados Unidos, Guedes Muniz assinou contrato com a Curtiss-Wright Corporation para a fabricação de seus motores radiais de modelo R-975. O dinheiro para construir a Fábrica veio também dos americanos, como parte de acordos em que eram oferecidos em contrapartida a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial e outros compromissos.

Diversos foram os fatores que levaram à escolha de terras no atual distrito caxiense de Xerém para sediar a FNM, como explica Rodrigues (2010, p. 2-3). Do ponto de vista político, prevaleceu a vontade do Interventor Federal no Rio de Janeiro, Amaral Peixoto, genro do Presidente Getúlio Vargas, aos interesses dos políticos de Minas Gerais, que pretendiam estabelecer neste estado a Fábrica. Do ponto de vista técnico-econômico, a construção dos motores seria barateada, segundo Muniz, se ocorrida ao nível do mar, pois dispensava a necessidade de câmaras adiabáticas para simular as condições de temperatura e pressão encontradas nesse ambiente. As questões infraestruturais também tiveram preponderância na localização: a presença próxima da Estrada Rio – Petrópolis e da Estrada de Ferro Rio d’Ouro

facilitava o contato com a capital federal, a chegada de técnicos e funcionários e o transporte de equipamentos. O terreno possuía uma das melhores águas potáveis do Estado do Rio de Janeiro, oferecidas pelas adutoras de Mantiqueira e Xerém. Os rios Capivarí [sic], Mato Grosso e Saracuruna cortavam o terreno, gerando assim, [sic] a água industrial necessária para abastecer a FNM. A energia elétrica poderia ser obtida pelas linhas de força que atravessavam a área. (RODRIGUES, 2010, p. 3)

Mais um fator importante foi o de defesa nacional em meio à Grande Guerra: a proximidade com a Serra dos Órgãos e o entorno florestado despistavam a presença da Fábrica, cujos principais objetivos iniciais foram militares, e dificultavam possíveis ataques aéreos. O terreno também era grande o suficiente para possibilitar a criação de um campo de pouso e plantações (como veremos a seguir), além de as áreas serem devolutas ou praticamente desocupadas, o que tornava mais viável a transferência para a União. As desapropriações feitas pelo governo fluminense (em janeiro de 1941) e pelo governo federal e as terras devolutas e doadas somavam uma área total de 54 milhões de metros quadrados destinados ao empreendimento (RODRIGUES, 2010, p. 3).

A inauguração da FNM ocorreu em 13 de junho de 1942, de forma antecipada, pois ela ainda não contava com seus equipamentos, e o início do funcionamento só foi acontecer em outubro do ano seguinte. O projeto da Fábrica contava com a construção de uma cidade operária, apelidada de Cidade dos Motores. Miranda (2011, sem paginação) informa que o arquiteto e urbanista Attilio Corrêa Lima foi o primeiro encarregado pela vila, que abrigaria cerca de 25 mil pessoas, incluindo as famílias dos funcionários. Corrêa Lima, entretanto, faleceu em 1943, e os trabalhos foram assumidos pela firma Town Planning Associates (TPA), seguindo diretrizes corbusianas. A “distribuição da cidade se daria em três zonas funcionalmente distintas: a zona industrial, a zona cívica e de recreação e as zonas residenciais” (MIRANDA, 2011, sem paginação)

Havia também a preocupação por parte do [já] brigadeiro Guedes Muniz, quando projetou a FNM, em transformar a fábrica no núcleo central e fundador de uma cidade, que pudesse se auto-sustentar, que produzisse seus próprios alimentos e tivesse seu próprio comércio, além de atendimento médico e formas de lazer. Foram criadas áreas para a implantação de lavouras, aviários, pocilga e abatedouros.

O comércio insipiente [sic] criado pela gestão da fábrica se resumia ao armazém, farmácia, alfaiataria, sapataria, tamancaria e barbearia. Esses serviços podem ser considerados poucos, mas eram essenciais para uma cidade que acabara de nascer e que possui difícil acesso para os funcionários, esta distancia acaba impossibilitando a ida dos funcionários aos centros comerciais. Posteriormente, foi fundada uma cooperativa que sustentava um comércio onde os produtos excedentes ao consumo da FNM eram negociados. (RODRIGUES, 2010, p. 5-6)

Durante a construção da Fábrica, trabalharam operários dos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, abrigados em dois acampamentos: o chamado Velho Acampamento, à Estrada Rio – Petrópolis na altura da saída para Xerém, e o Novo Acampamento, com melhor estrutura, em área mais alta correspondente ao atual bairro de Vila Santa Alice, também em Xerém. Porém, findada a construção,

a FNM recrutou trabalhadores com formação profissional básica em escolas técnicas de diferentes lugares do Brasil, notadamente dos estados do Piauí, Maranhão, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo e da região Sul. O interesse de Guedes Muniz, segundo Rodrigues (2010, p. 6), era de que a FNM se tornasse como uma escola e um modelo a ser copiado no País.

Todavia, quando a FNM finalmente fabricou seus dois primeiros motores aeronáuticos, em abril de 1946, os dois grandes pilares da conjuntura que sustentava o projeto, a Segunda Guerra Mundial e o Governo Vargas, já haviam acabado. Viégas ([1989]) informa que, em maio, o Ministro da Aeronáutica anunciou que havia comprado dos Estados Unidos, no pós-Guerra, 180 motores Curtiss-Wright semelhantes ao licenciado para a FNM. O Presidente Dutra, então, decretou a suspensão da produção de motores aeronáuticos pela FNM. Vale lembrar que em meados do mês de janeiro, o então Presidente José Linhares já havia tornado a Fábrica uma sociedade anônima de capital misto, substituindo o Brigadeiro Guedes Muniz pelo engenheiro civil Túlio Araripe no comando da empresa.

Mas para aqueles que haviam concebido a fábrica, seu papel não se esgotava na produção de motores, produção essa que se tornava inviável pela redução das atividades ou fechamento das incipientes industriais [sic] aeronáuticas no Brasil, bem como pela disponibilidade de motores importados. Ao contrário, a fabricação serviria para introduzir novos processos, com a tecnologia de fundição de alumínio para a fabricação de peças de motores, novas tecnologias de tratamento térmico e outras técnicas metalúrgicas.

A empresa se constituiria, assim, num centro irradiador da avançada mecânica de precisão, fomentando o desenvolvimento de uma indústria de motores para tratores e caminhões. As máquinas e a fábrica seriam flexíveis o suficiente para fabricar compressores, geladeiras e caminhões, sem que seus equipamentos originais tivessem de ser abandonados.

Para que o país não perdesse uma indústria de alto valor estratégico, Muniz procurava fabricar outros bens, seguindo, segundo ele, os passos de outras fábricas de motores dos Estados Unidos e Inglaterra que também teriam vivido problemas análogos de reconversão no pós-guerra. Dessa forma a empresa produziu fusos para a indústria têxtil, compressores, peças sobressalentes para ferrovias e para a própria aeronáutica. A FNM chegou também a projetar e construir um protótipo de um trator. (VIÉGAS, [1989], sem paginação)

As improvisações terminaram em janeiro de 1949, quando o governo do Presidente Dutra acordou com a empresa italiana de veículos Isotta Fraschini “a aprovação dos direitos para a fabricação e nacionalização, pela FNM, do projeto de um modelo para a construção de caminhões” (RODRIGUES, 2010, p. 7). Cerca de 200 unidades da série D-7300 foram produzidas no Brasil, mas a fabricante italiana entrou em liquidação judicial e interrompeu o envio de peças. O governo

da Itália então indicou, em 1950, a Alfa Romeo, à época estatal, para assumir os compromissos da Isotta Fraschini. Reinert ([2015?]) comenta que foi licenciada a fabricação de chassis de ônibus e que a produção de novos caminhões, da série D-9500, começou em 1951 e sua comercialização, em 1952, tendo sido bem aceito no mercado. A popularização da marca ocorreu sob o apelido “Fenemê”, uma corruptela do nome Fábrica Nacional de Motores.

Essas tentativas de dar sobrevida à FNM foram concomitantes à construção das estruturas da Cidade dos Motores. No entanto, os projetos de Corrêa Lima e da TPA foram descartados junto com suas recomendações inspiradas em Le Corbusier em prol da construção de casas unifamiliares com terrenos ao fundo, como era o gosto à época. Duas vilas operárias – Vila Santa Alice e Vila Nossa Senhora das Graças – começaram a ser erguidas, além de uma terceira vila e um hotel, ambos luxuosos, para engenheiros e das edificações de serviços e comércio. A conclusão das obras das vilas operárias se deu durante a década de 1950 e as atividades dos funcionários, dentro e fora do ambiente fabril, eram constantemente fiscalizadas pela Prefeitura da FNM S/A (RODRIGUES, 2010, p. 7).

Rodrigues (2010, p. 8) aponta que a FNM “deu início à urbanização [formal] de Xerém com a implantação dessas vilas para os funcionários, que juntas somavam mais de trezentas moradias”. No fim da década de 1950, o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI) construiu cerca de outras duzentas unidades habitacionais divididas em cinco blocos de apartamentos ao lado da Vila Nossa Senhora das Graças, aos quais deu o nome de Ministro Salgado Filho. No entanto, nós e o autor não nos esquecemos de evidenciar as contradições deste tipo de industrialização, quase desvinculada de seu entorno e voltada para interesses pertencentes às escalas nacional e internacional, exemplo de um DGD localista absolutamente voltado para o capital e descompromissado com a sociedade.

Em primeiro lugar, devemos recordar, a FNM buscou trabalhadores em diferentes estados brasileiros, em vez de procurar capacitar os moradores das cidades próximas, como as da Baixada Fluminense e Petrópolis. É possível que essa estratégia esteja alinhada aos interesses propagandistas do Governo Vargas, tentando disseminar a ideia de que a Fábrica promovia um verdadeiro desenvolvimento nacional. Em adição, Rodrigues (2010, p. 8) recupera entrevistas que mostram a negligência da FNM com o lugar onde foi erguida mesmo após sua fundação. Segundo um ex-funcionário e morador de uma das vilas operárias, os indus-

triais tinham boa assistência médica e contavam com algumas opções de lazer. Por outro lado, duas pessoas que moravam fora dos limites da FNM relataram que não havia disponibilidade de escolas e médicos próximos – apesar de existirem ambos no terreno da Fábrica – e que somente existia água encanada para a indústria. Sequer as moradias do entorno eram regulamentadas, o que nos permite inferir que podiam se tratar de pequenas favelas, tal qual o aglomerado habitacional à Estrada do Garrão, ali próximo, a que Rodrigues (2010, p. 8) se refere como “comunidade localizada as [sic] margens da FNM”.

Desta forma fica claro que na mesma localidade estavam sendo construídas duas cidades diferentes, segundo Piquet¹¹⁷ [sic] “os desníveis no padrão habitacional, na infra-estrutura e nos serviços, entre o núcleo planejado da empresa e os demais núcleos urbanos, tornam-se notórios”. A outra cidade [Xerém] não contava com nada que foi descrito na primeira [Cidade dos Motores], pois “se o progresso era visto nas ruas, nas casas, no cinema, na igreja ou no hotel construídos pela fábrica, à volta dela, nas residências mais afastadas, a água tratada, a luz elétrica, a rede de esgotos e as condições das estradas não eram tão boas”¹¹⁸. (RODRIGUES, 2010, p. 9)

A FNM continuou produzindo novas séries de caminhões e até automóveis de passeio. No governo militar do Presidente Marechal Costa e Silva, no entanto, a Fábrica foi acusada de contribuir para o déficit público e dividida: as vilas operárias se tornaram propriedade do Banco Nacional de Habitação (BNH); os funcionários foram dispensados; os equipamentos da Cidade dos Motores, desativados; e a fábrica em si, em conjunto com seu maquinário, foi vendida em 1968 à Alfa Romeo, consumando sua completa desestatização (RODRIGUES, 2010).

Paralelamente ao estabelecimento da FNM e à expansão urbano-industrial para os subúrbios a norte do Rio de Janeiro, incluindo os municípios da Baixada Fluminense, outro processo, qualitativamente diferente, ocorria nos bairros da Zona Sul carioca. Nas primeiras três décadas do século XX, estes locais vinham consolidando uma ocupação basicamente residencial e destinada aos estratos mais ricos da sociedade carioca, especialmente os bairros de orla oceânica: Copacabana, Ipanema e, ainda inicialmente, Leblon. Nas décadas de 1930 a 1950, no entanto, o setor de construção civil, motivado por alta inflação que exigia a aplicação de capitais, preferencialmente sob a forma de capital fixo, “vendeu novamente a zona sul da cidade, substituindo, em muitos casos, unidades familiares que não tinham mais do que vinte ou trinta anos – como é o caso de Copacabana – por edifícios de vários pavimentos” (ABREU, 2008, p. 112) (fig. 24). Para isso, con-

¹¹⁷ Em citação a obra de 1998 (p. 35).

¹¹⁸ Em citação a Sarandy (2006, p. 21).

tribuiu a valorização, no imaginário popular, do *status* de morar em frente ao mar, preferencialmente em coberturas luxuosas (ABREU, 2008, p. 112; LESSA, 2005, p. 245).



Figura 24: Vista aérea dos bairros de Copacabana e Ipanema (Rio de Janeiro, RJ), nas proximidades da Pedra do Arpoador, em fotografia de autor anônimo (1943) – É possível perceber que já no início da década de 1940 a verticalização de Copacabana encontrava-se em estágio avançado. Fonte: Arpoador... (1943).

Não há dúvida de que o papel dos condicionantes físicos foi importante nessa mudança de padrão. Ao contrário do que havia ocorrido na incorporação de Copacabana à malha urbana, que exigiria apenas a abertura de túneis de pequena extensão, a expansão da cidade para além do Leblon [em direção a São Conrado e à Barra da Tijuca] exigiria investimentos de monta, para os quais nem o poder público nem a empresa privada estavam preparados ou dispostos a realizar. Foram, entretanto, as possibilidades de acumulação rápida de capital, proporcionadas pela introdução do concreto armado, que permitiriam que a empresa imobiliária transformasse a forma aparência da zona sul, sem que para isso precisasse incorporar novas áreas ou fazer altos investimentos em infra-estrutura urbana. (ABREU, 2008, p. 112)

Copacabana, como percebe Abreu (2008, p. 112) se tornava desde o fim da década de 1940 “um verdadeiro subcentro em formação”, com grande crescimento da oferta de comércio e serviços. Lessa (2005, p. 245) ressalta este aspecto especialmente com relação à Avenida Nossa Senhora de Copacabana e a Rua Barata Ribeiro, enquanto Mello (2002, p. 119) evoca a centralidade da Avenida Atlântica, exercida por meio de seu cosmopolitismo, efervescência cultural e interesse turístico. Entretanto, se a “nova” Zona Sul tanto se transformou nessas duas décadas, o mesmo não se pode dizer das “velhas” Zona Sul e Zona Norte, ou seja, os bairros a sul e a norte localizados mais perto do Centro e de ocupação mais antiga.

Esse padrão de valorização de algumas áreas urbanas em detrimento de outras está intimamente ligado ao fator da renda do solo. A exploração efetuada pela

atividade imobiliária em áreas que permitem altas rendas do solo é um dos principais componentes para a diferenciação interna do espaço urbano. A conjuntura do Rio de Janeiro das décadas de 1930 a 1950 permitiu extrair da Zona Sul oceânica, principalmente de Copacabana, os maiores lucros, na medida em que a verticalização tornou possível multiplicar a renda do solo por meio da venda de “um mesmo terreno” diversas vezes. Vale lembrarmos que esse processo está intimamente associado à crise inflacionária, baseado no que Harvey (1996, p. 96) diz: “Crises de superacumulação podem ser pelo menos temporariamente aliviadas [...] por meio de um fixo espacial (distribuir ou exportar mais-valias de capital e trabalho a espaços novos e mais lucrativos).” Embora Copacabana já fosse ocupada, a verticalização acabou atuando como a criação de novos espaços.

Também o Centro da cidade sofreu uma estagnação imobiliária relativa nas décadas de 1930 e 1940. De acordo com Abreu (2008, p. 113), esperava-se que a forma-aparência da área central do Rio de Janeiro continuaria sendo amplamente renovada após as radicais modificações do início do século – sobre as quais tratamos no item “2.2.3. O processo de industrialização/urbanização do Rio de Janeiro” –, mas o rápido desenvolvimento da Zona Sul acabou atraindo capitais e atividades comerciais e de serviços que até então se concentravam apenas no Centro, seguindo a tendência de maximização dos lucros cuja expressão espacial contribuiu para os DGD. Mello (2002, p. 117), no entanto, faz um importante adendo, ainda que precisemos relativizar sua aparente visão exclusivamente positiva sobre tal processo:

A descentralização [...] não esvazia o centro da cidade, apenas modifica o seu papel, minimizando o peso da variada carga da oferta e da demanda de funções. Desse modo, o aparecimento de centralidades como os subcentros facilita a vida das pessoas ao oferecer as condições necessárias para compra, troca, venda e obtenção de bens e serviços nos subcentros próximos aos lugares vividos de moradia, trabalho e lazer, que atendem às suas respectivas áreas de mercado compostas por bairros das redondezas.

Foi no regime varguista que se processaram as maiores intervenções na forma espacial do Centro da cidade, como a construção do Aeroporto Santos Dumont e a urbanização da Esplanada do Castelo, que recebeu diversos edifícios ministeriais, “e estilo monumental, como que numa tentativa de afirmação de poder por intermédio da arquitetura” (ABREU, 2008, p. 113). Apesar da negação aos diferentes projetos urbanísticos do Plano Agache, anterior a seu governo, o Estado Novo acatou a sugestão de construção da atual Avenida Presidente Vargas,

após nova sugestão feita no Plano Diretor elaborado durante a administração do Interventor Federal no Distrito Federal Henrique Dodsworth. “Em consonância também com a República Velha, a abertura dessa avenida levava adiante o processo de expulsão das populações pobres da área central, já tão conhecido” (ABREU, 2008, p. 113).

As obras da nova artéria tiveram início em 1941 e ela foi inaugurada no dia 7 de setembro de 1944. Ao longo dos três anos, demoliram-se 525 edificações situadas no comprido quadrilátero visível na figura 25, então limitado pela Igreja de Nossa Senhora da Candelária (a leste), a antiga Praça 11 de Junho (a oeste) e as ruas São Pedro (a norte) e General Câmara (a sul), que se tornaram as pistas laterais da Avenida Presidente Vargas. Entre os prédios postos abaixo havia cortiços, casebres, alguns prostíbulos e as Igrejas de São Pedro dos Clérigos e de São Domingos. Outras localidades foram completamente descaracterizadas ou extintas, como diversos arruamentos e a Praça 11 de Junho, que deixou de ser um tradicional ponto de encontro da boemia carioca principalmente formada por negros.



Figura 25: Obras de abertura da Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro (RJ) em 1944, em fotografia de autor anônimo – Ao fundo, vemos a Igreja de Nossa Senhora da Candelária e, no canto esquerdo inferior, parte da fachada lateral do Palácio Duque de Caxias, que então sediava o Ministério da Guerra. Fonte: Alma Carioca ([200-?]).

Abreu (2008, p. 114) comenta que o decréscimo populacional verificado no Centro da cidade entre 1940 e 1950 – caindo de 49.852 habitantes para 37.809 – não pode ser completamente atribuído à construção da Avenida, pois a tendência ocorria desde antes de 1930. Decerto, entretanto, teve a obra considerável peso, especialmente se analisarmos a queda do número de moradores no distrito censitário de São Domingos, cuja população residente diminuiu em 53% – passou de 7.498 pessoas para 3.521. Para financiar as obras e indenizações, a Prefeitura do Distrito Federal solicitou empréstimo ao Banco do Brasil, dando como garantia de pagamento terrenos na Esplanada do Castelo e os lotes urbanizados dos dois lados do novo arruamento. Todavia, diferentemente do esperado, a Avenida Presidente Vargas não foi rapidamente ladeada por grandes edifícios empresariais e de escritórios, com exceção da zona próxima à interseção desta com a Avenida Rio Branco. Abreu (2008, p. 114-115) cita como motivos o desenvolvimento da Zona Sul – e de Copacabana em particular –, que atraiu grande parte dos serviços e do capital interessado na atividade imobiliária, e

a valorização crescente da Área Central de Negócios já existente, cujo eixo era a Avenida Rio Branco, [...] dando origem a um processo de renovação de padrão que afetou muito mais os edifícios que encheram de orgulho a burguesia carioca quando da abertura da Avenida Central, do que [sic] as velhas casas que margeavam a nova avenida. (p. 115)

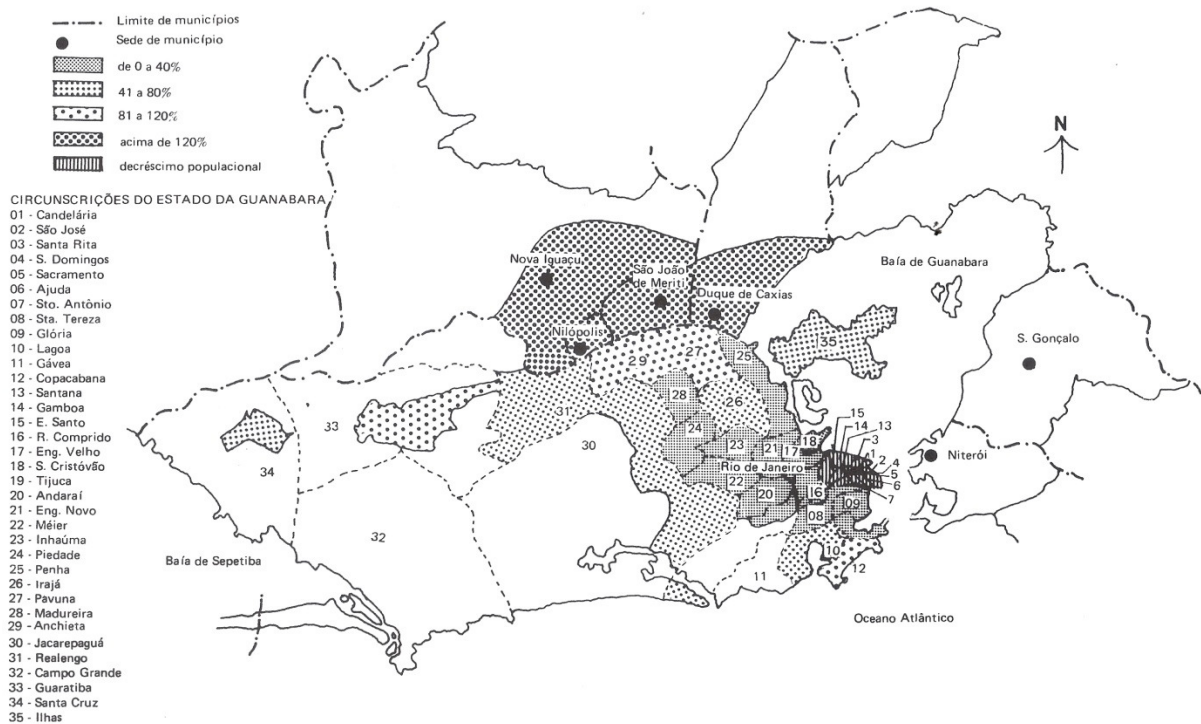
Cumpramos aqui que a evolução das técnicas de construção civil possibilitou ao capital a reexploração de solo já ocupado, mediante a demolição de edifícios erguidos sob um padrão anterior e que passavam então a ser vistos como rugosidades no espaço. Isso ocorreu tanto no caso de Copacabana quanto no da Avenida Rio Branco e aparentemente era a estratégia mais segura e com maiores garantias de retorno, pois o solo já era valorizado e contava com externalidades positivas, tais quais infraestrutura desenvolvida e amenidades. Dessa maneira, parecia preferível à atividade imobiliária arcar com os custos da demolição, sabendo que seus lucros estariam praticamente garantidos, do que ocupar uma área recentemente aberta, mas cujas externalidades não eram igualmente boas.

Apesar disso, a Avenida Presidente Vargas se tornou de imediato uma importante via para o tráfego de automóveis no Rio de Janeiro, assim como várias outras vias sobre as quais já falamos neste trabalho. Juntas, as Avenidas Beira Mar (inaugurada em 1906), Rio Branco (inaugurada em 1904, com o nome de Avenida Central), Presidente Vargas (de 1944) e Brasil (concluída em 1947) se

tornaram o principal corredor, ainda que não exatamente contínuo, de ligação entre o sul e o norte da capital. Outro arruamento cuja inauguração também teve grande peso foi a Avenida das Bandeiras, sobre a qual falamos brevemente no item “3.1.1. A Estrada Rio – Petrópolis, suas alterações e suas implicações”. Com início em Parada de Lucas, onde se ligava à Avenida Brasil, seus dois primeiros trechos foram concluídos em 1949 e 1954, até os bairros cariocas de Coelho Neto e Deodoro, respectivamente.

A Avenida das Bandeiras não apenas criou um novo eixo de expansão para a indústria, como aumentou a acessibilidade das circunscrições de Pavuna e Anchieta à malha urbana, dando origem a um intenso processo de retalhamento de terras. Muitos desses terrenos foram ocupados por conjuntos habitacionais financiados pelos antigos Institutos de Previdência, que então simbolizavam a política habitacional do governo populista [...]. [...] é sabido que, tal como aconteceu com a expansão populacional, as construções financiadas pelos Institutos de Previdência também progrediram rapidamente em direção à periferia do Distrito Federal, à procura de espaços amplos e de terrenos mais baratos. (ABREU, 2008, p. 121)

A década de 1950 contou com uma migração ainda mais intensa em direção ao Sudeste e ao Rio de Janeiro, como evidencia o mapa da figura 26. A cidade do Rio de Janeiro pulou de 2.375.280 habitantes em 1950 para 3.300.431 em 1960, representando um aumento de 38,9%. Se isso já representa uma taxa de crescimento considerável, em Duque de Caxias ela foi significativamente maior: os



Fonte: Segadas Soares, Maria Therezinha. *Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro*. *Revista Brasileira de Geografia* 27 (3), 1965.

Figura 26: Mapa de crescimento populacional entre 1950 e 1960 por circunscrição da cidade do Rio de Janeiro (RJ) e por distrito municipal da Baixada Fluminense – Fonte: Abreu (2008, p. 119).

92.549 residentes contados em 1950 se tornaram 241.026 em 1960; uma elevação de 160,7%. Duque de Caxias passou a ter uma população comparável à de Niterói, então capital do estado do Rio de Janeiro.

Com efeito, o Censo Demográfico realizado em 1960 indicou a presença de 1.291.670 migrantes com menos de 10 anos de residência, ou seja, 53% de toda a população migrante que se encontrava na área metropolitana nesse ano [tab. 13] [...]. Esta tabela mostra, ainda, que praticamente a metade dos migrantes chegados na década de 50, ou seja, 625.865, localizaram-se na chamada periferia intermediária, especialmente nos municípios da Baixada Fluminense e nos bairros cariocas que lhe são fronteiriços, que apresentaram então os maiores incrementos populacionais de toda a Área Metropolitana [vide fig. 26] [...]. (ABREU, 2008, p. 118-121)

Tabela 13: Tempo de residência da população migrante à Área Metropolitana do Rio de Janeiro (RJ) por local de residência, em 1960 – A coluna “Total” exclui a população migrante cujo tempo de residência é ignorado. Para a designação das subdivisões de cada localidade, conferir a legenda das tabelas 10 e 11. Fonte: Abreu (2008, p. 118).

Local de residência	< 1 ano	%	1 – 5 anos	%	6 – 10 anos	%	> 10 anos	%	Total	%
Núcleo	36.355	21,8	136.251	21,9	116.199	23,1	339.020	29,8	627.825	25,9
Centro + Área Periférica Central + São Cristóvão + Santa Teresa	8.863	5,3	36.902	5,9	34.867	6,9	92.456	8,1	173.088	7,1
Zona Sul	20.647	12,4	75.760	12,2	60.047	11,9	167.412	14,7	323.866	13,3
Zona Norte	6.845	4,1	23.589	3,8	21.285	4,2	79.152	7,0	130.871	5,4
Periferia Imediata	30.433	18,3	182.499	29,4	164.068	32,6	496.161	43,7	873.161	36,0
Zona Suburbana I + Jacarepaguá + Ilhas	22.011	13,2	156.307	25,1	146.467	29,1	446.675	39,3	771.460	31,8
Niterói	8.422	5,1	26.192	4,2	17.601	3,5	49.486	4,4	101.701	4,2
Periferia Intermediária	99.697	59,9	302.933	48,7	223.235	44,3	300.781	26,5	926.646	38,2
Zona Suburbana II + Zona Rural	10.350	6,2	44.666	7,2	46.144	9,2	119.462	10,5	220.622	9,1
Duque de Caxias	21.443	12,9	62.794	10,1	43.733	8,7	38.900	3,4	166.870	6,9
Nilópolis	8.695	5,2	22.636	3,6	16.379	3,3	18.845	1,7	66.555	2,7
Nova Iguaçu	30.469	18,3	86.803	14,0	58.530	11,6	50.265	4,4	226.067	9,3
São João de Meriti	15.995	9,6	49.754	8,0	32.313	6,4	33.233	2,9	131.295	5,4
São Gonçalo	12.745	7,7	36.280	5,8	26.136	5,2	40.076	3,5	115.237	4,7
Total	166.485	100	621.683	100	503.502	100	1.135.962	100	2.427.632	100

Abreu (2008, p. 121) vê na inauguração da Avenida das Bandeiras e no “saneamento” dos vales dos rios Acari e Meriti (ocorridos no segundo quinquênio da década de 1940) as principais razões para o crescimento acentuado dos bairros cariocas circunvizinhos a Anchieta e Pavuna, mas enxerga outras para explicar a

elevação populacional impressionante nos municípios da Baixada Fluminense. A primeira delas seria a abertura, em 1951, da nova rodovia entre o Rio de Janeiro e São Paulo, então chamada de BR-2 (atualmente, BR-116 ou Rodovia Presidente Dutra). A nova via se tornou mais um eixo para a localização de “várias indústrias, para aí atraídas pelos incentivos fiscais (impostos mais baratos) oferecidos pelo antigo Estado do Rio, que pretendia com isso reverter a queda da receita tributária que se seguiu à crise da citricultura” (p. 121). Os loteamentos residenciais, por sua vez, não se localizaram às margens da rodovia, devido ao alto preço do solo, mas sim em locais um pouco mais distantes, como o núcleo urbano de Nova Iguaçu, que já havia abandonado seus laranjais.

A segunda razão para o enorme acréscimo populacional na Baixada na década de 1950 teria sido o baixo preço dos lotes postos à venda, pois não incorporavam benfeitorias. Segadas Soares (1965, p. 233 apud ABREU, 2008, p. 121-122) explica que o que normalmente ocorria era uma sociedade entre o proprietário de um grande terreno e uma companhia loteadora, que o fragmentava em quanto mais lotes fossem possíveis e os vendia a preços baixos, individualmente, mas que somados geravam altos lucros. Os potenciais clientes eram, em geral, pessoas com um baixo poder aquisitivo, mas que procuravam na compra do lote constituir um bem em reserva, em vez de morar nele. Finalmente, a terceira razão estaria ligada àqueles que compravam os lotes para constituir uma moradia. A exigência burocrática era quase nula e, comparada ao controle crescente sobre esse aspecto exercido no território do Distrito Federal, obviamente era mais barato construir na Baixada. Abreu (2008, p. 123) ainda comenta que de quando em vez os governos municipais promoviam uma legalização generalizada aos proprietários que não haviam cumprido com as já pequenas burocracias.

Apesar dessa boa perspectiva de lucro, nem todos os proprietários de grandes terrenos na periferia do Rio de Janeiro optavam por loteá-los. O processo inflacionário em curso na década de 1950 – acentuado na década de 1960, após o governo presidencial de Juscelino Kubitschek – levou ao aumento do preço do solo, de modo que alguns, a fim de valorizar ainda mais seus terrenos, mantinham-nos vazios, como reserva de valor. Abreu (2008, p. 115) afirma que se tornou comum reter a venda de áreas próximas à mancha urbana, para se aproveitar da valorização que a inflação e o provimento de melhor infraestrutura trariam e

concretizar o negócio posteriormente. Sobre esse processo de ocupação da periferia urbana feito “aos pulos”, o autor (p. 115) comenta que

o Estado contribuiu bastante para o sucesso dessa estratégia. Em primeiro lugar, devido à ausência de uma política de uso do solo que desestimulasse a retenção de terrenos pelos proprietários; em segundo, devido ao estímulo dado ao transporte rodoviário – subsídio ao combustível – que, ao baratear a tarifa dos ônibus, viabilizou uma série de empreendimentos imobiliários localizados a grandes distâncias dos principais eixos de comunicação.

A década também ficou marcada por uma crise habitacional generalizada, para a qual Abreu (2008, p. 116) aponta algumas razões, a saber: a elevação do preço do solo; a distância crescente entre os locais de trabalho e os loteamentos mais novos; o congelamento de aluguéis decretado pelo governo, que diminuiu consideravelmente a oferta de habitações; e o fracasso da política habitacional da República Populista. Sobre isto, o autor diz que ela teve um efeito meramente simbólico, reduzida a poucos conjuntos habitacionais, cujas residências eram distribuídas de forma clientelista e interesseira. Essa crise “afetou principalmente a população pobre. Consequentemente, multiplicou-se a população favelada e proliferaram novamente as casas de cômodo” (ABREU, 2008, p. 116).

Segundo dados trazidos por Abreu (2008, p. 125-126), as favelas do Distrito Federal viram no decênio entre 1950 e 1960 sua população aumentar em 97,9%, passando de 169.305 pessoas para 335.063. Neste período, destacou-se o crescimento das favelas da Zona Sul e da Região Administrativa (RA) da Tijuca, mas, principalmente, das favelas suburbanas. Na RA de Madureira, elas cresceram mais de 200% e, na RA da Leopoldina (que abrangia os bairros nas vizinhanças da ferrovia), entre 151% e 200%. Esta região, aliás, tinha 47 favelas e 111.341 favelados no ano de 1960, representando, respectivamente, 32% e 33,2% do total naquele ano. Grande parte das favelas da cidade do Rio de Janeiro surgidas entre 1948 e 1960 se localizou em áreas próximas à Avenida Brasil, o que corroborava o movimento vinculado ao crescimento do mercado de trabalho nesse eixo, movimento tal que já havíamos visto no item “3.1.1. A Estrada Rio – Petrópolis, suas alterações e suas implicações”. Nestas áreas, coincidentes à RA da Leopoldina e ao distrito censitário da Penha, apareceram 25 novas favelas (um terço do total), habitadas por 41.928 pessoas (52%).

Apesar do peso das rodovias para a expansão urbana rumo à Baixada Fluminense, Abreu (2008, p. 123) argumenta que as ferrovias continuaram sendo “o principal responsável pela anexação de áreas longínquas ao tecido urbano” e, pre-

cisamos acrescentar, aos desejos exploratórios do capital em expansão. A tarifa única e subsidiada e a eletrificação das linhas, como já vimos, tornou esse processo ainda mais intenso e contribuiu, neste momento, para a ocupação “aos pulos” sobre a qual falamos há alguns parágrafos.

Quanto à Leopoldina, a introdução de máquinas a diesel em suas composições¹¹⁹ facilitou a ocupação de grande parte da área por ela servida no município de Duque de Caxias, cujo desenvolvimento continuou a ser orientado pela ferrovia, visto que grande parte da área municipal cortada pela rodovia Washington Luís pertencia a órgãos governamentais (principalmente às forças armadas), e [sic] não poderia ser loteada. Também nessa direção os tentáculos metropolitanos estenderam-se bastante: se em 1939 não havia trem suburbano para Inhomirim, em 1945 um total de 4 trens diários chegavam a essa localidade, número que passou a 14 em meados dos anos sessenta¹²⁰. (ABREU, 2008, p. 123)

Um efeito importante da acentuada expansão da malha urbana formal da metrópole do Rio de Janeiro foi a formação de uma periferia absolutamente carente de infraestrutura básica, pois o Estado não foi seu provedor. Essa condição favoreceu a manutenção e, quiçá, o fortalecimento das práticas clientelistas nessas localidades. Outro efeito a se considerar é o desenvolvimento de subcentros funcionais para atender as demandas das áreas muito distantes do Centro do Rio de Janeiro. O bairro carioca de Madureira talvez seja o exemplo mais bem acabado disso, pois sua concentração de serviços e comércios servia aos bairros vizinhos, mas também a diversos lugares da Baixada Fluminense.

Para prosseguirmos analisando as transformações espaciais do período, precisamos recordar uma importante mudança que ocorreu durante o governo do Presidente Juscelino Kubitschek: a transferência, em 21 de abril de 1960, da Capital da República para a recém-construída Brasília. A partir desta data, o antigo Distrito Federal se transformou em um novo estado, a Guanabara, cujos limites político-administrativos coincidiam com o município do Rio de Janeiro. Essa situação singular de ser, ao mesmo tempo, estado e município deu ao Rio de Janeiro o privilégio de dupla arrecadação de tributos, o que viabilizou diferentes investimentos que possibilitaram uma verdadeira “reforma urbana”, nos dizeres de A. Santos (2003, p. 140). Sobre ela, falaremos mais adiante neste item.

O terceiro outro efeito da expansão metropolitana que Abreu (2008, p. 125) traz é a política de retenção de fábricas no território do estado da Guanabara,

em função da crescente evasão de indústrias (e de base tributária) para território fluminense [...]. Através da Companhia Progresso do Estado da Guanabara (CO-

¹¹⁹ Lembramos que as obras de eletrificação dos trilhos da Leopoldina só foram iniciadas em 1965.

¹²⁰ Em citação a Bernardes (1968, p. 157).

PEG), o Estado adquiriu uma série de terrenos ao longo do trecho inicial da rodovia Rio-São Paulo, revendendo-os à indústria, que também obtinha desse órgão financiamento para a construção dos edifícios fabris e para a aquisição de maquinarias¹²¹. A necessidade de subsidiar o capital industrial levou também a uma política de erradicação das favelas localizadas ao longo da Avenida Brasil, que passaram a ceder lugar a estabelecimentos fabris a partir de meados dos anos sessenta, época em que se generalizou o processo de erradicação de favelas na cidade, notadamente daquelas situadas na zona sul.

Para Lessa (2005, p. 312), a política de remoção de favelas, principalmente na Zona Sul do Rio de Janeiro, se apoiava na baixa de prestígio que elas traziam a seus bairros, como o caso da Favela do Pasmado, localizada no bairro de Botafogo e removida em 1964, e na “entrega ao capital imobiliário de áreas valorizadas”, como a da Favela da Praia do Pinto, no bairro do Leblon, removida em 1969. Também havia aquelas remoções “tecnicamente recomendáveis”, pois as favelas estavam localizadas em áreas de alto risco de ocorrência de movimentos de massa, tais quais algumas habitações no Morro da Providência (na zona portuária), ou cuja remoção atendia as necessidades de alargamento ou abertura de novas vias – vide as favelas às margens da Lagoa Rodrigo de Freitas – ou túneis. As remoções não lograram diminuir o crescimento da população favelada, mas certamente aprofundaram o processo de segregação urbana na cidade do Rio de Janeiro, tirando a população pobre dos bairros onde morava a camada mais abastada da sociedade carioca e expulsando-a para áreas cada vez mais distantes, nas Zonas Oeste e Norte da cidade ou mesmo em municípios da Baixada Fluminense. Essas práticas foram consolidando um desenvolvimento geográfico cada vez mais desigual, com amplas distinções entre as áreas pobres e ricas da cidade.

P. Costa (2009, p. 71) comenta, acerca de Duque de Caxias – mas numa afirmação que vale para toda a Baixada Fluminense –, que essa expulsão da população pobre do Rio de Janeiro para lá foi também um dos principais fatores do expressivo crescimento populacional, “transformando Caxias em cidade-dormitório”. Apesar de termos ressalvas quanto a essa expressão, que nos parece generalista, não podemos negar que, de fato, para uma parte considerável dos residentes, Duque de Caxias era apenas o local de pernoite. Para ela, as opções de trabalho e lazer estavam praticamente todas no Rio de Janeiro e a vida cotidiana se processava num constante movimento pendular, que consumia muitas horas de deslocamento em virtude da precariedade dos serviços de transporte público. Para-

¹²¹ Em citação ao Estado da Guanabara (1969, p. 145).

lamente, porém, a essa realidade, Duque de Caxias passava a oferecer crescente número de oportunidades de trabalho para a população pobre, devido à expansão da indústria no município.

Foi nesse contexto que aconteceu a implantação da Refinaria Duque de Caxias (Reduc) na área do atual bairro de Campos Elíseos. Ela, segundo Prevot *et aliae* (2014, p. 7), passou a ser “o pólo de atração de novos habitantes e trabalhadores para a região”, após a crise da FNM. Antes de prosseguir, entretanto, tracemos um breve panorama das atividades petrolíferas no Brasil até então. O Conselho Nacional do Petróleo (CNP), órgão público responsável pela exportação, transporte, comercialização, distribuição e controle dessas atividades, bem como pela construção de oleodutos, foi criado em abril de 1938. Skidmore (1982, p. 131 apud PREVOT et al., 2014, p. 8) afirma que essa criação estava em sintonia não só com a política nacionalista de investimento, mas também com a preocupação com a redução dos gastos que a importação do recurso representava.

Com o aumento do uso dos derivados de petróleo, exemplificado principalmente pela adoção crescente do modal rodoviário-automobilístico, ocorreu a criação da Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras¹²²), empresa mista de capital aberto cujo acionista majoritário é a União, em outubro de 1953, durante o segundo governo do Presidente Getúlio Vargas. O acirrado debate foi o principal fator da demora na fundação da empresa, mas a famosa campanha “O petróleo é nosso!” finalmente logrou êxito (PREVOT et al., 2014, p. 9). O interesse pela criação de uma refinaria de grande porte para atender ao antigo Distrito Federal, aos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo e a parte de Minas Gerais, no entanto, foi anterior à criação da Petrobras, pois já vinha sendo discutido pelo CNP desde abril de 1952, no Plano de Localização de Refinarias de Petróleo no Brasil (PREVOT et al., 2014, p. 10).

P. Costa (2009, p. 136-137) e Prevot *et aliae* (2014, p. 11) apontam diversos fatores que favoreceram a escolha da área do atual bairro caxiense de Campos Elíseos, onde essa refinaria foi erguida: a proximidade de Duque de Caxias com os maiores centros econômicos e industriais do País (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte); as condições de boa acessibilidade, próxima à Avenida Brasil e às rodovias de ligação entre o Rio de Janeiro e São Paulo e Belo Horizonte; a lo-

¹²² Inicialmente, a sigla levava acento agudo na letra “a”: Petrobrás. Mas, em 1971, o sinal gráfico foi retirado do nome. Utilizaremos neste trabalho a sigla como atualmente é grafada.

calização à costa marítima, que facilitava o recebimento e escoamento do petróleo; a conveniente disponibilidade de água (captada dos rios nas imediações, em especial os Rios Carqueja, Pedra Branca e Mantiquira, em Xerém) para os processos físico-químicos e para o esgotamento dos resíduos; as características do terreno, à época completamente rural¹²³ e distante da área urbana do município; e suas grandes dimensões (cerca de 13 km²), ideais para um complexo industrial com possibilidades de se expandir.

A concorrência aberta em 1956 para definir a construtora da refinaria foi levada no ano seguinte pela empresa estadunidense Foster Wheeler Corporation. As obras tiveram começo em 1958, com a parte de infraestrutura e instalações provisórias, mas as obras da indústria propriamente dita foram iniciadas em junho de 1959. O Presidente Juscelino Kubitschek inaugurou-a, com o nome de Refinaria Duque de Caxias (Reduc), no dia 21 de janeiro de 1961, mas ela só começou a funcionar verdadeiramente em 9 de setembro daquele ano – já na gestão do Presidente João Goulart –, ocasião na qual também se apresentou a gasolina produzida pela refinaria (COSTA, P., 2009, p. 137; PREVOT et al., 2014, p. 10).

Em complementaridade à Reduc, foram inaugurados outros dois empreendimentos importantes: a Fábrica de Borracha Sintética (FABOR)¹²⁴ e o Terminal da Ilha d'Água¹²⁵. O Terminal da Ilha d'Água é um terminal aquaviário concluído em 1961, que possibilitava a atracação dos maiores navios petroleiros à época, com porte de até 105.000 t. Ele permitia o carregamento e descarregamento simultâneo de dois navios e foi planejado com capacidade máxima de descarga de 20 mil barris de óleo bruto por hora – a fim de abastecer a Reduc, à qual se ligava por um sistema de oleodutos – e com capacidade máxima de carregamento de 7.300 barris por hora de óleo combustível e outros produtos – produzidos pela Refinaria e destinados ao consumo no litoral do País –. Sua capacidade de armazenamento inicial era de dois tanques de 80 mil barris para óleo combustível e cinco tanques

¹²³ Costa (2009, p. 139) comenta que a área pertencia ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e seria destinada ao assentamento de trabalhadores rurais sem-terra.

¹²⁴ Em 1977, a FABOR teve o nome alterado para Petroflex e foi privatizada em 1992. Em 2008, a empresa foi adquirida pela alemã LANXESS AG.

¹²⁵ Costa (2009, p. 130-131, nota 339) comenta que o terminal aquaviário localizado na Ilha d'Água, no interior da Baía de Guanabara recebeu vários nomes ao longo dos anos devido a mudanças logísticas. Inicialmente, foi denominado Terminal do Estado da Guanabara (TEGUA); depois, Terminal e Oleodutos do Rio de Janeiro e Guanabara (TORGUA); e hoje, Terminal da Ilha d'Água, pertencente aos Terminais Aquaviários da Baía de Guanabara (TABG). Preferimos adotar o nome atual por ser mais genérico.

de 67 mil barris para gasolina comum e azul, querosene para trator e para iluminação e óleo diesel (COSTA, P., 2009, p. 130-133).

A FABOR, por sua vez, foi inaugurada em 1962 no terreno de Campos Elíseos, tornando-se a primeira empresa petroquímica do Brasil, destinada à fabricação de elastômeros. Ela fazia parte do projeto inicial de construção do Conjunto Petroquímico Presidente Vargas no local, mas, de fato só ela e a Reduc foram instaladas. Segundo P. Costa (2009, p. 223-224), a FABOR inicialmente “deveria produzir 120 toneladas (base seca) de borracha do tipo SBR¹²⁶, utilizando matérias-primas de importação. Posteriormente, as matérias-primas seriam obtidas de produtos ou subprodutos da refinaria”.

Na área da Reduc, portanto, funcionavam diversas instalações voltadas para a atividade principal. Além da FABOR, havia um parque de tanques para armazenar petróleo bruto e produtos intermediários e finais, uma casa de força e uma estação de bombeamento de água salgada. A refinaria propriamente dita tinha, inicialmente, cinco unidades de processamento; reforma catalítica; desasfaltação a solvente; tratamento caústico de gasolina; destilação atmosférica e a vácuo; e tratamento cáustico de gás liquefeito de petróleo (GLP). Alguns números ajudam a ilustrar a relevância da Reduc: em 1961, a operação contava com o mais moderno processo de fracionamento de petróleo e tinha capacidade para 90 mil barris por dia; em 1962, a capacidade de refino no Brasil superou o consumo pela primeira vez na história; em 1963, a capacidade subiu para 110 mil barris diários; em 1964, para 120 mil, além da inauguração de uma nova unidade (craqueamento catalítico), fazendo a produção de gasolina aumentar em 37% e a de GLP triplicar; em 1965, a Petrobras atingiu autossuficiência nos derivados mais utilizados; em 1972, a primeira planta de fabricação de lubrificantes foi inaugurada, de modo que posteriormente a Reduc passou a responder por 80% do suprimento de óleos básicos do País; em 1979, um novo conjunto de lubrificantes e parafinas entrou em operação, composto de seis unidades, o que levou à autossuficiência nacional em lubrificantes básicos parafínicos. (COSTA, P., 2009, p. 137-138).

Desde sua inauguração, o polo petroquímico é responsável por diversas agressões ambientais, como a devastação de grande parte da vegetação nativa que ocupava sua área, a contaminação da água da Baía de Guanabara com rejeitos

¹²⁶ Borracha de butadieno estireno, a borracha sintética mais comum no mundo, tendo boa resistência a abrasão, a altas temperaturas e ao envelhecimento.

industriais e o desvio de volume considerável de água dos rios do entorno. O Núcleo Interdisciplinar de Meio Ambiente da PUC-Rio (NIMA/PUC-RIO, [2008?], p. 36) informa que a Reduc construiu a Barragem Saracuruna, situada no rio homônimo no distrito caxiense de Xerém, “entre 1960 e 1962, com o objetivo de substituir a já existente barragem de Registro no fornecimento de água bruta” para a empresa. P. Costa (2009, p. 140) comenta que o Sistema Saracuruna tem capacidade de 6 milhões de metros cúbicos e abastece a Reduc e a FABOR desde sua inauguração, mas a partir de 1978 elas passaram a usar também a água do Sistema Guandu, administrado pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (CEDAE). Amador (1992, p. 239) comenta que foram implantadas na fase de grande expansão do modelo rodoviário-automobilístico as grandes indústrias poluidoras da Baía de Guanabara, destacando a Reduc como a maior fonte de contaminação entre elas. Ela seria responsável, de acordo com P. Costa (2009, p. 197), pelo lançamento de 135 toneladas diárias de matéria orgânica na Baía no ano de 1972.

Na área chamada Campos Elíseos, no município de Duque de Caxias, situada entre os rios Iguaçú e Estrela, existia [...] vegetação de campos arbustivos/herbáceos, associados a solos sedimentares arenosos. Tanto estes campos como a vasta extensão de manguezais, com diversos quilômetros para o interior, desapareceram por aterraplenagens e aterros efetuados pela Petrobrás, para implantar a [...] REDUC, em 1961. Além das alterações físicas, causadas pela instalação da refinaria, o funcionamento da REDUC se constitui em marco no crescimento da poluição das águas da baía de Guanabara. É sem dúvida a principal atividade poluidora da baía. Seus efluentes líquidos contêm grandes quantidades de óleos e graxas, metais pesados (inclusive cádmio e mercúrio), fenóis e carga orgânica. Os manguezais remanescentes, situados no litoral de Caxias, foram particularmente impactados pela poluição da refinaria. (AMADOR, 1992, p. 247)

A exemplo do que ocorreu com a FNM, Cantalejo (2008, p. 52 apud PREVOT et al., 2014, p. 12) comenta que as pessoas recrutadas para trabalhar na Reduc vinham de diferentes locais do Brasil, “como Bahia, São Paulo e da própria Refinaria de Mangueiras¹²⁷ [...]. A causa para isso era a inexistência de mão-de-obra especializada no local, então funcionários eram transferidos para iniciarem as atividades da nova refinaria”. Entretanto, não houve a construção de unidades habitacionais para os trabalhadores e boa parte deles estabeleceu residência nas proximidades da indústria, iniciando a ocupação do bairro de Campos Elíseos. Marcio Cesar Santos (2011, p. 66) descreve seus habitantes atuais como uma população majoritariamente pobre que ocupa áreas sujeitas a alagamentos, carente

¹²⁷ Localizada neste bairro da cidade do Rio de Janeiro.

de infraestrutura urbana e saneamento básico quanto mais se distancia dos centros mais dinâmicos, havendo, inclusive, favelas em “condições de habitabilidade extremamente desfavoráveis”. Além disso, os moradores do bairro indubitavelmente são os mais vulneráveis a acidentes que ocorram no próprio complexo da Reduc, como as explosões de março de 1972 em três tanques de GLP, que danificaram as edificações próximas, causaram queimaduras e fizeram com que a população tivesse de se refugiar em outras localidades

A origem dessa grave configuração no entorno da Refinaria está relacionada, segundo Marcio Cesar Santos (2011, p. 79), à “racionalidade instrumental gerencialista” dos mandatários da Reduc, que dispensaram vários trabalhadores que participaram da construção da refinaria esperançosos de se manterem empregados nela após sua inauguração. Sendo assim, ele complementa, o ideal dos Campos Elíseos, lugar análogo ao paraíso na mitologia grega, jazia “somente no projeto desenvolvimentista do governo e no discurso organizacional da Petrobras, pois, se considerarmos as histórias dos moradores da região, a realidade é bem diferente” (p. 79). A ausência do poder público também é notória, não havendo saneamento básico e água encanada até hoje na localidade e possuindo escolas e atendimento médico insuficientes.

Situação similar era vivida em muitas outras áreas de Duque de Caxias, como demonstra a tabela 14. A rede de distribuição de água atingia apenas 7,8% dos domicílios em 1950. A explosão populacional da cidade fez com que esse número relativo caísse para 3,7% em 1960. Dez anos depois, a porcentagem subiu para 38,7, mas ainda era muito insatisfatória. A iluminação elétrica também esteve longe de chegar à totalidade das casas nesses anos. Situação ainda pior era a do saneamento básico, cuja rede geral de esgotamento era inexistente ainda em 1970. Predominava a utilização de fossas rudimentares, o que ocasionava um alto índice de contaminação e de mortalidade por doenças infecciosas e parasitárias. Ademais, 21.950 pessoas habitavam nove favelas em Duque de Caxias no ano de 1970; a maioria situada no distrito-sede (COSTA, P., 2009, p. 176-178). Outros dados sobre educação e saúde no ano de 1957 também eram preocupantes: 10 mil crianças em idade escolar não estavam matriculadas; 12.391 crianças de 5 a 14 anos de idade não sabiam ler e escrever, entre as 20.152 na faixa etária; 31.789 habitantes eram analfabetos, num total de 92.459; a maior parte das escolas públicas funcionava em prédios alugados e sem infraestrutura; e, fora os consultórios

particulares, apenas um posto médico existia na cidade (COSTA, P., 2009, p. 180).

Tabela 14: Domicílios particulares permanentes de Duque de Caxias (RJ) e suas instalações de água, iluminação elétrica e sanitárias entre 1950 e 1970 – A denominação “outras” para as instalações sanitárias geralmente significava a ausência delas. Fonte: P. Costa (2009, p. 178).

Ano	Domicílios	Água		Luz elétrica	Instalações sanitárias			
		Rede geral	Poço ou nascente		Rede geral	Fossa séptica	Fossa rudimentar	Outras
1950	21.003	1.635	–	9.333	–	–	13.940	–
1960	51.194	1.906	40.742	36.227	–	10.502	22.941	9.639
1970	89.482	34.616	34.286	64.667	–	20.831	22.926	28.395

Considerando a conjuntura da época, marcada por uma crescente alienação do trabalho, Neil Smith (1998, p. 195) tem uma passagem que nos parece fazer muito jus à realidade de Duque de Caxias ora apresentada:

[...] quanto maior for a centralização dos meios de produção, maior será o correspondente amontoamento dos trabalhadores num dado espaço; que quanto mais rápida a acumulação capitalista, mais miseráveis serão as habitações da classe trabalhadora¹²⁸. [...] parece que o capital diferencia um espaço especialmente urbano, que não somente oferece um espaço absoluto de produção centralizada, mas também um espaço igualmente absoluto, se não mais repugnante, que restringindo a mobilidade do proletariado assegura e acarreta o nivelamento, por baixo, da natureza, neste caso da natureza humana. Ocorre precisamente o mesmo com a desvalorização do capital na guerra; ambos os casos são funcionais para o capitalismo, mesmo que o primeiro seja sistemático e diário, e o segundo irregular e periódico.

Contraditoriamente a essa precariedade, Duque de Caxias passou a ter, após o estabelecimento da Reduc e da FABOR, a segunda maior arrecadação de impostos do estado do Rio de Janeiro, somente atrás da capital, Niterói. “Durante a década de 1960, houve também um crescimento do colégio eleitoral e foi fundado o Sindicato dos Petroleiros pelos funcionários da refinaria, em 1962” (PREVOT et al., 2014, p. 12). Surgiram nessa época vários pequenos e médios empreendimentos fabris ao longo da Rodovia Rio – Petrópolis, às margens da qual o complexo petroquímico também se situava, criando um novo eixo econômico-industrial na cidade de Duque de Caxias além daquele que passava pelo Centro da cidade e acompanhava a ferrovia. Este eixo, devido às possibilidades de expansão, à boa condição da rodovia e aos incentivos fiscais concedidos pela Prefeitura, acabou sendo mais adequado às instalações da época e prevaleceu sobre o anterior.

Ainda em 1960, antes da inauguração da Reduc e da FABOR, Duque de Caxias já possuía 206 fábricas. Com a instalação das empresas petroquímicas,

¹²⁸ Em citação a Marx (1967, v. 1, p. 657).

outras do ramo se instalaram no entorno, iniciando a formação do polo Petroquímico de Duque de Caxias. Em 1968, o número de estabelecimentos industriais no município já chegava a 370, como demonstra a

Tabela 15: Número de estabelecimentos industriais em Duque de Caxias (RJ) entre 1950 e 1983 – Fonte: P. Costa (2009, p. 182), adaptado.

Ano	Estabelecimentos industriais
1950	112
1956	172
1960	206
1968	370
1975	504
1978	605
1983	826

tabela 15, ao lado. P. Costa (2009, p. 183) comenta que Duque de Caxias arrecadava 1,2 bilhão de cruzeiros para o governo federal, o que era o dobro do arrecadado por Nova Iguaçu, apesar de ter apenas metade de seu território. Em 1975, metade da área de Duque de Caxias era urbana e o município tinha 504 fábricas, sendo três de grande porte – Reduc, FABOR e FNM (esta já sob administração da Alfa Romeo) –, enquanto Nova Iguaçu possuía 547 e apenas uma de grande porte. Isso confirma a afirmação de P. Costa (2009, p. 183) de que Duque de Caxias foi assumindo uma “posição de subcentro metropolitano, com área de influência que lhe extravasa os limites municipais e alcança até mesmo certos bairros da Guanabara”. Parte do expressivo crescimento do número de indústrias em Duque de Caxias se deve a uma estratégia que o governo local usou em algumas áreas do município: a taxaço de impostos altos a loteamentos residenciais e a simultânea isenço de impostos por determinado tempo às fábricas que nessas áreas se instalassem. Smith (1998, p. 200) comenta a intervenço do Estado na produço do espaço urbano como uma forma de conter ou direcionar o mercado imobiliário a fim de gerar um desenvolvimento ordenado desse espaço, geralmente voltado para assegurar a reproduço de outras parcelas do capital.

Apesar do crescimento industrial, ainda era difícil desvincular a ideia de Duque de Caxias como cidade-dormitório, pois dos seus 431.397 habitantes em 1970, “apenas 30.284 trabalhavam no município. Destes, 12,18% ocupavam-se na agricultura, 47,99% na indústria e 40,73% no comércio e serviços” (COSTA, P., 2009, p. 184). Nesse mesmo ano, 83,5% da PEA caxiense empregada no setor terciário e 70,3% da empregada no setor secundário trabalhavam fora do município. Essa tendência tinha sido mantida nas duas décadas anteriores, com porcentagens muito similares. No horário de pico matutino dos trens da RFFSA, a estação Duque de Caxias registrava um número muito superior de embarques em relação ao de desembarques (COSTA, P., 2009, p. 184). Ressalta-se que, nesta

época, o transporte por ônibus já passava a prevalecer sobre o transporte pelos trens suburbanos: no fim da década de 1970, estima-se que apenas 15% das viagens entre Duque de Caxias e o Rio de Janeiro eram feitas por este modal (COSTA, P., 2009, p. 176).

A denúncia da precária qualidade de vida em Duque de Caxias raramente era vista nos jornais cariocas, mas eles frequentemente mostravam notícias sobre os índices elevados de criminalidade (COSTA, P., 2009, p. 177). Isso criava uma imagem de cidade sem lei e não contribuía para a efetiva melhoria em suas condições urbanas, cujos problemas residiam fundamentalmente na ausência do Estado. Sem ele, as práticas clientelistas eram a única alternativa para ter acesso a alguma perspectiva de mudança. Quando os atores que se valiam disso não logravam êxito em suas intenções, eles normalmente recorriam à violência para impor seus interesses, como era prática de Tenório Cavalcanti, eventualmente formando grupos de extermínio (PREVOT et al., 2014, p. 8).

Em 1968, uma lei do regime militar tornou o município de Duque de Caxias uma Área de Segurança Nacional. Por conta disso, as eleições para prefeito foram suspensas e em 1971, o Presidente da Câmara Municipal, Francisco Estácio da Silva, assumiu o governo municipal até a posse do primeiro interventor, o General Carlos Marciano de Medeiros, naquele mesmo ano. Os interventores seguintes foram os Coronéis Renato Moreira da Fonseca (1975 – 1978) e Américo Gomes de Barros Filho (1978 – 1982) e o civil e ex-Deputado Federal Hydekel de Freitas Lima (1982 – 1984), este sendo o único interventor que possuía relação direta com a cidade. O papel estratégico da Reduc teria sido a justificativa oficial para o reconhecimento de Duque de Caxias como Área de Segurança Nacional e a nomeação de interventores para gerir o município. Porém, Prevot *et aliae* (2014, p. 13) comentam que outro objetivo

com estes interventores era acabar com a prática de clientelismo existente até então em Duque de Caxias, implementando a prática da racionalidade técnico-burocrática. Contudo, na realidade essa mudança não ocorreu visto que os interventores precisavam do clientelismo para estruturar suas relações políticas na localidade e manter a confiança dos seus superiores, senão perdiam o cargo¹²⁹. Esta relação fez com que os políticos locais não perdessem sua autonomia por completo [...].

A única exceção a isto talvez esteja na figura de Tenório Cavalcanti, que teve seus direitos políticos cassados pelos militares já em 1964 e perdeu grande par-

¹²⁹ Em citação a Cantalejo (2008).

te de seu poder. A decisão foi diretamente influenciada pelo político baiano Antônio Carlos Magalhães, que fora ameaçado de morte por Cavalcanti em um trágico episódio no Congresso Federal, em 1961. Quanto aos demais políticos caxienses, Cantalejo (2008, p. 176 apud PREVOT et al., 2014, p. 13) explica que, mesmo subordinados aos interventores, eles procuravam resguardar os interesses pessoais por meio das práticas clientelistas, sendo as filiações partidárias efêmeras e absolutamente plásticas, relacionadas somente ao movimento das forças políticas e não a qualquer projeto de mudança ou visão de mundo.

Enquanto Duque de Caxias passava por essa espécie de imobilismo político-social – em que o *status quo* e as relações de poder se mantinham inalteradas, perpetuando as más condições de vida do grosso de sua população e traduzindo-se em transformações espaciais voltadas quase unicamente para a reprodução do capital –, o município do Rio de Janeiro, simultaneamente como estado da Guanabara, passava por uma verdadeira “reforma urbana”, nos dizeres de A. Santos (2003). A nosso ver, duas foram as principais transformações espaciais deste período: as intervenções a fim de dotar o núcleo metropolitano de um sistema viário de transporte adequado ao aumento do número de automóveis e, concordando com A. Ferreira (2011, p. 98), a reorientação da expansão urbana que até então se direcionava à Baixada Fluminense para a Baixada de Jacarepaguá, na Zona Oeste do município do Rio de Janeiro.

Para entendermos a questão viária, é preciso, anteriormente, compreendermos o adensamento da Zona Sul após a fase da explosão imobiliária dos anos 1930 e 1940. Abreu (2008, p. 126-128) comenta que a partir da década de 1950, o dinamismo imobiliário não seguia o mesmo ímpeto dos anos anteriores, ainda que a inflação estimulasse a inversão de capital acumulado em capital fixo a fim de deslocar a crise no circuito primário da economia, conforme já comentamos anteriormente. O que se sucedia era que o governo começou a aplicar com mais severidade uma lei que impedia reajustar prestações e saldos devedores em contratos de financiamento, além de ter decretado congelamento de aluguéis, a fim de arrefecer a compra de imóveis para explorar renda. A primeira solução encontrada pelas empresas construtoras foi passar para os compradores parte das decisões sobre as obras, mas isso não garantia sua continuidade e, portanto, o retorno do investimento às empresas. Dessa maneira, encontrou-se uma saída em uma brecha da legislação vigente:

Com efeito, embora houvesse lei federal determinando o que uma casa ou apartamento precisava ter, essa mesma lei não previa *áreas nem formas*. Nada impediria, então, que se construíssem edifícios com uma grande quantidade de pequenos apartamentos. Dessa maneira, poder-se-ia obter, na zona sul, os mesmos lucros que eram proporcionados pelos loteamentos da Baixada. O raciocínio econômico era o mesmo: o aumento da oferta de apartamentos possibilitaria a venda dos mesmos a preços baixos por unidade, mas altíssimos se se considerar o lucro que a empresa imobiliária obteria com a venda de todas as unidades. (ABREU, 2008, p. 129, grifo do autor)

Ocorreu, portanto, a multiplicação de apartamentos dos tipos quarto-e-sala e conjugado em Copacabana. Aproveitando-se da acessibilidade dos preços, a classe média-baixa ocupou grande parte deles, “à procura não só de *status*, como de proximidade a fontes de emprego e a meios de consumo coletivo” (ABREU, 2008, p. 129). Abreu (2008, p. 129) comenta que o mesmo processo não ocorreu nos demais bairros oceânicos, pois uma lei municipal limitou o gabarito dos edifícios. Um dos reflexos dessa mudança no padrão de classe de Copacabana foi a transferência da camada mais rica da sociedade carioca para lugares menos acessíveis, em encostas ou em áreas ainda não servidas por linhas de transporte público – como o Alto Leblon e o bairro da Lagoa –, às quais, conseqüentemente, somente o automóvel particular poderia chegar. Novamente, vemos aqui uma estratégia do capital ligado à atividade imobiliária em se expandir por áreas já valorizadas e ocupadas, mas mediante a verticalização e, neste momento, também o retalhamento em múltiplas unidades habitacionais.

O aumento da densidade populacional da zona sul teve ainda outro efeito importante, qual seja, a necessidade de renovação da infra-estrutura física dessa parte da cidade, já à beira do colapso, especialmente no que diz respeito ao sistema viário e à acessibilidade ao centro. (ABREU, 2008, p. 130)

O problema da conexão viária eficaz entre o Centro e a Zona Sul deixava evidente, primeiramente, que a expansão urbana do Rio de Janeiro verificada nas décadas anteriores, ainda que tenha contribuído para a criação de outras centralidades, não conseguiu “descentralizar as principais fontes de emprego da classe média carioca [...], como é o caso da administração pública” (ABREU, 2008, p. 130). Esse problema também evidenciava, embora não tão cristalinamente, a concentração de renda e a segregação espacial crescentes no Rio de Janeiro: os problemas de congestionamentos eram relativamente maiores na Zona Sul do que no resto da cidade, porque era onde se encontrava, quase exclusivamente, os grupos populacionais que tinham acesso a bens custosos como os veículos particulares, cujo número aumentava em notória progressão.

Algumas obras de vulto foram então sendo feitas ao longo dos anos 1940 e 1950, como destaca Abreu (2008, p. 130-132), mantendo o núcleo metropolitano como o grande beneficiário das ações do Estado. Na administração de Henrique Dodsworth (1937 – 1945), além das Avenidas Brasil e Presidente Vargas, sobre as quais já falamos, ocorreram diversas outras obras, como: o alargamento e duplicação do Túnel Novo (ligando Botafogo a Copacabana); o corte do Morro do Cantagalo (ligando a Lagoa Rodrigo de Freitas a Copacabana); a abertura da Avenida Tijuca (atual Av. Edison Passos, no bairro do Alto da Boa Vista); o embelezamento da Floresta da Tijuca e da Praia Vermelha; e a criação do Jardim de Allah (dividindo Leblon e Ipanema). O Prefeito Hildebrando de Góes (1946 – 1947) construiu a Avenida Princesa Isabel (continuação do Túnel Novo, em Copacabana) e abriu concorrência para perfurar o Túnel do Pasmado (em Botafogo), o qual foi construído durante a administração de Ângelo Mendes de Moraes (1947 – 1951). Este prefeito concentrou-se nos pontos turísticos cariocas, melhorando as Estradas das Canoas e do Sumaré (entre o Alto da Boa Vista e os bairros de São Conrado e Rio Comprido, respectivamente) e erguendo o Estádio Jornalista Mário Filho ou Estádio do Maracanã. O Prefeito João Carlos Vital (1951 – 1952), por sua vez, elaborou projetos para um túnel entre o Rio Comprido e a Lagoa e para o metrô.

Nesta época, a Avenida Beira Mar já não dava mais conta de ser a principal ligação entre a Zona Sul e o Centro. Isso levou o Governo do Distrito Federal a recorrer à criação do Aterro do Flamengo, paralelo à Avenida, que abrigaria vias expressas conectando as duas áreas da cidade. Para isso, seria necessário levar a cabo o projeto de desmonte do Morro de Santo Antônio, próximo ao Largo da Carioca. Além de fornecer o material para o aterramento, o fim do morro criaria terrenos muito valorizados na área central da cidade. A administração do Prefeito Dulcídio Cardoso (1952 – 1954) iniciou as obras de destruição da forma de relevo e começou a pensar em projetos para a Avenida Perimetral, que ligaria o Aterro do Flamengo à Avenida Brasil sem passar pelas ruas do Centro. A gestão seguinte, de Alim Pedro (1954 – 1955), acelerou o desmonte e tratou de questões relacionadas com o abastecimento de água à Zona Sul, concluindo as obras da primeira adutora do Rio Guandu iniciadas por João Carlos Vital, e com a comunicação direta entre as Zonas Sul e Norte, elaborando novo projeto para o Túnel Rio Comprido – Lagoa.

Com a chegada de Juscelino Kubitschek à Presidência da República, indicou-se o nome de Francisco Negrão de Lima para Prefeito do Distrito Federal (1956 – 1958). Sua “administração se incumbiu não apenas de completar as obras em andamento, como também de realizar melhoramentos de grande vulto” (ABREU, 2008, p. 131). No entanto, o problema financeiro por que passava o município fez com que Negrão de Lima criasse o Fundo Especial de Obras Públicas, a ser “obtido essencialmente pela venda dos terrenos urbanizados, e pela arrecadação da receita de um adicional a ser criado pelo prazo de 10 anos” (REIS, 1977, p. 145 apud ABREU, 2008, p. 131) sobre alguns impostos. O Plano de Realizações e Obras de sua administração foi anunciado em setembro de 1957.

Em síntese, as principais obras a serem executadas seriam: a conclusão do aterro da faixa litorânea do Flamengo e construção da Avenida Norte-Sul no centro¹³⁰, obras a serem viabilizadas pelo desmonte do Morro de Santo Antônio e conseqüente erradicação da favela ainda aí existente, a construção da Avenida Perimetral; a perfuração dos Túneis Catumbi/Laranjeiras¹³¹, Barata Ribeiro/Raul Pompéia e Toneleiro/Pompeu Loureiro¹³²; e o saneamento e construção de várias avenidas – canais ao longo dos rios Jacaré, Maracanã (conclusão), Joana, Ramos, Acari, Lucas e outros. As obras seriam atacadas por etapas, dando-se prioridade às do centro e zona sul. Esse programa de obras, orçado em Cr\$ 14 bilhões, deveria ser realizado no prazo de 10 anos pela SURSAN [Superintendência de Urbanização e Saneamento]. Para assegurar o fluxo contínuo de recursos, a administração Negrão de Lima desenvolveu um mecanismo original e eficaz de aumento da receita proveniente do Imposto de Vendas e Consignações – o “seu talão vale um milhão”^{133 134}.

Deve-se ainda à administração Negrão de Lima uma série de obras de infraestrutura realizadas na zona sul, especialmente a conclusão da perfuração do túnel-canais Engenho Novo-Macacos (que reforçou consideravelmente o abastecimento de água dessa área); a construção de galerias de esgotos de 1 metro de diâmetro ao longo das Avenidas Delfim Moreira e Vieira Souto¹³⁵; a construção da estação elevatória de esgotos da rua Francisco Sá, em Copacabana; e a ampliação da elevatória do Leblon¹³⁶. Durante a sua administração encerrou-se ainda o prazo de concessão do serviço de bondes da Companhia Jardim Botânico, tendo a prefeitura decidido não mais renová-lo, visto que esse tipo de transporte, além de prejudicar o tráfego de automóveis e ônibus, há muito que tinha perdido a importância que lhe foi característica no início do século. Com efeito, na década de 1950, os bondes serviam apenas à classe pobre e esse tipo de utilização parecia ser plenamente dispensá-

¹³⁰ Não realizada, mas que ligaria a Esplanada de Santo Antônio ao Morro da Conceição.

¹³¹ O qual daria origem ao atual Túnel Santa Bárbara, entre esses bairros.

¹³² Os quais ligariam, respectivamente, essas ruas de Copacabana.

¹³³ A campanha “Seu talão vale um milhão” procurava incentivar os consumidores a exigir a nota fiscal de suas compras para que se pudesse participar de um sorteio com prêmio em 1 milhão de cruzeiros.

¹³⁴ Em citação a Reis (1977, p. 146)

¹³⁵ Respectivamente, nos bairros do Leblon e Ipanema.

¹³⁶ “Desde 1947, com o término da concessão da Companhia City Improvements, que o serviço de esgotos havia sido transferido para a alçada da Prefeitura Municipal.” (ABREU, 2008, p. 132, nota)

vel, dados os problemas de tráfego que acarretavam¹³⁷. (ABREU, 2008, p. 131-132)

Abreu (2008, p. 132) comenta que foi apenas no governo seguinte, do Prefeito José Joaquim de Sá Freire Alvim (1958 – 1960), que foram concluídas a maior parte das obras iniciadas por Negrão de Lima e também algumas de gestões anteriores, tais quais: o Túnel ligando as Ruas Barata Ribeiro e Raul Pompeia (atualmente, Túnel Sá Freire Alvim); a Avenida Chile (na Esplanada de Santo Antônio); o Aterro do Flamengo; e o primeiro trecho da Avenida Perimetral. Na administração de Sá Freire Alvim foram começadas as construções dos Túneis ligando Catumbi a Laranjeiras e ligando a Rua Tonelero à Rua Pompeu Loureiro. Além disso, foram criados neste governo a Avenida Borges de Medeiros (à margem oeste da Lagoa Rodrigo de Freitas), a Reserva Biológica de Jacarepaguá e o projeto para a segunda adutora do Guandu. Cabe ressaltar que Sá Freire Alvim foi o último Prefeito do antigo Distrito Federal. Os mandatários seguintes foram Governadores do Estado da Guanabara.

[...] se a década de 1950 se constituiu em um bom exemplo da preocupação governamental em solucionar o “problema viário” – que decorria, na verdade [sic] do aumento do uso de veículos particulares pelos habitantes da zona sul – os anos sessenta se caracterizaram ainda mais pela tentativa, por parte do poder público, de adequar o espaço urbano às necessidades do automóvel e, por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo. Assiste-se, assim, durante o governo Lacerda [1960 – 1965], a uma “febre” de construções de viadutos e de novas avenidas que, se não viriam a resolver definitivamente o problema dos congestionamentos de tráfego – devido ao crescente aumento de veículos em circulação – melhoraram bastante a fluidez do trânsito na cidade. (ABREU, 2008, p. 133)

O privilégio da arrecadação dupla de impostos municipais e estaduais, como já dissemos, baseados em A. Santos (2003), possibilitou as diversas obras que comporiam aquilo que a autora chama de “reforma urbana” dos anos 1960. Além disso, outra fonte de verbas a tornou possível nas dimensões em que foi realizada: o crédito internacional, obtido principalmente no governo de Carlos Lacerda. A. Santos (2003, p. 158-159) explica que antes de dar suporte ao Golpe Militar de 1964, os Estados Unidos apoiaram os governos estaduais que se opunham ao Presidente João Goulart, cujo mandato possuía um cunho mais popular. Lacerda era, então, o principal líder político contrário a Goulart e tinha, por isso, acesso a formas de financiamento dado pelos órgãos multilaterais altamente influenciados pelos americanos, como o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Diversos foram os créditos externos conseguidos por Lacerda

¹³⁷ Em citação a Santos (1977, p. 26).

durante seu período como governador, embora A. Santos (2003, p. 159) comente que eles não causavam grave endividamento do estado da Guanabara, ao contrário do que temiam seus opositores.

Entretanto, convém consignar que os valores das operações de crédito obtidos durante seu governo eram significativos e que provavelmente nem o governo federal nem outros governos estaduais com ele alinhados politicamente teriam tido o mesmo acesso a tais fontes externas de financiamento. De todo modo, essa possibilidade de tratamento preferencial à Guanabara não pode ser invocada após 1964, quando ocorre uma inversão de papéis. Naquele momento, a cidade-estado da Guanabara passa a ser a única unidade da federação com governos não-alinhados politicamente com o novo governo federal, fortemente centralizador tanto política como financeiramente. (SANTOS, A., 2003, p. 159-160)

Datam da administração de Lacerda, portanto, as seguintes principais construções, informadas por Abreu (2008, p. 132-134): a segunda adutora do Guandu; o Túnel Santa Bárbara (entre o Catumbi e Laranjeiras); o Túnel Rebouças (entre o Rio Comprido e a Lagoa, concluído em 1967); o Viaduto dos Marinheiros (próximo à Praça da Bandeira); as vias expressas e a arborização do Aterro do Flamengo; o primeiro trecho da Avenida Presidente Castelo Branco¹³⁸, o que levou à remoção da Favela do Esqueleto; o prolongamento da Avenida Maracanã; a Rodoviária Novo Rio (no bairro do Santo Cristo); o prolongamento da Avenida Novo Rio (às margens do Rio Faria-Timbó e, hoje, praticamente absorvida pela Linha Amarela) e o viaduto que a conecta à Avenida Brasil; e o Viaduto João XXIII (em Penha Circular, contribuindo para ligar os subúrbios da antiga Estrada de Ferro Rio d'Ouro à Av. Brasil). O governo de Lacerda também foi responsável por criar a Companhia de Transportes Coletivos (CTC), a Companhia Estadual de Águas da Guanabara (CEDAG) e a Companhia Estadual de Telefones da Guanabara (CETEL) – responsáveis, respectivamente, pelo sistema de transporte público da cidade do Rio de Janeiro, pelo gerenciamento dos sistemas de abastecimento hídrico e pela distribuição (ainda inicial) da rede telefônica –, além de onze hospitais, entre os quais o Salgado Filho (no bairro do Méier) e o Pedro Ernesto (no bairro de Vila Isabel) (CARDEMAN; CARDEMAN, 2004, p. 59).

A. Santos (2003, p. 163-167) destaca a utilização de órgãos públicos de administração indireta para a realização de obras no estado da Guanabara, principalmente a SURSAN e o DER-GB. Esse mecanismo se tornou comum a partir do governo presidencial de Kubitschek, pois permitia agilizar as realizações e driblar as burocracias da aplicação de recursos por administração direta. Apesar

¹³⁸ Popularmente conhecida como Radial Oeste.

de opositor de JK, Lacerda lançou mão do artifício: na sua gestão, a SURSAN “concluiu o Túnel Santa Barbara, acelerou o desmonte do morro de Santo Antônio, abriu a avenida República do Chile¹³⁹, fez o Aterro do Flamengo e reativou as obras do Elevado da Avenida Perimetral e da avenida Radial Oeste” (p. 166), além de construir a segunda Adutora do Guandu.

A administração de Carlos Lacerda, na opinião de Santos (2003, p. 169), buscou uma “racionalidade na administração pública” que permitiu “uma realocação de recursos em investimentos necessários tanto para a reprodução da grande metrópole quanto para uma possível eleição presidencial a ser realizada em 1965”, impedida pelo Golpe Militar de 1964. Embora fosse resistente à ideia de planejamento, Lacerda precisava dar respaldo técnico a suas alterações urbanas (SANTOS, A., 2003, p. 169). Isso o fez promover a ideia de planejamentos participativos que seriam viabilizados pela criação de Regiões Administrativas e encomendar um plano diretor ao arquiteto e urbanista grego Constantínos Doxiádis. O Plano Doxiádis¹⁴⁰, como ficou conhecido, propunha executar uma descentralização urbana baseada numa estrutura polinucleada relacionada a eixos norte-sul e leste-oeste predominantes. Corredores rodoviários interligariam comunidades autônomas e divididas segundo os tipos de habitação e uso do solo e a renda, o que reduziria a necessidade de transporte público. O projeto demandava dispêndios muito altos com desapropriações e obras, o que, em conjunto com o fato de ter sido concluído apenas no fim da gestão de Lacerda, inviabilizou sua execução.

Os governos que se seguiram ao de Carlos Lacerda só vieram a intensificar a ação preferencial do Estado nas zonas mais ricas da cidade que, por se adensarem cada vez mais, exigiam não só a construção de obras viárias ainda mais sofisticadas, como também a renovação da infra-estrutura de serviços básicos, já obsoleta devido ao aumento populacional. Os investimentos públicos realizados – agora também pelo Governo Federal [sic] adquiriram então um caráter gigantesco [...]. (ABREU, 2008, p. 134)

Durante o mandato de Negrão de Lima à frente da Guanabara (1965 – 1970), continuaram ocorrendo obras de grande expressão, com recursos principalmente provenientes da dupla arrecadação municipal e estadual. A. Santos (2003, p. 160) comenta que a Guanabara arrecadava três vezes mais que o estado

¹³⁹ Localizada na Esplanada de Santo Antônio.

¹⁴⁰ O plano também ficou conhecido como Plano Policromático, devido às propostas de vias expressas de circulação com nomes de cores. Vem dele, portanto, a concepção das Linhas Vermelha e Amarela.

do Rio de Janeiro, cuja população era ligeiramente maior, e mais também em relação a Minas Gerais, cujo número de habitantes era 2,7 vezes mais alto. O estado da Guanabara só contava com uma receita orçamentária consolidada¹⁴¹ mais baixa que a de São Paulo, embora mais alta se contarmos o valor *per capita*. Para as receitas aplicadas na administração direta, que representavam aproximadamente dois terços do total, 85% era oriunda dos próprios recursos estaduais, de modo que pouco se precisava do repasse de verbas pelo Governo Federal e de outras fontes. O Imposto de Vendas e Consignações (IVC) respondia por três quartos da arrecadação tributária da Guanabara, a qual chegava a 90% somando o IVC aos impostos predial e de indústrias e profissões. A arrecadação mais alta, cabe ressaltarmos, não significava, entretanto, maior rigor fiscal por parte da cidade do Rio de Janeiro, como esclarece A. Santos (2003, p. 157-158).

O Banco do Estado da Guanabara foi beneficiado com os depósitos da população carioca – representada em grande parte por servidores públicos, cujos rendimentos eram em geral altos e estáveis – e pôde ter boa capacidade de financiamento dos projetos do governo local (SANTOS, 2003, p. 157). Mesmo assim, o crédito consumiu em média 2% a 5% das receitas estaduais, porcentagem inferior à de São Paulo e Minas Gerais (p. 159). Algo que também auxiliou no financiamento das obras foi o fato de que boa parte dos investimentos na malha rodoviária da cidade foi financiada pela distribuição dos recursos do FRN, a qual privilegiava os estados com a maior frota veicular, como a Guanabara (p. 165).

Apesar de inimigos políticos, o governo de Negrão de Lima demonstrou certa continuidade ao de Carlos Lacerda. Ele continuou direcionando “os investimentos [...] para os serviços urbanos e a expansão da malha viária, apresentados como demanda da população e como infra-estrutura necessária para estimular opções locais para os novos investimentos industriais” (SANTOS, 2003, p. 169). Datam de sua administração as seguintes obras: alargamento da Avenida Atlântica e da Rua Barata Ribeiro; construção do Trevo das Forças Armadas (próximo à Praça da Bandeira); início da construção do Elevado Engenheiro Freyssinet (sobre a Avenida Paulo de Frontin, no Rio Comprido); e conclusão do Túnel Rebouças (CARDEMAN; CARDEMAN, 2004, p. 60).

¹⁴¹ “A receita orçamentária consolidada é constituída do somatório das receitas repassadas às entidades da administração direta e da indireta, conforme dados disponibilizados nos balanços relativos aos biênios 1968/69 e 1972/73” (SANTOS, 2003, p. 157, nota 49).

Embora fosse um projeto do governo federal, também ocorreu nesse período o início da construção da Ponte Presidente Costa e Silva, popularmente conhecida como Ponte Rio – Niterói, que foi terminada em 1974.

Essas obras ajudaram a construir a imagem de Lacerda e Negrão de Lima como grandes empreendedores. A. Santos explica que as obras públicas são classificadas como investimentos na contabilidade pública e que “apresentam importante valor simbólico, pois são considerados medida de devolução à população dos impostos dela arrecadados. Prestam-se, assim, à legitimação popular da administração pública, especialmente quando eleita”. Na década de 1960, foi grande a participação dos investimentos em capital fixo no total das despesas do estado da Guanabara, como mostra a tabela 16, o que reforça a imagem a que nos referimos. De todos os investimentos efetuados entre 1965 e 1970, 80% ocorreram por meio da administração indireta, sendo 50% no setor de habitação e serviços urbanos. Depois dele, seguiu-se o setor de transporte e comunicações e o de saúde e saneamento. As áreas de educação e cultura, por sua vez, foram as mais contempladas pela administração direta (SANTOS, A., 2003, p. 164).

É curioso notar que a grande participação do setor de habitação e serviços nos investimentos da Guanabara, em comparação com outros estados, se deve à peculiaridade de ela ser, ao mesmo tempo, estado e município. Neste aspecto, a SURSAN teve importância considerável, pois participou ativamente dos planejamentos urbanísticos da cidade do Rio de Janeiro, principalmente se considerarmos a figura de seu diretor, o Eng. Raymundo de Paula Soares, que durante o governo de Negrão de Lima acumulou também o cargo de Secretário de Obras Públicas, tendo sob sua jurisdição outra importante autarquia: o DER-GB (SANTOS, A., 2003, p. 165-166). Nessa administração, a SURSAN participou também das diversas obras de contenção de encostas que sucederam os grandes eventos chuvosos de

Tabela 16: Participação dos investimentos no total das despesas anuais do estado da Guanabara, em milhares de cruzeiros, entre 1960 e 1970 – A partir do ano de 1965, os dados excluem as despesas de empresas públicas. Fonte: Santos (2003, p. 161), adap.

Ano	Despesas totais (A)	Investimentos (B)	B/A (%)
1960	31.017	9.459	30,5
1961	38.507	7.461	19,4
1962	71.946	15.135	21,0
1963	152.406	49.570	32,5
1964	323.286	112.280	34,7
1965	505.756	133.772	26,4
1966	589.180	82.993	14,1
1967	1.021.503	197.316	19,3
1968	1.470.550	295.520	20,1
1969	2.048.753	408.524	19,9
1970	2.424.832	434.946	17,9

janeiro de 1966 e 1967, os quais revelaram a vulnerabilidade de várias áreas da cidade aos movimentos de massa (p. 167).

O eleitorado do estado da Guanabara possuía as peculiaridades de ser quase exclusivamente urbano e composto por muitos funcionários públicos, com rendimentos estáveis e altos, conforme já havíamos mencionado. “Suas demandas, típicas de classe média e de interesses econômicos locais, eram mais facilmente articuladas e apresentadas à administração estadual, referindo-se a questões relativas à reprodução do modo de vida urbana.” (SANTOS, A., 2003, p. 162) Dessa maneira, ganhavam importância para angariar votos os investimentos em habitação e em equipamentos coletivos. “Apesar desse comprometimento com um eleitorado politicamente conservador, os investimentos realizados tinham uma característica nitidamente elitista, já que as demandas se concentravam especialmente na Zona Sul da cidade” (p. 162), num padrão duradouro de DGD, posto que várias administrações anteriores seguiram a mesma tendência.

O elitismo dos governos de Lacerda e Negrão de Lima também podia ser apreendido pelas medidas que causaram transtornos às populações pobres. Entre elas, estão a proibição da circulação de ônibus em determinados lugares e os planejamentos que desconsideravam os moradores de bairros mais populares na alocação de grandes obras. No caso do Plano Doxiádis, a Lapa, o Catumbi e o Mangue eram notáveis exemplos (ABREU, 2008, p. 134) – para os dois últimos bairros, de fato ocorreram as obras que transformaram drasticamente suas dinâmicas e sua paisagem, a saber: o Túnel Santa Bárbara, somado ao Elevado da Avenida 31 de Março, e o Trevo das Forças Armadas. Além disso, mesmo com a tentativa de frear a expansão das favelas mediante a oferta de residências em conjuntos habitacionais, tais quais a Vila Kennedy e a Cidade de Deus, na Zona Oeste, a distância deles às principais fontes de emprego fez com que as favelas continuassem crescendo e ocupando as encostas de morros próximos a tais fontes (SANTOS, A., 2003, p. 163).

A intensificação do processo de concentração de renda, viabilizada pela política econômica pós 1964, levou [...] a dois [...] efeitos significativos sobre a evolução da forma urbana carioca. Em primeiro lugar, resultou num processo drástico de remoção de favelas dos locais mais valorizados da zona sul, para que aí, [sic] fossem construídas habitações de luxo (símbolos dessa mesma concentração) ou para que morros fossem mantidos livres e desembaraçados, condição necessária para a sua venda, pela empresa imobiliária, como “áreas verdes”. Pôde-se então “expurgar” da zona sul grande parte dos pobres que ainda “teimavam” em residir aí, expurgo

esse que foi bastante facilitado pela supressão de uma série de direitos civis pelos regimes militares.

Em segundo lugar, levou a um processo intenso de especulação imobiliária que, logrando êxito, determinou a expansão da parte rica da cidade em direção a São Conrado e Barra da Tijuca, contando, para isso, com a ajuda decisiva do Estado. Data do fim da década de 60 a construção da primeira etapa da Auto-Estrada Lagoa-Barra, um investimento caríssimo que inclui a perfuração de vários túneis¹⁴² e a construção de um trecho em pistas encravadas na rocha¹⁴³. (ABREU, 2008, p. 134-135)

Com o desenvolvimento das tecnologias, esperava-se que a expansão da cidade do Rio de Janeiro para a Baixada de Jacarepaguá pudesse ser feita de maneira revolucionária e inovadora, de modo que ela estivesse preparada para o terceiro milênio e para a localização de empresas de ponta, o que gerou um plano nomeado de Rio Ano 2000 (SANTOS, A., 2003, p. 155). Para isso, houve a necessidade de modificar a legislação urbanística, criando novas normas para “o parcelamento da terra, [...] o licenciamento, a execução e a fiscalização de obras e as instalações” (CARDEMAN; CARDEMAN, 2004, p. 60). Também se dividiu a cidade em mais zonas e subzonas, procurando maior homogeneização, e se criou o conceito de centro de bairro, onde se poderia construir para fins não residenciais e, portanto, auxiliar a descentralização do comércio e serviços na cidade (SANTOS, A., 2003, p. 155). A ocupação da Baixada de Jacarepaguá, cuja densidade demográfica à época era muito baixa, era imprescindível, devido ao ímpeto expansionista da atividade imobiliária na cidade. Estando ele voltado para atender às demandas da classe rica, os subúrbios ferroviários estavam longe de serem desejados, além de se localizarem muito próximos aos limites do estado da Guanabara, o que tornava exíguas as áreas propícias para novos empreendimentos.

Todavia, era pretensão incorporar tal região à malha urbana em uma perspectiva de planejamento que não repetisse as más experiências, como por exemplo a ocupação de bairros como Copacabana. Com esse objetivo, foi elaborado o Plano Lúcio Costa, para urbanizar a área recentemente ocupada da Barra da Tijuca. Tal como proposto por Doxiadis, o Plano Lúcio Costa, aprovado em 23 de junho de 1969, partiu do princípio da nuclearização, só que dessa vez a ser implantada numa área desocupada, o que facilitaria a sua execução, pois não haveria conflito com pretéritas formas de uso do solo. Isto ajuda a explicar, inclusive, o porquê das duas décadas de vigência do plano, ainda que tenha sido, por vezes, agredido. Este foi um caso de planejamento urbano em que o poder público conseguiu induzir um determinado tipo de ocupação de uma região que então se incorporava ao tecido urbano e que se tem constituído na principal área de expansão da cidade do Rio de Janeiro. (SANTOS, A., 2003, p. 155)

¹⁴² Túnel Dois Irmãos (atualmente, Túnel Zuzu Angel), ligando os bairros da Gávea a São Conrado; Túnel de São Conrado, ligando São Conrado ao Joá; e Túnel do Joá, neste bairro.

¹⁴³ Elevado do Joá (oficialmente chamado de Elevado das Bandeiras).

Apesar do montante considerável de recursos disponíveis para as obras da gestão de Negrão de Lima, este governador enfrentou algumas dificuldades, as quais iriam se acentuar no governo seguinte, de Antônio de Pádua Chagas Freitas (1970 – 1975). A principal delas diz respeito à centralização financeira crescente durante a Ditadura Militar nas mãos da União. Sua medida mais importante foi, sem dúvidas, a reforma tributária ocorrida em 1967, que transferiu algumas fontes de recursos das esferas estaduais e municipais para a esfera federal (SANTOS, A., 2003, p. 161). Ademais, Negrão de Lima fora eleito pelo PSD e tivera forte vínculo com Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, o que o tornava um governador malvisto pelos militares e estimulava, inclusive, a supressão do pluripartidarismo anunciada pelo Ato Institucional n.º 2 (AI-2), de 1965. Devido a esse desalinhamento, a estratégia de “planejamento por negociação”, comum à época e na qual os governos estaduais procuravam convencer o Governo Federal de financiá-los, fracassava constantemente no estado da Guanabara.

Assim, a crescente centralização política, administrativa e financeira ocorrida a partir de meados da década de 1960 irá refletir-se numa progressiva perda de capacidade dos governos locais em implementar políticas estaduais identificadas com interesses de caráter apenas local, e não nacional. O governo Chagas Freitas, terceira e última administração da Guanabara¹⁴⁴, foi particularmente marcado por tais restrições. (SANTOS, A., 2003, p. 152)

Apesar de ser mais alinhado com o governo federal do que seus predecessores, Chagas Freitas era o único governador estadual do Brasil não filiado à Aliança Renovadora Nacional (ARENA), partido dos Presidentes Emílio Garrastazu Médici e Ernesto Beckmann Geisel. Sua filiação ao partido de “oposição consentida”, o Movimento Democrático Brasileiro (MDB), dificultava também o seu poder político de barganha pelos apoios financeiros concedidos pela União (SANTOS, A., 2003, p. 171). Essa restrição no acesso às fontes de financiamento é perceptível nos números que Santos exibe ao comparar a participação dos investimentos nas despesas estaduais durante a administração de Chagas Freitas com a participação nas administrações dos anos 1960 (vide tab. 17). Enquanto nesta década a participação média dos investimentos foi de 23,3%, fechando com 17,9% em 1970, já em 1971 ela caiu para somente 5,5%. Os dois anos seguintes

¹⁴⁴ Houve, na verdade, cinco Governadores do Estado da Guanabara, mas o primeiro e o terceiro – José Sette Câmara Filho e Raphael de Almeida Magalhães – ficaram apenas poucos meses no poder, em 1960 e 1965, respectivamente, numa espécie de governo transitório. Por isso, A. Santos (2003) considera apenas três governos.

também seguiram a nova tendência, alcançando apenas 7,3% e 7,7%, respectivamente.

Essa nítida piora no quadro de receitas do estado da Guanabara levou a gestão de Chagas Freitas a adotar uma política econômica orientada para o desenvolvimento econômico e industrial, deixando para trás o modelo adotado pelos governadores anteriores, mais voltado às questões urbanas. A. Santos (2003, p. 162), porém, faz uma ressalva: “muitos dos investimentos em serviços urbanos realizados pelos governos Carlos Lacerda e Negrão de Lima se justificam por terem solucionado sérios pontos de estrangulamento para a economia da Guanabara”, citando o caso do abastecimento de água e o fato de que grande parte dos recursos para as obras rodoviárias viera do FRN, e não das finanças estaduais. As questões fiscais e de infraestrutura levavam boa parte das indústrias a montar plantas fora, no estado do Rio de Janeiro ou outros estados. Chagas Freitas estabeleceu, portanto, uma política de isenções fiscais e de disponibilidade de crédito – o que foi possibilitado pela fase do “milagre econômico” que o Brasil vivia – para estimular o estabelecimento de indústrias na Guanabara (SANTOS, A., 2003, p. 158) e tratou de equipar a Zona Oeste para recebê-las, criando as zonas industriais de Santa Cruz e Jacarepaguá (p. 148).

Embora essa estratégia tenha obtido relativo êxito, ajudando a reverter o processo de estagnação da economia carioca, ela não foi suficiente por vários motivos, elencados por A. Santos (2003, p. 158, p. 172): primeiro, porque o “milagre econômico” não durou muito, mergulhando o País numa crise inflacionária na segunda metade da década de 1970; segundo, porque a margem de manobra do governo de Chagas Freitas era muito estreita e dependente de circunstâncias exógenas, como já vimos; terceiro, porque a diminuição da quantidade de obras públicas levou ao arrefecimento da cadeia produtiva local e à consequente diminuição da arrecadação estadual; e quarto, porque logo em 1974 foi anunciado o interesse do governo federal em fundir os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, o que veio a ocorrer no ano seguinte e que diminuiu consideravelmente as receitas disponíveis ao município do Rio de Janeiro.

Curiosamente, a administração de Chagas Freitas logrou atingir um nível de planejamento institucionalizado que até então não havia ocorrido na Guanabara. Ele criou importantes órgãos para o setor no âmbito estadual, como a Secretaria de Planejamento e o Conselho de Desenvolvimento Econômico (CDE), e decidiu

extinguir a SURSAN, devido a seu alto grau de autonomia frente às decisões governamentais (SANTOS, A., 2003, p. 156, p. 167). Por outro lado, os antigos funcionários da Superintendência, bem como seus demais opositores, acusavam Chagas Freitas de praticar uma política clientelista, que priorizava pequenos investimentos com fins eleitoreiros em vez de efetuar grandes e significativas obras, e diziam que o fim da SURSAN significava o desejo do governador em subordinar a técnica a seus próprios interesses (p. 168).

No dia 15 de março de 1975, enfim, ocorreu a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, tornando-se uma única unidade federativa com o nome de Rio de Janeiro. Sua capital passou a ser a cidade do Rio de Janeiro e Niterói perdeu o *status* de capital. O novo governador, Floriano Peixoto Faria Lima, militar da Marinha e filiado à ARENA, foi nomeado pelo Presidente Ernesto Geisel e exerceu a função até 1979. Seu governo ficou conhecido pela inauguração da primeira etapa do sistema de metrô do Rio de Janeiro. Faria Lima foi sucedido por um novo governo de Chagas Freitas, eleito indiretamente, que permaneceu até 1983. Até o fim do período ditatorial, todos os prefeitos da cidade do Rio de Janeiro foram nomeados pelo governo estadual. Vale lembrarmos que a cidade do Rio de Janeiro e os demais municípios do estado do Rio de Janeiro não faziam parte da mesma unidade territorial desde 1834, quando a Capital do Império foi declarada Município Neutro.

Como ressalta Davidovich¹⁴⁵ [sic] a fusão não foi capaz de superar a falta de solidariedade e de pertencimento coletivo por parte de sua população no contexto do novo Estado formado, distinguindo-se dois sub-espacos bem diferenciados, representados pela Região Metropolitana e seu núcleo, o município do Rio de Janeiro, e o interior, no qual estão incluídos todos os municípios fluminenses localizados além dos limites metropolitanos. (MARAFON et al., 2005, p. 40)

A. Ferreira (2011, p. 97) lembra que a proposta colheu apenas opiniões de poucas entidades comerciais, industriais e de representação profissional, sendo basicamente definida de forma autoritária. Isso acabou “por fragilizar uma cidade que teve, desde muito tempo, a sustentação do emprego e da renda extremamente dependente do aparelho público federal”. A maior parte das principais figuras políticas do cenário carioca à época consideraram a fusão prejudicial à cidade do Rio de Janeiro, responsabilizando-a pela diminuição da qualidade dos serviços públicos, pela perda expressiva de importância política e comentando que os

¹⁴⁵ Em citação a obra de 2000.

interesses por trás da fusão não eram econômicos, mas políticos. Uma exceção era Roberto Saturnino Braga, senador pelo novo estado do Rio de Janeiro entre 1975 e 1985 e deputado federal pelo antigo, entre 1963 e 1967, além de Prefeito do Rio de Janeiro de 1986 a 1988. Segundo A. Santos (2003, p. 142), ele defendia

a fusão como necessária para promover um desenvolvimento econômico menos concentrado no núcleo da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, bem como para estabelecer maior justiça fiscal, já que grande parte dos trabalhadores contribuía para a produção de riqueza na cidade do Rio de Janeiro, mas morava na Baixada Fluminense e reivindicava melhores condições de infra-estrutura no antigo estado do Rio de Janeiro.

A concepção de Saturnino Braga nos faz lembrar da transferência geográfica de valor (TGV) inerente aos DGD do capitalismo. De fato, a maior parte do valor produzido pelos trabalhadores dos municípios da Baixada Fluminense ocorria na cidade do Rio de Janeiro, onde costumava ser o local de trabalho. Mesmo quando as indústrias se localizavam na própria Baixada Fluminense, não raro eram de capital carioca ou de capital internacional com sede brasileira na cidade do Rio de Janeiro. Dessa maneira, o valor do trabalho não retornava para o território de residência do proletário, mas ficava na cidade do Rio de Janeiro, configurando uma TGV que contribuía para a perpetuação das péssimas condições de vida que a Baixada costumava apresentar.

P. Costa (2009, p. 178) informa que na segunda metade da década de 1970 ocorreram obras com o objetivo de melhorar a infra-estrutura urbana na Baixada Fluminense. Além de algumas melhorias nas áreas de educação, saúde, segurança pública, habitação, pavimentação e saneamento básico, foram criados dois distritos industriais, um em Duque de Caxias e outro em Nova Iguaçu, o que certamente contribuiu para o contínuo aumento do número de estabelecimentos industriais em território caxiense, ainda que muitos deles tenham se antecipado à criação do distrito graças aos incentivos sobre os quais falamos há algumas páginas.

Esse, portanto, era o panorama do Rio de Janeiro e Duque de Caxias no fim da década de 1980. Durante o período aqui analisado, mais fortemente a partir dos anos de governo de Vargas, a metrópole apresentou características semelhantes às da “cidade do capitalismo de Estado” de Soja (1983, p. 31), “fase em que o Estado assume papel relevante na gerência da atividade econômica”. Entre elas, podemos destacar, com maior importância: a migração de capitais para os países subdesenvolvidos, generalizando-se nas principais cidades, onde se concentrou; e a migração de pessoas, com maciça suburbanização do proletariado, inclusive

com a subvenção estatal, mas fragmentando o espaço urbano. Quando foi construída a Rodovia BR-040, o novo eixo de ligação entre a capital fluminense e Juiz de Fora, Belo Horizonte e Brasília, no próprio ano de 1980, a economia do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora foi dinamizada, ampliando as relações entre essas cidades e transformando também os espaços da ligação. Esse não é nosso foco neste trabalho, mas voltaremos a tratar disso no item “4. Considerações finais”.

3.2.2. A industrialização periférica e o crescimento urbano de Juiz de Fora e Petrópolis

No período que vai de 1928 a 1980, Juiz de Fora e Petrópolis experimentaram uma evolução diferente daquela do período anterior analisado neste trabalho. Enquanto elas estavam entre as cidades de vanguarda da industrialização brasileira na passagem do século XIX para o século XX, a partir da década de 1930 esse aspecto de seu desenvolvimento não nos parece ocorrer com o mesmo ímpeto. Primeiramente, falaremos sobre o processo de industrialização juiz-forano no período em cena, bem como sua evolução urbana, para depois falarmos de Petrópolis. Neste caso, há um volume muito menor de informações disponíveis na bibliografia científica, então essa ordem também se justifica por podermos fazer algumas inferências para Petrópolis a partir do exemplo juiz-forano.

Uma grande quantidade de obras trata da industrialização de Juiz de Fora até os anos 1930, mas encontramos apenas duas fontes que se detêm na análise de como o processo ocorreu entre essa década e os anos 1970 e 1980. É muito recorrente, no imaginário do habitante juiz-forano, a ideia de que a partir do segundo quartel do século XX a economia da cidade, em conjunto com sua industrialização, entrou em estagnação. Talvez isso explique o desinteresse de grande parte da comunidade científica em pesquisar tal período. É também possível que essa recorrência seja a explicação do porquê, quando se trata dessas décadas, se as trate quase sempre *en passant* e assumindo a estagnação econômica juiz-forana como verdade inquestionável.

As duas fontes que mencionamos, porém, por se debruçarem mais detidamente no estudo da industrialização juiz-forana após a década de 1930, situam-na

como inserida em um processo de industrialização periférica, e não de estagnação ou declínio industrial. Tais referências, entretanto, possuem perspectivas aparentemente diferentes sobre o processo. A primeira é Maria Carlota de Souza Paula (1976), que defende que nessa época a indústria de Juiz de Fora sofreu um declínio relativo. A segunda é Ricardo Z. A. de Paula (2006)¹⁴⁶, que diz que Juiz de Fora alterou qualitativamente seu parque industrial no período, apresentando crescimento industrial, embora tenha sido diferente do crescimento verificado na metrópole de Belo Horizonte, a “indústria pólo do estado” (p. 389). Nós possuímos discordâncias pontuais com relação às análises de ambos os autores, mas nosso sentimento geral é de concordância. Curiosamente, entretanto, R. Paula (2006) tece diversas críticas a Souza Paula (1976), a quem acusa de corroborar a tese da estagnação econômico-industrial juiz-forana a partir de 1930.

A nosso ver, as críticas de R. Paula (2006) decorrem de uma leitura rápida e um pouco desatenta da obra de Souza Paula (1976), pois em momento algum percebemos a autora concordar com a ideia da estagnação industrial juiz-forana e, muito menos a vimos falar de uma desindustrialização, como também denuncia R. Paula. Souza Paula, na verdade, fala de um declínio *relativo* da indústria local, em comparação a outros centros industriais do estado de Minas Gerais (notadamente, Belo Horizonte) e do Brasil, com os quais a industrialização de Juiz de Fora apresentava certa equivalência no período antes de 1930. Também trata de um declínio *relativo* ao período anterior, quando Juiz de Fora teve uma expansão industrial, para os padrões da época, mais significativa do que a do período após 1930. Além disso, em diversas ocasiões, R. Paula (2006) se confunde com os números de tabelas apresentadas em sua tese, resultando em porcentagens e análises absolutamente errôneas e exageradas sobre os índices de crescimento da indústria juiz-forana. Isso provavelmente também o levou – e leva os leitores mais desatentos – a acreditar que Souza Paula (1976) falava de uma estagnação, já que os dados (lidos incorretamente) comprovariam algo muito oposto.

Nós advogamos, portanto, que a R. Paula (2006) escapou o adjetivo “relativo” tantas vezes usado por Souza Paula (1976) ao se referir ao declínio industrial de Juiz de no pós-1930, o que o fez acreditar que a autora defendia que a cidade

¹⁴⁶ Pedimos atenção especial do leitor quanto à similaridade dos sobrenomes. Doravante, nas citações, trataremos Maria Carlota de Souza Paula apenas pelo sobrenome “Souza Paula”. Quanto a Ricardo Z. A. de Paula, tratá-lo-emos por “R. Paula” ou “(PAULA, R.)” – também para não confundir com Dilma A. de Paula, a quem nos referimos como “D. Paula” ou “(PAULA, D.)”.

sofreu um declínio industrial *absoluto*. Em que pese esses equívocos de interpretação, R. Paula (2006) traz argumentos e dados importantes para o estudo da industrialização juiz-forana no período que ora estudamos; e mesmo algumas de suas críticas à análise de Souza Paula (1976) são pertinentes. Em geral, a ideia dos autores, na verdade, é a mesma: o Brasil entrou a partir de 1930 em uma nova fase de sua industrialização, na qual Juiz de Fora, antes uma das principais cidades fabris do País e, sem dúvidas, a principal de Minas Gerais, passou a apresentar um desenvolvimento marginal de suas indústrias, caracterizado por uma industrialização de moldes periféricos em diferentes escalas: industrialização periférica do Brasil em relação aos países centrais; de Minas Gerais em relação, principalmente, a São Paulo; e de Juiz de Fora em relação ao centro do estado e a metrópole belo-horizontina. Isso era característica do desenvolvimento desigual do capitalismo e, precisamos acrescentar, de seus DGD. Vejamos, portanto, como isso se deu.

Logo nas primeiras décadas do século XX, alguns fatores conjunturais já davam sinais de que o forte ímpeto industrial juiz-forano até então registrado poderia sofrer um refreamento. A transferência de recursos para o Rio de Janeiro era um deles (GIROLETTI, 1988, p. 118-121), e ocorria de diferentes maneiras. Primeiramente, a comercialização e exportação do café – o principal produto da Zona da Mata mineira – compunham um sistema basicamente sediado no Rio de Janeiro, que consumia recursos juiz-foranos quer sob a forma de pagamento de serviços e de comissões, quer sob a forma de lucro das diferentes transações, entre outras. Uma segunda maneira de transferência passava pela dependência que alguns cafeicultores tinham das casas comissárias cariocas, que drenavam boa parte da riqueza e dos lucros com a cadeia produtiva do café. “A circulação deste excedente em Juiz de Fora e na Zona da Mata definia, basicamente, a [sic] dimensão do mercado local e regional.” (p. 119)

A terceira forma de transferência de recursos para o Rio de Janeiro era por meio do comércio de importações, que necessariamente passava por essa cidade e necessitava, portanto, de um intermediário, ao qual se deveriam fazer pagamentos adicionais pelo serviço. Giroletti (1988, p. 119) lembra que isso era ainda mais relevante no caso juiz-forano, pois todo o equipamento industrial era então importado via Rio de Janeiro. Juiz de Fora atuava, portanto, como um entreposto secundário, pois não concentrava a maioria dos excedentes comerciais, produtivos, de

financiamento e de exportação do café – este papel era reservado ao Rio de Janeiro.

Por fim, a transferência de recursos também se dava pelo sistema financeiro. Uma vez que a Capital Federal possuía as melhores condições de rentabilidade das aplicações à época, os bancos de Juiz de Fora e da Zona da Mata preferiam investir naquela praça, em vez de financiar os empreendimentos do próprio local onde se sediavam. Um exemplo clássico é o Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais (BTMM), que como vimos, faliu no bojo da política do encilhamento, o que ocorreu devido à aplicação especulativa de capitais oriundos da Zona da Mata mineira na praça financeira carioca. Outro mecanismo era por meio da compra de ações de empresas do Rio de Janeiro ou por meio da compra de títulos da dívida pública emitidos pelo Governo Federal por parte dos capitalistas juiz-foranos e do entorno.

A atuação conjugada destas diferentes formas de transferência de recursos terminou por reduzir o mercado, o poder aquisitivo, o volume de mercadorias, de dinheiro disponível e circulante, com efeitos imediatos na produção agrícola, no comércio, na expansão das indústrias, da infra-estrutura, do setor de mercado interno, no crescimento urbano e na descapitalização de Juiz de Fora e da região. (GIROLETTI, 1988, p. 121)

O segundo fator conjuntural que apontava para a diminuição relativa do dinamismo econômico-industrial juiz-forano foi o crescimento da produção cafeeira de São Paulo, especialmente a partir de sua expansão pelo oeste do estado (GIROLETTI, 1988, p. 121-122). A primeira consequência disso foi na própria economia do café da Zona da Mata mineira. Esta região não tinha como competir com o produto daquela, pois o volume, a qualidade, a mecanização da produção, a produtividade e o número de cafezais eram bem inferiores. A segunda consequência foi derivada da primeira e afetou a economia de Juiz de Fora como um todo, pois ela levou à diminuição da circulação de capital na praça juiz-forana, o que ocorria por meio da transferência indireta de capitais oriundos da agricultura, e ao êxodo de mão-de-obra especializada, de fábricas e de capitais.

Um terceiro fator ainda teve muito peso para a contenção do ímpeto industrialista juiz-forano no início do século XX: as consequências da transferência da capital do estado de Minas Gerais para a cidade de Belo Horizonte. A limitação do ambiente físico da então capital, Ouro Preto, que dificultava a expansão urbana, e o desejo de promover a integração do estado levaram ao governo escolher, em 1893, o então município de Curral del Rei, no centro de Minas Gerais, como

nova capital, passando a denominá-lo Cidade de Minas. Sua inauguração deu-se em 1897 e, em 1901, mudou o nome para Belo Horizonte.

Juiz de Fora esteve nas cogitações como um dos possíveis locais para se implantar a nova capital. Entretanto, foi recusada por não apresentar condições de se tornar um centro verdadeiro. Sua localização dificultava a comunicação com grande parte do Estado e seus fortes vínculos com o Rio de Janeiro desviavam os interesses locais para este centro. Juiz de Fora viu-se favorecida pela confluência das principais vias de acesso ao Rio de Janeiro, mas de forma alguma exerceu função de centro integrador da economia mineira. As vias, que a sua altura confluíam [sic], se destinavam a carrear o produto de exportação para o porto, levando para fora do estado quase toda a força de dinamização que poderia promover. (SOUZA PAULA, 1976, p. 78)

Giroletti (1988, p. 126-128) aponta que a escolha de Belo Horizonte (no centro do estado e próxima às jazidas de minérios de ferro) como nova capital teve a vantagem, em longo prazo, de desenvolver a atividade metalúrgica no estado; por outro lado, em curto prazo, sua construção foi muito onerosa e afetou negativamente a economia de diversas regiões de Minas Gerais, especialmente a da Zona da Mata. Para se ter uma ideia, o governo estadual gastou mais de 30 mil contos de réis para erguer a cidade até sua inauguração, o que equivalia a aproximados 2 milhões de libras esterlinas, e, em conjunto com a União e o capital privado, mais cerca de 250 mil contos até o ano de 1925. Entre as consequências econômicas negativas para as demais regiões, podemos numerar: o comprometimento de parte significativa do orçamento estadual, diminuindo o retorno dos impostos pagos; a transformação de Belo Horizonte em lugar privilegiado de investimento, em detrimento das demais áreas, desencadeando para lá um afluxo de capitais; e o afastamento do poder público em relação às elites das regiões então mais desenvolvidas, reduzindo sua influência, sua articulação e seu poder de pressioná-lo. Podemos argumentar que ocorria não só uma transferência geográfica de capitais como, também, se isto é possível, uma transferência geográfica de poder político.

Souza Paula (1976, p. 78) afirma que Belo Horizonte já possuía uma expressão industrial relevante no estado por volta da década de 1920, mas ainda bem aquém de Juiz de Fora em termos de pessoal ocupado e valor da produção (com relação a este, atrás ainda de Conselheiro Lafaiete). A partir da década de 1930 e mais fortemente na década de 1940, entretanto, Belo Horizonte começou a suplantá-lo na liderança no setor industrial. Além da crise da economia cafeeira, que muito prejudicou a economia da Zona da Mata, as principais razões para

isso foram: “estímulo à industrialização da região central do estado, rica em minérios para suprir a demanda da indústria nacional; e, [sic] as políticas econômicas estaduais, as quais estimularam a concentração industrial naquela região, onde situava a nova capital” (PAULA, R., 2006, p. 371), de modo condizente às tendências de industrialização concentrada do período.

Durante os anos 1930, Juiz de Fora vinha vivenciando um bom crescimento industrial até que no fim da década sofreu uma crise que abalou o setor como um todo e é marco do momento em que Belo Horizonte a ultrapassou como o principal centro industrial e econômico de Minas Gerais. A tabela 17 apresenta o desempenho juiz-forano referido. Notemos que de 1935 a 1936, o número de estabelecimentos industriais quase dobrou na cidade, passando de 255 para 491. Ainda que pareça que esse acréscimo se refira quase exclusivamente a pequenas indústrias, já que o número de operários não acompanhou o crescimento do número de unidades, o crescimento industrial neste momento ainda é expressivo. Em 1939, porém, ocorreu uma crise que atingiu os principais ramos produtivos de Juiz de Fora, causando uma diminuição do valor da produção das indústrias têxteis, alimentícias, de couro, de papel e de sabão. Por outro lado, nas indústrias de madeira e mobiliário e de papelão, também relevantes, houve crescimento do valor da produção, porém, muito abaixo do crescimento da produção nominal (SOUZA PAULA, 1976, p. 81-82).

Tabela 17: Desempenho geral da indústria manufatureira e fabril de Juiz de Fora entre 1935 e 1941 – Fonte: Souza Paula (1976, p. 171).

Ano	Número de estabelecimentos	Capital (mil-réis)	Pessoal empregado	Força motriz empregada (kW)	Valor da produção (mil-réis)
1935	255	49.015:909	7.065	8.269	81.526:493
1936	491	69.262:681	8.581	9.849	94.490:652
1937	499	70.857:769	8.896	10.269	107.255:774
1938	462	82.112:963	8.933	10.724	115.676:675
1939	531	81.297:640	9.549	12.287	104.650:278
1940	399	77.233:850	7.695	11.040	105.674:450
1941	403	93.087:254	8.217	10.952	119.135:064

Provavelmente devido aos baixos preços e/ou menor produção obtidos em 1939, a crise se refletiu mais claramente em 1940. Foi com relação a este ano que outros indicadores do crescimento industrial apresentaram baixas significativas: o pessoal ocupado, por exemplo, foi reduzido quase ao nível de 1935, além das reduções no capital e força motriz empregados. Não há dúvida de que as menores empresas foram mais duramente atingidas, de modo fatal para muitas delas. Não temos registro do fechamento de nenhuma das maiores indústrias desse período, embora tenham sido fechadas 132 unidades (o número de indústrias caiu de 531 em 1939 para 399 em 1940). (SOUZA PAULA, 1976, p. 82-83)

Ainda que em 1941 começemos a perceber sinais de uma recuperação das indústrias juiz-foranas, o fato de a crise do fim da década de 1930 não parecer ter atingido a economia industrial belo-horizontina permitiu que a capital ultrapassasse Juiz de Fora e se tornasse o principal centro fabril de Minas Gerais. A partir de 1938, Belo Horizonte passou não só a liderar os índices médios de valor da produção por empresa, como também os de valor da produção por operário, apresentando uma produtividade consideravelmente maior que a da cidade da Zona da Mata. Todavia, Juiz de Fora, em 1941, ainda estava muito à frente da capital no quesito de capital por empresa. Embora isso possa levar-nos, primeiramente, a duvidar da verdadeira supremacia de Belo Horizonte neste momento, é preciso lembrar que a alta proporção deste índice se deve à grande concentração de capitais na indústria têxtil juiz-forana, que representava apenas 9,2% do número de empresas, mas detinha 61% do capital industrial da cidade naquele ano, em primeiro lugar; e do expressivo fechamento de pequenas empresas no ano anterior, sendo que 127 das 132 unidades fechadas não pertenciam ao ramo de fiação e tecelagem, em segundo lugar (SOUZA PAULA, 1976, p. 83-84).

Souza Paula (1976, p. 85) comenta que a recuperação da indústria juiz-forana no início dos anos 1940 limitou-se praticamente ao ramo têxtil. Se considerarmos a relação entre capital e empresa em 1941, veremos que ela era de aproximadamente 230 mil contos de réis na média de todas as unidades; porém, excluídas da conta as indústrias têxteis, a relação cai para pouco menos de 100 mil contos. Uma das razões para isso foi a eclosão da Segunda Guerra Mundial, que fez com que se anteviesse um crescimento do setor têxtil; algo que de fato, ocorreu, como veremos mais adiante. Os demais ramos, ainda que também tenham tido crescimento, não tiveram índices semelhantes aos da fiação e tecelagem, e “nenhum outro setor com características mais dinâmicas apareceu ou se intensificou até o início da década de 40” (p. 85). Não bastasse a limitada recuperação, Juiz de Fora também viu outros municípios, inclusive Belo Horizonte, se aproximarem no tocante à atividade de exportação do estado, algo que decorreu notadamente da exploração mineral.

Por mais que seja válida a comparação entre Juiz de Fora e Belo Horizonte para evidenciar o momento em que aquela cidade deixa o posto de principal centro industrial de Minas Gerais, e junto com isso vê seu crescimento econômico mais sujeito a limitações, havemos de concordar com R. Paula (2006, p. 259) de

que continuar comparando essas cidades é uma atividade infrutífera. Na dinâmica da economia e da indústria que o Brasil entrou a partir, principalmente, do governo de Getúlio Vargas, a capital mineira se beneficiou profundamente de sua proximidade a reservas minerais, de sua condição de sede governamental e da política econômica de investimentos para tornar sua nascente metrópole um grande centro industrial. As conjunturas de Juiz de Fora e de Belo Horizonte, portanto, tornavam-se absolutamente diferentes e seria míope continuar comparando-as como se estivessem sujeitas às mesmas dinâmicas.

Durante os anos da Segunda Grande Guerra, a indústria brasileira de fiação e tecelagem se expandiu com facilidade. Segundo Kon e Coan (2005, p. 14), o Brasil chegou, na ocasião, a ser o segundo maior produtor de têxteis do mundo, exportando para vários países que tinham tido suas indústrias do ramo paralisadas por causa dos conflitos. Indiferentes a uma possível futura retração do mercado com o fim da Guerra, muitas empresas expandiram a produção se reequipando ou explorando mais intensamente a própria capacidade, o que foi proveitoso nos primeiros anos, já que se tinham consumidores suficientes e eram altos os lucros obtidos (SOUZA PAULA, 1976, p. 86). Contudo, outras cidades além de Juiz de Fora também tiveram a produção têxtil crescente no período. Entre aquelas cujo crescimento causou mais efeitos na economia juiz-forana após o fim dos conflitos estão o Rio de Janeiro, São Paulo e algumas cidades da Zona da Mata.

No caso das duas primeiras, suas indústrias eram mais bem equipadas e as condições infraestruturais permitiam-nas produzir artigos mais baratos, o que as estimulou a buscar um mercado interno mais amplo, até então servido pelas indústrias de Juiz de Fora, e competir (assimetricamente) com elas. As cidades da Zona da Mata mineira que experimentaram expansão da produção têxtil, por sua vez, continuaram com uma produção absoluta abaixo da juiz-forana, mas com índices de crescimento significativamente maiores (SOUZA PAULA, 1976, p. 87). Enquanto Juiz de Fora apenas dobrou sua produção de tecidos entre 1932 e 1943, por exemplo, a de São João del-Rei, Cataguases, Leopoldina e Barbacena cresceu, respectivamente, 137%, 248%, 469% e 1.635% (p. 178). “O crescimento da indústria nestes centros interioranos denota a fragmentação do mercado regional, à medida que a expansão daquelas indústrias só seria possível mediante a existência de mercado capaz de absorver sua produção” (p. 178).

À primeira vista, poder-se-ia argumentar que o crescimento de outras indústrias regionais não trouxe sérias desvantagens para Juiz de Fora, uma vez que sua indústria tradicionalmente se voltava para o mercado dos centros Rio de Janeiro e São Paulo e não para a Zona da Mata ou outras regiões do interior de Minas. Entretanto este fato coincidiu com a grande expansão desses centros, criando-se uma situação em que a indústria têxtil de Juiz de Fora ficou “encurralada”: não conseguia mais explorar o seu mercado tradicional e, ao mesmo tempo, ficava sem possibilidades de voltar-se para o mercado regional. Outras peculiaridades de Minas e da Zona da Mata dificultavam sua exploração por indústrias muito centralizadas do próprio estado. Dentre estes, a típica regionalização mineira¹⁴⁷ [...] e a precariedade dos transportes internos da Zona da Mata, do que trataremos adiante. As condições desta Zona e seu pequeno relacionamento com algumas importantes Zonas mineiras, [sic] favoreciam as indústrias mais regionalizadas. (SOUZA PAULA, 1976, p. 87-88)

O panorama mineiro que vinha se delineando desde o fim dos anos 1930 se confirmou ao longo da década seguinte. Juiz de Fora ainda mantinha liderança no ramo têxtil, mas a zona metalúrgica do centro do estado já possuía a maior produção industrial. Em comparação com a participação da capital, a indústria juiz-forana em 1947 só se destacava no ramo de tecidos, em que se equiparavam com pouco mais de 10% do total de Minas Gerais, e no ramo de meias e fios, no qual detinha 95,1% da produção estadual. Souza Paula (1976, p. 88-89) comenta que isso se deveu ao surgimento de muitas malharias na cidade a partir da década de 1930. “Das 30 indústrias têxteis existentes em 1943, 17 eram malharias; destas, 13 haviam sido criadas após 30.” Esse tipo de empreendimento se caracterizava normalmente por pequenas unidades criadas em busca de lucros imediatos, não destinados ao crescimento e capitalização da empresa, mas ao sustento dos proprietários.

Já havíamos elencado três fatores que levaram ao refreamento do impulso industrialista juiz-forano ocorrido nas décadas de 1930 e 1940: a transferência de recursos para o Rio de Janeiro; a concentração da produção cafeeira no oeste paulista; e a mudança da capital para Belo Horizonte. Sem desconsiderar esses fatores de ordem externa à cidade de Juiz de Fora e intimamente ligados aos DGD numa escala regional, havemos de delinear também alguns fatores da escala local que também ajudaram a conduzir tal processo. Tomando como principal referência o trabalho de Souza Paula (1976), falaremos, portanto: da concentração setorial de sua indústria; da forte desconcentração de capital; da dependência tecnológica que a cidade tinha de centros externos; da restrição do mercado da indústria têxtil após

¹⁴⁷ Trata-se da divisão de Minas Gerais em regiões relativamente independentes entre si, cujos municípios apresentavam estruturas similares e relações mais fortes apenas com o entorno.

a Segunda Guerra Mundial; e dos problemas de infraestrutura intra e interurbana – energia elétrica, transportes, serviços telefônicos e abastecimento de água e saneamento básico.

Desde o início da industrialização de Juiz de Fora, ocorreu um movimento em direção à concentração setorial no ramo têxtil, o que deu à cidade, inclusive, o apelido de Manchester Mineira. Nós estudamos esse movimento no item “2.2.1. O processo de industrialização/urbanização de Juiz de Fora” e vimos que ele estava perfeitamente adequado ao panorama industrial brasileiro de então, basicamente restrito à produção de bens de consumo. A partir do governo de Getúlio Vargas, no entanto, a indústria do País passou a sofrer um redirecionamento, demandando que os ramos se diversificassem para que um centro industrial continuasse sendo dinâmico. Apesar do crescimento de alguns outros setores, a produção industrial juiz-forana continuou muito concentrada na fiação e tecelagem, como vimos há algumas páginas, para dados de 1941. Além disso, a cidade era responsável por mais de dois terços da produção têxtil da Zona da Mata e por mais de um quarto da de Minas Gerais (SOUZA PAULA, 1976, p. 91).

Na década de 1950, a tendência concentradora continuou. Souza Paula (1976, p. 91) comenta que “Juiz de Fora foi incluída entre os principais municípios industriais brasileiros de 1955 somente pela exploração de ramos de produção nos quais já se destacava em décadas anteriores”, com exceção do ramo de transformação de minerais não metálicos. Ainda assim, a sua produção ainda estava distante dos ramos tradicionais, como atesta a tabela 18, e muito abaixo do total estadual. Esse quadro de concentração setorial era cada vez mais danoso para a indústria juiz-forana, pois o ramo têxtil no Brasil vinha sofrendo sucessivas crises, acentuadas na década de 1950.

Com o governo presidencial de Juscelino Kubitschek, consolidaram-se na indústria brasileira profundas transformações, típicas do modelo fordista keynesiano periférico: estímulos cada vez maiores para indústrias de bens intermediários e de capital e indústrias pesadas, em detrimento da produção de bens de consumo; forte atuação do capital estrangeiro e do capital estatal; e “unificação” do mercado brasileiro. Essas mudanças demandavam a agregação locacional de indústrias complementares entre si, o que fortaleceu a concentração industrial no eixo Rio de Janeiro – São Paulo, desfavorecendo outros eixos (como Rio de Janeiro – Juiz de Fora) e outros locais. A expansão desse sistema industrial concentrado e centrali-

zado levou à ampliação do mercado dos grandes centros para praticamente todo o território brasileiro, o que afetou sobremaneira as indústrias tradicionais de âmbito local (SOUZA PAULA, 1976, p. 92).

Tabela 18: Características dos ramos industriais de Juiz de Fora (MG) por cuja produção o município foi classificado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) como um dos principais municípios brasileiros em 1955 – Fonte: Souza Paula (1976, p. 181), adaptado.

Ramo industrial	N.º de estabelecimentos	Pessoal empregado		Salários e vencimentos pagos		Despesas de consumo		Valor de produção (cruzeiros)
		Total	Operários	Total	Operários	Total	Matérias-primas	
Minerais não metálicos	22	625	547	16.859	13.788	15.362	11.895	40.167
Madeira	12	159	135	4.736	3.684	10.187	9.504	19.655
Couros, peles e similares	3	386	361	15.719	13.001	91.630	89.752	130.836
Têxtil	62	6.837	6.430	187.082	162.883	411.889	381.033	846.516
Alimentos	48	901	700	26.623	17.754	150.214	137.319	204.532
Total	147	8.908	8.173	251.019	211.110	679.282	629.503	1.241.706

A partir daí, embora a indústria têxtil continuasse a ser a mais importante em termos locais, sofreu um decréscimo significativo: se em 1938 Juiz de Fora produziu 19.590.129m de tecidos de algodão, em 1956 sua produção caiu para 2.100.000 metros do mesmo produto: foi ainda neste década que uma de suas maiores indústrias têxteis não suportou fatores adversos sendo vendida a um grupo de São Paulo. Este grupo, apesar de ter permanecido por alguns anos na cidade, transferiu-se completamente para a capital paulista na década posterior. A unidade empregava, à época de sua venda, aproximadamente 800 operários, possuía [sic] instalações adequadas à produção e possível expansão, numa área plana de 11.000m² e com equipamentos modernizados. Foi ainda nos anos 50 que entra em grave crise outra componente do parque têxtil local. Com isto, a produtividade do mesmo não se elevou, chegando a 1962 com produção semelhante à de 1956. (SOUZA PAULA, 1976, p. 92-93)

Uma análise de Harvey (1982, p. 427) nos parece elucidar bem essa questão. Diz ele que as revoluções no valor em dada região podem ser impostas de fora, por meio da competição inter-regional. Na medida em que outras regiões estão mais bem estruturadas e dispõem de vantagens na exploração de mais-valia e obtenção de lucro, podendo inserir seus produtos a um preço menor no mercado sem isso significar perda dos investimentos, elas passam a competir assimetricamente com as demais, podendo gerar crises em outras empresas do setor de atividade econômica em que compete. Estando esses setores concentrados no espaço, o desenvolvimento de determinada região pode significar pressões para a desvalorização e subdesenvolvimento de outras. Este nos parece ter sido o caso de Juiz de

Fora e da Zona da Mata mineira, cujos setores tradicionais, notadamente o têxtil, entraram em crise em comparação com as mesmas atividades produtivas de outras regiões.

Esclarecida a questão da concentração industrial, rumemos para o próximo fator local referido: a desconcentração de capital. Enquanto a economia brasileira se orientava para a oligopolização, por meio da fusão de empresas ou da aceleração do próprio crescimento, a fim de competir em melhores condições com as demais, as maiores indústrias têxteis de Juiz de Fora mantiveram a mesma organização. Souza Paula (1976, p. 97) mostra, para dar um exemplo oposto, que no setor têxtil belo-horizontino, o número de estabelecimentos caiu de 27 para apenas 5 entre 1941 e 1948, ocorrendo expressiva concentração de capital. Essa autora (p. 98-99) e Giroletti (1988, p. 116) não concordam que a explicação para isso esteja diretamente ligada a fatores de ordem psicossocial, como a falta de “espírito empresarial” e a organização familiar de boa parte das empresas. Giroletti (p. 116) refuta essa ideia com os comentários de que houve na história juiz-forana numerosos industriais com visão empreendedora de sucesso; de que havia empresas de capital aberto na cidade que igualmente sofreram essas crises; de que o próprio parque industrial paulistano possuía muitas indústrias familiares exitosas; e de que não havia em lugar algum do Brasil indústrias com modernas técnicas de administração e planejamento.

Souza Paula (1976, p. 99-100) aponta outras circunstâncias que contribuíram para as indústrias têxteis juiz-foranas não acompanharem o processo de centralização de capital. Primeiramente, comenta que a organização dessas empresas em geral seguiu uma forma com pouca racionalidade administrativa, embora não exatamente por serem majoritariamente familiares. O que ocorria era uma espécie de empreguismo com os cargos de gestão; uma redistribuição exagerada dos lucros, dificultando a capitalização da empresa; e uma rivalidade entre grupos locais, comprometendo, pelo menos inicialmente, sua associação a fim de lutar pelos interesses de classe. De modo contraditório a tal rivalidade, imperava na cidade um “acordo de cavalheiros” em que cada fábrica elaborava um tipo específico de produto, ocupando nichos de mercado que não atrapalhavam umas as outras. Esse aspecto nos parece ainda mais significativo, pois inibia a livre concorrência, a qual era a principal responsável para a tendência oligopolizante verificada à época. Essa opção dos industriais juiz-foranos, embora possa ter parecido favorá-

vel a eles inicialmente, acabou atrapalhando a continuidade da expansão do setor têxtil com o tempo. Não podemos, entretanto, nos restringir à indústria têxtil. A fragilidade das empresas juiz-foranas ia além desse ramo:

de 1940 a 1950 fecharam-se inúmeras fábricas, embora o total de estabelecimentos nos limites do período seja praticamente o mesmo. Nos primeiros anos da década de 40 o encerramento de indústrias em Juiz de Fora foi expressivo: de 1940 a 1945, fecharam-se nada menos do que 174 estabelecimentos industriais, com grande concentração nos laticínios, calçados, cerâmicas, móveis e alimentação em geral; no segundo quinquênio, fecharam-se mais 87 unidades, somando um total de 261 estabelecimentos fechados durante a década. Isso representava, aproximadamente, 70% das indústrias existentes em 1940. O saldo da década não apresentou baixa proporcional, pois ocorria a simultânea abertura de outras unidades que as substituíam [sic]. A substituição em termos numéricos, se encarada sem nenhuma crítica, pode nos dar uma idéia errônea de crescimento constante do setor industrial ou, pelo menos, de uma aparente estabilidade de algumas centenas de empresas. (SOUZA PAULA, 1976, p. 96-97)

Além dessa desconcentração de capital, que tornava as indústrias juiz-foranas mais frágeis, outro fator negativo era sua dependência tecnológica e de matérias-primas (SOUZA PAULA, 1976, p. 101-103). Quanto à primeira, devemos lembrar que quase todo o maquinário das primeiras fábricas juiz-foranas era importado, o que elevava seus custos e diminuía a competitividade delas. Com o crescimento da indústria mecânica de São Paulo e os estímulos protecionistas, a dependência tecnológica foi apenas transferida para esse estado. A dependência de matérias-primas também atingia variados ramos, entre os quais se destacavam o de couro – oriundo de outras regiões de Minas Gerais e dos estados do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul – e o têxtil. Inicialmente, Juiz de Fora tinha acesso ao algodão cultivado em áreas fluminenses próximas, mas o crescimento das indústrias cariocas e paulistas reduziu a disponibilidade. Teve, então, de comprar a fibra plantada no Norte e no Triângulo Mineiro, em São Paulo e no Nordeste do Brasil. Essa dependência acarretou sérias desvantagens comparativas às indústrias cujas matérias-primas se localizavam em áreas produtoras próximas. No caso das malharias, que, como vimos, em 1943 eram mais da metade das indústrias do ramo têxtil,

a dependência assumiu particular importância. Estas são mais vulneráveis às determinações do centro nacional e sofrem mais profundamente qualquer problema com que se depare; enfim, a produção do setor pode ser controlada pelos fornecedores de fio. Isso já ocorreu em várias ocasiões, quando a indústria de malhas de Juiz de Fora teve sua produção restringida por insuficiência no fornecimento de matéria-prima. É fácil supor que, num momento de relativa escassez desse bem, sua distribuição favoreça à grande indústria e aquelas localizadas no próprio centro de sua produção. Muitas vezes a empresa fornecedora de fios é também uma concorrente das malharias para as quais fornece matéria-prima, por constituir-se, ao

mesmo tempo, em fiação e tecelagem; neste caso, o controle destas malharias fica à mercê de seus concorrentes mais poderosos, cujo fornecimento externo é secundário às suas próprias necessidades. (SOUZA PAULA, 1976, p. 103)

Com relação a essa passagem da obra de Souza Paula (1976, p. 101-103), em que ela analisa a dependência tecnológica e de matérias-primas das indústrias juiz-foranas, R. Paula (2006, p. 260) faz críticas um tanto quanto agressivas, dizendo que se trata de “uma tremenda bobagem” e de “não compreender a realidade histórica do processo de consolidação do *modo de produção capitalista no Brasil*” (grifo do autor). Acreditamos que seja importante avaliarmos seu julgamento e salientar pontos de concordância e de discordância. O autor comenta que o critério da dependência “tem que ser relativizado, pois a principal característica do capitalismo é justamente a integração de mercados” e que “Juiz de Fora não poderia ser uma ‘ilha auto-suficiente’ para que sua indústria se desenvolvesse plenamente”. Ora, obviamente concordamos com ambos os trechos, embora tenhamos ressalvas quanto à integração de mercados ser o *principal* aspecto do capitalismo. Mas, mais do que isso, é preciso considerarmos em que moldes ocorre essa integração, aparentemente normalizada pelo autor. Ocorre numa estrutura absolutamente desigual, em que os capitais mais fortes exercem um poder infinitamente maior sobre capitais menores e pouco articulados, que, por sua vez, exploram a população em geral, tendendo a enxergá-la basicamente como trabalhadores dos quais se pode extrair mais-valia ou como consumidores, por meio dos quais se pode realizar tal mais valia. R. Paula (2006, p. 260, grifo do autor) ainda continua:

o conceito de *centro-periferia* utilizado por Souza Paula é relevante para a análise do desenvolvimento desigual entre Estados Nacionais. Não há aplicação plausível em relação as [sic] regiões de um mesmo país, pois o desenvolvimento do capitalismo como forma de produção específica numa determinada nação pressupõe integração daquele mercado interno e certa hierarquia produtiva de acordo com os interesses ditos “nacionais”.

Parece-nos, ao lermos esta citação, que R. Paula se esquece de duas coisas muito importantes. A primeira é que Souza Paula escreve no ano de 1976, quando a abordagem centro/periferia era o que de mais moderno havia para analisar o desenvolvimento capitalista. A segunda é que tal abordagem é, sim, válida para perceber o desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo no interior de um mesmo país, pois Souza Paula o faz para estudar o período entre 1930 e 1970. Nesse período, o capitalismo no Brasil se desenvolvia sobre bases do fordismo periférico, que demandava grande concentração e centralização econômica, com indústrias que se beneficiavam sobremaneira das chamadas economias de aglomera-

ração, gerando um centro nítido (no caso brasileiro, o eixo Rio de Janeiro – São Paulo) e uma periferia sem o mesmo nível de crescimento e desenvolvimento (ainda que Juiz de Fora seja uma periferia intermediária). Certamente, utilizar o binômio centro/periferia para analisar o período atual de desenvolvimento capitalista no Brasil, marcado por uma forte desconcentração de empresas, embora com progressiva centralização de capitais, seria incorrer em erro; mas Souza Paula (1976) não o comete.

Sigamos para mais um fator que culminou no arrefecimento do ímpeto industrial juiz-forano: o mercado. Nós já observamos que a Segunda Guerra Mundial levou ao aumento da exportação de produtos têxteis e, por conseguinte, à expansão das possibilidades de mercado das indústrias juiz-foranas do ramo. Todavia, Souza Paula (1976, p. 104-105) acrescenta que, com isso, aumentou também sua dependência de comerciantes e industriais da cidade e do estado do Rio de Janeiro, principalmente. Eles adquiriam tecido de pequenas fábricas e enviavam-no a Juiz de Fora, onde seria beneficiado. Daí retornava o produto já acabado para o remetente, que o comercializava. Isso era relativamente negativo tanto para as pequenas unidades, que viam limitadas suas possibilidades de lucro, quanto para as unidades acabadoras, cujos produtos eram exportados via intermediários. As exportações de tecidos terminaram por volta do ano de 1948 e as indústrias têxteis de Juiz de Fora se viram, como já comentamos, com o mercado estrangulado, pois as possibilidades de venda para o Rio de Janeiro, São Paulo e a Zona da Mata mineira se restringiram. A saída que os estabelecimentos da cidade adotaram foi voltar-se ao mercado nordestino.

Souza Paula (1976, p. 106-109) comenta que à exceção de uma única empresa juiz-forana que conseguia explorar o mercado têxtil da Zona da Mata – e isso por não ter se modernizado e fabricar tecidos de menor qualidade, destinados à população mais pobre – todas as outras tinham baixa proporção de vendas na região. A autora atribui isso à dificuldade de transporte, à concorrência com as fábricas e manufaturas surgidas em outras cidades da região no período da Guerra e à pauperização da Zona da Mata após o declínio da produção cafeeira. A produção leiteira a que deu lugar “não contribui para a formação de aglomerados urbanos ou para um mercado rural satisfatório, dada a exiguidade de mão de obra que exige, ao mesmo tempo que utiliza áreas bastante amplas” (p. 106). R. Paula (2006, p. 261-262) acredita, e quanto a isto nos coadunamos com ele, que Souza

Paula (1976) exagera um pouco ao falar dessa pauperização da Zona da Mata com a decadência da cafeicultura e a primazia da pecuária leiteira. Ele argumenta que mesmo enquanto o café ainda era predominante se desenvolvia na região uma produção mercantil de alimentos, a qual continuou, e que os limites, embora verdadeiros, que a crise do café impôs não foram suficientes para ocasionar uma baixa tão grande do poder de compra do mercado da Zona da Mata.

A nosso ver, isto está ligado mais ao caráter pré-capitalista das relações de produção na agricultura que toma corpo a partir do fim da escravidão que ensejou novas formas de trabalho livre, mas não predominantemente assalariadas, e que perdura, em parte, até os dias atuais. Ou seja, o mercado regional, embora importante para a produção industrial local era limitado, pois esbarrava na baixa monetização das relações de produção na agricultura. Portanto, o mercado regional para indústria juiz-forana, em que pese sua importância para o espocar da produção industrial, constituía-se incapaz de assegurar o próprio movimento de reprodução do capital industrial em seu espaço. (PAULA, R., 2006, p. 261-262)

Nos próximos parágrafos, analisaremos as questões infraestruturais de Juiz de Fora que atuaram como obstáculos para a continuidade do expressivo crescimento industrial da cidade. Começaremos tratando da energia elétrica; depois, dos transportes; após, dos serviços telefônicos; e, finalmente, do abastecimento de água e do saneamento básico. Se Juiz de Fora teve o mérito de ser pioneira no Brasil em termos de fornecimento de eletricidade a suas indústrias, esse ponto parece ter sido esquecido logo na terceira década do século XX. Souza Paula (1976, p. 113-119) comenta diversos exemplos que ilustram a crise energética juiz-forana à época. Em 1924, a Companhia Mineira de Eletricidade (CME) fornecia aproximadamente 4.100 kW, mas a Prefeitura negociava para que a produção fosse triplicada, temendo um esgotamento da capacidade de abastecimento. O contrato, que terminava em 1926 foi então prorrogado por mais 25 anos, mas não houve aumento do fornecimento de energia até o início dos anos 1930. No ano de 1939, para se perceber o pouco avanço, a Companhia tinha uma potência instalada de quase 9.000 kW, o equivalente a 73,1% do desejo da Prefeitura 15 anos antes.

No fim dos anos 1940, a CME, que monopolizava o fornecimento de energia em Juiz de Fora, não possuía mais condições de se expandir senão pelo aumento da capacidade então instalada. O fornecimento sofria frequentes cortes e os estabelecimentos industriais tinham que funcionar de maneira intermitente. Ainda assim, o contrato com a CME foi renovado até 1981. Porém, nele se previa a reversão das instalações da Companhia ao Estado ao fim do prazo, o que desestimulou os proprietários da empresa a investir no serviço. Souza Paula (1976, p. 115)

também aponta outros componentes que dificultaram a melhoria do fornecimento de energia elétrica para Juiz de Fora. O primeiro foi uma resolução de 1934 que transferiu para o governo federal o controle das concessões que forneciam energia elétrica, diminuindo o poder de pressão do poder público local sobre a CME. O segundo foi a maneira de cálculo das tarifas, que até 1964 se baseava no ativo histórico e não garantia, portanto, o retorno dos investimentos em forma de lucro.

Em 1950, lançou-se o Plano de Eletrificação de Minas Gerais, que organizou a atuação estadual no setor, definiu normas e necessidades e objetivou adequar a geração de energia elétrica à industrialização em curso. Segundo o Plano, onde houvesse sistema elétrico privado, como era o caso de Juiz de Fora, o estado de Minas Gerais só poderia atuar mediante a venda de força a essa iniciativa. O Plano também reconhecia que deveria haver uma política tarifária para estimular o crescimento das fornecedoras particulares por meio de seus próprios capitais, mas como isso só competia à decisão federal, a mudança só ocorreu em 1964. Nos primeiros anos de execução do Plano, a situação juiz-forana ficou inalterada, devido à imobilidade da CME. Em 1958, contudo, a Usina Hidrelétrica de Piau, construída com auxílio da empresa pública estadual Centrais Elétricas de Minas Gerais (Cemig)¹⁴⁸ e posteriormente administrada por ela, passou a vender energia para a CME, suprimindo-lhe 30.000 MWh adicionais, o equivalente a 42% do consumo total da cidade e 92% do consumo industrial. Esses números são reveladores da situação de quase colapso do sistema energético juiz-forano à época. “Entretanto, eliminando-se a deficiência quantitativa de energia em Juiz de Fora, não houve concomitante solução do problema qualitativo, pois, [sic] a distribuição e controle permaneceram nas mãos dos grupos particulares.” (SOUZA PAULA, 1976, p. 115)

Assim como a disponibilidade de energia elétrica, o sistema de transportes que servia a Juiz de Fora estava entre os melhores do Brasil no início de sua industrialização. Entretanto, com a crise do café, os capitalistas juiz-foranos passaram a depender da ação do Estado para continuar o desenvolvimento dos transportes, o que não ocorreu de início, pois a prioridade do governo de Minas Gerais no setor era atender áreas mais necessitadas. Ainda que se tenha planejado, em meados da década de 1930, interligar Juiz de Fora e a Zona da Mata ao Sul de Minas,

¹⁴⁸ Atualmente, Companhia Energética de Minas Gerais S/A, empresa de capital misto cujo acionista majoritário é o estado de Minas Gerais.

por meio de estradas de rodagem e de ferro, isso não se concretizou tão logo. O interesse primordial era construir vias que levassem ao centro do estado e à capital, Belo Horizonte (SOUZA PAULA, 1976, p. 119-121). De Juiz de Fora, partiam apenas estradas não pavimentadas. “Uma a oeste, dirija-se [sic] para Rio Novo, Ubá e Viçosa [MG]. Outra servia a parte central da Zona da Mata, passando por Leopoldina e Cataguases.” (GIROLETTI, 1988, p. 125) Nos anos 1940, todavia, inaugurou-se a Rodovia Rio – Bahia, cortando a Zona da Mata mineira. Valverde (1958, p. 38, nota 34 apud GIROLETTI, 1988, p. 126) comenta que essa estrada ajudou a roubar para o Rio de Janeiro os mercados a leste de Juiz de Fora, ficando a esfera de influência da cidade restrita à altura de São João Nepomuceno, Rio Pomba e Mercês (MG). Souza Paula (1976, p. 119-121, grifo da autora) também chega a conclusão semelhante:

Essa rodovia, além de ter favorecido o acesso de muitas cidades da Mata ao Rio de Janeiro, deslocou da antiga influência de Juiz de Fora uma considerável porção de municípios. Por outro lado, favoreceu também a penetração regional dos produtos deste centro, e de São Paulo, à medida que ia “integrando” mercados, ou melhor, *facilitando a agregação dos mesmos à área de influência daqueles grandes centros*. Em contrapartida, os centros regionais, como Juiz de Fora, ficaram desfavorecidos, uma vez que nem a Rio-Bahia, nem outro sistema viário proporcionou verdadeira integração intra-regional.

Uma das razões das precárias comunicações de Juiz de Fora com a Zona da Mata, bem como das restrições que o mercado da indústria juiz-forana enfrentava, residia nas ferrovias. Além dos equipamentos e trilhos em mau estado, as estradas de ferro da Zona da Mata “passaram a deslocar para as tarifas de outros produtos os prejuízos [sic] oriundos da queda da produção e comércio cafeeiros” (SOUZA PAULA, 1976, p. 122), o que fazia o preço do transporte ferroviário dificilmente compensar. As redes federais não foram alvo de aprimoramentos feitos pelo governo estadual nos anos 1920 e a Leopoldina Railway, de capital privado, apesar de ter tido alguns incentivos estaduais para isso, custeou-o criando uma taxa adicional de 10% sobre o preço dos fretes. Giroletti (1988, p. 129-130) traz o exemplo da Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli para percebermos a gravidade das deseconomias com o transporte ferroviário:

fabricante de telhas de amianto, dependia da matéria-prima que inexistia em Juiz de Fora. Inicialmente, trazia o amianto de Caeté [MG]. Devido à precariedade de exploração deste mineral, foi necessário recorrer-se à importação. O amianto canadense era colocado no Rio de Janeiro por 15 mil réis a tonelada. O transporte desta cidade a Juiz de Fora por ferrovia ficava mais dispendioso do que de Nova York ao Rio de Janeiro. Com a elevação do custo da matéria-prima, a empresa recorreu ao amianto de Caeté. E como a direção da Ferrovia Central do Brasil resolvesse taxar

o transporte de mineral como fosse beneficiado, a construtora não teve outra alternativa, senão utilizar como meio de transporte as tropas de mulas, por ser o mais baixo custo. Por essas e outras dificuldades, a empresa se viu obrigada a vender a fábrica, que foi instalada em São Paulo.

A respeito da perspectiva de que a melhoria do sistema de transportes a que Juiz de Fora se conectava poderia favorecer a expansão econômico-industrial da cidade, Souza Paula (1976, p. 123) faz uma interessante ressalva: essa relação não é uma simples relação de causa e efeito. Embora possível, ela poderia gerar também o efeito inverso, ou seja, ser negativa para o crescimento da economia juiz-forana, na medida em que a ampliação desse sistema poderia abrir ainda mais o mercado da região aos produtos dos grandes centros industriais brasileiros, concentradores de vantagens competitivas. A autora conjectura que a própria construção da almejada rodovia ligando a Zona da Mata ao Sul de Minas não levaria a Juiz de Fora uma expansão tão grande de mercado, pois este havia muito já era dominado pelas indústrias paulistas.

O terceiro problema de infraestrutura local que atravancava o crescimento industrial juiz-forano era o problema das tecnologias de comunicação; mais especificamente, dos serviços telefônicos (SOUZA PAULA, 1976, p. 126-128). Este era mais um caso em que o desenvolvimento inicial de tal aspecto não condissu com o que ocorreu posteriormente, ao longo da primeira metade do século XX. De 1893 a 1951, a CME controlava o serviço na cidade, por meio da Companhia Telefônica de Juiz de Fora. Se em 1920, ela contava com um número de aparelhos instalados semelhante ao de Belo Horizonte, após o término do controle por parte da Companhia, em 1951, a situação era precária. Passaram-se 17 anos sem ampliação quase alguma até que o acervo da Companhia Telefônica foi vendido à Prefeitura, que passou a administrá-lo pela empresa Telefônica Municipal S/A (Telemusa), criada alguns anos antes. O interesse da iniciativa privada local em melhorar e expandir o serviço que até então controlava era pequeno e o empreendimento era oneroso, pois os usuários não pagavam pelas despesas de equipamento e instalação.

Finalmente, o quarto problema infraestrutural apontado por Souza Paula (1976, p. 128-130) era o do abastecimento de água e saneamento básico. A crise desse sistema, segundo a autora, começou já no início do século XX, devido ao grande crescimento urbano e populacional. Em 1934, o Prefeito Menelick de Carvalho mandou elaborar projetos para resolver a crise no setor, porém nenhum de-

les foi executado até a década de 1960. Em 1963, criou-se o Departamento Municipal de Água e Esgoto, que reiniciou os estudos para solucionar os graves problemas, multiplicados com o tempo. Eles foram finalmente atenuados, embora não de modo plenamente satisfatório, durante o primeiro governo do Prefeito Itamar Franco (1967 – 1971), quando se construíram uma estação de tratamento e uma adutora e se elaborou um plano para a rede de distribuição, reserva e tratamento de água. Tais problemas indubitavelmente “concorreram para tornar a infra-estrutura local ineficiente à absorção de grandes contingentes populacionais e daqueles setores de atividade, como a indústria, impossibilitada de funcionar com a ausência de um fator de tal importância” (SOUZA PAULA, 1976, p. 128-130).

É sabido que a infra-estrutura exerce um papel relevante na localização de parques industriais, mormente no caso das áreas subdesenvolvidas onde há uma grande concentração de fatores em regiões determinadas, concentração que se estende também à infra-estrutura básica. Porém, tal condição é necessária mas não suficiente para explicar a industrialização daquelas áreas. A nosso ver é totalmente inútil concluir que uma região não se industrializou por inexistência de infra-estrutura. A questão básica é averiguar que processos e relações inter-regionais determinaram tal insuficiência. Neste sentido é que julgamos cabível esclarecer [...] as condições infra-estruturais de Juiz de Fora e sua evolução num determinado período de tempo. (SOUZA PAULA, 1976, p. 130)

Para Souza Paula (1976, p. 130-131), o caso da infraestrutura juiz-forana é interessante, pois se trata de uma cidade que chegou a tê-la em um bom nível, mas a manutenção desse nível não ocorreu na fase seguinte da industrialização na qual ingressou o país. Ela afirma que isso é um sintoma da “‘periferização’ de áreas antes parcialmente integradas à região central do país”, que o “processo nacional, crescentemente concentrador, impede o crescimento de inúmeras regiões, bem como ‘esvasia’ [sic] outras cujo crescimento se iniciara” (p. 131). Acerca disso, ela discerne algumas questões. A primeira seria “a incapacidade do capital privado local para manter os respectivos serviços na medida das exigências crescentes do processo de industrialização” (p. 131), sendo essa tarefa progressivamente assumida pela esfera do Estado, algo sobre que já falamos inúmeras vezes neste trabalho. A segunda seria “o desinteresse de grupos capitalisticamente [sic] organizados em atuar nesses setores” (p. 131), pois são necessários investimentos muito altos e frequentes, o que compromete a perspectiva de bons lucros, outro aspecto sobre o qual também já discorremos.

Nesse panorama em que o Estado assume responsabilidade por uma série de investimentos interessantes ao capital privado, torna-se ainda mais imperativo a

este possuir uma forte representação política, a fim de pressionar as diferentes esferas de governo a realizar tais investimentos. Souza Paula (1976, p. 135-147) comenta, então, a título de hipótese, que um dos fatores ligados ao fato de Juiz de Fora não ter mais conseguido acompanhar o crescimento industrial dos principais centros teria sido a fraca representação política que tinham as elites locais. A partir da Primeira República, os políticos da Zona da Mata mineira começaram a perder peso para os de outras regiões do estado, mormente vinculados ao Partido Republicano Mineiro (PRM), acusados pelos primeiros de “coronelistas”. Para a autora, essas divergências se acirraram e a situação de predomínio do PRM no governo de Minas Gerais pode ter contribuído para o reduzido volume de investimentos estaduais em Juiz de Fora. Além disso, ela aponta que a maioria dos industriais da cidade não tinha preocupação com a questão da representação e mesmo quando alguns integraram o cenário político local, não agiram de forma contundente em prol dos interesses da classe. R. Paula (2006, p. 260-261) fala que ao que se deve dar relevo,

mais do que essa falta de representatividade no jogo político estadual, é a não articulação dos industriais locais com a estrutura sindical patronal criada no início da década de 1930, que deu origem a FIEMG (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais). Em que pese o primeiro presidente desta entidade tivesse sido um industrial de Juiz de Fora, José Carlos Moraes Sarmiento, ligado ao setor têxtil e presidente do Centro Industrial de Juiz de Fora, os industriais juiz-foranos, com sua mentalidade “liberal oitocentista”, ficaram à margem daquela estrutura por não aceitarem, ou mesmo não entenderem o movimento do modelo corporativo que estes sindicatos estavam desenvolvendo e o próprio caráter de centralização política do país, cujos principais beneficiários eram os mesmos industriais. Com efeito, a não integração dos industriais juiz-foranos com os demais industriais do estado, deixava a indústria local vulnerável frente aos desafios da nova dinâmica da economia brasileira.

O autor (p. 261) ressalta que a FIEMG foi desde a fundação um dos principais órgãos que representavam os interesses dos industriais brasileiros e que sua articulação gerou força para a categoria dos industriais do ramo mineral-metalúrgico e ela passou a dominar a política industrial estadual. A incorporação do Centro Industrial de Juiz de Fora à FIEMG só ocorreu em 1954, devido a articulação contra o reajuste do salário mínimo então proposto pelo segundo governo de Getúlio Vargas. Souza Paula (1976, p. 143) diz que somente no fim da década de 1950 começou-se a ver esforços pela recuperação industrial de Juiz de Fora. Em 1959, o Centro Industrial de Juiz de Fora e o Prefeito Olavo Costa solicitaram ao governo do estado a criação de uma cidade industrial. As obras foram sendo

postergadas até o primeiro governo municipal de Itamar Franco, quando em 1969 a Prefeitura e o Conselho Estadual do Desenvolvimento fecharam acordo para alocar, cada, 100 mil cruzeiros novos para a implantação do Distrito Industrial de Juiz de Fora, estabelecido na atual Zona Norte da cidade. Souza Paula (1976, p. 144-146) acredita que tenham contribuído para o recrudescimento da representatividade política juiz-forana os Seminários de Integração da Zona da Mata, ocorridos entre 1967 e 1969 e promovidos pelo governo municipal. Essas reuniões objetivavam reconhecer as necessidades da região, o papel de Juiz de Fora como polo, solucionar impasses políticos e econômicos e estimular o desenvolvimento de diferentes atividades.

A nosso ver, na década de 60 coincidiram os seguintes fatos que vieram determinar maior atenção ao crescimento industrial de Juiz de fora —: sem dúvida alguma, a combatividade dos políticos regionais foi extremamente fortalecida; entretanto, foi também nesses anos que o governo estadual começou a empreender maiores esforços para descentralização industrial de Minas, donde surgiu a política de criação de distritos industriais. Quando destacamos essa coincidência, isso se deve ao cuidado que procuramos ter em deixar bem clara a consideração da variável representação como interveniente e não como determinante.

É certo que o fortalecimento da representação política de Juiz de Fora exerce um importante papel na obtenção de recursos do governo estadual e federal. Entretanto, os resultados não seriam os mesmos se as diretrizes da política estadual ou nacional não dispusessem a respeito da realocação de recursos para regiões menos favorecidas. No caso dos estudos do governo de Minas para instalação do Distrito Industrial, seu objetivo foi bem claro — “dar continuidade à política do Governo Estadual de criar condições para o desenvolvimento industrial em todas as regiões do Estado”¹⁴⁹. (SOUZA PAULA, 1976, p. 144)

Os dados sobre a evolução industrial de Juiz de Fora entre as décadas de 1950 e 1970 são um pouco nebulosos. Parece-nos que ambos os autores, Souza Paula (1976) e R. Paula (2006), no afã de defenderem suas teses, negligenciam o período em questão. Para sustentar a ideia de declínio relativo da indústria juiz-forana, ela dedica poucas páginas às décadas seguintes à de 1940. Ele, por sua vez, a fim de mostrar que houve crescimento contínuo do setor secundário na cidade, compara dados de anos muito distantes e dá grande enfoque na década de 1970, quando Juiz de Fora passou por uma inegável diversificação de ramos industriais; década esta pouco aprofundada pela autora, por ter finalizado o trabalho em 1976. Além disso, os dois apresentam alguns dados com grandes discrepâncias em números acerca das mesmas categorias, o que nos põe em séria dúvida sobre em que acreditar. Vejamos um pouco dessa evolução a seguir.

¹⁴⁹ Em citação ao Conselho Estadual de Desenvolvimento (1968).

Segundo Souza Paula (1976, p. 89), o número de estabelecimentos industriais de Juiz de Fora em 1950 era inferior aos 491 de 1936, antes da crise do fim dos anos 1930, que fechou inúmeras empresas. No fim dos anos 1960, porém, notava-se um acréscimo, com a cidade alcançando 731 unidades. Quanto a isso os dados de R. Paula (2006, p. 352) são semelhantes, mas a tabela em que os apresenta inicia em 1947 e logo salta para 1970, o que pode nos parecer um recurso um pouco forçado para evitar dados que o contradissem; ainda mais se considerarmos que ele teve acesso às fontes que informariam esse número para demais anos, pois as utiliza em outras ocasiões.

Com relação ao número de operários, os dados de Souza Paula (1976, p. 89) têm cifras significativamente menores do que os dados de R. Paula (2006, p. 354) para o número de ocupados na indústria. Não sabemos a razão para isso, mas levantamos quatro hipóteses: trata-se de categorias distintas; e/ou o fato de a fonte da autora ser o Centro Industrial de Juiz de Fora signifique que esteja restrita aos dados das indústrias filiadas, enquanto os dados do IBGE apresentados pelo autor seriam mais abrangentes; e/ou as fontes consideram a atividade industrial sob critérios diferentes; e/ou a fonte de Souza Paula considera apenas o distrito-sede do município. Para a autora, havia menos operários em 1950 do que os 9.549 de 1939 e ainda menos em 1965 e a elevação do número coincidiu com a da quantidade de estabelecimentos, de modo que em 1970, 10.937 operários trabalhavam no setor. O autor, porém, afirma que havia 10.367, 13.824 e 29.240 pessoas ocupadas na indústria em 1940, 1950 e 1970, respectivamente, o que denota um aumento significativo e depõe contra a ideia de estagnação industrial juiz-forana. Discordamos de R. Paula (2006, p. 354), porém, num ponto: ele apresenta os dados de crescimento demográfico do município e afirma que ele não poderia ocorrer em um ambiente de “estagnação, declínio e ‘desindustrialização’”. Embora concordemos que Juiz de Fora não passava por nenhum desses processos (pelo menos não de maneira absoluta), como geógrafos sabemos que é absurda essa relação simplista de causalidade entre economia fraca e decréscimo populacional.

A hipótese de que a fonte de Souza Paula somente incluía o distrito-sede de Juiz de Fora é particularmente importante, porque, em que pese a maior concentração industrial no distrito-sede, a partir da década de 1930 muitas empresas do setor se instalaram no então distrito de Benfica de Minas, como veremos adiante neste item. Esse distrito só foi incorporado ao distrito-sede em 1968 e é exatamen-

te para os dados do ano de 1970, logo após tal incorporação, que a autora percebe um crescimento do número de estabelecimentos e operários. Ainda assim, seu dado em relação a esta categoria está muito aquém do dado de R. Paula para o mesmo ano, o que não permite invalidar nossas demais hipóteses.

Souza Paula (1976, p. 89-90) comenta que a indústria da Zona da Mata e Juiz de Fora se manteve na década de 1950 numa situação de declínio relativo à área metropolitana de Belo Horizonte e até ao estado de Minas Gerais como um todo. As despesas com a produção subiram, mas Juiz de Fora manteve participação constante no total mineiro entre 1950 e 1959, indicando a obtenção de menores lucros, ao passo que o valor da produção também caiu. “Além disso, Juiz de Fora teve uma participação mais elevada quanto aos salários pagos do que quanto ao valor de produção, sugerindo que o alto nível de emprego de mão-de-obra não era compensado por sua produtividade.” (p. 90). A participação da cidade no valor da produção de Minas Gerais, ademais, teve queda constante: 6,4% em 1950; 5,9% em 1959; e 3,9% em 1970.

Ao tratar a composição setorial da indústria juiz-forana, Souza Paula (1976, p. 93-94) diz que persistiu a concentração nos setores tradicionais entre 1960 e 1970, como mostra a tabela 19. Entretanto, seus dados nos permitem verificar um movimento de diversificação industrial. A indústria de couros teve significativa redução na sua participação no valor de produção total, enquanto tal porcentagem nos ramos de mobiliário, químico e mecânico subiu consideravelmente. A participação do ramo mecânico merece destaque: seu valor de produção foi multiplicado por 12 em 10 anos. Em 1965, representava 11,4% do valor total das vendas das indústrias da cidade e 35,85% do valor total das vendas do ramo no estado. Porém, havemos de considerar o cenário mais amplo: a importância adquirida se deveu “de um lado, à baixa rentabilidade dos ramos tradicionais e, de outro, ao fraco crescimento daquela indústria em Minas Gerais”, que “não representava mais que 3,11% do seu total brasileiro” (1976, p. 94).

Os dados sobre a indústria mecânica comprovam a maior produtividade das indústrias de tal natureza. Evidentemente, ela é parte de um conjunto de ramos (de bens intermediários e de equipamentos), que permitem [sic] maior e mais rápida capitalização, proporcionando melhores condições de crescimento. Assim, com menor índice de emprego consegue atingir níveis relativos bem mais altos quanto ao valor de produção e valor de vendas, ao contrário da têxtil, alimentícia e outras. Em 1965, por exemplo, a indústria mecânica de Juiz de Fora empregava apenas 189

pessoas, ao passo que a têxtil empregava 6.144 pessoas¹⁵⁰; em 1970, a primeira ocupava apenas 3,17% do pessoal e participava com 6,78% do valor de produção industrial, a segunda ocupava 42,69% do pessoal, enquanto sua produção era bem menor que isto (32,14% do valor de produção); ainda em 1965, o valor de vendas por operário foi de aproximadamente [Cr\$]43.708,00 na indústria mecânica, somente Cr\$3.810,00 na indústria têxtil e Cr\$3.540,00 na indústria de papel e papelão, sendo que a média em Juiz de Fora foi de Cr\$7.769,00 [...]; em 1970, a indústria mecânica atingiu uma média de valor de produção/operário muito superior à média de Juiz de Fora como um todo, apresentando sensível melhoria com relação a 1960. Na indústria têxtil, por sua vez não ocorreu nenhuma melhoria no índice de produtividade, permanecendo mais baixo que a média local. (SOUZA PAULA, 1976, p. 94-95)

Tabela 19: Participação dos principais ramos industriais de Juiz de Fora (MG) no total do número de estabelecimentos, pessoal ocupado e valor de produção, em 1960 e 1970 – Fonte: Souza Paula (1976, p. 182), adaptado.

Ramo industrial	Número de estabelecimentos		Pessoal ocupado		Valor de produção	
	1960 (%)	1970 (%)	1960 (%)	1970 (%)	1960 (%)	1970 (%)
Têxtil	11,98	18,39	53,30	42,69	39,58	32,14
Alimentos	21,69	17,67	9,38	10,47	23,19	29,04
Mecânico	1,65	4,59	0,84	3,17	0,56	6,78
Papel e papelão	2,89	2,01	4,82	6,55	6,62	6,17
Couro, peles e similares	1,65	0,57	3,73	3,47	8,27	4,32
Vestuário	10,74	6,89	6,09	6,32	4,17	3,56
Mobiliário	7,23	9,33	1,11	5,01	0,51	2,95
Bebidas	1,03	1,00	1,54	2,54	1,61	2,74
Editorial e gráfico	5,57	5,17	2,76	3,72	1,63	2,42
Minerais não metálicos	9,09	9,62	5,93	4,27	3,69	2,22
Químico	1,03	2,01	0,16	1,35	0,43	2,06
Metalúrgico	7,64	7,18	3,60	2,85	3,85	1,58
Outros	17,81	15,57	6,74	7,59	5,89	4,02

Embora Juiz de Fora não tenha se beneficiado com os grandes projetos do Programa de Metas no período presidencial de Juscelino Kubitschek, data dessa época a instalação de dois importantes empreendimentos de porte médio e capital internacional que certamente contribuíram para essa tímida diversificação do parque industrial juiz-forano e o fortalecimento de sua indústria mecânica. O primeiro foi a Becton Dickinson Indústrias Cirúrgicas S/A, da americana Becton, Dickinson and Company (BD). Inaugurada em 1956, a fábrica começou a produzir seringas de vidro; em 1958, agregou à produção agulhas hipodérmicas e anestésicas; e em 1960, estetoscópios. Ao longo dos anos 1970, a linha de produtos

¹⁵⁰ Em citação ao IBGE (1965).

creveu com a fabricação de agulhas para biópsia e outras aplicações técnicas, seringas plásticas descartáveis, termômetros de vidro e microtubos destinados à produção de agulhas. O segundo empreendimento foi da empresa sueca AB Åtvidabergs Industrier, que instalou em 1961 uma fábrica de sua subsidiária Facit, produtora de máquinas de escritório, como calculadoras mecânicas e máquinas de escrever. A firma sueca foi vendida à conterrânea AB Electrolux em 1973, mas a fábrica juiz-forana permaneceu com produção própria sob o nome de Facit S/A Máquinas de Escritório. Souza Paula (1976, p. 95) destaca ainda a criação da fábrica Moinhos Vera Cruz, ocorrida em 1963, “que se tornaria uma das maiores empresas locais”.

Souza Paula, embora escreva em 1976, reconhece que a década de 1970 começava a representar uma mudança maior no cenário industrial juiz-forano. A expansão industrial é bem representada pelo dados que traz (p. 109) acerca do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM). No tocante aos produtos industriais, a arrecadação com esse imposto foi pouco mais de 10% do total do estado no período entre 1972 e 1975. Com relação a todo o ICM recolhido no município, as atividades industriais eram contribuintes de 39% em 1972 e a participação subiu para 45,39% três anos depois.

R. Paula (2006, p. 358-370) compila diversos dados relativos ao decênio que nos ajudam a perceber o crescimento e diversificação do parque industrial de Juiz de Fora. Um dos mais interessantes está na tabela 20, acerca da participação dos tipos de indústria no total juiz-forano. Percebemos que todos os índices relativos à participação da indústria de bens de consumo sofreram queda no período, o que certamente indica a diminuição de seu peso para a composição industrial da cidade. Com relação às indústrias de bens de capital, por sua vez, os índices só apresentaram crescimento. É interessante notar que mesmo sendo um tipo de atividade de capital intensivo, demandante de uma mão-de-obra especializada e não tão numerosa, a indústria de bens de capital teve um expressivo crescimento do pessoal ocupado entre 1970 e 1980. A indústria de bens intermediários, de certa maneira, manteve sua participação constante. Basta apenas darmos relevo ao fato de que a participação do valor de produção dos bens de capital e intermediários subiu consideravelmente entre 1975 e 1980, ao passo que a participação da indústria de bens de consumo no mesmo quesito caiu 20%.

Tabela 20: Participação das indústrias de bens de capital, bens intermediários e bens de consumo na estrutura industrial de Juiz de Fora (MG), entre 1970 e 1980 – Fonte: R. Paula (2006, p. 358).

Quesito	Bens de capital (%)			Bens intermediários (%)			Bens de consumo (%)		
	1970	1975	1980	1970	1975	1980	1970	1975	1980
Número de estabelecimentos	9,91	10,1	12,2	26,4	25,1	25,3	60,9	63,3	63,1
Pessoal ocupado	5,73	11,5	19,4	21,3	21,1	17,3	71,4	67,1	62,7
Despesas com salários	6,66	11,8	30,4	20,9	22,9	17,8	71,3	65,1	53,8
Valor de produção	7,98	9,65	17,8	18,1	17,3	26,6	73,4	72,6	52,6
Valor de transformação industrial	11,8	9,32	21,7	20,3	21,8	19,5	67,0	82,4	54,6

Parece-nos ser preciso afirmar, após toda essa análise da evolução da indústria em Juiz de Fora, que o setor não sofreu uma decadência ao longo do período entre 1928 e 1980, que aqui estudamos. Ainda que tenha havido crises episódicas motivadas pelos mais diversos problemas, a estrutura industrial de Juiz de Fora manteve um crescimento constante. Sua concentração no ramo de bens de consumo, com destaque aos produtos têxteis, foi muito forte no período anterior estudado neste trabalho e seria estranho se perdesse essa característica logo que o Brasil entrou numa nova fase de sua industrialização, com estímulos mais fortes à indústria intermediária e de base. Sendo assim, acreditamos que essas cinco décadas formaram um período em que Juiz de Fora passou por uma paulatina transformação de sua estrutura industrial, adaptando-se aos novos tempos e criando progressivamente as condições para receber indústrias mais dinâmicas. Esse argumento é ainda mais forte se considerarmos que logo no início da década de 1980 a cidade recebeu dois importantes empreendimentos do setor siderúrgico, que elevaram sobremaneira a participação deste ramo no total do valor da produção da cidade.

Este trabalho estaria certamente incompleto se não falássemos de como ocorreu a estruturação urbana de Juiz de Fora no período, assim como falamos para as duas cidades do item anterior. Geraldo (2014, p. 101) comenta algumas partes da obra de Souza Paula (1976) e mostra surpresa com a ausência de menções à Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia (FEEA), pertencente ao Exército Brasileiro. De acordo com E. C. Bastos ([2006]), a indústria, produtora de artefatos bélicos, estojos e projéteis, foi construída entre 1934 e 1939 e oficialmente inaugurada no início deste ano, embora tenha entrado em operação em 1938. Poucos meses após a inauguração, os estabelecimentos fabris do Exército

passaram a ser designados apenas pelo local de instalação, de modo que a FEEA trocou de nome para Fábrica de Juiz de Fora (FJF). Na década de 1940, a FJF iniciou a produção de munição de origem americana e, na seguinte, criaram-se novas oficinas e remodelaram-se algumas já existentes. Durante a expansão da produção automobilística no Brasil, a FJF contribuiu na fabricação de ferramentas para a Willys Overland do Brasil em virtude de possuir uma oficina de precisão. Em 1977, todas as fábricas do Exército foram extintas e seu patrimônio, incluindo a FJF, passou para uma empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa criada dois anos antes, a Indústria de Material Bélico do Brasil (IMBEL).

Geraldo (2014, p. 101) informa que a FJF auxiliou na modernização da infraestrutura de Juiz de Fora e chegou a empregar quase 2.000 funcionários, o que também nos faz ficarmos intrigados com a lacuna no trabalho de Souza Paula (1976), pois sequer nos dados gerais sobre os diferentes ramos industriais na cidade ela parece constar. Duas hipóteses nos parecem plausíveis: a primeira, de que por se tratar de uma indústria estratégica, vinculada aos interesses de defesa nacional, não tenha tido dados divulgados em recenseamentos públicos; a segunda, já levantada em outra ocasião, de que, por se situar durante muitos anos fora do então distrito-sede de Juiz de Fora, não esteja contabilizada nas fontes usadas pela autora. Mais que isso, o que nos interessa agora são as intervenções realizadas pela ou devido à Fábrica no espaço urbano juiz-forano e mencionadas por Geraldo (2014).

O terreno onde se instalou a FJF foi doado pela Prefeitura de Juiz de Fora à União e se localiza próximo ao atual bairro de Benfica, na Zona Norte do distrito-sede, mas que à época compunha um distrito à parte. Essa instalação iniciou “um novo padrão de localização industrial e expansão urbana da cidade no fundo do vale do Paraibuna em direção a Zona Norte, as [sic] margens da ferrovia” (GERALDO, 2014, sem paginação). As unidades da BD e da Facit também foram erguidas nas proximidades, possivelmente influenciadas por uma lei municipal de 1955 que definiu a Zona Industrial da cidade, dividida entre as Zonas Sudeste, Central e Norte da cidade¹⁵¹. Em função da existência da FJF, foram construídos

¹⁵¹ De acordo com Geraldo (2014, sem paginação, nota 48), informamos a seguir os logradouros da Zona Industrial de Juiz de Fora. Na Zona Sudeste: no bairro Poço Rico, Rua Osório de Almeida e Praça da República; no bairro Costa Carvalho, Rua Costa Carvalho. Na Zona Central: no Centro, Rua Espírito Santo e Avenidas dos Andradas e Getúlio Vargas; todos no bairro Mariano Procópio; no bairro Fábrica, Ruas Teresa Cristina e Bernardo Mascarenhas. Na Zona Norte: Avenidas Olavo

uma subestação de energia da CME, em 1937, que certamente ajudou a dotar o setor industrial da cidade de alguma infraestrutura capaz de fomentar a instalação de empresas, e conjuntos habitacionais do Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado (IPASE), nos anos 1940 (GERALDO, 2014). Em 1939 e 1940, criou-se um clube para os funcionários, uma escola para seus filhos, um armazém reembolsável e uma ponte sobre o Rio Paraibuna. Nos anos seguintes, foram também fundados um cine-teatro, um colégio ginásial (BASTOS, E. C., [2006]), uma maternidade e três praças (GERALDO, 2014).

Além dos conjuntos residenciais associados à instalação da FJF, alguns estabelecimentos juiz-foranos criaram as próprias vilas e bairros operários, procurando manter os trabalhadores próximos e controlados. É o caso, por exemplo, da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira, que criou em 1938 um bairro modelo nas proximidades do Morro da Glória que hoje culminou no bairro Santa Catarina; e da Companhia Fiação e Tecelagem São Vicente, que construiu vilas operárias em 1942, as quais originaram o atual bairro Mundo Novo. A população juiz-forana teve um forte crescimento ao longo do século, como podemos verificar na tabela 21, o que levou à expansão horizontal da malha urbana (fig. 27) e à “febre” de loteamentos (GERALDO, 2014). Entre 1940 e 1950, 36 mil lotes foram abertos, o que representava 11 mil a mais do que já tinha sido feito na cidade até então. Dos 180 loteamentos no decênio, 61 não foram aprovados pela Prefeitura (RIBEIRO, 1988, apud GERALDO, 2014). Geraldo

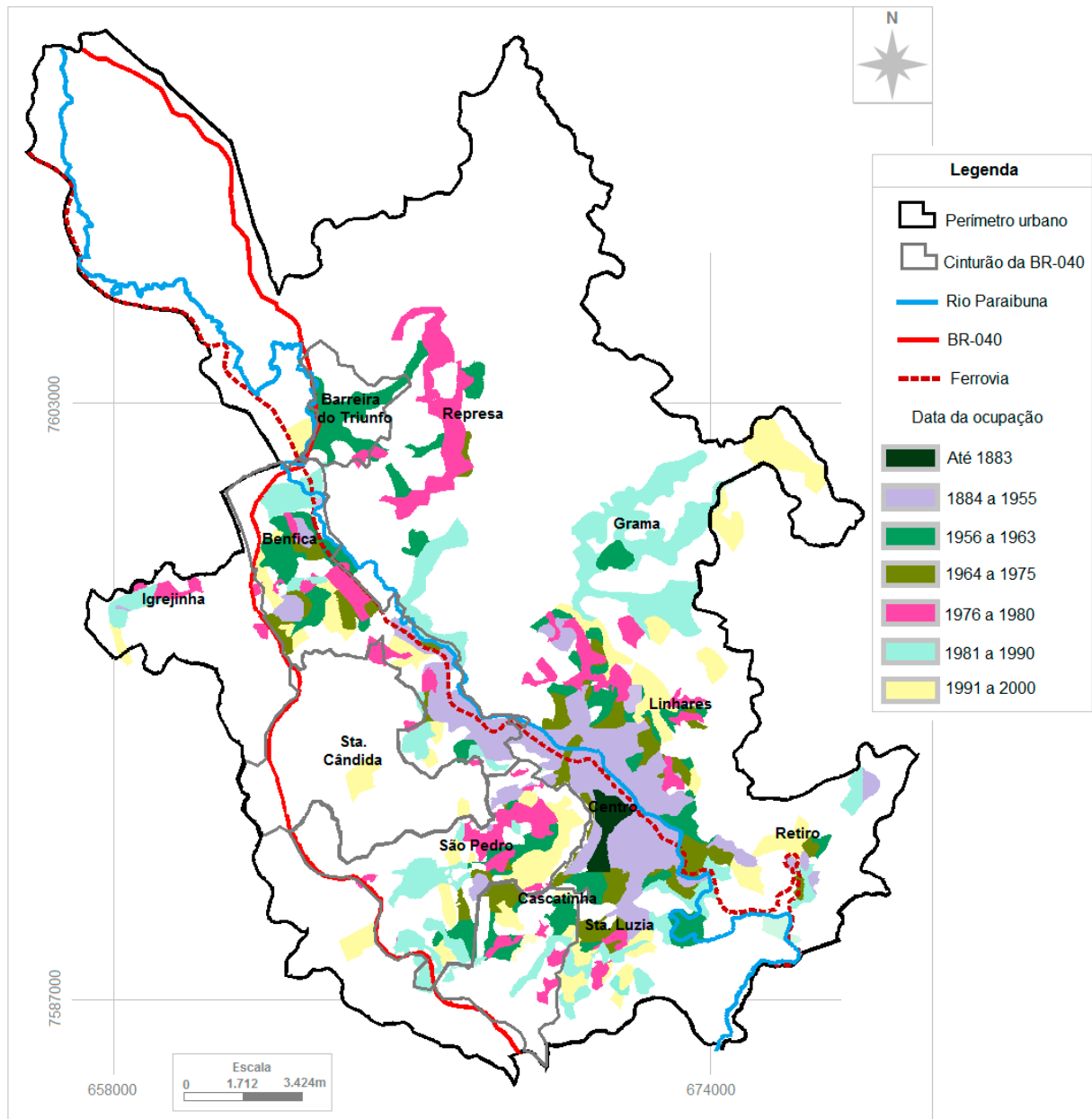
(2014) observou que a maior parte dos loteamentos públicos aprovados entre 1940 e 1970 se localizou na Zona Central, mas havendo um movimento de adensamento em direção às Zonas Norte e Sudeste ao longo da margem esquerda do Rio Paraibuna, em especial próximo à Avenida Sete de Setembro, no bairro Costa Carvalho.

Os incentivos dados pelo governo municipal aos loteadores eram grandes (GERALDO, 2014). Em 1947, foi promulgada uma lei que, além de dar isenção de impostos por 10 anos aos loteamentos aprovados, fazia com que a

Tabela 21: Evolução da população de Juiz de Fora (MG), entre 1920 e 1980 – Para o ano de 1920, a fonte exclui a população fora do distrito-sede. Fonte: R. Paula (2006, p. 354) e Matos (1997, p. 330).

Ano	Número de habitantes
1920	51.392
1930	–
1940	104.172
1950	126.989
1960	169.440
1970	238.510
1980	307.534

Bilac e Coronel Vidal, no bairro Industrial; todos nos bairros São João, Francisco Bernardino, Jôquei Clube e Benfca.



Fonte: Adaptado do Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em <<http://www.pjf.mg.gov.br/ilustra.htm>>

Data: Fevereiro, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Figura 27: Mapa de expansão da mancha urbana de Juiz de Fora entre 1883 e 2000 – Interessante aqui, o polígono referente ao período 1884 – 1955 e, principalmente, os polígonos referentes ao período 1956 – 1980. Fonte: Geraldo (2014, sem paginação).

Prefeitura arcasse com metade dos custos de instalação de infraestrutura. Em 1958, uma lei federal determinou que os loteadores deveriam custear integralmente essa instalação, mas a Prefeitura de Juiz de Fora, em resposta, criou uma nova categoria de ocupação, os granjeamentos, desobrigando novamente os loteadores de tais despesas. Isso denotava a associação entre o Estado e o capital ligado à atividade imobiliária no tocante à produção do espaço adequado à reprodução do capital. Os granjeamentos eram loteamentos situados fora da zona urbana de Juiz de Fora,

para os quais não havia exigência de se ligarem às redes de água e esgoto. A proliferação dos granjeamentos levou à criação de diversos bairros periféricos em situação de extrema precariedade e gerou vazios de ocupação dentro do perímetro urbano.

Segundo Geraldo (2014), o maior número de loteamentos aprovados na Zona Central no período não necessariamente significa que as demais tenham crescido pouco. Para a autora, o que possivelmente ocorreu foi a ocupação irregular nas periferias da cidade. Ainda que não se saiba quando surgiram as primeiras favelas de Juiz de Fora, em 1961 elas ganharam notoriedade por meio de reportagens veiculadas no periódico local *Diário da Tarde*. O poder público informava que 5% da população juiz-forana residia nas 12 favelas que existiam na cidade naquele ano. A maior delas, a Vila Olavo Costa, na Zona Sudeste, possuía 280 barracos e sua formação foi relacionada às práticas assistencialistas do Prefeito Olavo Costa, governante da cidade entre 1951 e 1955 e entre 1959 e 1962, que costumava doar lotes no local e autorizar a construção de barracos quando procurado por famílias carentes. A maioria dos moradores de favelas vinha de cidades vizinhas em busca de emprego em Juiz de Fora, mas sua falta de qualificação os fazia serem recusados pelo mercado de trabalho. Essa informação ajuda a depor contra a tese da estagnação econômica de Juiz de Fora. Os moradores que tinham como origem a própria cidade apontavam como principais causas para a favelização a remoção de residências para a realização de obras e a impossibilidade de pagar aluguel.

Diversas foram as políticas de remoção de favelas adotadas pelo poder público municipal ao longo do período que estudamos, mas elas não foram acompanhadas de qualquer tentativa de realocação da população ou solução do problema habitacional. Em 1938, foi promulgado o Código de Obras de Juiz de Fora, que ficou em vigência até o ano de 1986. O Código era baseado na política higienista e proibia a formação de favelas. No início dos anos 1960, sem qualquer planejamento, ocorreram as primeiras remoções praticadas no Centro de cidade. O governo de Itamar Franco (1967 – 1971 e 1973 – 1974) foi marcante, pois ele ordenou que todo barraco construído deveria ser derrubado, pensando que dessa forma os moradores se mudariam para locais distantes da área central e sem formar aglomerações, o que “despoluiria” a paisagem urbana. As remoções atingiram seu ápice quando o prefeito foi Francisco Antônio de Mello Reis (1977 – 1983), que classificou as favelas como ocupações criminosas (GERALDO, 2014).

É preciso reconhecermos o papel concentrador de diversas atividades de prestação de serviços que Juiz de Fora exerceu na Zona da Mata. Esse papel certamente contribuiu para o crescimento demográfico de Juiz de Fora por meio de movimentos migratórios. Entre os serviços que a cidade polarizou destacamos a Educação Superior, principalmente a partir da criação da segunda universidade federal do interior do Brasil, a Universidade Federal de Juiz de Fora, em 1960, que reuniu sob a mesma tutela diferentes faculdades já existentes na cidade. A cidade também apresentava importantes unidades de saúde, como a Santa Casa de Misericórdia, cujo grande edifício hospitalar foi inaugurado no fim da década de 1940. Além disso, durante o período em que o juiz-forano Nísio Batista de Oliveira foi Inventor Federal no Estado de Minas Gerais planejou-se a construção, em conjunto com o Governo Federal, do Sanatório João Penido para tratamento da tuberculose, no bairro Grama. A unidade foi inaugurada em 1948 e funcionou até 1983, quando foi transformada em hospital geral. Nísio Batista de Oliveira ficou apenas três meses à frente do executivo estadual, mas também destinou verbas estaduais para outras obras em Juiz de Fora. No período foram financiadas a construção do Palácio da Justiça¹⁵², desapropriando terreno de 2.386 m² na esquina entre a Av. Barão do Rio Branco e Rua Marechal Deodoro, e da Estação Rodoviária então localizada no Largo do Riachuelo, no Centro, para a qual se desapropriou terreno de 2.147 m² (GERALDO, 2014).

Geraldo (2014) comenta que se o transporte interurbano, como vimos, representava um problema para a economia de Juiz de Fora do modo que estava, inclusive pelo fato de a rodovia que a ligava ao Rio de Janeiro e a Belo Horizonte não ter sido projetada para o tráfego de caminhões, o mesmo não se pode dizer do transporte intraurbano. Os bondes já circulavam desde o fim do século XIX e, embora tenham sido extintos em 1969, havia outras opções. Na segunda metade da década de 1940, criou-se a primeira linha de ônibus da cidade, ligando Benfica ao Poço Rico, e comprovada a eficácia do empreendimento, o Prefeito Dilermando Martins da Costa Cruz Filho (1947 – 1951) regulamentou o serviço, possibilitando a criação de novas empresas de transporte. No ano de 1951, a Estrada de Ferro Central do Brasil criou o Trem Urbano de Juiz de Fora, popularizado com o nome de Trem Xangai, que ligava a cidade de Matias Barbosa ao então distrito de

¹⁵² Acreditamos se tratar do atual Fórum Benjamin Colucci, sede da Comarca de Juiz de Fora.

Benfica de Minas, na atual Zona Norte da cidade, passando pelo Centro de Juiz de Fora. O trajeto de 36,4 km possuía sete estações e o trem puxado por locomotivas a diesel operava em diversas viagens diárias de 90 minutos cada. O meio de transporte foi importante por conectar a população da periferia de Juiz de Fora ao Centro, onde se concentravam os postos de trabalho e se tratou de um dos primeiros trens suburbanos fora do Rio de Janeiro. O Xangai funcionou até 1996, quando foi desativado após a privatização da RFFSA.

Durante os anos 1960 e 1970, a cidade de Juiz de Fora passou por marcantes obras que alteraram profundamente sua paisagem. Podemos destacar três intervenções na estrutura viária à época que ainda hoje são fundamentais para o tráfego da cidade: o prolongamento da Avenida Barão do Rio Branco em direção à Zona Sul da cidade, até o bairro Santa Luzia; a construção da Avenida Brasil, em ambas as margens do Rio Paraibuna; e a construção da Avenida Independência (atual Av. Presidente Itamar Franco), sobre o córrego de mesmo nome. Estas duas últimas obras foram custeadas com auxílio do DNOS e tornaram mais ágil a circulação do Centro da cidade a seus acessos norte e sul, respectivamente. Geraldo (2014) ainda comenta que merecem destaque, notadamente nas gestões do Prefeito Itamar Franco, a verticalização do Centro, especialmente ao longo da Avenida Barão do Rio Branco e da Rua Halfeld, e a remodelação das praças centrais. Em todas essas obras, vemos um nítido padrão de investimento em infraestrutura no núcleo municipal, em detrimento das periferias. Este é um traço característico dos DGD do capitalismo, como já dissemos, em que o Estado privilegia as classes ricas e as possibilidades de crescimento do capital.

Tratamos, até então, de como ocorreu a industrialização e o crescimento urbano de Juiz de Fora no período 1928 – 1980. É hora, pois, de direcionarmos nosso olhar a Petrópolis e entender como se desenvolveram tais processos nessa cidade. Para isso, muito nos ajudará o artigo de Magalhães escrito em 1966 sobre a “função industrial de Petrópolis”. Assim como acontece na historiografia juizforana, muitas vezes se assume sem muito aprofundamento que o centro industrial petropolitano entrou em crise e estagnou-se após 1930. Magalhães (1966), embora não entre no mérito de discutir a hipótese, nos mostra por meio de diferentes dados que ela não pode ser verdadeira. Entretanto, na década de 1970, posterior a quando Magalhães escreve, o processo de industrialização da cidade parece sofrer

uma inflexão e para explicá-lo recorreremos fundamentalmente a Ambrozio (2008), com quem já dialogamos em outros momentos deste trabalho.

Magalhães (1966, p. 31) divide em duas as fases que marcam a localização das indústrias de Petrópolis. A primeira, até a década de 1940, sob forte influência do transporte ferroviário, e a segunda, a partir daí, ligada ao transporte rodoviário. Tomando o eixo sudoeste–nordeste constituído pelas atuais Ruas Coronel Veiga, Washington Luís, do Imperador, Quissamã e pela Estrada da Saudade, o autor indica que seus bairros a sudeste foram os grandes concentradores dos estabelecimentos industriais da primeira fase, com destaque para o Alto da Serra e Itamarati. Essa era a área servida pela Estrada de Ferro Leopoldina e até a construção da Estrada Rio – Petrópolis de 1928 a ferrovia foi o único meio de transporte de chegada das matérias-primas e saída dos produtos fabricados; daí a importância de as indústrias se situarem por perto. A área a noroeste do eixo, bem como ele próprio, por sua vez, estão relacionadas à segunda fase, quando o predomínio do transporte rodoviário e do caminhão tornou possível o deslocamento das fábricas para áreas ainda não muito ocupadas e mais próximas à Estrada União e Indústria e à Estrada Rio – Petrópolis. Destacam-se as localidades Bingen, Quarteirão Ingelheim, Mosela, Quarteirão Darmstadt, Quarteirão Presidência e Quarteirão Brasileiro, onde as fábricas datam quase exclusivamente das décadas de 1940 e 1950. A figura 28 é um mapa de localização dos estabelecimentos industriais petropolitanos com indicação do ano de fundação e nela se pode perceber tal movimento.

Magalhães (1966, p. 33) nota, ainda, que mesmo na área de ocupação mais recente houve uma mudança possibilitada pela construção da Estrada do Contorno de Petrópolis e sua ligação com o Centro pelo bairro Bingen, conforme já falamos rapidamente no fim do item “3.1.1. A Estrada Rio – Petrópolis, suas alterações e suas implicações”. Essa mudança consistiu na alteração do trajeto preferencial de entrada de caminhões na cidade, que antes ocorria pelo bairro Quitandinha, necessariamente passando pelo Centro. Isso tornou mais rápida a comunicação das indústrias tanto com a rodovia para o Rio de Janeiro quanto com a para Juiz de Fora e criou um novo eixo de localização de empresas ao longo das Ruas Bingen e Paulo Hervé. Aqui podemos perceber uma importante questão relacionada aos DGD subjacentes à construção de novos eixos de transporte, o que permite a abertura de novas áreas à exploração pelo capital produtivo, criando novos padrões de localidades em valorização ou desvalorização.

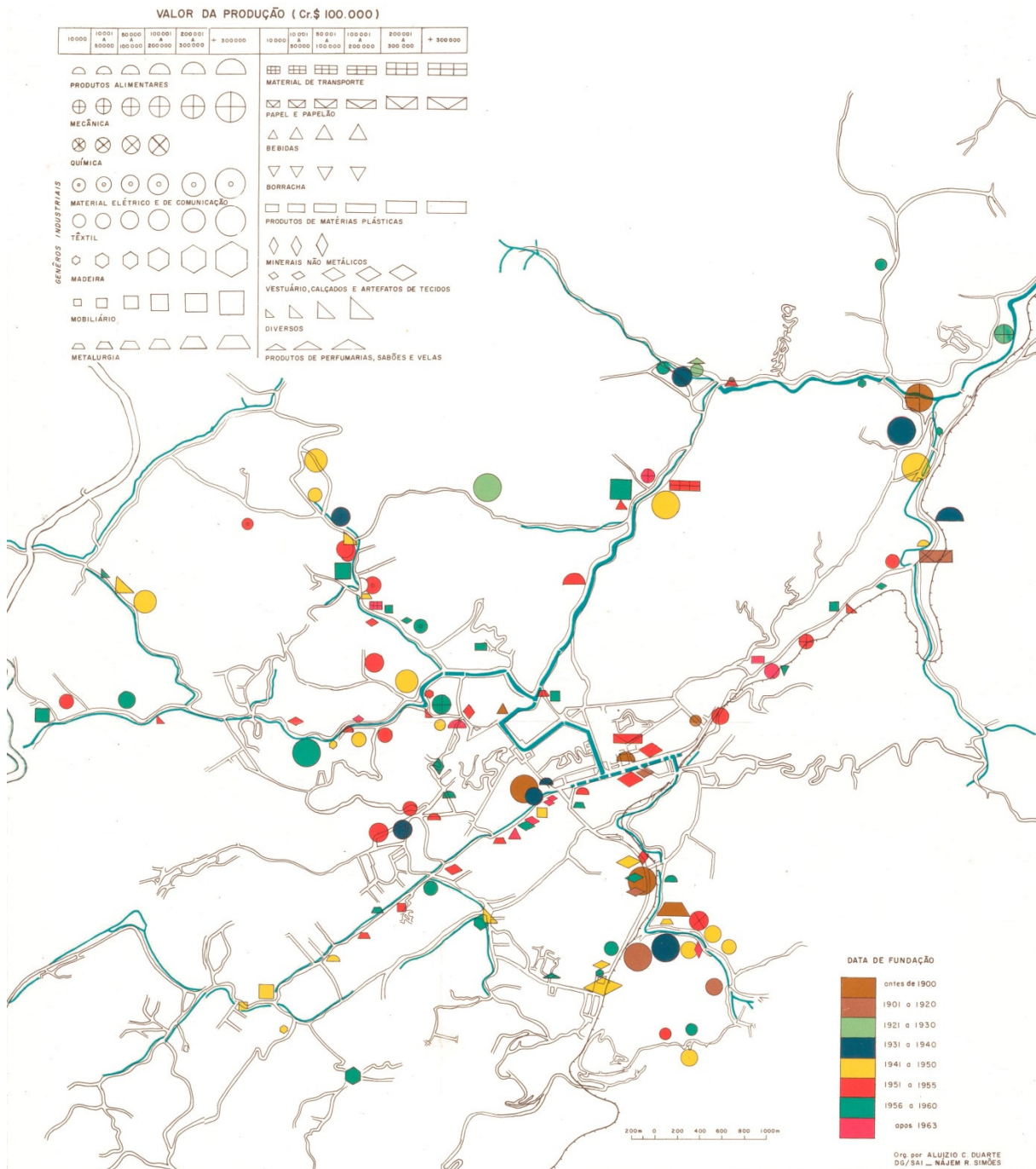


Figura 28: Mapa de estabelecimentos industriais de Petrópolis (RJ) em 1966, segundo o valor de produção e a data de fundação – O eixo que atravessa o mapa no sentido sudoeste-nordeste e que possui relativa concentração de estabelecimentos divide a cidade entre o sudoeste, onde ocorreu a localização de indústrias mais antigas, e o noroeste, onde tal localização se adensou a partir de 1940. Fonte: Magalhães (1966, sem paginação).

Quando Magalhães escrevia, em 1966, Petrópolis possuía 212 estabelecimentos industriais, cuja mão de obra empregada podemos ver na tabela 22. A grande maioria das 18 fábricas com mais de 200 operários era pertencente à indústria têxtil, cuja mão-de-obra costumava ser contratada na própria cidade e ser formada por homens e mulheres. Esse ramo concentrava 64% da mão-de-obra indus-

trial ocupada em Petrópolis, de modo que Magalhães (1966, p. 34) a classifica como uma cidade monoindustrial. Apesar disso e do fato de o setor concentrar 69 do total de 192 indústrias da cidade em 1962, a tabela 23, na página seguinte, apresentada pelo próprio autor, evidencia que, a partir de 1940, o cenário industrial da cidade começou a passar por uma diversificação considerável.

Possivelmente um dos fatores que ajudaram na atração de ramos não tradicionais à cidade foi a inauguração, no ano de 1943, de uma unidade do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) no bairro Bingen. O SENAI passou a oferecer cursos de especialização técnica nas funções de torneiro mecânico, serralheiro, marceneiro, mecânico de automóveis, entre outros, e sua influência foi de tal monta que a FNM começou a enviar funcionários à unidade para fazer os cursos (MAGALHÃES, 1966, p. 36). Além da diversificação que verificamos na estrutura industrial como um todo, Magalhães (1966, p. 35) aponta que o próprio gênero têxtil também passou por uma diversificação a partir da década de 1940, devido à proliferação de malharias cujo produto era destinado a camadas ricas do mercado consumidor. Esse crescimento da atividade têxtil possivelmente estava associada ao aumento do mercado consumidor ocasionado pela Segunda Guerra Mundial. Curiosamente, segundo o autor, esse processo de diversificação têxtil, somado ao surgimento de novos ramos, fez Petrópolis se tornar cada vez mais dependente dos grandes centros industriais do País. A passagem a seguir nos faz lembrar imediatamente do exemplo juiz-forano que vimos há algumas páginas, cujas malharias costumavam ser apenas acabadoras dos produtos do Rio de Janeiro e São Paulo.

Esta dependência cresce a partir de 1950, quando as relações entre as indústrias, no sudeste, adquirem um grau de maior complexidade; então mais capitais são investidos na produção e surgem estabelecimentos fabris que têm por finalidade completar a linha de produção nas metrópoles carioca e paulista, ou ainda aumentar a capacidade de produção para atender a um maior mercado consumidor das cidades. Em conseqüência, amplia-se o espaço industrial e os centros periféricos às metrópoles, por diversas razões, passam a acolher essas novas indústrias que não conseguem se instalar na própria área dos grandes centros demográficos. Nêles aumenta conseqüentemente a mão-de-obra, que em Petrópolis se distribui por vários bairros, havendo contudo maior concentração no Alto da Serra, Morim e Cascatinha. (MAGALHÃES, 1966, p. 35)

Tabela 22: Distribuição dos estabelecimentos industriais de Petrópolis (RJ) segundo o número de operários empregados, em 1966 – Fonte: Magalhães (1966, p. 34), adaptado.

N.º de operários	N.º de estabelecimentos industriais
1 a 10	78
11 a 50	92
51 a 200	24
201 a 1.000	16
1.001 ou mais	2

Tabela 23: Ano de fundação dos estabelecimentos industriais ativos em Petrópolis (RJ) até 1962, segundo o ramo industrial – Percebemos, a partir do decênio 1941 – 1950, uma diversificação da estrutura industrial da cidade. Fonte: Magalhães (1966, p. 34), modificado.

Ramo industrial	Número de estabelecimentos fundados no período								Total
	Até 1900	1901 1920	1921 1930	1931 1940	1941 1950	1951 1955	1956 1960	1960 1962	
Têxtil	3	2	1	4	15	8	5	6	44
Vestuário, calçados e artefatos de tecidos		1			3	10	5	6	25
Alimentício	2	1		2	3	4	6	1	19
Minerais não metálicos			1		4	4	5	1	15
Editorial e gráfica		2		1	2	6	2		13
Madeira					2	2	7	1	12
Mobiliário				1	1	1	6	1	10
Mecânico				1	2	1	2	2	8
Metalúrgico	1				2	2	2		7
Bebidas	1	1		1		1	2		6
Material elétrico e de comunicação					1	3		1	5
Papel e papelão		1			1	1			3
Material de transporte						2		1	3
Perfumaria, sabões e velas			2				1		3
Químico							1	1	2
Indústrias extrativas e produção de minerais					1		1		2
Fumo						1			1
Produtos farmacêuticos e medicinais	1								1
Outros			1	1	4	3	1	3	13
Total	8	8	5	11	41	49	46	42	192

Magalhães (1966, p. 36) aponta 14 indústrias têxteis que empregavam, em 1962, mais de 100 operários. Além dessas, outras cinco, com menos de 100 funcionários, atingiam um valor de produção acima dos 100 milhões de cruzeiros, certamente expressivo. Entre os tecidos produzidos o uso predominante era de algodão e lã, seguido, em virtude da proliferação das malharias, de fios plásticos como o *nylon*, o *rayon* e a seda artificial. Nove indústrias de outros ramos também são destacadas por Magalhães (1966, p. 37), sendo a maior delas a Companhia Fábrica de Papel Petrópolis S/A, produtora de papel e papelão, a qual empregava 438 pessoas naquele ano e apresentava um valor de produção de 1,28 bilhão de cruzei-

ros, comparável às maiores fábricas têxteis da cidade. A diversificação dos ramos industriais levou também à diversificação das matérias-primas adquiridas de outras regiões. Com isso, explica o autor (p. 39), a sujeição da estrutura industrial de Petrópolis ao porto do Rio de Janeiro diminuiu, pois boa parte das novas matérias-primas passou a chegar pelas Rodovias Rio – São Paulo e Rio – Bahia.

A expansão industrial verificada em Petrópolis a partir da década de 1940 e o bom desempenho dos estabelecimentos se refletiu no aumento populacional da cidade, com alto índice de migração. Ambrozio (2008, p. 79) revela que em 1940 o número de moradores de Petrópolis era de 75.418 pessoas, subindo para 108.307 em 1950; 150.300 em 1960; e 189.140 em 1970. Segundo Guerra, Gonçalves e Lopes (2007, p. 39), a ocupação urbana, até 1945, se restringia aos fundos de vale e às planícies fluviais, pois o adensamento populacional era menor e a legislação vigente, ainda baseada no planejamento do Major Koeler, proibia a criação de loteamentos. A partir da segunda metade dos anos 1940, entretanto, o acréscimo populacional foi tanto que a cidade cresceu em direção às encostas menos declivosas circunvizinhas às áreas já ocupadas e aos sopés de morros íngremes e formações rochosas. A promulgação do Código de Obras de Petrópolis de 1960 estimulou ainda mais esse tipo de ocupação, pois permitiu a criação de loteamentos sem que fossem delimitadas áreas para sua abertura, de modo que se expandiram descontroladamente por áreas valorizadas do distrito-sede. Esse crescimento horizontal da forma urbana ocorreu em áreas cada vez mais sujeitas a movimentos de massa, os quais atingiram grande parte da população no ano de 1966 (p. 41). Esse fato mostra a contradição entre a expansão do capital (no caso, por meio da atividade imobiliária) pelo espaço e o nivelamento (por baixo) da natureza, colocando em risco a sociedade e a própria reprodução deste capital.

Assim como ocorrido em Juiz de Fora, no Rio de Janeiro e em Duque de Caxias, alguns estabelecimentos industriais construíam conjuntos residenciais para seus funcionários, uma característica típica do modelo fordista de produção, baseado na vigilância ao trabalhador e na proximidade entre ele e o local de trabalho. Magalhães (1966, p. 30-31) afirma que esses conjuntos se destacavam nos bairros Alto da Serra e Itamarati e no distrito de Cascatinha, ora como casas com feições rústicas, ora como vilas de operários, o que gerava contraste com o modelo residencial de outros locais da cidade.

Ocupados todos os vales numa cidade de área territorial exígua, em virtude de sua topografia serrana, as indústrias que se estabeleceram posteriormente passaram a localizar-se nas vizinhanças das mais antigas e também nos sobrados da área central e mesmo nos fundos das residências, sendo êste fato freqüente na ocupação [sic] industrial petropolitana, cabendo ao ramo das malharias o índice de maior constância, de forma que, hoje em dia [1966], o espaço urbano está saturado.

Não existem, agora, muitas disponibilidades para construção de novas fábricas; algumas necessitam desmontar barrancos para obter uma área maior, terraplanada; outras com a valorização dos terrenos, retiram-se dos bairros que, embora tradicionalmente industriais, como o Mosela, já estão sendo invadidos por residências. Da mesma forma, a ampliação do centro comercial e o tráfego intenso na cidade já não permite que algumas fábricas permaneçam nos terrenos tradicionais. Hoje em dia, a Fábrica São Pedro de Alcântara ocasiona, por exemplo, certo estrangulamento nas ligações do sul da cidade com o centro, pois ocupa estreita passagem do vale do Quitandinha na Rua Washington Luís. (MAGALHÃES, 1966, p. 30-31)

Devido à rara disponibilidade de áreas próprias para a expansão industrial, Magalhães (1966, p. 33) comenta que alguns estabelecimentos precisaram se instalar ao longo do vale do Rio Piabanha, acompanhando, portanto, o curso da Estrada União e Indústria e chegando ao distrito de Pedro do Rio. A localização de empresas em áreas cada vez mais distantes do Centro da cidade contraditoriamente acabou por torná-lo demasiadamente movimentado, pois não havia linhas de ônibus ligando os bairros da cidade, de modo que os operários tinham que tomar uma condução até o Centro e, de lá, tomar outra em direção ao local de trabalho (p. 35). Essa característica de espraiamento do tecido urbano petropolitano criou problemas de infraestrutura para atender o crescimento industrial. A questão da água era emblemática, porque sua constante falta fazia os estabelecimentos dependerem de poços artesianos ou pipas d'água fornecidas pela Prefeitura. Além disso, como as fábricas costumavam ocupar vales, aquelas situadas a jusante eram prejudicadas pelas a montante, que lançavam nos rios seus efluentes, o que era especialmente danoso à produção quando ocorria despejo de resíduos de tinturaria (p. 33).

Petrópolis também apresentou outros estrangulamentos na sua infraestrutura com a expansão industrial, como foi o caso da energia elétrica. Em 1966, quando Magalhães escreve, seis estabelecimentos do setor têxtil consumiam entre 1.000 e 5.000 MWh anuais e outros quatro, de outros ramos, também utilizavam mais de 1.000 MWh (p. 43). Assim como em Juiz de Fora, desde o início da industrialização petropolitana a disponibilidade de energia – em virtude do grande número de quedas-d'água nas proximidades – para o consumo industrial era vista como um fator positivo. Em 1947, a empresa Banco Construtor do Brasil, municipal, que

era a fornecedora de energia para Petrópolis e também a proprietária dos bondes, foi substituída pela Companhia Brasileira de Energia Elétrica (CBEE), sediada em Niterói. A CBEE constituía o grupo Empresas Elétricas Brasileiras S/A (EEB)¹⁵³, que coordenava os investimentos da firma American & Foreign Power Company (Amforp) no Brasil, uma subsidiária da estadunidense Electric Bond and Share Company (EBASCO). A CBEE era responsável pelo abastecimento dos municípios de Niterói, Petrópolis, São Gonçalo, Itaboraí, Maricá, Magé, Paraíba do Sul e Três Rios, possuindo, para tal, quatro usinas hidrelétricas (três das quais situadas na bacia do Rio Piabanha) e duas termelétricas (p. 44). Dentre essas cidades, Niterói, a mais populosa, ocupava o primeiro lugar em consumo, atingindo 126.822 MWh no ano de 1962. Petrópolis, por sua vez, chegou a utilizar 95.339 MWh, ocupando a segunda colocação. Porém, ao considerarmos o consumo de energia elétrica apenas para fins industriais, a cidade serrana subia ao primeiro lugar, com 57.100 MWh, o que denota a importante função industrial que a cidade exercia no período, já que esse valor representava 59,9% do total municipal (p. 46).

Magalhães (1966, p. 47) reporta, entretanto, diversos problemas na distribuição da energia elétrica. Primeiramente, comenta que, embora o ambiente serrano seja potencialmente propício para a instalação de hidrelétricas, o pequeno volume de água e a “incapacidade da companhia em melhorar seu potencial hidráulico” explicariam por que a CBEE gerava a maior parte de sua energia em usinas termelétricas. Em segundo, lugar, frequentes eram os racionamentos, o que impunha às indústrias petropolitanas ter geradores próprios ou paralisar as atividades por algumas horas. Para diminuir, embora não tenha estancado, a frequência dos racionamentos, a CBEE passou a comprar energia elétrica da Light, o que para o ano de 1962 equivalia a 14,9% do total fornecido. Além disso, a “oscilação de voltagem atinge a rotação dos motores, causando-lhes avarias ou alterando o ritmo das máquinas, fazendo-as produzir um pouco menos”.

Esse fator era especialmente prejudicial se considerarmos que boa parte da maquinaria de Petrópolis era estrangeira e datava de muitos anos, pois a cidade começou a se industrializar muito cedo. A dificuldade de adquirir novas máquinas devido ao câmbio alto levou a uma diminuição da produtividade e representou um obstáculo na modernização da produção. Com o aumento da produção nacional de

¹⁵³ As EEB foram compradas no final do ano de 1964 pelo Governo Federal (MAGALHÃES, 1966, p. 44).

bens de capital, os estabelecimentos têxteis petropolitanos passaram a recorrer à compra de teares fabricados em São Paulo. Além dos problemas com o reequipamento, a escassez de indústrias químicas na cidade forçava os industriais a mandarem tingir seus tecidos em fábricas de outros lugares, sendo estas fábricas das próprias indústrias petropolitanas (como a da Companhia de Tecidos Aurora na cidade do Rio de Janeiro) ou não (MAGALHÃES, 1966, p. 41-42). Alguns estabelecimentos, no entanto, começaram a evidenciar o aperfeiçoamento do parque industrial de Petrópolis no setor têxtil, tornando-o mais independente dos grandes centros. Exemplificam isso a Estamparia Petropolitana, que passou a tingir tecidos para as várias fábricas, e a empresa Máquinas de Malharia Coppo S/A, que produzia teares de malharia. Além disso, o comércio de produtos para indústria têxtil entre as cidades de Petrópolis e Nova Friburgo se fortaleceu, o que parece ter sido positivo para ambas (MAGALHÃES, 1966, p. 51).

No tocante à comercialização dos produtos acabados, Magalhães (1966, p. 47-48) afirma que os estados da Guanabara e de São Paulo consumiam 50% deles, enquanto para o exterior se destinavam parte dos equipamentos produzidos pela Máquinas de Malharia Coppo S/A. O destino da produção têxtil era bem diverso e quase todos os estados nordestinos a compravam. De qualquer forma, a excetuar os ramos alimentício, de bebidas e de mobiliário, que tinham um mercado mais restrito a Petrópolis, Rio de Janeiro e seu entorno, quase todos os demais ramos atingiam pelo menos os principais centros urbanos do Brasil. Segundo o autor (p. 49), o parque industrial petropolitano possuía uma grande relação de dependência da praça carioca, o que gerava certa TGV prejudicial aos empreendimentos na cidade. Quase todos os estabelecimentos mantinham um escritório na cidade do Rio de Janeiro em virtude das facilidades com a proximidade do setor bancário e com as comunicações por telefone e telégrafo. Por meio desses escritórios controlavam-se as vendas, faziam-se encomendas de matérias-primas e insumos e realizava-se o despacho de mercadorias. Essa relação explicaria, inclusive, “a ausência de abastecimento de produtos industriais petropolitanos ao comércio local, pois as lojas da cidade são em geral filiais das matrizes do Rio de Janeiro que as abastecem” (p. 49). Algo semelhante se via em relação aos hortifrutícolas produzidos na Região Serrana, que comumente seguiam diretamente para o mercado carioca, onde eram comprados por revendedores para a distribuição na cidade de Petrópolis.

Magalhães (1966, p. 50-51) classificava a cidade de Petrópolis como um satélite industrial da metrópole do Rio de Janeiro, graças a múltiplos fatores, entre os quais se destacavam: as relações de dependência financeira com mercado domínio do Rio de Janeiro, devido à presença das sedes das empresas na metrópole; o fato de que os capitais investidos em Petrópolis provinham, em sua maioria, do Rio de Janeiro¹⁵⁴; as relações de dependência técnica, posto que várias empresas precisavam enviar seus produtos ao Rio de Janeiro para completar a produção e que os gerentes e trabalhadores mais qualificados, se não viveram sua formação técnica e cultural no Rio de Janeiro, tiveram contato com as fábricas por meio de seus escritórios na cidade; e o fato de que o principal mercado consumidor da maioria dos produtos industrializados era a cidade do Rio de Janeiro. Ainda assim, Petrópolis contava com alguns importantes estabelecimentos industriais familiares originados com capitais próprios, com história ligada à atividade artesanal ou à acumulação de dinheiro ao longo da vida do proprietário. Outra participação considerável era de capitais estrangeiros, como a americana International Flavors & Fragrances Inc. (IFF), do ramo de perfumaria; a Máquinas de Malharia Coppo S/A, também estabelecida no Líbano e na Espanha; e a Standard Brands of Brazil, Inc., com sede nos Estados Unidos. “As vinculações continuam, contudo, íntimas com o Rio de Janeiro e se completam pelo ambiente social desta cidade serrana que lê e ouve o Rio de Janeiro e dela recebe os numerosos veranistas e visitantes todos os anos.” (MAGALHÃES, 1966, p. 50-51)

Quando Petrópolis entrou nos anos 1970, porém, começou um processo de inflexão do crescimento industrial de cidade e de aumento da intensidade das transformações urbanas iniciadas nas décadas anteriores. Ambrozio (2008, p. 76) destaca entre elas a expansão das ocupações populares em encostas e divisores de drenagem (embora também se tenha visto residências de médio e alto padrão), a verticalização das residências de classe média no Centro da cidade e suas imediações e o surgimento de grandes unidades habitacionais construídas pelo BNH. Essas ocupações marcaram um forte adensamento populacional principalmente no distrito-sede e no distrito de Cascatinha, justamente numa época em que os bondes e trens que serviam a cidade foram extintos.

¹⁵⁴ Sobre isso, falamos no item “2.2.2. O processo de industrialização/urbanização de Petrópolis”.

O que Ambrozio vê como declínio industrial de Petrópolis, ele atribui (2008, p. 99-102) principalmente às deseconomias de aglomeração da cidade serrana. Como já vimos, com o crescimento urbano, o espaço no distrito-sede e no distrito de Cascatinha foi se tornando exíguo para a expansão industrial. Quanto à hipótese de que o direcionamento das indústrias para os demais distritos – descendo a bacia hidrográfica do Rio Piabanha – poderia resolver o problema, o autor lembra que, embora neles os vales sejam mais alargados, a população era consideravelmente menor e os equipamentos urbanos, menos desenvolvidos. Também se opunham à hipótese a distância maior da cidade do Rio de Janeiro e do Centro de Petrópolis, onde se concentravam os serviços, o comércio e as elites. O autor argumenta que, contraditoriamente, foi a própria tendência do capital industrial fordista em concentrar os trabalhadores, o mercado consumidor e os serviços urbanos que produziu a exiguidade do espaço petropolitano para a futura expansão desse capital e, por conseguinte, produziu as tais deseconomias de aglomeração.

Esta evolução industrial de Petrópolis, bem como seu refreamento nos anos 1970, obedecem a um importante aspecto contraditório do DGD do capitalismo evidenciado por Harvey (1982, p. 428-429) e que explicaremos a seguir. Para garantir sua própria mobilidade sob outras formas, o capital necessita da construção de capital fixo no ambiente, como fábricas, rodovias, ferrovias, usinas etc. Quanto mais o capitalismo se desenvolve, portanto, maior é a demanda por esses investimentos. No entanto, e aqui reside a contradição principal, as formas imobilizadas de capital fixo correspondem a demandas do capital em um dado momento e sob uma determinada estrutura espacial, mas, quando as condições de produção mudam, aquele capital fixo normalmente se torna inútil ou menos funcional, sofrendo uma desvalorização. Demos dois rápidos exemplos já mencionados sobre o caso petropolitano antes de transcrevermos um trecho de Harvey que elucidará ainda mais a questão. Quando todos os vales da cidade de Petrópolis foram ocupados, restou a boa parte das indústrias ocuparem antigos sobrados da área central, uma forma de rugosidade que certamente demonstra uma refuncionalização, mas para uma função qual que não é perfeitamente adequada. O segundo exemplo é o da expansão das plantas fabris para os demais distritos petropolitanos, que tiveram de se instalar em áreas distantes de fatores locacionais importantes, o que se deveu à exiguidade de espaço livre no distrito-sede, esta uma característica construída pelo próprio capital expansionista em tempos anteriores.

O problema, claro, é que quanto mais o capitalismo se desenvolve, mais ele tende a sucumbir às forças que produzem a inércia geográfica. Aqui nós encontramos uma versão da contradição que Marx descrevia como a dominação do trabalho morto sobre o trabalho vivo. A circulação do capital está crescentemente aprisionada pelas infraestruturas físicas e sociais imóveis que foram criadas para dar suporte a certos tipos de produção, certos tipos de processos de trabalho, arranjos distribucionais, padrões de consumo e assim por diante. Crescentes quantidades de capital fixo e longos tempos de giro na produção restringem a mobilidade desinibida. O crescimento das forças produtivas, em resumo, age como uma barreira à rápida reestruturação geográfica do mesmo exato modo que causa entraves à dinâmica de acumulação futura pela imposição do peso morto de investimentos passados. (HARVEY, 1982, p. 428, tradução nossa)

Fora os problemas gerados pela aglomeração urbana, Ambrozio (2008, p. 106) diz que as indústrias têxteis de Petrópolis não conseguiram acompanhar a transformação por que passava o setor, que se tornava cada vez mais uma indústria intensiva em capital em vez de em mão-de-obra. Apesar da desoneração, em 1966, de todos os impostos aplicados sobre a importação de maquinário têxtil, os centros mais antigos, como Petrópolis, não realizaram investimentos significativos, “devido à elevada ociosidade e o alto índice de obsolescência dos estabelecimentos de fiação e tecelagem de algodão” (p. 107). O Choque do Petróleo de 1973 gerou uma crise no ramo têxtil nos anos subsequentes e o Estado optou por investir no ambiente de centros de fiação e tecelagem diversos dos de Petrópolis, onde a reprodução do capital estaria mais assegurada (p. 108-109).

Em 1966, a situação da indústria de Petrópolis ainda era aparentemente boa (AMBROZIO, 2008, p. 111-115). Contra os 192 estabelecimentos industriais existentes em 1962, havia então 454, ou seja, 136,5% a mais. Porém, a participação do setor no número de operários caiu de 64% para 55%, o que pode denotar um movimento de desemprego, já que o número de unidades do ramo aumentou. As grandes indústrias têxteis continuavam presentes ainda em 1971, mas uma das grandes razões para o expressivo aumento do número de unidades foi o surgimento de mais de 100 confecções e malharias, a maior parte concentrada na Rua Teresa, que passa pelas Zonas Leste e Central da cidade. Esse logradouro foi, até a construção da Estrada Rio – Petrópolis de 1928, a principal porta de entrada da cidade para quem vinha do Rio de Janeiro e ao longo dele ou próximo a ele se localizaram algumas das grandes fábricas têxteis, como a Companhia Fábrica de Tecidos Dona Isabel, a Companhia Fiação de Tecidos Cometa, a Companhia de Tecidos Aurora e a S/A Fábrica Santa Helena. Quando as indústrias do ramo, entretanto, começaram a entrar em crise e demitir funcionários, muitos deles se jun-

taram a familiares e criaram pequenas malharias e confecções situadas a tal rua, aproveitando o *know-how* adquirido com o trabalho fabril.

A década de 1970 na indústria petropolitana mostra essa transformação estrutural, que seria consolidada na década de 1980. Muitas das grandes indústrias têxteis fecharam as portas na segunda metade dos anos 1970 e as que permaneceram ativas enfrentavam grave recessão, devido à desvalorização provocada pelos capitais em fuga. Os pequenos estabelecimentos da Rua Teresa, por outro lado, viram grande crescimento no seu número. É possível que o cenário de recessão que abateu a cidade do Rio de Janeiro, que já não era mais a capital federal e principalmente após a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, tenha afetado o capital industrial petropolitano, grande dependente daquela praça. Dessa maneira, a alternativa encontrada pelos antigos funcionários, dadas as demissões, estava exatamente nas pequenas malharias familiares que até hoje se veem à Rua Teresa, financeiramente mais independentes da nova capital estadual.

A principal semelhança entre a evolução urbana e industrial de Juiz de Fora e de Petrópolis no período 1928 – 1980 foi, certamente, que esses anos representaram uma grande transformação qualitativa de ambos os cenários. Ambas as cidades sofreram forte acréscimo populacional, o que levou a uma significativa expansão horizontal da malha urbana e à verticalização das áreas centrais, onde residia a classe média e, em certa medida, as elites. Além disso, ocorreu um processo de periferização de seus centros industriais, subordinados a São Paulo e ao Rio de Janeiro, que concentraram os investimentos no setor secundário nessa época de fordismo à brasileira. No entanto, Juiz de Fora passou por longos anos de reestruturação de seu parque industrial, com uma progressiva, embora tímida, diversificação dos ramos de produção até a década de 1970, quando a cidade começou a atrair grandes empreendimentos desvinculados dos setores mais tradicionais. Petrópolis, por sua vez, não obstante a existência de unidades industriais em diferentes ramos, permaneceu ao longo do período com um predomínio inalterado do setor têxtil, possivelmente devido à dependência dos capitais cariocas e à exiguidade de áreas com boas condições de terreno e de infraestrutura onde empresas maiores pudessem se instalar. Isso fez com que sua entrada na década de 1970 não marcasse o começo da consolidação de um parque industrial diversificado, mas o início de uma crise que levou à eliminação de seus principais estabelecimentos de produção tradicional.

Achamos necessário, agora no final deste capítulo, explicar que a razão pela qual ele é tão maior que o outro reside na crescente complexidade do espaço neste período entre 1928 a 1980 em comparação com o período anterior. Como o espaço, segundo o que já dissemos no item “1. Introdução”, é um acúmulo de tempos e de técnicas, a sua evolução subjaz a inserção de novos elementos que tornam a configuração exponencialmente mais complexa, pois o jogo entre os atores e agentes, nas diversas escalas, passam a relacionar cada vez mais variáveis quase nunca simplificadoras. Tudo se torna mais complexo: o espaço, a técnica, os ritmos e, finalmente, os DGD. Neste fato encontra-se a justificativa para a ênfase que precisamos dar às cidades do Rio de Janeiro e de Duque de Caxias, Petrópolis e Juiz de Fora neste último item “3.2. Urbanização acelerada e industrialização concentrada”: é nesses espaços que se evidenciaram com mais força a maneira concreta pelas quais os DGD se deram.

4. Considerações finais

Parece clichê, e de fato pode ser que seja, dizer que as considerações finais não são uma conclusão, no sentido de que não esgotam o trabalho, uma vez que é impossível a análise exaustiva do real: algo que inclusive já discutimos na introdução deste trabalho. Clichê ou não, é sempre importante frisar isto, porque tira do autor o peso mais ou menos enciclopedista de querer escrever tudo e, principalmente, porque tira do leitor uma possível visão de que a obra lida com todos os aspectos possíveis de determinada teoria ou empiria, fazendo do diálogo e da crítica o ponto central de uma ciência progressista. Sempre que efetuamos um estudo, buscando responder a questões que temos em mente, seu desenvolvimento se dá de maneira diferente do planejado e o fim desse estudo nunca é um fim em si mesmo à medida que abre para novas indagações.

Por isso, acreditamos que é imprescindível lembrarmos nosso objetivo e nossa questão centrais para que à luz deles voltemos ao desenvolvimento analisando se eles foram adequadamente alcançado e respondida, respectivamente. O *objetivo central* do trabalho se constituiu em *analisar as principais transformações espaciais, no e do eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG), que se configuraram como desenvolvimentos geográficos desiguais entre 1861 e 1980*. Nossa *questão central*, por sua vez, foi: *Qual a natureza dessas transformações, o que as gerou e impulsionou e o que elas geraram e impulsionaram ao longo do referido eixo?*

Acreditamos que um entendimento foi fundamental para que pudéssemos tratar o processo de urbanização do eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora à luz da abordagem dos desenvolvimentos geográficos desiguais (DGD). Este entendimento foi o de que um eixo não constitui uma simples linha ou uma via, mas sim uma parcela do espaço ligando dois lugares e onde ocorrem fluxos consideráveis de capitais nas suas mais variadas formas, pessoas, informações etc. Isso nos permitiu trabalhar como os DGD operaram em diferentes escalas, uma das ideias centrais de Smith (1998) e Harvey (2014). Pudemos notar, principalmente, a tendência do capitalismo para a diferenciação dos espaços, pois as escalas que analisamos a apresentava mais fortemente, mas ainda assim conseguimos perceber, para alguns aspectos e em alguns momentos, sua tendência para a igualização. Recupe-

remos o desenvolvimento de nosso trabalho a partir de agora, para depois fazermos mais considerações.

No item “1. Introdução”, vimos que o século XVIII marcou a criação da ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora com o Caminho Novo, que ligava aquela cidade às zonas auríferas e diamantíferas mineiras, mas o longo tempo do percurso ainda impedia qualquer fortalecimento das relações entre as localidades. Além disso, Juiz de Fora não tinha qualquer força dinamizadora a ponto de constituir um ponto terminal de um eixo com o Rio de Janeiro, posto que era apenas um reduzido povoado facilmente tratável como ponto intermediário, e razoavelmente inexpressivo, do principal eixo da época, entre o Rio de Janeiro e as minas de metais e pedras preciosos do interior.

Foi o sucesso do cultivo de café na Zona da Mata mineira e no Médio Vale do Rio Paraíba do Sul próximo a ela que viabilizaram a efetiva integração entre as duas cidades. No intuito de expandir a rentabilidade e os próprios cafezais, deu-se impulso à construção de uma malha rodoferroviária moderna, com uso de tecnologia estrangeira, para garantir o escoamento efetivo da produção de café. Esse sistema de transportes se iniciou com a construção da Estrada União e Indústria, entre Juiz de Fora e Petrópolis (RJ). A inauguração desta via foi o marco inicial do período que estudamos no capítulo “2. Cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente: o período 1861 – 1928”, pois ela permitiu reduzir o tempo de viagem entre a cidade mineira e a capital do Império a ponto de se intensificarem fortemente os fluxos entre elas. Subjacente a este período esteve a ideia da urbanização incipiente do eixo. Falar dela significa falar de uma problemática urbana que ainda começava a invadir a vida cotidiana e transformar uma sociedade cujos diferentes tempos e espaços ainda eram predominantemente influenciados pelas dinâmicas do rural e da fábrica.

A construção da Estrada União e Indústria sofreu diversas dificuldades em virtude do pouco desenvolvimento do conjunto de técnicas empregadas. Isso gerou uma conjuntura em que os fatores físico-naturais foram importantes condicionantes do traçado da via. A Estrada teve significativas implicações para a urbanização no eixo, pois no entorno de muitas de suas estações de muda proliferaram povoados existentes até hoje, mas sua grande importância foi para o transporte do café. Pela União e Indústria circulava quase a totalidade do café da região e inclusive de regiões mais distantes, o que fez de Juiz de Fora um notório entreposto

comercial à época, contribuindo para um mecanismo de transferência geográfica de riqueza para esta localidade. Do mesmo modo, Petrópolis também se tornou uma cidade crucial para o transporte do produto, dando início a uma fase próspera de sua economia que se somava à característica de cidade de vilegiatura da Corte Imperial.

Para complementar o transporte sobre rodas alimentado pela Estrada União e Indústria e, ao mesmo tempo, competir com ele, diversas ferrovias foram construídas nas últimas décadas do século XIX. Em 1867, a Estrada de Ferro D. Pedro II atingiu a cidade de Entre-Rios, atual Três Rios (RJ), e fez com que fosse preferida pelos cafeicultores da região à Estrada União e Indústria. As principais vantagens do transporte ferroviário eram a redução dos custos e do tempo de deslocamento das mercadorias. Dessa maneira, a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II a Juiz de Fora em 1875 precipitou a decadência e o encerramento da Companhia União e Indústria, o que deixou a estrada relativamente abandonada. A presença da ferrovia na cidade, entretanto, tornou ainda maior a circulação de capitais na localidade e permitiu o reforço da cafeicultura regional. A cidade cuja economia mais cresceu com a expansão ferroviária foi o Rio de Janeiro, destino final do café antes da exportação, evidenciando outro esquema de transferência geográfica da riqueza produzida nas áreas cafeeiras.

Outros investimentos significativos na rede ferroviária da época foram: a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, criada em 1872, por cafeicultores mineiros, e a Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, que subiu a Serra de Petrópolis a partir de Raiz da Serra (atualmente em Magé, RJ) em 1883 e, desde então, começou a descer pelo vale do Rio Piabanha. Os trilhos de ambas as empresas chegaram a Entre-Rios ainda no século XX e foram adquiridos pela The Leopoldina Railway Company Ltd. em 1897. Essa característica de entroncamento de três ferrovias diferentes deu impulso à economia da cidade, a qual pôde se emancipar de Paraíba do Sul (RJ) em 1938. Ao mesmo tempo em que se expandiam as ferrovias pelas proximidades da ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, cabe lembrarmos que se processava, na Baixada Fluminense, um movimento inicial de retalhamento de terras no entorno de estações ferroviárias que serviam a área, associado a medidas de “saneamento” do ambiente.

No curso dos acontecimentos do primeiro período deste trabalho, as cidades de Juiz de Fora, Petrópolis e Rio de Janeiro passavam por um duplo processo de

industrialização/urbanização. As condições para um desenvolvimento capitalista mais pleno estavam sendo gestadas com a consolidação dos mercados de terras (em virtude da Lei de Terras de 1850), de trabalho (devido à abolição progressiva da escravidão), e de dinheiro (graças ao surgimento de diversos bancos estrangeiros e nacionais e o aquecimento da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro).

Em Juiz de Fora, assim como nos demais centros do café, a indústria não surgiu da aplicação direta do capital cafeeiro, mas de sua transferência para o setor financeiro, que por sua vez o aplicava no setor industrial. A cidade de Juiz de Fora já contava com uma massa de trabalhadores livres e relativamente especializados constituída pelos imigrantes que foram trabalhar na construção da Estrada União e Indústria. A industrialização da cidade também foi possibilitada pela boa infraestrutura de serviços urbanos, pela chegada de empresários da região a Juiz de Fora e pela formação de grandes bancos locais, que puderam financiar os empreendimentos do setor. O mercado dos produtos industrializados juiz-foranos, à época, alcançava não só a Zona da Mata como várias outras áreas, tais quais a cidade do Rio de Janeiro.

A experiência industrial e urbana de Petrópolis foi um pouco diferente, posto que não possuía uma elite cafeicultora local e a cidade, além de planejada, serviu de segunda residência à Família Imperial e a vários presidentes da Primeira República. Entretanto, também lá os imigrantes constituíram a principal força de trabalho para as fábricas nascentes e a predominância no setor secundário foi inegavelmente do ramo têxtil. Os capitais que fizeram surgir boa parte das indústrias petropolitanas, por outro lado, eram em grande medida cariocas. Os laços de dependência da cidade serrana com a capital do País eram tão fortes que Petrópolis não precisou criar as mesmas condições para a instalação de indústrias que outras cidades precisaram. Com exceção da infraestrutura e da presença de força de trabalho, critérios essencialmente ligados ao espaço e essenciais para a localização dos empreendimentos à época, os demais critérios poderiam muito bem ser supridos pelo Rio de Janeiro.

A singularidade do Rio de Janeiro como capital do Brasil, primeiro sendo Município Neutro, depois pertencendo ao Distrito Federal, possibilitou que a cidade se desenvolvesse de modo mais ou menos independente do interior da província do Rio de Janeiro (depois passada a estado) e, por se tratar de uma cidade mais avançada em relação às demais, permitiu a concentração de diferentes ativi-

dades. A produção do espaço urbano carioca do período seguiu um modelo de ocupação diferenciado segundo o tipo de transporte: bonde ou trem. Os bondes se direcionaram à Zona Sul da cidade, atraindo as classes mais ricas, enquanto os trens penetraram a Zona Norte e a Baixada Fluminense, atraindo algumas indústrias e boa parte da população pobre que não podia arcar com os custos de vida em áreas mais centrais. A associação entre a ideologia higienista e a procura pela criação, concentração e acumulação de mais capitais necessitava eliminar ou ao menos diminuir as aparentes contradições do espaço urbano carioca. Foi essa mentalidade que levou a cabo projetos de intensa transformação da cidade do Rio de Janeiro, como as reformas nos governos dos Prefeitos Pereira Passos e Carlos Sampaio.

Durante o período 1861 – 1928, a ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, que teve embrião ainda nos caminhos coloniais, ganhou novos atributos, como estradas, ocupações, acréscimos na densidade populacional etc. A urbanização do eixo ocorreu de maneira incipiente, caracterizando apenas um processo muito inicial de predomínio do urbano sobre o rural e mais inicial ainda quanto a seu predomínio sobre a realidade industrial. Essa urbanização se processou ainda muito mais por meio do surgimento e expansão inicial das cidades do que pela força simbólica que lhe é subjacente. Ainda que não intensamente, no entanto, já pudemos perceber diferentes manifestações do DGD, as quais se intensificaram quali e quantitativamente no período seguinte.

A inauguração da Estrada Rio – Petrópolis de 1928 inaugurou, por sua vez, o segundo período que estudamos aqui, sobre o qual falamos no capítulo “3. Estratégia rodoviarista, concentração industrial e urbanização consolidada: o período 1928 – 1980”. Os anos entre 1928 e 1980 marcaram ao mesmo tempo rupturas e continuidades em relação ao período anterior. A primeira e principal ruptura foi com a lógica agrário-exportadora até então dominante. A crise definitiva do café, que a bem da verdade já no início do século XX estava decadente na área que estudamos, e a Revolução de 1930 foram os símbolos últimos desse fim de era. A segunda ruptura que precisamos salientar foi aquela com o modelo de transporte mais valorizado. A grande continuidade, por outro lado, foi a do processo de urbanização do eixo. A partir de 1928, configurou-se uma transição de uma urbanização até então incipiente, ligada à transformação de tempos e espaços nos quais ainda predominavam as dinâmicas do rural ou da indústria, para uma urbanização

consolidada, com a qual a problemática urbana tomou conta da vida cotidiana, não apenas da vida na cidade como também na fábrica e no campo. Aprofundaram-se, também, as contradições entre o urbano e o industrial, que já apareciam no primeiro período, e percebemos expansão das fábricas em alguns locais e relativa retração em outros.

Antes da construção da Estrada Rio – Petrópolis de 1928, outras duas estradas foram estabelecidas procurando melhorar a ligação então precária entre essas duas cidades, algo que não lograram. Aquela via, entretanto, possuía qualidade melhor que as demais, além de ser mais curta e de permitir o desenvolvimento de maiores velocidades. Sua inauguração contribuiu para dar mais dinamismo econômico à ocupação que originou a atual cidade de Duque de Caxias (RJ), por cujo centro a estrada, adjacente à linha da Leopoldina Railway, passava e contribuiu para sua emancipação político-administrativa alcançada em 1943. Nessa época, já se configurava a Área Metropolitana do Rio de Janeiro, cuja estrutura urbana desde então apresentava um centro que disfrutava de boa infraestrutura e de presença eficaz do poder público, sendo residência das classes mais elevadas, e uma periferia mal servida dessa infraestrutura e da ação do Estado, servindo de moradia aos mais pobres. Para a cidade de Petrópolis, a estrada de 1928 deu novo dinamismo à economia e ajudou a processar a transição da vilegiatura para o turismo em Petrópolis, consolidada nas décadas de 1950 e 1960.

Três foram as principais alterações no trajeto da Estrada Rio – Petrópolis: a mudança no seu trecho inicial com a construção da Avenida Brasil, no município do Rio de Janeiro; a construção de um trecho mais retilíneo, conhecido como Variante Rio – Petrópolis, majoritariamente em território de Duque de Caxias; e a inauguração da Estrada do Contorno de Petrópolis, atual pista de descida da Rodovia BR-040 na Serra de Petrópolis. A Avenida Brasil, inaugurada em 1947, foi primeiramente pensada como um novo acesso à Estrada Rio – Petrópolis, permitindo ao mesmo tempo incorporar diversos bairros da Zona Norte do Rio de Janeiro ao tecido urbano, visando à ocupação industrial, e deslocar o intenso tráfego interurbano que então precisava passar pelo centro de Duque de Caxias. Todavia, o projeto tomou rumos diferentes e ficou inscrito ao território do Distrito Federal, enquanto o projeto da Variante Rio – Petrópolis só foi levado a cabo em 1950. Apesar de a construção da Avenida Brasil não ter representado em todos os seus trechos e de imediato um fator de realocação industrial, sua ocupação estimulou

um salto para 5.693 unidades fabris no município no ano de 1950. Paralelamente, ocorria na cidade do Rio de Janeiro uma significativa expansão do número de favelas e da população favelada.

A Variante Rio – Petrópolis também permitiu a criação de um novo eixo de expansão para o capital produtivo em Duque de Caxias. No entanto, ela não pareceu ter um objetivo de fugir das áreas de maior aglomeração urbana, de modo que seria voltada a atender ao deslocamento, e não às localidades que cortava. Essa orientação seria diferente da das estradas sobre as quais falamos anteriormente, notadamente a Rio – Petrópolis de 1928 e a Avenida Brasil, as quais tiveram como objetivo acessório ou primordial integrar à malha urbana do Rio de Janeiro as áreas periféricas por onde passavam. Por fim, a abertura da Estrada do Contorno de Petrópolis, ocorrida em 1960, serviu primariamente a uma comunicação mais rápida entre os distritos petropolitanos (e as cidades e vias a norte) e a Baixada Fluminense e o Rio de Janeiro, eliminando a necessidade de atravessar o Centro de Petrópolis.

Duas fases marcaram as alterações submetidas ao sistema ferroviário nos trechos que fazem parte da ligação entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora: a eletrificação dos trens dos subúrbios da metrópole fluminense, importante para poder absorver o crescente número de usuários do transporte, e a erradicação de ramais, como forma de eliminação de déficits. A primeira fase não ocorreu num intervalo específico de tempo, mas distribuída segundo diversas variáveis ao longo do período entre 1928 e 1980. Dessa maneira, ela findou por coincidir com a fase da supressão de vias férreas no Brasil, iniciada na década de 1950 e intensificada nos dois decênios posteriores. Os trens suburbanos da Estrada de Ferro Central do Brasil tiveram sua eletrificação inaugurada entre as décadas de 1930 e 1950. Os trens de subúrbio da Estrada de Ferro Leopoldina, por sua vez, só começaram a ser eletrificados na década de 1960, devido a inúmeros problemas conjunturais e internos à empresa. Com relação à erradicação de ramais ferroviários na ligação Rio de Janeiro – Juiz de Fora, ela somente ocorreu com a ligação entre Vila Inhomirim (em Magé) e Três Rios, passando por Petrópolis. Apesar de manifestações de comerciantes petropolitanos contrários à supressão, a Ditadura Militar desconsiderou e extinguiu o ramal por volta de 1965. A decadência das ferrovias acabou por prejudicar Três Rios mais que as demais cidades do eixo, pois ela ti-

nha se desenvolvido com uma economia basicamente vinculada à presença dos entroncamentos ferroviários.

No período entre 1928 e 1980, Rio de Janeiro e Duque de Caxias experimentaram um grande crescimento da população citadina, acompanhado por uma expansão considerável da malha urbana formal e pelo surgimento de várias novas unidades fabris. Essas unidades se deslocaram progressivamente das áreas nucleares da metrópole em direção aos subúrbios e periferias, incluindo os municípios da Baixada Fluminense, entre os quais Duque de Caxias parece ter visto o maior crescimento econômico. Esse movimento também descentralizou as favelas, cujos moradores, bem como os moradores suburbanos, eram em grande parte empregados no setor industrial. O êxodo rural também foi um fator importante para a possibilidade do desenvolvimento da indústria do Rio de Janeiro no período, pois boa parte da população liberada do campo migrava para a Capital Federal e se instalava nos subúrbios e na Baixada Fluminense, convertendo-se em mão-de-obra barata para as novas fábricas.

Em Duque de Caxias, dois empreendimentos de monta iniciados com capital federal nacional foram importantes para a evolução industrial e urbana do município: a Fábrica Nacional de Motores (FNM), instalada no atual distrito de Xerém, e o polo petroquímico composto pela Refinaria Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha Sintética (FABOR). Paralelamente a esses estabelecimentos e à expansão urbano-industrial para os subúrbios a norte do Rio de Janeiro, a Zona Sul da cidade viu crescerem os investimentos imobiliários, representados pela crescente verticalização dos bairros. No Centro da cidade, por sua vez, houve modificações importantes, como a construção do Aeroporto Santos Dumont, a abertura da Avenida Presidente Vargas, a ocupação da Esplanada do Castelo, o desmonte do Morro de Santo Antônio etc. Diversas grandes obras viárias e remoções de favelas e bairros pobres também foram registradas, principalmente no núcleo da metrópole, as quais contribuíram para a crescente fragmentação espacial da cidade entre áreas de e para ricos e áreas de e para pobres. Essa tendência se acentuou com a criação do estado da Guanabara entre 1960 e 1975, após a transferência da capital do País para Brasília. Durante esses anos, o Rio de Janeiro teve o privilégio da dupla arrecadação de impostos, o que permitiu investimentos ainda maiores em capital fixo no ambiente construído e a reorientação da expansão urbana para a Baixada de Jacarepaguá.

No mesmo período entre 1928 e 1980, as cidades de Juiz de Fora e Petrópolis passaram por um processo de industrialização periférica associado ao crescimento urbano. Enquanto elas estavam entre as cidades de vanguarda da industrialização brasileira na passagem do século XIX para o século XX, a partir da década de 1930 esse aspecto de seu desenvolvimento não nos parece ocorrer com o mesmo ímpeto. Diversos fatores de ordem externa e interna de Juiz de Fora contribuíram para o arrefecimento de sua industrialização no período. Entre os fatores externos, podemos citar a transferência de recursos para o Rio de Janeiro; a concentração da produção cafeeira no oeste paulista; e a mudança da capital para Belo Horizonte. Entre os fatores internos, por sua vez, listamos: a concentração setorial de sua indústria; a forte desconcentração de capital; a dependência tecnológica que a cidade tinha de centros externos; a restrição do mercado da indústria têxtil após a Segunda Guerra Mundial; e os problemas de infraestrutura intra e interurbana – energia elétrica, transportes, serviços telefônicos e abastecimento de água e saneamento básico –. Acreditamos que as cinco décadas deste período formaram um momento em que Juiz de Fora passou por uma paulatina transformação de sua estrutura industrial, adaptando-se aos novos tempos e criando progressivamente as condições para receber indústrias mais dinâmicas, pois já se pode perceber esse movimento a partir dos anos 1970. Ainda que tenha havido crises episódicas motivadas pelos mais diversos problemas, a estrutura industrial de Juiz de Fora manteve um crescimento constante.

A evolução industrial petropolitana no período também evidenciou uma grande transformação qualitativa. Além disso, na questão da evolução urbana, ambas as cidades sofreram forte acréscimo populacional, o que levou a uma significativa expansão horizontal da malha urbana e à verticalização das áreas centrais, onde residia a classe média e, em certa medida, as elites. Também ocorreu um processo de periferização de seus centros industriais, subordinados a São Paulo (SP) e ao Rio de Janeiro, que concentraram os investimentos no setor secundário nessa época de fordismo à brasileira. No entanto, Juiz de Fora passou por longos anos de reestruturação de seu parque industrial, com uma progressiva, embora tímida, diversificação dos ramos de produção até a década de 1970, quando a cidade começou a atrair grandes empreendimentos desvinculados dos setores mais tradicionais. Petrópolis, por sua vez, não obstante a existência de unidades industriais em diferentes ramos, permaneceu ao longo do período com um predomínio

inalterado do setor têxtil, possivelmente devido à dependência dos capitais cariocas e à exiguidade de áreas com boas condições de terreno e de infraestrutura onde empresas maiores pudessem se instalar. Isso fez com que sua entrada na década de 1970 não marcasse o começo da consolidação de um parque industrial diversificado, mas o início de uma crise que levou à eliminação de seus principais estabelecimentos de produção tradicional.

Como o espaço é um acúmulo de tempos e de técnicas, a sua evolução subjaz a inserção de novos elementos que tornam a configuração exponencialmente mais complexa, pois o jogo entre os atores e agentes, nas diversas escalas, passam a relacionar cada vez mais variáveis quase nunca simplificadoras. Tudo se tornou mais complexo no período 1928 – 1980 em comparação ao período 1861 – 1928: o espaço, a técnica, os ritmos e, finalmente, os DGD.

Agora que fizemos essa recuperação do trabalho, acreditamos poder dizer que conseguimos cumprir com nosso objetivo de *analisar as principais transformações espaciais, no e do eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora, que se configuraram como desenvolvimentos geográficos desiguais entre 1861 e 1980*. Ao longo de todo o trabalho conseguimos inserir a abordagem dos DGD no estudo da empiria, provando não só sua importância como sua imensa aplicabilidade para a ciência geográfica, mesmo analisando diferentes momentos da evolução espacial. Também acreditamos ter respondido, por meio das inúmeras discussões e análises que fizemos, nossa questão central.

Uma reflexão aqui nos parece fundamental, agora que temos em mente todo o curso do trabalho, relacionando o eixo às estradas que o formaram e as áreas adjacentes a elas. No primeiro período, as vias que ligavam o Rio de Janeiro e Juiz de Fora possuíam maior interação com o entorno, o que pode ser facilmente exemplificado pelas estações de muda da Estrada União e Indústria, as quais inclusive estimularam o desenvolvimento de povoados. A esta característica podemos dar o nome de capilaridade, em alusão aos vasos sanguíneos de pequeno calibre que penetram as adjacências dos vasos mais grossos, por onde o sangue flui mais rapidamente. No segundo período, a Estrada Rio – Petrópolis de 1928 ainda possuía uma capilaridade considerável, posto que foi um grande fator indutor da expansão urbana de Duque de Caxias. Entretanto, quando tratamos da evolução da Avenida Brasil, vimos que ora ela era tratada como avenida, numa ideia de integração à cidade, ora como estrada, numa ideia de fuga à cidade, o que já nos pare-

ce denotar uma transição de maior para menor capilaridade. Finalmente, a Variante Rio – Petrópolis e a Estrada do Contorno nos parecem ter sido criadas com o objetivo primeiro de atender ao deslocamento e não a seu entorno, o que significa uma substantiva perda de capilaridade.

A ideia de vias concebidas para o deslocamento, importando a quem trafega apenas o destino, muito nos lembra a ideia de espaços luminosos e espaços opacos de Milton Santos (1988). Também podemos ligar isso aos DGD e a tríade de Lefebvre (2006) composta por homogeneização, fragmentação e hierarquização. Na escala da mercadoria, o espaço torna-se homogêneo, porém na escala do eixo percebemos a fragmentação ditada pela tendência para a diferenciação subjacente aos DGD do capitalismo, que produz espaços desiguais e que acaba levando à hierarquização. Essa hierarquização reside na ideia de que cada parcela do espaço é formada e transformada por atores e agentes que fazem com que uma parcela se sobreponha às outras em termos de relações políticas, econômicas etc. Podemos, inclusive, dizer que num eixo, a tendência é para que os pontos terminais sejam os espaços mais importantes da hierarquização.

Podemos apontar alguns pontos para desenvolvimento em trabalhos futuros. Acreditamos que seja útil manter a ideia de eixo, que nos parece adequada para analisar o espaço de ligação entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora. O novo período tem ainda uma curiosa contradição quanto à ideia de capilaridade: inaugurado com a construção da Rodovia BR-040, esta estrada, de maior nível técnico, possui as maiores possibilidades de capilaridade, posto que sua área adjacente de influência direta é muito mais ampla. A contradição está no fato de que esse elevado nível técnico da rodovia, bem como dos veículos que por ela trafegam, afastam-na e afastam-nos simbolicamente do entorno, em virtude das grandes velocidades desses veículos e dos ritmos absolutamente distintos.

Em busca de ainda maior integração entre tempo e espaço, parece-nos um bom desafio para o futuro analisar as dinâmicas do período presente – de 1980 à atualidade – à luz do método progressivo-regressivo de Lefebvre. Também cremos ser interessante dar mais passos na tentativa de integrar a abordagem dos desenvolvimentos geográficos desiguais à ideia lefebvriana de produção desigual do espaço. Por fim, se o eixo Rio de Janeiro – Juiz de Fora se configurava, até o fim do segundo período, como um eixo de urbanização, podemos advogar que esse urbano sofre uma implosão-explosão no período atual, a sociedade urbana se ge-

neraliza e as contradições agora predominantes são relacionadas ao espaço da metropolização. Essas contradições, signos, símbolos, formas etc., entretanto, não se confinam apenas no espaço das metrópoles; esses aspectos se alastram, num processo identificado como metropolização do espaço, o qual “acentua a homogeneização do espaço, intensifica sua fragmentação e altera a hierarquização entre os lugares” (LENCIONI, 2013).

5. Referências

ABCP – Associação Brasileira de Cimento Portland. "**Governar é abrir estradas**": o concreto pavimentando os caminhos na formação de um novo país. São Paulo (SP), 2009. Disponível em: <http://viasconcretas.com.br/wp-content/uploads/2013/02/Livro_Governar_Abrir_Estradas_OK.pdf>. Acesso em: 27 out. 2015.

ABREU, Mauricio de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. 2. reimp. Rio de Janeiro (RJ): IPP, 2008.

_____. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro: 1502-1700**. 2 v. Rio de Janeiro (RJ): Andrea Jakobsson Estúdio, 2010.

AB'SÁBER, Aziz N. **Os Domínios de Natureza no Brasil**: potencialidades paisagísticas. 6. ed. 1. reimp. São Paulo (SP): Ateliê Editorial, 2011. (Textos básicos, 1).

ACCORSI, Antonio Carlos. **Estado e grupos econômicos**: a política de expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930. 1996. Dissertação (Mestrado em Administração Pública e Governo)– Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo (SP), 1996. Disponível em: <<https://bblotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/5295/1199600750.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 21 out. 2015.

ALMA CARIOCA. Fotos do Rio Antigo: Centro e outros bairros. **Alma Carioca**. [S.l.: s.n, 200-?]. Disponível em: <<http://www.almacarioca.com.br/imagem/fotos/rioantigo2/centro.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2016.

AMADOR, Elmo da S. Baía de Guanabara: um balanço histórico. In: ABREU, Mauricio de A. (Org.). **Natureza e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro (RJ): Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992. p. 201-258.

AMARO, Tania. Vilas de Magé e Estrela. **Pilares da História**, Duque de Caxias (RJ), ano 9, n. 10, p. 35-46, maio 2010. Disponível em: <http://www.amigosinstitutohistorico.com.br/revistas/10_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em: 31 out. 2015.

AMBROZIO, Júlio César G. **O presente e o passado no processo urbano da cidade de Petrópolis**: uma história territorial. 2008. Tese (Doutoramento em Geografia)– Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo (SP). 2008. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-06012009-163050/publico/JULIO_CESAR_GABRICH_AMBROZIO.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2014.

ARPOADOR e Ipanema em 1943. Fotografia aérea dos bairros de Copacabana e Ipanema nas proximidades da Pedra do Arpoador. Arquivo histórico do Museu Aeroespacial, Rio de Janeiro, RJ. 1943. Disponível em: <http://og.infg.com.br/in/14630104-ce0-a9f/FT1500A/550/2014-769820832-nc015.jpg_20141120.jpg>. Acesso em: 4 fev. 2016.

AZEVEDO, André N. de. A capitalidade do Rio de Janeiro: um exercício de reflexão histórica. In: AZEVEDO, André N. de (Org.). **Rio de Janeiro**: capital e capitalidade. Rio de Janeiro (RJ): UERJ, 2002. p. 45-63.

BARROS, Nicélio do A. Etnia e proto-industrialização: história e historiografia da participação dos imigrantes alemães no desenvolvimento econômico de Juiz de Fora – 1856/1887. **Ágora**, Vitória (ES), n. 7, p. 1-14, 2008. Disponível em: <http://www.ufes.br/ppghis/agora/Documentos/Revista_7_PDFs/Nic%C3%A9lio%20do%20Amaral%20Barros.pdf>. Acesso em: 9 jan. 2014.

BARTHOLOMEU, Matheus C. **Técnica, sociedade e natureza no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG)**: uma análise geográfica dos anos 1861 – 1928. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado e Licenciatura em Geografia)– Departamento de Geografia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro (RJ). 2014.

BASTOS, Expedito Carlos S. **IMBEL – JF: sua importância estratégica. UFJF/Defesa**, [14 fev. 2006]. Disponível em: <<http://www.ecsbdefesa.com.br/defesa/fts/IMBELJF.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

BASTOS, Suzana Q. de A. Reflexões sobre o desenvolvimento local: a partir da análise do processo de industrialização de Juiz de Fora (MG). In: COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE O PODER LOCAL, 10., Salvador (BA). **Anais...** [S.l.]: CIAGS, 2006. p. 1-19. Disponível em: <http://www.ufjf.br/seminarios_ppgea/files/2013/07/td_006_2007.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2014.

BECKER, Bertha K. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Território**, Rio de Janeiro (RJ), ano 4, n. 6, p. 29-42, jan.-jun. 1999. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/06_4_becker.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2016

BECKER, Bertha K.; EGLER, Claudio A. G. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo**. Rio de Janeiro (RJ): Bertrand Brasil, 1993.

BERNARDES, Lysia Maria C. Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro. In: BERNARDES, Lysia Maria C.; SEGADAS SOARES, Maria Therezinha de (Orgs.). **Rio de Janeiro: cidade e região**. Rio de Janeiro (RJ): Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1987. p. 21-36. (Biblioteca Carioca, 3).

_____. Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. In: ABREU, Mauricio de A. (Org.). **Natureza e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro (RJ): Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992. p. 37-53.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Introdução ao relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Republica...**: 1927. Rio de Janeiro (RJ), 1929. Disponível em: <http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194_1927_0001.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2015.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica...**: anno de 1927. Rio de Janeiro (RJ), 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194_1927_00003.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2015.

_____. Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945. **Diário Oficial [dos] Estados Unidos do Brasil**, Rio de Janeiro (RJ), 27 dez. 1945. Seção 1, p. 19265-19268. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOU/1945/12/29/Secao-1>>. Acesso em: 26 out. 2015.

_____. Plano Nacional de Viação. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília (DF), 12 set. 1973. Seção 1, parte 1, suplemento, p. 3-16. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOU/1973/09/12/Secao-1>>. Acesso em: 26 out. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. A empresa. **Inventariança da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT**. [S.l.: s.n., 2008?]. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/Inventarianca/AEmpresa.htm>>. Acesso em: 25 out. 2015.

_____. Lei nº 12.028, de 10 de setembro de 2009. **Diário Oficial da União**, Brasília (DF), 11 set. 2009. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=11/09/2009>>. Acesso em: 18 nov. 2013.

BUZELIN, José Emilio de C. H. RFFSA – volume III – capítulo 14. **Almanaque da RFFSA**, 1 jun. 2010. Disponível em: <<http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-iii-capitulo-14.html>>. Acesso em: 16 jan. 2016.

CAMPOS, Rui R. de. A natureza do espaço para Milton Santos. **GeografarES**, Vitória (ES), n. 6, p. 155-165, 2008. Disponível em: <<http://periodicos.ufes.br/geografares/article/download/1023/758>>. Acesso em: 16 nov. 2013.

CAPEL, Horacio. **Dibujar el mundo: Borges, la ciudad y la Geografía del siglo XXI**. Barcelona (ESP): Ediciones del Serbal, 2001.

CARDEMAN, David; CARDEMAN, Rogerio G. **O Rio de Janeiro nas alturas**. Rio de Janeiro (RJ): Mauad, 2004.

CARLOS, Ana Fani A. **A condição espacial**. São Paulo (SP): Contexto, 2011.

CARVALHO, Marcos D. de; VIZZONI, Ronaldo. Histórico do pavimento de concreto no Brasil. **Rodovias & Vias**, [s.l.], comp. esp. Vias Concretas, sem paginação, 2011. Disponível em: <http://viasconcretas.com.br/cms/wp-content/uploads/2013/03/Rodovias_Vias_2011.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2015.

CÉU-ABERTO; CONCIER. **Estudo de Impacto Ambiental da Nova Subida da Serra, Rodovia BR-040**: rev. 3.1, de 20 jun. 2010. Rio de Janeiro (RJ), 2010. Disponível em: <http://licenciamento.ibama.gov.br/Rodovias/BR%20040RJ%20Trecho%20da%20subida%20da%20Serra%20de%20Petropolis/Eia%20vers%e3o%20final/Texto/EIA_CONCIER_TODO_REV31.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2015.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à Filosofia**. 13. ed. 3. imp. São Paulo (SP): Ática, 2005.

COELHO NETTO, Ana Luiza; MACHADO, Lia O.; MONTEZUMA, Rita de Cássia M. O Parque Nacional no Maciço da Tijuca: uma unidade de conservação na metrópole do Rio de Janeiro. In: GUERRA, Antonio José T.; COELHO, Maria Célia N. (Orgs.). **Unidades de conservação: abordagens e características geográficas**. Rio de Janeiro (RJ): Bertrand Brasil, 2009. p. 143-171.

COSTA, Pierre A. **Duque de Caxias (RJ): de cidade dormitório à cidade do refino do petróleo; um estudo econômico-político, do início dos anos 1950 ao início dos anos 1970**. 2009. Tese (Doutoramento em História)– Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói (RJ), 2009. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1185.pdf>>. Acesso em: 8 fev. 2016.

COSTA, Renato da G.-R. **Entre "avenida" e "rodovia": a história da Avenida Brasil (1906-1954)**. 2006. Tese (Doutoramento em Urbanismo)– Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (RJ), 2006. Disponível em: <<http://objdig.ufrj.br/21/teses/665851.pdf>>. Acesso em: 27 out. 2015.

DAVIDOVICH, Fany. Estado do Rio de Janeiro: singularidade de um contexto territorial. **Território**, Rio de Janeiro (RJ), ano 5, n. 9, p. 9-24, jul.-dez. 2000. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/09_2_davidovich.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2016.

DE MARTONNE, Emmanuel. Problemas morfológicos do Brasil Tropical Atlântico (primeiro artigo). **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro (RJ), ano 5, n. 4, p. 523-550, out.-dez. 1943. Disponível em: <http://biblioteca.i bge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1943_v5_n4.pdf>. Acesso em: 5 jan. 2014.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira**. 8. reimp. Tradução de Cid Knipel Moreira. Revisão técnica de José Augusto Drummond. São Paulo (SP): Companhia das Letras, 2011.

DILLY, Roberto. Os alemães na construção da União e Indústria. **150 Anos União e Indústria**, Petrópolis (RJ), n. único, p. 5, 23 jun. 2011.

DRUMMOND, José Augusto. **Devastação e preservação ambiental: os parques nacionais do estado do Rio de Janeiro**. Niterói (RJ): UFF, 1997.

ESTRADA Rio-Petrópolis. Cartão-postal fotográfico mostrando trecho da Estrada Rio-Petrópolis, atual rodovia Washington Luiz, na serra de Petrópolis. Arquivo histórico do Museu Imperial, Petrópolis, RJ, [1931]. Disponível em: <<http://187.16.250.90:10358/handle/acervo/5226>>. Acesso em: 15 nov. 2015.

FERNANDES, Nelson da N. **Eletrificação do sistema suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil e a política urbana no Rio de Janeiro**. In: SIMPOSIO INTERNACIONAL GLOBALIZACIÓN, INNOVACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE REDES TÉCNICAS URBANAS EN AMÉRICA Y EUROPA, 1890-1930, Barcelona (ESP). **Actas...** Barcelona (ESP): [s.n], 2012. sem paginação. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cFernandes_Electrificacao.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2016.

FERREIRA, Alvaro. **A cidade no século XXI: segregação e banalização do espaço**. Rio de Janeiro (RJ): Consequência, 2011.

FERREIRA, Oazinguito. Rio-Petrópolis-Rio: um luxo, I. **Petrópolis no século XX**, 8 nov. 2006. Disponível em: <http://petropolisnoseculoxx.zip.net/arch2006-11-01_2006-11-30.html#2006_11-08_21_18_58-2962274-0>. Acesso em: 24 nov. 2015.

_____. Rio-Petrópolis-Rio: um luxo, II. **Petrópolis no século XX**, 8 nov. 2006. Disponível em: <http://petropolisnoseculoxx.zip.net/arch2006-11-01_2006-11-30.html#2006_11-08_21_24_34-2962274-0>. Acesso em: 24 nov. 2015.

_____. Rio-Petrópolis: o luxo da década de 20, III. **Petrópolis no século XX**, 17 nov. 2006. Disponível em: <http://petropolisnoseculoxx.zip.net/arch2006-11-01_2006-11-30.html#2006_11-17_07_24_28-2962274-0>. Acesso em: 15 nov. 2015.

_____. Rio-Petrópolis: a estrada da moda. **Petrópolis no século XX**, 16 nov. 2007. Disponível em: <http://petropolisnoseculoxx.zip.net/arch2007-11-01_2007-11-30.html#2007_11-16_21_25_44-2962274-0>. Acesso em: 8 nov. 2015.

FERREZ, Marc. Avenida Beira Mar, 1 fotografia, p&b. In: BRASILIANA FOTOGRAFICA. Instituto Moreira Salles. **Brasiliiana Fotográfica**. [S.l., s.n.], ©2002-2012. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/bitstream/handle/bras/2276/007A5P3FG2-74-75.jpg.jpg?sequence=2&isAllowed=y>>. Acesso em: 7 mar. 2016.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 32. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005. Disponível em: <<http://www.afoiceeomartelo.com.br/posfsa/Autores/Furtado,%20Celso/Celso%20Furtado%20-%20Forma%C3%A7%C3%A3o%20Econ%C3%B4mica%20do%20Brasil.pdf>>. Acesso em: 3 jan. 2014.

GERALDO, Watuse Mirian de J. **A reestruturação urbana pós-fordista de Juiz de Fora**. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Departamento de Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói (RJ), 2014. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/latur/files/2011/07/A-REESTRUTURA%C3%87%C3%83O-URBANA-P%C3%93S-FORDISTA-DE-JUIZ-DE-FORA.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo (SP): Solaris, 2005.

GIESBRECHT, Ralph M. A velha Rio-São Paulo. **Blog do Ralph Giesbrecht**, [s.l.], 15 set. 2014. Disponível em: <<http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2014/09/a-velha-rio-sao-paulo.html>>. Acesso em: 11 nov. 2015.

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora: 1850/1930**. Juiz de Fora (MG): UFJF, 1988.

GOMES, Mariza da S. Estrada do Contorno – Belvedere – Pavelka. **IHP**, 2011. Disponível em: <http://ihp.org.br/26072015/lib_ihp/docs/msg20110808a.htm>. Acesso em: 9 jan. 2016.

GORNI, Antonio Augusto. **A eletrificação nas ferrovias brasileiras**. Edição da transcrição: Luiz Henrique Werneck de Oliveira. São Vicente (SP): [s.n.], 2009. Disponível em: <http://www.gorni.eng.br/Gorni_ElectroBras_2003.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2016.

GUERRA, Antonio José T.; GONÇALVES, Luiz Fernando H.; LOPES, Patrícia B. M. Evolução histórico-geográfica da ocupação desordenada e movimentos de massa no município de Petrópolis, nas últimas décadas. **Revista Brasileira de Geomorfologia**, ano 8, n. 1, p. 35-43, 2007. Disponível em: <http://www.ugb.org.br/home/artigos/RBG_8_1/3_RBG_F.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2014.

HAACK, Frederico. Quarteirão Vila Imperial. **A história de Petrópolis**. [S.l.: s.n.], 2013. Disponível em: <<http://ahistoriadepetropolis.blogspot.com.br/2013/11/quarteirao-vila-imperial.html>>. Acesso em: 11 jan. 2014.

HARVEY, David. **The limits to capital**. Oxford (RUN): Blackwell, 1982. Disponível em: <<http://libcom.org/files/The%20Limits%20to%20Capital.pdf>>. Acesso em: 28 abr. 2015

_____. **Justice, nature and the geography of difference.** Oxford (RUN): Blackwell, 1996.

_____. **Espaços de esperança.** São Paulo (SP): Loyola, 2004.

_____. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo (SP): Annablume, 2005. (Geografia e adjacências).

_____. **Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development.** Londres (RUN); Nova York (EUA): Verso, 2006.

_____. **Seventeen contradictions and the end of capitalism.** Londres (RUN): Profile Books, 2014. Disponível em: <http://www.bbk.ac.uk/bih/lcts/summer-school-2014/reading-materials-1/harvey-readings/Seventeen%20Contradictions%20FIRST%20PROOFS.pdf/at_download/file>. Acesso em: 8 maio 2015.

IANNI, Octavio. **Estado e planejamento econômico no Brasil.** Rio de Janeiro (RJ): Civilização Brasileira, 1977.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Região Sudeste. In: _____. **Geografia do Brasil.** v. 3. Rio de Janeiro (RJ): SERGRAF, 1977.

_____. **Cidades.** [S.l.: s.n.], ©2014. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 18 out. 2015.

KON, Anita; COAN, Durval C. Transformações da indústria têxtil brasileira: a transição para a modernização. **Revista de Economia Mackenzie**, São Paulo (SP), ano 3, n. 3, p. 11-34, 2005. Disponível em: <<http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/rem/article/download/774/461>>. Acesso em: 17 fev. 2016.

LACERDA, Stélio José da S. A emancipação política do município de Duque de Caxias: uma tentativa de compreensão. **Pilares da História**, Duque de Caxias (RJ), ano 2, n. 3, p. 9-27, dez. 2003. Disponível em: <http://www.amigosinstitutohistoricodc.com.br/revistas/03_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2015.

LAMEGO, Alberto R. **O homem e a Guanabara.** 2. ed. fac-sim. Rio de Janeiro (RJ): IBGE, 2007. (Setores da evolução fluminense, 3).

_____. **O homem e a serra.** ed. fac-sim. Rio de Janeiro (RJ): IBGE, 2007. (Setores da evolução fluminense, 4).

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano.** 4. ed. Barcelona (ESP): Península, 1978.

_____. **A produção do espaço.** Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. [S.l.: s.n.], 2006. Disponível em: <http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/1a_aula/A_producao_do_espaco.pdf>. Acesso em: 22 out. 2013.

_____. **A revolução urbana.** Tradução de Sérgio Martins. 3. reimp. Belo Horizonte (MG): UFMG, 2008.

_____. **O direito à cidade.** Tradução de Rubens Eduardo Frias. 3. reimp. São Paulo (SP): Centauro, 2011.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Desirée G.; OLIVEIRA, Floriano José G. de (Orgs.). **Metrópole: governo, sociedade e território.** Rio de Janeiro (RJ): DP&A; FAPERJ, 2006. p. 41-57.

_____. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MARAFON, Glaucio José; SILVA, Augusto César P. da. **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro (RJ): Consequência, 2013. p. 17-34.

LESSA, Carlos. **O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca de auto-estima**. Rio de Janeiro (RJ); São Paulo (SP): Record, 2005.

LISBOA, Isabela. Bohemia e União e Indústria: histórias que se cruzam. **Petrópolis**, Petrópolis (RJ), n. 26, p. 8-10, jun. 2011.

LOPES, Arthur C. A rodovia Washington Luís e as transformações no espaço de Duque de Caxias. **História, Natureza e Espaço**, Duque de Caxias (RJ), v. 2, n. 2, sem paginação, 2013. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/niesbf/article/download/12117/9490>>. Acesso em: 9 jan. 2016.

LÖWY, Michael. A teoria do desenvolvimento desigual e combinado. **Outubro**, São Paulo (SP), n. 1, p. 73-80, 1998.

_____. **As aventuras de Karl Marx contra o Barão de Münchhausen: Marxismo e Positivismo na Sociologia do Conhecimento**. Tradução de Juarez Guimarães e Suzanne Felicie Léwy. 9. ed. rev. e ampl. São Paulo (SP): Cortez, 2009.

MAGALHÃES, José Cezar de. A função industrial de Petrópolis. **Revista Brasileira de Geografia**, ano 28, n. 1, p. 19-55, jan.-mar. 1966. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1966_v28_n1.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2016.

MANIFESTO. **Pilares da História**, Duque de Caxias (RJ), ano 2, n. 3, p. 55-56, dez. 2003. Disponível em: <http://www.amigosinstitutohistoricodc.com.br/revistas/03_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2015. Transcrição de manifesto pró-emancipação de Merity encaminhado ao Interventor Federal no Estado do Rio de Janeiro Ernani do Amaral Peixoto em 25 de julho de 1940.

MARAFON, Glaucio José; RIBEIRO, Miguel Angelo; SILVA, Cláudia Maria A.; SILVA, Eduardo S. O. da; LIMA, Marcos R. O. de. **Regiões de Governo do estado do Rio de Janeiro: uma contribuição geográfica**. Rio de Janeiro (RJ): Gramma, 2005.

MARQUES, Geraldo Lúcio de O. Macadame hidráulico: uma técnica rodoviária usada há 150 anos. **150 Anos União e Indústria**, Petrópolis (RJ), n. único, p. 11, 23 jun. 2011.

MARTINS, José de S. **A sociedade vista do abismo: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais**. Petrópolis (RJ): Vozes, 2002.

MASSEY, Doreen. Space-time, "science" and the relationship between Physical Geography and Human Geography. **Transactions of the Institute of British Geographers**, [s.l.], v. 24, n. 3, p. 261-276, set. 1999.

_____. Filosofia e política da espacialidade: algumas considerações. **GEOgraphia**, Niterói (RJ), v. 6, n. 12, p. 7-23, 2004. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/151/146>>. Acesso em: 21 out. 2013.

_____. **For space**. Londres (RUN); Thousand Oaks (EUA); Nova Délhi (IND): SAGE, 2006.

MATOS, Ralfó. Crescimento populacional e migração interna nos principais municípios de Minas Gerais. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1., Curitiba (PR). **Anais...** Curitiba (PR): ABEP, 1997. p. 329-347. Disponível em: <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/1EncNacSobreMigracao/AnaisENSMigracaoCuritiba1997p329a347.pdf>>. Acesso em: 21 fev. 2016.

MELLO, João Baptista F. de. Explosões de centralidades na cidade do Rio de Janeiro. In: MARAFON, Glaucio José (Org.). **Estudos de Geografia Fluminense**. Rio de Janeiro (RJ): Infobook, 2002. p. 113-126.

MENDONÇA, Francisco. **Geografia Física: ciência humana?** 7. ed. São Paulo (SP): Contexto, 2001. (Repensando a Geografia).

_____. Geografia Socioambiental. In: MENDONÇA, Francisco; KOZEL, Salete (Orgs.). **Elementos de Epistemologia da Geografia**. Curitiba (PR): UFPR, 2002. p. 121-144.

MESQUITA, Pedro Paulo A. **A formação industrial de Petrópolis: trabalho, sociedade e cultura operária (1870-1937)**. 2012. Dissertação (Mestrado em História)– Departamento de História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora (MG), 2012. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2012/04/Pedro-Paulo-Aiello-Mesquita1.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2014.

MIRANDA, Adriana E. **O modelo e os seus reflexos: a Cidade dos Motores e a Cidade Industrial de Porto Alegre**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 14., Rio de Janeiro (RJ). **Anais...** Rio de Janeiro (RJ): ANPUR, 2011. sem paginação. Disponível em: <<http://unuho.spedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/3146/3080>>. Acesso em: 3 fev. 2016.

MOREIRA, Ruy. **Formação do espaço agrário brasileiro**. São Paulo (SP): Brasiliense, 1990.

_____. Uma análise crítica do modelo de desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro. In: PGRJ-UFF (Org.). **O estado do Rio de Janeiro no início do século XXI: olhando para o futuro**. Niterói (RJ): UFF; FAPERJ, 2002. p. 127-132.

_____. **A formação espacial brasileira: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro (RJ): Consequência, 2014.

NATAL, Jorge Luiz A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas**. 1991. Tese (Doutoramento em Economia)– Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas (SP), 1991. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?down=vtls000037113>>. Acesso em: 20 out. 2015.

NATAL, Jorge Luiz A.; RUA, Emílio R.; ESTEVES, Cleysia Regina. A reiteração das desigualdades espaciais fluminenses: os papéis atuais da inflexão econômica e das novas políticas governamentais. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 8, Porto Alegre (RS). **Anais...** Porto Alegre (RS): ANPUR, 1999. Sem paginação. Disponível em: <<http://unuho.spedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/1992/1955>>. Acesso em: 13 mar. 2016.

NIMA/PUC-RIO – Núcleo Interdisciplinar de Meio Ambiente da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. **Educação ambiental**: formação de valores ético-ambientais para o exercício da cidadania no município de Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Rio de Janeiro (RJ), 2008?]. Disponível em: <http://www.nima.puc-rio.br/noticias/livro_duque_de_caxias.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2016.

NOVAES, Adriano. Os caminhos antigos no território fluminense. In: INSTITUTO CULTURAL CIDADE VIVA; INSTITUTO LIGHT; INEPAC/SEC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural da Secretaria Estadual de Cultura do Rio de Janeiro (Orgs.). **Inventário das fazendas de café do Vale do Paraíba Fluminense**. 1. ed. Rio de Janeiro (RJ): [s.n.], 2008. p. 53-78. Disponível em: <<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>>. Acesso em 5 dez. 2013.

O DIA. O apogeu da Vila Estrela. **O Dia Baixada**, 14 fev. 2015. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/odiabaixada/2015-02-14/o-apogeu-da-vila-estrela.html#comments-facebook>>. Acesso em: 28 out. 2015.

O GLOBO. Washington Luís inaugura a primeira rodovia asfaltada do Brasil. **Acervo O Globo**, 28 jun. 2013. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/washington-luis-inaugura-primeira-rodovia-asfaltada-do-brasil-8849272>>. Acesso em: 15 nov. 2015.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. 1. ed. 4. reimp. São Paulo (SP): Boitempo, 2013. Compilação dos ensaios "A economia brasileira: crítica à razão dualista" e "O ornitorrinco".

OLIVEIRA, Rafael da Silva. Os eixos de transporte e as transformações na organização espacial do Recôncavo da Guanabara entre os séculos XVIII e XIX: os exemplos de Iguaçu e Estrela. **Revista do Mestrado de História**, Vassouras (RJ), v. 9, p. 129-166, 2007. Disponível em: <<http://editorauss.uss.br/index.php/RMH/article/download/713/642>>. Acesso em: 30 out. 2015.

OLIVEIRA, Sérgio Augusto de. O sesquicentenário da ferrovia no Brasil – III: breve história da Estrada de Ferro Mauá. **A História nos Trilhos**, [s.l.], n. 10, p. sem paginação, nov. 2003. Disponível em: <http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos10_novembro2003.htm>. Acesso em: 4 jan. 2014.

OSLENDER, Ulrich. Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una "espacialidad de resistencia". **Scripta Nova**, Barcelona (ESP), v. 6, n. 115, sem paginação, 1 jun. 2002. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-115.htm>>. Acesso em: 16 nov. 2013.

PAULA, Dilma A. de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. 2000. Tese (Doutoramento em História)– Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói (RJ), 2000.

_____. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: CONGRESO DE HISTORIA FERROVIARIA, 2. **Comunicaciones...** [S.l.]: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2001. p. 1-19. Disponível em: <<http://www.docutren.com/archivos/aranjuez/pdf/22.pdf>>. Acesso em: 7 jan. 2014. Aranjuez (ESP).

_____. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro (RJ), v. 3, n. 2, p. 142-156,

jul.-dez. 2010. Disponível em: <http://www.sbh.org.br/arquivo/download?ID_ARQUIVO=30>. Acesso em: 20 out. 2015.

PAULA, Ricardo Z. A. de. ... **E do Caminho Novo das Minas dos Matos Gerais emerge a "Manchester Mineira" que se transformou num "baú de ossos"**: história de Juiz de Fora – da vanguarda de Minas Gerais à "industrialização periférica". 2006. Tese (Doutoramento em Ciência Econômica)– Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas (SP), 2006.

PEREIRA, Luiz Andrei G.; LESSA, Simone N. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia (MG), v. 12, n. 40, p. 26-45, dez. 2011. Disponível em: <<http://www.eer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/download/16414/9175>>. Acesso em: 20 out. 2015.

PREGO, Atahualpa S. da S. **A memória da pavimentação no Brasil: fatos históricos, recordações, depoimentos**. Rio de Janeiro (RJ): Associação Brasileira de Pavimentação, 2001.

PREVOT, R.; MARTINS, Celina Maria F. L.; BARROS, Denise F.; COSTA, Alessandra de S. M. da. **A trajetória histórica de Duque de Caxias e a constituição do espaço social a partir do advento da REDUC: paradoxos e contradições**. In: ENCONTRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 8., Gramado (RS). **Trabalhos...** Gramado (RS): ANPAD, 2014. p. 1-15. Disponível em: <http://www.anpad.org.br/diversos/trabalhos/EnEO/eneo_2014/2014_EnEO365.pdf>. Acesso em: 8 fev. 2016.

RAMOS, Nikollas. Do Rio a Juiz de Fora em 1920. **Blog dos Carros Antigos**, 2 jun. 2009. Disponível em: <<https://carrosantigos.wordpress.com/2009/06/02/do-rio-a-juiz-de-fora-em-1920/>>. Acesso em: 8 nov. 2015.

REINERT, José Carlos. História da marca FNM. **Alfa – FNM: FNM – uma paixão FeNoMenal**. [S.l.: s.n., 2015?]. Disponível em: <<http://alfafnm.com/historia-da-fnm>>. Acesso em: 4 fev. 2016.

RICKLY, Aline. Amor, ódio e muita história para contar. **On**, 8 abr. 2013. Disponível em: <http://www.revistaon.com.br/especialnegocios/materias/12375/amor_odio_e_muita_historia_para_contar>. Acesso em: 18 jan. 2016.

RODRIGUES, Thiago C. **Transformações espaciais ocasionadas pela instalação de indústrias no Brasil: o caso da cidade industrial da Fábrica Nacional de Motores (FNM)**. In: ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS, 16., Porto Alegre (RS). **Anais...** Porto Alegre (RS): AGB, 2010. p. 1-11. Disponível em: <<http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=2560>>. Acesso em: 3 fev. 2016.

RODRIGUEZ, Helio S. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. Rio de Janeiro (RJ): Memória do Trem, 2004.

RUA, João. Urbanidades e novas ruralidades no estado do Rio de Janeiro. In: MARAFON, Glaucio José; RIBEIRO, Marta F. (Orgs.). **Estudos de geografia fluminense**. Rio de Janeiro (RJ): Infobook, 2002. p. 27-42.

_____. Urbanidades no rural: o devir de novas territorialidades. **Campo-Território**, Uberlândia (MG), v. 1, n. 1, p. 82-106, fev. 2006. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/viewFile/11781/6895>>. Acesso em: 29 nov. 2013.

_____. As crises vividas pelo estado do Rio de Janeiro e a emergência de novas territorialidades em áreas rurais. In: MARAFON, Glaucio José; RUA, João; RIBEIRO, Miguel Angelo (Orgs.). **Abordagens teórico-metodológicas em Geografia Agrária**. Rio de Janeiro (RJ): UERJ, 2007. p. 271-298.

_____. A complexa simultaneidade da integração e distinção entre o urbano e o rural: retomando um debate no espaço de metropolização no estado do Rio de Janeiro. **GeoPUC**, Rio de Janeiro (RJ), v. ano 4, n. 7, p. 1-47, jul.-dez. 2011. Disponível em: <http://geopuc.geopuc-rio.br/media/rua_5.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2013.

_____. O urbano no rural fluminense e o preço da terra: continuando a reflexão. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MARAFON, Glaucio José; SILVA, Augusto César P. da (Orgs.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro (RJ): Consequência, 2013. p. 383-407.

RUELLAN, Francis. A evolução geomorfológica da Baía de Guanabara e das regiões vizinhas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro (RJ), v. Ano 6, n. 4, p. 446-506, out.-dez. 1944. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1944_v6_n4.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2013.

SANTOS, Angela M. S. P. **Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro (RJ): FGV, 2003.

SANTOS, Marcio Cesar F. **Refinaria de Duque de Caxias (Reduc): o pólo petroquímico e sua promessa de desenvolvimento sob múltiplos olhares**. 2011. Dissertação (Mestrado em Administração)– Escola de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Grande Rio Prof. José de Souza Herdy, Rio de Janeiro (RJ), 2011. Disponível em: <http://tede.unigranrio.edu.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=233>. Acesso em: 9 fev. 2016.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**. São Paulo (SP): Hucitec, 1988.

_____. **Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo (SP): Hucitec, 1994. Disponível em: <<http://reverbe.net/cidades/wp-content/uploads/2011/livros/tecnica-espaco-tempo-milton-santos.pdf>>. Acesso em: 23 out. 2013.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo (SP): USP, 2006. Disponível em: <http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/bernardo/TEORIA%20DOS%20TERRITORIOS%20E%20DA%20QUESTA%20AGRARIA/MILTON%20SANTOS/SANTOS,_Milton_A_Natureza_do_Espaço%20C3%A7o%205B1%205D.pdf>. Acesso em: 23 out. 2013.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro (RJ); São Paulo (SP): Record, 2001.

SILVA, Helenita Maria B. da. A emancipação política do município de Duque de Caxias. **Pilares da História**, Duque de Caxias (RJ), ano 2, n. 3, p. 28-36, dez.

2003. Disponível em: <http://www.amigosinstitutohistoricodc.com.br/revistas/03_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2015.

SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo (SP): Alfa-Omega, 1976.

SIMÕES, Manoel Ricardo. Da Grande Iguçu a Baixada Fluminense: emancipação política e reestruturação espacial. In: OLIVEIRA, Rafael da S. (Org.). **Baixada Fluminense: novos estudos e desafios**. Rio de Janeiro (RJ): Paradigma, 2004. p. 48-61.

_____. **A cidade estilhaçada: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense**. 2006. Tese (Doutoramento em Geografia)– Departamento de Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói (RJ), 2006. Disponível em: <http://www.bdtd.ndc.uff.br/tde_arquivos/26/TDE-2010-04-19T123855Z-2423/Publico/D%20Manoel%20Ricardo%20Simoies-Tese.pdf>. Acesso em 30 out. 2015.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife**. 2. ed. São Paulo (SP): Companhia Editora Nacional, 1977.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

SOFFIATI, Arthur. DNOS: uma instituição mítica da República Brasileira. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife (PE), v. 7, n. 2, p. 61-76, nov. 2005. Disponível em: <<http://unuhostpedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/download/145/129>>. Acesso em: 18 nov. 2015.

SOJA, Edward. Uma concepção materialista da espacialidade. In: BECKER, Bertha. K.; COSTA, Rogério H. da; SILVEIRA, Carmen Beatriz (Orgs.). **Abordagens políticas da espacialidade**. Rio de Janeiro (RJ): UFRJ, 1983. p. 22-74.

SOUZA, Marlúcia S. de. Os impactos das políticas agrárias e de saneamento na Baixada Fluminense. **Pilares da História**, Duque de Caxias (RJ), ano 4, n. 6, p. 17-25, abr. 2006. Disponível em: <http://www.amigosinstitutohistoricodc.com.br/revistas/06_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em: 31 out. 2015.

SOUZA PAULA, Maria Carlota de. **As vicissitudes da industrialização periférica: o caso de Juiz de Fora (1930/1970)**. 1976. Tese (Mestrado em Ciências Humanas)– Departamento de Ciência Política, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte (MG). 1976.

ÚNICA-FÁCIL. Empresas: conheça a história da Única-Fácil. **Única-Fácil**, ©2014. Disponível em: <http://www.unica-facil.com.br/?page_id=6429>. Acesso em: 24 nov. 2015.

VALLADARES, Licia. Cem anos pensando a pobreza (urbana) no Brasil. In: BOSCHI, R. (Org.). **Corporativismo e desigualdade: a construção do espaço público no Brasil**. Rio de Janeiro (RJ): Rio Fundo; IUPERJ, 1991. p. 81-112.

VASQUEZ, Pedro K. **Álbum da Estrada União e Indústria**. 2. ed. Rio de Janeiro (RJ): Quadratim G, 1998.

VAZ, Alessandra Juliane. História do saneamento ambiental na Baixada Fluminense: lutas e ações. **Pilares da História**, Duque de Caxias (RJ), ano 9, n.

10, p. 47-51, maio 2010. Disponível em: <http://www.amigosinstitutohistoricodc.com.br/revistas/10_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2015.

VIÉGAS, João Alexandre. A Fábrica Nacional de Motores. **Vencendo o azul**: a história da indústria e tecnologia aeronáuticas. [S.l.: s.n., 1989]. Disponível em: <<http://www.museutec.org.br/resgatememoria2002/old/enciclop/cap002/032.html>>. Acesso em: 4 fev. 2016.

ZANEI, Ângela.; LISBOA, Isabela. União e Indústria: 150 fazedo parte de nossa História. **150 Anos União e Indústria**, Petrópolis (RJ), n. único, p. 8-10, 23 jun. 2011.