

BREVE ANÁLISE DAS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DO E NO EIXO DE URBANIZAÇÃO RIO DE JANEIRO (RJ) – JUIZ DE FORA (MG) ENTRE 1861 E 1980

Matheus C.

Bartholomeuⁱ

Doutorando em Geografia
Pontifícia Universidade Católica
do Rio de Janeiro

Resumo

O objetivo deste artigo é analisar brevemente 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. 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, no qual o rodoviarismo 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, transformações espaciais, Rio de Janeiro (RJ), Juiz de Fora (MG).

BRIEF ANALYSIS OF THE SPATIAL TRANSFORMATIONS OF AND IN RIO DE JANEIRO (RJ, BRAZIL) – JUIZ DE FORA (MG, BRAZIL) URBANISATION AXIS BETWEEN 1861 AND 1980

Abstract

This paper 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. The Rio de Janeiro–Juiz de Fora axis 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

ⁱ *Endereço institucional:*

Rua Marquês de São Vicente, n. 225. Edifício da Amizade, ala Frings, sl. F411. Gávea. Rio de Janeiro, Rj, Brasil. CEP: 22451-900.

Endereço eletrônico:

matheuscb@live.com

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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, spatial transformations, Rio de Janeiro (RJ, Brazil), Juiz de Fora (MG, Brazil).

Introdução

A abertura, no século XVIII, do Caminho Novo entre a cidade do Rio de Janeiro (atualmente no estado homônimo) e as zonas auríferas e diamantíferas de Minas Gerais possibilitou o surgimento de povoados ao longo do itinerário, entre eles o que viria a originar a cidade de Juiz de Fora (MG). Todavia, o longo tempo do percurso impedia qualquer fortalecimento dessa ligação entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora, além do fato desta localidade última ainda ser razoavelmente inexpressiva.

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 partir daí, é possível identificar o estabelecimento de um eixo de urbanização Rio de Janeiro–Juiz de Fora. É preciso, aqui, considerar o conceito de eixo não como uma simples linha entre duas localidades ou uma via, mas como uma parcela do espaço ligando dois lugares e onde ocorrem fluxos consideráveis de capitais nas suas mais variadas formas, pessoas, informações etc.

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

Este artigo objetiva fazer uma sinopse da análise das 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. Trata-se de um resumo da dissertação de mestrado do autor, intitulada “Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980”, elaborada a convite do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (RJ), por ocasião de evento acadêmico reunindo os pós-graduados do programa em questão, e aceitando a sugestão do orientador da dissertação, o Prof. Dr. João Rua, a quem o autor muito agradece¹.

Para compreender as transformações espaciais no eixo mencionado, elaboramos uma periodização com base em marcos temporais que não devem ser compreendidos como rígidos. 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 este processo 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. É sobre este período que falaremos no tópico a seguir.

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. O segundo

¹ Devido ao caráter da publicação, acreditamos ser compreensível o fato de que não nos furtaremos a reproduzir alguns trechos da dissertação de mestrado mencionada (BARTHOLOMEU, 2016).

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

período é o alvo das discussões que trazemos no segundo item de desenvolvimento deste artigo.

Concluimos esta introdução informando que a análise das transformações espaciais referidas foi feita com base na abordagem dos desenvolvimentos geográficos desiguais, expressão geográfica da teoria marxista do desenvolvimento desigual. Seguimos as reflexões principalmente de Harvey (1982, 2004, 2005, 2006, 2014), Soja (1983) e Smith (1988). Considerando que o desenvolvimento desigual aponta para duas tendências contraditórias, a saber, a tendência para a diferenciação e a tendência para a igualização dos espaços (SMITH, 1988), afirmamos que pudemos notar, principalmente, a tendência do capitalismo para a diferenciação dos espaços, pois as escalas analisadas a apresentavam mais fortemente, mas ainda assim conseguimos perceber, para alguns aspectos e em alguns momentos, sua tendência para a igualização.

O período 1861–1928: cafeicultura, industrialização e urbanização incipiente

Como já comentado, apontamos a inauguração da Estrada União e Indústria, em 1861, como marco inicial do primeiro período do processo de urbanização do eixo Rio de Janeiro–Juiz de Fora. 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 está a ideia de uma 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, como diria Lefebvre (2008, 2011).

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 assentamentos 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

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

mecanismo de transferência geográfica de riqueza para esta localidade (KLUMB, 1872 *apud* VASQUEZ, 1998). 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 (AMBROZIO, 2008).

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 em relação 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 de rodagem 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 (GIROLETTI, 1988). A cidade cuja economia mais cresceu com a expansão ferroviária foi o Rio de Janeiro, destino do café antes da exportação, evidenciando outro esquema de transferência geográfica da riqueza produzida nas áreas cafeeiras (SINGER, 1977).

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 (LAMEGO, 2007), 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 (ABREU, 2008; SIMÕES, 2006).

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

No curso dos acontecimentos deste período, 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) (MOREIRA, 2014).

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 (BARROS, 2008; GIROLETTI, 1988).

A experiência industrial e urbana de Petrópolis foi um pouco diferente, já 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 (AMBROZIO, 2008; GIROLETTI, 1988; MESQUITA, 2012).

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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 atividades. 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 (ABREU, 2008).

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 desenvolvimento geográfico desigual, as quais se intensificaram quali e quantitativamente no período seguinte.

O período 1928–1980: estratégia rodoviarista, concentração industrial e urbanização consolidada

Se a Estrada União e Indústria, entre Petrópolis e Juiz de Fora marcou o início do período de urbanização incipiente do eixo Rio de Janeiro–Juiz de Fora, a inauguração da Estrada Rio–Petrópolis de 1928, por sua vez, dá começo ao segundo período da urbanização do referido eixo. Os anos entre 1928 e 1980 marcaram ao mesmo tempo

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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, 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 (SIMÕES, 2004). 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 (ABREU, 2008). 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 (AMBROZIO, 2008).

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

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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 (COSTA, 2006). Apesar de a construção da Avenida Brasil não ter representado em todos os seus trechos e de imediato um fator de realocização 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 (ABREU, 2008).

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 nos 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

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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 tinha 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 (ABREU, 2008).

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

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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 (ABREU, 2008). 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 (SANTOS, A., 2003).

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 (GIROLETTI, 1988; SOUZA PAULA, 1976). 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

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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 periferação 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 (AMBROZIO, 2008; MAGALHÃES, 1966).

Como o espaço é um acúmulo de tempos e de técnicas (SANTOS, M., 2006), 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 desenvolvimentos geográficos desiguais.

Considerações finais

Uma reflexão aqui nos parece fundamental, tendo em mente toda essa geografia histórica, 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

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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, 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 parece 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 M. Santos (1988). Também podemos ligar isso aos desenvolvimentos geográficos desiguais 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 desenvolvimentos geográficos desiguais 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 em um eixo, a tendência é para que os pontos terminais sejam os espaços mais importantes da hierarquização.

Podemos apontar ainda um terceiro período referente ao eixo Rio de Janeiro–Juiz de Fora, mas sobre o qual ainda não realizamos reflexões mais profundas. 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 em um processo de metropolização do espaço, “que imprime ao espaço características metropolitanas; por exemplo, alta densidade, em termos

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

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.

Referências

ABREU, Mauricio de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. 2. reimp. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

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. 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.

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, n. 7, p. 1-14, 2008. Disponível em: http://www.ufes.br/ppghi/s/agora/Documentos/Revista_7_PDFs/Nic%C3%A9lio%20do%20Amaral%20Barros.pdf. Acesso em: 9 jan. 2014.

BARTHOLOMEU, Matheus C. **Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: http://www.lamdba.maxwell.ele.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=27994@1. Acesso em: 11 nov. 2019.

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, 2006. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/21/teses/665851.pdf>. Acesso em: 27 out. 2015.

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora: 1850/1930**. Juiz de Fora: UFJF, 1988.

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

HARVEY, David. **The limits to capital**. Oxford: Blackwell, 1982. Disponível em: <http://libcom.org/files/The%20Limits%2oto%2oCapital.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2015.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. (Geografia e adjacências).

HARVEY, David. **Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development**. London: Verso, 2006.

HARVEY, David. **Seventeen contradictions and the end of capitalism**. London: Profile Books, 2014. Disponível em: http://www.bbk.ac.uk/bih/lcts/summer-school-2014/reading-materials-1/harvey-readings/Seventeen%2oContradictions%2oFIRST%2oPROOFS.pdf/at_download/file. Acesso em: 8 maio 2015.

LAMEGO, Alberto R. **O homem e a serra**. ed. fac-sim. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. (Setores da evolução fluminense, 4).

LEFEBVRE, Henri. **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.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. 3. reimp. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 3. reimp. São Paulo: Centauro, 2011.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. *In*: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Desirée G.; OLIVEIRA, Floriano José G. de (org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, 2006. p. 41-57.

MAGALHÃES, José Cezar de. A função industrial de Petrópolis. **Revista Brasileira de Geografia**, [s.l.], 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.

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, 2012. Disponível em: <http://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2012/04/Pedro-Paulo-Aiello-Mesquita1.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2014.

MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

Breve análise das transformações espaciais do e no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG) entre 1861 e 1980

Matheus C. Bartholomeu

SANTOS, Angela M. S. P. **Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: USP, 2006. Disponível em: http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/bernardo/TEORIA%20DOS%20TERRITORIOS%20E%20DA%20QUESTAO%20AGRARIA/MILTON%20SANTOS/SANTOS,_Milton_A_Natureza_do_Espa%C3%A7o%5B1%5D.pdf. Acesso em: 23 out. 2013.

SIMÕES, Manoel Ricardo. Da Grande Iguaçu a Baixada Fluminense: emancipação política e reestruturação espacial. In: OLIVEIRA, Rafael da S. (org.). **Baixada Fluminense**: novos estudos e desafios. Rio de Janeiro: Paradigma, 2004. p. 48-61.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade estilhada**: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense. 2006. Tese (Doutoramento em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006. Disponível em: http://www.bdttd.ndc.uff.br/tde_arquivos/26/TDE-2010-04-19T123855Z-2423/Publico/D%20Manoel%20Ricardo%20Simoes-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: Companhia Editora Nacional, 1977.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**: natureza, capital e a produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

SOJA, Edward. Uma concepção materialista da espacialidade. In: BECKER, Bertha. K.; COSTA, Rogério H. da; SILVEIRA, Carmen Beatriz (org.). **Abordagens políticas da espacialidade**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983. p. 22-74.

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, 1976.

VASQUEZ, Pedro K. **Álbum da Estrada União e Indústria**. 2. ed. Rio de Janeiro (RJ): Quadratim G, 1998.

Recebido em 07 set. 2020;
aceito em 20 set. 2020.