

UM FOCO SOBRE O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO*

Fany Rachel Davidovich **

SUMARIO

- 1 — *Introdução*
- 2 — *Análise do processo de urbanização*
- 3 — *Aspectos de armazenamento econômico e político do Estado do Rio de Janeiro*
- 4 — *Possibilidades de recuperação econômica e política do Estado do Rio de Janeiro*
- 5 — *Considerações finais*
- 6 — *Bibliografia*

1 — INTRODUÇÃO

Parece desnecessário ressaltar que o tema em questão, envolvendo a interrelação entre desenvolvimento urbano e estruturação econômica, social e política do Estado do Rio de Janeiro, apresenta grande complexidade. A natureza de tal complexidade não se fará objeto de comentário nesse texto, cabendo a referência tão somente para justificar que certos aspectos serão privilegiados em detrimento de outros, certamente não menos importantes, e para igualmente justificar o título conferido ao trabalho.

* Trabalho baseado em palestra proferida no 1.º Encontro para Atualização dos Estudos Geográficos sobre o Estado do Rio de Janeiro (Instituto Brasileiro de Aperfeiçoamento Profissional — IBRAP), Rio de Janeiro, 24 de abril de 1984.

** Registramos nossos agradecimentos: ao Dr. João Paulo de Almeida Magalhães que nos permitiu livre acesso ao estudo "Projeto Pro-Rio-Problemas e Potencialidades do Estado do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro, 1983, realizado pela Assessoria Técnica Ltda. (ASTEL), sob sua coordenação; a Pedro P. Geiger, pelas valiosas sugestões; aos colegas Cesar Ajara, Maria Mônica Caetano O'Neill, Zuleica Lopes de Oliveira pelas prestimosas observações. As imperfeições do trabalho são de nossa exclusiva responsabilidade.

O tema que se pretende abordar merece inquestionavelmente atenção especial. O Estado do Rio de Janeiro ocupa posição urbana singular no País. Com 91% de habitantes vivendo em cidades, tem sido a Unidade da Federação (UF) de maior contingente urbano no Brasil, com exceção do Distrito Federal; por sua vez, o Município do Rio de Janeiro, com mais de 5 milhões de pessoas em 1980, detém o segundo lugar nacional em população urbana, superado apenas pelo Município de São Paulo.

Esses indicadores, que são geralmente tomados como expressão de um nível avançado de urbanização, referem-se a um Estado que tem enfrentado condições adversas. A questão do seu esvaziamento econômico vem sendo amplamente debatida em diferentes setores da esfera estadual, na medida que ameaça perder posição como segundo pólo econômico do País e que as condições de vida de sua população sofrem considerável deterioração. Possibilidades de recuperação da economia do Estado do Rio de Janeiro têm se constituído em preocupação e interesse de diferentes segmentos da sociedade, sejam a iniciativa privada e a órbita federal, sejam as associações de bairro, a imprensa e a universidade.

O presente texto pretende assinalar algumas das questões acima apontadas visando a contribuir para uma compreensão globalizada da urbanização do Estado do Rio de Janeiro. Assim, uma primeira parte propõe-se a analisar o processo de urbanização do Estado centrada nas transformações sofridas pela Cidade do mesmo nome. A segunda parte aborda problemas do esvaziamento daquela UF, esvaziamento que não é só econômico, mas também político, enquanto uma terceira parte faz referência a viabilidades de sua recuperação.

2 — ANÁLISE DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

2.1 — A análise em questão vai basear-se em certos eixos de interpretação

Como referencial teórico cabe apresentar, ainda que sumariamente, o que se está concebendo como urbano e urbanização:

a) A um certo nível de generalização, está se assumindo que o urbano é expressão da mobilização, concentração e gestão da produção de excedentes sociais, cuja dinâmica varia historicamente de acordo com o tipo de sociedade e com o tipo e forma de cidade que lhe serve de suporte. Trata-se portanto de um fenômeno em movimento, que envolve diferentes significados das funções econômicas, políticas, religiosas e tecnológicas, e que se sustenta em contínuas contradições. Ao longo de um eixo espaço-temporal, teriam se sucedido a cidade política, a cidade comercial, a cidade da indústria, cada qual correspondente a determinado modo de relacionamento com o excedente social e uma zona crítica, antecedendo o advento do que seria a sociedade urbana propriamente dita (Lefèbvre, 1970, Bibliografia, 14). Não se trata porém de uma simples evolução linear. A passagem de uma a outra implicou em crises e rupturas, mas não necessariamente em dissolução; um contexto é negado, podendo contudo ser incorporado em novas estruturas e com elas coexistir em determinado momento histórico.

Trazendo a Cidade do Rio de Janeiro como exemplo, constata-se que nela coexistiram num certo período a cidade política e a cidade comercial, que engendraram a cidade da indústria. Efetivamente nas primeiras décadas do século XX, o Rio de Janeiro, como Capital da República, se constituiu no principal centro industrial do País, o que certamente contribuiu para modificar e até mesmo acentuar o caráter daquelas primeiras funções. Mas por sua vez essa prevalência acabou francamente superada pela cidade do terciário. Até que ponto essa passagem corresponde à zona crítica formulada por Lefèbvre ou ao prenúncio de seu modelo de sociedade urbana é um tema que merece ser investigado. As condições de deterioração da qualidade de vida da Metrópole carioca fazem pensar muito mais em um potencial social explosivo.

b) Com relação à urbanização, a idéia é de que está inserida no movimento do urbano como um processo específico, que por sua vez também gerou transformações no urbano. Trata-se de um conceito que tem recebido diferentes interpretações, parecendo suficiente aludir às que o referem à expressão demográfica (população urbana/população total), à teoria da especialização funcional envolvendo produtores especializados não-agrícolas, ao processo de concentração populacional ou ainda à teoria comportamental.

O entendimento da urbanização como um processo específico do urbano fundamenta-se na sua associação com a modernização e o avanço tecnológico produzidos pela Revolução Industrial e com as profundas transformações econômicas, políticas e sociais daí decorrentes, transformações essas que dizem respeito ao desenvolvimento de novas e mais complexas estruturas da sociedade, inclusive espaciais, de novas instituições, de novas classes sociais. Não haveria pois exagero em interpretar a urbanização como a aceleração da modificação da natureza pela sociedade.

O espaço concreto ganha papel fundamental na urbanização, não como mero reflexo do desenvolvimento econômico e social, mas como um elemento constitutivo, enquanto suporte físico, político e técnico da sociedade. A expansão do ambiente construído refere-se em grande parte à própria expansão do espaço urbanizado, atendendo a necessidades de crescimento da produção e particularmente da circulação. Assim, a noção de ambiente construído diz basicamente respeito ao meio urbano como artefato produzido pelo homem, não só a cidade, como as vias, linhas e dutos que cortam o território em várias direções. É a cidade, e particularmente a metrópole, que viabiliza e acelera a interação e a necessidade de contatos entre diferentes interesses, econômico, financeiro, político, cultural; é também a cidade que assegura taxas de lucro decorrentes da transformação do solo urbano em mercadoria. Por sua vez a implantação de estradas, a de linhas de transmissão de energia e de comunicações, geralmente resultantes de políticas setoriais, visam a integração do mercado e a intensificação da circulação, promovendo a crescente socialização urbana do espaço. A isso devem ser acrescidos os aspectos de dissolução do quadro rural preexistente, conquistado pelas residências secundárias, pelo estabelecimento da indústria, pela instalação de centros comerciais, sem falar na transformação tecnológica introduzida na agricultura, que se rebata na própria reformulação da rede de cidades.

O espaço assim produzido se torna pois, elemento constitutivo da urbanização e agente de velocidade do processo de modernização. Favorecendo a eliminação do atrito da distância, esse espaço vem, pois, a favorecer o tempo.

Um outro eixo de interpretação pretende centrar a presente abordagem na Cidade do Rio de Janeiro. A justificativa para tal procedimento deriva do papel concentracionista que a Cidade sempre exerceu sobre o atual território fluminense. Basta lembrar que, desde o período colonial, a concentração espacial da população e de recursos econômicos naquele local deixou pequena margem para o desenvolvimento de outros centros urbanos na região.

Essas condições se acentuaram no tempo e particularmente com a progressão da economia capitalista no Brasil, confirmando a tese de que em países de capitalismo tardio e periférico a escassez de capital leva a uma condensação maior de recursos e de atividades em alguns pontos no espaço geográfico e a conhecidas iniquidades na repartição dos bens sociais. Mas essa concentração de origem na Cidade do Rio de Janeiro também tem relação com certa compartimentação do meio físico, em função do relevo serrano, da floresta e dos pântanos, sem falar na necessidade de defesa contra a presença agressiva do índio. Lembre-se que apenas Campos logrou alcançar em fins do século XVIII relativa projeção urbana no norte do atual Estado do Rio de Janeiro.

A passagem do café proporcionou certo impulso a Cidades como Vassouras, Barra do Piraí, Cantagalo e a pequenos portos, alguns dos quais já existentes desde o período colonial, como Angra dos Reis, Mangaratiba, Maricá, Cabo Frio. Esses centros mostraram geralmente desenvolvimento efêmero, não resistindo à decadência da lavoura cafeeira em território fluminense que, ao contrário de São Paulo, não contou com áreas novas para expansão. Com efeito, a estruturação do espaço paulista envolveu a diversificação da produção agropecuária, apoiada na ferrovia, depois na rodovia, e sustentada numa rede de lugares centrais, enquanto o espaço fluminense não conheceu recuperação agrícola do mesmo porte após o café. Posteriormente, o surto de cítricos que se orientou sobretudo para o mercado externo, apresentou curta duração, gravemente afetado pela eclosão do segundo conflito mundial.

Na verdade a lavoura cafeeira mais contribuiu para acentuar a primazia da Cidade do Rio de Janeiro do que para estimular a vida urbana no território da antiga província. Acresce que as comunicações principais da ex-Capital se faziam, desde a descoberta do ouro, com as cidades de Minas Gerais, que dispunham de mercado consumidor mais expressivo.

A ferrovia, marco fundamental do crescimento das exportações para o mercado mundial, particularmente reforçado com o café, teria beneficiado sobretudo a burguesia comercial do Rio de Janeiro, cuja influência se respaldava nas atividades atacadistas e exportadoras, e também aos fazendeiros que passaram a residir na Capital. Nos dias de hoje aqueles antigos centros se inserem de outro modo na divisão territorial do trabalho resultante de novas condições históricas, em que a metropolização assumiu considerável proeminência.

Sem dúvida o papel concentracionista exercido pela Cidade do Rio de Janeiro, no território fluminense, assumiu grandes proporções com a função de Capital do País, que exerceu por quase 200 anos. A impor-

tância dessa posição garantiu-lhe certamente o lugar proeminente que conquistou no processo de desenvolvimento do Brasil, polarizando sobremaneira a integração numa escala local de eventos históricos de escala nacional e internacional.

Outro eixo de interpretação estriba-se em características específicas da espacialidade da urbanização do Estado do Rio de Janeiro, que envolveu períodos de maior e de menor integração entre a Cidade e o território fluminense. Admite-se que essa dinâmica foi certamente conduzida pelo jogo político vinculado tanto a interesses do Governo central, como a interesses das estruturas sociais da Cidade e da Província/Estado. Tal dinâmica tem prosseguimento em nossos dias quando a questão da “desfusão” e da criação de novos municípios no Estado do Rio de Janeiro se encontra novamente em pauta.

Pensa-se, pois, em fazer referência a confrontos que se estabeleceram entre uma situação de fato, a contigüidade física de dois espaços institucionalizados, e condições políticas e sociais, que determinaram maior ou menor articulação entre os mesmos.

A partir dessas considerações, cabe colocar em linhas gerais a maneira pela qual se pretende interpretar o processo de urbanização no Estado do Rio de Janeiro. Como se sabe, há opiniões que associam a urbanização basicamente com a década de 40, em particular após a Segunda Guerra Mundial, dado o grande incremento populacional urbano que então se deu decorrente do aumento da mobilidade espacial da população, atendendo em grande parte a demanda criada pelo progressivo papel da indústria como motor da economia nacional.

Em 1940 a população residente urbana no Brasil era inferior a 32%. A taxa média geométrica de crescimento anual foi de 3,84% na década de 40, passando para 5,24% no decênio seguinte. A tabela 1 mostra a posição do atual Estado do Rio de Janeiro e a do Estado de São Paulo, já com elevadas proporções de população urbana nesse período. Na tabela 2 (das capitais) pode-se observar que é efetivamente a partir de 1940 que São Paulo, capital, exibe forte aumento do número de habitantes, ultrapassando o Rio de Janeiro em 1960.

Nessa data, o Estado de São Paulo já reunia cerca de 35,8% do total nacional de pessoal ocupado na indústria, com quase 300 mil indivíduos, enquanto o conjunto formado pelo ex-Distrito Federal e o Estado do Rio de Janeiro agrupava 19,58% daquele total ou pouco mais de 160 mil pessoas. Esse período representa um marco do impulso

TABELA 1

POPULAÇÃO RESIDENTE URBANA NO BRASIL E EM ALGUMAS UNIDADES DA FEDERAÇÃO — 1940-80

BRASIL E UNIDADES DA FEDERAÇÃO	POPULAÇÃO URBANA				
	1940	1950	1960	1970	1980
BRASIL.....	12 880 142	18 782 891	31 303 034	52 084 984	80 479 448
Rio de Janeiro.....	693 201	1 091 359	2 047 236	3 654 228	10 373 300
ex-Distrito Federal/ex-Guanabara....	1 519 010	2 303 063	3 167 573	4 251 918	—
São Paulo.....	3 168 111	4 804 211	8 019 743	14 276 239	22 195 330

FONTE — ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL. Rio de Janeiro, IBGE, 1982.

TABELA 2

**POPULAÇÃO PRESENTE SEGUNDO MUNICÍPIOS DE
CAPITAIS — 1872-80**

MUNICÍPIOS DE CAPITAIS	1872	1880	1900	1920	1940	1950	1960	1970	1980
Rio de Janeiro.....	274 977	522 651	811 443	1 157 873	1 764 141	2 377 451	3 281 908	4 251 918	5 093 232
Niterói.....	47 548	34 269	53 433	85 238	142 407	186 309	243 188	324 246	—
São Paulo.....	31 385	64 934	239 820	579 033	1 326 261	2 198 096	3 781 446	5 924 615	8 493 598

FONTE — ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL. Rio de Janeiro, IBGE, 1982.

que a indústria tomou na economia, envolvendo sua concentração na Região Sudeste. Assim, entre 1939 e 1946, o setor industrial registrou aumento de 60% naquela Região, enquanto o do setor agrícola foi de apenas 7%.

Razões comumente evocadas para explicar esse processo regional referem-se à presença de condições mais evoluídas de mercado, de determinado patamar de acumulação, expresso por exemplo na estrutura bancária mais avançada do País, de recursos disponíveis de infraestrutura de energia, transportes, inclusive portos, além do aparelhamento cultural e tecnológico.

O processo de urbanização será analisado através do que nos parecem ser as principais transformações históricas sofridas pela Cidade do Rio de Janeiro. Pretende-se deste modo apontar uma sequência de transformações que tenham o espaço como registro.

Tal intuito deve ser visto como tentativa de uma abordagem espaço-temporal. Admite-se que não há dicotomia entre um e outro fenômeno, já que o processo social é tanto temporal como espacial. Admite-se porém que as mudanças registradas através do espaço apresentam uma especificidade, isto é, um ritmo próprio, geralmente mais lento do que o de outros aspectos do mesmo processo, dada a força de permanência das estruturas espaciais, onde se acumulam, interagem e conflitam diferentes “tempos” da dinâmica social.

Nessa proposta não houve, porém, indicação explícita da transformação histórica referente à superação do espaço pelo tempo. Entende-se com isto que o desenvolvimento tecnológico e a própria “lógica” da acumulação do capital tendem a eliminar o atrito da distância e o obstáculo do espaço. O extraordinário impulso adquirido pelos modernos meios de comunicação e pela informática seria, assim, fator relevante no aparecimento de uma “cidade mundial” e na organização e reorganização da territorialidade num novo contexto simultaneamente nacional e internacional. O desenvolvimento metropolitano, que foi assinalado como uma das transformações históricas da urbanização do Rio de Janeiro, corresponde de certo modo a essa dinâmica de “superação do espaço pelo tempo”, na medida que vem ao encontro de necessidades de rotação mais veloz do capital. Nesse contexto metropolitano é preciso não esquecer, porém, que a interveniência do espaço assume novas formas, resultantes do crescente conflito entre forças de dominação e forças de resistência à dominação (Castells, 1983, Bibliografia, 4).

A sequência de transformações da urbanização do Rio de Janeiro não implica situações estanques. Entende-se que a prevalência de deter-

minados fatos em cada uma das transformações apontadas não significa o desaparecimento de fenômenos pretéritos, do mesmo modo que em cada uma delas estaria presente o embrião de futuras transformações. Assim, se na Cidade do Rio de Janeiro a ênfase no caráter de controle social foi mais forte em determinado momento, isto não significa que esse aspecto tenha deixado de existir quando o urbano passou a se identificar sobretudo pela evolução de um mercado de trabalho ou mesmo em períodos posteriores da vida da Cidade. Considera-se também que as transformações do urbano implicaram em descontinuidades mais marcantes como foi a mudança da Capital Federal para o Planalto Central, medida esta associada a alterações na vida política e econômica do País.

De acordo com o referencial teórico aqui exposto, a proposta do presente trabalho seria, pois, a de focalizar o processo de urbanização no Estado do Rio de Janeiro através das transformações do urbano que engendrou. Neste sentido, os primórdios da urbanização são remetidos à introdução e ao avanço da modernização no País, deixando portanto de relacioná-la apenas a fases de maior intensificação do crescimento populacional urbano.

2.2 — Transformações do urbano no processo de urbanização do Estado do Rio de Janeiro

Os primórdios do processo de urbanização podem ser identificados desde a segunda metade do século passado e décadas iniciais do século atual, na medida que tal processo é associado a repercussões no País do avanço tecnológico desencadeado pela indústria a nível mundial.

2.2.1 — A posição hegemônica da Cidade do Rio de Janeiro no País

A presença da Capital do Império e da República fez do Estado do Rio de Janeiro o espaço pioneiro no País quanto à absorção de insumos de infra-estrutura econômica produzidos pela indústria estrangeira, a exemplo da ferrovia, da iluminação elétrica, do telefone, dos serviços de bonde, gás e esgoto. Tais empreendimentos podem ser associados ao montante de capitais europeus e norte-americanos aplicado no exterior entre 1870 e 1914, que passou de 8 bilhões para cerca de 42 bilhões de dólares. No período anterior à Primeira Guerra Mundial, 50% dos investimentos britânicos se encontravam no estrangeiro, dos quais 41% destinados à construção de estradas de ferro (Frieden, 1983, Bibliografia, 8). Aliás, desde 1763, a Cidade do Rio de Janeiro havia atraído os primeiros empreendimentos industriais, como a Imprensa Régia, que mais tarde se transformou no Departamento de Imprensa Nacional, os Arsenais de Guerra e de Marinha, a fábrica de pólvora. A partir da segunda metade do século passado, a Capital foi se constituindo sucessivamente em foco de aceleração da velocidade do sistema mediatizado pela extensão do ambiente construído, representado inicialmente pela implantação da ferrovia, mais tarde pela de estrada de rodagem, do correio aéreo nacional e assim por diante.

A despeito de sua separação oficial da antiga Província, sancionada desde 1834 com a transformação da velha Capital Imperial em Município Neutro e reiterada na República com sua institucionalização como

Distrito Federal, havia então uma integração entre a Cidade do Rio de Janeiro e o território fluminense. De fato, a nobreza que o sustentava possuía representação política importante, sendo a Capital a sede desse poder. Compreende-se assim, como acima referido, que uma série de iniciativas de modernização tivessem lugar em área fluminense, a exemplo da primeira ferrovia do País, que unia o Porto da Estrela até a raiz da serra de Petrópolis, ou do estaleiro Mauá em Ponta d'Areia.

O papel dominante da Cidade do Rio de Janeiro teve respaldo na função de Capital do País, ponto privilegiado de afluxo de rendas nacionais públicas e privadas, no que se evidencia o conteúdo político e ideológico do espaço.

Em 1906, sua população era superior a 800 mil habitantes, enquanto São Paulo e Salvador registravam cerca de 250 mil habitantes. A função portuária representou atividade das mais relevantes. Mesmo quando a exportação do café foi superada pela do Porto de Santos, em fins do século passado, o Porto do Rio de Janeiro manteve durante muito tempo o primeiro posto no País, graças à função importadora, à função de consumo e à função redistribuidora. Além disso estava menos sujeito a flutuações do mercado internacional do que os portos mais dependentes de um ou de outro produto agrícola, como Santos, Manaus ou Belém.

Deste modo, a despeito da queda na exportação do café, a alfândega do Rio de Janeiro lograva registrar rendas maiores do que a de Santos visto que a região de São Paulo apresentava pauta de importação muito inferior (Lahmeyer Lobo, 1978, Bibliografia, 13). A navegação de cabotagem assegurava-lhe contatos com todo o País. Uma vasta área de mercado foi também consolidada com a expansão ferroviária. Pela Leopoldina alcançava o norte do Estado, o Espírito Santo, o nordeste de Minas Gerais; pela Central do Brasil (antiga D. Pedro II) atingia o território mineiro e paulista e a partir daí o Sul do País e Mato Grosso. Mas a interlândia principal, como se mencionou, era o Estado de Minas Gerais, de onde provinham manganês, diamantes, ouro, laticínios, gado, tecidos (Lahmeyer Lobo, 1978, Bibliografia, 13). Assim, o setor exportador não só lhe proporcionou maior integração na divisão internacional do trabalho — o Rio de Janeiro figurava entre os 15 principais portos do mundo — como consolidou sua hegemonia nacional no campo político e econômico.

O advento da República introduziu elementos de contradição entre a cidade e a antiga Província.

A expansão do aparelho bancário e do capital na Cidade do Rio de Janeiro atraiu a instalação de indústrias e incentivou a importação de equipamentos. No centro estabeleceram-se particularmente a indústria gráfica e a de jóias, enquanto em São Cristóvão, graças à drenagem dos pântanos e da construção da Central do Brasil, se localizaram as de sabão, vidro, curtumes, formando uma área industrial relativamente contínua até a zona portuária, onde se concentravam moinhos de trigo.

A indústria têxtil foi a que mais se modernizou, caracterizando-se por uma produção de maior escala. Importantes estabelecimentos de tecidos datavam do século passado, como a Bangu, a Companhia Fiação e Tecelagem Corcovado, a Confiança Industrial, localizadas de preferência nos vales dos rios que desciam do maciço Carioca. Registrou-se igualmente certa expansão de empresas da construção civil e de sanea-

mento, voltadas para a edificação de vilas operárias em substituição aos cortiços, com vistas à remodelação do facies urbano da Cidade.

Elaborou-se desde então um embrião de novas classes sociais na Cidade. Assim, o Partido Republicano no Rio de Janeiro contava com maioria de profissionais liberais e de comerciantes, enquanto o de São Paulo apresentava elevada proporção de proprietários rurais.

O confronto com a Província podia ser atestado na posição que a Cidade do Rio de Janeiro assumiu na campanha abolicionista e republicana, oposta a concepções dominantes em território fluminense onde prevalecia a idéia de que a Abolição fora a causa de sua decadência agrícola. Republicanos do Rio de Janeiro e oficiais do exército que lideraram a Proclamação da República não eram originários da classe de proprietários da terra e da burguesia comercial associada. Na verdade, o poder apoiado no mundo rural tivera seu eixo de gravidade deslocado para Minas Gerais e principalmente para São Paulo. O urbano que progredia na Cidade do Rio de Janeiro e depois na de São Paulo transformava-as crescentemente em focos decisivos do processo histórico do País.

2.2.2 — A Cidade como *locus* de controle social

O papel do urbano cresceu com a progressiva expansão da indústria e com a ascensão do poder do Estado.

Como se sabe, a Primeira Guerra Mundial foi um período de relativo surto industrial. Em 1920, o antigo Distrito Federal apresentava 69.703 operários e o Estado de São Paulo, 85.466. O Valor da Produção Industrial (VPI) (em 1.000 cruzeiros antigos) era respectivamente de 666.276 e de 1.009.073. Em conjunto as duas UF's já constituíam então o núcleo da economia capitalista no País, a região que mais se industrializava.

Por sua vez, o fortalecimento do Estado teve particular respaldo no desenvolvimento da Cidade do Rio de Janeiro, sede do Governo Federal até 1960, imprimindo um caráter específico ao urbano.

Nas primeiras décadas do século XX não seria correto afirmar que o Estado era representativo de uma burguesia industrial. A ampliação da administração pública e de vários serviços governamentais fez certamente expandir setores urbanos novos, envolvendo burocracia, militares, profissões liberais. Crescia também uma burguesia comercial dotada de interesses diversos dos daquela voltada quase exclusivamente para a exportação de produtos agrícolas, na área dos transportes, serviços e indústria. Não se tratava porém de uma burguesia urbana capaz de romper com o poder político de oligarquias regionais.

Deste modo é válido considerar que a revolução de 30 não deva ser atribuída à ação de uma burguesia urbana, que crescia é verdade, e muito menos pela de uma burguesia industrial. Indubitavelmente, porém, esse movimento colocou um termo na hegemonia cafeeira, dada a premente necessidade de reajustamento contínuo da economia do País, afetada por crises sucessivas e seriamente prejudicada pela dependência quase exclusiva de um único produto de exportação. Deu-se então ensejo ao estabelecimento de um pacto de dominação entre oligarquias tradicionais e elites urbanas emergentes, pacto esse consagrado pelo Estado Novo (1937), que acionou a burocracia civil e militar e as práticas populistas.

Até os anos 30 não cabia pois atribuir à economia o caráter de capitalismo industrial, nem havia políticas expressamente orientadas para a indústria, freqüentemente tachada de artificial. Segundo opiniões abalizadas, a indústria de então, apesar de já contar com filiais de setores oligopolizados internacionais, não colidia com os interesses prevaletentes do complexo agromercantil, pois a ele se subordinava. É assim que, em períodos de crise da economia cafeeira, a indústria também se via negativamente afetada, em função da retração do mercado interno, das dificuldades de crédito e de obtenção da matéria-prima, ou em função da importação de bens de consumo favorecida pela valorização da moeda.

Nesse contexto, mais correto seria reconhecer que o Estado se afirmava então adotando uma postura sobremaneira policial e repressiva, atendendo ao pacto social que se consagrava na Cidade entre elites urbanas e elites rurais. Esse caráter repressor do Estado manifestou-se na intervenção direta sobre o controle da força-de-trabalho, numa fase do capitalismo em que não havia se desenvolvido ainda a produção em escala e o trabalho em massa (Vianna, 1983, Bibliografia, 24).

Com efeito, o discurso sobre a Cidade a focalizava como estigma do vício e da desordem, local de afluxo de desqualificados e da massa escrava liberada. Justificava-se deste modo a imposição da força contra freqüentes greves de operários, que reivindicavam melhores condições de vida e cuja manifestação mais veemente se deu principalmente no período 1917/1919. A imposição da força também se fez contra movimentos anarquistas que resultaram em inúmeras deportações, e contra diversos movimentos populares. Visando a arrefecer o espírito de luta dos operários industriais foi decretado o estado de sítio (1922-27) e paralelamente concedidas certas melhorias salariais.

O Estado chamava para si, a tarefa de preparar a Cidade para o estabelecimento de uma nova ordem e de um novo desenvolvimento econômico, constituindo-se a Cidade em um *locus* de controle social.

Esse caráter do urbano envolveu também medidas de “limpeza” da Capital, evidenciadas por exemplo em políticas de saneamento, como a do combate a febre amarela, que em grande parte atendeu a exigências da Organização Mundial da Saúde (OMS). Os objetivos principais eram assegurar o intercâmbio entre os portos a fim de evitar possibilidades de contágio, e liberar a Cidade para classes sociais emergentes.

Incluem-se também entre essas medidas as reformas urbanísticas que tiveram lugar no Rio de Janeiro. A atuação de Pereira Passos, com a famosa campanha do “bota-abaixo”, visou a modificar o facies colonial da Cidade. Inspirado no componente político da reforma urbana da capital francesa encetada por Haussmann, que foi uma estratégia contra os movimentos da Comuna de Paris, não foi difícil para o prefeito carioca obter um empréstimo inglês de 6 milhões de libras para sanear o Rio de Janeiro. Sucederam-se assim as demolições de cortiços e de “cabeças-de-porco” da área central e a substituição de ruelas e becos apertados por vias modernas e desafogadas, como as Avenidas Central (Rio Branco atual) e Beira Mar.

A Cidade Bela dos consumidores marcava assim crescente oposição à Cidade Feia, para onde eram impelidos os antigos ocupantes e os trabalhadores, caracterizando a evolução da segregação social e espacial no Rio de Janeiro.

Mas a bem dizer nas primeiras décadas do século XX a Cidade do Rio de Janeiro ainda apresentava feição de Cidade mercantil, contando com uma classe assalariada relativamente reduzida, enquanto prevaleciam o artesanato, os vendedores ambulantes, os ofícios. Os movimentos operários se viam grandemente prejudicados pela falta de organização e de experiência, dada a origem rural ou escrava recente da mão-de-obra, bem como devido à participação de mulheres e crianças (Lahmeyer Lobo, 1978, Bibliografia, 13). Por sua vez, a forte atomização das empresas dificultava uma prática unificada, facilitando o alastramento do anarquismo.

2.2.3 — A evolução da Cidade como mercado de trabalho

O urbano ganhou nova conotação quando o Estado passou a atuar decisivamente como agente de modernização e como condutor de um projeto de crescimento econômico no País.

Como alega F. de Oliveira (1982, Bibliografia, 18), na medida que se tornou necessário alterar o padrão de acumulação vigente, dada a lenta capacidade até então demonstrada pela iniciativa privada na indústria, o Estado tomou para si esse encargo, com vistas a organizar uma economia de mercado.

O desenvolvimento da indústria em bases produtivas mais sólidas e com apreciável montante de capital fixo requeria o suporte da grande cidade, para o que deve ter influenciado a falta de apoio de uma divisão social do trabalho preexistente no meio rural, como ocorreu em países europeus. O próprio caráter autárquico da produção não favoreceu a estruturação de uma rede urbana nacional, contribuindo para a concentração em algumas poucas unidades urbanas. Nem a mão-de-obra escrava seria capaz de formar um ativo mercado de trabalho nas cidades (Oliveira, 1982, Bibliografia, 18).

Coube principalmente ao Estado encarregar-se dessa função, chamando a si a organização de um mercado de trabalho na Cidade, através de uma política urbana implícita. Isto não significa ignorar o papel que, nos anos 20, recursos empresariais desempenharam no controle da força-de-trabalho fabril. A construção de vilas operárias e a organização de políticas sociais específicas constituíram-se certamente em representação de um domínio global sobre a vida dos trabalhadores.

A política urbana implícita levada a efeito pelo Estado pode ser caracterizada em vários aspectos. Nela deve ser mencionada a nítida clivagem que se procurou estabelecer entre espaço urbano e espaço rural, contrapondo a crescente concentração de recursos na Cidade e a homogeneidade relativa da dispersão rural. Deve ser também mencionada a indução da migração rural-urbana viabilizada pelo trem e pelo navio. Associada à estagnação e decadência de áreas agrícolas, essa migração propiciou o abaixamento dos níveis salariais na Cidade e contribuiu de certo modo para dificultar a solidariedade entre operários especializados e não especializados.

A construção de ferrovias fez ampliar a extensão suburbana da cidade, onde passaram a alojar-se massas crescentes de trabalhadores. Em 1937, um primeiro decreto de zoneamento urbano procurou determinar áreas apropriadas para a indústria, como São Cristóvão e Jacare-zinho, à margem direita da Estrada de Ferro Central do Brasil, a linha auxiliar a partir de Del Castilho e outras. Mas a partir dos anos 40,

novos trechos passaram a ser conquistados pelas fábricas, graças às obras de drenagem no rio Faria-Timbó, à abertura da Avenida Brasil e da Rodovia Presidente Dutra, enquanto bairros como a Lagoa e Botafogo na Zona Sul da Cidade e como a Tijuca, Andaraí e Vila Isabel, na Zona Norte, perdiam suas características industriais, dada a densidade populacional crescente e a elevação do preço dos terrenos. Paralelamente, expandiu-se consideravelmente o número de favelas nos morros da Cidade, o que levou o Código de Obras de 1937 a proibir sua proliferação. Por sua vez, a implantação de amplos eixos viários, inclusive a Avenida Presidente Vargas, a construção de grandes prédios e Ministérios, conferiram à Cidade uma expressão monumental, que correspondia à representação ideológica do Estado Novo. Fez também parte de tal política urbana atender a determinadas reivindicações dos trabalhadores, levantadas ainda nos movimentos operários das primeiras décadas, como a jornada de trabalho de 8 horas, a interdição do trabalho noturno para mulheres e crianças, o abono familiar, as férias remuneradas, a seguridade social, medidas essas que nem sempre tiveram boa aceitação por parte do setor empresarial. Tais conquistas urbanas se complementaram com leis trabalhistas e com a fixação do salário mínimo, que até recente data se restringiu à força-de-trabalho urbana, de acordo com compromissos efetuados ainda nos anos 30 entre o governo e proprietários de terra.

A política urbana implícita envolveu também medidas destinadas a baratear os custos da força-de-trabalho para a empresa, através de subsídios aos transportes urbanos, de leis do inquilinato visando a deter o aumento demasiado dos aluguéis, da construção de casas populares e assim por diante.

Paralelamente tornou-se mais forte o controle sobre a classe trabalhadora. A criação de sindicatos, sob um modelo de sindicalismo corporativo, se fez freqüentemente em troca da negação do direito de greve, com vistas a impedir a paralização da produção; a fundação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio veio atender a interesses patronais, que reclamavam a colaboração de classes como oposição à luta de classes, além de reivindicarem a abolição de impostos interestaduais afim de facilitar a circulação, a nacionalização dos transportes terrestres e marítimos e a restrição das importações.

Afirmou-se, assim, uma intencionalidade do Governo em promover benefícios para o capital. A promulgação das leis trabalhistas, a fixação do salário mínimo que obedeceu à média dos níveis mais baixos de salários existentes no País e outras medidas visaram em última análise favorecer a acumulação, fazendo declinar os custos do trabalho. Chamando a si a organização das relações capital/trabalho, o Governo Central procurou apoio político na sociedade urbana em expansão, sociedade essa que teve no Rio de Janeiro, sede da administração federal, sua representação mais avançada (Geiger; Davidovich, 1984, Bibliografia, 11).

2.2.4 — A Cidade como suporte de um ideário nacionalista

Diretrizes nacionalistas passaram a prevalecer na política econômica do País, face às dificuldades criadas para o processo de acumulação, que se agravaram com o declínio do movimento comercial do País e do Porto do Rio de Janeiro, sobretudo entre 1929 e 1932. A taxa média

do crescimento industrial restringiu-se então a 1% ao ano, dada a falta de créditos, a redução do mercado interno, a queda na importação de matérias-primas.

Com as possibilidades de investimento externo virtualmente bloqueadas, tornou-se imprescindível financiar a expansão da capacidade produtiva, objetivando formar novos canais de acumulação. Impunha-se, assim, a necessidade de criar uma nova e adequada estrutura financeira, para atrair o financiamento interno. Aquela até então existente estava moldada à economia primária exportadora, revelando-se precária para as novas necessidades do capital.

Entre as várias medidas tomadas cita-se a ampliação da rede bancária nacional, com vistas a contrapor-se a formas de operação dos capitais estrangeiros, que exigiam remuneração superior a dos países de origem, dando cobertura quase exclusiva às casas comissárias que emprestavam aos fazendeiros. Cita-se, igualmente, a nacionalização do trabalho que atendia a necessidades da acumulação atraindo a força-de-trabalho; a lei dos 2/3, por exemplo, obrigava as empresas a empregar essa proporção de brasileiros, enquanto o ingresso do estrangeiro na força-de-trabalho nacional ficava subordinado ao casamento com brasileira e tempo de residência no País por mais de dez anos. Assim, em 1920, 68% do capital investido na indústria do Distrito Federal era alienígena; em 1939 sua participação desceu para 56%.

Tais medidas tomadas pelo Governo correspondiam a um novo poder que se expandia na Cidade e que vinha ao encontro da imagem que se estava concebendo de um Estado Novo, firmado num modelo de “modernização conservadora”. Pode-se assim dizer que o Rio de Janeiro ganhou papel relevante no desenvolvimento de um ideário nacionalista, que se somou a seu caráter de centro mais cosmopolita do País. Vale lembrar que em 1922, movimentos de cunho internacional tiveram particular expressão no Brasil, a exemplo, da celebração da Semana de Arte Moderna realizada em São Paulo. Mas Macunaíma já era representativo do herói ou anti-herói nacional.

Esse novo poder que acompanhou as transformações do urbano contribuiu para acentuar a separação dos interesses políticos e econômicos entre o antigo Distrito Federal e o Estado do Rio de Janeiro.

Desde a década de 20 a ex-Capital da República vinha enfrentando dificuldades para o desenvolvimento de sua indústria. Como causas principais têm sido apontadas as tarifas ferroviárias discriminatórias, prejudicando a colocação de seus produtos no mercado interno; as limitações desse mercado decorrente da expansão de centros industriais concorrentes em Minas Gerais, Rio Grande do Sul, mas principalmente São Paulo; a criação de impostos estaduais tornando proibitivas as exportações de manufaturados produzidos no Rio de Janeiro; o encarecimento da energia; um balanço comercial deficitário dado o tradicional predomínio das importações no comércio exterior, se bem que a despeito dessas dificuldades, o Rio de Janeiro se mantivesse como principal centro distribuidor do País.

Contudo, em 1907, o antigo Distrito Federal detinha 30,3% do valor total da produção nacional; em 1919, esse valor passou para 22,4%. São Paulo que antes figurava com cerca de 16%, alcançou então 33,1%. Nos anos 30, essa distância se acentuou. São Paulo possuía quase 17 mil empresas, enquanto o Distrito Federal apenas 4.700. No setor de eletri-

cidade, São Paulo registrava 110 empresas, o Distrito Federal, 2 e o Estado do Rio de Janeiro, 56 (Lahmeyer Lobo, 1978, Bibliografia, 13).

Um rumo decisivo na orientação nacionalista da política econômica se deu com a expansão da empresa estatal. Como se verifica na tabela 3, o Governo Vargas representou um marco fundamental nessa direção. A implantação de setores produtivos estatais voltados para indústrias de base teve principal expressão em território fluminense, onde foram sucessivamente criadas a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda, a Fábrica de Alcalis em Cabo Frio, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) em Nova Iguaçu. É assim que dados empíricos revelam considerável crescimento da força-de-trabalho na indústria no antigo Estado do Rio a partir de 1940 (Tabela 4).

TABELA 3

RELAÇÃO DE EMPRESAS ESTATAIS CRIADAS NO BRASIL

PERÍODO	GOVERNO	TOTAL DE EMPRESAS ESTATAIS
TOTAL.....		571
1808.....	D. João VI	1
1822-34.....	D. Pedro I	—
1834-40.....	Regências	—
1840-89.....	D. Pedro II	2
1889-91.....	Deodoro da Fonseca	1
1891-94.....	Floriano Peixoto	1
1894-98.....	Prudente de Moraes	—
1898-1902.....	Campos Sales	—
1902-1906.....	Rodrigues Alves	1
1906-1909.....	Afonso Pena	1
1909-10.....	Nilo Peçanha	—
1910-14.....	Hermes da Fonseca	1
1914-18.....	Wenceslau Brás	1
1918-19.....	Delfim Moreira	—
1919-22.....	Epitácio Pessoa	4
1926-30.....	Washington Luiz	4
1930-45.....	Getúlio Vargas	12
1945.....	José Linhares	—
1945-51.....	Eurico G. Dutra	3
1951-54.....	Getúlio Vargas	13
1954-55.....	Café Filho	2
1955.....	Carlos Luz	—
1955-56.....	Nereu Ramos	—
1956-61.....	Juscelino Kubitschek	23
1961.....	Jânio Quadros	7
1961-64.....	João Goulart	33
1964-66.....	Castelo Branco	58
1966-69.....	Costa e Silva	55
1969-73.....	Emílio Garrastazu Médici	99
1974-76.....	Ernesto Geisel	50
Subtotal.....		372
Ignoradas.....		198

FONTE — Revista Visão (1976), In: MAGALHÃES, *Projeto Pro-Rio* cit.

Razões de ordem política acionaram estratégias espaciais particulares para o território fluminense e para o Distrito Federal, através da dissociação geográfica entre empresa e estabelecimento. Como Capital do País, a Cidade do Rio de Janeiro constituiu-se em sede de empresas estatais de âmbito nacional, enquanto o Estado do mesmo nome passou a abrigar os estabelecimentos industriais, favorecido por interesses políticos que procuravam reabilitar uma economia decadente, então governada pelo genro do Presidente da República. De fato, o território fluminense havia perdido posição na agricultura nacional e sofrido considerável redução de renda durante a Segunda Guerra Mundial, devido a drásticos cortes na exportação de cítricos, como anteriormente mencionado.

TABELA 4

**EVOLUÇÃO DA PEA TOTAL E DA PEA INDUSTRIAL EM ALGUMAS
UNIDADES DA FEDERAÇÃO — 1940-80**

ESPECIFICAÇÃO	EVOLUÇÃO DA PEA TOTAL E DA PEA INDUSTRIAL			
	1940	1950	1970	1980
ESTADO DO RIO DE JANEIRO				
PEA Total (PT).....	629 300	732 141	1 325 769	4 317 373
PEA Industrial (PI).....	119 406	197 392	458 952	1 231 257
PI/PT (%).....	18,02	26,9	34,8	28,5
EX DISTRITO FEDERAL — EX GUANABARA — MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO				
PEA Total (PT).....	880 504	954 871	1 470 624	2 058 103
PEA Industrial (PI).....	219 926	336 881	442 229	503 886
PI/PT (%).....	32,3	35,3	30,0	24,5
ESTADO DE SÃO PAULO				
PEA Total (PT).....	2 762 305	3 429 573	6 170 180	10 411 726
PEA Industrial (PI).....	545 417	998 938	2 267 677	3 880 585
PI/PT (%).....	19,6	29,1	36,6	37,2

FONTE — Censos Demográficos, IBGE.

Assim, segundo a teoria locacional neoclássica, a implantação da usina de Volta Redonda, uma das poucas Cidades criadas no Estado do Rio após o café, obedeceria principalmente a fatores como: proximidade do rio Paraíba, garantindo-lhe abastecimento de água; posição favorável entre os dois maiores mercados do País; localização intermediária entre o litoral por onde recebia o carvão mineral e zonas de produção ferrífera em Minas Gerais. Além disso, teria contado também com a infra-estrutura da Cidade vizinha de Barra Mansa; a posição de entroncamento ferroviário facultou o surgimento de pequenas oficinas mecânicas a serviço da estrada de ferro, que favoreceram a evolução de algumas pequenas siderúrgicas, a Barbará por exemplo, naquele antigo centro de produção leiteira.

Mas as razões políticas acima referidas certamente se colocaram em primeiro plano, tendo como objetivo industrializar um Estado política e administrativamente desvinculado do antigo Distrito Federal.

Espacialmente, porém, estava já se estruturando a periferia atual da Cidade do Rio de Janeiro, na medida que aquelas diretrizes federais beneficiaram também a orla oriental da Baía da Guanabara. Com efeito, essa parte do território fluminense tornou-se ponto de eleição da expansão da construção naval, atraindo também as indústrias do vidro, material de construção, pescado, curtumes (Geiger; Mesquita, 1956, Bibliografia, 9).

Torna-se assim evidente que a política urbana levada a efeito pelo Estado, implicou de um lado no desenvolvimento das chamadas economias externas para o capital privado na grande Cidade e de outro lado na implantação de centros específicos para a indústria de base.

O esforço empresarial do Governo Federal estendeu-se à década de 50, quando foram criados novos Órgãos com sede na Cidade do Rio de Janeiro: a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atendendo à exportação de minérios em escala no pós-guerra, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), visando a contornar a debilidade do capital privado nacional, e o Petróleo Brasileiro (PETROBRÁS), cuja bandeira do “petróleo é nosso” mobilizou amplas camadas da sociedade. Foi um período que representou a superação de uma fase do processo

industrial do País, o da substituição de importações de bens de consumo não duráveis ou segundo muitos, o de um capitalismo do tipo concorrencial ou semiconcorrencial.

2.2.5 — O desenvolvimento metropolitano do Rio de Janeiro

Com quase 2.400.000 habitantes, em 1950, a Cidade do Rio de Janeiro ainda era a mais populosa do País. Elaborava-se um novo formato urbano que vinha atender a novos requisitos da acumulação, decorrentes das condições de expansão da economia que se seguiu à Segunda Guerra Mundial. Como se sabe, a divisão internacional do trabalho implicou então em crescente desconcentração da produção de mercadorias e de serviços de países centrais para países periféricos.

A cidade compacta tradicional constituiu-se em obstáculo ao novo capital e ao novo estilo da produção, na medida que se faziam necessárias a realocização de atividades industriais, comerciais e administrativas numa lógica de concentração/desconcentração, a modificação no uso do solo urbano levando ao remanejamento da propriedade desse solo em função de interesses da construção civil, e o desenvolvimento dos transportes e meios de comunicação, visando a estabelecer maior articulação entre os segmentos da mais recente divisão social e técnica do trabalho.

Esse processo encontrou sua expressão máxima na capital paulistana mas teve, também, repercussão na estruturação metropolitana do Rio de Janeiro. Nos anos 50, a então Capital Federal contava com mais de 200 mil pessoas ocupadas na indústria, enquanto centros vizinhos registravam proporções menores como Niterói com 14.500, São Gonçalo com 6.500 e Nova Iguaçu com 3 mil (Duarte, 1981, Bibliografia, 7). Entre 1950 e 1970, os crescimentos relativos urbanos mais acentuados no território formado pelo antigo Distrito Federal e pelo antigo Estado do Rio de Janeiro se encontravam no conjunto constituído pela Cidade do Rio de Janeiro e pelas cidades dos municípios de sua periferia imediata. Em 1950, Niterói ocupava o segundo posto em tamanho no Estado; mas em 1970, foi superada por Nova Iguaçu, São Gonçalo, Duque de Caxias (Tabela 5).

A Cidade do Rio de Janeiro espraiava-se com a intensificação do êxodo rural e urbano procedente do território fluminense e de diversas partes do País. Esse espraiamento implicou o transbordamento dos limites da cidade central, fazendo incorporar-se à aglomeração os municípios contíguos da Baixada Fluminense. Desses municípios já se encaminhavam diariamente para o trabalho na cidade central massas de trabalhadores, que utilizavam o trem, o ônibus, a barca (Geiger, 1963, Bibliografia, 10).

A acentuada concentração de recursos e de atividades na Cidade do Rio de Janeiro, o crescimento industrial, o afluxo de população envolveram, como se disse, a estruturação de novo formato urbano, que cada vez mais aprofundava o contraste entre a grande aglomeração e outros centros do sistema urbano fluminense, particularmente aqueles situados em áreas de economia estagnada ou decadente. A Cidade de Campos, por exemplo, que nos anos 50 ocupava a quarta colocação em dimensão populacional, como centro de serviços para o norte fluminense, como nó de comunicações ferroviárias para o Espírito Santo e a Zona da Mata mineira, em 1970 posicionou-se num oitavo lugar, caracterizando-se por

TABELA 5

REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO: CRESCIMENTO POPULACIONAL URBANO ABSOLUTO E RELATIVO — 1950-80

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO URBANA						
	Números absolutos				Crescimento relativo (%)		
	1950	1960	1970	1980	1950-60	1960-70	1970-80
Rio de Janeiro.....	2 303 063	3 223 408	4 251 918	5 093 232	39,96	31,91	19,8
Duque de Caxias.....	74 565	176 306	404 496	554 935	136,45	129,43	37,2
Itaboraí.....	4 544	9 451	14 072	23 652	107,99	48,89	73,9
Itaguaí.....	7 670	10 610	17 468	26 267	38,33	64,64	61,5
Magé.....	18 626	29 686	83 841	163 906	59,38	182,43	95,5
Maracanã.....	3 642	5 404	6 125	8 084	48,38	13,34	28,6
Maricá.....	2 084	2 502	6 500	19 602	20,06	159,79	202,5
Nilópolis.....	46 406	96 553	128 011	151 700	108,06	32,58	18,4
Niterói.....	171 198	229 025	292 180	400 140	33,78	37,58	25,9
Nova Iguaçu.....	77 783	257 516	724 326	1 091 702	231,07	181,27	50,6
Paracambi.....	—	—	22 149	27 434	—	205,75	23,7
Petrópolis.....	67 075	120 113	158 399	202 146	78,07	31,87	30,8
São Gonçalo.....	101 780	195 872	430 271	614 688	92,45	119,67	42,8
São João de Meriti.....	76 462	191 734	302 394	398 686	150,76	57,72	31,5

FONTE — Censos Demográficos, IBGE.

fracos incrementos demográficos. O novo formato urbano metropolitano veio igualmente ao encontro da necessidade de controlar conflitos sociais gerados por aquelas novas condições sociais e econômicas, através de uma segregação espacial ampliada. A suburbanização anteriormente elaborada foi superada por novas periferias, que passaram a estruturar o espaço metropolitano. Mas a dissociação sócio-espacial assim criada não impediu a formação de uma consciência coletiva que aguçou a percepção das contradições.

Nova divisão territorial do trabalho no conjunto fluminense de centros urbanos foi induzida pela expansão metropolitana. Cidades dos municípios da periferia imediata converteram-se sobretudo em núcleos dormitórios, com funções predominantemente residenciais de classes menos favorecidas. Tais condições, somadas à carência de infra-estrutura local, atuaram negativamente para os investimentos produtivos. Situada em outra UF, a periferia do Rio de Janeiro não se beneficiou da aplicação de impostos gerados no antigo Distrito Federal como ocorreu com os municípios que integram a Metrópole paulistana, contemplados com resultados da arrecadação do próprio Estado. Por sua vez, o desenvolvimento da rede viária do Estado, que veio a atender prioritariamente a injunções de ordem externa, fez acentuar a concentração econômica na Metrópole e modificar funções tradicionais de centros regionais, tornados cada vez mais elos intermediários do polo metropolitano. Assim, entre 1950 e 1970, quando o aumento da população da região metropolitana foi superior ao dobro, a divisão territorial do trabalho no atual Estado do Rio de Janeiro já implicava a estruturação de especializações como a do Médio Vale do Paraíba, envolvendo o complexo siderúrgico e químico de Volta Redonda-Barra Mansa, Barra do Piraí e Resende, as da zona serrana e litoral, em que se mesclam atividades de veraneio, lazer e indústria, além de outras.

A via urbana do desenvolvimento tomava, pois, largas dimensões, visto que tanto a cidade como a indústria se viram na contingência de gerar uma divisão social do trabalho mais complexa e exigente da

grande escala. Consoante o projeto político nacional de prevalência do crescimento econômico, a forma metropolitana passou a representar “uma estrutura particular de economias de aglomeração e de escala, na medida que a concentração urbana envolve a produção de mais valia relativa” (Villela; Baer, 1980, Bibliografia, 25). Além disso, a grande aglomeração urbana veio a se constituir em economia de gastos para o capital privado, já que o investimento estatal tem chamado a si a implantação de infra-estrutura e de meios de consumo coletivos.

Mas, em 1950, a Cidade do Rio de Janeiro se caracterizava muito mais pelas atividades de prestação de serviços do que pelas atividades produtivas. Fenômeno que resultou do crescimento da burocracia civil e militar, acompanhando o crescimento do aparelho de Estado e a criação de várias entidades, como os Institutos dos Marítimos, da Previdência Social e outros, que respaldaram o desenvolvimento de uma significativa classe média urbana. Vale registrar que a expansão da administração pública determinou tratamento específico dedicado ao tema na Constituição de 1934. Atendia-se, desse modo, ao crescimento do funcionalismo que conquistava maior organização e maior consciência política. Era também um momento em que os partidos políticos se empenhavam em conseguir colocações para os eleitores através do emprego público, e em que a classe média não apadrinhada reivindicava o estabelecimento do concurso público para atingir os mesmos fins (Pinheiro Pimenta, 1984, Bibliografia, 20). Além disso, a Cidade do Rio de Janeiro abrigava os comandos nacionais mais representativos do exército e das forças navais, às quais veio se juntar posteriormente posição importante no setor aeronáutico. A elevação de impostos necessária para sustentar as novas classes teria mesmo se constituído em fator de embaraço para o próprio desenvolvimento industrial da ex-Capital (Lahmeyer Lobo, 1978, Bibliografia, 13).

Por sua vez, a multiplicação de empresas estatais sediadas na Cidade do Rio de Janeiro, abrangendo não só o setor produtivo, como o setor financeiro, de transportes e outros serviços, veio envolver um novo padrão de organização da grande empresa internacional e nacional. A expansão de expressivos contingentes administrativos e gerenciais contribuiu para a diversificação da classe média urbana e a ampliação de seus estratos superiores. Tal modelo parece, pois, confirmar a tese de que a modernização acelerada em países de economia agrária do Terceiro Mundo se fez com a participação de uma tecnoburocracia e de um Estado centralizador, que caracterizam a “modernização autoritária”.

Esse crescimento da classe média metropolitana, avolumada com a modernização do terciário, passou a ser um dos suportes da industrialização, influenciando no próprio perfil da produção, através da expansão do consumo de bens duráveis (Geiger; Davidovich, 1984, Bibliografia, 11).

Implicando, pois, grande ampliação do terciário, o estilo de desenvolvimento urbano da Metrópole carioca atendeu à reprodução de relações capitalistas e das chamadas relações não-capitalistas, juntando sob um mesmo rótulo atividades de um circuito superior e de um circuito inferior da economia (Santos, 1979, Bibliografia, 22). De fato aí se incluem atividades ligadas à circulação do capital e das mercadorias, como o aparelho bancário e o de transportes, a organização comercial e publicitária, serviços públicos e administrativos. Mas figuram também ocupações de baixa produtividade, como biscateiros, vendedores ambu-

lantes, empregos domésticos e outros com remuneração inferior ao salário mínimo oficial, sobretudo nos municípios da periferia imediata metropolitana. Constituem um mercado de trabalho instável e sem organização que, no entanto, detém um potencial capaz de induzir a novas formas de expressão política.

Significativos são alguns dados extraídos da Pesquisa Nacional de Amostra Domiciliar (PNAD), revelando que a proporção do contingente com rendimento de até 1 salário mínimo, incluído na categoria de conta própria, onde estão englobados os autônomos e as chamadas ocupações informais, foi de 29,4 para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 31,2 para o Brasil e 19,2% para a Região Metropolitana de São Paulo (PNAD, 1982, Bibliografia, 19). Atendendo a injunções do crescimento econômico, a metropolização se tornou, pois, sustentáculo de uma dada forma de acumulação, implicando condições urbanas espóliativas de significativos contingentes da força-de-trabalho.

Opiniões abalisadas sustentam mesmo que essa massa populacional não chega a se constituir um verdadeiro exército industrial de reserva, dotado dos requisitos necessários ao desenvolvimento do capital, já que quase sempre não dispõe de uma experiência derivada de antigos ofícios e tampouco de uma homogeneização promovida por bases técnicas avançadas, capaz de propiciar aumentos de escala da produção. Tais contingências estariam, pois, intimamente relacionadas ao posicionamento da indústria do Rio de Janeiro face a de São Paulo e ao caráter incompleto de seu capitalismo, caráter esse que também se manifesta na incapacidade de remover atividades e sistemas tradicionais no seu território. A permanência de áreas estagnadas no Estado, a preservação de uma agropecuária semi-extensiva em muitos trechos, a vigência da esterilização do espaço, em função da transformação da terra em reserva de valor, constituem-se em outros tantos indícios de uma economia capitalista ainda precariamente desenvolvida.

Como foi anteriormente mencionado, as novas fases de expansão industrial com ênfase na substituição de importações de bens duráveis e posteriormente com ênfase na exportação de produtos industriais, acentuaram a posição de inferioridade do Rio de Janeiro em relação a São Paulo. Mas o contexto terciário da metropolização da ex-Capital da República serviu certamente de modelo para a indução da acumulação através do consumo de bens e serviços, sustentado pela ampliação das atividades terciárias. Essa é uma interpretação que pode ser referida ao estímulo oficial prestado ao desenvolvimento da tecnoburocracia, dos serviços sociais e administrativos em diversas capitais do País.

2.2.6 — O declínio da posição hegemônica do Rio de Janeiro no País

A posição hegemônica da Cidade no País foi de certo modo afetada antes mesmo da fundação de Brasília e da perda da função de Capital, através do deslocamento que sofreu em algumas atividades. Considera-se, porém, como um marco de declínio mais pronunciado a mudança da sede do Governo Federal para o Planalto, que o estabelecimento da fusão entre os antigos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro não logrou superar.

a) Com relação ao desempenho da indústria, o Rio de Janeiro viu-se relativamente marginalizado de um desenvolvimento que se centrava na substituição de importações de bens duráveis e na crescente

participação do capital estrangeiro, como expressão de uma fase de transnacionalização progressiva da economia do País. Dois períodos sobressaíram no tocante a investimentos maciços de corporações multinacionais, os anos 50 e os anos 70, tornados possíveis graças ao agenciamento do Governo brasileiro e às facilidades que concedeu. As instruções 204 e 113 na década de 50, quando ingressaram capitais sob a forma de equipamentos, o Decreto-Lei 1.236, que permitiu a transferência de fábricas completas, são exemplos daquelas medidas. Entre 1955 e 1961 os investimentos estrangeiros contemplaram principalmente a São Paulo, com 76,4 do total, enquanto ao ex-Distrito Federal coube 5,4, ao Estado do Rio 5,9, a Minas Gerais 5,2%.

Como antes mencionado, o declínio da participação do ex-Distrito Federal na produção industrial do Brasil vinha de longe. Em 1939 essa participação foi de 21,72 e a de São Paulo de 36,38%.

No plano de Metas (1956-60) do Governo Kubitschek, francamente orientado para a expansão da acumulação sob a égide da indústria moderna, período que muitos consideram a verdadeira Revolução Industrial no País, os setores prioritários da dinâmica do crescimento da economia não favoreceram o antigo Distrito Federal e o Estado do Rio de Janeiro. O gênero mais importante quanto ao valor da produção industrial continuava sendo o têxtil. Exceção foi a expansão da construção naval, já tradicional em ambas as UF's, com a participação de firmas estrangeiras como a Verolme em Angra dos Reis e a Ishikawajima no Caju.

Não obstante, a presença da empresa estatal contribuiu para certo impulso da indústria em território fluminense, a exemplo do Médio Vale do Paraíba, onde a siderurgia produziu efeitos multiplicadores, ampliando o parque fabril de Volta Redonda/Barra Mansa até Resende; do Município de Duque de Caxias, onde foi implantada a refinaria e o conjunto petroquímico, estendendo assim o campo de operações da Petrobrás que até 1961 se limitava às refinarias de Mataripe e de Cubatão. Uma volta à tabela 4 permite verificar o aumento do percentual da População Economicamente Ativa (PEA) na indústria sobre o total da PEA no Estado do Rio de Janeiro entre 1950 e 1970, enquanto no ex-Distrito Federal a referida proporção acusou contínuo declínio.

Como se verá mais adiante, houve relativo incremento à indústria no novo Estado do Rio de Janeiro durante o Governo Geisel, sacramentando o estatuto da fusão do antigo Estado da Guanabara e do antigo Estado do Rio. Essas iniciativas não lograram porém restabelecer a posição hegemônica da ex-Capital da República. O exame da tabela 4 revela a diminuição relativa da atividade industrial no novo Estado do Rio de Janeiro durante o período 1970 e 1980.

b) Um outro aspecto de deslocamento relativo da posição hegemônica da antiga sede do Governo Federal pode ser focalizado no comando do sistema viário nacional. Nos seus primórdios, a rodovia teve como base principal de irradiação o Rio de Janeiro. A partir de 1927, a criação da Comissão Federal de Estradas de Rodagem deu lugar à implantação das duas primeiras estradas federais: a Rio-Petrópolis e o trecho fluminense da Rio-São Paulo. Por sua vez, a fundação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1933 imprimiu maior impulso à construção rodoviária.

Mas somente na década de 50 é que se verificou uma expansão mais acentuada das estradas de rodagem. Em 1951 inaugurou-se a via Dutra,

paralela aos trilhos da Central do Brasil; entre 1955 e 1957 novas estradas foram abertas, antigos traçados retificados ou melhorados, atendendo ao advento do caminhão. O progresso maior se deu porém, a partir de 1957 com o desenvolvimento da indústria automobilística em São Paulo. A pavimentação de estradas passou a ser favorecida com o asfalto produzido pela usina de Cubatão e depois com a de Duque de Caxias, enquanto o parque siderúrgico se encarregava de fornecer vigas de aço e de ferro para a construção de obras de arte, como pontes, viadutos e túneis.

A expansão da rede rodoviária veio pois, ao encontro do desenvolvimento da indústria em São Paulo. Pesados investimentos estatais em energia, transportes e insumos básicos favoreceram sobretudo o espaço regional sob comando da capital paulistana. Expandia-se desse modo seu papel, seja como polo principal da industrialização no País, seja como foco de circulação do valor de sua produção, através da extensão do espaço construído. A atuação do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem foi crucial, nesse sentido, contribuindo para a consolidação da região de São Paulo e de sua atividade agrária.

O Rio de Janeiro perdia, porém, o comando da velocidade no sistema nacional. Essa perda, paralela ao esvaziamento agrícola fluminense, implicou o progressivo declínio de sua influência em áreas tradicionalmente a ela vinculadas, na medida que a polarização em Minas Gerais e mesmo no Espírito Santo passou a ser disputada por Belo Horizonte, sem falar na competição de São Paulo sobretudo no sul daquele primeiro Estado.

c) Mais do que um deslocamento da posição hegemônica da Cidade do Rio de Janeiro no País a mudança da Capital pode ser interpretada como fator de ruptura.

A perda da função de Capital manifestou-se certamente no esvaziamento de um de seus setores mais dinâmicos, como era o de sede das empresas estatais. Das 372 existentes, 302 foram criadas após 1960 (Tabela 3). É de se supor que, se a administração federal tivesse permanecido no Rio de Janeiro a maior parte certamente aí estaria localizada.

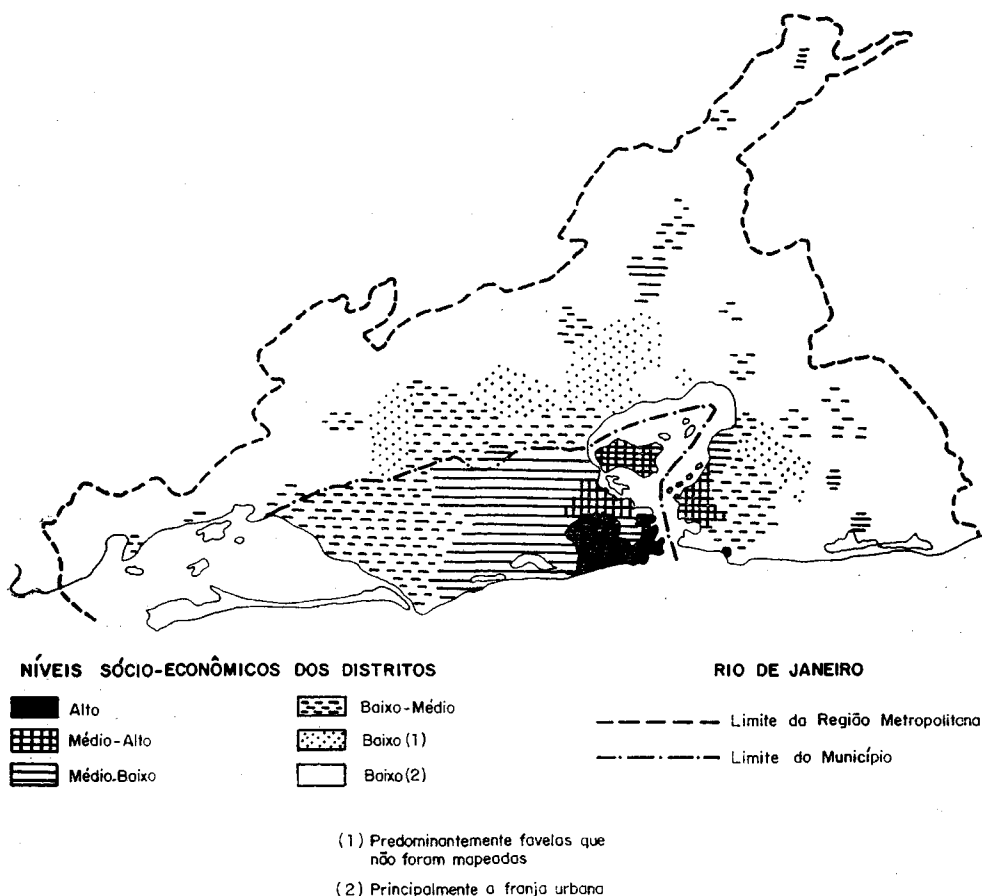
Diversos tipos de serviços deixaram de ser atraídos para a ex-Capital, então guindada à condição de Estado da Guanabara, dirigindo-se de preferência para São Paulo e não para Brasília. O número de postos de trabalho perdidos foi estimado em mais de 450 mil, o que trouxe reflexos evidentes no montante da renda, que declinou (Magalhães, 1983, Bibliografia, 15).

Por sua vez a instituição da fusão provocou igualmente efeitos negativos.

Como se sabe, já existia uma integração espacial de fato entre a Cidade do Rio de Janeiro e o território fluminense, através do complexo metropolitano. Essa integração implicava que a então Cidade-Estado reunisse cerca de 77% das rendas geradas no Estado. Municípios da periferia metropolitana acusavam elevado crescimento urbano (Tabela 5) com taxas de 6,5% ao ano, como Nova Iguaçu que se alçou à segunda Cidade do Estado em 1970, superando a Niterói; como São João de Meriti e São Gonçalo, que ultrapassaram a Campos. Mas diversos daqueles municípios registravam nível sócio-econômico muito baixo, (Duarte, 1981, Bibliografia, 7) desempenhando geralmente a função de núcleo dormitório, conforme referência anterior.

Assim, a consolidação da Metrópole se deu muito mais em função de extensão do tecido urbano do que como área de complementação econômica (Duarte, 1981, Bibliografia, 7). Ilustração expressiva é fornecida pelo exame da distribuição de áreas sociais na própria Cidade do Rio de Janeiro, onde favelas e periferias pobres ocupam consideráveis parcelas do solo urbano, como o demonstra o mapa 1 que utilizamos nesse texto (Buarque de Lima; Vetter, et alii, 1981, Bibliografia, 2).

REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO ÁREAS SOCIAIS



FONTE - "A apropriação dos benefícios das ações do Estado em áreas urbanas, seus determinantes e análise através de ecologia fatorial" - D.Vetter, O.M.Buarque de Lima et alii - in ESPAÇO E DEBATES, ano 1 - nº 4, dez 1981

A integração espacial já existente entre os Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, foi uma das razões alegadas para seu reconhecimento oficial pela Lei complementar n.º 20 (julho, 1974), que estabeleceu a Região Metropolitana e o ato da fusão, reincorporando como novo Estado do Rio de Janeiro as duas unidades separadas por mais de 140 anos. Argumento importante eram os obstáculos existentes para o esta-

belecimento da infra-estrutura e de serviços comuns naquilo que já era o espaço metropolitano, visto que as decisões estavam afetas a duas administrações de nível estadual.

Na verdade, a idéia da fusão era defendida desde 1959 pelo Centro Industrial do Rio de Janeiro, que reclamava a instalação de indústrias de alta tecnologia, enquanto o Governo Federal conferia maior ênfase à necessidade de incorporar terrenos próximos e mais livres para a implantação da indústria de grande porte. O projeto da fusão não encontrou, porém, acolhida em diversas camadas da população carioca. Implantada autoritariamente, essa medida teve contra si a imagem negativa de pobreza do antigo Estado do Rio, assim como certa falta de consciência regional dos habitantes da Guanabara, moldados por quase 200 anos de Capital do País, por 15 anos como Cidade-Estado e voltados muito mais para preocupações de âmbito nacional.

O Governo Geisel empreendeu, porém, a fusão visando a estabelecer uma nova escala espacial na Região Sudeste, capaz de equilibrar o gigantismo paulista através de um agrupamento de forças. A retomada da temática nacionalista em termos de Brasil Grande Potência e em termos de uma nova política de substituição de importações, baseada agora em bens de capital e em insumos básicos, conduziu para o Estado do Rio de Janeiro a Companhia Siderúrgica da Guanabara (COSIGUA), o terminal de minérios em Sepetiba, dentre as principais iniciativas. Como anteriormente mencionado, tais empreendimentos não ensejaram a retomada da posição hegemônica da antiga Capital do País.

Mas um dos efeitos imediatos da fusão foi seguramente a perda de receita para a Cidade do Rio de Janeiro, o que veio dificultar o atendimento de serviços e torná-la menos atrativa para a atividade econômica. Ocorreu assim forte aumento dos empréstimos: na antiga Guanabara a relação entre operações de crédito e receita própria efetiva não superava a 5,4%; após a fusão chegou a alcançar 68,6% (Magalhães, 1983, Bibliografia, 15).

É preciso porém reconhecer que a fusão das duas unidades administrativas fez emergir condições territoriais novas, envolvendo novas formas de integração do Rio de Janeiro com o País, através da valorização do litoral. A construção da ponte Rio-Niterói e da Rodovia Rio-Santos veio cobrir o atraso em que se encontrava esse tipo de ligação, que tem revertido na reorganização do espaço para objetivos de turismo e lazer, para a indústria nuclear em Angra dos Reis, com efeitos não raro negativos sobre o ambiente ecológico. Essa valorização do litoral detém, porém, inegavelmente potencialidades de desenvolvimento para a fachada litorânea do Estado do Rio de Janeiro.

As transformações do urbano no processo de urbanização do Estado do Rio de Janeiro convergiram pois, para o que tem sido designado de situação de esvaziamento que não é só econômico, mas igualmente político. Na década de 70, a renda do conjunto carioca-fluminense registrou larga vantagem do setor serviços, que representava 68,4% do total, enquanto no Brasil ele perfazia 53,6%; a da indústria e da agricultura revelaram-se inferiores a do País, uma vez que correspondiam respectivamente a 24,9 e 29% e a 6,7 e 17,4%. Já antes se mostrou que nessa supremacia do terciário estão incluídos setores pouco eficientes traduzidos em elevados índices de subemprego e desemprego disfarçado. Em 1973, o território correspondente ao atual Estado do Rio de Janeiro exibia precária renda individual; na indústria e nos serviços quase a metade

dos trabalhadores percebia de 1 a menos de 1 salário mínimo, enquanto na agricultura figuravam mais de 2/3 com salário ainda inferior ao mínimo oficial.

3 — ASPECTOS DE Esvaziamento Econômico e Político do Estado do Rio de Janeiro

a) O Estado do Rio de Janeiro tem demonstrado crescimento econômico, muito mais lento porém do que o observado nos Estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e São Paulo, e mesmo no Brasil, na evolução da renda interna, na do pessoal ocupado na indústria, na do valor da produção industrial e na da PEA (Tabelas 6, 7 e 8). Mantidas essas tendências, prognósticos para o Rio de Janeiro fazem crer em perda do segundo lugar como polo econômico no País, superado por aqueles dois Estados.

TABELA 6

ÍNDICES COMPARATIVOS DE RENDA INTERNA EM ALGUMAS UNIDADES DA FEDERAÇÃO E NO BRASIL — 1980

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	ÍNDICES COMPARATIVOS DE RENDA INTERNA (1960=100)	
	Renda interna global (valores constantes)	Renda interna por habitante
BRASIL	1 220	717
Rio de Janeiro.....	872	511
São Paulo.....	1 188	536
Minas Gerais.....	1 336	964

FONTE — Censos Econômicos, IBGE. Cálculos ASTEL (ver Bibliografia: Magalhães, 1983).

TABELA 7

TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO NO VALOR DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL E DO PESSOAL OCUPADO NA INDÚSTRIA EM ALGUMAS UNIDADES DA FEDERAÇÃO — 1970-80

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO			
	1970 — 1980		1975 — 1980	
	Valor da produção industrial (%)	Pessoal ocupado na indústria (%)	Valor da produção industrial (%)	Pessoal ocupado na indústria (%)
BRASIL	13,35	5,78	7,46	5,26
Rio de Janeiro.....	9,34	2,43	3,24	0,64
São Paulo.....	12,83	5,62	6,36	4,84
Minas Gerais.....	14,86	6,33	10,26	6,53
Rio Grande do Sul.....	14,05	6,91	7,04	5,17

FONTE — Sinopse Preliminar do Censo Industrial 1980, IBGE. Cálculos ASTEL (ver Bibliografia: Magalhães, 1983).

TABELA 8

**EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA EM
ALGUMAS UNIDADES DA FEDERAÇÃO E NO BRASIL**

SETORES DE ATIVIDADES	EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA				
	Brasil	Rio de Janeiro	São Paulo	Minas Gerais	Rio Grande do Sul
Entre 1970-1980 (1970=100)					
Agropecuária, extrativa vegetal, pesca.....	100	72	101	91	87
Indústria de transformação.....	202	160	199	209	219
Comércio de mercadorias.....	182	164	173	180	179
Transporte de comunicações.....	146	137	131	158	145
Prestação de serviços.....	195	185	193	165	191
Atividades sociais.....	207	177	214	185	215
Administração pública.....	157	123	155	172	143
Outras atividades.....	151	123	119	157	164
Coeficiente de Eficiência Relativa (1970=100)					
TOTAL.....	100	103	111	93	96
Agropecuária, extrativa vegetal, pesca.....	100	72	101	91	87
Indústria de transformação.....	100	79	99	103	108
Comércio de mercadorias.....	100	90	95	99	98
Transporte de comunicações.....	100	94	90	108	99
Prestação de serviços.....	100	95	99	85	98
Atividades sociais.....	100	86	103	89	104
Administração pública.....	100	78	99	110	91
Outras atividades.....	100	81	79	104	109

FONTE — Tabulações avançadas do Censo Demográfico 1980; Censo Demográfico 1970. Cálculos ASTEL (ver Bibliografia: Magalhães, 1983).

$$\text{Coeficiente de eficiência relativa (ASTEL, op. cit.) } R_{ij} = \frac{t_{ij}^I / o_{ij}^I}{tE_i / OE_i} \times 100$$

R_{ij} = coeficiente de eficiência relativa da atividade i no estado j

t_{ij} , o_{ij} = participação da atividade i no Estado j , nos anos t e o respectivamente

tE_i , OE_i = participação da atividade no País nos anos t e o respectivamente

O próprio incremento populacional entre 1970 e 1980 mostrou-se inferior à média nacional (Tabela 9). O crescimento do Estado foi de 2,3 e o da Região Metropolitana 2,45%, dados esses que expressam certamente não só a queda de fecundidade, que é um fenômeno de escala nacional, como o decréscimo da migração. Configura-se assim a percepção de uma demanda pouco ativa para a mobilização espacial da força-de-trabalho.

Com efeito, a renda do atual Estado do Rio de Janeiro declinou de 19,3 do País em 1970 para 16% em 1980. Nessa data, o consumo de energia elétrica aumentou em 4,4 vezes, enquanto o do Brasil foi de 6,8 vezes. A participação na produção industrial decresceu em importantes ramos do parque estadual (Magalhães, 1983, Bibliografia, 15).

TABELA 9

**ESTADO DO RIO DE JANEIRO: MUNICÍPIOS COM POPULAÇÃO
URBANA IGUAL OU SUPERIOR A 50 MIL HABITANTES, POR
CLASSES DE CRESCIMENTO RELATIVO (1970-1980) SEGUNDO
CLASSES DE TAMANHO DE POPULAÇÃO URBANA**

TAMANHOS POPULACIONAIS URBANOS (1980)	CRESCIMENTO RELATIVO (1970 — 1980)					
	0,0 a 24,9%	25,0 a 44,9%	45,0 a 64,9%	65,0 a 84,9%	8,5 a 149,9%	150% e mais
50 000 — 99 999.....	Barra do Pirai	Macaé Resende	Cabo Frio Itaguaí Teresópolis Três Rios	—	—	—
100 000 — 249 999.....	Campos Nilópolis	Nova Friburgo Petrópolis	Barra Mansa Magé Volta Redonda	Itaboraí		
250 000 — 499 999.....	Niterói	São João de Meriti	—	—	—	—
500 000 — 999 999.....	—	Duque de Caxias São Gonçalo	—	—	—	—
1 000 000 e mais.....	Rio de Janeiro	—	Nova Iguaçu	—	—	—
MUNICÍPIOS COM POPULAÇÃO URBANA DE 10 000 a 49 999 HAB. (1980) E CRESCIMENTO POPULACIONAL URBANO SUPERIOR A 150% (1970—1980)						
Tamanhos populacionais urbanos						
10 000 — 19 999.....					Castmiró de Abreu Maricá	
20 000 — 49 999.....					Araruama São Pedro de Aldeia	

FONTE — Censos Demográficos, IBGE.

REFINO DE PETRÓLEO (Produção em m³/dia)

ESPECIFICAÇÃO	1963	1974
Brasil.....	48 000	162 187
Rio de Janeiro.....	17 000 (37%)	36 580 (23%)

Esse decréscimo envolveu certamente um aspecto positivo, na medida que implicou uma difusão maior do refino no País. A partir de 1963, citam-se as instalações de Betim (MG), Canoas (RS), Paulínia (SP), enquanto projetos subseqüentes foram implantados em Araucária (PR) e Laranjeiras (SE). Por outro lado, deve ser considerado o aumento mais recente de produção do Estado do Rio, com o petróleo da Bacia de Campos, como se verá adiante.

— Petroquímica — sua reestruturação a partir de 1965 terminou com o monopólio estatal, e portanto com a quase exclusividade que o Estado do Rio de Janeiro detinha no setor, abrindo-a ao investimento privado nacional e estrangeiro. Criou-se a Petrobrás Química S/A (PETROQUISA), subsidiária da Petrobrás, e implantaram-se pólos petroquímicos na Bahia (Camaçari/Aratu) e em São Paulo (Mauá/Cubatão).

— Siderurgia — em 1954 o antigo Estado do Rio apresentou uma produção de aço em lingotes que correspondia a 55,7% do total nacional; em 1974, sua participação foi inferior a 25%. A previsão do Plano Siderúrgico Nacional para 1980, 20 milhões de toneladas, não favoreceu a recuperação da produção fluminense. Uma segunda usina da CSN, projetada para Itaguaí, foi sustada em 1977, enquanto se expandiram as Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (USIMINAS) (MG) e a Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) (SP) (posteriormente encampadas pelo Governo Federal devido a dificuldades financeiras), além de planos de novas siderúrgicas em associação com o capital estrangeiro, como a de Tubarão (ES), conjugando a Siderúrgica Brasileira S/A (SIDERBRÁS), a CVRD, a Kawasaki Steel, a FINSIDER italiana, ou a de Itaquí (MA), reunindo a SIDERBRÁS e a Nippon Steel.

— Material de transporte — o Estado fluminense contou com uma das primeiras instalações da indústria automobilística no País, a FNM. De empresa estatal transformou-se em consórcio da Alfa Romeu com a FIAT, apresentando apenas 0,33% dos veículos produzidos no País.

A construção naval, que se viu consolidada a partir do fundo de Marinha Mercante em 1958 e do aumento de encomendas na década de 70, registrou aumento de 270% da produção física entre 1975 e 1981, graças à concessão de subsídios fiscais e creditícios. Na crise atual, os estaleiros foram primeiro negativamente afetados pela restrição imposta por emprestadores estrangeiros concernentes à compra compulsória de navios em troca de empréstimos em moeda. Além disso, a dívida contraída pelos estaleiros e avalizada pela Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM) atingiu a cifras astronômicas, gerando fortes entraves para a sobrevivência da indústria no País e para as próprias negociações do endividamento externo brasileiro. Esses problemas rebatem particularmente no Estado do Rio de Janeiro, onde a construção naval se localiza em sua quase totalidade, envolvendo o

emprego de cerca de 100 mil pessoas. Trata-se, porém, de um setor vital que implica em interesses nacionais e cujo risco está colocando em cheque a falta de agressividade de políticas desenvolvidas pelo Governo em sua defesa. Cabe lembrar que o Brasil e a Coréia auferiram de condições privilegiadas para a expansão dessa indústria, em função da perda de vantagens comparativas tacitamente reconhecida pelo Japão e pela Europa ainda nos anos 70. Nos dias de hoje, assiste-se, porém, a uma retomada de interesse pela construção naval no País nipônico, enquanto os estaleiros coreanos lograram assegurar a posição conquistada.

— Cimento — o Estado do Rio de Janeiro foi o maior produtor nacional na década de 50. Em 1960 sua participação foi de 20,1% do total nacional, em 1981 9,7%. A demanda cimenteira no Estado tornou-o importador de mais de 800 mil toneladas anuais, apesar de contar com abundantes jazidas de calcário em Cordeiro — Cantagalo, da ordem de 850 milhões de toneladas. Sofre assim conseqüências da falta de uma eficiente exploração e circulação do produto, pois a ligação ferroviária entre aqueles Municípios e Três Rios, prometida no estatuto da fusão, não chegou a se concretizar.

Não se poderia, porém, dizer que entre 1970 e 1980 tenha ocorrido decréscimo no setor manufatureiro do novo Estado do Rio de Janeiro, que, em conjunto, se expandiu a 9,34% anuais. Mas no Brasil esse crescimento foi de 13,35%; além disso as condições daquele Estado se agravaram entre 1975 e 1980.

Três gêneros de indústria apresentaram resultados superiores à média nacional: extrativismo mineral (petróleo principalmente), material de transporte (sobretudo indústria naval), produtos farmacêuticos e veterinários, estes dominados por firmas internacionais, como a Merck, a Roche, a Sidney Ross. Próxima à média nacional figurou a metalurgia, enquanto nove, num total de 23 gêneros industriais, revelaram taxas de incremento inferiores àquela média (Tabela 10).

Contudo, o Estado do Rio de Janeiro permanece como segundo pólo industrial do País, no que tem importante papel o nível de diversificação alcançado e as vantagens comparativas que oferece à indústrias de grande porte, como a construção naval e a destinada à geração de energia nuclear. Trata-se de atividades que têm apresentado efeitos multiplicadores, envolvendo por exemplo a criação de indústrias fornecedoras de peças e de certos equipamentos, como a Nuclebrás Equipamentos Pesados (NUCLEP) em Itaguaí e a Nuclebrás Engenharia (NULEN) em Resende. A essas acrescentam-se as empresas fornecedoras da Petrobrás, a exemplo da MICROLAB e dos projetos de expansão da Pirelli do Brasil na Região Metropolitana carioca.

É preciso notar porém que, em fins de 1984, quando indicadores da indústria registraram um crescimento nacional do produto de quase 6,4%, o índice do Estado de Minas Gerais foi de cerca de 10%, enquanto o do Estado do Rio de Janeiro não alcançou a 1,5%, superando apenas os Estados do Nordeste.

O chamado esvaziamento econômico do Estado do Rio de Janeiro também está associado a uma produção agrícola praticamente estagnada, conforme informação da Delegacia Regional do Ministério da Agricultura (1985). De fato, um levantamento efetuado pelas várias delegacias do Estado revelou auto-suficiência apenas em alguns poucos

TABELA 10
DADOS COMPARATIVOS DA ATIVIDADE INDUSTRIAL: ESTADO DO RIO DE JANEIRO E BRASIL (1980)

GÊNEROS DE INDÚSTRIA	DADOS COMPARATIVOS DA ATIVIDADE INDUSTRIAL					
	Setor/ Total estado (%)	Setor/ Total Brasil (%)	Valor da produção industrial — Rio de Janeiro (Cr\$ 100)	Crescimento anual	Valor da produção industrial — Brasil (Cr\$ 100)	Crescimento anual
TOTAL.....	100,0	10,11	983 355	3,24	9 728 684	7,46
Extrativismo mineral.....	0,81	5,80	7 933	18,28	141 760	8,81
Serviços industriais.....	1,32	12,36	12 963	8,70	104 890	12,20
Metallúrgica.....	18,93	14,32	186 116	7,05	1 299 719	7,87
Diversas.....	1,99	14,31	19 543	6,95	136 560	9,92
Papel e papelão.....	2,09	7,95	20 518	6,03	258 155	10,42
Química.....	23,03	12,65	226 498	5,67	1 789 837	11,85
Vestuário, calçados e artefatos de tecidos...	3,64	10,82	35 788	5,10	330 629	8,21
Material de transporte.....	8,20	11,11	80 606	4,10	725 671	3,77
Produtos minerais não metálicos.....	3,87	9,93	38 103	3,93	383 850	7,85
Material elétrico e de comunicações.....	3,30	6,54	32 473	3,88	496 233	8,41
Têxtil.....	5,35	8,14	52 561	3,24	645 964	7,83
Produtos farmacêuticos e veterinários.....	3,14	29,50	30 845	1,37	104 583	0,55
Produtos de matérias plásticas.....	2,28	11,41	22 416	1,27	198 487	10,01
Perfumaria, sabões e velas.....	1,18	15,41	11 845	0,72	75 567	2,87
Borracha.....	0,51	4,17	6 006	2,46	144 088	6,02
Madeira.....	0,36	1,91	3 530	0,52	184 591	5,90
Mecânica.....	4,44	5,93	43 665	1,22	735 902	6,72
Produtos alimentares.....	8,75	6,65	86 042	1,95	1 293 570	5,17
Fumo.....	0,81	13,99	7 999	2,48	57 168	1,76
Couros e peles, artefatos para viagem.....	0,38	8,41	3 742	2,88	44 511	6,98
Mobiliário.....	0,90	6,30	8 895	4,50	141 251	7,50
Bebidas.....	1,25	12,61	12 244	4,75	97 060	3,15
Editorial e gráfica.....	3,38	23,62	33 223	5,54	140 647	0,20

FONTE — Síntese Preliminar do Censo Industrial 1980, IBGE. Cálculos ASTEL (ver Bibliografia: Magalhães, 1983).

setores, enquanto muitos produtos se mostraram deficitários em relação à demanda, a exemplo do leite, batata, arroz e mesmo do frango, dado o declínio da tradicional organização granjeira fluminense. Indícios desse esvaziamento econômico remetem certamente à paralisação sofrida por vários projetos, referentes por exemplo ao alumínio, cimento, álcool, petroquímica, que não obtiveram aval decisório da esfera federal.

b) Um fator ponderável do esvaziamento econômico do Rio de Janeiro decorre certamente do seu processo de esvaziamento político.

O diagnóstico sobre o Estado, realizado pela já mencionada equipe da Assessoria Técnica Ltda. (ASTEL), chama por exemplo a atenção para a ausência de lideranças com uma perspectiva local de suas responsabilidades, atribuída em parte a razões psicológicas conseqüentes à perda do *status* de Capital Federal. Mas o papel do Governo central, encampando a iniciativa empresarial, é fator que também deve ser considerado. Com efeito, não se formou no Estado do Rio de Janeiro uma classe empresarial equivalente a de São Paulo. Em 1980, a Região Metropolitana de São Paulo contava com 54% do total de sedes de empresa e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro com 17,4% compreendendo grande proporção de órgãos estatais. No Estado do Rio o total de empregadores era de 2,65% e o de empregados 77,97%, enquanto no Estado de São Paulo estes valores correspondiam respectivamente a 3,11 e a 77,51%.

A debilidade da pressão política do novo Estado do Rio de Janeiro tem se manifestado quer no Executivo Federal, com relação ao direcionamento de verbas e de projetos governamentais, quer junto ao Congresso Nacional, onde tem faltado agressividade em prol ou contra a implantação de leis que lhe seriam ou não favoráveis. Deixou, portanto, de existir qualquer reação de seus representantes quando a expansão da CSN em Volta Redonda foi preterida a favor da COSIPA e da USIMINAS. A unidade da Indústria Brasileira de Máquinas (IBM), hoje em Campinas, não despertou interesse das autoridades estaduais, negligenciando deste modo seus efeitos multiplicadores. Com efeito, é naquela Cidade paulista que veio a localizar-se não só a Secretaria Especial de Informática (SEI), como um Instituto de Microeletrônica e um Centro de Pesquisas da Telebrás. Encontra-se deste modo estagnado o projeto de transformar a região de Jacarepaguá num núcleo de indústrias de alta tecnologia.

Assim, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) dirigiu-se para o Estado de São Paulo, a biotecnologia transferida do Rio de Janeiro para a Cidade de Lorena. Pesquisas de um setor de ponta como a engenharia genética, a cargo da Fundação Osvaldo Cruz, tem sido disputadas por concorrentes paulistas. A competição em torno da fábrica de bicicletas Monark, que saía de São Paulo, foi vencida pela maior agressividade do Estado de Minas Gerais. Essa UF vem se impondo como a grande rival da economia fluminense, pautada no princípio de que a oferta de economias externas é um fator de atração para grande parte das indústrias e de que essas não possuem raízes. Tal orientação tem envolvido diversas medidas, desde a mobilização da opinião pública como forma de pressão junto ao Governo Federal, até a promoção de vantagens oferecidas às empresas privadas, a formação de órgãos especializados de nível técnico elevado e apoio financeiro para o desenvolvimento de estudos e pesquisas. Ante a proibição de conceder subsídios fiscais a investidores, salvo em acordos regionais previamente fixados, o governo mineiro criou um fundo de apoio à industrialização. No Rio de Janeiro, uma entidade como a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) não logrou alcançar o porte da Fundação João Pinheiro. O mesmo se pode dizer da comparação entre os respectivos bancos estaduais de desenvolvimento.

Face às expectativas de transformação nacional que se levantam com a mudança de Governo, representantes das classes empresariais do Estado do Rio de Janeiro têm começado a assumir publicamente atitudes de maior conscientização política com os problemas estaduais. Tal desempenho apela, por exemplo, para a instalação em território fluminense de um próximo pólo petroquímico, que tem sido sistematicamente disputado pelos Estados da Bahia e do Rio Grande do Sul. Ora, o Estado do Rio de Janeiro apresenta não só requisitos de mercado como também de produção, já que do total de 546.388 barris de petróleo diários alcançado no País (1984), cerca de 56% foram extraídos na Bacia de Campos, cuja rede de plataformas, de oleodutos e gasodutos vêm se expandindo continuamente. Além disso, tal empreendimento se constituiria em fator importante de recuperação de uma economia fragilizada como é em particular a do norte fluminense, cuja renda *per capita*, que não alcança a 450 dólares anuais, é inferior a do Nordeste. Lembre-se que uma das justificativas de implantação da petroquímica em Triunfo, no Rio Grande do Sul, foi a necessidade de reviduar a economia estadual. Acresce que o pagamento de 4% de *royalties*

sobre o valor do petróleo de Campos pelo Governo Federal poderia aumentar a receita do Estado do Rio de Janeiro em mais de 100 milhões de dólares, inclusive com o desenvolvimento de um Programa Nacional como o Programa Nacional do Alcool (PROÁLCOOL) e com a irrigação do norte fluminense. Com efeito, o projeto do álcool encontra condições favoráveis na expansão canavieira em torno de Campos, através do desenvolvimento da irrigação, da utilização de áreas não aproveitadas que envolve o saneamento de lagoas e os solos dos tabuleiros.

Uma outra forma de pressão do empresariado do Estado junto a entidades federais converge para a expansão da VALESUL em Santa Cruz, visando à indústria do alumínio. Com uma produção estimada em 80 mil toneladas por ano, esse empreendimento conta com uma série de vantagens, representadas principalmente pela economia de combustível e de custo de transporte. Têm se constituído igualmente em preocupações de setores empresariais as medidas que vêm sendo cogitadas a respeito de certos órgãos estatais tradicionalmente sediados no Rio de Janeiro e que devem acentuar o processo de esvaziamento econômico e político do Estado. Trata-se da supressão ou transformação de entidades como o Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), o Instituto Brasileiro do Café (IBC) e a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), além da transferência da sede da Centrais Elétricas Brasileiras (ELETROBRÁS) para Brasília.

Mas outras ponderações também merecem ser levantadas. Nos anos 30 foi de certo modo bloqueada a ascensão política do Estado de São Paulo, cujo primado econômico ficou, porém, assegurado com o acelerar da industrialização e com a instituição do Plano de Metas (1956-60). A partir dos anos 60, o Estado do capital monopolista procurou sustar a hegemonia política que a Cidade do Rio de Janeiro detinha sobre a Nação.

Entre as suposições sobre quais teriam sido as motivações para essa orientação, cabe assinalar a da anulação do legado getulista e de sua base político-partidária representada pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). Ou ainda, a de neutralizar os movimentos democráticos que fizeram da Cidade do Rio de Janeiro o seu suporte principal. Reconhece-se assim que o Governo militar instaurado em 1964 dispensou o apoio popular, que havia se constituído em base política de gestões precedentes. Cabe lembrar, entre outros aspectos, que a fusão dos antigos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro implicou imediata redução de sua representatividade junto ao Senado em Brasília.

A situação de esvaziamento econômico e político do Estado do Rio de Janeiro, aqui esboçada, tem levado a opinião técnica a pensar sobre suas possibilidades de recuperação, baseadas no potencial de que dispõe.

4 — POSSIBILIDADES DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA E POLÍTICA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O trabalho realizado pela equipe da ASTEL indicou uma série de possibilidades no setor da economia, ressaltando o papel das atividades terciárias:

a) Dado o incremento relativamente lento do seu produto *per capita*, o setor terciário não é geralmente priorizado em políticas de

desenvolvimento regional. Contudo, no caso do Estado do Rio de Janeiro, é preciso considerar a concentração de serviços com dinamismo relativamente elevado e com orientação exportadora, como o turismo, a intermediação financeira, a pesquisa e o ensino superior.

O turismo dispõe de apreciável equipamento hoteleiro no Estado, apresentando maior quantidade de estabelecimentos de cinco estrelas do que o Estado de São Paulo. A contribuição do setor para a formação de renda interna estadual foi estimada em quase 2,5%. Trata-se de uma atividade em crescimento e com perspectivas de expansão, seja pela variada oferta de áreas de veraneio e lazer, compreendendo o litoral e a zona serrana, seja pelos eventos de que o carnaval é o mais sugestivo. Assim, o volume de turistas estrangeiros tem aumentado à razão de 11,4% ao ano, comportando o aeroporto do Galeão 61,1% do movimento de chegada aéreo no País.

Os intermediários financeiros têm ampla representatividade no fato de que o Estado do Rio de Janeiro concentra quase 47% dos 50 maiores conglomerados financeiros do Brasil e cerca de 26% dos 35 maiores bancos de investimentos. Ao contrário do Estado de São Paulo, onde entidades dessa natureza estão orientadas, sobretudo, para o mercado regional, as do Estado do Rio de Janeiro se caracterizam principalmente pelas diretrizes nacionais, dada a presença de instituições vinculadas ao Governo Federal. Como se sabe, a Cidade do Rio de Janeiro é sede do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), do Banco Nacional de Habitação (BNH), do Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), além de uma bolsa de valores cujo valor negociado ainda em período recente logrou superar em quase quatro vezes o de São Paulo.

Acredita-se, assim, em possibilidades de criação de um centro financeiro *off shore*, do tipo Rio-Dólar, mas também se levanta a necessidade de retorno das sedes do Banco do Brasil (BB), da Caixa Econômica Federal (CEF), do Banco Nacional de Crédito Cooperativo (BNCC), para a Metrópole carioca.

A Cidade do Rio de Janeiro apresenta grande vocação para o desenvolvimento da Pesquisa e do Ensino Superior, registrando proporções superiores as de São Paulo em vários setores, seja nos de graduação, seja nos de pós-graduação, ou nos de pesquisa. É assim que em dispêndios do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, o Rio de Janeiro registrou 38 e São Paulo 11,6%, nos anos 70.

Com efeito, dada sua longa permanência como sede do Governo Federal, o Rio de Janeiro herdou um capital acumulado, representado por um acervo cultural e por uma infra-estrutura material de grande vulto. Além de ainda conservar diversas empresas estatais, nesta Cidade tem lugar, por exemplo, a administração das multinacionais do petróleo. Quanto ao setor cultural, vale notar a presença de centros de ensino únicos no País, como a Escola Superior de Guerra (ESG), o Instituto Militar de Engenharia (IME), as Escolas de Comando do Estado Maior, centros de pesquisas e tecnologia como a Companhia de Pesquisas e Recursos Naturais (CPRN), a Biblioteca Nacional, o Museu Nacional entre outros.

b) A recuperação do Estado do Rio de Janeiro encerra igualmente outras possibilidades além do respaldo oferecido pela sua base terciária.

É preciso considerar suas características como unidade política recente, submetida a um Governo Estadual e tomada pela metropoli-

zação. Entende-se com isto que o porte da concentração metropolitana, com mais de 9 milhões de habitantes em 1980 e mais de 85% da população urbana do Estado, implicou nova divisão territorial do trabalho como antes mencionado. Os diversos centros urbanos adquirem novas funções, reforçam ou perdem certas atividades, na medida de sua inserção em um espaço que está integrado pela Metrópole.

Tal integração não impediu que o Estado do Rio de Janeiro se tornasse, como dizem muitos, um espaço em crise, na medida em que não logrou reorganizar-se plenamente. De um lado, como se sabe, estratégias oficiais, sediadas em âmbito estadual, voltaram-se mais para a aceleração do capitalismo no País do que para um desenvolvimento econômico regional, constituindo-se assim em agentes exógenos à estruturação do Estado. De outro lado, há que considerar o papel da expansão imobiliária urbana que se seguiu ao saneamento da Baixada Fluminense, conduzindo a uma valorização anômala de áreas para o lazer ou para reserva de valor. A presença do capital urbano se fez, pois, sentir dominantemente na especulação imobiliária, criando grandes problemas ecológicos através da dilapidação da paisagem do litoral e da serra. Levantamentos realizados em 1978 revelaram, por exemplo, que a Cidade do Rio de Janeiro possuía 900 mil lotes urbanos vagos, suficientes para atender ao seu crescimento vegetativo até 1990. Indispensáveis para a produção de moradias, esses terrenos são porém monopólio de alguns poucos proprietários. As favelas, com quase um século de existência, representariam assim, uma forma específica de solução para a sobrevivência de amplas camadas da população, a despeito das dificuldades de acesso à posse da terra que as tem caracterizado.

A seu turno, o custo relativamente baixo do transporte permitiu que o abastecimento da Metrópole se fizesse à distância, o que foi facilitado com a substituição da ferrovia decadente pela circulação rodoviária. Assim, grande parte do abastecimento carioca, cerca de 80%, é atendido por São Paulo, Minas Gerais e outros Estados, além do estrangeiro, perfazendo em 1981 a cifra de 186 bilhões de cruzeiros. O encarecimento do combustível faz levantar porém a necessidade de reformulação de tais condições.

Essas colocações visam justificar a recomendação de que uma reorientação da economia do novo Estado deve implicar em integração social e econômica mais efetiva entre Metrópole e seu Território Estadual.

O acervo terciário de que dispõe o Município do Rio de Janeiro constitui certamente apoio fundamental para atividades intensivas de conhecimento, capazes de aproveitar a elevada e pouco utilizada capacidade local de pesquisa e de criação. Trata-se de atividades que podem ser alocadas em áreas densamente povoadas porque não são poluidoras, a exemplo de computadores eletrônicos, cerâmica fina e especial, indústrias sofisticadas de montagem, como equipamentos para comunicações, controle digital e de poluição, armazenagem automática e outras, ou indústrias do conhecimento, como o processamento de informações e a educação visual.

Vale lembrar que o Rio de Janeiro foi pioneiro na fabricação de computadores no País, mantendo-se igualmente na vanguarda quanto à qualificação profissional nessa área. Prevaleceu então a tradição da iniciativa federal, com a posição proeminente assumida pela empresa Computadores e Sistemas Brasileiros S/A (COBRA). A atual política de cortes nos investimentos das estatais veio afetar a atividade no Rio

de Janeiro, que não foi amparada pela esfera privada, como em São Paulo, onde o setor bancário, Bradesco e Itaú, se pôs à frente dessa iniciativa, com a implantação de grandes empresas. Por sua vez, o Governo Estadual também não concorreu para a recuperação daquela produção, a exemplo do que foi empreendido pelo Rio Grande do Sul, Pernambuco e Distrito Federal. Só recentemente o Banco do Estado do Rio de Janeiro (BANERJ) tem revelado interesse a respeito, procurando concretizar o apoio ao pólo de Jacarepaguá.

Opiniões abalizadas consideram que a recuperação e o desenvolvimento da indústria de comunicações constituem-se em impulso fundamental para o revigoramento da economia da Cidade do Rio de Janeiro e de seu Estado, que deve apoiar-se em indústrias dinâmicas. Como se sabe, na nova fase da revolução industrial, a produção de computadores nos Estados Unidos (EUA) tem superado os lucros proporcionados pela siderurgia e pela automobilística, ultrapassada apenas pela atividade petrolífera. Trata-se de indústrias de ponta para as quais o Estado do Rio de Janeiro oferece certamente vantagens comparativas.

A Cidade do Rio de Janeiro apresenta nítida vocação para o setor de comunicações. Em 1981 a receita operacional de produtoras de computadores eletrônicos (em milhões de cruzeiros por 100.000 habitantes) foi de Cr\$ 760,90 enquanto a de São Paulo não passou de Cr\$ 84,6 (Magalhães, 1983, Bibliografia, 15). Essas condições já representavam, porém, uma queda na posição nacional da Metrópole carioca. De fato, em 1980 sua produção correspondia a 52,2% do total de processamento de dados no País, enquanto 33% eram absorvidos pelo mercado carioca. Em 1981, a produção representava apenas 21% do cômputo nacional e o mercado 26%. Por sua vez, a tradicional superioridade da Metrópole do Rio de Janeiro em outros setores da comunicação, como discos, filmes, jornais e revistas deve atualmente estar afetada pela expansão correspondente da produção paulista.

Mas o Município do Rio de Janeiro apresenta aptidão para acolher uma zona especial de alta tecnologia, à semelhança da Costa Leste nos EUA, desenvolvida desde os anos 50 ao longo da Rodovia 128 ou do Silicon Valley na Califórnia. Nela se integrariam empresas industriais a universidades e a institutos de desenvolvimento científico e tecnológico. Preocupações com o disciplinamento da atividade industrial encontraram expressão no I Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (I Plan-Rio), que incorporou diretrizes do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND). Seus objetivos visaram principalmente a um zoneamento que corrigisse o desequilíbrio da distribuição de indústrias na própria Região Metropolitana. Seguiu-se assim a criação de vários distritos industriais, em Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Fazenda Botafogo, Santa Cruz e outros, cujos resultados concretos tem se revelado pouco expressivos.

As perspectivas apontadas não se limitariam ao Município do Rio de Janeiro, já que poderiam abranger facilmente Cidades próximas razoavelmente equipadas, como Teresópolis, Nova Friburgo, além das que se tornaram importantes centros universitários, como Valença, Vassouras, Barra do Piraí.

Caberia também fortalecer Municípios com vocação industrial comprovada, a exemplo do eixo Petrópolis-Três Rios, o eixo Cordeiro-Cantagalo, o eixo do Médio Vale do Paraíba, formado por Barra Mansa-Volta Redonda, Barra do Piraí e Resende. Poderiam ampliar seu papel

de pólos de atração para a população desempregada da Região Metropolitana.

A integração da Metrópole com o Território Estadual implicaria ainda um zoneamento agrícola, através do fomento a cultivos específicos e visando também estabelecer maior controle sobre loteamentos meramente especulativos: cinturão verde em torno da Metrópole, alcançando um raio de 80 quilômetros, fruticultura de clima temperado em municípios serranos, fruticultura de clima tropical em Maricá e São João da Barra, são alguns dos exemplos que podem ser apontados.

Trata-se de medidas que devem seguramente envolver áreas de diversas competências, desde a iniciativa local e privada até a de nível estadual e federal.

5 — CONSIDERAÇÕES FINAIS

Medidas de recuperação econômica e política do Estado do Rio de Janeiro não podem ser dissociadas das do País e certamente das de uma realidade sócio-espacial, como é a da Região Sudeste. O novo Estado participa do poderoso bloco urbano que aí se constituiu com mais de 25 milhões de pessoas, sobretudo através da metropolização em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Pondera-se que a recuperação pretendida, deveria evitar competições destrutivas e dilapidação ou superposição de recursos, envolvendo medidas de complementaridade regional e de consideração a vantagens comparativas efetivas. Cabe ressaltar que tendências espontâneas de desconcentração industrial a partir da Metrópole carioca não têm favorecido o seu Estado, encaminhando-se de preferência para as Regiões Metropolitanas de São Paulo e também de Belo Horizonte. Aponta-se assim, para o significado que a atuação federal deveria adquirir no sentido de compatibilizar complementariedades e de combater esvaziamentos econômicos, políticos e sociais.

Além disso vale assinalar a possibilidade de recuperação do entrosamento regional entre os Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, através da pauta agroindustrial, entrosamento esse que se viu afetado por questões políticas. Fala-se aqui principalmente do papel que o Porto do Rio de Janeiro pode assumir no escoamento do café daquele Estado, transformado no maior produtor nacional. Com efeito, a Metrópole carioca dispõe da infra-estrutura de exportação mais importante do País, concentrando grande parte das firmas exportadoras de café e armazenagem adequada, mas se ressentia da falta de medidas cambiais apropriadas e de políticas interestaduais eficientes. Pressões específicas devem, pois, ser exercidas no sentido de preservar a sede do IBC no Rio de Janeiro.

Parece igualmente válido conjecturar que o Estado do Rio de Janeiro e o Estado de São Paulo, com população urbana respectivamente superior a 90 e a 88%, já estariam representando entidades que transcendem o formato institucional de unidades tradicionais da federação. Assim como as Províncias do Império foram superadas pelos Estados na República, a urbanização avançada vem de produzir entidades espaciais que apontam para reformulação no plano político, institucional e administrativo. Um aspecto importante diz certamente respeito à necessidade de modificar a rigidez constitucional vigente, que decorre da forte centralização administrativa e da falta de autonomia das Consti-

tuições Estaduais. Chama-se, assim, a atenção para a existência no País de situações desiguais que devem merecer tratamento diferenciado, entre Estados mais e menos desenvolvidos, entre municípios metropolitanos e municípios de menor vitalidade econômica. Tais posturas configuram-se em questões a serem remetidas à futura Assembléia Constituinte (Pinheiro Pimenta, 1984, Bibliografia, 20).

Por sua vez, a institucionalização das Regiões Metropolitanas pode ser em parte interpretada como um passo no referido processo de inovação política, institucional, administrativa. Mas isso não significa desconhecer o nível de conflitos que se desenvolvem entre diversas esferas de decisão administrativa e que assumem características particulares na Metrópole carioca.

Com efeito, problemas graves resultam aí de uma chamada “concorrência de competências” que se caracteriza pela ingerência caótica de diferentes áreas de Governo Federal, Estadual e Municipal no território do antigo Estado da Guanabara. Isso tem acarretado condições de desentrosamento e de conflito entre vários serviços e atividades, além da falta de autonomia da Prefeitura do Rio de Janeiro para exercer melhorias de interesse da população, colocando em foco a questão hoje tão debatida do fortalecimento do poder local.

Por outro lado, a Metrópole constitui-se em arena política que abriga potencialidades de novas relações entre sociedade e poder, novas na medida que implicam a substituição das relações com o capital até então dominantes pelas de maior cobrança junto ao poder político da Cidade. Como diz Torres Ribeiro (1985, Bibliografia, 23), a realidade metropolitana envolve a formação de uma consciência coletiva que tem respaldo na vivência de um destino comum, experimentada pelos habitantes do espaço da Metrópole. Na medida que essa nova problemática avança mais celeremente do que o atendimento que as instituições existentes de organização e participação sociais podem oferecer, configuram-se situações de crise e ameaças de ruptura do tecido social.

A consciência coletiva gerada no âmbito metropolitano está pois a exigir toda uma reformulação de procedimentos políticos relacionada às novas questões levantadas por sua população. Cria-se assim a necessidade de repensar a nova realidade não só pela ótica dos processos econômicos, como pelo prisma de sua “natureza político-ideológica”, que envolve o “avanço prático da noção política de cidadania”.

A despeito das características de esvaziamento político e econômico do Estado do Rio de Janeiro, pode-se contudo reconhecer que a virtualidade política da Metrópole carioca restou preservada, como o demonstraram as campanhas das Diretas-Já, como o demonstram a força de representação de suas associações de bairro e de seus movimentos sociais, que se diferenciam dos da Metrópole de São Paulo caracterizados principalmente pela base operária.

Parece portanto válido afirmar que a Metrópole do Rio de Janeiro e seu Estado, apesar das adversidades que têm enfrentado, integram-se nas lutas de nossos dias pela conquista da cidadania plena. Cidadania essa que envolve o “direito à cidade” como expressão de condições dignas de trabalho, segurança, participação e expressão política. A Metrópole e seu Estado integram também o desafio da organização de entidades urbanas, que são uma realidade nova no País.

6 — BIBLIOGRAFIA

- 1 — ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL. Rio de Janeiro, IBGE, 1982.
- 2 — A APROPRIAÇÃO dos benefícios da ação do estado em áreas urbanas; seus determinantes e análise através da ecologia fatorial. O. M. B. de Lima, D. M. Vetter et alii. *Espaço e Debates*; revista de estudos regionais e urbanos, São Paulo, 1(4):5-33, dezembro 1981.
- 3 — CARRIÓN, Fernando M. Forma de organización territorial metropolitana y crisis urbana en Quito, Ecuador. In: SIMPÓSIO A METRÓPOLE E A CRISE, 11/14 de março 1985, São Paulo, Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.
- 4 — CASTELLS, M. *The city and the grassroots; a cross-cultural theory of urban social movements*. Berkeley, University of California Press, 1983.
- 5 — DAVIDOVICH, F.; GEIGER, P. P. Espaço e política no Brasil de hoje. *Revista de Administração Municipal*, Rio de Janeiro, 30(168):18-25, jul./set. 1983.
- 6 — ———. Urbanização brasileira; tendências, problemas e desafios. *Espaço e Debates*; as mudanças na dinâmica urbano-regional e suas perspectivas, São Paulo, 4(13):12-29, 1984. Edição especial.
- 7 — DUARTE, H. da Silva Barros. Estrutura urbana do Estado do Rio de Janeiro; uma análise no tempo, *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 43(4):477-560, out./dez. 1981.
- 8 — FRIEDEN, J. As finanças internacionais e o estado nos países avançados e nos menos desenvolvidos. *Revista de Economia Política*, São Paulo, 3(4):57-84, out./dez. 1983.
- 9 — GEIGER, P. P.; MESQUITA, M. G. *Estudos rurais da baixada fluminense*. Rio de Janeiro, IBGE. Conselho Nacional de Geografia, 1956.
- 10 — ———. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro, Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963.
- 11 — ———; DAVIDOVICH, F. Spatial strategies of the state in the political-economic development of Brazil. In: SCOTT, Alan J.; STORPER, Michael, eds. *Production work territory; the geographical anatomy of industrial capitalism*. George Allen & Unwin, no prelo.
- 12 — KUWARICK, L.; CAMPANÁRIO, M. São Paulo, metrópole do subdesenvolvimento industrializado; conseqüências sociais do crescimento e da crise econômica. *Centro de Estudos de Cultura Contemporânea*. São Paulo, 1984.
- 13 — LEHMEYER LOBO, E. M. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais, 1978.
- 14 — LEFEBVRE, H. *La révolution urbaine*. Paris, Gallimard, 1970.
- 15 — MAGALHÃES, João Paulo de Almeida, coord. *Projeto Pro-Rio; problemas e potencialidade do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, ASTEL Assessoria Técnica Ltda., 1983. Relatório Geral.
- 16 — MARTINS, L. A. A revolução de 1930 e seu significado político. In: ———. *Seminário Internacional*. Brasília, FGV. CPDOC/UnB, 1983 (Temas Brasileiros, 54).
- 17 — NOTA, Introdução sobre a construção de um objeto de estudo: o urbano. C. Laruparelli et alii. In: ———. *A questão urbana e os serviços públicos*. São Paulo, 1983 (Estudos Fundap., 1).
- 18 — OLIVEIRA, F. de. O estado e o urbano no Brasil. *Espaço e Debates*, São Paulo, 2(6):36-54, jun./set. 1982.
- 19 — PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIOS. Rio de Janeiro, IBGE, 1982.
- 20 — PINHEIRO PIMENTA, C. O. Os funcionários públicos nas constituições federais brasileiras. *Revista de Ciência Política*, Rio de Janeiro, 27(2):13-34, maio/ago. 1984.

- 21 — I PLAN RIO; Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Governo Faria Lima, 1975.
- 22 — SANTOS, M. *O espaço dividido*; os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1979.
- 23 — TORRES RIBEIRO, A. C. Identidade da urbanização brasileira ou em busca da consciência coletiva. In: SIMPÓSIO A METRÓPOLE E A CRISE, 11/14 de março 1985, São Paulo, Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.
- 24 — VIANNA, L. Werneck. *A classe operária e a abertura*. São Paulo, Colfa, 1983.
- 25 — VILLELA, A.; BAER, W. *O setor privado nacional*; problemas e políticos para seu fortalecimento. Rio de Janeiro, IPEA/IMPES, 1980. (Relatórios de Pesquisa, 46).

RESUMO

O trabalho propõe-se a abordar o processo de urbanização de um Estado que ocupa posição urbana singular no País, com mais de 90% dos habitantes vivendo em cidades, que tem enfrentado porém condições adversas decorrentes de um propalado esvaziamento econômico e político. O tema merece, pois, atenção particular, despertando preocupação e interesse de diferentes segmentos da sociedade.

A primeira parte é dedicada a uma análise do processo de urbanização, tendo como referência principal as transformações históricas sofridas pela Cidade do Rio de Janeiro, Capital do País por quase 200 anos e núcleo altamente concentracionista na Região correspondente ao atual Estado do mesmo nome. Tal intuito deve ser tomado como tentativa de uma interpretação espaço-temporal, na medida que se procura apontar uma sequência de transformações que tem o espaço (a cidade) como registro.

Nesse sentido, foram assinaladas as seguintes transformações:

- a — a posição hegemônica da Cidade do Rio de Janeiro no País,
- b — a Cidade como *locus* de controle social,
- c — a evolução da Cidade como mercado de trabalho,
- d — a Cidade como suporte de um ideário nacionalista,
- e — o desenvolvimento metropolitano,
- f — o declínio da posição hegemônica da Cidade do Rio de Janeiro no País.

A segunda parte do trabalho lida com aspectos do esvaziamento econômico e político do Estado do Rio de Janeiro. Do ponto de vista da economia, vários indicadores comprovam um crescimento mais lento do que o de outros Estados do Sudeste-Sul, e inferior à média nacional em diversos setores, inclusive o populacional. Quanto ao esvaziamento político, foi ele atribuído em grande parte à ausência de lideranças com uma perspectiva local das responsabilidades, que só muito recentemente têm assumido posições mais agressivas com respeito aos interesses estaduais; mas também se considerou que a mudança da Capital pode ter representado uma estratégia contra a hegemonia política que a Cidade do Rio de Janeiro detinha sobre a Nação, como base principal do legado getulista e do PTB.

A terceira parte do trabalho faz uma espécie de levantamento das possibilidades de recuperação econômica e política do Estado do Rio de Janeiro, com base no desenvolvimento de certas atividades terciárias (turismo, intermediação financeira, pesquisa e ensino superior) e outras como a informática, a química fina, armazenagem automática, etc., além de preconizar a integração mais efetiva e racional da Metrópole com o Território Estadual e com o próprio bloco urbano do Sudeste.

Nas considerações finais procurou-se assinalar, entre outros aspectos, que os Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, com população urbana respectivamente superior a 90 e a 88%, já estariam representando entidades novas, que transcendem o formato institucional de unidades tradicionais da federação. A urbanização avançada vem de produzir assim entidades espaciais que apontam para a necessidade de reformulações no plano político, institucional e administrativo. Apontam também para a necessidade de modificar a rigidez constitucional existente, dadas as situações desiguais que devem merecer tratamento diferenciado entre estados mais e menos desenvolvidos, entre municípios metropolitanos e municípios de menor vitalidade econômica.