

ANA CLÁUDIA NONATO DA SILVA LOUREIRO

**RIO DE JANEIRO: UMA ANÁLISE DA PERDA
RECENTE DE CENTRALIDADE**

Belo Horizonte, MG

Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional

Faculdade de Ciências Econômicas – UFMG

2006

ANA CLÁUDIA NONATO DA SILVA LOUREIRO

**RIO DE JANEIRO: UMA ANÁLISE DA PERDA
RECENTE DE CENTRALIDADE**

Dissertação apresentada ao curso de mestrado do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do Título de Mestre em Economia.

Orientador: Prof.Dr. Clélio Campolina Diniz

Belo Horizonte, MG
Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional
Faculdade de Ciências Econômicas – UFMG

2006

Às minhas avós (in memorian)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me capacitado a alcançar mais esta etapa da minha vida acadêmica e também por ter me dado forças para suportar a distância dos parentes e dos amigos que deixei no Rio.

Meu agradecimento especial ao mestre, orientador e exemplo, Campolina, que me ensinou a ter “cuidado no conceito e rigor na forma” e que praticamente “arrancou à força” essa dissertação de mim. Sem a sua paciência, compromisso e estímulo esse trabalho não teria sequer começado.

Também agradeço aos demais professores do Cedeplar, principalmente aos amigos Ricardo Machado e Mauro Borges, que pacientemente acompanharam esse projeto, nas conversas de corredor. Aos historiadores cariocas Felipe Eugênio e Daniel, e ao historiador mineiro, economista, futuramente também demógrafo e grande amigo, Harley Silva. Aos professores e pesquisadores cariocas, que me tiraram dúvidas e colocaram novas questões, Ângela Penalva, Mauro Osório, Maurício Abreu e Pedro Abramo. Ao Francisco, pelas conversas vespertinas, acompanhadas de mate gelado, nos becos do Rio Antigo.

Agradeço à minha Cidade Maravilhosa, meu Rio 40 graus, cuja beleza e caos inspiraram o presente trabalho. À Belo Horizonte e aos mineiros que aqui calorosamente me acolheram, especialmente os amigos do Jequitinhonha, com sua música e poesia. Aos amigos de turma: Tharsi, Dani, Marina, Heder, Gu, Felipe, Bel, Paulo, Pedro e Rubens, em especial aos mais que irmãos Jonas e Má. Aos amigos de “república”, Fá, Gaúcho e Rômulo. Às amigas de pensionato, especialmente à mestranda Elydia Mariana. Aos meus ex-alunos.

Finalmente, aos que mais tinham pressa para que eu terminasse esse “trem” e voltasse logo para casa, meus pais, minha irmã, meus irmãos e minha linda sobrinha. E ao Rodrigo que, mesmo morando a mais de 400Km de distância, foi a pessoa mais presente na minha vida ao longo desses três anos, graças à tarifa super-reduzida depois da meia-noite e à ponte rodoviária Rio-BH.

A todos os amigos e pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para a realização desse trabalho, meu muito obrigada! Aproveito também para pedir desculpas a todos pelo mau humor e pela reclusão dos últimos tempos.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 - CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE A CENTRALIDADE URBANA.....	3
CAPÍTULO 2 - FORMAÇÃO DA CENTRALIDADE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	11
2.1. Antecedentes históricos	11
2.2. Consolidação da centralidade da cidade do Rio de Janeiro.....	24
CAPÍTULO 3 - PERDA RELATIVA RECENTE DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO	41
3.1. Desempenho demográfico relativo da RMRJ.....	42
3.2. Desempenho econômico relativo da RMRJ	49
3.2.1. Desconcentração produtiva.....	53
3.2.1.1. Desconcentração concentrada.....	55
3.2.2. Desempenho relativo do setor de serviços da RMRJ	56
CAPÍTULO 4- FATORES EXPLICATIVOS DA PERDA DE CENTRALIDADE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	66
4.1. Perda relativa na indústria	70
4.2. Perda do comando financeiro	76
4.3. Transferência da capital federal para Brasília	79
4.4. Perda do comando viário nacional.....	84
4.5. Fraca rede urbana fluminense.....	88
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	98
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	100

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Produção exportável de café das principais regiões produtoras (em sacas).....	16
Tabela 2. População residente em capitais estaduais brasileiras selecionadas (em mil habitantes): 1872, 1890, 1900 e 1920.....	20
Tabela 3: População residente em capitais estaduais brasileiras selecionadas (em mil habitantes): 1920, 1940, 1950 e 1960.....	25
Tabela 4: População residente(em mil habitantes) na cidade do Rio de Janeiro e em sua periferia metropolitana, em 1920 e 1940 e taxa média de crescimento anual (%).....	26
Tabela 5: População residente(em mil habitantes) nos municípios da RMRJ, em 1940, 1950 e 1960 e taxa média de crescimento anual no período(%): 1940-1960.....	32
Tabela 6: População residente em regiões metropolitanas brasileiras selecionadas(em mil habitantes) e participação relativa nacional(%): 1970, 1980, 1991 e 2000.....	43
Tabela 7: Taxa média de crescimento anual (%) da população de regiões metropolitanas brasileiras selecionadas nas décadas de 1960, 1970, 1980 e 1990.....	44
Tabela 8. Total de Imigrantes e Emigrantes, Saldo Migratório e Taxa líquida de migração(TLM) para regiões metropolitanas selecionadas, nos períodos:1975-1980, 1986-1991 e 1995-2000.....	46
Tabela 9: Origem da imigração para regiões selecionadas nos períodos:1975-1980, 1986-1991 e 1995-2000.....	48
Tabela 10: Participação relativa (%) de estados selecionados no PIB nacional: 1960, 1970, 1980, 1990 e 2002.....	50
Tabela 11: Participação relativa (%) de regiões metropolitanas selecionadas no total nacional de ocupados: 1970, 1980, 1991 e 2000.....	51
Tabela 12: Total de ocupados no setor industrial em regiões metropolitanas selecionadas e no Brasil(em mil pessoas) e participação relativa nacional(%): 1970, 1980, 1991 e 2000.	52
Tabela 13: Total de ocupados no setor de serviços em regiões metropolitanas selecionadas e no Brasil(em mil pessoas) e participação relativa nacional(%): 1970, 1980, 1991 e 2000.....	57
Tabela 14: População total e população favelada da cidade do Rio de Janeiro, taxa média de crescimento anual (%) e participação relativa (%)da população em favelas na população total, período decenal: 1950- 2000.....	62
Tabela 15: População (em mil pessoas) que vive em domicílios subnormais (favelas) e participação relativa (%) no total da população de regiões selecionadas: 1991 e 2000.....	63

Tabela 16: Composição da ocupação (%), por ramo de atividade, no Brasil, Brasil Metropolitano e RMRJ: 1970, 1980, 1991 e 2000	69
Tabela 17: Participação relativa (%)da RMRJ no total de ocupados na indústria nacional, por gênero: 1970, 1980, 1991 e 2000	71
Tabela 18: Participação relativa(%) dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo no PIB nacional de instituições financeiras.....	78
Tabela 19: Participação relativa (%)da cidade do Rio de Janeiro e de Brasília no total nacional de ocupados em serviços públicos selecionados: 1970, 1980, 1991 e 2000.....	82
Tabela 20: Participação relativa (%)do Estado do Rio de Janeiro e de Brasília no PIB nacional da Administração Pública: 1960, 1970, 1980, 1990 e 2002	84
Tabela 22: Passageiros desembarcados em vôos nacionais e internacionais, em aeroportos selecionados: 1985, 1995 e 2003.....	87
Tabela 23: Participação relativa(%) de estados selecionados no PIB agropecuário nacional: 1970, 1980, 1990 e 2002	91
Tabela 24: População(em mil habitantes) de municípios do Estado do Rio de Janeiro selecionados: 1940, 1960, 1980 e 2000.....	92
Tabela 25: Participação relativa (%)do Estado do Rio de Janeiro no PIB nacional de setores selecionados: 1985, 1990 e 2002.....	96

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Participação relativa (%) de regiões selecionadas no VBP da indústria nacional em 1907.....	23
GRÁFICO 2: Participação relativa (%) do Distrito Federal, e dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo no Valor Bruto da Produção(VBP) da indústria nacional:1907, 1919, 1939, 1949 e 1959	27
GRÁFICO 3: Participação relativa (%) de regiões selecionadas no VBP da indústria nacional em 1960.....	36
GRÁFICO 4: Participação relativa (%)da RMRJ no total nacional de ocupados, por ramo de atividade: 1970, 1980, 1991 e 2000.....	51
GRÁFICO 5: Participação relativa (%) da RMRJ no total nacional de ocupados no setor de serviços, segundo a orientação das demandas: 1970, 1980, 1991 e 2000	58
GRÁFICO 6: Participação relativa (%) da cidade do Rio de Janeiro no total nacional de ocupados no setor de serviços produtivos, financeiros e outros produtivos: 1970, 1980, 1991 e 2000.	77
GRÁFICO 7: Participação relativa (%) da cidade do Rio de Janeiro, do entorno metropolitano e do interior fluminense na população estadual total, período decenal: 1940-2000	95

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Área Metropolitana (Área Conurbada) do Rio de Janeiro: Localização das Estradas de Ferro	25
Figura 2: Região Metropolitana do Rio de Janeiro em seus limites oficiais de 2000	31

RESUMO

Este trabalho analisa os fatores explicativos da perda recente de centralidade da cidade do Rio de Janeiro. O recorte temporal da análise é a década de 1970, quando a transferência da máquina pública para Brasília se acelera, ao mesmo tempo que São Paulo se destaca como a grande metrópole nacional, reforçando sua posição de comando e de controle da economia do país. Adicionalmente, novos centros urbanos de segundo nível se fortalecem, contribuindo para a relativa desconcentração da produção e da renda nacionais. Foram analisadas, à luz da dinâmica urbana no contexto do capitalismo contemporâneo, a perda de suas funções centrais tradicionais e a limitação imposta pela falta de entorno geográfico integrado e complementar.

ABSTRACT

This work analyses the explanatory factors of the recent Rio de Janeiro's loss of centrality. The analysis starts at the 1970's, when the transference of the public machine to Brasilia accelerates, at the same time that São Paulo stands out like the largest national metropolis, reinforcing his control position on the national economy. In addition, the strengthening of second level urban centers contributes to the relative de-concentration of national production and wealth. The loss of Rio de Janeiro's central functions and the lack of an integrated and complementary area where analyzed on the context of the urban dynamic on contemporary capitalism.

INTRODUÇÃO

Primeira grande metrópole brasileira, a cidade do Rio de Janeiro se consolidou como principal centro econômico, cultural e político, devendo seu desenvolvimento inicial à função de porto e centro militar. Posteriormente, conjugou os desdobramentos econômicos da acumulação mercantil ao papel de capital da colônia (a partir de 1763), do Império e da República até 1960, quando a capital federal é transferida para o planalto central e a cidade do Rio passa à condição de estado da Guanabara.

Nesse momento já estava cristalizada sua diferença estrutural em relação à São Paulo, no referente ao desenvolvimento industrial. Contudo, a região se mantinha próspera ao explorar sua função de importante centro de consumo, contando com uma vasta gama de serviços sofisticados e de alta complexidade, tendo sob seu comando o sistema viário nacional.

A partir da década de 1970, novos desafios se colocam e a sustentabilidade de sua condição de metrópole nacional veio sendo questionada. Em 1975, o governo federal impõe a fusão entre os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro. De outro lado, São Paulo se destaca como principal centro financeiro e de negócios, além de ser considerado o mais importante pólo tecnológico e de serviços especializados, mantendo sob influência o conjunto da economia nacional. Além de São Paulo, outros centros urbanos de segundo nível se fortalecem, a exemplo de Belo Horizonte e Porto Alegre.

Diante do exposto, o objetivo deste trabalho é analisar os principais fatores que tem dificultado a retomada do dinamismo relativo da região, a despeito do seu potencial econômico, tecnológico, político e cultural, como também da sua privilegiada localização, com seu porto aberto ao oceano Atlântico e por estar na área mais desenvolvida do país, a região sudeste.

Para isso, trazemos no Capítulo 1 algumas considerações teóricas sobre a centralidade urbana em que tratamos do papel da cidade na organização do território e das transformações desse papel diante da dinâmica capitalista contemporânea. Em seguida, no Capítulo 2, acompanhamos o processo de formação e de consolidação da centralidade da

cidade do Rio de Janeiro, que, em grande medida, respondem pelas suas especificidades econômicas, políticas e institucionais.

A título de ilustrar a magnitude dos efeitos do processo nacional de reestruturação política e econômica sobre a região, o Capítulo 3 mostra seu desempenho relativo recente, comparativamente às principais metrópoles brasileiras, considerando seus aspectos econômicos e sócio-demográficos. Ao final, discutimos no Capítulo 4 os fatores explicativos da perda recente de centralidade da cidade do Rio de Janeiro, em que busca-se destacar o enfraquecimento de suas funções tradicionais e à debilidade da sua rede urbana. Por fim, apresentamos nossas considerações finais.

CAPÍTULO 1 - CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE A CENTRALIDADE URBANA

O foco do estudo da centralidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro parte do entendimento de que é a cidade que estrutura e organiza o espaço. Uma vez que é nela - *locus* do consumo coletivo - que se reúnem e ampliam as condições sociais de produção e reprodução do capital e do trabalho. Esse argumento é defendido por JACOBS (1969), que introduz o conceito de que a cidade é o organismo econômico primário e não o campo, como tem sido tratado por diversos ramos do conhecimento, alcançando muitas vezes o *status* de dogma.

Essa seqüência - primeiro vilas agrárias, depois vilarejos, depois cidades –, de acordo com a autora, explica o surgimento das primeiras cidades, em sua grande maioria, mas não é capaz de esclarecer o que a cidade representa, nem qual o seu lugar no contexto econômico recente. Essa relação de precedência/determinação cidade-campo, explorada por Jacobs, se torna mais evidente à medida que se percebe que a agricultura só se torna mais produtiva quando incorpora bens e serviços produzidos na cidade, ou seja, as mudanças técnicas da agricultura provêm das inovações produzidas nas cidades, sendo resultado também da transformação ou ampliação da demanda urbana e, portanto, do consumo urbano¹.

Isso acontece porque é na cidade que os novos bens são primeiramente criados. Mesmo os desenvolvimentos tecnológicos (inovações), criados especificamente para a agricultura, dependem diretamente dos primeiros progressos do trabalho urbano. Esse processo é desencadeado no meio urbano essencialmente por contar com condições de densidade (economias de urbanização) que o torna propulsor do desenvolvimento. Desse modo, a economia da cidade cria novas formas de trabalho para o mundo rural e, fazendo isso, inventa e reinventa novas economias rurais.

O argumento fica mais claro quando observamos que países predominantemente rurais têm agricultura mais improdutiva, em contraste com os mais urbanizados. Ou seja, a produtividade agrícola acompanha o crescimento das cidades, que viabiliza a utilização de

¹. Os conceitos cidade-campo e rural-urbano, segundo MONTE-MOR (1994), teriam sido redefinidos pela lógica industrial e pela subordinação à lógica capitalista, de modo que o meio urbano deixa de ser o espaço da cidade para se transformar no espaço social total, processo que o autor caracteriza como “urbanização extensiva”.

máquinas, fertilizantes e energia elétrica. A autora toma como exemplo o Japão, que teve que reinventar sua agricultura, dado que as modernas cidades japonesas não podiam esperar que o excedente dos produtos agrícolas pudesse dar suporte ao seu crescimento.

Jacobs tenta esclarecer também porque algumas cidades crescem enquanto outras estagnam, apesar de contarem, aparentemente, com as mesmas condições iniciais e, para isso, destaca a importância do processo contínuo de diversificação e de diferenciação. As economias que não inovam, ou melhor, não adicionam novos bens e serviços, não favorecem sua expansão ou desenvolvimento. Dessa maneira, o desenvolvimento passado de uma cidade não é garantia de desenvolvimento futuro, uma vez que a cidade pode parar de adicionar trabalho novo na economia e então estagnar. A autora ressalta, ainda, que desenvolver trabalho novo é essencialmente diferente de meramente repetir ou expandir eficientemente a produção de bens e serviços que já existem.

O estímulo promovido pela atividade de exportação da cidade, assim como os bens e serviços produzidos localmente que dão suporte às atividades ligadas à exportação são destacados por Jacobs. Essa reciprocidade gera um efeito multiplicador em cadeia, visto que a cada etapa novas atividades vão surgindo e a demanda pelas anteriores vai se ampliando. Dessa forma, pôde concluir que por meio de um processo gradual de diversificação e diferenciação de sua economia, uma cidade pode crescer começando com pouco ou nada mais que seu trabalho de exportação inicial e suas ofertas de suporte para esse trabalho.

Uma mudança da composição da importação da cidade também pode contribuir para o seu crescimento, uma vez que a cidade passa a produzir localmente o que antes era importado, e, dessa forma, potencializa a expansão de sua atividade econômica. Esse mecanismo se dá por meio do mesmo processo multiplicador desencadeado pelas exportações.

Cabe notar que o processo de substituição de importações supramencionado é essencialmente urbano, devido à existência de um mercado diversificado e concentrado e, conseqüentemente, mais complexo em suas relações. Além de contar com a mão de obra, a tecnologia e o capital necessários. Conclui-se, assim, que uma cidade se desenvolve pela inovação e cresce tanto pela substituição de importação como pela exportação que, segundo a autora, se constituem em suas principais funções econômicas.

Ao analisar a relação entre cidades e a riqueza das nações, JACOBS (1985) retoma os

conceitos anteriores e explora a formação de cidades-região, em que ressalta que estas não são definidas por fronteiras naturais. Suas fronteiras se movem de acordo com o vigor de suas economias, por meio dos efeitos aglomerativos, embora com alta dependência da cidade-núcleo.

No entanto, a autora adverte que não é toda grande cidade que gera uma cidade-região. Cidades exitosas quanto a atividades de exportação, atração de visitantes ou por servirem como capitais culturais, políticas ou religiosas, não geram necessariamente uma cidade-região, porque suas dinâmicas não derivam de interdependências ou complementaridades produtivas ou reprodutivas com suas imediações locais.

Segundo Jacobs, o fato propulsor da formação de uma cidade-região seria sua capacidade de substituição de importação em um amplo alcance espacial (espectro), abundante e repetidamente. Desse modo, cidades que geram uma cidade-região têm essa capacidade ou a tiveram no passado. Dentre os exemplos levantados pela autora, encontram-se as duas maiores cidades brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro. Apesar de ambas apresentarem forte centralidade nacional, a cidade do Rio, diferentemente da capital paulista, não gerou, ao longo do seu processo histórico de desenvolvimento, suficientes encadeamentos com sua região imediata. Isto viria a ser problemático para sua sustentabilidade como centro econômico nacional, na medida em que outros centros urbanos melhor se estruturaram e se articulam com seus entornos produtivos.

Dentro desta perspectiva, podemos analisar o conceito de centralidade urbana, concepção que foi trabalhada originalmente por CHRISTALLER (1933:1966). O autor, procurando compreender a forma de organização das cidades e redes de cidades, desenvolveu uma idéia geral de centralidade baseado na premissa segundo a qual a função mais elementar da cidade é ser o centro ofertante de bens e serviços demandados por uma região, sua região complementar. Estando esta organizada em torno do lugar central e dele dependendo sob vários aspectos.

O lugar central seria definido como o centro de uma região em que a densidade de localização da população e, principalmente, das atividades econômicas é maior que na região complementar. Desse modo, podemos assumir que sua importância relativa com respeito à região ao redor está diretamente relacionada com o grau no qual a cidade exerce funções centrais, que, segundo o autor, é determinada por seu tamanho, densidade e

heterogeneidade.

Christaller introduz a idéia de diferenciação por níveis de lugares centrais que podem apresentar diversos tamanhos e alcances, podendo ter como complementares regiões mais ou menos abrangentes, sendo a centralidade proporcional ao conjunto de funções centrais que a região exerce. Dessa forma, quanto maior a centralidade, maior a importância do lugar e tanto maior é sua região complementar.

Os lugares centrais estariam, então, organizados espacialmente segundo um critério hierárquico, por meio de uma estrutura de oferta sucessivamente inclusiva, de modo que um lugar de nível hierárquico superior deve dispor de todos os bens e serviços dos lugares centrais de níveis inferiores, além daqueles que lhe são característicos. A existência de níveis inferiores e superiores se deve ao fato de que a cada bem ou serviço ofertado no mercado está associada uma demanda mínima que justifique tal oferta, um limite crítico.

Além de estarem hierarquicamente constituídos, esses centros possuem diferentes níveis de polarização de acordo com sua área de atuação e a complexidade de sua estrutura econômica. Segundo o autor, um fator que contribui para isso é a estrutura da população que o centro atende, ou seja, as condições de renda e as relações sociais determinadas pelas características profissionais e pelas especificidades culturais. Estes fatores são capazes de determinar os padrões de consumo, assim como a propensão a gastar dos indivíduos. Dessa forma, condicionam a oferta dos bens e serviços centrais, conferindo-lhe maior ou menor grau de complexidade, diversificação e, conseqüentemente, de polarização.

Christaller ressalta ainda que o consumo do bem central varia conforme a distância econômica das pessoas em relação ao centro ofertante e esta pode ser diminuída através de melhores condições de tráfego e de transporte, capazes de reduzir o custo e o tempo do deslocamento, ampliando a área servida pelo lugar central. A magnitude do consumo é, por isso, também função da distribuição da população no espaço-território.

Dessa forma, quanto maior a aglomeração, maior a densidade por unidade de área e maior será a demanda pelo bem central. Cabe destacar que, segundo essa mesma lógica, a diversidade de bens e serviços ofertados é um fator que potencializa a centralidade porque, deste modo, os indivíduos deverão poupar gastos com transporte e tempo, visto que poderão adquirir serviços e bens variados no mesmo local.

A formulação de Christaller muito contribuiu para o entendimento da manifestação das forças aglomerativas no espaço urbano. No entanto, atualmente, diante da intensa e crescente mobilidade dos bens, mas também dos serviços, viabilizada pelos avanços tecnológicos, a questão da proximidade geográfica como principal determinante da centralidade deve ser relativizada. De fato, não podemos descartar as limitações impostas pelos custos de transporte, mas devemos considerar também questões como proximidade tecnológica, cultural ou institucional como estimuladores ou determinantes da troca, além, principalmente, da capacidade de controle exercida pelo capital financeiro em amplo espectro.

Adicionalmente, deve-se considerar que da mesma forma que isso permite o alcance de mercados cada vez mais distantes, ampliando o fluxo global de bens e serviços, também aumenta a concorrência com os demais centros de mais alto nível hierárquico. No entanto, ao invés de enfraquecer a centralidade, muitas cidades ampliam seu raio de ação, ampliando suas áreas de influência, recriando ou re-hierarquizando as centralidades.

Isso nos remete ao conceito de cidade-global trabalhado por SASSEN (1991) que destaca que o crescimento da mobilidade do capital, do investimento direto e a conseqüente internacionalização do mercado financeiro favorecem a formação de cidades globais, devido ao caráter altamente concentrado do capital, da tecnologia e dos serviços à produção. Essas cidades se apresentam como grandes centros de comando e de controle dos fluxos de informação, de conhecimento e de investimento.

A mobilidade transnacional, principalmente do capital, dá origem a formas específicas de articulação entre diferentes áreas geográficas e a transformações no papel desempenhado por tais áreas na economia mundial, acarretando mudanças na organização geográfica da produção das manufaturas e na rede de mercados financeiros gerando, também, uma demanda por atividades necessárias para garantir o gerenciamento, o controle e a prestação de serviços dessa nova organização das finanças e das manufaturas.

De fato, algumas cidades têm sido centros do comércio mundial e da atividade bancária durante séculos. No entanto, além dessas funções de longa duração, as cidades globais da atualidade são pontos de comando na organização da economia mundial e são mercados fundamentais para as indústrias de destaque do atual período (finanças e serviços

especializados destinados às empresas), assim como lugares de produção fundamentais para essas indústrias, incluindo a produção de inovações.

Isto posto, a nova geografia da centralidade é hoje ditada pelos centros financeiros e comerciais internacionais, de modo que uma multiplicidade de importantes centros manufatureiros e cidades portuárias perderam suas funções e encontram-se em declínio. Adicionalmente, a intensidade de transações entre estas cidades, sobretudo por meio dos mercados financeiros, investimentos e fluxos dos serviços, contribui para aumentar consideravelmente a magnitude desse processo.

Segundo SASSEN (1998), cidades como Nova Iorque, Tóquio, Londres, São Paulo ou Hong Kong, por contarem com a infra-estrutura e escala necessárias à reprodução das novas atividades, se transformaram em espaços transnacionais no que diz respeito ao mercado. Por terem se tornado lugares centrais de uma hinterlândia global, passam a ter mais em comum umas com as outras do que com os centros regionais existentes em seus próprios Estados-Nação.

Ao mesmo tempo, firmou-se uma profunda desigualdade na concentração dos recursos e atividades estratégicas entre cada uma dessas cidades e outras cidades do mesmo país. A autora toma Marselha e Rio de Janeiro como exemplo de grandes centros econômicos que perderam importância em detrimento de Paris e São Paulo, respectivamente, diante da força destes últimos como centros comerciais e financeiros globais.

Também pautado na dinâmica contemporânea, SOJA (1989) adverte que a cidade não pode mais ser vista tão somente pelo seu papel de centro da produção e da acumulação industrial, mas deve ser assumida também como ponto de controle da reprodução da sociedade capitalista em termos de força de trabalho, comércio e padrões de consumo. Para o autor, a questão é que nos defrontamos agora com um circuito financeiro profundamente envolvido na manipulação do ambiente construído, na extração de renda urbana, na determinação do valor da terra e na organização do espaço urbano para o consumo coletivo, suplantando o circuito produtivo.

O autor destaca que nesta nova fase, que vai além da expansão imperialista e do monopólio corporativo, o capital financeiro se tornou ainda mais significativo no modelamento do espaço urbano, em conjunção não somente com o capital industrial, mas cada vez mais com o Estado, através de agências de regulação reestruturadoras do espaço. Em vista disso,

o planejamento urbano tem sido criticamente examinado como um instrumento do Estado, pronto a atender às classes dominantes, através da organização e reorganização do espaço urbano em benefício da acumulação de capital, reafirmando o espaço como um objeto político e estratégico.

Em todas as escalas de vida, da global à local, o autor ressalta ainda que a organização espacial da sociedade foi sendo reestruturada para abrir novas oportunidades de lucros extraordinários, descobrir novas maneiras de manter o controle social e estimular a produção e consumo crescentes e, dessa forma, fazer frente às exigências urgentes do capitalismo em crise. Como consequência, tem-se uma divisão regionalizada do espaço organizada em centros dominantes e periferias subordinadas, com relações espaciais de produção socialmente criadas e polarizadas, captáveis com maior precisão no conceito de desenvolvimento geograficamente desigual.

Nesse contexto, ao analisar a dinâmica da cidade de Los Angeles, Soja percebe que, disfarçada pelos dados globais sobre a descentralização regional, houve uma recentralização sem precedentes das atividades econômicas nesta cidade, refletindo a internacionalização da economia espacial urbana e o conjunto das mudanças tecnológicas e organizacionais que marcaram a ascensão da especialização flexível na produção de bens e serviços. É possível considerar que esse fenômeno também se faz presente na dinâmica de outras grandes cidades mundiais, de forma que a nova ordem do capitalismo contemporâneo está redefinindo as funções urbanas e, com isso, as centralidades.

Em publicação mais recente, SOJA (2000) explora as representações da cidade contemporânea ou, conforme sua definição, da pós-metrópole. Para isso, discorre sobre as fases anteriores do processo de urbanização, a partir da evolução da relação entre o modo de produção e a configuração do espaço, desde a cidade mercantilista até a cidade industrial capitalista. Como exemplo, destaca Manchester e Chicago, quando a produção social se torna concentrada no coração das cidades, provocando uma transformação radical no tamanho e na organização interna do espaço da cidade. O autor nos mostra que o processo de urbanização inicia uma nova fase a partir das décadas de 1960 e 1970, sob os impactos da reestruturação geopolítica e econômica pós-fordista, característicos das décadas pós-guerra.

Em resultado, a cidade moderna poderia assumir várias formas, em que o autor destaca a metrópole industrial pós-fordista (tecnopólo), caracterizada pela especialização flexível; a cosmópolis, pela formação de uma cidade-região globalizada, resultando num espaço mais econômico, político e culturalmente heterogêneo; a exópolis, quando a cidade cresce para fora de seus limites político-administrativos, de forma que seu crescimento se estende sobre a periferia, formando uma mega-cidade; a cidade fractal, caracterizada pela intensificação das desigualdades e da polarização social; a cidade carcerária que, diante da obsessão pela segurança, vai gradualmente destruindo o espaço público; e, por fim, a cidade simulada, ou cidade espetáculo.

Cabe destacar que cada uma dessas formas se dá através do uso amplificado dos recentes avanços tecnológicos, de modo que sua materialização passa a depender da dotação de recursos e infra-estrutura de cada região, ampliando a diferenciação e redefinindo os novos padrões hierárquicos.

Assim, entendemos que a centralidade da cidade do Rio de Janeiro e de seu entorno imediato devem ser avaliados à luz da dinâmica metropolitana do Brasil e dos novos papéis que as metrópoles assumem no contexto do capitalismo contemporâneo.

CAPÍTULO 2 - FORMAÇÃO DA CENTRALIDADE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

2.1. Antecedentes históricos

A fundação da vila de São Sebastião do Rio de Janeiro, em 1565, fruto de uma estratégia geopolítica e militar da Coroa na garantia da defesa do sul da América portuguesa, deu início a uma trajetória político-administrativa certamente ímpar na história brasileira, tendo como principal desdobramento uma estrutura funcional urbana também bastante particular.

Com cerca de 150 pessoas à época de sua fundação, passados vinte anos, segundo TOURINHO (1964), a vila de São Sebastião contava com um bom equipamento de defesa (fortes e artilharia) e uma população de aproximadamente 750 habitantes. O povoamento prosseguiu lento ao longo dos 1500, tanto pelos constantes ataques franceses, quanto pelos condicionantes geográficos, de modo que somente no final do referido século, a vida urbana, antes concentrada no Morro do Castelo, onde a vila fora instalada, começou a conquistar algum espaço físico.

No início dos 1600, as primeiras ruas partindo do núcleo eram abertas e a povoação, agora de cerca de quatro mil pessoas (TOPIK, 1991), se estende pelas imediações do morro (TOURINHO, 1964; BERNARDES, 1992). Ao longo desse período, sua posição geográfica e as condições de seu porto lhe permitiram conjugar o papel de fortificação militar ao de centro de logística. A forte centralidade no comércio costeiro colonial era garantida pela sua condição como entreposto de duas rotas, enquanto uma o ligava à Ásia, à Europa e à África, a outra o ligava ao Rio da Prata (LESSA, 2000).

No decorrer do século XVII, foi o comércio do pau-brasil, ao lado da produção de farinha de mandioca e, principalmente, a disseminação da cultura canavieira nas cercanias da baía (hoje da Guanabara), que promoveram o efetivo povoamento da cidade do Rio de Janeiro e contribuíram para o aumento da autonomia local através do fortalecimento do proprietário de engenho e do comerciante exportador (LOBO, 1978). No entanto, segundo LESSA (2000), foi o tráfico, combinado ao contrabando, que permitiu um “complexo virtuoso” de atividades para o fortalecimento econômico essencialmente urbano.

A ocupação, por sua vez, encontrava sérias limitações naturais. A topografia e as condições do solo da região sempre dificultaram ou orientaram a ampliação de seu espaço urbano, somando-se a isso, a vila era cercada por morros e a área de planície era um charco, de modo que sucessivos aterros e drenagens eram necessários para viabilizar sua ocupação.

A falta de meios de transporte coletivos e a necessidade de defesa faziam com que morassem relativamente próximos uns aos outros, com as ruas muito apertadas. Segundo BERNARDES (1992), esse padrão de uso do solo pode também ser explicado pelo alto custo do aterramento, forçando seu uso intensivo.

Em fins do século XVII, com a descoberta e início da exploração das jazidas de ouro na região de Minas Gerais, a cidade do Rio começa a ganhar escala econômica e nesse período, segundo BECKER e EGLER (1994), a cidade já se configurava como o mais importante centro comercial da colônia. Diante da proximidade da região extrativa, coube ao Rio o papel de principal centro exportador de metais preciosos e centro abastecedor da zona mineradora.

O crescimento da atividade aurífera, frente à desaceleração da açucareira desencadeada pela concorrência das Antilhas, conforme destacam os autores, provocou o deslocamento do eixo econômico para o centro-sul do país, reforçando a posição do Rio como ponto estratégico da logística colonial. No início do século XVIII, o tráfico negreiro se intensifica em resposta ao aumento da demanda de mão de obra para a extração dos metais, assim como se multiplicam os fluxos comerciais internos e externos, acelerando o processo de acumulação mercantil, impulsionando o desenvolvimento econômico da cidade.

Paralelamente, a produção do açúcar fluminense também aumenta, de modo que a região passa a ser a terceira maior produtora do país. Segundo LESSA (2000), o desenvolvimento do complexo açucareiro na região foi um desdobramento comercial e financeiro do capital mercantil ligado ao comércio com a região do Prata e com a África, confirmando o papel do porto como núcleo dinâmico da cidade do Rio nesse período.

Em decorrência da intensificação e diversificação das suas atividades, sua importância comercial e sua área de dominação se expandem, estendendo-se além da zona de mineração e, também, ao sul, até a Colônia do Sacramento, por meio da organização de mercadores e tropeiros (LOBO, 1978).

O crescimento da cidade, no decorrer do século XVIII, diante dessa nova dinâmica econômica, se processou, sobretudo, graças à ocupação de antigas lagoas e brejos, agora aterrados, e o núcleo urbano foi se adensando ao longo do litoral. A resposta em termos populacionais, no entanto, não foi rápida.

A cidade contava com cerca de 15 mil pessoas nos primeiros anos dos 1700, enquanto no mesmo período eram 21 mil na cidade do Salvador (AZEVEDO, 1955). Somente cinqüenta anos depois, sua população alcançou os 25 mil, chegando a 30 mil em 1782. Apesar do baixo dinamismo demográfico e da precariedade da infra-estrutura urbana, alguns europeus, em relatos de viagens realizadas ao longo do século XVIII, já caracterizavam o Rio como uma cidade “de tamanho considerável” (FRANÇA, 1999).

Devido à sua maior proximidade da região das minas, em 1763 a cidade do Rio de Janeiro passa a sediar o então Vice-Reinado, função que cabia à Salvador. A transferência possibilitou maior controle da exploração e escoamento do ouro pelos representantes da coroa portuguesa. A região passa, assim, a conjugar o papel de importante entreposto colonial à função político-administrativa, reforçando sua posição econômica e urbana como epicentro de uma complexa rede de relações comerciais, responsável por 1/3 do comércio exterior da colônia (TOPIK, 1991).

A riqueza gerada pela intermediação comercial com a área mineradora e a nova posição de capital não significaram naquele momento intenso dinamismo urbano. Segundo TOPIK (1991), o lento crescimento do Rio no período refletia o tamanho dos aparelhos burocráticos do Estado e da igreja no Brasil e tendo sua principal atividade econômica pautada na extração de tributos do comércio internacional e do trabalho de escravos, era menor a necessidade de um grande aparelho estatal e de um vasto contingente eclesiástico para controlar o trabalho dos índios e o comércio interno.

No último quartel do século XVIII, o ouro começa a ficar escasso e o século XIX se inicia com a cidade do Rio sob os efeitos da crise da mineração. A mão de obra escrava, liberada pelas minas, passa a ser, em grande parte, absorvida pela cultura de cana na província fluminense e pela cafeicultura que começa a se expandir pelo Vale do Paraíba².

² O plantio das primeiras mudas de café no Rio de Janeiro, de acordo com LAPA (1986), teve início na segunda metade do século XVIII como cultura doméstica ou lavoura complementar à do açúcar, só começando a ter escala econômica meio século depois.

No que diz respeito à cafeicultura, em particular, cabe destacar que seu desenvolvimento na região se deve, em larga medida, à centralidade da atividade exportadora e importadora, que fez ingressar capitais e população que foram decisivos para a exploração dessa atividade. Sem esses recursos, dificilmente essa cultura teria sido implantada, dado que, apesar do clima propício, o território fluminense não contava com condições de solo e relevo especialmente favoráveis ao café.

Em 1808, a cidade do Rio de Janeiro recebe impacto decisivo para o seu fortalecimento político e econômico com a transferência da corte portuguesa, que vem de Lisboa como desdobramento das guerras napoleônicas. A cidade abrigava em 1800 cerca de 40 mil pessoas, o equivalente, segundo TOPIK (1991), a 86% da população de Salvador, que permanecia uma região próspera com o açúcar e o tabaco. A transferência da corte fez com que a cidade do Rio experimentasse seu primeiro grande salto populacional. Somente a família real e sua comitiva contavam cerca de 15 mil pessoas (PECHMAN, 1992).

Diante da intensificação dos fluxos migratórios internos e externos, estes últimos compostos por portugueses em sua maioria, em 1821 já residiam na cidade em torno de 113 mil pessoas. Conforme destaca TOPIK (1991), o Rio, crescendo duas vezes mais que a média nacional, passa a ocupar a posição de maior cidade do país.

A chegada da corte, segundo ABREU (1987), impõe ao Rio uma classe social até então praticamente inexistente. Sua função político-administrativa foi intensificada, assim como suas atividades comerciais, principalmente com a Inglaterra, devido à abertura dos portos. Com isso, surgem novas necessidades materiais que atendam aos anseios da nova classe e facilitem o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa então a exercer.

Ao longo do século, apesar de ter contado com algum investimento de caráter urbanístico, a cidade pouco tinha alterado sua fisionomia e ainda apresentava precárias condições no que diz respeito à oferta de serviços públicos. A água era pouca e lhe faltavam iluminação e policiamento. Dessa forma, foi preciso contar com um substancial ingresso de recursos para custear os melhoramentos urbanos, assim como a transferência de todos os órgãos da administração pública e da justiça, e a instalação de academias, hospitais e quartéis. O gasto público superou sistematicamente a arrecadação fiscal local e, já a partir de 1820, a

cidade passa a contar com melhores serviços de drenagem e com a ampliação da iluminação pública.

A transformação da estrutura urbana da capital pode ser entendida tanto pelos aspectos arquitetônicos, quanto sócio-culturais. Foi instalada na cidade a Imprensa Régia, responsável pelo primeiro periódico do Brasil (Gazeta do Rio de Janeiro), a Biblioteca Nacional, o Real Teatro São João (hoje Teatro João Caetano) e a Intendência Geral de Polícia, que era ao mesmo tempo prefeitura e centro de administração policial e judiciária. O hábito do jogo se dissemina com a permissão da venda de cartas. E foram ampliadas as vias de comunicação entre a cidade e o resto do país (LESSA, 2000).

Conseqüentemente, esse período de intensa atividade e reformas despertou o interesse de missões diplomáticas, bem como de artistas e cientistas, principalmente europeus. A cidade passou a receber um crescente fluxo de curiosos visitantes e alguns acabavam mesmo por se instalar de forma permanente, contribuindo na alteração do perfil sócio-demográfico da região.

A influência estrangeira nas transformações que se processaram no princípio dos 1800 é destacada por DIEGUES Jr.(1964) dados os novos hábitos sociais incorporados pela cidade. Já se podiam notar as “conveniências e maneiras da Europa”, expressas nas influências européias de conforto, de progresso, de comportamentos sociais, principalmente franceses, rapidamente apropriados pela elite carioca, como também nos mostra o trabalho de NEEDELL (1993).

Em 1820, segundo Diegues Jr., registrava-se a presença de 3 mil franceses no Rio. Os portugueses, que naturalmente se apresentavam em maioria, contavam 20 mil em 1834. Também era possível notar a presença de alemães, americanos e ingleses. Mas, foram os franceses, pela natureza de suas ocupações, que mais contribuíram para espalhar o gosto e costume europeus. Aspectos bem característicos dessa influência estão nos restaurantes com cardápios franceses, nos trajes, bem como nos anúncios de jornal em francês. Além disso, reuniões sociais à moda européia (quadrilhas, polcas e valsas) também se multiplicam. Para Needell, a grande representação da intervenção da aristocracia européia na cultura urbana carioca são os clubes sociais.

O Rio assume assim o papel de grande centro cultural e cosmopolita do país. Ao lado disso, sua função como centro da administração pública e do comando político é reforçada

com a declaração de independência política do Brasil em relação a Portugal, em 1822, quando a cidade, sede da Colônia desde 1763, passa a ser a sede do Império.

Em 1834, a cidade é separada, política e administrativamente, da província do Rio de Janeiro e elevada à condição de Município-Neutro, enquanto a nova capital da província passa a ser Niterói. Para LESSA (2000), é nesse momento que o Rio é definitivamente consagrado como cidade-capital do Brasil, se constituindo em um território único e institucionalmente diferenciado das demais províncias. O crescimento populacional, por sua vez, prosseguiu em ritmo acelerado, de modo que, em 1838, a cidade contava com cerca de 137 mil habitantes³.

Adicionalmente, ao longo de toda a primeira metade do século XIX, a atividade cafeeira escravista no Vale do Paraíba, região ocidental fluminense, veio apresentando intenso dinamismo. Sua cultura utilizava-se de mão de obra escrava relativamente abundante, era financiada pelo capital mercantil e contava com a crescente demanda mundial pelo produto (VIEIRA, 2000).

De acordo com LESSA (2000), a produção no Rio de Janeiro se multiplica seis vezes entre 1835 e 1867, chegando a responder por 90% da produção do café brasileiro no final do referido período. Na TAB.1, a seguir, podemos constatar a hegemonia fluminense na produção cafeeira nesse período, liderança que só vai ser ameaçada no último quartel do século XIX.

Tabela 1: Produção exportável de café das principais regiões produtoras (em sacas)

anos	Rio de Janeiro	São Paulo	Minas Gerais	Espírito Santo
1851/1860	1.741	-	-	-
1861/1870	1.659	-	-	-
1871/1880	1.987	925	767	124
1881/1890	2.176	2.138	1.200	250
1891/1900	911	4.775	1.787	416
1901/1910	995	9.252	2.772	579
1911/1920	812	9.306	2.446	700
1921/1930	945	11.131	3.445	1.210

Fonte: VIEIRA (2000)

A expansão da lavoura cafeeira em terras fluminenses e depois em Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo, reforçava o predomínio econômico da cidade do Rio de Janeiro, uma

³A população da cidade de São Paulo no período estava estimada em 12 mil pessoas (MORSE, 1970).

vez que esta concentrava todo o movimento comercial e a intermediação financeira ligados a esta atividade.

A atividade cafeeira de sua região tributária desencadeou uma série de atividades urbano-mercantis. De acordo com LIMA (1981), os contratos comerciais do grande fazendeiro se estabeleciam diretamente com o Rio de Janeiro através do comissário, a quem cabia a comercialização da safra, além de suprir o fazendeiro dos bens de consumo mais sofisticados, em sua maioria importados, adquiridos na capital.

A partir de 1860, a produção cafeeira fluminense cresce, mas é acompanhada de uma constante elevação dos custos. O produtor sofre os impactos do aumento da importação de alimentos e do encarecimento do escravo, que tem início com a proibição legal do tráfico e se agrava com o processo abolicionista.

A região apresentava ainda séria limitação para expansão das lavouras, diante da falta de condições adequadas de solo requeridas pelo cultivo do café. Sua produtividade decrescente, devido à topografia e à qualidade do solo, agravava-se diante dos processos agrícolas empregados, que aceleravam sua erosão e exaustão de modo que, a partir de 1880, o café já estaria sendo erradicado do Vale do Paraíba fluminense (CANO, 1977).

Nesta região, a elevação do preço dos escravos e das terras levou à necessidade de intensificar seu uso na produção cafeeira, em detrimento do cultivo de alimentos. No entanto, nem mesmo o menor preço das terras exaustas se tornou um fator estimulante para a expansão da agricultura alimentar mercantil. O desinteresse se devia ao grande contingente de mão de obra escrava que se constituía em entrave à ampliação de um mercado consumidor, além da má qualidade da terra e da dificuldade do relevo. A decadência do café na região, por não ter suscitado nenhuma outra alternativa econômica, foi a base para o longo período de estagnação da agricultura fluminense que ainda se observa neste início do século XXI.

De outro lado, CANO (1977) aponta o encarecimento dos escravos como um elemento capaz de fortalecer as atividades urbanas da capital. Além de tornar o mercado de escravos um negócio mais lucrativo, a transferência dos escravos usados no serviço urbano para o café pode ter criado pré-condições para o desenvolvimento de um mercado de trabalho livre na cidade, ampliando o mercado consumidor de bens e serviços.

O auge da economia cafeeira no país ocorreria a partir do último quartel do século XIX, quando uma parte da produção penetra a região oriental fluminense, além de Minas Gerais e Espírito Santo, e outra avança na direção do “oeste” paulista, como nos confirma os dados da TAB. 1. Ao alcançar esta última região, o café não mais encontraria limitação de terras e contaria com condições favoráveis de solo, clima e topografia para seu rápido e rentável desenvolvimento (CANO, 1977).

Esse mesmo período representa a fase de maior expansão da malha ferroviária, que contribuiu fortemente para a diminuição do custo de transporte, favorecendo a ampliação da produção mesmo em áreas mais distantes e menos produtivas. A abertura de ferrovias do café, juntamente ao sistema de rodovias e à navegação de cabotagem, fortaleceu a centralidade da capital. O Rio se ligou à Zona da Mata mineira e ao Espírito Santo por meio da Estrada de Ferro Leopoldina, inaugurada em 1886 e atingiu o nordeste paulista em 1891 com a Estrada de Ferro D. Pedro I. Essas ligações facilitavam também a interligação do Rio com as demais regiões do território nacional (DAVIDOVICH, 1986).

Além de facilitar o escoamento e exportação do café através de seu porto, a expansão viária contribuiu para a ampliação do mercado interno a ser suprido pela praça financeira e pelo comércio atacadista da cidade (LIMA 1981), consolidando seu papel como importante receptor do excedente de riqueza do país⁴.

No entanto, no que diz respeito à produção cafeeira fluminense, de acordo com CANO (1977), a ferrovia trouxe economias externas e oportunidades de investimento em uma situação retardada no tempo, dado que as plantações de café na região já estavam maturadas e decadentes (à exceção de região oriental que se expande na década de 1870). Adicionalmente, a ausência de planejamento nos traçados das ferrovias produziu cargas insuficientes, estabelecendo conflitos entre o interesse do plantador e do transportador, além de subutilizar parte da infra-estrutura preexistente, concorrendo com o antigo sistema de pequenos portos fluviais e marítimos e suas rodovias e anulando parte de seus efeitos positivos para a região (LESSA, 2000).

De outro lado, segundo LESSA (2000), a decadência da economia escravagista não teve como conseqüência o empobrecimento das elites que nela se sustentavam, dado que a maioria conseguia contornar a crise investindo inclusive na cafeicultura em São Paulo ou

⁴ O que pode ser ilustrado pela transferência da residência principal dos plantadores de café para o Rio, como nos aponta LESSA (2000).

refluindo para a cidade do Rio de Janeiro e transmutando seu patrimônio. De acordo com o autor, parte da liquidez obtida pelos fazendeiros do café teria sido deslocada para negócios comerciais e financeiros. Certamente esse movimento reforçou a formação de um expressivo mercado interno, capaz de criar escala de demanda para a vasta gama de serviços sofisticados ofertados pela metrópole cosmopolita.

A condição de epicentro logístico do país, juntamente à escala urbana e econômica gerada pelo capital comercial, além da riqueza acumulada com o café e do aparato administrativo e financeiro instalado em função da sede governo federal, fizeram do Rio a localização natural da atividade industrial, ainda no século XIX.

Segundo LOBO (1978), já na década de 1840 aparecem as primeiras listas de fábricas que receberam crédito das loterias promovidas pelo governo (um dos instrumentos de promoção da indústria da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação). De acordo com a autora, o período contou também com condições de crédito e de câmbio, e com uma política alfandegária e de transportes que favoreceram a expansão do setor secundário e a transição da manufatura para a indústria.

O início da industrialização brasileira teve um caráter descentralizado. Segundo CASTRO (1971), em fins do século XIX, parcela significativa do consumo dos trabalhadores era suprida por pequenas manufaturas regionais dispersas no território nacional. No entanto, conforme CANO (1977), tomados os dados para o total do Brasil, infere-se que até 1889 a cidade do Rio detinha 57% do capital industrial brasileiro, exclusive o do açúcar⁵.

O impulso dado pela atividade industrial ao desenvolvimento econômico da cidade foi acompanhado de significativo crescimento demográfico, reforçando sua primazia urbana nacional.

⁵ Quase 50% do capital declarado pelas indústrias do então Distrito Federal no censo industrial de 1920 pertenciam a empresas fundadas antes de 1890, depois dele a percentagem mais alta é do antigo estado do Rio de Janeiro, com 30%(Cano, 1977).

Tabela 2. População residente em capitais estaduais brasileiras selecionadas (em mil habitantes): 1872, 1890, 1900 e 1920

Capitais	1872	1890	1900	1920
Rio de Janeiro	275	522	811	1.148
São Paulo	31	65	240	579
Salvador	129	174	206	283
Recife	117	112	113	239
Fortaleza	42	41	48	79
Belo Horizonte	-	-	13	56
Curitiba	13	25	50	79
Porto Alegre	44	52	74	179
Belém	61	50	97	236

Fonte: Elaboração própria a partir do Anuário Estatístico do Brasil (IBGE, 1939/1940)

Conforme a TAB.2, em 1872, quando foi realizado o primeiro recenseamento oficial do Império, a cidade do Rio de Janeiro contava com 275 mil pessoas. Em 1890, sua população já ultrapassava meio milhão. No mesmo ano, a cidade de São Paulo (hoje a maior aglomeração urbana do país) possuía apenas 65 mil habitantes, enquanto em Salvador e Recife eram 174 mil e 112 mil, respectivamente. Ou seja, ao longo do século XIX e no início do século XX, a cidade do Rio de Janeiro exerceu a liderança absoluta como metrópole nacional.

A intensificação dos fluxos migratórios internos contribuiu fortemente ao dinamismo populacional apresentado pela cidade do Rio. Segundo dados constantes do trabalho de PORTO *et al* (1987), a migração interna líquida, para o período 1872-1890, foi de um total de 63 mil migrantes. Infelizmente não é possível comparar com o fluxo migratório direcionado às demais cidades brasileiras, visto que o referido trabalho analisou unidades da federação. Podemos observar, no entanto, que o volume líquido de migrantes recebido pela cidade do Rio de Janeiro, no período em questão, foi equivalente à toda população residente na cidade de São Paulo e à cerca de metade da população de Salvador ou Recife ao fim de período observado.

A transformação no aspecto físico da cidade se acelera a partir da segunda metade do século XIX⁶. No entanto, o rápido crescimento se deu em um espaço urbano limitado, com um serviço coletivo ainda ineficiente e caro e com uma precária infra-estrutura urbana, levando a uma rápida deterioração das condições da vida cidade. A circulação só começa a

⁶ O crescimento da cidade pode ser ilustrado pela evolução dos logradouros públicos: em 1808 estes eram 75, dos quais 46 eram ruas, em 1870 chegaram a 563 (entre os quais 303 eram ruas, 54 campos, praças e largos, 121 travessas e becos). Vinte anos depois, eram 1.016 ruas, 196 travessas e becos e 75 largos e praças (DIEGUES Jr., 1964).

se ampliar, através das ferrovias e dos bondes, no último quartel do referido século. Questões como a de saneamento, de arejamento, de insalubridade e de aglomeração passaram então a fazer parte das demandas tanto da população carioca como dos viajantes que por lá passavam. Com efeito, a cidade passa a contar com uma rede de esgotos em 1866 e, em 1880 aparecem novas canalizações para abastecimento de água.

Em 1889, é proclamada a República e, em 1891, a capital do país passa à condição de Distrito Federal, dando novas formas à sua posição político-administrativa. A presença da capital a tornou um espaço pioneiro no país quanto à absorção de insumos de infraestrutura econômica produzidos pela indústria estrangeira, a exemplo da própria ferrovia, como também da iluminação elétrica, do telefone, dos serviços de bonde, de gás e esgoto.

A evolução do sistema de transportes, por sua vez, exerceu importante papel na indução da ocupação do tipo residencial, contribuindo na expansão da área urbana. Conforme ABREU (1987), a introdução do bonde de burro e do trem a vapor foram, nas últimas décadas do século XIX, os grandes impulsionadores do crescimento físico da cidade. No entanto, segundo o autor, este se apresentava, agora, qualitativamente diferente: os usos e classes “nobres” tomavam a direção dos bairros servidos por bondes, principalmente na zona sul; enquanto para o subúrbio, em decorrência da entrada em operação do transporte de passageiros nos ramais ferroviários, passavam a se deslocar os usos “sujos” e as classes menos favorecidas, com a formação de vários núcleos residenciais ao longo das estações.

De outro lado, essa incipiente desconcentração urbana propiciada por bondes e trens não afetou muito a densidade demográfica das freguesias centrais, dada a necessidade de se morar perto do centro, onde se mantinha concentrado todo o emprego. Proliferaram, então, nessa época, cortiços, estalagens e casas de cômodo, em geral habitações insalubres, que se constituíam em local de reprodução da força de trabalho, em sua maioria migrantes (ABREU, 1987).

O Rio republicano experimenta, no início do século XX, uma época de grandes transformações, motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar sua forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital. Era preciso resolver as contradições da cidade, por meio da modernização de seu porto e da criação de uma nova capital, um “espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi*

cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais” (ABREU, 1987, p.141).

Foi o prefeito Pereira Passos, no período de 1902 a 1906, quem primeiro tentou resolver de forma mais sistemática essas questões. Ao longo da sua administração, alargou ruas, remodelou calçamentos, arborizou logradouros, higienizou mercados e baniu estábulos do perímetro urbano. Também iniciou a construção do Teatro Municipal, construiu a Av. Atlântica, no bairro de Copacabana, que ainda era pouco habitado, embelezou várias praças do centro e da zona sul e canalizou rios na zona sul e Tijuca. A luz elétrica, que chegou em 1891, já está presente em quase toda a cidade em 1906. E sua população, aos poucos, pôde fazer uso noturno da cidade e aproveitar os prazeres das ruas, a exemplo do carnaval. Multiplicaram-se os centros de prazer, jogos, bebidas, shows. Era o nascimento do Rio boêmio (ABREU, 1987; TOURINHO, 1964).

Adicionalmente, foram feitas políticas de saneamento, como a de combate à febre amarela, tendo como objetivos principais o de assegurar o intercâmbio entre os portos, a fim de evitar possibilidades de contágio e liberar a cidade para as classes sociais emergentes. Complementarmente, foram realizadas reformas urbanísticas, como a campanha do “bota abaixo”, inspirada no componente político de reforma urbana da capital francesa, iniciada por Haussmann (BENCHIMOL, 1992), que era uma estratégia contra os movimentos da Comuna de Paris. Assim, não foi difícil para o então prefeito carioca, Pereira Passos, obter um empréstimo inglês de 6 milhões de libras para sanear o Rio, conforme nos aponta DAVIDOVICH (1986).

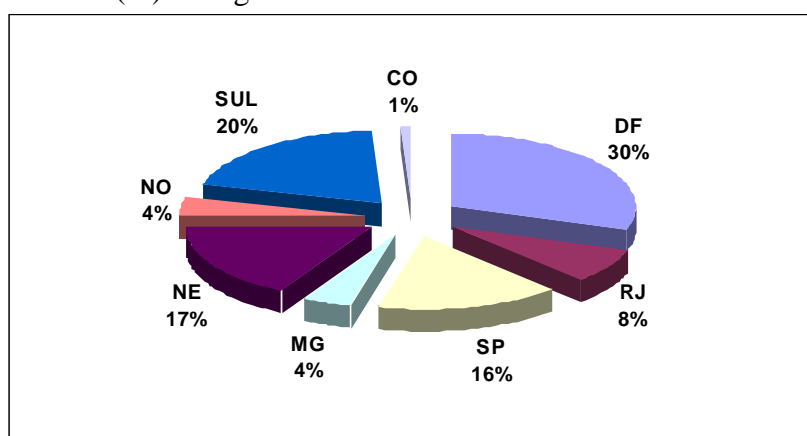
A construção da imagem da cidade se deu, de acordo com PECHMAN (1992), através de um habilidoso esforço de ocultação/revelação, operado no sentido de dar ao Rio características de uma cidade moderna, racional, desenvolvida e organizada à imagem das grandes capitais européias. Com isso, cortiços e “cabeças de porco” foram demolidos da área central, e ruelas e becos apertados foram substituídas por vias modernas e desafogadas. A “Cidade Bela dos consumidores marcava assim crescente oposição à Cidade Feia, para onde eram impelidos os antigos ocupantes e os trabalhadores...” (DAVIDOVICH, 1986, p.342), dando início à crescente segmentação socioeconômica e espacial da cidade.

O período Passos, que contou também com obras realizadas pela administração federal, ficou marcado como um período revolucionador da forma urbana carioca, que passou, então, a adquirir uma fisionomia totalmente nova e condizente com as determinações econômicas e ideológicas do momento (ABREU, 1987)⁷. Paralelamente, com seu porto aberto ao mundo atlântico, conforme destacado por SARMENTO (2001), intensificou sua aproximação com o universo cultural europeu, reforçando as bases do cosmopolitismo carioca, constituindo-se em microcosmo do Brasil moderno e definitivamente consagrado como cartão postal e vitrine do país.

No que diz respeito ao desenvolvimento das atividades produtivas, a cidade, além de contar com seu importante mercado urbano, dispunha também dos mercados da tributária região cafeeira e, ainda, parte do mercado nacional. Conseqüentemente, no início do século XX, contava com um importante parque industrial, o maior do país, caracterizado por uma indústria têxtil de alta produtividade e de larga escala que abastecia o mercado inter-regional e por pequenos estabelecimentos voltados para o mercado local, que já revelavam algum grau de diversificação. Suas fábricas produziam 78 dos 98 grupos de produtos recenseados (CANO, 1977). Sozinha, de acordo com o censo de 1907, a cidade do Rio, que neste momento abrigava o Distrito Federal, era responsável por 30% do valor bruto da produção (VBP) da indústria nacional, ocupando posição de destaque frente às demais regiões, como podemos observar no GRAF.1 .

GRÁFICO 1:

Participação relativa (%) de regiões selecionadas no VBP da indústria nacional em 1907.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de CANO(1977).

⁷ O processo de modernização e embelezamento foi continuado pelos prefeitos que o sucederam.

Sua incontestada posição de centro financeiro, no início do século XX, vinculada a funções burocráticas exercidas como capital e à sua função intermediadora da economia cafeeira, agiu como elemento facilitador no estabelecimento de indústrias e importação de equipamentos. A cidade do Rio detinha dois terços dos ativos dos bancos brasileiros e sediava a única bolsa de valores do país (TOPIK, 1991). A expansão do aparelho bancário e de capital teve a contribuição da instalação de filiais de bancos internacionais a partir de 1907 (LESSA, 2000).

Ao lado da primazia industrial, a cidade mantinha também a primazia urbana nacional, atraindo população de toda parte do território brasileiro, por contar com boas condições de emprego, resultantes do seu dinamismo econômico. No período entre 1890-1900, a capital republicana teria recebido 82 mil migrantes internos líquidos (PORTO *et al.*, 1987).

Em 1900 eram, no total, mais de 800 mil residentes na cidade do Rio, enquanto na cidade de São Paulo, que experimentou explosivo crescimento ao longo da década anterior devido à cafeeira, ainda eram 240 mil e contava-se 206 mil na cidade de Salvador (ver TAB.2).

De acordo com DIEGUES Jr.(1964), a população estrangeira no Rio também cresceu⁸. A presença do imigrante, conforme ressalta o autor, contribuiu tanto com a introdução de elementos culturais urbanos quanto à diversificação de atividades, de ofícios e de profissões, possibilitando a disseminação de atividades manuais antes desprezíveis pela tradição escravocrata, a exemplo dos restaurantes, dos transportes, e da prestação de serviços.

2.2. Consolidação da centralidade da cidade do Rio de Janeiro

No período compreendido entre 1920 e 1960, a cidade do Rio de Janeiro consolida sua centralidade econômica, política e demográfica. Em 1920, sua primazia na hierarquia urbana nacional é incontestada e a cidade experimenta um intenso processo de metropolização. Sua população ultrapassa um milhão de habitantes, o dobro da cidade de

⁸ Em 1890 eram 155 mil estrangeiros residentes na cidade do Rio. Esse número chegou a 196 mil em 1906 (Diegues Jr. 1964).

São Paulo, então a segunda maior do país, enquanto as cidades de Salvador e Recife contavam com 283 mil e 239 mil respectivamente, conforme a TAB.3.

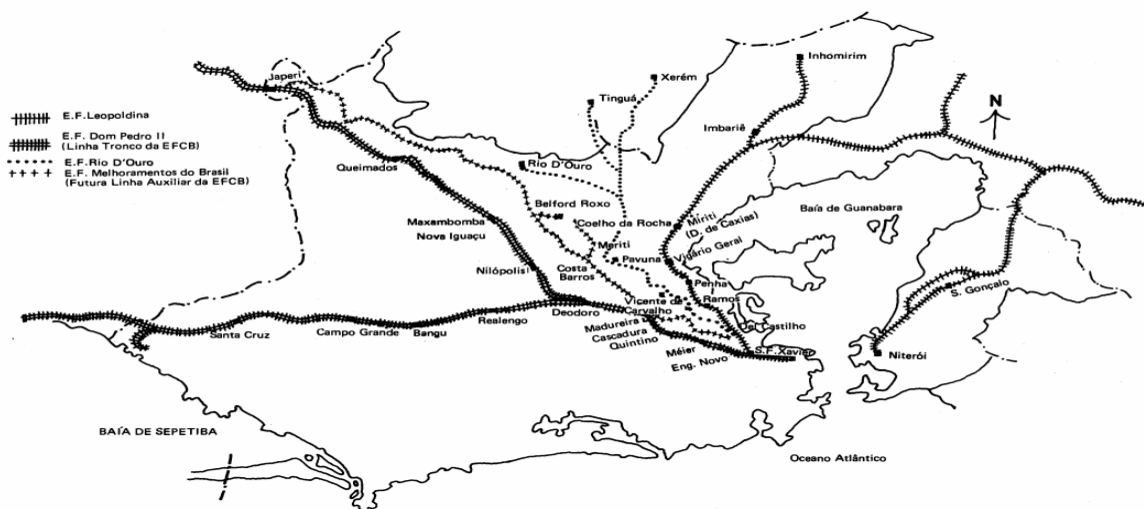
Tabela 3: População residente em capitais estaduais brasileiras selecionadas (em mil habitantes): 1920, 1940, 1950 e 1960

Capitais	1920	1940	1950	1960
Rio de Janeiro	1.148	1.764	2.378	3.307
São Paulo	579	1.326	2.198	3.825
Salvador	283	290	417	656
Recife	239	348	525	797
Fortaleza	79	180	270	515
Belo Horizonte	56	211	353	693
Curitiba	79	141	181	361
Porto Alegre	179	272	394	641
Belém	236	206	254	402

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA, 2005)

A mancha urbana começa a transbordar sobre a periferia da cidade, principalmente através dos eixos ferroviários (FIG.1), ultrapassando seus limites políticos e lançando as bases para a formação de uma grande área conurbada.

Figura 1: Área Metropolitana (Área Conurbada) do Rio de Janeiro: Localização das Estradas de Ferro



Fonte: ABREU (1987).

O crescimento populacional da periferia metropolitana, entre 1920 e 1940, impulsionado pela maior acessibilidade, foi, em grande medida, um desdobramento do dinamismo demográfico e econômico da cidade do Rio. O processo de ocupação de áreas mais afastadas do centro urbano foi motivado pela busca por terrenos mais baratos, diante da valorização do núcleo da metrópole, resultante das reformas de modernização e

embelezamento da capital, levadas a cabo pelos governos federal e municipal nos primeiros anos da República. Esse dinamismo demográfico não veio acompanhado de desenvolvimento econômico e, com efeito, a região se manteve fortemente subordinada ao núcleo no que diz respeito à oferta de serviços e emprego (ABREU, 1987).

Partindo, evidentemente, de uma base populacional menor, dentre os municípios denominados de periferia metropolitana (área conurbada), alguns experimentaram taxas de crescimento significativamente maiores que a capital federal, como podemos observar na TAB.4.

Tabela 4: População residente(em mil habitantes) na cidade do Rio de Janeiro e em sua periferia metropolitana, em 1920 e 1940 e taxa média de crescimento anual (%)

	1920	1940	1920-1940
Rio de Janeiro	1.148	1.764	2,2
Niterói	86	146	2,7
São Gonçalo	47	86	3,0
Nova Iguaçu	33	145	7,6
Itaboraí	28	24	-0,6
Itaguaí	16	17	0,4
Magé	19	23	1,0
Marica	18	19	0,2
Mangaratiba	8	8	0,1

Fonte: Elaboração própria a partir do IPEADATA(IPEA, 2005)

Enquanto a cidade do Rio cresceu em média 2,2% ao ano entre 1920 e 1940, o município de Nova Iguaçu, ao norte do Rio, experimentou uma taxa média de crescimento anual de 7,6%, passando de cerca de 33 mil em 1920, para mais de 140 mil em 1940. Os municípios de Niterói e São Gonçalo, localizados na parte oriental da baía da Guanabara, próximos do Rio, embora não contíguos como Nova Iguaçu, também cresceram a taxas mais altas que a capital do país. Os demais municípios da periferia metropolitana se mantiveram, ao longo desse período, como regiões predominantemente rurais e de baixo crescimento demográfico(TAB.4).

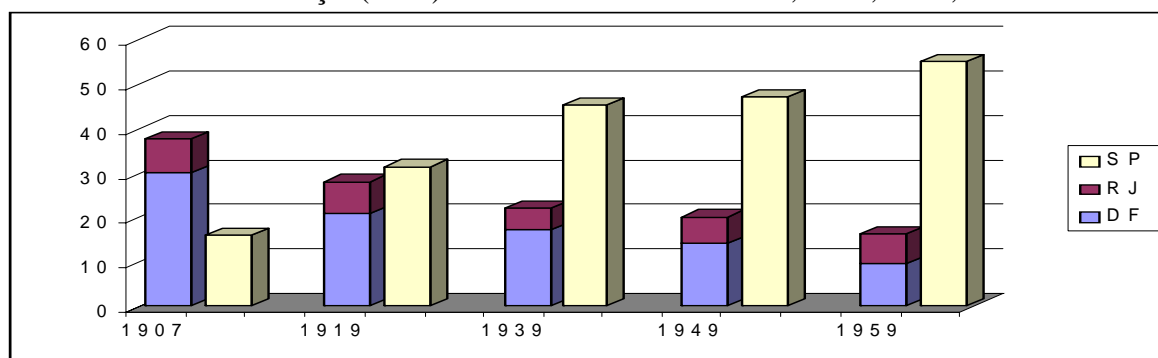
O crescimento explosivo de Nova Iguaçu, além da maior integração com o centro promovida pela ferrovia, contou também com a intensificação de sua produção agrícola, principalmente cítricos. O processo de ocupação da região se deu através de loteamentos de antigas fazendas. A partir de 1936, sua ocupação tipicamente urbana foi viabilizada pela ampliação dos serviços de saneamento (SOARES, 1962).

A densidade urbana e econômica do Rio e de sua imediação impulsionavam a ampliação e diversificação da produção de bens e serviços e reforçavam a centralidade exercida pela região. Ao lado de sua posição na hierarquia urbana nacional, sua condição de principal centro financeiro também era confirmada. A cidade do Rio detinha em 1921, segundo TOPIK (1991), mais da metade dos depósitos bancários do país.

O parque industrial carioca continuou a se expandir. No entanto, o fato de não ter conseguido acompanhar a aceleração da indústria paulista⁹, fez com que a participação relativa da cidade na produção (VBP) industrial do país caísse dos 30% em 1907 para 21% em 1919. Pode ser observada no GRAF.2 abaixo, que nos traz a participação relativa do Distrito Federal (cidade do Rio), do (antigo) estado do Rio de Janeiro e do estado de São Paulo no VBP da indústria nacional, uma trajetória descendente.

GRÁFICO 2:

Participação relativa (%) do Distrito Federal, e dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo no Valor Bruto da Produção(VBP) da indústria nacional:1907, 1919, 1939, 1949 e 1959



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de CANO (1977) e do Censo Industrial (IBGE, 1950 e 1960)

Ao mesmo tempo em que o Rio consolidava sua posição como grande metrópole nacional, centro político e econômico, o mesmo não conseguia estabelecer uma base produtiva integrada com o seu entorno geográfico. Sua periferia metropolitana não constituiu novos sub-centros econômicos, como viria a acontecer em etapas posteriores com São Paulo, através do ABC, Belo Horizonte com Contagem, Porto Alegre com o Vale dos Sinos, entre outros. Assim, paradoxalmente, o Rio se consolida como metrópole nacional ao mesmo tempo em que começa a perder posição relativa na produção do país, principalmente na produção industrial. Estavam estabelecidos os germes da sua perda futura de posição nacional.

⁹. O estado de São Paulo, por sua vez, experimentava condições favoráveis para o alargamento do mercado e para a reprodução de relações capitalistas, através do assalariamento da mão de obra e de um complexo cafeeiro altamente lucrativo, abastecido por uma avançada agricultura mercantil, possibilitando o desenvolvimento de um sólido complexo industrial (CANO, 1977; SILVA,1978).

Na década de 1920, o crescimento da indústria carioca, além de contar com o expressivo gasto público, foi favorecido pela recuperação da economia cafeeira mineira e da expansão cafeeira do Espírito Santo. No entanto, atravessava inúmeras dificuldades para o seu desenvolvimento, ditadas pelas condições de operação e acumulação da economia escravista cafeeira de sua região tributária, que restringia a ampliação de excedente.

O acesso ao mercado nacional também foi sendo gradativamente comprometido. As principais causas apontadas têm sido a expansão de centros industriais concorrentes em São Paulo, como também no Rio Grande do Sul e em Minas Gerais, e as tarifas ferroviárias discriminatórias que tornavam impeditivas as exportações de manufaturados produzidos no Rio (DAVIDOVICH, 1986).

Vale notar que, diferentemente das demais, a indústria carioca competia por terrenos e mão de obra com a atividade governamental e com a produção imobiliária, elevando seus custos em relação ao resto do país (SANTOS, 1990). Além disso, a tendência constante ao déficit da balança comercial, diante da redução de suas exportações (deslocadas para São Paulo), pode ter contribuído, segundo LOBO (1978), como um fator desfavorável ao desenvolvimento de sua produção industrial.

A produção industrial da cidade do Rio (Distrito Federal), juntamente à produção do antigo Estado do Rio de Janeiro representavam, em 1919, 28% da nacional, contra 32% do estado de São Paulo. A indústria paulista continuava crescendo em ritmo acelerado e, em 1939, já respondia por 45% da produção nacional, o dobro da região do atual estado do Rio de Janeiro (22%) (ver GRAF. 2).

A despeito da separação político-administrativa instituída em 1834¹⁰, cabe notar que a cidade do Rio sempre polarizou a região do antigo estado do Rio de Janeiro, seja através do seu amplo mercado interno, seja pelas vias de escoamento e distribuição da produção, de modo que Niterói, sua capital, teve dificuldade de exercer influência sobre a região, principalmente diante da proximidade geográfica com a cidade do Rio (BERNARDES, 1964).

Ao considerarmos conjuntamente as duas unidades da federação, há que se ter em conta que sozinha a cidade do Rio respondia em 1940 por $\frac{3}{4}$ da produção industrial da região

¹⁰ A separação político-administrativa dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara só foi revertida em 1975 com a fusão realizada durante o governo militar.

(ver GRAF.2)¹¹. Quanto à distribuição territorial da indústria do antigo estado do Rio de Janeiro, cerca de 1/3 de sua produção industrial se encontrava nas imediações da antiga capital federal (Nova Iguaçu, Niterói e São Gonçalo). Outros 20% eram atribuídos a dois municípios da região serrana, Petrópolis e Nova Friburgo, um pouco mais afastados, mas fortemente integrados à cidade. O restante da indústria da região se encontrava distribuído pelo Norte (Campos) e pelo Vale do Paraíba Fluminense (Barra do Piraí e Barra Mansa), segundo dados do Censo Econômico (IBGE, 1940).

Ao longo das décadas de 1940 e 1950, a indústria do antigo estado do Rio de Janeiro contou ainda com a iniciativa do governo federal que, objetivando dar mais equilíbrio à produção nacional e diminuir a excessiva hegemonia paulista, instalou em território fluminense alguns empreendimentos industriais. Destacam-se, dentre eles, a Companhia Siderúrgica Nacional (Volta Redonda, em 1941), Fábrica Nacional de Motores (Nova Iguaçu, em 1942), Companhia Nacional de Álcalis (Cabo Frio, em 1943), e, na década seguinte, a Refinaria Duque de Caxias (Duque de Caxias, em 1952). Com isso, em situação contrária à do então Distrito Federal, o antigo estado do Rio de Janeiro teve aumentada sua participação relativa na produção da indústria nacional durante a década de 1940, passando de 5% em 1940 para 6% em 1950 (GRAF.2).

A cidade do Rio também se beneficiou com essa iniciativa federal através da localização da sede de grandes empresas estatais, mas também pela formação de complexos industriais (químico e metal-mecânico), como destacado por MELO (2001). Cabe notar que dois dos empreendimentos citados se localizaram em áreas contíguas à cidade do Rio (Nova Iguaçu e Duque de Caxias), que podem ser entendidos como uma extensão do seu parque industrial. Embora a cidade do Rio tenha diminuído sua participação relativa no total nacional, quando tomada junto ao antigo Estado do Rio de Janeiro ainda respondia por parcela significativa da produção industrial do país em 1950, pouco mais de 1/5 da indústria brasileira (GRAF.2).

O porto do Rio, apesar de perder a primazia nas exportações, diante do deslocamento progressivo do escoamento do café para o porto de Santos¹², ainda era o principal importador e redistribuidor de mercadorias no território nacional. Sua posição se mantinha

¹¹ O mesmo não se dava em São Paulo, onde a cidade concentrava metade da produção do estado. A respeito ver Negri (1994).

¹² O porto do Rio liderou as exportações de café até 1890 (Lobo, 1978).

através do comércio de cabotagem conjugado ao sistema ferroviário. Em 1930, segundo LOBO (1978), o porto do Rio respondia por 41% do valor das importações.

Por outro lado, cabe ressaltar que, com a aceleração do processo de industrialização nacional, grande parte das importações passou a ser substituída pela produção industrial doméstica, o que vai gradualmente diminuindo a importância do Rio de Janeiro como centro distribuidor das importações. Em 1945, segundo dados do Anuário Estatístico do Brasil (IBGE, 1948), o porto do Rio respondia por 46% do valor das importações brasileiras, seguida pelo porto de Santos, que foi responsável por outros 40%. Os paulistas mantinham a liderança na exportação(50%), enquanto o porto do Rio viu sua participação cair para 23%¹³.

Do ponto de vista sócio-demográfico, vale dizer que o Rio, em seu modo de vida intensamente urbano-mercantil, foi por décadas um dos principais pólos de atração de migrantes, em sua maioria pouco qualificados. Estes chegavam em busca de melhores condições de emprego, avolumando um setor terciário precário e inchando uma periferia historicamente pouco servida de equipamentos urbanos. Adicionalmente, é possível admitir que muitos imigrantes vinham atraídos pelo poder simbólico dos ares da modernidade, do cosmopolitismo, ou mesmo contagiados pelo processo de inferiorização do “provinciano” frente ao civilizado habitante da capital (MOTTA, 2001), tão presente na construção da identidade política e social carioca, que teve início com a chegada da Corte e foi reforçada pela República.

Durante a década de 1940, a migração interna líquida para a capital federal se mantém intensa. A cidade recebeu 345 mil migrantes líquidos e mais 373 mil durante a década de 1950 (PORTO *et al.*, 1987). Grande parte desses fluxos migratórios era oriunda de Minas Gerais e do nordeste e a construção da estrada Rio-Bahia teve papel de destaque na orientação desses deslocamentos. Em 1960, segundo dados constantes no Censo Demográfico (IBGE, 1960), dentre os migrantes para o antigo estado da Guanabara, 30% eram oriundos do nordeste, seguidos por Minas Gerais, com 20%.

Estes fluxos só eram ultrapassados pelo antigo estado do Rio de Janeiro, que participou com 33% dos migrantes com destino à cidade do Rio. A esse respeito, cabe salientar que grande parte do fluxo fluminense pode ser atribuída a migrações de curta distância, bem

¹³ O porto de Santos, que vinha liderando as exportações desde o final do século XIX, vai ultrapassar o porto do Rio em 1960 também nas importações com o equivalente a 54% do total, cabendo ao Rio outros 30%.

como a deslocamentos realizados na fronteira do município do Rio. Entretanto, não é possível descontar esse efeito, já que no referido censo não há informação do município de origem do migrante.

Independente da precisão dos dados migratórios é possível assumir que, ao longo das décadas de 1940 e 1950, o crescimento populacional do Rio transbordou para a periferia metropolitana. A região como um todo cresceu a um ritmo explosivo, lançando as bases para a consolidação de uma grande área conurbada que, em 1974, será instituída como Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). A disposição espacial dos municípios que compõem a região em questão pode ser observada na figura abaixo.

Figura 2: Região Metropolitana do Rio de Janeiro em seus limites oficiais de 2000



Fonte: CARDOSO e COELHO (2003).

Nucleada pela cidade do Rio, a região tem ao norte a baixada fluminense composta pelos municípios de Nova Iguaçu, Nilópolis, Duque de Caxias, São João de Meriti, Belford Roxo, Queimados e Japeri, todos distritos de Nova Iguaçu em 1940. Ao fundo da Baía da Guanabara está o município de Magé, enquanto ao leste estão Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Tanguá, então distrito de Itaboraí, Maricá e Guapimirim. Ao oeste da região, na Baía de Sepetiba, estão os municípios de Mangaratiba e Itaguaí. Enquanto Seropédica e Paracambi, na época distritos de Itaguaí, se encontram a noroeste (CARDOSO e COELHO, 2003).

Através da TAB.5 podemos observar o crescimento explosivo da população experimentado por grande parte dos municípios supra mencionados, principalmente se comparados à taxa de crescimento da cidade do Rio no mesmo período. No entanto, tratava-se de uma periferia pobre, com bases econômicas precárias, ao contrário da periferia geográfica de São Paulo e de outras capitais do país. A cidade do Rio de Janeiro continuava exercendo o papel de capital federal, de centro cosmopolita e de consumo nacional. Estava voltada para fora, não se constituindo a chamada região complementar como indica CHRISTALLER (1966). A fronteira do Rio estava fundamentalmente voltada para serviços pessoais de baixa complexidade.

Tabela 5: População residente(em mil habitantes) nos municípios da RMRJ, em 1940, 1950 e 1960 e taxa média de crescimento anual no período(%): 1940-1960

	1940	1950	1960	1940-60
Rio de Janeiro	1.764	2.377	3.307	3,2
Niterói	146	186	245	2,6
São Gonçalo	86	127	248	5,5
Baixada Fluminense	144	363	885	9,5
Nova Iguaçu	39	103	240	9,5
Duque de Caxias	30	92	244	11,1
Japeri	3	9	22	9,8
Belford Roxo	6	24	73	13,2
Queimados	4	10	24	9,8
São João de Meriti	40	76	192	8,2
Nilópolis	22	48	97	7,2
Itaboraí	15	19	32	3,7
Tanguá	9	11	10	0,4
Itaguaí	6	14	18	5,7
Seropédica	2	8	16	10,0
Paracambi	9	11	16	3,0
Magé	20	30	50	4,8
Guapimirim	4	7	9	4,2
Mangaratiba	8	11	13	2,3
Maricá	19	19	19	0,2
RMRJ	2.232	3.184	4.869	4,0
RMRJ-capital	467	806	1.561	6,2
ERJ	3.612	4.675	6.710	3,1

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA, 2005)

Tomando conjuntamente os municípios da baixada, a taxa média de crescimento ao longo das duas referidas décadas foi 9,5% ao ano, o equivalente ao incremento absoluto de cerca de 750 mil pessoas, em que podemos destacar Duque de Caxias, instalado em 1944, e Nova Iguaçu que ultrapassaram os 240 mil habitantes em 1960. São João do Meriti e Nilópolis, instalados em 1947, alcançaram respectivamente 190 mil e 90 mil residentes no fim do referido período (TAB.5).

Contando com vastas extensões de terra plana, ou quase plana da baixada, estando no caminho de São Paulo, cortada pela ferrovia e depois pela rodovia, a região se apresentava como espaço privilegiado para absorver a expansão populacional do núcleo metropolitano. Conforme SOARES (1962), no segundo pós-guerra, diante da queda das exportações, houve abandono das áreas plantadas, que foram sendo retalhadas em pequenos lotes, agora destinados à atividade imobiliária. Sua integração física com espaço carioca era potencializada pela contigüidade com o subúrbio do Rio, área então já densamente ocupada.

Na parte oriental da Baía de Guanabara, municípios sob influência imediata da capital federal também apresentaram um expressivo crescimento demográfico. São Gonçalo cresceu a 5,5% ao ano, fazendo com que sua população ultrapassasse a de Niterói, antiga capital do estado, que cresceu em média 2,6% ao ano. Os demais municípios ainda se apresentavam como pequenos núcleos urbanos nesse período, a exemplo de Itaboraí, contíguo a São Gonçalo, e Itaguaí, a oeste da cidade do Rio.

A expansão populacional da área metropolitana do Rio esteve estreitamente combinada à precarização das condições de habitabilidade. O significativo crescimento imobiliário para o conjunto de municípios da baixada fluminense, bem como em São Gonçalo, se deu, em grande parte, pela multiplicação de loteamentos ilegais, possibilitados pela pouca fiscalização. A grande expansão física, de caráter eminentemente urbano, da área metropolitana como um todo, não foi acompanhada de provisão de infra-estrutura básica, principalmente nas áreas periféricas. O núcleo metropolitano, por sua vez, teve nas favelas uma forte expressão do crescimento desordenado da sua população.

Em 1950, segundo LAGO (2000a), as favelas abrigavam 7% da população da cidade, cerca de 170 mil pessoas, atingindo cerca de 335 mil na década seguinte, o equivalente a 10% da população da cidade. As favelas, que antes estavam concentradas na área central e zona sul da cidade, passam a alcançar os subúrbios por meio da combinação do subsídio crescente nas tarifas ferroviárias e da inauguração da Av. Brasil (BR-101), na direção da zona oeste, na década de 1940. O mesmo efeito pode ser atribuído à abertura das rodovias Washington Luis (BR-40), atravessando o município de Duque de Caxias em direção ao norte, e da rodovia Presidente Dutra (BR-116), na direção de São Paulo. Esse movimento acompanhou a instalação de indústrias ao longo das vias.

A posição da cidade do Rio como maior centro urbano do país era incontestável. Em 1945, segundo dados do Anuário Estatístico do Brasil (IBGE, 1948), o consumo de energia elétrica para a iluminação da cidade do Rio foi quase três vezes o da cidade de São Paulo e dez vezes o de Salvador. O mesmo se deu com o consumo domiciliar de gás. Cabe destacar ainda que a cidade era ainda responsável por 38% das assinaturas de serviços telefônicos do Brasil (a cidade de SP respondia por 32%). Isto confirma que o Rio de Janeiro, o grande centro de consumo nacional, mas não o de produção, se mantinha como ponto de convergência da riqueza, em que muito contribuiu sua condição de capital.

Vitrine do país, principal porta de entrada de migração internacional, sua condição de grande metrópole era também percebida no cenário mundial, de modo que do total de imigrantes estrangeiros entrados no quinquênio 1941/45, segundo a unidade da federação de desembarque, a cidade do Rio, então Distrito Federal, respondeu por 58% do volume total, seguida pelo estado de São Paulo, com 23%. O aeroporto do Rio respondia por cerca de 30% dos embarques e desembarques de passageiros do país (o aeroporto de São Paulo respondia por 20% no mesmo período), ainda conforme dados do Anuário Estatístico do Brasil (IBGE, 1948).

O cosmopolitismo do Rio também se manifestou na instalação de inúmeras instituições destinadas à promoção do desenvolvimento econômico brasileiro. O trabalho de FREITAS FILHO e CURY (2004) destaca três delas como decisivas na criação das bases para a formulação e a implementação dos programas de modernização do Brasil: o Clube de Engenharia, a Sociedade Nacional de Agricultura e o Centro Industrial do Brasil¹⁴.

Segundo os autores, sua relevância se deve ao fato de que estas se constituíam em agremiações dedicadas a pensar os problemas relacionados ao desenvolvimento do país nos três segmentos mais representativos das economias modernas: agricultura, indústria e infra-estrutura. Seus projetos tinham alcance nacional ao mesmo tempo em que as propostas revelavam interesses específicos de grupos particulares que cada um representava. Desse modo, os empresários do Rio, através das instituições ali instaladas, serviam como porta-vozes dos interesses da indústria nacional¹⁵.

¹⁴ O Centro Industrial do Brasil foi substituído pela Federação Industrial do Rio de Janeiro em 1931 e se tornou Centro Industrial do Rio de Janeiro a partir de 1941.

¹⁵ Embora este comportamento possa ser observado em diferentes períodos, cabe destacar que o referido trabalho se detém principalmente no período que se estende de 1930 a 1945.

Diante da febre de projetos viários, o núcleo metropolitano reforçava a concentração de funções centrais, sejam econômicas, administrativas, políticas, financeiras ou culturais e, conseqüentemente, apresentava os melhores padrões de infra-estrutura urbanística e de equipamento social urbano. Nesse tempo, a primitiva função residencial da área central vinha sendo gradativamente substituída e, em seu lugar, foram implantadas zonas comerciais e financeiras.

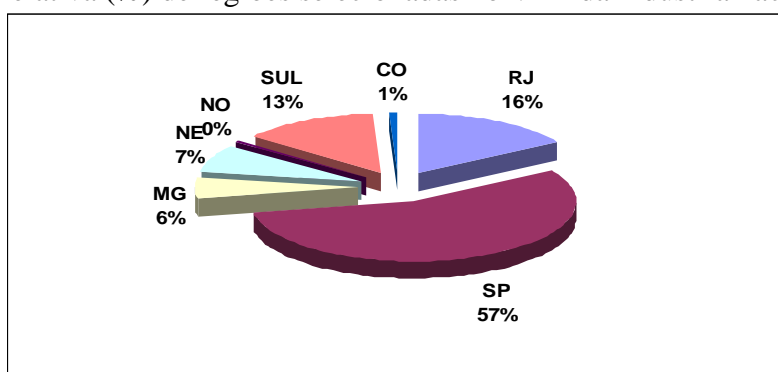
A partir da década de 1950, intensifica-se o adensamento populacional na zona sul, a exemplo do processo de verticalização de Copacabana que teve início já em fins da década de 1930. Desta forma, a cidade acompanha a rápida ocupação residencial da orla oceânica, possibilitada pela abertura de vias, principalmente túneis, e alimentada pelo *status* de morar a beira mar. O crescimento populacional da zona sul retirou da área central grande parte das atividades de serviços, comércio de luxo e diversões.

Quanto aos municípios periféricos da área metropolitana, de acordo com BERNARDES (1964), embora exercessem pouca ou nenhuma centralidade local, podiam ser identificados como centros de serviços completos. Dentre os municípios da baixada, em Nilópolis e São João de Meriti era observada essencialmente a função de dormitório, enquanto Nova Iguaçu e Duque de Caxias apresentavam funções mais complexas com alguma função industrial e constituíam centros locais, ou seja, contavam com uma pequena região complementar. Niterói, por sua vez, diante da necessidade da travessia da pequena distância que o separa do Rio, conseguiu se constituir em centro regional, polarizando relativamente aquele lado da baía. Contudo, o baixo dinamismo produtivo da região fluminense como um todo se mantinha.

No período que se estende até a década de 1960, apenas o estado de São Paulo elevava sua participação relativa na produção industrial brasileira, em detrimento dos demais estados da federação, experimentando um crescimento significativamente mais alto que a média. A indústria carioca, assim como a fluminense, foi fortemente impactada devido à proximidade com São Paulo e às facilidades da malha viária. Nesse período, fica clara a diferenciação entre as duas grandes regiões, em termos de especialização produtiva, diante do predomínio dos ramos mais tradicionais nas indústrias carioca e fluminense, principalmente aqueles ligados aos bens de consumo direto, como alimentares, têxteis, vestuário e calçados.

Em São Paulo, com destaque para a região do ABC, localizaram-se prioritariamente os setores mais dinâmicos da industrialização brasileira, ligados aos bens de produção e consumo durável, que tiveram um significativo desenvolvimento na segunda metade dos anos 1950. Em 1960, enquanto São Paulo mantinha a liderança absoluta na produção da indústria nacional (55%), os demais estados configuravam-se apenas como zonas de complementaridade (CANO, 1985). A região equivalente ao atual estado do Rio respondia então por 16% da produção do país, sendo 9,6% somente na cidade do Rio (Distrito Federal), o que, diante da distribuição da produção no território nacional, ainda configurava a região como um importante centro industrial no período, conforme podemos observar no GRAF.3. Contudo, cabe destacar que a região estava claramente perdendo peso e liderança nacionais.

GRÁFICO 3:
Participação relativa (%) de regiões selecionadas no VBP da indústria nacional em 1960



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Censo Industrial (IBGE, 1960)

A despeito do encolhimento da indústria, a cidade do Rio experimentou nesse período, conforme destaca LESSA(2000), um momento de intensa confirmação de seu prestígio urbano, sendo Copacabana a “glamurosa manifestação da cidade”. Com o Maracanã, a cidade era “o palco do Brasil para o mundo através do futebol”, enquanto, pela Rádio Nacional do Rio de Janeiro, eram formadas torcidas para os times cariocas em todo território do país, onde temos mais uma reforço da sua centralidade.

A cidade do Rio era o espaço de lançamento e amplificação de qualquer produto cultural brasileiro, dado que, como destaca o autor, escritores de todos os cantos do país eram consagrados na Academia Brasileira de Letras, os cientistas, na Academia Brasileira de Ciências, cantores e compositores, pela Rádio Nacional. As revistas e jornais do Rio eram as de maior circulação. A própria cidade era, em si, um ambiente de intensa atividade intelectual e cultural, a exemplo da bossa nova.

Adicionalmente, o papel de capital federal lhe garantiu o exercício de uma função dirigente de caráter político-administrativa em âmbito nacional, ou seja, um papel de decisão e comando, decorrente do poder federal lá instalado, conforme nos aponta o trabalho da ASTEL (1969). Por outro lado, o aparelho governamental existente, a exemplo dos ministérios, contribuía para a atração de novos setores tanto públicos como privados, a exemplo de um grande número de empresas oficiais ou particulares, ou mesmo órgãos de classe, como a Confederação Nacional de Indústria (CNI) e representações industriais de São Paulo. A criação de conselhos nacionais relativos a vários ramos de atividade, deu à cidade o caráter de centro de orientação sobre vários setores da vida econômica do país, como o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica, o Conselho Nacional de Petróleo e o Conselho Nacional de Telecomunicações.

Ainda de acordo com a ASTEL, por meio de instituições como o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem ou o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, a cidade detinha o controle das obras públicas que visavam à integração do território nacional. A tradição exportadora contribuiu inclusive para manter a sede do Instituto Brasileiro do Café na cidade do Rio. A necessidade de contatos freqüentes com as diferentes repartições federais e órgãos financeiros teria atraído um importante corpo de serviços especializados em questões administrativas, em consultoria jurídica e técnica, além de escritórios de representações oficiais dos estados, bem como representações privadas. Adicionalmente, a cidade representava o principal elo das relações internacionais do país.

A direção empresarial do setor privado revela aspetos tradicionais e vocações empresariais embutidas no processo de evolução da cidade, a exemplo da construção naval, vinculada à existência do porto, como também de mão de obra exercitada no Arsenal de Marinha. A indústria editorial e gráfica, por sua vez, teria suas origens ligadas ao Departamento de Imprensa Nacional, criada pelo governo imperial. As instituições financeiras eram atraídas por instituições oficiais como o Instituto de Resseguros do Brasil (em 1939), o Banco Nacional de Crédito Cooperativo (em 1951), o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (em 1952), além do Banco do Brasil, de modo que, em 1960, a cidade ainda detinha 25% dos depósitos bancários do país.

A função de governo também a diferenciava diante das demais unidades da federação no que diz respeito à ocupação da população em setores estratégicos, contando com altos e

estáveis salários. Em 1960, segundo o Censo Demográfico (IBGE, 1960), a cidade detinha 64% dos ocupados em representações internacionais, 43% dos ocupados na administração pública federal e 35% dos ocupados na defesa nacional (Exército, Marinha e Aeronáutica).

Diante da multiplicidade de funções exercidas, a crescente perda de fôlego da economia carioca, no que diz respeito principalmente à indústria, não parece ter sido foco dos gestores da política local. Os prefeitos teriam priorizado de maneira exagerada os investimentos urbanísticos em detrimento ao desenvolvimento industrial. De outro lado, cabe destacar que desde 1892 estes não eram eleitos, sendo nomeados pelo presidente da República. Eles eram de formação técnica, vindos, em sua maioria, de outros estados e alheios à política municipal, de modo que pode-se inferir que os prefeitos cariocas seriam na verdade meros interventores do poder federal (MOTTA, 2000).

Essa despotilização da capital, que acarretou uma representação municipal que não tinha que prestar contas com um eleitorado autêntico, de acordo com CARVALHO (1987), teve reflexos até mesmo no desenvolvimento da cidadania do povo carioca, visto que a sociedade assumia o papel de platéia no quadro da história do Rio de Janeiro, se constituindo em um entrave à formação de identidade política da região, com a prevalência do cosmopolitismo.

Ao analisar o processo de definição da identidade do Rio de Janeiro na passagem de cidade-capital à Estado da Guanabara, MOTTA (2001) se detém principalmente nessa questão da falta de autonomia. Lócus da política nacional, o Rio deveria ficar distante da política local e para isso caberia ao executivo federal a indicação do prefeito, enquanto ao Senado era reservado o papel de referendar a nomeação e os vetos do prefeito (função retirada do legislativo), conquistando um lugar estratégico no controle político da capital.

Essa imagem de um Rio de Janeiro despolitizado e dependente é fruto do fato de que a posição de centro administrativo teria gerado uma forte dominância do governo federal sobre a política local. Desse modo, a falta de autonomia decorrente da sua condição de distrito federal marcaria decisivamente a identidade política carioca.

A transferência da capital para o interior, que já constava na constituição de 1891, por muitas vezes desacreditada, principalmente pelos cariocas, começou a tomar forma, em 1956, com o início da construção de Brasília. Em 1960, o Distrito Federal é transferido para o Planalto Central, materializando parte da estratégia geopolítica do governo militar,

apoiado nos emergentes interesses de classe, vale dizer, na burguesia industrial paulista, que com Juscelino teria assumido o controle da máquina do estado (MOTTA, 2001).

O dinamismo da cidade esteve, sem lugar à dúvida, estreitamente vinculado à sua condição de metrópole sofisticada e cosmopolita. Ponto de convergência da elite política, cultural e intelectual do país, a cidade assume, assim, papel de destaque no cenário brasileiro e aumenta sua visibilidade internacional, dispondo de uma diversidade de bens e serviços de alto nível, atraindo renda e população do restante do Brasil e do exterior.

Além de pólo de atração de migrante, a cidade também é historicamente pólo de atração turística, dado que além dos atrativos naturais, como a estética da sua paisagem, a disponibilidade de florestas e praias, contou, desde muito cedo, com uma multiplicidade de equipamentos culturais: bibliotecas, cinemas, teatros, associações desportivo-recreativas, associações artísticas, literárias e científicas, jornais, emissoras de radiodifusão e de radiotelevisão, ou mesmo igrejas e templos.

Temos um exemplo disso na sua participação relativa no total de espectadores de teatro no território nacional, em que a cidade, segundo dados do Anuário Estatístico do Brasil (IBGE, 1962), respondeu por 33% em 1960, seguida pela cidade de São Paulo (25%). Quanto à participação relativa no total de espectadores de cinemas e cine-teatros do país, as duas cidades não apresentaram diferenciação, cabendo a cada uma o equivalente a 15% do total nacional.

Quanto às associações artísticas, a cidade do Rio respondia por 15% do total de associados, seguida da cidade de São Paulo com 12%. A capital paulista apresentou maior participação relativa nas associações literárias, 20% contra os 10% do Rio. No entanto, nas associações científicas a cidade do Rio se destacou, respondendo por 47% dos associados no país (eram 20% em São Paulo).

Com efeito, o dinamismo carioca se manteve, ao longo da década de 1960, bem próximo à média nacional, concentrando serviços sofisticados, núcleo de comando do sistema bancário, sediando os escritórios centrais da maioria das grandes empresas, portal de visitantes estrangeiros, alimentado por contínuas e crescentes injeções de gastos públicos e privados (LESSA, 2000). Dado que a transferência da capital para Brasília foi lenta, diante da sua insuficiente infra-estrutura, a cidade do Rio ainda se valia de suas funções dirigentes de âmbito nacional, acumuladas ao longo dos quase 2000 anos como capital federal, como

se confirma nos estudos de CORRÊA(1968) e posteriormente da ASTEL(1969). No entanto, seu peso econômico e político eram declinantes e a perda de centralidade estava posta.

CAPÍTULO 3 - PERDA RELATIVA RECENTE DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Este capítulo pretende mostrar o desempenho relativo da cidade do Rio de Janeiro e seu entorno metropolitano, em seus aspectos demográficos e econômicos, no período de 1970 a 2000, destacando os principais impactos sociais relacionados a tal desempenho. A justificativa para nosso recorte temporal é que, até a década de 1960, a cidade do Rio se manteve fortemente atrelada à sua antiga condição de capital federal. Contudo, a partir da década de 1970, a efetiva transferência para Brasília se acelera, e o Rio sofre impactos em sua histórica função dirigente nacional.

Em paralelo, se processa em todo o território brasileiro uma relativa desconcentração da produção de bens e serviços, com a emergência de novas centralidades regionais. Esses novos centros dinâmicos passam a competir com as metrópoles nacionais, Rio e São Paulo, por investimentos, e conseqüentemente, por produção, emprego e consumo.

Nesta seção, a unidade de análise empírica e factual se refere à região metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), em seus limites oficiais de 2000, composta de 19 municípios. A região, além do município-sede do Rio de Janeiro, conta com os municípios de Nilópolis, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, São João de Meriti, Belford Roxo, Queimados e Japeri, que juntos formam a sub-região da Baixada Fluminense ao norte; os municípios de Niterói, São Gonçalo, Magé, Itaboraí, Maricá, Guapimirim, Tanguá ao leste; e ainda Mangaratiba, Itaguaí, Seropédica e Paracambi ao oeste. A metrópole carioca, assim definida, ocupa uma área de 5.630 Km², o equivalente a 12,4 % da superfície do estado do Rio de Janeiro, tendo ao centro o município do Rio, dentre eles o maior em área (1.171 Km²).¹⁶

Para efeito de comparação foram tomadas, além da metrópole supra mencionada, as oito regiões metropolitanas instituídas por lei federal em 1973: São Paulo, Salvador, Belo

¹⁶ A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi instituída através da Lei Complementar Federal nº20 de 1974, mesma lei que instituiu a fusão entre os Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara. Desde sua formação a delimitação da região sofreu muitas alterações. Quando instituída, contava com o município de Petrópolis, excluído através da Lei Complementar Estadual nº64 de 1990. Os municípios de Belford Roxo e Queimados, ex-distritos de Nova Iguaçu foram instalados em 1993. Em 1997, foram instalados os municípios de Tanguá, ex-distrito de Itaboraí, Japeri, ex-distrito de Nova Iguaçu e Seropédica, ex-distrito de Itaguaí. O município de Mesquita, ex-distrito de Nova Iguaçu foi instalado em 2001, mesmo ano em que foi retirado da região metropolitana o município de Maricá (Lei complementar estadual nº 97). E, em 2002, foram retirados Itaguaí e Mangaratiba (Lei complementar estadual nº 105).

Horizonte, Recife, Fortaleza, Curitiba, Porto Alegre e Belém¹⁷. Foram utilizados os quatro últimos censos demográficos do IBGE (1970, 1980, 1991, 2000), que nos possibilitaram trabalhar, além dos dados sobre o crescimento e deslocamento da população, também os de caráter econômico, através da tabulação do pessoal ocupado por setor de atividade em nível municipal, viabilizando uma adequada desagregação setorial da produção metropolitana. Os dados relativos à geração de renda (PIB) foram tomados em nível estadual, devido às dificuldades encontradas nas estimativas municipais, que lhes conferem baixa capacidade comparativa ao longo do período em análise¹⁸.

3.1. Desempenho demográfico relativo da RMRJ

Ao longo das últimas décadas, o país tem experimentado uma aceleração do processo de urbanização. Esta aceleração se deve, principalmente, à ampliação dos movimentos migratórios de origem rural, movidos pela fuga das precárias condições de subsistência presentes em várias regiões do país, causadas tanto pelas adversidades climáticas, como pela redução relativa de demanda de trabalho no meio rural, diante da mecanização e transformação tecnológica da agricultura (PACHECO e PATARRA, 1997).

A intensificação da urbanização brasileira é compatível com a melhoria da infra-estrutura, por meio da ampliação dos meios de transporte, comunicação e distribuição de energia, que contribui para o surgimento de centros urbanos de pequeno e médio porte que, ao lado de grandes centros, se configuram como áreas de atração de população e investimento.

Esse processo está em consonância com as mudanças estruturais da economia, em que se observa a redução da importância relativa da agropecuária e da indústria no emprego e na renda, e conseqüente aumento do peso dos serviços (MELO *et al.*, 1998), que tem nas cidades ambiente mais adequado para sua produção, possibilitado pelas economias de urbanização.

Por outro lado, conforme CAMARANO e BELTRÃO (2000), podemos observar que, mesmo diante do grande crescimento das demais metrópoles, com destaque para as

¹⁷. Em 1973 foram instituídas as oito primeiras regiões metropolitanas do país, através da lei complementar federal n.14. Somente no ano seguinte foi instituída a região metropolitana do Rio de Janeiro, devido à separação político-administrativa que existia então entre o estado da Guanabara e o antigo estado do Rio de Janeiro.

¹⁸. A respeito ver REIS *et al.*(2005).

nordestinas, a dinâmica populacional das últimas décadas evidencia a intensificação da concentração populacional no sudeste, localizando-se aí a maior parte do incremento absoluto nacional, todo ele nas áreas urbanas. Para MARTINE (1994), essa concentração regional da população se deve, em grande medida, ao desenvolvimento econômico orientado pelo fortalecimento do modelo de substituição de importações, com a primazia da área metropolitana de São Paulo, de forma que, em termos espaciais, o êxito desse modelo, bem como a integração do mercado nacional, estiveram baseados no dinamismo da região em questão.

Adicionalmente, merece destaque o fato de que ainda são os grandes centros urbanos que, diante da escala e da maior diversificação na oferta de bens e serviços, apresentam as melhores condições de emprego, conforme nos aponta ANDRADE *et al* (2000). Com isso, temos a continuação da concentração da população em cidades cada vez maiores, ampliando o número de grandes aglomerações urbanas.

Entretanto, o dinamismo demográfico experimentado pela metrópole carioca, a partir da década de 1970, conforme podemos observar na TAB.6, não esteve em consonância com a aceleração do processo de urbanização brasileiro, principalmente se consideramos como elementos importantes deste processo a participação do sudeste, assim como a contínua metropolização em todo o território nacional.

Tabela 6: População residente em regiões metropolitanas brasileiras selecionadas(em mil habitantes) e participação relativa nacional(%): 1970, 1980, 1991 e 2000

RM's	1970		1980		1991		2000	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
São Paulo	8.213	8,8	12.619	10,6	15.429	10,5	17.880	10,5
Rio de Janeiro	6.980	7,5	8.772	7,4	9.815	6,7	10.894	6,4
Belo Horizonte	1.734	1,9	2.678	2,2	3.518	2,4	4.350	2,6
Salvador	1.170	1,3	1.767	1,5	2.497	1,7	3.022	1,8
Recife	1.860	2,0	2.386	2,0	2.920	2,0	3.337	2,0
Fortaleza	1.107	1,2	1.651	1,4	2.403	1,6	2.985	1,8
Curitiba	898	1,0	1.462	1,2	1.995	1,4	2.727	1,6
Porto Alegre	1.733	1,9	2.427	1,0	3.219	2,2	3.658	2,2
Belém	670	0,7	1.021	0,9	1.401	1,0	1.796	1,0
Brasil	93.135	100	119.011	100	146.825	100	169.799	100

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA, 2005)

De acordo com a TAB.6, todas as metrópoles selecionadas aumentaram sua participação relativa na população nacional ao longo do período em estudo, à exceção da metropolitana

do Rio e do Recife, tendo a primeira passado de 7,5% em 1970, para 6,4% do total de residentes no país em 2000.

Dado que essa mudança na participação relativa resulta da diferença do crescimento da população de cada região em relação à média nacional, podemos acompanhar na TAB.7 o dinamismo da metrópole carioca frente às demais através das taxas médias anuais de crescimento populacional experimentadas pelas regiões selecionadas ao longo das últimas décadas.

Tabela 7: Taxa média de crescimento anual (%) da população de regiões metropolitanas brasileiras selecionadas nas décadas de 1960, 1970, 1980 e 1990

	1960-70	1970-80	1980-91	1991-2000
São Paulo	5,5	4,4	1,8	1,7
Rio de Janeiro	3,6	2,3	1,0	1,2
Belo Horizonte	5,8	4,4	2,5	2,4
Salvador	4,7	4,2	3,2	2,1
Recife	3,8	2,5	1,9	1,5
Fortaleza	4,7	4,1	3,5	2,4
Curitiba	4,9	5,0	2,9	3,5
Porto Alegre	4,1	3,4	2,6	1,4
Belém	4,7	4,3	2,9	2,8
Brasil Metropolitano	4,6	3,6	2,0	1,7
Brasil	2,8	2,5	1,9	1,6

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA, 2005)

Ao longo do período 1970-80, conforme nos mostra a TAB.7, a população residente na metrópole carioca cresceu, em média, 2,3% ao ano, próximo à média nacional (2,5% a.a.), porém significativamente abaixo da média das regiões metropolitanas selecionadas, que foi de 3,6% ao ano no mesmo período. A desaceleração no período se faz ainda mais evidente se comparamos com o desempenho observado na década anterior (1960-70), quando sua taxa de crescimento demográfico foi cerca de 30% superior à média do país.

A partir de 1980, além de continuar crescendo menos que as demais metrópoles, passa a apresentar taxas inferiores também em relação ao conjunto do país. Sua taxa média de crescimento anual, ao longo da década de 1980, foi de 1% ao ano, cerca de metade da média brasileira (1,9% a.a.). Na década de 1990, enquanto a população nacional cresceu em torno de 1,6%, a população residente na metrópole carioca cresceu em média 1,2% ao ano (TAB.7).

Ao compararmos o dinamismo populacional metropolitano, cabe destacar que, ao mesmo tempo que são áreas de atração para os que estão em busca de melhores oportunidades, os

grandes centros urbanos são também áreas de repulsão, em que contribuem, de um lado, a ampliação das deseconomias de urbanização e, de outro, a limitada capacidade de absorção do seu mercado de trabalho. Com efeito, se a taxa de imigração é um bom parâmetro para acompanhar o dinamismo econômico de uma determinada região, o conhecimento da taxa de emigração, segundo ANDRADE *et al.* (2000), nos informa sobre as frustrações vividas pelos residentes das áreas em estudo ou ainda a ocorrência de áreas dinâmicas vizinhas que estejam atraindo seus residentes.

Dessa forma, o volume e direção dos fluxos migratórios internos contribuem para a análise do baixo dinamismo populacional experimentado pela região metropolitana do Rio de Janeiro, frente às demais metrópoles brasileiras selecionadas. No presente trabalho, o saldo migratório (SM) constitui, para cada período determinado, o resultado da diferença entre imigrantes e emigrantes internos de data fixa¹⁹. As migrações intra-metropolitanas foram devidamente descontadas. Os dados, assim tratados, estão expressos pelos valores absolutos de imigrantes e emigrantes, para cada região observada, que se encontram apresentados na TAB.8. Para acompanharmos a contribuição da migração para o crescimento populacional das regiões em questão, calculamos a taxa líquida de migração (TLM), que resulta da razão entre o saldo migratório e a população observada no final do período.

¹⁹ Imigrante de data fixa é o indivíduo que, no início do período em análise, residia em outra região e, no final, reside na região em questão. De forma análoga, emigrante de data fixa é a pessoa que residia na região em estudo, no início do período, e reside em outra, no final do período (CARVALHO e GARCIA, 2002). O período de análise no censo demográfico brasileiro é de 5 anos. Para o quinquênio 1975-80, dado que o censo de 1980 não possuiu essa variável, foi utilizada como *proxy* a última etapa da migração, considerando apenas os que residiam no local a menos de 5 anos.

Tabela 8. Total de Imigrantes e Emigrantes, Saldo Migratório e Taxa líquida de migração(TLM) para regiões metropolitanas selecionadas, nos períodos:1975-1980, 1986-1991 e 1995-2000

1975-1980					
	imigrantes	emigrantes	saldo	população	TLM
São Paulo	1.401	688	713	12.619	5,6
Rio de Janeiro	457	302	155	8.772	1,8
Belo Horizonte	288	259	29	2.678	1,1
Salvador	263	82	181	1.767	10,2
Recife	186	145	41	2.386	1,7
Fortaleza	181	86	95	1.651	5,7
Curitiba	235	121	114	1.462	7,8
Porto Alegre	283	100	183	2.427	7,6
Belém	109	59	51	1.021	5,0
1986-1991					
	imigrantes	emigrantes	saldo	população	TLM
São Paulo	1.077	810	267	15.429	1,7
Rio de Janeiro	255	311	-56	9.815	-0,6
Belo Horizonte	236	126	109	3.518	3,1
Salvador	184	97	87	2.497	3,5
Recife	137	119	18	2.920	0,6
Fortaleza	152	106	47	2.403	1,9
Curitiba	183	100	83	1.995	4,2
Porto Alegre	202	116	86	3.219	2,7
Belém	105	73	32	1.401	2,3
1995-2000					
	imigrantes	emigrantes	saldo	população	TLM
São Paulo	875	1.013	-137	17.880	-0,8
Rio de Janeiro	323	312	11	10.894	0,1
Belo Horizonte	257	140	116	4.350	2,7
Salvador	157	127	29	3.022	1,0
Recife	162	106	56	3.337	1,7
Fortaleza	127	116	11	2.985	0,4
Curitiba	240	114	127	2.727	4,7
Porto Alegre	183	138	44	3.658	1,2
Belém	116	97	20	1.796	1,0

Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos)

No último quinquênio da década 1970, a região metropolitana do Rio recebeu apenas 155 mil migrantes líquidos, o equivalente a uma taxa líquida de 1,8%. No mesmo período, foram recebidos 713 mil pela metrópole paulista e mais de 180 mil tanto pela metropolitana de Fortaleza, quanto pela de Porto Alegre. A contribuição do saldo migratório para o crescimento destas últimas regiões, consideradas suas respectivas bases populacionais, foi conseqüentemente maior em relação à metrópole carioca. A taxa líquida de migração da metrópole paulista neste período foi de 5,6%. Já as metropolitanas de Fortaleza e de Porto Alegre apresentaram taxas líquidas de 10,2% e 7,6%, respectivamente.

A situação da metrópole carioca não se reverte nas décadas que se seguem. A região apresentou saldo negativo em 56 mil entre 1986 e 1991, e recebeu apenas 10 mil migrantes líquidos no último quinquênio da década de 1990, o que equivale a uma taxa líquida de migração de 1%(TAB.8).

Contudo, há que se ter o cuidado de não se considerar o movimento migratório interno apenas sob uma perspectiva metropolitana, uma vez que o país como um todo experimentou, nas últimas décadas, uma significativa mudança no sentido e volume dos fluxos migratórios internos, em grande parte, como consequência da expansão da fronteira agrícola no sul e, posteriormente, no centro-oeste e norte do país.

Adicionalmente, cabe notar que, apesar da diminuição da contribuição dos fluxos migratórios em sua dinâmica populacional, a região metropolitana do Rio de Janeiro mantém um forte traço de sua influência em âmbito nacional, dado que a maior parte dos migrantes recebidos pela região resulta de deslocamentos de longa distância. Isso pode ser observado através da distribuição dos migrantes, segundo a origem do último deslocamento²⁰, em três grandes grupos: intra-estadual, intra-regional e inter-regional, expressos pela tabela que segue. Para isto foi considerada a atual divisão das regiões geoeconômicas do país, assumindo os deslocamentos intra-metropolitanos apenas como resultado da acomodação interna da população, conforme ANDRADE et al. (2000).

²⁰ Para o último quinquênio da década de 1990 foi utilizada como *proxy* a migração de data fixa, dado que o censo de 2000 não possuiu informação sobre a última etapa do movimento migratório.

Tabela 9: Origem da imigração para regiões selecionadas nos períodos:1975-1980, 1986-1991 e 1995-2000

RM's	1975-1980			
	intra -estadual	intra -regional	inter -regional	total
São Paulo	23,2	15,2	61,6	100
Rio de Janeiro	21,1	24,5	54,3	100
Belo Horizonte	82,3	9,1	8,6	100
Fortaleza	69,4	21,8	8,8	100
Recife	61,9	19,9	18,2	100
Salvador	70,3	14,5	15,2	100
Curitiba	75,6	12,2	12,2	100
Porto Alegre	85,1	7,9	7,1	100
Belém	64,0	5,8	30,1	100
	1986-1991			
	intra -estadual	intra -regional	inter -regional	total
São Paulo	20,3	12,0	67,7	100
Rio de Janeiro	29,7	20,9	49,4	100
Belo Horizonte	71,7	15,3	13,0	100
Fortaleza	71,0	12,3	16,7	100
Recife	55,6	20,7	23,7	100
Salvador	75,2	10,8	14,0	100
Curitiba	61,8	13,6	24,6	100
Porto Alegre	77,5	12,3	10,2	100
Belém	71,1	5,3	23,6	100
	1995-2000			
	intra -estadual	intra -regional	inter -regional	total
São Paulo	19,7	11,7	68,6	100
Rio de Janeiro	21,0	22,0	57,0	100
Belo Horizonte	69,0	15,5	15,5	100
Fortaleza	56,9	16,9	26,2	100
Recife	53,3	20,1	26,5	100
Salvador	70,7	10,2	19,1	100
Curitiba	60,2	13,2	26,5	100
Porto Alegre	75,6	12,5	11,9	100
Belém	67,7	6,4	25,9	100

Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos)

Dentre os migrantes que se dirigiram para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro no último quinquênio da década de 1970, 21% se deslocaram dentro do próprio estado, 24% partiram dos demais estados do sudeste, enquanto 54% dos migrantes se originavam de outras regiões do país. A predominância da migração inter-regional com destino à metrópole carioca se manteve ao longo das décadas de 1980 (49,4%) e 1990 (57,0%). Nas demais metrópoles selecionadas, à exceção da paulista, podemos observar um forte predomínio das migrações intra-estaduais (TAB.9).

Esse padrão é demonstrado em estudo realizado por GARCIA (2002), em que, ao considerar o sentido da migração como preponderantemente determinado pela

possibilidade de inserção no mercado de trabalho da região de destino, conclui que a delimitação das áreas de influência demográfica de um determinado centro está estreitamente relacionada ao seu dinamismo econômico, ou ao papel e magnitude que a mesma possui no cenário nacional.

O autor destaca que, no caso de grandes metrópoles como Rio de Janeiro e São Paulo, esta influência ultrapassa inclusive suas fronteiras regionais. Esta observação está de acordo com trabalhos que tratam, sob diversos aspectos, a rede urbana brasileira, resultando na classificação do Rio e de São Paulo como metrópoles nacionais (LEMOS *et al*, 2003).

Ainda de acordo com ANDRADE *et al*. (2000), movimentos migratórios de longa distância explicitam, em grande medida, o poder da atração do destino final, revelando tratar-se de núcleos urbanos com boas perspectivas de crescimento, ou mesmo receptoras de fluxos migratórios motivadas por informações defasadas sobre boas perspectivas de emprego. No caso da RMRJ, por não constar nas últimas décadas entre as áreas mais dinâmicas do país, é possível assumir que ainda se vale do *status* historicamente construído pelo seu município-sede.

Notadamente, embora a região metropolitana do Rio tenha apresentado, ao longo do período em análise, a menor taxa de crescimento dentre as principais metrópoles brasileiras, sua condição de grande metrópole nacional, ao menos em termos demográficos, ainda não está para ser contestada. Afinal, conforme o último recenseamento oficial do país, em 2000, a região contava com quase onze milhões de pessoas (TAB.5).

A grande questão, no entanto, parece residir justamente na identificação dos fatores econômicos, políticos e sociais que têm interferido na sua capacidade de atrair e fixar população, expressa pelos saldos migratórios líquidos experimentados pela região, sejam eles de caráter inter-regional, intra-regional ou mesmo intra-urbano.

3.2. Desempenho econômico relativo da RMRJ

Como observado na seção anterior, a região metropolitana do Rio de Janeiro tem apresentado, principalmente a partir da década de 1970, baixo dinamismo demográfico em relação às demais metrópoles brasileiras. Não cabe lugar à dúvida que este processo está

fortemente relacionado ao seu dinamismo econômico relativo, ou seja, sua capacidade relativa de geração de emprego e renda no cenário metropolitano brasileiro.

Podemos acompanhar na TAB.10 a participação relativa da economia fluminense no total da renda(PIB) gerada pelo país, ao longo das décadas no período:1960-2002. A tabela traz os estados que abrigam as metrópoles anteriormente selecionadas.

Tabela 10: Participação relativa (%) de estados selecionados no PIB nacional: 1960, 1970, 1980, 1990 e 2002

	1960	1970	1980	1990	2002
São Paulo	34,7	39,4	37,7	37,0	32,6
Rio de Janeiro	17,0	16,7	13,7	10,9	12,6
Minas Gerais	10,0	8,3	9,4	9,3	9,3
Bahia	4,2	3,8	4,3	4,5	4,6
Ceará	2,0	1,4	1,5	1,6	1,8
Pernambuco	3,5	2,9	2,5	2,7	2,7
Paraná	6,4	5,4	5,8	6,3	6,1
Rio Grande do Sul	8,8	8,6	7,9	8,1	7,8
Pará	1,4	1,1	1,6	2,1	1,9
Brasil	100	100	100	100	100

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA,2005)

Como destacado anteriormente, ao longo da década de 1960, o Rio de Janeiro experimentou um dinamismo econômico próximo ao da média nacional, de modo que praticamente manteve sua participação relativa em torno de 17%, dado que os impactos das mudanças institucionais e produtivas ainda não se faziam sentir (SILVA, 2004). No entanto, entre as décadas de 1970 e 1990, sua participação na geração de renda do país declina fortemente, chegando a 13,7% em 1980 e a 11% da renda nacional em 1990. Por meio dos dados de 2002, podemos observar uma melhora na participação fluminense (12,6%), que se deve principalmente à renda advinda da exploração do petróleo na Bacia de Campos, região norte do estado, e aos empreendimentos automotivos, no sul do estado.

Quanto à evolução da capacidade relativa de geração de emprego, podemos acompanhar a participação dos ocupados na metrópole carioca no total nacional, frente à participação das principais metrópoles brasileiras. Ao fazer isso, temos claro o peso do petróleo produzido no interior na elevação da participação da economia fluminense no país, dado que, além de confirmar o declínio na participação relativa a partir de 1970, agora observamos diminuição, também, durante a década de 1990.

Tabela 11: Participação relativa (%) de regiões metropolitanas selecionadas no total nacional de ocupados: 1970, 1980, 1991 e 2000

	1970		1980		1991		2000	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
São Paulo	3.016	10,2	5.317	12,7	6.423	11,6	7.204	11,0
Rio de Janeiro	2.247	7,6	3.322	7,9	3.847	7,0	4.175	6,4
Belo Horizonte	537	1,8	1.013	2,4	1.448	2,6	1.765	2,7
Fortaleza	300	1,0	569	1,4	866	1,6	1.061	1,6
Recife	483	1,6	759	1,8	973	1,8	1.104	1,7
Salvador	350	1,2	601	1,4	901	1,6	1.127	1,7
Curitiba	302	1,0	561	1,3	826	1,5	1.165	1,8
Porto Alegre	583	2,0	1.035	2,0	1.379	2,5	1.557	2,4
Belém	173	0,6	315	0,8	469	0,8	633	1,0
Brasil	29.604	100	41.910	100	55.293	100	65.630	100

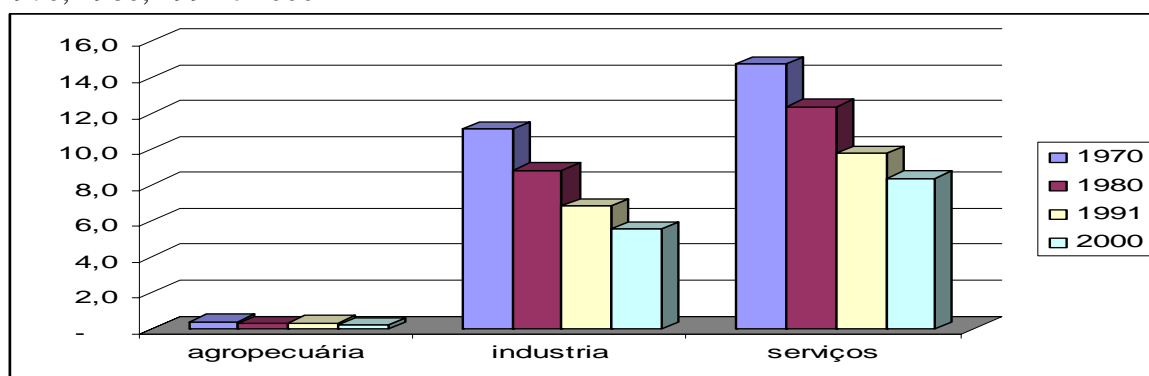
Fonte:Elaboração própria a partir do Censo Demográfico(IBGE,vários anos)

Conforme os dados da tabela acima, a região metropolitana do Rio de Janeiro, que respondia por 7,4% do total de ocupados do país em 1970, teve sua participação reduzida para 6,4% em 2000. No entanto, se considerarmos o desempenho relativo das demais regiões no período, esta diminuição na participação na geração de empregos não parece ter sido um fenômeno particularmente metropolitano. Diante disso, percebemos claramente que há especificidades no desempenho econômico carioca, que não estão atrelados somente às deseconomias de urbanização. Especificidades estas que estão aprofundando suas desvantagens em termos de competitividade produtiva frente aos centros dinâmicos.

Numa primeira tentativa de apontar as bases do baixo dinamismo econômico da metrópole do Rio, comparamos a evolução da participação relativa do ocupados, entre 1970 e 2000, nos três grandes ramos de atividade produtiva: agropecuária, indústria e serviços.

GRÁFICO 4:

Participação relativa (%)da RMRJ no total nacional de ocupados, por ramo de atividade: 1970, 1980, 1991 e 2000



Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos).

Segundo nos mostra o GRAF.4, o desempenho relativo da agricultura na metrópole do Rio é evidentemente o que menos interfere ou determina a dinâmica de sua economia ao longo do período em análise. O emprego industrial da região, que vem perdendo posição nacional desde a I Guerra Mundial (IGM), chega em 2000 com metade da sua participação em 1970, ao passar de 11,1% a 5,6% do total de ocupados na indústria brasileira, segundo dados dos censos demográficos. Ao encolhimento da indústria carioca, segue-se também o do setor de serviços, uma vez que a participação relativa dos ocupados em serviços na metrópole do Rio no total do país declinou de 14,7% em 1970 para 8,4% em 2000.

Com efeito, dentre os três principais setores de atividade econômica, foi o setor industrial o que mais encolheu em termos relativos (50%). O fraco desempenho da indústria carioca no cenário nacional já foi observado em diversos trabalhos que tratam do desenvolvimento regional do país. De modo geral, essa perda pode ser atribuída primeiramente ao explosivo crescimento da indústria paulista a partir da década de 1920 (CANO, 1977, SILVA, 1976), e, em um segundo momento, ao desenvolvimento industrial das metrópoles brasileiras de segundo nível, que se observa a partir da década de 1970 (DINIZ, 1993), como nos confirmam os dados relativos ao emprego industrial na TAB.12.

Tabela 12: Total de ocupados no setor industrial em regiões metropolitanas selecionadas e no Brasil(em mil pessoas) e participação relativa nacional(%): 1970, 1980, 1991 e 2000

	1970		1980		1991		2000	
	total	%	total	%	total	%	total	%
Metropolitanas								
São Paulo	1.013	29,7	2.001	27,8	1.881	21,6	1.251	16,1
Rio de Janeiro	348	10,2	621	8,6	584	6,7	385	5,0
Belo Horizonte	79	2,3	199	2,8	262	3,0	231	3,0
Salvador	43	1,3	97	1,3	110	1,3	94	1,2
Fortaleza	36	1,1	102	1,4	145	1,7	156	2,0
Recife	73	2,1	134	1,9	141	1,6	108	1,4
Belém	18	0,5	45	0,6	49	0,6	50	0,6
Curitiba	44	1,3	115	1,6	159	1,8	169	2,2
Porto Alegre	126	3,7	278	3,9	355	4,1	290	3,7
Brasil	3.406	100	7.188	100	8.714	100	7.777	100

Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos)

A década de 1970, em particular, é um período de intenso desenvolvimento industrial para o Brasil como um todo, como desdobramento do Milagre Brasileiro entre 1968-1973 e do II PND entre 1974-1979 (LESSA, 1988; CASTRO e SOUZA, 1985). Conforme nos mostra a TAB.12, entre 1970 e 1980, houve a criação de mais de 3,5 milhões de empregos industriais no Brasil.

Diferentemente do que vinha ocorrendo desde a IGM, quando somente São Paulo aumentava sua participação relativa na indústria nacional, crescendo a taxas substantivamente mais altas que a média do país, a década de 1970 acompanhou a criação de um conjunto de novas áreas industriais, sinalizando o início de um processo de desconcentração da produção industrial, o que acarretou a diminuição da importância relativa de tradicionais regiões produtoras (DINIZ, 1991).

Assim como em todas as regiões brasileiras, o emprego industrial da metropolitana do Rio também cresceu, mas o fez em ritmo mais lento que as principais metrópoles brasileiras. A região apresentou a menor taxa de crescimento dentre as metrópoles selecionadas, crescendo em média cerca de 6% a.a., abaixo da taxa média anual de crescimento do emprego industrial do país, que alcançou 7,8%. Em São Paulo, o emprego na indústria também cresceu a uma taxa menor que a nacional (7% a.a.), mas ainda acima do percentual carioca. As demais regiões metropolitanas selecionadas, à exceção da metropolitana do Recife, experimentaram, na década de 1970, taxas de crescimento acima da média do país, como pode ser constatado através do aumento de suas participações relativas, na TAB.12.

Ao longo das décadas de 1980 e 1990, ainda observamos desaceleração no crescimento do emprego industrial na metrópole do Rio, bem como em São Paulo, enquanto as demais regiões mantêm sua participação relativa nacional, configurando, assim, uma relativa desconcentração da produção no território brasileiro (TAB.12).

3.2.1. Desconcentração produtiva

De acordo com DINIZ (1991), dentre os fatores que contribuíram para a relativa desconcentração tem-se o desestímulo ao investimento criado pela amplificação das deseconomias de urbanização, principalmente na área metropolitana de São Paulo, mas também no Rio de Janeiro, em fins da década de 1960, em que merece destaque também a elevação do preço da terra, dos aluguéis, dos salários relativos, dos custos de congestão, dos custos de infra-estrutura, assim como o aumento da pressão sindical e do controle ambiental.

Por outro lado, economias de aglomeração se formaram em outras cidades ou regiões, constituindo-se em novas áreas de atração de população e de empreendimentos industriais,

favorecidas por investimentos em infra-estrutura, tais como expansão da malha viária, dos meios de comunicação e ampliação da geração de energia.

Ainda conforme o autor, a desconcentração produtiva contou também com a expansão da fronteira agrícola e mineral nas regiões norte e centro-oeste do país, possibilitada pelos implementos técnicos e, conseqüente, diversificação da pauta produtiva mineral, orientada para a industrialização e exportação. Cabe destacar que o desdobramento da produção agropecuária e mineral implicava a atração ou mesmo imposição da montagem de um conjunto de indústrias próximas ou articuladas àquela produção.

A participação do Estado é central para entender a dinâmica espacial produtiva brasileira neste período, já que a orientação da política econômica do II PND (segunda fase da industrialização pesada) representa uma manifestação explícita de política de desconcentração industrial por parte do governo federal, visto que a maioria dos investimentos foi realizado fora do Estado de São Paulo²¹. A estratégia proposta pelo plano apoiava a mudança do padrão de industrialização liderada pelo setor de insumos básicos que criaria as condições de expansão da indústria de bens de capital.

Os projetos localizaram-se, em sua maioria, nas regiões periféricas da economia brasileira, dada a localização das indústrias básicas, orientada pela presença de recursos naturais e pelos nós de transporte e dada a localização das fontes energéticas incorporáveis. Pela incorporação dos recursos das regiões periféricas podia-se evitar a tendência à excessiva concentração das atividades industriais nas regiões metropolitanas do centro-sul, principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, em que os problemas urbanos foram agravados, adicionalmente possibilitando a criação e fortalecimento de novos pólos de desconcentração (LESSA, 1988; NEGRI, 1994).

A presença do Estado também pode ser percebida através de ação direta na expansão de infra-estrutura, especialmente transportes, telecomunicações e energia elétrica e, principalmente, pelos investimentos industriais realizados por parte das estatais, em que a localização foi guiada, na sua maioria, em função da necessidade técnica e pela disponibilidade de insumos, embora haja indícios de que alguns projetos tenham se

²¹ A questão de desconcentração industrial foi considerada como um dos critérios de julgamento para efeito de concessão de incentivos do CDI (Conselho de Desenvolvimento Industrial), financiamentos do BNDE e outros estímulos oficiais a projetos industriais, esforço refletido na Resolução 14, do CDE que propunha a desconcentração industrial.

localizado mais em função de critérios políticos. Adicionalmente, generalizaram-se os incentivos regionais e setoriais a partir da década de 1960²², principalmente através da Sudene, Sudam, e Suframa. Complementares aos incentivos federais, em fins de 1960, intensificaram-se os incentivos estaduais (isenção de ICM, doação de terrenos e contribuição financeira via participação acionária) aumentando a competição inter-regional por investimentos no país.

Outro fator que contribuiu para a incorporação de novas áreas à estrutura produtiva nacional, de acordo com DINIZ (1991), foi o crescente processo de unificação do mercado, criando condições para a passagem da integração comercial para a produtiva. O crescimento das grandes empresas nacionais foi observado em quase todas as regiões, beneficiando-se das novas economias urbanas formadas no território brasileiro, materializando uma estratégia geográfica de concorrência e deslocando, assim, a produção.

3.2.1.1. Desconcentração concentrada

Apesar da mudança na distribuição da produção industrial em detrimento principalmente da participação das metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo, um estudo realizado por DINIZ (1993) observa um crescimento concentrado em poucas e selecionadas regiões ou áreas, em que um limitado número de novos pólos de crescimento ou regiões tem capturado a maior parte das novas atividades econômicas no próprio estado de São Paulo ou relativamente próximos a ele.

O principal obstáculo a uma efetiva desconcentração, principalmente no que diz respeito às atividades modernas surgidas a partir das transformações tecnológicas, está justamente na concentração espacial da renda e do mercado de trabalho profissional qualificado. Adicionalmente, contribuem a existência de uma rede urbana dotada de serviços básicos, de infra-estrutura de ensino e pesquisa, além da existência de alguma base industrial.

Com efeito, o crescimento se mantém retido em regiões com maior base econômica, ou mesmo estaria se reconcentrando na área mais desenvolvida do país, representada pelo campo aglomerativo de SP. Merece destaque o eixo BH - Porto Alegre, em que está a

²² Dentre eles, podemos citar o incentivo para reflorestamento e turismo; crédito agrícola subsidiado; preços mínimos de produtos agrícolas uniformes para todo o país independente dos custos de transporte e; preço único dos derivados de petróleo (Diniz, 1991).

maior rede urbana do país, favorecendo o estabelecimento de relações industriais articuladas geograficamente. Do mesmo modo, a ampliação e melhoria do sistema de transportes e comunicações fortalecem a integração econômica das regiões sul e sudeste e reforça o padrão macroespacial de concentração industrial e dos serviços.

Diante desse processo de desconcentração concentrada, a grande questão que se coloca está no fato da região metropolitana do Rio de Janeiro se encontrar fora da área dinâmica delimitada pelo referido trabalho, apesar de contar com ampla e densa área de mercado e considerável aparato científico, além de mão-de-obra altamente qualificada.

Segundo DINIZ e CROCCO (1996), esta região dinâmica compreende mais de 70% das áreas industriais com mais de 10 mil pessoas ocupadas e mais de 75% do emprego industrial. Conforme o estudo, o estado do Rio de Janeiro abrigava cinco áreas industriais relevantes que, por apresentarem taxas médias anuais de crescimento abaixo da média brasileira, foram classificadas como estagnadas ou de baixo dinamismo. Através de um estudo comparativo da produtividade das metrópoles nacionais, LEMOS e CROCCO (2000) também concluem que o processo de estagnação da metrópole carioca se encontra em estágio bastante avançado.

3.2.2. Desempenho relativo do setor de serviços da RMRJ

Conforme observado anteriormente, a participação relativa da RMRJ no setor de serviços também declinou ao longo do período em análise, embora em menor ritmo que o experimentado pelo setor industrial da região. O fato de a diminuição da participação relativa da indústria carioca ter sido proporcionalmente maior do que o observado no setor de serviços levou DINIZ (2002) a questionar se o processo experimentado pela metrópole carioca poderia ser classificado como de desindustrialização²³.

Em que pese o melhor desempenho dos serviços em relação à indústria na metrópole carioca, cabe notar que a região em questão foi a que mais perdeu participação relativa no

²³ Segundo DINIZ (2002), a metrópole paulista também não experimenta um processo de desindustrialização. Contudo, diferentemente do Rio, São Paulo, apesar de perder posição relativa na indústria do país, contou com a ampliação da oferta de seus serviços, principalmente os produtivos, por meio do processo de interiorização da atividade industrial em seu estado (TINOCO, 2001).

total de ocupados em serviços no país, frente às demais metrópoles selecionadas, de acordo com a tabela que segue.

Tabela 13: Total de ocupados no setor de serviços em regiões metropolitanas selecionadas e no Brasil(em mil pessoas) e participação relativa nacional(%): 1970, 1980, 1991 e 2000

	1970		1980		1991		2000	
	total	%	total	%	total	%	total	%
Metropolitanas								
São Paulo	1.618	15,1	2.865	15,1	3.988	13,3	4.852	13,0
Rio de Janeiro	1.579	14,7	1.579	8,3	2.930	9,8	3.135	8,4
Belo Horizonte	356	3,3	642	3,4	998	3,3	1.220	3,3
Salvador	241	2,3	409	2,2	683	2,3	844	2,3
Fortaleza	183	1,7	360	1,9	597	2,0	710	1,9
Recife	318	3,0	511	2,7	725	2,4	824	2,2
Belém	84	0,8	227	1,2	363	1,2	481	1,3
Curitiba	172	1,6	335	1,8	538	1,8	757	2,0
Porto Alegre	353	3,3	615	3,2	887	3,0	997	2,7
Brasil	10.729	100	18.954	100	30.021	100	37.427	100

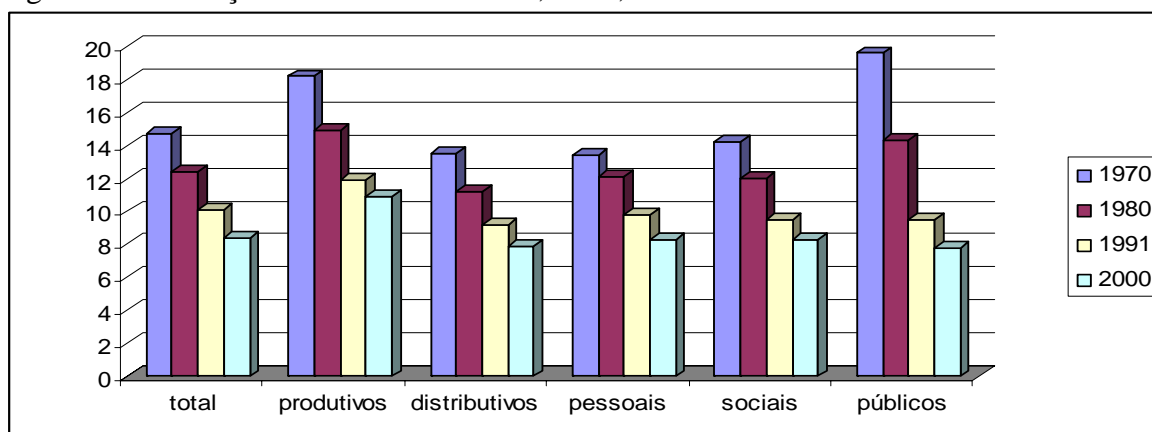
Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico(IBGE,vários anos)

A metrópole carioca, que em 1970 representava 14,7% dos ocupados em serviços no país, passa a representar apenas 8,4% em 2000. De modo geral, podemos atribuir esse desempenho tanto ao encolhimento da indústria da região, como à transferência da capital para Brasília e à crescente urbanização do país.

A sobreposição de fatores, que impactaram negativamente no desempenho relativo dos serviços cariocas, pode ser observada através da evolução da participação relativa em todos os grandes grupos, que aqui se encontram divididos como serviços produtivos, distributivos, pessoais, sociais e públicos, segundo a orientação predominante de suas respectivas demandas, conforme tipologia proposta por BROWNING e SINGLEMAN (1978), citados por KON (2004).

GRÁFICO 5:

Participação relativa (%) da RMRJ no total nacional de ocupados no setor de serviços, segundo a orientação das demandas: 1970, 1980, 1991 e 2000



Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos).

Conforme nos mostra o GRAF.5, houve queda na participação relativa da RMRJ no emprego do setor de serviços em todos os grandes grupos aqui selecionados. Os ocupados em serviços produtivos na RMRJ respondiam por 18,2% do total nacional em 1970, e chegaram a 10,9% em 2000, com a contribuição do aumento da participação relativa das regiões que experimentaram crescimento industrial no período. Já os distributivos passam de 13,5% em 1970, para 7,9% em 2000.

A participação dos serviços pessoais também declinou, passando de 13,4% em 1970, para 8,3% em 2000 e da mesma forma ocorreu com os serviços sociais. Isso porque o aumento da urbanização em todo território nacional criou escala de demanda para estes serviços, potencializada pela ampliação da infra-estrutura de transportes, energia e telecomunicação. Já os serviços públicos sofreram uma queda mais forte, passando de 19,6% em 1970 para 7,8% em 2000, em que muito contribuiu a perda de posição de capital federal, anteriormente exercida pelo município-sede da metrópole.

A dimensão da escala e da densidade econômica da região metropolitana do Rio de Janeiro tem, ao longo de toda a sua história, ditado o padrão de crescimento e diversificação do setor de serviços, indicando os limites do processo de modernização e caracterizando a inserção da região na hierarquia urbana do país. Nesse sentido, a região se favoreceu da presença de um expressivo mercado consumidor e a ampliação desse mercado foi, em grande medida, impulsionada pela burocracia civil e militar, que, ao acompanhar o crescimento do aparelho do Estado, respaldou o desenvolvimento de uma significativa classe média urbana. Esta se diversificou e aumentou seus estratos superiores através dos

expressivos contingentes administrativos e gerenciais, devido à presença de empresas estatais que se dava não só no setor produtivo como, também, no financeiro, de transportes e outros serviços (DAVIDOVICH, 1986).

No entanto, nas últimas décadas, nem mesmo sua escala urbana, que ainda conta com uma significativa classe média qualificada, civil e militar, parece estar conseguindo sustentar o desenvolvimento do setor de serviços frente ao dinamismo dos demais aglomerados urbanos do país. De outro lado, suas condições de competitividade podem estar se reduzindo à medida que aumenta a complementaridade entre o setor de serviços e o industrial²⁴, diante do encolhimento relativo da sua indústria, somado à proximidade de áreas dinâmicas que competem por área de mercado.

Complementarmente, cabe notar que a expansão relativa do setor de serviços modernos, ou seja, de maior conteúdo tecnológico, observada por ANDRADE (1994), juntamente à reestruturação do papel dos serviços na dinâmica industrial, está redefinindo e ampliando as funções centrais urbanas, de modo que se a metrópole carioca não se ajustar à nova dinâmica, a tendência de uma piora do seu desempenho relativo parece bastante provável .

3.3. Conseqüências sociais da perda econômica relativa e da metropolização

Em primeiro lugar, o crescimento urbano acelerado, de modo geral, apesar de criar escala de demanda para a diversificação e ampliação da oferta de bens e serviços, faz com que a região tenha sua infra-estrutura urbana, tanto física (moradias, saneamento, transporte público) como social (educação, saúde e lazer), pressionadas ao limite, agravando problemas como poluição, congestionamento, déficit habitacional ou violência urbana.

O Rio de Janeiro, uma vez que os investimentos, tanto públicos como privados, não têm acompanhado o crescimento da população, vem acumulando déficits sociais que, em sua maior parte, são supridos de forma muito precária, a exemplo do crescimento das favelas, dos loteamentos irregulares e do aumento do contingente da população de rua, ambientes suscetíveis à proliferação da miséria, da violência e da degradação humana.

²⁴ Segundo MELO *et al.* (1998), os serviços aparecem crescentemente como insumos intermediários ao processo produtivo, e tornam-se cruciais para dar maior dinamismo à produção, garantindo melhor gerenciamento, centralização de informações por meio de sistemas ágeis de comunicação, maiores condições de crédito e financiamento, e um sistema de distribuição permitindo conexão à economia regional e mesmo mundial.

A metrópole carioca, em seu conjunto, conta ainda com uma elevada densidade demográfica. Na cidade do Rio, núcleo metropolitano, dada as limitações impostas pelo relevo, grande parte da população vive contida entre o mar e as montanhas. Na zona sul da cidade, principalmente, pobres e ricos compartilham áreas nobres, através da ocupação desordenada das encostas dos morros, o que lhe confere um perfil bastante peculiar, com uma combinação inversa do distanciamento social e da proximidade espacial, tornando-se uma questão de ordem para a elite carioca. Esse aparente desequilíbrio sócio-espacial amplia a percepção de insegurança, diminuindo o bem-estar de sua população e gerando impactos negativos no grau de atratividade da região, inclusive no que diz respeito ao turismo e aos negócios.

Também em resposta às condições topográficas, o Rio foi crescendo seguindo dois vetores (norte e sul), resultando em grandes distâncias entre local de trabalho e residência, de forma que, para ficarem mais próximos ao mercado de trabalho, favelas proliferaram-se nos morros da região central que mais tarde alcançaram também os subúrbios, por meio das redes ferroviária e rodoviária, principalmente ao redor das indústrias que se instalaram ao longo das vias. Em geral, os terrenos ou eram públicos ou pouco valorizados pela empresa imobiliária, e esse tipo de habitação foi crescentemente se tornando um ícone da instabilidade e exclusão social carioca (ABREU, 1987).

Entre as manifestações da crise metropolitana no Rio de Janeiro, SOUZA (2000) destaca ainda o tráfico de drogas, que teve sua visibilidade política aumentada a partir das décadas de 1970 e 1980, tendo nas favelas sua maior representação, contribuindo para o aumento objetivo da criminalidade violenta, o que evidencia a ingovernabilidade urbana e amplia a fragmentação do tecido sócio-político-espacial da cidade.

Outro ponto levantado diz respeito à degradação ambiental e sua conexão com a problemática social. O autor aponta o Rio de Janeiro como um exemplo lapidar da degradação ambiental em grandes cidades da periferia capitalista e destaca que a região, privilegiada como poucas por suas amenidades naturais e pela estética de sua paisagem, tem sido objeto de maciças intervenções em seu espaço ao longo de sua história, freqüentemente com resultados nefastos que representam um solapamento gradual de sua beleza e atratividade.

A deterioração das condições gerais de habitabilidade e da qualidade ambiental e a paisagem urbana marcada pela pobreza e pela informalidade têm condicionado as elites, desde meados da década de 1970, a uma busca por amenidades naturais em novos espaços e, principalmente, por uma maior “exclusividade” social. Segundo RIBEIRO (2000), a exclusão urbana no espaço social do Rio de Janeiro é o produto das práticas de auto-segregação das elites dirigentes e intelectuais, uma necessidade intrínseca aos segmentos superiores, pela sua importância no exercício do seu poder social. Essa exclusão também se reproduz através da extrema desigualdade intra-metropolitana em matéria de distribuição dos equipamentos e serviços urbanos.

Dois fatores são apontados por LAGO (2000a) como principais condicionantes das trajetórias espaciais das classes sociais da metrópole carioca, responsáveis pelo reforço das desigualdades e da segregação. O primeiro deles seriam as ações coercitivas e as políticas de investimento seletivas do Estado, a exemplo da política de erradicação das favelas levada a cabo pelo poder público nos anos 1970, voltadas para a sobrevalorização da zona sul da cidade do Rio de Janeiro, que nos remete ao processo iniciado nos primeiros anos da República. Por outro lado, tem-se a lógica de acumulação urbana, que reproduz permanentemente as desigualdades materiais do espaço, consolidando um padrão de segmentação.

Segundo a autora, em função do caráter seletivo da política de remoção, a população das favelas do Rio de Janeiro passou a se concentrar, a partir da década de 1970, na zona norte, nos subúrbios e na periferia metropolitana. Entretanto, apesar de apresentar um ritmo mais acelerado em regiões periféricas em expansão, o processo de favelização dificilmente experimentará regressão em sua evolução nas áreas centrais. De acordo com PRETECEILLE e VALLADARES (2000), as favelas ainda são um fenômeno concentrado no município do Rio de Janeiro, respondendo em 1991 por mais de 80% dos domicílios em favelas da região metropolitana, valendo ressaltar que o município detinha cerca de 58% do total de domicílios da região.

A aceleração da favelização na metrópole carioca é evidente. O percentual da população das favelas na cidade do Rio de Janeiro tem aumentado constantemente ao longo das últimas décadas, o que nos revela que sua taxa de crescimento tem sido sistematicamente superior à da população da cidade como um todo, como nos mostra a TAB.14. Em

resultado, no ano 2000, a população favelada representava cerca de 19% da população do Rio, o equivalente a mais de um milhão de pessoas.

Tabela 14: População total e população favelada da cidade do Rio de Janeiro, taxa média de crescimento anual (%) e participação relativa (%) da população em favelas na população total, período decenal: 1950- 2000

Anos	População total	População favelada	Var. a.a(%) da pop. total	Var. a.a(%) da pop. fav.	Pop. Fav./ pop. total(%)
1950	2.375.280	169.305	-	-	7,1
1960	3.300.431	335.063	3,3	7,1	10,2
1970	4.251.918	565.135	2,6	5,4	13,3
1980	5.090.723	722.424	1,8	2,5	14,2
1991	5.480.768	962.793	0,7	2,7	17,6
2000	5.857.904	1.099.939	0,7	1,5	18,8

Fonte: LAGO (2000a) e Censo Demográfico (IBGE, 2000)

As precárias condições de moradia da população de baixa renda é um aspecto que caracteriza as grandes metrópoles, no entanto tem na metrópole carioca sua mais forte expressão. Dados baseados na Pesquisa sobre Padrão de Vida (PPV), do IBGE, no período 1996-1997, apresentados no capítulo coordenado por Hamilton Tolosa, mostram que, dentre as metropolitanas pesquisadas, o Rio de Janeiro apresentou a maior percentagem de domicílios abaixo dos padrões mínimos (REZENDE e TAFNER, 2005).

Tomados os anos de 1991 e 2000²⁵, como nos mostra a TAB.15, observamos que o percentual de população em favelas na cidade do Rio é elevado não só em comparação com as principais capitais do país como também se comparado a sua periferia metropolitana²⁶. Ainda se consideramos o total de pessoas em favelas, a metrópole carioca abrigava em 2000, quase 20% do total nacional (eram 1.250 mil na RMRJ e 6.452 mil no Brasil).

²⁵ Somente os censos demográficos de 1991 e 2000 contêm a variável: domicílio subnormal (favelas).

²⁶ No entanto, os dados podem estar mascarando o fato de prevalecerem na periferia os loteamentos clandestinos e irregulares com poucos serviços de infra-estrutura.

Tabela 15: População (em mil pessoas) que vive em domicílios subnormais (favelas) e participação relativa (%) no total da população de regiões selecionadas: 1991 e 2000

	1991		2000	
	Total	%	Total	%
RMRJ	1.129	11,5	1.250	11,5
Rio de Janeiro	943	17,2	1.101	18,8
Duque de Caxias	67	10,1	57	7,3
Niterói	29	6,7	50	10,8
São João de Meriti	24	5,7	12	2,6
Magé	2	1,0	16	7,9
Itaguaí	5	7,4	3	3,6
Mangaratiba	1	6,0	1	5,4
Demais municípios da RMRJ	61	2,4	11	0,4
Capitais selecionadas				
São Paulo	723	7,5	918	8,8
Salvador	210	10,1	237	9,7
Fortaleza	391	22,1	355	16,6
Belo Horizonte	285	14,1	269	12,0
Recife	480	37,0	137	9,6
Curitiba	122	9,3	148	9,3
Porto Alegre	138	10,9	144	10,6
Belém	306	24,6	394	30,7
BRASIL	6.901	4,7	6.452	3,8

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA,2005)

Além do elevado grau de favelização, outro fator que caracteriza o crescimento desordenado da metrópole carioca, também resultante do baixo dinamismo econômico, é sua fragmentação sócio-espacial. Em estudo focado na desigualdade sócio-espacial intra-metropolitana, Lago (2000b) identifica na metrópole carioca, através do perfil sócio-ocupacional, a seguinte distribuição: forte presença das elites intelectual e dirigente e do sub-proletariado nas áreas localizadas na zona sul do Rio e na orla de Niterói, que apresenta o mais alto grau de polarização; a classe média aparece com maior peso e o sub-proletariado com menor nas áreas suburbanas do Rio e Niterói; presença significativa tanto do proletariado terciário e do proletariado secundário quanto da classe média na periferia da capital e da metrópole; predomínio do proletariado secundário seguido pelo proletário terciário e pelo sub-proletariado nas áreas da periferia metropolitana e das favelas localizadas nos subúrbios do Rio; elevada participação do sub-proletariado e do proletariado terciário nas favelas da zona sul e norte do Rio e Niterói; e elevado peso dos

agricultores, dos operários da construção civil e dos trabalhadores domésticos nas áreas situadas nas fronteiras de expansão da metrópole²⁷.

Ainda segundo a autora, durante as décadas de 1970 e 1980, a periferia metropolitana foi, em relação ao núcleo, a maior receptora de migrantes, em sua maioria vindos da capital, expressando um processo de difusão da pobreza por todo o tecido metropolitano. Além disso, todas as áreas na cidade do Rio, desde as do tipo superior até de tipo popular periférico, tiveram o nordeste como principal origem do migrante. A redução relativa do contingente de migrantes para o Rio somado ao crescimento das favelas pode questionar a histórica relação entre migração, pobreza urbana e os processos de favelização e periferização.

Alguns estudos recentes têm questionado também a insistência no tratamento das favelas como lócus da pobreza, dado o expressivo número de pobres localizados em loteamentos irregulares e clandestinos e conjuntos habitacionais populares e, segundo apontam alguns estudos, situações de pobreza urbana extrema são mais frequentes fora e não dentro das favelas. Durante muito tempo, “o favelado, o morador da favela, passou a representar o migrante pobre, semi-analfabeto, biscateiro, incapaz de se adaptar ao mercado de trabalho da cidade moderna industrial” (PRETECEILLE e VALLADARES, 2000, p.377).

No entanto, os estudos, ao apontarem para a existência uma diferença pouco expressiva entre as favelas das encostas e os bairros pobres do asfalto, no que diz respeito à qualidade e oferta de infra-estrutura urbana e às condições sócio-ocupacionais de sua população, parecem dar pouco destaque ao tráfico de drogas, que tem nos morros uma localização estratégica de defesa e logística, diferenciando a região quanto à sua estrutura social interna.

Independente disso, o crescimento populacional metropolitano, tanto carioca quanto para o conjunto do país, também levou ao empobrecimento relativo, uma vez que parte dos grandes contingentes de migrantes afluindo às metrópoles era formado por pobres rurais,

²⁷ A autora trabalhou com a seguinte relação de categorias: ocupações agrícolas; elite dirigente: empresários, dirigentes do setor privado e do setor público e profissionais liberais; elite intelectual: profissionais de nível superior autônomos; pequena burguesia: pequenos empregadores urbanos e comerciantes por conta própria; classe média: empregados de escritório, empregados de supervisão, técnicos e artistas, empregados da saúde e da educação, empregados da segurança pública, justiça e correios; proletariado terciário: empregados do comércio e prestadores de serviços; proletariado secundário: operários da indústria, operários dos serviços auxiliares da economia, operários da construção civil e artesãos; e subproletariado: empregados domésticos, ambulantes e biscateiros. Maior detalhamento pode ser encontrado na nota metodológica do referido artigo.

os quais se transformavam em pobres metropolitanos (ROCHA, 2000). Adicionalmente, ao concentrar a população, avolumam-se mais que proporcionalmente as necessidades de investimento em infra-estrutura. No entanto, as aglomerações urbanas continuam crescendo a taxas elevadas, levando a uma expectativa ainda mais dramática sobre o quadro social brasileiro, de forma que muitos dos aglomerados urbanos vivem hoje uma dramática deterioração das condições de vida e habitabilidade.

No caso da metrópole carioca, a precarização das condições de vida parecem ter sido mais impactadas pelo empobrecimento da classe média, do que pelos efeitos da migração. E ainda segundo ROCHA (1997), não está havendo periferização da pobreza no Rio, embora a periferia conte com uma proporção maior de pobres, esta relação não aumentou no período analisado pela autora. Isso contribui para que a pobreza mantenha seu caráter metropolitano.

O sistema produtivo do Rio, de acordo com a autora, é relativamente pouco especializado, com alta concentração de atividades terciárias para trabalhadores não qualificados, às quais está associado rendimento médio baixo. Ainda conforme a autora, os rendimentos de trabalho no Rio são relativamente baixos em todos os setores de atividade, independente de características de qualificação da mão de obra, que se explicam pela má qualidade dos postos de trabalho oferecidos.

CAPÍTULO 4- FATORES EXPLICATIVOS DA PERDA DE CENTRALIDADE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

A preocupação com a dificuldade de recuperação da economia da cidade do Rio de Janeiro e de sua periferia metropolitana, observada ao longo das últimas três décadas, se explica, primeiramente, por seu impacto perverso sobre as condições de vida da sua população, que em 2000 já contava com quase 11 milhões de pessoas. Tal dificuldade se manifesta no aprofundamento da crise intra-urbana, no que diz respeito à violência, aos transportes, ao déficit habitacional e, principalmente, ao aumento do desemprego e da precariedade do emprego na metrópole carioca.

Em segundo lugar, fortalecida, a região, seja pela sua localização, seja pelo seu potencial econômico, político e social, poderia contribuir para a integração e desenvolvimento de sua área de influência, tanto regional como nacional. Podemos somar a isso a forte representação simbólica que exerce, através do papel que lhe foi conferido de representar a síntese da nação, que, de alguma forma, ainda permanece no imaginário coletivo brasileiro.

A maioria dos estudos recentes sobre a metrópole carioca tem atribuído seu baixo dinamismo relativo, tanto econômico como demográfico, à perda do *status* de capital federal em 1960 e, quinze anos depois, à perda da condição de cidade-estado, quando a cidade do Rio de Janeiro passa a capital do antigo estado de mesmo nome, uma região populacional e economicamente esvaziada. Essa busca por um marco temporal pode ser entendida como uma legítima tentativa de estabelecer uma relação entre a origem e a permanência da aparente crise carioca, dado que sua dinâmica urbana esteve estreitamente vinculada à sua capitalidade.

Sede da colônia em 1763, do Império em 1822, e constitucionalmente promovida a Distrito Federal em 1891, a cidade passou à condição de Estado da Guanabara em 1960, quando Brasília assumiu a função de nova sede do governo brasileiro. Um dos argumentos para a formação de uma nova entidade federativa foi o de compensar a cidade através de maior autonomia em relação aos recursos tributários. A Guanabara se beneficiou com a possibilidade de acumular arrecadação estadual e municipal, o que lhe garantiu recursos para as reformas urbanas, levadas a cabo pelos governos que se sucederam ao longo dos

quinze anos de manutenção dessa condição institucional, conforme nos aponta SANTOS (1990).

Em 1975, o governo federal impôs a fusão entre os estados da Guanabara e o antigo estado do Rio de Janeiro, como parte da estratégia de integração e desenvolvimento do governo militar (BRASILEIRO, 1979). A cidade do Rio perdeu então o status de estado e se configurou como mais uma cidade fluminense, eliminando a barreira institucional existente desde 1834, quando se tornou Município-Neuro do Império.

De fato, mesmo passados 45 anos da transferência da capital e 30 anos da fusão entre os estados, os impactos destas, principalmente os econômicos, não foram suficientemente identificados ou dimensionados, devido à sua complexidade no que diz respeito ao tratamento empírico e teórico e à sua estreita relação com a estrutura política e social da região.

Essas sucessivas mudanças na lógica político-administrativa da cidade colocaram em pauta a necessidade de reconstrução da identidade da região. A cidade do Rio, então um importante centro econômico, intelectual, político, cultural e cosmopolita do país, se viu diante do desafio de promover o desenvolvimento de um entorno pobre, atrasado e vazio. Nesse mesmo tempo, sua condição de lugar central no país vinha sendo constantemente ameaçada pelas mudanças que se processaram em território nacional, em termos demográficos e produtivos, principalmente a partir da década de 1970.

Não cabe lugar à dúvida que, da mesma forma que acumulou funções centrais e prestígio, responsáveis pela posição hegemônica que exerceu na dinâmica brasileira, a região tem acumulado sucessivas perdas, ao longo das últimas décadas.

Primeiro grande aglomerado urbano do país, a cidade do Rio de Janeiro, assumiu a posição de principal centro sócio-econômico nacional, sob o comando de uma elite cosmopolita, se valendo das condições favoráveis de seu porto, associadas à função político-administrativa. Em adição, contou com os desdobramentos da acumulação do capital mercantil sobre as atividades financeiras e produtivas.

No entanto, seu crescimento acelerado não contou com adequado desenvolvimento urbano e o investimento produtivo, por sua vez, também não acompanhou as necessidades então colocadas em termos de emprego. Dessa forma, o grande desafio posto está em reunir

elementos que contribuam ao debate, na direção de um maior entendimento sobre o enfraquecimento sucessivo e progressivo de funções tradicionais da região.

Essa perda relativa da cidade vem em resposta ao processo de reestruturação política e produtiva do país, como também à recente dinâmica urbana nacional e seus desdobramentos sobre a competitividade inter-regional, sob o comando das principais metrópoles brasileiras, uma vez que, diante da crescente urbanização e da evolução tecnológica, a economia brasileira tem experimentado, ao longo das últimas décadas, uma mudança em sua estrutura produtiva e ocupacional, cuja principal manifestação está no aumento da importância relativa do setor serviços na geração de empregos, em detrimento principalmente da agricultura. Essa mudança é resultado de efeito conjunto do aumento das demandas urbanas e do progresso tecnológico, que amplia a interdependência indústria-serviços, assim como diminui a capacidade de absorção de mão-de-obra pelo setor produtivo, através do processo de mecanização e automação. Esse novo perfil da produção nacional contribui para redefinir os termos da competitividade inter-regional, cabendo às metrópoles um papel central na determinação dos diferenciais de produtividade.

A cidade do Rio de Janeiro, por sua vez, conta com algumas particularidades quanto à sua estrutura sócio-política e econômica, relacionadas ao seu processo histórico de formação, que a diferencia em relação às demais regiões, quanto à composição relativa dos setores econômicos, e, em grande medida, condicionam sua inserção e, conseqüentemente, de sua região metropolitana nas mudanças estruturais produtivas e ocupacionais experimentadas pela economia brasileira.

A TAB.16 nos permite analisar comparativamente a evolução da composição relativa do emprego no Brasil, no conjunto das principais metrópoles (Brasil Metropolitano), e na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), ao longo das décadas de 1970, 1980 e 1990. O total de ocupados em cada região selecionada se encontra dividido em três ramos de atividade: agricultura, indústria e serviços.

Tabela 16: Composição da ocupação (%), por ramo de atividade, no Brasil, Brasil Metropolitano e RMRJ: 1970, 1980, 1991 e 2000

	Agropecuária			Indústria			Serviços		
	BR	BRm	RMRJ	BR	BRm	RMRJ	BR	BRm	RMRJ
1970	45,8	4,8	2,4	17,6	32,2	25,9	36,7	63,0	71,7
1980	29,6	2,3	1,0	24,9	35,7	27,8	45,5	62,0	71,2
1991	22,8	2,0	1,1	22,6	29,1	22,2	54,6	68,9	76,7
2000	19,0	1,3	0,6	19,7	22,5	17,5	61,2	76,2	81,9

Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos)

Através dos dados da TAB.16, podemos acompanhar, ao longo do período em análise, uma significativa mudança na estrutura ocupacional do país. A agropecuária, que evidentemente se mostra inexpressiva no universo metropolitano, vem diminuindo sua participação na ocupação nacional, passando de 46% em 1970 para 19% em 2000, em resposta aos avanços tecnológicos no setor. Em contrapartida, os serviços passam de 37% para 61% dos ocupados no país, restando à indústria outros 20%.

Esse crescimento do setor serviços tem sua maior expressão no ambiente metropolitano. E é justamente nesse setor que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro evidencia suas particularidades, mesmo frente ao conjunto das principais metrópoles. A participação relativa dos serviços na ocupação da região se mantém elevada, ao longo das décadas em questão, alcançando 82% em 2000, enquanto a média metropolitana do setor chegou a 76%.

Por outro lado, a participação da indústria no emprego da metrópole carioca vem experimentando um processo de encolhimento relativo. Em 2000, quando a indústria representava 17,5% do emprego, a região possuía um percentual mais baixo que o conjunto metropolitano e mais baixo também que o percentual alcançado pelo país (TAB.16).

A maior participação relativa dos serviços possui um forte componente histórico, vinculado à sua função de governo, de centro comercial, financeiro e turístico. Adicionalmente, a manutenção da hegemonia do setor também se explica pelo fato da região não ter acompanhado o ritmo do crescimento industrial, experimentado pela economia brasileira, principalmente, durante a década de 1970.

4.1. Perda relativa na indústria

Conforme já observado em seções anteriores, a indústria carioca vem perdendo participação relativa no cenário nacional desde a I Guerra Mundial, em consequência da arrancada paulista (CANO, 1977). Esse fenômeno toma outro impulso a partir da década de 1970, quando novas áreas aceleram seu processo de industrialização, concorrendo com a área metropolitana do Rio e, agora também, com a de São Paulo (DINIZ, 1991, 1993; MESENTIER, 1993).

Os problemas apresentados pela base industrial do Rio de Janeiro, no entanto, se evidenciam somente a partir da década de 1980, quando cessa o período de rápido crescimento experimentado na década anterior que, de certa forma, mascarou suas fragilidades produtivas (NATAL, 2005). Cabe destacar que a região ainda contava com importante participação relativa nacional no setor de serviços, que se apresentava então como alternativa de sustentação da sua economia, contribuindo para a demora na percepção da aparente decadência da indústria, cujo peso na região se mantinha baixo (SILVA, 2004).

A tabela (TAB.17), a seguir, possibilita uma análise do desempenho relativo de cada gênero da indústria da metrópole carioca no total nacional, durante as décadas de 1970, 1980 e 1990. Os gêneros da indústria de transformação se encontram também agrupados em três grandes categorias de uso: não duráveis (grupo I), intermediários (grupo II), duráveis e bens de capital (grupo III).

Tabela 17: Participação relativa (%) da RMRJ no total de ocupados na indústria nacional, por gênero: 1970, 1980, 1991 e 2000

	1970	1980	1991	2000
Extrativas	2,7	3,9	4,3	4,1
petróleo	1,1	9,1	21,7	20,2
outras extrativas	2,8	3,5	2,6	2,0
Transformação	10,6	8,8	6,8	5,0
Grupo I	11,6	9,6	7,5	5,4
mobiliário	10,0	8,7	6,5	5,2
farmacêuticas	28,6	20,8	19,4	13,9
têxteis	8,3	5,1	3,8	1,7
vestuário	20,3	16,6	11,3	7,4
calçados	7,3	2,6	2,0	0,8
alimentares	7,9	7,0	5,6	3,9
bebidas	17,5	14,4	13,2	10,1
fumo	13,0	13,4	9,6	7,7
editorial e gráfica	25,6	20,1	14,1	9,7
Grupo II	8,6	7,4	5,6	4,7
minerais não metálicos	7,1	5,2	4,0	2,9
metalúrgicas	8,0	8,1	5,8	5,6
madeira	3,5	2,8	2,3	1,5
papel e papelão	8,2	6,1	5,0	2,9
borracha	7,0	5,9	6,6	61,0
couro e peles	11,7	10,5	6,6	3,0
química	13,9	10,6	36,1	5,5
derivados de petróleo	32,5	31,6	20,2	22,2
matérias plásticas	14,4	10,9	8,6	5,3
Grupo III	12,7	10,0	8,6	4,8
mecânicas	12,2	7,3	8,7	5,5
elétrico e comunicações	14,7	8,4	8,0	4,3
transportes	12,4	12,2	7,8	3,3
diversas	12,5	11,7	10,8	6,5
Total	10,2	8,6	6,7	5,0

Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos)

Em primeiro lugar, observamos que a participação relativa nacional do emprego industrial da região se reduziu à metade ao longo das décadas em análise, passando de 10% em 1970 para 5% em 2000 (TAB.17). Interessante notar que, à exceção das extrativas, houve queda da participação relativa nacional em cada um dos gêneros industriais aqui analisados.

O melhor desempenho relativo da indústria extrativa pode ser atribuído ao substantivo crescimento experimentado pela indústria nacional do petróleo, nas últimas décadas. A extração e exploração petrolífera na Bacia de Campos, localizada no norte fluminense, que teve início em fins da década de 1970 muito contribuiu para esse crescimento. No entanto, em termos de emprego, apesar de representar cerca de 20% do emprego nacional do setor, em 2000 (TAB.17), este é evidentemente pouco expressivo na região, onde contribui com cerca de 2% dos empregos industriais, não tendo assim impacto sobre a participação

relativa da indústria como um todo. Dessa forma, podemos assumir que esse percentual se refere principalmente aos escritórios da Petrobrás sediados na cidade do Rio.

Quanto à indústria de transformação, ao analisar o desempenho relativo de cada grande categoria de uso, observamos que a participação relativa nacional no emprego das indústrias predominantemente produtoras de não duráveis, aqui representadas pelo grupo I, passou de 11,6%, em 1970, para 5,4%, em 2000. Neste grupo, dentre os gêneros industriais que sofreram queda bastante acentuada em sua participação relativa, podemos destacar o setor de farmacêuticos e perfumaria, que respondia por 28,6% e passa a 13,9%. E, também, o setor de editorial e gráfica, que caiu de 25,6% para 9,7%, no mesmo período.

Ao observar a tabela (TAB.17), nos chama atenção o quase desaparecimento, a nível nacional, da indústria têxtil e de calçados da região. O encolhimento relativo desses setores se explica, em grande medida, pelo aumento da concorrência promovida por incentivos fiscais, no Nordeste, principalmente. Desse modo, a participação relativa no emprego da indústria têxtil nacional reduziu de 8,3% para 1,7%, ao longo das décadas em análise, quando a participação relativa na indústria de calçados também caiu de 7,3% para 0,8% do emprego nacional no setor.

No grupo II, que engloba as indústrias produtoras de bens intermediários, observamos um declínio de 8,7%, em 1970, para 4,7%, em 2000. Essa perda relativa deu-se em favor de áreas periféricas, como um dos principais desdobramentos da desconcentração da produção de insumos básicos, implementada pelo II PND (LESSA, 1988). Cabe destacar aqui a indústria química, que teve sua participação relativa reduzida de 13,9%, para 5,5%. A indústria de produtos da destilação do petróleo e do carvão, subgênero da indústria química, de expressivo peso nacional, passa de 32,5%, para 22,2% do emprego no setor, a despeito de se extrair a maior parte do petróleo do país em território fluminense²⁸.

O desempenho relativo das indústrias produtoras de duráveis e bens de capital (grupo III) foi o pior, em termos de pontos percentuais, dentre os grupos analisados, ao passar de 12,7%, para 4,8% do emprego nacional. Destaca-se o desempenho relativo da indústria de transportes, que passa de 12,4%, para apenas 3,3%. O encolhimento relativo deste setor é, em larga medida, resposta da crise experimentada pela indústria naval a partir da década de 1980.

²⁸ A indústria química da região conta atualmente com um reforço: a inauguração do Pólo Gás-Químico na Baixada Fluminense em junho de 2005.

A construção naval, antiga vocação fluminense, foi beneficiada pelo Plano de Metas (1956-1961), através do Fundo de Marinha Mercante, e novamente nos anos 1970, através dos planos de desenvolvimento do setor naval, que fizeram esta indústria expandir-se extraordinariamente, principalmente, devido à proximidade a importantes portos no país e a grandes demandantes, a exemplo da Petrobrás (CONSIDERA e MELO, 1986).

Segundo DAVIDOVICH (1986), o aumento das encomendas na década de 1970, assim como a concessão de subsídios fiscais e creditícios, permitiram um crescimento de 270% na produção física entre, 1975 e 1981. Ao longo da década de 1980, no entanto, conforme a autora, os estaleiros foram negativamente afetados pela restrição imposta por emprestadores estrangeiros: 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 atingiu cifras astronômicas, gerando entraves para a sobrevivência do setor. O aumento da competição internacional também contribuiu para agravar a crise, por meio da retomada do interesse do Japão pela construção naval e do fortalecimento da produção coreana.

Conforme observado, a região metropolitana do Rio tem experimentado perda relativa tanto em gêneros industriais tradicionais como específicos, ou seja, vem apresentando sérias desvantagens em termos de competitividade na indústria como um todo. Segundo LINS (1990), o fraco desempenho de sua economia industrial não foi capaz de criar uma demanda significativa para impulsionar os demais segmentos da indústria local de bens de capital.

Ainda, outro obstáculo ao desenvolvimento do conjunto da indústria e, em particular, da de bens de capital, seria a falta de infra-estrutura de saneamento, transporte e energia necessária ao desenvolvimento do capital industrial, principalmente no interior do estado, que se constituía numa localização alternativa, uma vez que o parque industrial da capital já estava saturado.

Uma questão relevante, destacada por DINIZ (1991), é que, durante a fase de expansão acelerada da indústria brasileira, o estado do Rio de Janeiro não gozava de vantagens em termos de recursos naturais. Ainda em 2005, a região conta com uma agricultura de baixa capacidade de recuperação e com uma indústria que, embora diversificada, se mantém desintegrada, não gerando efeitos de encadeamento como complexo industrial. Desse

modo, como apontado por LINS (1990), o Rio precisaria redefinir seu papel na divisão inter-regional do trabalho, passando pelo desenvolvimento de indústrias integradas que aproveitem as especializações econômicas tanto da metrópole quanto do estado.

Do ponto de vista industrial, o Rio parece, de fato, ter sobrevivido na periferia do núcleo paulista, conforme destaca LESSA (2000). Sua estrutura concentrada em setores tradicionais, pouco dinâmicos, cuja produção esteve em grande parte destinada ao mercado local, não contribuiu para a atração de investimentos, sejam nacionais ou estrangeiros.

Conforme aponta DAIN (1990), a economia carioca foi, historicamente, depositária dos setores que se tornaram obsoletos no decorrer das revoluções industriais, a exemplo da construção naval e da siderurgia. Isto resultou na inexpressiva participação da região nas indústrias de bens duráveis, metal-mecânicos e eletroeletrônicos, núcleo dinâmico por excelência dos sistemas industriais da II Revolução Industrial. Segundo a autora, o Rio de Janeiro é basicamente um produtor de bens-salários, o que o torna sensível a qualquer medida econômica que afete a massa salarial, o que explicaria seu desempenho relativo durante a crise da década de 1980.

Essa pouca inserção da metrópole carioca em setores industriais tecnologicamente modernos, se apresenta como um paradoxo frente à substantiva infra-estrutura técnica e científica da região, que conta com um considerável número de universidades e institutos de pesquisa, centros de excelência em âmbito nacional (TAVARES, 2000). Exemplo disso se vê em trabalho realizado por DINIZ (1993), onde o Rio de Janeiro, apesar de fazer parte do *core* industrial e científico do país, não se encontra inserido na área dinâmica descrita pelo autor, um polígono definido por Belo Horizonte – Uberlândia - Londrina/Maringá - Porto Alegre - Florianópolis - São José dos Campos - Belo Horizonte, dentro do qual estariam sendo formados os principais pólos de alta tecnologia.

O Rio, conforme destaca LESSA (2000), mesmo contando com o mais alto tempo médio de escolaridade e, nas últimas décadas, com a mais alta relação professor universitário e pesquisador científico e tecnológico por mil habitantes do país, não foi capaz de impedir que a cidade assistisse a desmontagem de seus setores de alta tecnologia e se convertesse em exportadora de mão de obra qualificada para outras regiões, principalmente para São Paulo.

Entretanto, ainda temos poucos subsídios empíricos e teóricos para decifrar essa contradição, que se apresenta desde a década de 1970, quando se pode identificar a importância conferida à cidade do Rio de Janeiro na política de desenvolvimento científico e tecnológico do II PND: o governo federal instalou a Nuclebras, iniciou a produção de computadores em Jacarepaguá com a instalação da Companhia Brasileira de Computadores (COBRA) e fortaleceu a Fundação Oswaldo Cruz através do apoio ao desenvolvimento da biotecnologia (LESSA, 2000). Adicionalmente, instalou-se na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) o programa de pós-graduação em Engenharia (COPPE), que se tornou referência na América do Sul. Estatais federais, em meados de 1970, também contribuíram com o aparato técnico-científico da região, instalando seus centros de pesquisa e desenvolvimento na cidade universitária do Rio de Janeiro. Entre eles, o CEPEL da Eletrobrás e o CENPES da Petrobrás. Segundo LESSA (2000), os estabelecimentos de pesquisa naval militar no Rio também ganharam novas dimensões.

Ainda, considerando a presença, na cidade do Rio, do Instituto de Matemática Pura e Aplicada (IMPA), do Instituto Militar de Engenharia (IME), do Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas (CBPF), do Observatório Nacional é possível entender porque alguns autores consideram ter sido reservado para ela o papel de principal pólo nacional de pesquisa científica e tecnológica.

Conforme nos aponta SANTOS (1990), o estado do Rio de Janeiro era entendido como um vetor científico e tecnológico do projeto de transformar o país numa potência regional da economia-mundo, através da consolidação da economia fluminense como localização de novos setores de ponta, a exemplo da energia atômica e dos computadores. Segundo a autora, foi justamente o diagnóstico de sua vocação para atividades com intensidade no uso do recurso trabalho especializado que levou à criação, em 1968, da Secretaria de Ciência e Tecnologia, pioneira entre as unidades da federação, apontando a necessidade de um tratamento mais sistemático do desenvolvimento tecnológico pelo governo.

No entanto, a dependência dos recursos governamentais logo se revelou uma grande barreira ao sucesso dos empreendimentos na região. A pioneira empresa de computadores, COBRA, por exemplo, com um produto difícil de colocar no mercado, enfrentou sérios problemas de capital com a política de corte de investimento nas estatais. De acordo com DAVIDOVICH (1986), o projeto tecnológico carioca não foi amparado pela esfera

privada, diferentemente do paulista, onde o setor bancário se pôs à frente dessa iniciativa, com a implantação de grandes empresas.

Segundo SCHWARTZMAN (1982), o Rio, há mais de um século, vem perdendo para São Paulo iniciativas não só na área econômica como também na área de pesquisa científica aplicada. Onde nos adverte que “com o início da República, são as instituições paulistas que passam cada vez mais ao primeiro plano, enquanto que os centros de pesquisa imperiais entram em decadência” (SCHWARTZMAN, 1982, p.9). Além de não ter obtido resposta significativa do setor produtivo privado como um todo, a materialização carioca do ambicioso projeto nacional de auto-suficiência científica, tecnológica e industrial, de acordo com SCHWARTZMAN (1993), acabou confinada a alguns segmentos da burocracia estatal e à comunidade científica e, conseqüentemente, sem articulação com a burguesia empresarial e inovadora, classe historicamente pouco expressiva na cidade do Rio.

Podemos constatar que, apesar das iniciativas federais que diversificaram e fortaleceram a estrutura de pesquisa da cidade, ainda é baixa a articulação entre tecnologia e indústria observada na metrópole carioca, como nos é confirmado pelo trabalho de DOMINGUES *et al* (2005). Segundo os autores, a base tecnológica do Rio é duas vezes superior à sua base industrial, de forma que “essa desproporção pode significar tanto um *catching-up* em processo ou o seu oposto, uma desarticulação da base industrial vis-à-vis a tecnológica” (DOMINGUES *et al.*, 2005, p.9) e sugerem ser esta segunda opção a mais plausível para o caso do Rio de Janeiro.

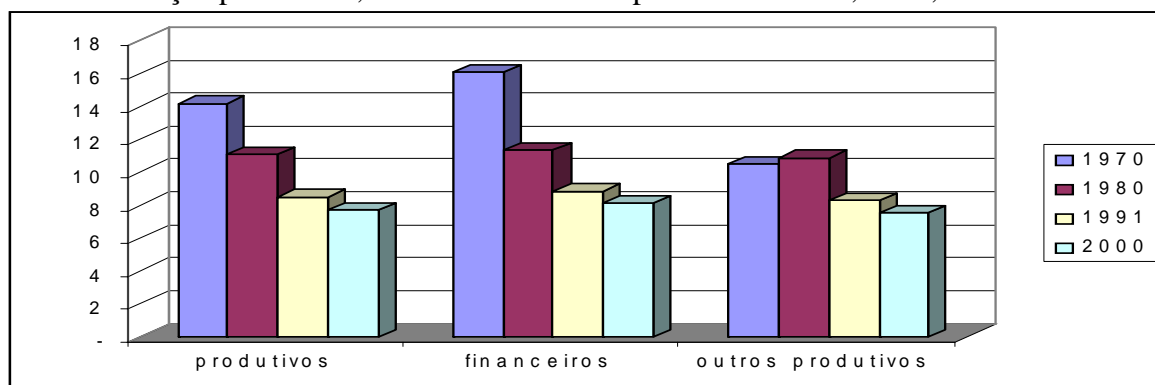
4.2. Perda do comando financeiro

Enquanto assistia ao enfraquecimento relativo de sua base industrial, a cidade do Rio parecia confiar seu dinamismo à condição de importante ofertante de serviços, com destaque aos de apoio à produção que, desde a década de 1970, já se revelavam um segmento promissor, diante do aumento de sua integração com a indústria, a exemplo dos serviços jurídicos, de contabilidade e auditoria, de engenharia, de publicidade e, principalmente, dos serviços financeiros. O GRAF. 6 apresenta a evolução, ao longo das décadas de 1970, 1980 e 1990, da participação relativa nacional da cidade do Rio no

emprego do setor de serviços produtivos. Os serviços ligados à atividade financeira se encontram destacados dos demais.

GRÁFICO 6

Participação relativa (%) da cidade do Rio de Janeiro no total nacional de ocupados no setor de serviços produtivos, financeiros e outros produtivos: 1970, 1980, 1991 e 2000.



Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos).

Conforme ilustrado no GRAF.6, a participação relativa nacional da cidade do Rio no emprego nos serviços produtivos reduziu de 14,1% em 1970 para 7,7% em 2000. A queda experimentada pelo setor financeiro foi um pouco mais acentuada, passando de 16,1% para 8,1% no mesmo período, enquanto a redução da participação relativa da região no emprego em outros serviços produtivos foi de 10,5% em 1970 para 7,5% em 2000.

De um lado, a queda da participação relativa do setor, responsável por serviços de suporte à produção, está relacionada à diminuição relativa do parque industrial carioca. De outro lado, é reflexo da redução do poder dirigente nacional, público e privado, antes exercido pela cidade do Rio. A saída das sedes de grandes empresas e de grandes bancos impactou fortemente o poder corporativo da cidade (CYSNE, 1996).

O status de capital financeira do país, que sustentou até meados do século XX, foi um claro desdobramento da função intermediadora da cafeicultura, conjugada ao papel de capital federal. Diante da alavancagem industrial paulista e, posteriormente, do deslocamento da sede do governo para o planalto central, a cidade do Rio acompanhou a progressiva transferência da sede do comando do sistema oficial monetário e bancário para Brasília, e do alto comando das redes privadas de bancos e operações financeiras para São Paulo (MESENTIER, 1993).

Ao longo da segunda metade do século XX, a posição de grande centro financeiro foi sendo ocupada por São Paulo. Segundo SILVA (2004), na década de 1960, 101 dos 333

bancos do país tinham sede no Rio e 74 em São Paulo. Em 2004, de 163 dos bancos cadastrados no Banco Central, 100 estavam sediados em São Paulo e apenas 20 no Rio. A metrópole paulista, por ser um importante centro de negócios, sede das maiores corporações nacionais e internacionais no país e por contar com uma ampla e diversificada gama de serviços à produção, à circulação e ao consumo, tornou-se o lócus nacional das decisões financeiras.

Através da TAB.18, a seguir, podemos acompanhar a evolução da participação relativa de estado do Rio de Janeiro na renda (PIB) nacional gerada pelas instituições financeiras, comparativamente ao estado de São Paulo.

Tabela 18: Participação relativa(%) dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo no PIB nacional de instituições financeiras.

	1939	1950	1960	1970	1980	1990	2002
Rio de Janeiro	38,5	28,3	25,9	25,0	19,6	13,2	10,7
São Paulo	32,8	32,7	35,3	37,7	36,1	35,7	47,1

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA (IPEA, 2005)

Conforme os dados da TAB.18, o Rio de Janeiro vem perdendo a liderança como centro financeiro antes mesmo da transferência da capital federal. A queda em sua participação relativa se mantém acentuada desde então. De modo que, em 2002, o estado do Rio respondeu por apenas 11% da renda gerada pelas instituições financeiras no país. Enquanto São Paulo, que manteve sua participação estável em torno de 35%, entre 1940 e 1990, passar a representar 47% de toda renda gerada pelo setor em 2002.

Complementarmente, podemos confirmar o enfraquecimento do Rio como pólo financeiro ao tomarmos a evolução de sua participação relativa no total de depósitos nacionais. Segundo dados do Banco Central, em 1970, a cidade do Rio, então estado da Guanabara, respondia por 18% do volume de depósitos nacionais. Em 2000, representava apenas 9,3% desse total. Neste mesmo ano, 36,8% do total de depósitos se encontravam concentrados na capital paulista²⁹.

A Bolsa de Valores do Rio de Janeiro (BVRJ), primeira Bolsa de Valores criada no Brasil, era uma forte representação da sua centralidade no setor financeiro. Conforme CYSNE (1996), a BVRJ dominou o volume de negociação no Brasil até a década de 1980. No entanto, como nos aponta VERGUEIRO (2001), diversos fatores, como o melhor

²⁹Para as décadas de 1970 e 1980 os dados de depósitos de encontram nos Anuários Estatísticos do Brasil (IBGE, vários anos). Os dados de 2000 foram obtidos através do IPEADATA(IPEA,2005).

desempenho econômico das companhias listadas na BOVESPA, os investimentos em tecnologia e a redução de custos da Bolsa paulista e, ainda, a privatização de boa parte das empresas estatais negociadas na BVRJ, aliados a um duro golpe causado por um investidor no mercado carioca causaram o crescimento da BOVESPA e a diminuição do número de negócios da BVRJ. Em consequência, desde 2000, com a integração das Bolsas Nacionais, a Bolsa do Rio só opera na negociação de papéis públicos.

4.3. Transferência da capital federal para Brasília

Em 1960, o Distrito Federal foi transferido para Brasília. Segundo MOTTA (2001), a ocupação do interior teria, assim, o claro objetivo de ampliar as fronteiras econômicas para a expansão capitalista nacional, tendo São Paulo à frente. Nesse sentido, ainda de acordo com a autora, o Rio foi considerado incapaz de comandar a integração do mercado nacional e o desenvolvimento do novo capitalismo brasileiro. Em consonância com esse argumento, cosmopolita, de costas para o país, com uma burocracia emperrada, a então capital federal seria impenetrável à modernização econômica necessária ao ingresso do país no mundo desenvolvido. Fica clara, aqui, a maior articulação da burguesia industrial paulista, em contraste com a carioca, na conformação de alianças com o estado, consubstanciadas no direcionamento das políticas nacionais, como também podemos observar em trabalho de LEOPOLDI (1984).

A transferência da estrutura necessária ao exercício da função de Governo para a região central do país se deu de forma lenta e gradual. Em 1960, diversos órgãos públicos, dentre eles os ministérios, ainda se mantiveram no Rio. Algumas das empresas estatais federais criadas no período foram instaladas na Guanabara, a exemplo do Banco Nacional de Habitação (BHN), da Companhia Brasileira de Armazéns (CIBRAZEM), da Companhia Brasileira de Alimentos (COBAL), e da Embratel. A cidade também se beneficiou da ampliação da máquina pública da administração direta após 1964 (SILVA, 2004).

A instalação da máquina pública em Brasília se acelera na gestão Médici, no início da década de 1970, levando os altos rendimentos do primeiro escalão da administração pública e o centro de decisão e controle político. O impacto negativo da mudança de funções governamentais sobre o Rio foi, sem dúvida, ampliado pela transferência, para Brasília, de embaixadas, escritórios centrais de autarquias e empresas de economia mista,

assim como de firmas fornecedoras de bens e serviços aos órgãos governamentais. A transferência das representações governamentais e empresariais nacionais, a exemplo da Confederação Nacional das Indústrias (CNI)³⁰, e estrangeiras (embaixadas), se refletiram nas novas articulações políticas, e foram percebidas pelo deslocamento das negociações e controle.

Tomando como ponto de partida a transferência da capital, várias são as interpretações para a crise e decadência do Rio. Para uns, conforme MOTTA (2001), esta foi resultado do abandono a que a cidade fora relegada pelo governo federal, enquanto outros consideram que o “pecado” do Rio de Janeiro foi ter sido capital por tanto tempo, gerando uma excessiva dependência do governo central, que teria impedido que a cidade se preparasse devidamente para resolver seus problemas de forma autônoma.

Para SILVA (2004) a cidade, centro da articulação nacional, sofre uma fratura em sua dinâmica institucional com a transferência da capital, o que desencadeia uma série de estratégias equivocadas de desenvolvimento que partem do não entendimento da lógica local. No entanto, seus efeitos não se fazem sentir de imediato. Segundo o autor, a cidade como um todo custou a assumir a transferência como algo concreto e por conta disso custou também a assumir o problema que então se colocava.

Segundo DAVIDOVICH (1986), foi de fato a função de sede que assegurou a posição hegemônica da cidade, substituindo uma atuação mais vigorosa da iniciativa privada local. Ainda de acordo com a autora, a perda da função de capital manifestou-se no esvaziamento de um de seus setores mais dinâmicos, como era o de sede das empresas estatais. Como demonstrado em seu trabalho, a grande maioria das estatais existentes foi criada após 1960.

A força simbólica do Rio de Janeiro, de acordo com TORRES RIBEIRO (2000), transforma seu espaço numa arena de disputas políticas profundas, remetidas à escala e à história do país como um todo. Conforme a autora, essas disputas demarcam, até hoje, as relações, sempre visíveis, entre os governos federal, estadual e do município do Rio. Como desdobramento dessas disputas, a cidade perde o papel de representação do poder e junto a isso a representação da modernidade, dando início a um contínuo processo de desconstrução da imagem e do imaginário de síntese nacional que a cidade ostentou durante quase dois séculos.

³⁰ Embora formalmente a sede da CNI só tenha sido transferida em 2004, é possível assumir que o escritório instalado em Brasília centralizava, juntamente com o paulista, as principais funções da referida instituição.

As sucessivas mudanças de status do Rio, adverte SILVA (2004), deixaram sobreposição de funções entre o governo municipal, estadual e federal. A forma como se deu a criação institucional da Guanabara, e posteriormente a fusão, teria deixado uma série de pendências institucionais formais, a exemplo da existência de diversas propriedades federais em vários pontos da cidade do Rio, que não poderiam ser autonomamente integrados na montagem de uma estratégia local. A União, como nos aponta LESSA (2000), continuou gestora de equipamentos e serviços essenciais à vida da cidade (universidades, hospitais, ferrovia, aeroportos e portos, equipamentos culturais), assim como continuou a ser a maior proprietária urbana da cidade (Floresta da Tijuca, Ferrovia do Corcovado).

De outro lado, a transferência da capital tira do Rio um importante fator gerador de sua dinâmica e deixa de herança uma economia altamente dependente de transferências governamentais e do setor serviços, onde pesa o setor público. Desprovida da capitalidade, aumenta a necessidade de articulação de suas representações empresariais. No entanto, a região se depara com uma classe pouco comprometida com questões locais.

Como apontado por LESSA (2000), mesmo diante das consecutivas perdas de participação relativa no parque industrial e posteriormente no quadro político nacional, praticamente não houve movimentações políticas dos cariocas pressionando por ações compensatórias para a cidade, como seria de se esperar. Por outro lado, constantemente percebida como espaço de oposição, a cidade não produziu o fácil acesso às prioridades federais.

Conforme DAVIDOVICH (1986), a debilidade de pressão política do novo estado esteve manifesta quer no executivo federal, com relação ao direcionamento de verbas e projetos governamentais, quer junto ao Congresso Nacional, ante a falta de agressividade em prol ou contra a implantação de leis que lhe seriam ou não favoráveis. A ASTEL (1969) também diagnosticou a ausência de lideranças com uma perspectiva local e a presença do governo central encampando a iniciativa empresarial como elementos explicativos para a falta de um projeto econômico regional.

Também de acordo com CONSIDERA e MELO (1985), o fato de ter sediado a capital teria formado cidadãos com forte sentimento nacional em detrimento da questão regional. Esta natureza essencialmente metropolitana parece ter atingido de forma mais marcante os empresários locais que diferentemente dos paulistas, conforme os autores, se organizaram

precariamente nas suas reivindicações, nunca se preocupando seriamente com a posição econômica do estado face aos demais.

Este espírito nacional dos cariocas/fuminenses, segundo os autores supra citados, tem dificultado a formação de um *lobby*, ou seja, faltam negociações políticas que defendam os interesses do estado, através de reuniões nos sindicatos e associações de empresários, criando uma força pluripartidária no Congresso. Esta ausência de *lobby* expressa-se também na inexistência de órgãos de pesquisa, seja empresarial ou governamental, que analisem os problemas e proponham alternativas para o desenvolvimento regional. O banco de desenvolvimento do estado (BD-Rio) surgiu em meados dos anos 1970, quando todos ou outros estados já tinham uma política explícita de fomento. A inexistência de institutos de pesquisa na área governamental que analisem os problemas e identifiquem diretrizes de políticas para o desenvolvimento do estado é também apontada por LINS (1990) como um dos fatores determinantes do baixo dinamismo industrial da referida região.

Adicionalmente, conforme MELO (2001), houve uma retração de gastos da administração direta (União) no estado do Rio. Em 1970, de acordo com a autora, estes eram mais de 50% do gasto nacional e significavam cinco vezes mais do que a receita do estado; em 1985 estavam iguais em valores, caindo a partir de então. Segundo a autora, o Rio, apesar de sua inserção no cenário nacional, tem uma das menores taxas de transferência tributária do país.

Através da TAB.19 podemos observar a evolução da participação relativa da cidade do Rio de Janeiro no emprego nacional em serviços públicos, ao longo das décadas de 1970, 1980 e 1990. O setor se encontra aqui sub-dividido em suas principais funções.

Tabela 19: Participação relativa (%) da cidade do Rio de Janeiro e de Brasília no total nacional de ocupados em serviços públicos selecionados: 1970, 1980, 1991 e 2000

	Rio de Janeiro				Brasília			
	1970	1980	1991	2000	1970	1980	1991	2000
Serviços públicos	15,2	10,3	6,6	4,6	2,7	5,2	4,1	2,9
legislativo e justiça	21,6	14,5	9,9	8,0	4,1	6,4	7,1	6,8
adm .pública federal	27,3	14,9	10,2	7,9	12,1	17,0	16,7	12,7
outras adm. públicas	7,2	3,6	2,2	1,9	0,4	1,6	0,9	1,5
forças armadas	26,9	25,6	22,3	18,9	3,3	6,2	5,6	5,4
segurança pública	11,4	9,0	6,8	5,5	1,9	2,7	3,9	4,3
repres. Internacionais	52,1	20,8	10,4	11,6	4,3	45,3	31,8	49,6

Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico (IBGE, vários anos)

Conforme nos mostra a tabela(TAB.19), a queda da participação relativa da cidade do Rio nos serviços públicos foi bastante acentuada, passando de 20,7% dos empregos nacionais no setor, em 1970, para 6,1% em 2000. Somente sua participação relativa nas forças armadas sofreu pouca alteração, mantendo-se expressiva, cerca de 1/3 do emprego nacional.

Quanto à participação relativa no emprego da administração pública federal, esta reduziu de 33,0% para 11,5%, ao longo das décadas em análise. Surpreendentemente, seu percentual atingido em 2000 não dista muito do apresentado por Brasília (12,7%), mesmo passados 40 anos da transferência da capital. Seu encolhimento relativo na cidade do Rio vem em resposta à Reforma do Estado (redução do corpo técnico-burocrático). Nesse sentido, também foi afetada pelas privatizações, a exemplo da Cia. Siderúrgica Nacional (CSN, em 1993), da Cia.Vale do Rio Doce(CVRD, em 1997) e do sistema Telebrás(em 1998), todas sediadas na cidade do Rio

Outro setor que também sofreu fortemente os efeitos da transferência da capital para Brasília foi o de organizações internacionais e representações estrangeiras. A queda da participação relativa nos ocupados em instituições e representações internacionais foi bastante significativa, passando de 55,4% em 1970 para 15,2% em 2000. Enquanto Brasília, que em 1970 respondia por apenas 4,3% do emprego nas referidas instituições, aumentou sua participação relativa para 49,6% em 2000 (TAB.19). Para a cidade do Rio essa queda representou um forte impacto em suas funções dirigentes nacionais, ao diminuir sua articulação com órgãos internacionais.

Uma das características da administração pública brasileira diz respeito aos seus altos e estáveis salários. A transferência da capital retirou do Rio não só o centro das decisões políticas, como também a bem remunerada alta cúpula da administração federal. A TAB.20 nos permite acompanhar a evolução da participação relativa do Rio de Janeiro, comparativamente à Brasília, na renda (PIB) da Administração Pública nacional³¹, ao longo das décadas dentro do período de 1960-2002.

³¹ O PIB da Administração pública abrange os serviços administrativos governamentais, o legislativo, a justiça, a defesa nacional e a segurança pública.

Tabela 20: Participação relativa (%) do Estado do Rio de Janeiro e de Brasília no PIB nacional da Administração Pública: 1960, 1970, 1980, 1990 e 2002

	1960	1970	1980	1990	2002
Rio de Janeiro	36,2	27,0	21,4	16,4	14,6
Brasília	0,0	4,8	7,5	6,8	11,3

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA,2005)

Os dados confirmam a redução da participação relativa do Rio de Janeiro na renda total da Administração Pública, ao passar de 36% em 1960 para 15% em 2002 (TAB.20). O aumento da participação de Brasília só passa a ser mais expressiva a partir da década de 1980, dado que a instalação efetiva se acelerou no início da década de 1970, durante a gestão Médici, conforme destacado anteriormente. No entanto, a participação relativa do Rio de Janeiro em 2002 ainda é maior do que a da capital, onde contribui a elevada quantidade de aposentados e pensionistas, além do gigantesco corpo militar.

Uma questão que cabe destacar está nas implicações do elevado peso da administração pública na economia da RMRJ, que a caracteriza diante do resto do país, ao mesmo tempo que imprime certas particularidades à sua dinâmica regional. Em primeiro lugar, a participação dos serviços como um todo e da administração pública em particular resulta do fato de a cidade do Rio de Janeiro ter sido capital do Império e da República por quase 200 anos. Em que pese a forte presença da administração pública federal na metrópole, podemos constatar que há transferência de renda do resto do país para a região em questão. Não obstante, essa condição de principal receptora tornou sua economia fortemente dependente de transferências governamentais.

Outro ponto está no fato de que o setor público, por natureza, absorve mais do que gera excedente, comprometendo as condições de acumulação da região, além de concorrer com o setor privado por mão de obra e localização, gerando pressões sobre os custos, principalmente salários. Adicionalmente, a economia da região fica mais vulnerável a políticas contracionistas por parte dos governos.

4.4. Perda do comando viário nacional

Ao longo de sua história, o Rio sempre desempenhou um destacado papel na integração nacional: através do seu porto, a partir do século XVI; através das estradas de ferro, a partir de meados do século XIX; e ainda pelas estradas de rodagem e pelo transporte aéreo no século XX. Importante pólo econômico, centro atacadista e de consumo, e, durante muito

tempo, principal porta de entrada e saída de passageiros e mercadorias, se consolidou como eixo de logística nacional.

Contudo, a região veio gradativamente perdendo a hegemonia no comando do sistema viário nacional. De um lado, o aumento da mobilidade rodoviária acabou por deslocar a função da hidrovia e da ferrovia, secundarizando o comércio de cabotagem e reduzindo o papel do Rio como nó de transportes, ponto de convergência das vias de comunicação em extensão nacional. A expansão viária, ligando diretamente os centros consumidores aos centros industriais, também reduziu sua função de centro distribuidor (BERNARDES, 1964). De outro lado, em muito contribuem seu enfraquecimento econômico, como centro comercial e de negócios, ao perder a sede de grandes bancos e empresas, assim como a crescente concorrência no turismo, liderada pelas cidades litorâneas do nordeste.

Vale notar que, conforme apontado por DAVIDOVICH (1986), a rodovia, nos seus primórdios, teve como base principal de irradiação o Rio de Janeiro, a exemplo da Rio-Petrópolis e do trecho fluminense da Rio-São Paulo. Contudo, a expansão da rede rodoviária brasileira, a partir da segunda metade do século XX, ainda de acordo com a autora, pode ser entendida como ao encontro do desenvolvimento da indústria em São Paulo, em que pesados investimentos estatais, não só nos transportes como também em energia e insumos básicos, estariam favorecendo, sobretudo, o espaço regional sob comando da capital paulistana.

A TAB.21 nos mostra o total de carga transportada nos principais portos do país, divididos segundo o tipo de navegação: longo curso e cabotagem, nos anos de 1970, 1980, 1990 e 2000. Podemos, também, acompanhar a evolução da participação relativa nacional dos portos selecionados, no total transportado nas décadas em análise.

Tabela 21: Transporte de carga nos principais portos do país(em mil toneladas), segundo o tipo de navegação: 1970, 1980, 1990 e 2000

	1970			1980			1990			2000		
	L. curso	cabot. Tot.(%)		L. curso	cabot. Tot.(%)		L. curso	cabot. Tot.(%)		L. curso	cabot. Tot.(%)	
Rio de Janeiro(RJ)	15.564	6.890	27,4	20.178	7.003	11,3	7.217	14.561	6,4	6.048	7.590	3,1
Sepetiba(RJ)	-	-	-	-	-	-	19.086	338	5,7	37.992	1.839	9,0
Santos(SP)	8.848	2.897	14,3	17.413	6.176	9,8	18.529	10.319	8,5	35.465	7.620	9,7
São Sebastião(SP)	2	3	0,0	233	230	0,2	12.713	21.580	10,1	8.220	37.468	10,3
Tubarão(ES)	22.069	108	27,1	62.285	2.938	27,2	-	-	-	71.527	1.084	16,3
Manaus(AM)	530	447	1,2	700	888	0,7	472	1.513	0,6	3.101	2.430	1,2
Belém(PA)	220	988	1,5	29.990	1.318	13,1	5.948	2.642	2,5	5.363	8.045	3,0
Recife(PE)	1.407	1.271	3,3	2.463	1.806	1,8	1.794	1.604	1,0	1.973	384	0,5
Salvador(BA)	471	81	0,7	990	1.889	1,2	1.312	127	0,4	1.705	287	0,4
Fortaleza(CE)	-	-	-	706	1.018	0,7	818	1.256	0,6	2.568	1.064	0,8
Vitória(ES)	2.911	653	4,4	4.147	1.386	2,3	82.580	7.220	26,5	5.146	269	1,2
Paranaguá(PR)	1.846	893	3,3	6.172	2.373	3,6	10.193	2.715	3,8	18.997	2.110	4,7
Porto Alegre(RS)	752	2.955	4,5	551	321	0,4	1.409	3.887	1,6	5.677	3.664	2,1
Total- Brasil	58.374	23.505	100	178.791	60.769	100	232.769	106.736	100	314.512	130.499	100

Fonte: Elaboração própria a partir do Anuário Estatístico do Brasil (IBGE, vários anos)

Em 1970, podemos observar a forte participação relativa do porto do Rio no transporte de cabotagem. O mesmo não acontece no transporte de longo curso, onde é ultrapassado (em tonelagem) pelo porto de Tubarão, cuja carga é predominantemente o minério de ferro. Consideram-se o total transportado pelo porto do Rio, este equivaleu, em 1970, a 27% da tonelagem total transportada pelo país (TAB.21). Em 1982, entrou em operação o porto de Sepetiba, no município de Itaguaí (costa norte da Baía de Sepetiba) e a região ganhou um importante reforço, dada a dimensão de sua retroárea portuária.

No entanto, apesar de sua posição privilegiada, a participação relativa do Rio no transporte nacional de cargas, ao longo das décadas seguintes, se manteve em torno de 12% do total (TAB.21), em que contribuíram a debilidade produtiva do entorno imediato e a forte liderança alcançada pelo porto de São Sebastião (SP) no transporte de cabotagem. Diante disso, recentes projetos de modernização e ampliação do porto de Sepetiba têm sido desenvolvidos na tentativa de recuperar a antiga vocação do Rio de centro nacional de logística.

Da mesma forma que no transporte marítimo, o Rio vem perdendo centralidade também no aéreo. A TAB.22, a seguir, nos permite analisar comparativamente a evolução da participação relativa nacional dos aeroportos das principais metrópoles do país, no volume total de passageiros desembarcados, nos anos de 1980, 1995 e 2003. Os desembarques se encontram divididos, segundo a origem dos vôos, em nacionais e internacionais.

Tabela 22: Passageiros desembarcados em vôos nacionais e internacionais, em aeroportos selecionados: 1985, 1995 e 2003

	nacionais						internacionais					
	1985		1995		2003		1985		1995		2003	
	tot.	(%)	tot.	(%)	tot.	(%)	tot.	(%)	tot.	(%)	tot.	(%)
Galeão	1.501	13,4	1.246	10,7	1.221	4,5	717	55,1	932	28,9	990	21,9
Santos Dumont	826	7,4	1.101	9,4	2.618	9,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Guarulhos	543	4,8	2.491	21,3	2.137	7,9	327	25,1	1.976	61,2	3.009	66,5
Congonhas	1.781	15,9	2.090	17,9	4.547	16,9	18	1,4	0	0,0	0	0,0
Pampulha	21	0,2	440	3,8	1.372	5,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Confins	519	4,6	454	3,9	136	0,5	0	0,0	44	1,4	47	1,0
Salvador	517	4,6	798	6,8	1.505	5,6	16	1,2	58	1,8	64	1,4
Fortaleza	311	2,8	554	4,7	829	3,1	0	0,0	14	0,4	79	1,7
Recife	466	4,2	688	5,9	1.131	4,2	36	2,7	73	2,3	60	1,3
Curitiba	337	3,0	629	5,4	1.046	3,9	0	0,0	8	0,2	29	0,6
Belém	414	3,7	435	3,7	542	2,0	18	1,4	17	0,5	20	0,4
Porto Alegre	499	4,4	749	6,4	1.351	5,0	26	2,0	108	3,3	93	2,0
Total- Brasil	11.216	100	11.675	100	26.967	100	1.303	100	3.228	100	4.523	100

Fonte: Elaboração própria a partir da INFRAERO (2005)

Conforme a TAB.22, tomados conjuntamente o aeroporto do Galeão (hoje aeroporto Tom Jobim) e o Santos Dumont, ambos na cidade do Rio, sua participação relativa nacional no total de desembarques originados de vôos nacionais foi de 20,8% em 1985³². Na metrópole paulista, no mesmo ano, somados os desembarques em Guarulhos e Congonhas, o percentual foi de 20,7%. Entretanto, durante a década de 1990, as duas metrópoles inverteram a liderança nos desembarques nacionais e, em 2003, desembarcaram no Rio apenas 14% do total, enquanto em São Paulo foram 25%. A perda relativa nacional do Rio na movimentação aérea contou também com o crescimento da participação relativa de metrópoles de segundo nível, a exemplo de Belo Horizonte e Salvador.

Quanto aos vôos internacionais, em 1985, o Galeão, no Rio, possuía a liderança absoluta: 55% dos desembarques no país, cabendo à São Paulo outros 26%. Entretanto, a consolidação da metrópole paulista como importante centro de negócios nacional foi capaz de deslocar o pouso dos vôos internacionais, apesar da hegemonia turística carioca. Dessa forma, em 2003, o aeroporto de Guarulhos foi responsável por 67% dos desembarques de vôos internacionais no país, e o Rio por apenas 22%, o que tem sido considerado por muitos como um forte golpe na auto-estima carioca e mesmo sua hegemonia no turismo pode vir a ser abalada, frente à crescente concorrência de outros pólos brasileiros.

De fato, o Rio de Janeiro possui uma sólida estrutura de bens culturais e de lazer, representada por teatros, cinemas, museus, bibliotecas que, ao lado de sua natureza

³² Em 1970, o Rio respondia por 36,5% do movimento nacional de passageiros, seguido de São Paulo, com 25,6% (Anuário Estatístico do Brasil, IBGE, 1971).

exuberante e da estética de sua paisagem, lhe garantem posição de destaque nacional e representam uma importante fonte de renda para a cidade, no entanto, associados ao patrimônio natural e às obras primas arquitetônicas estão a desordem gerada pelo crescimento descontrolado (poluição, tráfego e favelas) e a insegurança e violência, que vêm em consequência do crime organizado, do tráfico de drogas, do contrabando de armas e da corrupção policial. A insegurança parece ser o componente mais forte na perda relativa de atratividade turística da cidade. Episódios de balas perdidas, seqüestros relâmpagos e arrastões nas praias e nos túneis aparecem constantemente nos noticiários nacionais e mundiais, e vêm se espalhando pela cidade, alcançando as áreas nobres, principais centros de lazer e de consumo.

Em adição, outras cidades brasileiras, principalmente as litorâneas nordestinas, ao conjugar o desenvolvimento da sua infra-estrutura urbana a suas belezas naturais e, em alguns casos, um considerável acervo histórico e cultural, estão tornando-se pontos alternativos ao turismo nacional e internacional.

Segundo dados da EMBRATUR (2005), nos anos entre 1994 e 2003, a cidade do Rio se mantém na liderança entre as principais cidades visitadas pelo turista estrangeiro, responsável por mais de um terço do total ao longo do referido período, respondendo por cerca de 37% do turismo internacional, em 2003, seguida de São Paulo com outros 18,5%. Através dos dados pode-se acompanhar o crescimento da participação relativa de cidades litorâneas do nordeste, a exemplo de Salvador, Fortaleza e Recife que vêm ganhando espaço na preferência do turista estrangeiro. A cidade de Salvador passou de 9,3% em 1994 para 15,8%, Fortaleza aumentou de 2,3% para 8,5% no mesmo período, quando Recife passou de 4,8% para 7,5% do total.

4.5. Fraca rede urbana fluminense

Outra particularidade da metrópole carioca é o fato de não contar com uma economia regional integrada e complementar. O estado do Rio de Janeiro possui uma fraca rede urbana devido à existência de poucos centros intermediários, principalmente fora dos limites metropolitanos (SANTOS, 2003). De acordo com estudo de RUIZ (2004), o Rio de Janeiro é um dos estados brasileiros com maiores desequilíbrios em sua estrutura urbana.

Dentre os fatores que contribuem para a dificuldade de formação de um sistema de cidades mais equilibrado no Rio de Janeiro, podemos destacar a ausência de reservas minerais, a debilidade da agropecuária e a pouca diversificação das atividades produtivas nos núcleos urbanos interioranos mais representativos e mesmo os centros intermediários metropolitanos, embora contem com uma economia relativamente mais diversificada, se mantêm altamente dependentes das atividades econômicas e da infra-estrutura de serviços do seu núcleo, a cidade do Rio.

A estrutura urbana e produtiva da região, caracterizada pela excessiva concentração da produção e da renda na metrópole, pode ser atribuída a marcos que a formação histórica imprimiu no atual território fluminense, ao conjugar o processo de acumulação mercantil, a estagnação da cafeicultura no interior, a larga utilização de mão de obra escrava, a separação político-administrativa e, principalmente, a função de capital exercida pela cidade do Rio.

Devido aos quase duzentos anos em que se manteve como capital do país, suas funções urbanas nacionais sempre se sobrepuseram às locais. Adicionalmente, no que diz respeito ao seu entorno, a metrópole carioca pouco teve o que polarizar. Pobre e populacionalmente esvaziado, o entorno não apresentou fatores aglomerativos (densidade urbana) que incentivassem uma maior integração produtiva, mesmo diante da aparente saturação industrial da região metropolitana do Rio de Janeiro. Afinal, ao contrário do ocorrido em São Paulo, o interior fluminense não pôde arcar com investimentos em infra-estrutura e, conseqüentemente, não se constituiu em alternativa para o capital industrial, apesar das deseconomias de aglomeração já se fazerem sentir na metrópole,³³.

A metropolização carioca, conforme aponta DAVIDOVICH (2001), diante da prevalência de uma baixa conectividade viária e da fraca articulação entre as diferentes áreas do Estado, não favoreceu a efetiva integração espacial do território, mas, ao contrário, fortaleceu a polarização da metrópole e restringiu a área de influência de cidades regionais, a exemplo da cidade de Campos. Segundo DUARTE (1981), a hegemonia da cidade do Rio desacelerou o desenvolvimento das interligações secundárias entre as cidades do sistema urbano fluminense. A autora destaca, ainda, que a pavimentação não representou

³³. A respeito da interiorização da indústria paulista ver NEGRI (1994). O autor destaca a participação do governo estadual que, com o apoio do governo federal, adotou uma série de planos e programas visando o desenvolvimento urbano e regional de São Paulo. Diante da existência de economias de urbanização a interiorização foi possível sem que houvesse perda de economias aglomerativas.

maiores conexões internas e sim conexões externas, confirmando que a ampliação da rede não foi para atender o desenvolvimento interno, mas para sustentar o poderio econômico da metrópole.

Outro aspecto da singularidade desse processo, ainda de acordo DAVIDOVICH (2001), remete à ausência do imaginário do pertencer coletivo das populações, em função da inexistência de coesão e de laços de solidariedade territorial. Um legado que, segundo a autora, a despeito da fusão entre os dois estados em 1975, ainda permanece nas identidades carioca e fluminense e que traduz a contradição entre a posição urbana, sucessivamente acumulada pela cidade do Rio de Janeiro, e o isolamento secular mantido em relação ao seu entorno imediato. Essa questão toma uma dimensão ainda maior se levamos em conta o cosmopolitismo da sua elite política, intelectual e econômica. O carioca, de um modo geral, parece não se permitir pensar a região, uma vez que ele não se percebe como um cidadão do estado, mas um cidadão do mundo, a despeito de toda e qualquer crise.

A fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, aparentemente na intenção de aumentar a integração da região e com isso os investimentos no interior do estado, parecia à época uma opção, uma alternativa na formação de uma área econômico-político e social que fizesse contrapeso a São Paulo, e possibilitasse um maior equilíbrio federativo.

Um outro argumento apresentado a favor da fusão diz respeito ao pequeno território do então estado da Guanabara, o que traria dificuldades relativas à geração de energia, produção agrícola e abastecimento, assim como a falta de terrenos para indústrias de maior porte. Segundo BRASILEIRO (1979), diversos setores da elite política e econômica carioca endossaram esse projeto e tiveram efetiva participação na sua implementação, com destaque para a Federação das Indústrias. Porém, o argumento da saturação industrial carioca, adverte a autora, tem de ser visto com cautela, dado que se contrapõe à existência de grandes extensões de terra passíveis de ocupação, a exemplo dos distritos industriais de Santa Cruz e Campo Grande, que se mantiveram com significativa capacidade ociosa.

Adicionalmente, intencionava-se viabilizar a região metropolitana através da eliminação da barreira político-institucional, possibilitando uma estratégia conjunta na busca de maior integração e complementaridade. Contudo, não se pode descartar a hipótese de que a eliminação da barreira político institucional pudesse vir a fortalecer a cidade do Rio, na direção da reconcentração, diante do peso de sua participação no Congresso, assim como

pelas melhores condições relativas que apresenta em relação ao resto do estado, quanto à oferta e qualidade da infra-estrutura e da mão de obra.

Outro fator que não favorece a formação de complementaridades e interdependências entre a metrópole e o interior fluminense é a ausência de base agropecuária. A produção da região é mesmo muito baixa frente à produção dos demais estados brasileiros, como nos confirma a TAB.23, a seguir. Se de um lado isso dificulta as condições de abastecimento do seu vasto mercado, de outro diminui as possibilidades de integração e diversificação produtiva da região, assim como reduz a capacidade de fixação de população nos municípios do interior do estado.

Tabela 23: Participação relativa(%) de estados selecionados no PIB agropecuário nacional: 1970, 1980, 1990 e 2002

	1970	1980	1990	2002
São Paulo	18,0	14,2	20,3	26,6
Rio de Janeiro	2,4	2,0	1,5	0,8
Minas Gerais	11,9	16,3	12,5	8,2
Bahia	7,0	6,9	5,6	6,1
Pernambuco	3,3	2,7	3,2	2,7
Ceará	2,2	2,3	2,6	1,1
Paraná	12,1	11,7	9,0	10,0
Rio Grande do Sul	15,9	12,6	11,7	12,1
Pará	2,0	3,1	8,6	5,0
Brasil	100	100	100	100

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA (IPEA, 2005)

Conforme os dados da TAB.23, a participação relativa do Rio de Janeiro na renda gerada nacionalmente pelo setor agropecuário se reduz dos poucos 2,4% em 1970 para 0,8% em 2002, em forte contraste com outros grandes estados brasileiros. Em verdade, a debilidade agrícola da região permanece desde a estagnação da economia cafeeira do Vale do Paraíba (concorrência paulista), uma vez que não houve transição para uma agricultura alimentar mercantil, tanto devido ao desgaste do solo, quanto às limitações impostas pela falta de mercado (mão de obra assalariada) e pelo processo de acumulação urbano-mercantil liderado pela antiga capital federal, polarizando as atividades econômicas da região. Em consequência, não houve para o interior fluminense nenhum fator dinamizador relevante para sua economia, seja pelo mercado ou sejam por políticas indutoras após a crise da cafeicultura. Vale notar, inclusive, que mesmo a pecuária se apresentava pouco produtiva na região, devido também ao desgaste do solo como ao relevo. De modo que as cidades por onde passava o café tornaram-se locais sem dinamismo e transformavam-se em fonte de emigração.

Dessa forma, a metropolização e a debilidade produtiva do interior se refletiram no diferente dinamismo demográfico dos municípios do estado do Rio e na formação de uma fraca rede urbana, como podemos observar na TAB.24. que traz a população dos municípios que abrigavam mais de 100 mil habitantes em 2000. Ao todo, são 21 municípios e representavam, em 2000, 23% do total de municípios do estado, contudo, concentravam cerca de 85% da população residente total. Os municípios se encontram agrupados em metropolitanos e extrametropolitanos.

Tabela 24: População(em mil habitantes) de municípios do Estado do Rio de Janeiro selecionados: 1940, 1960, 1980 e 2000

	1940	1960	1980	2000
Metropolitanos				
Rio de Janeiro	1.764	3.307	5.091	5.858
Nova Iguaçu	39	240	661	921
São Gonçalo	90	248	615	891
Duque de Caxias	30	244	576	775
Niterói	142	245	397	459
São João de Meriti	40	192	399	449
Belford Roxo	6	73	282	434
Magé	23	59	167	206
Itaboraí	24	42	115	187
Nilópolis	22	97	152	154
Queimados	4	24	94	122
Extrametropolitanos				
Campos dos Goytacazes	223	292	349	407
Petrópolis	85	150	242	287
Volta Redonda		89	184	242
Nova Friburgo	39	70	123	172
Barra Mansa	26	64	155	171
Teresópolis	30	52	99	138
Macaé	56	59	76	132
Cabo Frio	15	27	71	127
Angra dos Reis	19	29	58	119
Resende	27	49	87	105

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA,2005), e Cardoso e Coelho(2003)

Em primeiro lugar, podemos notar que são poucos os municípios considerados de porte intermediário que se encontram além dos limites metropolitanos. Dentre eles, o mais representativo é o município de Campos dos Goytacazes, no norte fluminense. Em 1940, este era o segundo maior município do estado, atrás, apenas, do município do Rio, à época capital federal. Campos deve seu desenvolvimento à cultura canavieira que ganhou importância no início do século XVIII. Todavia, diante da sua baixa produtividade a região foi perdendo expressão nacional. Mesmo assim, vale destacar que os desdobramentos demográficos e produtivos da indústria do açúcar permitiram que até meados do século XX

tal município fosse um importante centro regional (DUARTE, 1981). Não obstante, o aumento das ligações viárias do norte do estado com a cidade do Rio enfraqueceram sua polarização e, possivelmente, desestimularam a diversificação de suas atividades. A exploração de petróleo na Bacia de Campos, que experimentou rápido crescimento na última década, poderá impulsionar o desenvolvimento tanto do município de Campos como o de Macaé, que em 2000 contavam com 407 mil e 132 mil habitantes, respectivamente(TAB.24).

Dentre os municípios da região Serrana, se destacam Petrópolis, Nova Friburgo e Teresópolis. Cujas populações atingiram, no ano de 2000, 287 mil, 173 mil e 138 mil respectivamente. Apesar de contar com alguma atividade industrial, estes municípios são essencialmente extensões de lazer e turismo do núcleo metropolitano, se constituindo também em áreas de segunda residência da elite carioca. Contudo, Nova Friburgo vem se destacando atualmente como pólo de moda íntima.

Na região do Médio Paraíba, destacam-se os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, cujos desenvolvimentos se devem à instalação da CSN (em 1941). O lento crescimento demográfico nas últimas décadas é indício de pouca diversificação da atividade econômica desenvolvida na região, ou seja, não se formou um complexo industrial integrado e não se criou densidade urbana para os serviços de média e alta complexidade. Porém, o desempenho recente da atividade siderúrgica tem contribuído para a atração de indústrias automotivas, a exemplo das instaladas em Resende (105 mil habitantes em 2000) e Porto Real e coloca uma nova possibilidade de crescimento para a região.

Os municípios litorâneos de Cabo Frio e Angra dos Reis, assim como os município serranos supra mencionados, têm no turismo sua atividade mais dinâmica. Cabo Frio, que atingiu 127 mil habitantes em 2000(TAB.24), teve seu crescimento demográfico acelerado partir da inauguração da Ponte Rio-Niterói, em 1974, se consolidando como principal pólo turístico da capital. Parte significativa da sua população se constitui de aposentados e pensionistas que abandonaram a metrópole em busca de mais segurança e melhor qualidade de vida. No litoral sul, Angra dos Reis, apesar de abrigar estaleiros e usinas nucleares, também deve seu crescimento, em grande medida, às atividades de lazer e turismo, também servindo de segunda residência para cariocas da alta classe (NATAL, 2005).

Dentro dos limites metropolitanos observamos municípios agigantados, a exemplo de Nova Iguaçu e Duque de Caxias, na Baixada Fluminense, e São Gonçalo (TAB.24). Da mesma forma que os municípios da baixada, este último experimentou uma explosão demográfica a partir da década de 1940, por meio da multiplicação de loteamentos vendidos a baixo preço à população de classe baixa, para aliviar a pressão demográfica do núcleo metropolitano, aqui considerados conjuntamente os municípios do Rio e de Niterói (ABREU, 1987). Esses lotes se referem a antigas fazendas que se viram obrigadas a abandonar sua produção no pós II Guerra.

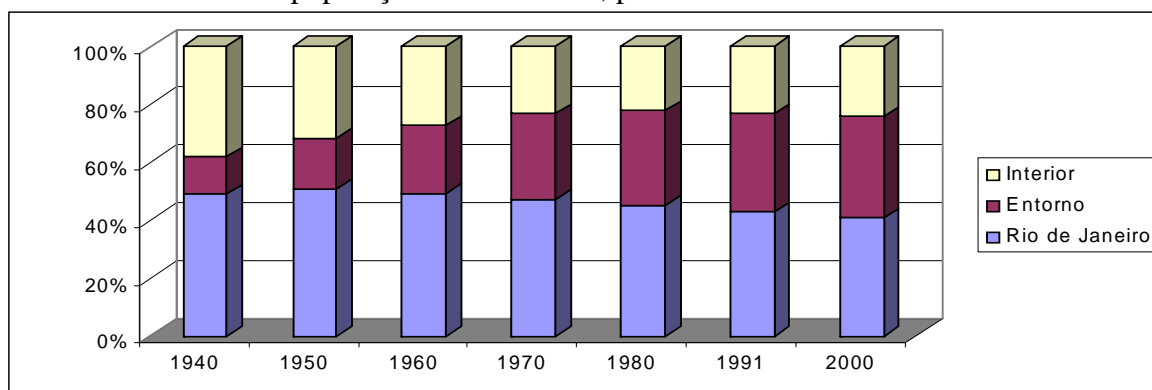
De modo geral, esses populosos municípios da periferia metropolitana se apresentam como fracos núcleos produtivos e contam com serviços de baixa complexidade, viabilizados pelo adensamento demográfico e limitados pela baixa renda de sua população. Por terem acumulado deficiências de infra-estrutura produtiva e urbana, não se constituíram em alternativa para localização industrial ou de serviços mais especializados. Em consequência, se mantêm fortemente subordinados à dinâmica do município-sede, de modo que parte significativa da sua população é forçada a movimentos pendulares em busca de trabalho, bem como de serviços educacionais e médicos.

Devido à existência de poucos núcleos urbanos intermediários no interior fluminense e ao maior dinamismo populacional do entorno metropolitano, possibilitado pelo baixo custo relativo da moradia nas áreas periféricas, a metrópole carioca, apesar do baixo crescimento relativo recente da sua população, confirmado no terceiro capítulo do presente trabalho, mantém sua hegemonia demográfica no estado.

O GRA.7, a seguir, ilustra o peso relativo da cidade do Rio e da região metropolitana na população total do estado, onde é possível acompanhar sua evolução ao longo das décadas no período de 1940-2000.

GRÁFICO 7

Participação relativa (%) da cidade do Rio de Janeiro, do entorno metropolitano e do interior fluminense na população estadual total, período decenal: 1940- 2000



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA (IPEA, 2005).

Através do GRAF.7 podemos constatar o maior dinamismo demográfico relativo do entorno metropolitano (região metropolitana menos o município-sede) ao longo das décadas de 1940, 1950 e 1960. Interessante notar que, desde a década de 1970, quando alcança o maior patamar, com a metrópole respondendo por cerca de 75% da população do estado, a composição se mantém praticamente estável. Também, é possível perceber, nas últimas décadas, um leve aumento relativo do entorno em detrimento da capital, em resposta ao baixo crescimento relativo da cidade do Rio.

Com efeito, nem mesmo a fusão dos estado da Guanabara e do Rio de Janeiro, em 1975, foi capaz de alterar essa composição demográfica, como era esperado na época. O que nos revela, de um modo geral, que o interior fluminense, ao longo das últimas décadas, não se apresentou como alternativa de atração e fixação para a população do Rio de Janeiro, dado que a proposta da fusão, de formar um parque industrial capaz de rivalizar com São Paulo e de reforçar a agricultura no interior não se materializou. Confirmou-se, dessa forma, a elevada centralidade regional da metrópole, mas também aprofundou-se sua problemática intra-urbana, dado o aumento da densidade e a saturação da sua infra-estrutura.

O grande desafio colocado está na necessidade de formulação de uma política integrada, que alivie as pressões sobre a região metropolitana e permita explorar as potencialidades regionais, a exemplo da indústria de alta tecnologia e do turismo na capital. Mais integrada, a rede de cidades fluminenses poderia contribuir para a dificuldade de superação da crise econômica, política e social da metrópole, assim como desenvolver o interior estado, por meio, principalmente, de uma maior diversificação produtiva e uma melhor distribuição da população.

Essa discussão se reforça diante dos sinais de recuperação da economia fluminense na última década, dada a destacada posição do interior nessa nova dinâmica. A TAB.25 mostra a participação relativa nacional do estado do Rio de Janeiro na renda nacional total, e também nos setores agrícola, de serviços e industrial. Este último se encontra subdividido na indústria extrativa mineral e indústria de transformação. A tabela traz os anos de 1985, 1990 e 2002.

Tabela 25: Participação relativa (%) do Estado do Rio de Janeiro no PIB nacional de setores selecionados: 1985, 1990 e 2002

Setores	1985	1990	2002
Agrícola	1,4	1,5	0,8
Indústria	13,2	10,1	15,9
Extrativa mineral	50,5	52,9	79,0
Transformação	8,0	7,7	8,2
Serviços	16,5	13,9	12,7
Total	12,7	10,9	12,6

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEADATA(IPEA,2005)

Através da TAB.25 é possível constatar a retomada do crescimento da economia fluminense, expressa pelo aumento da sua participação relativa na renda nacional, ao longo da década de 1990, sugerindo o início de um processo de recuperação econômica do estado. Essa inflexão é claramente puxada pela indústria do petróleo, que fez com que a região respondesse por 79% da renda nacional da indústria extrativa mineral em 2002. O aumento da participação da indústria de transformação, durante a década de 1990, pode ser vista como resposta da retomada da indústria naval e do desempenho das indústrias automotivas no sul do estado.

Segundo NATAL (2005), a inflexão econômica experimentada pelo estado, em meados da década de 1990, teria impulsionado um avanço na formação de uma rede urbana fluminense. De acordo com o autor, municípios interioranos passaram a abrigar atividades econômicas com maior grau de complexidade, possibilitando áreas de influência mais extensas, devido a novas estratégias de localização das empresas, à violência no município-sede, a novas modalidades de apoios fiscais e à maior articulação devida aos investimentos em infra-estrutura. No entanto, grande parte dos municípios dinâmicos, por ele caracterizados como do interior, são metropolitanos, o que nos indica que ainda há um caminho a ser percorrido na direção de um maior equilíbrio no sistema de cidades do estado. Diante do exposto, não se pode afirmar que o recente dinamismo da economia fluminense será capaz de aumentar a integração do estado, nem mesmo de estimular as

atividades da metrópole ou dar reforço à centralidade da cidade do Rio em âmbito nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como apresentado no primeiro capítulo, a dinâmica do capitalismo contemporâneo, regida pelo capital financeiro e pelo controle tecnológico, vem reconfigurando a hierarquia da rede de cidades, seja no contexto nacional, seja no internacional. Desse modo novas centralidades são criadas, colocando em pauta a retomada de questões como a integração e a articulação regional, frente ao risco da reconcentração e do reforço das relações de subordinação e dependência, por meio da divisão inter-regional do trabalho.

O processo de formação e de consolidação da primazia da metrópole carioca na hierarquia urbana nacional, como nos confirma o segundo capítulo, foi, em grande medida, desdobramento da função que exerceu como sede político-administrativa, seja pela composição sócio-demográfica, em que destacamos a presença de uma rica elite cosmopolita, seja pelo desenvolvimento de suas atividades econômicas, que a tornaram ponto de convergência da renda, além de centro de comando e de controle da economia e da política nacionais.

Contudo, algumas pendências se mostraram evidentes, a exemplo da falta de projeto de desenvolvimento regional, em resultado da pouca articulação de suas instituições, da fraca burguesia empresarial e do seu isolamento econômico e demográfico em relação ao entorno geográfico. Como consequência, a metrópole carioca tem apresentado dificuldade em acompanhar o dinamismo das demais metrópoles brasileiras, confirmada pela sua perda relativa na atração de investimentos e na fixação da mão de obra qualificada, devido ao fraco desempenho relativo da sua economia, que se evidencia a partir da década de 1970, como nos mostrou o terceiro capítulo.

Em contrapartida, melhor integrados com seus entornos geográficos e produtivos, novos centros urbanos se fortalecem, como também a metrópole paulista, lançando as bases para a re-hierarquização da estrutura urbana brasileira, em consonância com a dinâmica capitalista contemporânea. Nesse contexto, surge, como grande desafio para a promoção e sustentação do seu desenvolvimento, a necessidade de implementação de políticas que promovam uma melhor articulação regional e que resultem no aumento da diversificação e complementaridade das atividades econômicas da metrópole e seu entorno, como também explorem as potencialidades do seu núcleo, entre elas a de pólo tecnológico e turístico.

A retomada de crescimento da economia fluminense, na última década, fortemente sustentada no petróleo, nas indústrias naval, siderúrgica e automotiva, e na recuperação do turismo, recoloca a possibilidade de se reverter o aparente processo de estagnação da economia regional e refortalecer a centralidade nacional da cidade do Rio de Janeiro, através do reforço de suas funções centrais em amplo espectro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. 3.ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1987. 147p.

ANDRADE, Mônica V. **O setor de serviços no Brasil: a dualidade revisitada 1981/1990**. 1994. 114p. Dissertação (Mestrado em Economia) – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1994.

ANDRADE, Thompson Almeida, SANTOS, A. M. S. P., SERRA, R. V. **Fluxos migratórios nas cidades médias e regiões metropolitanas brasileiras: a experiência do período 1980/96**. Rio de Janeiro, IPEA, 2000, 31p. (Texto para discussão, n.747) Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/td_2000/td0747.pdf>. Acesso em 23 de maio de 2004

ASTEL ASSESSORES TÉCNICOS. **Mapa econômico da Guanabara**. Rio de Janeiro: Secretaria de Economia do Estado da Guanabara, 1969. v.1.

AZEVEDO, Thales de. **Povoamento da cidade do Salvador**. 2.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1955. 504p.

BECKER, Bertha K., EGLER, Cláudio A. G. **Brasil: uma nova potência na economia-mundo**. 2ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994. 267p.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Hausmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992. 328p. (Biblioteca Carioca, v.11)

BERNARDES, Lysia Maria C. **Rio de Janeiro e sua região**. Rio de Janeiro: IBGE, Conselho Nacional de Geografia, 1964. 146p.

_____.Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. In: ABREU, Maurício (Org.) **Natureza e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992. p.37-53.

BRASILEIRO, Ana Maria. **A fusão: análise de uma política pública**. Brasília: IPEA, 1979. 364 p. (Estudos para planejamento, 21).

CAMARANO, Ana Amélia, BELTRÃO, K. I. **Distribuição espacial da população brasileira: mudanças na segunda metade deste século**. Rio de Janeiro: IPEA, 2000. 30p. (Texto para Discussão, n.766). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/td_2000/td0766.pdf>. Acesso em 15 de junho de 2004.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1970**. Campinas, SP: UNICAMP, 1985. 369p.

_____. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: DIFEL, 1977. 317p. (Corpo e alma do Brasil, 53)

CARDOSO, Adauto Lucio, COELHO, Will Robson. **Caracterização da região metropolitana do Rio de Janeiro e das políticas habitacionais municipais**. Projeto Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal. Rio de Janeiro: Observatório/IPPUR/UFRJ, 2003. 32p. Disponível em: <http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/download/rmrj_caract.pdf>. Acesso em 5 de abril de 2004.

CARVALHO, José Alberto M. de, GARCIA, R. A. **Estimativas decenais e quinquenais de saldos migratórios e taxas líquidas de migração do Brasil, por situação do domicílio, sexo, idade, segundo unidade da federação e macrorregião, entre 1960 e 1990, e estimativas de emigrantes internacionais do período 1985/1990**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2002. 300p. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/saldos_migratorios/Estimativas_saldos_migratorios.pdf>. Acesso em 10 de abril de 2004.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. 196p.

CASTRO, Antonio B. **7 ensaios sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro: Forense, 1971. v.2. Cap.5: A industrialização descentralizada no Brasil, p. 101-162.

CASTRO, Antonio B., SOUZA, Francisco P. **A economia brasileira em marcha forçada**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. 217p.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in Southern Germany**. New Jersey: Prentice Hall, 1966. 230p.

CONSIDERA, Cláudio M., MELO, Hildete P. Industrialização fluminense: 1930/1980. **Revista do Rio de Janeiro**, v.1, n.3, p.111-122, maio/ago. 1986.

CORRÊA, Roberto L. Contribuição ao estudo do papel dirigente das metrópoles brasileiras. **Revista Brasileira de Geografia**, v.30, n.2, p.56-86, 1968.

CYSNE, Rubens P. **Rio de Janeiro e intermediação financeira**. Rio de Janeiro: EPGE/FGV, 1996. 14 p. (Ensaio Econômico, n.284)

DAIN, Sulamis. **Crise econômica: Rio de todas as crises**. Rio de Janeiro: IUPERJ, 1990. (Série Estudos e Pesquisas, n.80)

DAVIDOVICH, Fany. Um foco sobre o processo de urbanização no estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: **Revista Brasileira de Geografia**, v.48, n.3, p.333-371, 1986.

_____. O entorno da região metropolitana do Rio de Janeiro, hipóteses e considerações. In.: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 11, 2005, Salvador. **Anais**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. p.326-335.

DIEGUES Jr., Manuel. **Imigração, urbanização e industrialização: estudo sobre alguns aspectos da contribuição cultural do imigrante no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, INEP, 1964. 385p.

DINIZ, Clélio C. **Dinâmica regional da indústria no Brasil**: início de desconcentração, risco de reconcentração. Tese (Professor titular) - Departamento de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1991. 138p.

_____. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. **Nova Economia**, v.3, n.1, p.35-64, 1993.

_____. A nova configuração urbano-industrial no Brasil. In: KON, Anita. (Org.) **Unidade e fragmentação**: a questão regional no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 2002. p.87-115.

DINIZ, Clélio C., CROCCO, M. A. Reestruturação econômica e impacto regional: o novo mapa da indústria brasileira. **Nova Economia**, v.6, n.1, p.77-103, 1996.

DOMINGUES, Edson Paulo, RUIZ, Ricardo M., MORO, Sueli. **Aglomeramentos tecnológicos e industriais**: origem do capital, inovação e localização. 2005 (Mimeogr.).

DUARTE, Haidine da S. B. Estrutura urbana do estado do Rio de Janeiro: uma análise no tempo. Rio de Janeiro: **Revista Brasileira de Geografia**, v.43,n.4, p.477-560, 1981.

EMBRATUR. **Estatísticas básicas do turismo**: Brasil. 2005. 27p. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/site/arquivos/dados_fatos/evolucao/EstatisticasBasicasdoTurismo.pdf>. Acesso em 10 de dezembro de 2005.

FRANÇA, Jean Marcel C. (Org.) **Visões do Rio de Janeiro colonial**: antologia de textos, 1531-1800. Rio de Janeiro: EdUERJ: J. Olympio, 1999. 261p.

FREITAS FILHO, Almir, CURY, Vânia Maria. **Instituições, agentes sociais e desenvolvimento econômico**: 1890-1945. Rio de Janeiro: Instituto de Economia, UFRJ, 2004. 23p. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/eventos/seminarios/pesquisa/instituicoes_agentes_sociais_e_desenvolvimento_economico_rj_1890_1945.pdf>. Acesso em 13 de março de 2005.

GARCIA, Ricardo A. **A migração como variável endógena**: uma proposta de regionalização baseada em pólos econômicos e suas áreas de influência. 2002. 187p. Tese (Doutorado em Demografia) - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2002. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/demografia/teses/2002/Ricardo_Alexandrino_Garcia.pdf>. Acesso em 23 de abril de 2004.

IBGE. **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, (vários anos)

_____. **Censo demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE, (vários anos)

_____. **Censo industrial**. Rio de Janeiro: IBGE, 1950, 1960.

_____. **Censo econômico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1940.

IPEA. **IPEADATA**. Disponível em <<http://www.ipeadata.gov.br>>. Acesso em 10 de dezembro de 2005.

JACOBS, Jane. **The economy of cities**. Nova York: Random House, 1969. 268p.

_____. **Cities and the wealth of nations: principals of economic life**. Nova York: Vintage Books, 1985. 257p.

KON, Anita. **Economia dos Serviços: teoria e evolução no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004. 269 p.

LAGO, Luciana C. **Desigualdades na metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise**. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000(a). 238p.

_____. **O que há de novo na clássica dualidade núcleo-periferia: a metrópole do Rio de Janeiro**. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.) **O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000(b). p.207-228.

LAPA, José Roberto do A. **A economia cafeeira**. 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 1986. 120p.

LEMOS, Maurício, CROCCO, Marco Aurélio. **Competitividade e dinâmica comparativa das regiões metropolitanas brasileiras**. Belo Horizonte: Cedeplar-UFMG., 2000. 18p. (Texto para discussão, n.146) Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20146.doc>>. Acesso em 13 de novembro de 2004.

LEMOS, Mauro, DINIZ, Clélio C., GUERRA, Leonardo, MORO, Sueli. A nova configuração regional brasileira e sua geografia econômica. **Estudos Econômicos**, v.33, n.4, p.665-700, 2003.

LEOPOLDI, Maria Antonieta. **Industrial associations and politics in contemporary Brazil (1930-61)** 1984. 465f. Tese (Doutorado) - St. Antony's College, University of Oxford, Oxford, 1984.

LESSA, Carlos. **O Rio de todos os brasis: uma reflexão em busca de auto-estima**. Rio de Janeiro: Record, 2000, 478p.

_____. **Estratégia de desenvolvimento: sonho e fracasso**. Brasília: FUNCEP, 1988. 235p.

LIMA, João Heraldo. **Café e indústria em Minas Gerais: (1870-1920)**. Petrópolis: Vozes, 1981. 105p.

LINS, Sérgio Eustáquio B. **Padrão locacional da indústria de bens de capital na década de 1970**. 1990. 279f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1990.

LOBO, Eulália Maria L. **História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro**. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, 2.v.

MARTINE, George. **A redistribuição espacial da população brasileira durante a década de 80**. Rio de Janeiro: IPEA, 1994. 46 p. (Texto para discussão, n.329). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/td_329.pdf>. Acesso em 25 de abril de 2004.

MELO, Hildete P. A Trajetória da industrialização do Rio de Janeiro. In: FREIRE, Américo, SARMENTO, Carlos Eduardo, MOTTA, Marly S. **Um estado em questão: os 25 anos do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: ALERJ: FGV, 2001. 336p.

MELO, Hildete P., ROCHA, F., FERRAZ, G., DI SABBATO, A., DWECK, R. **O setor de serviços no Brasil: uma visão global- 1985/95**. Rio de Janeiro: IPEA, 1998. 43 p. (Texto para discussão, n.549). Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/pub/td/td0549.pdf>>. Acesso em 19 de junho de 2004.

MESSENTIER, Leonardo M. de. O esvaziamento econômico do Rio de Janeiro, mas também de São Paulo. In.: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. Encontro Nacional, 5, 1993, Belo Horizonte, MG. **Encruzilhadas das modernidades e planejamento: programa e sumários**. Belo Horizonte: ANPUR, 1993. 1993. v.2. p.763-782.

MONTE-MÓR, R. L. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M. et al. (Orgs.) **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC-ANPUR, 1994. p.169-181.

MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970. 447p.

MOTTA, Marly S. da. **Rio de Janeiro: de cidade-capital a estado da Guanabara**. Rio de Janeiro: ALERJ:FGV, 2001, 303p.

_____. **Saudades da Guanabara: o campo político da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2000. 162p.

NATAL, Jorge. **O Estado do Rio de Janeiro pós-1995: dinâmica econômica, rede urbana e questão social**. Rio de Janeiro: Publicati/FAPERJ, 2005. 284p.

NEDELL, Jeffrey D. **Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite na virada do século**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. 383p.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)** 1994. 278p. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campina, 1994.

PACHECO, C. A., PATARRA, N. Movimentos migratórios nos anos 80: novos padrões? In.: SEMINÁRIO DE MIGRAÇÕES INTERNAS, Curitiba, 1997. **Anais**. Curitiba: ABEP, 1997. p.31-65.

PECHMAN, Robert M. Um olhar sobre a cidade: estudo da imagem e do imaginário do Rio na formação da modernidade. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, v.6, n.1, p.77-88, jul. 1992.

PORTO, Cornélia N., COSTA, Iraci Del Nero da. NOZOE, Nelson Hideiki. **Movimentos migratórios no Brasil e seus condicionantes econômicos (1872-1980)**. São Paulo: FINEP/FIPE, 1987. 170p.

PRETECEILLE, Edmond, VALLADARES, Lícia. Favela, favelas: unidade ou diversidade da favela carioca. In: RIBEIRO, L. C. Q.(Org.) **O Futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2000. p.375-403.

REIS, E., TAFNER, P., PIMENTEL, M., SERRA, R., REIFF, L.O., MAGALHAES, K. MEDINA, M. **O PIB dos municípios brasileiros: metodologia e estimativas-1970-1996**. Rio de Janeiro: IPEA, 2005. (Texto para discussão, 1064). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/2005/td_1064.pdf>. Acesso em 10 de dezembro de 2005

REZENDE, F., TAFNER, P.(Ed.) **Brasil: o estado de uma nação**. Rio de Janeiro: IPEA, 2005. 372p.

RIBEIRO, Ana Clara T. A cidade do Rio de Janeiro: lembrando a “A jangada de pedra” de Saramago. In: PIQUET, Rosélia (Org.) **Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação**. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2000. p.11-52.

RIBEIRO, Luiz César Q. Cidade desigual ou cidade partida? tendências da metrópole do Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, L. C. Q.(Org.) **O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2000. p.63-98.

ROCHA, Sonia. **Tendência evolutiva e características da pobreza no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPEA, 1997. 18p. (Texto para discussão, n.536). Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/pub/td/td0536.pdf>> .Acesso em 10 de novembro de 2005.

_____. As metrópoles brasileiras às vésperas do terceiro milênio. **Econômica**, v.2, n.4, p.5-24, dez. 2000.

RUIZ, Ricardo M. As estruturas urbano-regionais do Brasil e Estados Unidos comparadas: um estudo exploratório. In.: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 11, 2004, Diamantina, MG. **Anais do Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR**, 2004. 1 CD-ROM. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A009.PDF>> Acesso em 15 de outubro de 2005.

SANTOS, Ângela M. S. P. **Planejamento e desenvolvimento: o estado da Guanabara**. 1990. paginação irregular. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

_____. **Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2003. 226p.

SARMENTO, Carlos Eduardo. **O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto**. Rio de Janeiro: ALERJ:FGV, 2001. 271p.

SASSEN, Saskia. **The global city**: New York, London, Tokio. Nova Jersey: Princeton University, 1991. 397p.

_____. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998. 290p.

SCHWARTZMAN, Simon. **Universidades e instituições científicas no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, 1982. 243p.

_____. (Coord.) **Ciência e tecnologia no Brasil: uma nova política para um mundo global**. São Paulo: FGV, 1993. 66p.

SILVA, Mauro Osório da. **Rio nacional, Rio local: origens e especificidades da crise carioca e fluminense. Estratégias, instituições e desenvolvimento**. 2004. 274p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa-Omega, 1976. 120p.

SOARES, Maria T. S. Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**, v.24, n.2, p.3-26, abr.-jun. 1962.

SOJA, Edward W. **Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory**. New York: Verso, 1989. 266p.

_____. **Postmetropolis: critical studies of cities and regions**. Malden, MA: Blackwell, 2000. 440p.

SOUZA, Marcelo L. **O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. 366p.

TAVARES, Hermes M. Ciência, tecnologia e inovação na metrópole do Rio de Janeiro In: PIQUET, Rosélia (Org.). **Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação**. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2000. p.53-84.

TINOCO, Alexandre C. **Competitividade, inovação e localização: repensando o conceito de centralidade da Região Metropolitana de São Paulo**. 2001. 186p. (Dissertação de mestrado em Economia) - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/economia/dissertacoes/2001/Alexandre_Tinoco.pdf>. Acesso em 10 de novembro de 2004.

TOPIK, Steven. Metrôpoles macrocéfalas: uma comparação entre a primazia do Rio de Janeiro e a da Cidade do México entre 1800 e 1910. **Revista de Ciências Sociais**, v.34, n.1, p.53-76, 1991.

TOURINHO, Eduardo. **Revelação do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964. 463p.

VERGUEIRO, Carlos Eduardo. **A integração das bolsas nacionais e o aumento de competitividade**. II Concurso de Monografia. CVM, 2001. Disponível em:

<<http://www.cvm.gov.br/port/Public/publ/monografia1/monografia1.asp>>. Acesso em 10 de dezembro de 2005.

VIEIRA, Wilson. **Apogeu e decadência da cafeicultura fluminense: 1860-1930**. 2000. 127f. (Dissertação de Mestrado) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.