UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

De cidade-dormitório à centralidade da grande cidade periférica: trabalho, consumo e vida de relações de São Gonçalo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RJ)

Daniel Pereira Rosa

Orientador: Prof. Dr. Fabio Betioli Contel

Tese de Doutorado

São Paulo

Novembro, 2017

DANIEL PEREIRA ROSA

De cidade-dormitório à centralidade da grande cidade periférica:

Trabalho, consumo e vida de relações de São Gonçalo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RJ)

Versão Corrigida

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutora em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fabio Betioli Contel

São Paulo

2017

Nome : Daniel Pereira Rosa

Título : De cidade-dormitório à centralidade da grande cidade periférica:
Trabalho, consumo e vida de relações de São Gonçalo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RJ)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutora em Geografia.

Aprovado em : 08/02/2018

Banca Examinadora:

Profª. Drª Catia Antonia da Silva
Instituição : Universidade Do Estado do Rio de Janeiro – FFP.
Julgamento : Aprovado

Profª . Drª Maria Monica Arroyo
Instituição : Universidade de São Paulo
Julgamento : Aprovado

Prof . Dr Pierre Alves Costa
Instituição : Universidade do Estadual do Centro Oeste
Julgamento : Aprovado

Prof . Dr Rodrigo Ramos Hospodar Felippe Valverde
Instituição : Universidade de São Paulo
Julgamento : Aprovado

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

R788 Rosa, Daniel Pereira
De cidade-dormitório à centralidade da grande cidade periférica: trabalho, consumo e vida de relações de São Gonçalo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RJ) / Daniel Pereira Rosa ; orientador Fabio Betioli Contel. - São Paulo, 2017.
299 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Geografia urbana. 2. Periferia. 3. Centralidade. 4. Desigualdade. 5. Cidade. I. Contel, Fabio Betioli, orient. II. Título.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Ciência e Concordância do (a) orientador (a)

Nome do (a) aluno (a): Daniel Pereira Rosa

Data da defesa: 08/02/2018

Nome do Prof. (a) orientador (a): Fabio Betioli Contel

Nos termos da legislação vigente, declaro ESTAR CIENTE do conteúdo deste EXEMPLAR CORRIGIDO elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me plenamente favorável ao seu encaminhamento e publicação no Portal Digital de Teses da USP.

São Paulo, _12_/__06_/_2019_

_____

(Assinatura do (a) orientador (a)

Dedicatória

Para Katariny; que inspira com gestos de amor, as virtudes que me trazem até esse momento. Aquela que as poucas linhas constrangem tamanha essência do que é e representa em minha vida.

Aos meus pai e família, para que se recordem do que construíram.

À Olívia e Gabriel, que um dia aprenderão a ler e entenderão um pouco de sua identidade e seu ponto de partida.

Ao povo que sai de São Gonçalo e volta todos os dias. Aos que chegam à cidade e aos que dela saíram, sem de fato deixa-la .

Agradecimentos

Ao professor e admirado orientador Dr. Fabio Betioli Contel, agradeço pela imensa confiança. Por acolher o projeto e lapidá-lo com sábias observações e contribuições. Pela paciência e atenção dispensada nas leituras e revisões. Pela disposição serena e motivadora nos momentos de dúvida e nos que demandavam celeridade. Agradeço pelo convívio edificante que me deu lições que extrapolam o território do campus, nestes quatro anos.

Às Professoras Mônica Arroyo e Adriana Bernardes que tão valorosamente contribuíram para os rumos da pesquisa com suas questões e encaminhamentos no exame de qualificação.

Ao LABOPLAN representado na pessoa de Ana Elisa Pereira, pela calorosa acolhida em meus dias no campus, pela singeleza com que se dispõe a resolver demandas diversas com particular presteza. E também à Carolina Gabriel e Marina Montenegro pelas trocas, contribuições e ajuda com as rotinas da USP.

À Coordenação e aperfeiçoamento de pessoal de nível superior (CAPES), por financiar o projeto e possibilitar que a pesquisa pudesse transcorrer com maior dedicação, permitindo a participação em eventos que expandiram horizontes, da pesquisa e do pesquisador.

À Katariny pela compreensão, pelo carinho e amor. Pelas vezes em que sentou ao meu lado e trabalhou junto comigo, discutindo questões e dando sugestões. Por estar calorosamente perto mesmo quando eu estava longe. Por se emocionar a cada passo que damos, por sonhar os mesmos desejos, resistir ao vento frio do outono e abrir as janelas que nos aquecem com sol de primavera. Conquistamos, juntos todas os nossos pequenos sonhos e este é mais um degrau que alcançamos juntos. Com muito amor, Obrigado!

Aos meus pais por criarem condições para que a educação fosse a direção de minha trajetória. Por incutir em mim o gosto pelo estudo e pela descoberta.

Lila, Olívia, Gabriel e Rafael pelo apoio logístico e emocional ao longo desta jornada.

À Secretaria de educação de Duque de Caxias (RJ) que me concedeu valoroso tempo para que eu pudesse me dedicar às leituras trabalhos de campo e demais atividades ligadas ao programa de pós-graduação.

Às amigas e professoras Andreza Nora e Elisabeth Machado pela amizade de longa data. Por representarem a solidariedade acadêmica que tanto buscamos. Por serem apoio, ouvintes, corretoras e incentivarem a tese.

Aos alunos da escola Chico Mendes que entenderam a essência da Geografia. Foram compreensivos nos meus dias de cansaço e na minha ausência física, se dispuseram a discutir temas geográficos com base nas observações da ponte aérea Rio-São Paulo.

Menciono também a professora Maria Laura Silveira. Há 6 anos, uma conversa atenciosa, ideias eloquentemente admiráveis e uma dedicatória em um livro, me motivaram a pensar que a tese era um projeto acadêmico e pessoal, viável.

“[...] somos por vezes prisioneiros de esquemas de interpretações da vida, do mundo e da sociedade. Uma linguagem crítica tem por finalidade libertar-nos dessa prisão e renovar o nosso olhar”. Gerard Fourez.

Resumo

São Gonçalo figura entre uma das maiores aglomerações da rede urbana brasileira. Polarizada em nível metropolitano pelo Rio de Janeiro e também pela cidade de Niterói, experimentou um período e desenvolvimento endógeno ligado ao bom desempenho da atividade industrial até os anos 1960. A partir deste período, no contexto de crise no estado do Rio de Janeiro e intensificação dos deslocamentos para as duas cidades mais dinâmicas da área metropolitana, ficou conhecida como cidade-dormitório, graças em grande parte pelo fato da cidade promover os maiores deslocamentos pendulares do país. São Gonçalo continua a ser uma cidade-dormitório? Quais elementos atestam um maior dinamismo na cidade? Esta parcela da metrópole pode ser considerada uma centralidade, ainda que periférica? A grande periferia é habitada exclusivamente por população de baixa renda? Estes são os principais questionamentos que procuramos responder, compreendendo o papel de São Gonçalo e analisando seu tratamento como subúrbio e como periferia-dormitório. Através da realização de ampla revisão bibliográfica, pesquisa documental e trabalhos de campo, verificou-se que sempre existiu grande complexidade da divisão do trabalho local na cidade, cujo dinamismo interno permite constatar que este aglomerado se constitui numa centralidade periférica.

Palavras-chave : São Gonçalo , Centralidade Periférica, Cidade-dormitório

Abstract

São Gonçalo is one of the largest agglomerations of the Brazilian urban network. Polarized at metropolitan level in Rio de Janeiro and also in the city of Niterói, experienced a period and endogenous development linked to the good performance of industrial activity until the 1970s. From this period, in the context of crisis in the state of Rio de Janeiro and intensification of the displacements to the two most dynamic cities of the metropolitan area, became known as a dormitory city, thanks in large part to the fact that the city is among the largest commuting in the country. Is São Gonçalo still a dormitory city? What elements attest a greater dynamism in the city? Can this peripheral city be considered a metropolitan center? The large periphery is the place exclusively of low-income residents? These are initial questions that we seek to answer, understanding the role of this city and inferring trends for large urban agglomerations. It analyzes the different functions performed by the city, its treatment as a suburb and as a periphery-dormitory, seeking to understand through work, consumption and life relations, indicative of the role of this city in the metropolitan area.

Key-words : São Gonçalo, Peripheral centrality , dormitory-city

Lista De Ilustrações

Figuras

Figura 1 – São Gonçalo. Fábrica de Cimento Portland Mauá. 44
Figura 2 – Rio de Janeiro e Baixada da Guanabara. Pessoal ocupado na indústria alimentar. 1958..... 46
Figura 3 – São Gonçalo, cidade das indústrias 53
Figura 4 – São Gonçalo e Niterói. Consumo de energia elétrica por função urbana. (1962)..... 54
Figura 5 – Brasil. Regressão das distâncias- Do século XVII ao XX..... 57
Figura 6 – São Gonçalo. Traçado de bondes e trens até 1963 60
Figura 7 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2014) 77
Figura 8 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Percentagem da população ativa com renda média inferior a 3 salários mínimos na área metropolitana do RJ em (1970) 119
Figura 9 – Brasil – Centros 2A e 2B no Centro Sul - (1970) 123
Figura 10 – Modelo Centro - Periferia de John Friedmann (1966) 134
Figura 11 – Eixos de articulação da metrópole 147
Figura 12– Loteamentos até década de 1940. 183
Figura 13 – Loteamentos - Década de 1950 e 1960..... 184
Figura 14 – Loteamentos - década de 1970 184
Figura 15– Loteamentos - Década de 1980. 185
Figura 16 – Centro de São Gonçalo. Quantidade de ruas atendidas pelos serviços urbanos – 1996... 194
Figura 17– Ipiíba - São Gonçalo. Quantidade de ruas atendidas pelos serviços urbanos – 1996 195
Figura 18 – Estado do Rio de Janeiro. Distribuição dos setores da indústria no valor adicionado bruto em 2003.....207
Figura 19 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Hierarquia das centralidades na RMR (2016)224
Figura 20 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Centralidades Fluminenses (2016)..... 225
Figura 21 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Centralidades urbanas (2016)..... 226
Figura 22 – Apresentação do Boulevard Shopping em seu website. (2014) 234
Figura 23 – Boulevard Shopping. Texto de divulgação. 2009. 235
Figura 24 – São Gonçalo. Data de instalação e localização dos shopping centers. 2017..... 236
Figura 25 –Rio de Janeiro – Rede urbana intra-metropolitana, 2013. 243
Figura 26 – Arranjo Populacional Rio de Janeiro: intensidade dos deslocamentos para trabalho ou estudo (2010) 249
Figura 27– Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Nível de integração entre os municípios (2010) 250
Figura 28 – São Gonçalo: Localização do Conjunto Minha casa minha vida no bairro Jóquei,2017..267
Figura 29 – São Gonçalo : Condomínio Minha Casa Minha Vida no Bairro Nova Cidade. (2017)....268
Figura 30 – São Gonçalo – Bairro Jardim Catarina. (2017).....269
Figura 31 – São Gonçalo, Bairro Estrela do Norte. 2017.....271

Fotos

Foto 1 – São Gonçalo: Planta da Fábrica de Cimento Portland Mauá..... 42
Foto 2 – São Gonçalo, Fábrica de vidros, Vidrobrás – 1940. 45
Foto 3 – Bonde elétrico no bairro de Neves - Década de 1960 62
Foto 4 - São Gonçalo: Bondes na rua Dr. Francisco Portela (década de 1960)..... 63
Foto 5 – Ônibus da Viação Nova Cidade em Niterói, 1982 171
Foto 6 – São Gonçalo - Condomínios do bairro Alcântara construídos instalados nos anos 1980. ... 192
Foto 7 – São Gonçalo, Rua Feliciano Sodré 2017. 227
Foto 8 – Alcântara. Comércio popular na rua João Caetano. (2017 228
Foto 9 – Agência Bancária da Caixa Econômica Federal dentro do São Gonçalo Shopping. 2017. .. 230
Foto 10 – São Gonçalo – BR 101 e São Gonçalo Shopping Rio em 2004 231
Foto 11 – *São Gonçalo. Linha* Municipal alterada para atender o shopping (2015) 232
Foto 12 – São Gonçalo. Linha Niterói - Trindade (via BR). (2005). 233

Foto 13 – São Gonçalo - Agência Itaú Personalité. 254
Foto 14 – São Gonçalo. Passeata de anúncio da instalação do COMPERJ, 2006. 263
Foto 15 – Alcântara. Divulgação do condomínio Parque das Águas. 271

Gráficos

Gráfico 1 – Periferia Metropolitana do Rio de Janeiro: evolução da importância econômica segundo valor adicionado da atividade industrial (cidades selecionadas) (1975-1996).....87
Gráfico 2 – Periferia Metropolitana do Rio de Janeiro. Posição das cidades selecionadas no ranking nacional segundo valor adicionado no agregado serviços e comércio. (1970–1996) 95
Gráfico 3 – Municípios periféricos . Lotes aprovados 1929 - 1976. 182
Gráfico 4 – Quantidade de residentes por intervalos de salários mínimos em São Gonçalo - 1980 .. 189
Gráfico 5 – Brasil – Domicílios que possuem objetos informacionais por região e tipo (2016)..... 210
Gráfico 6: Brasil – Domicílios que possuem objetos informacionais - Salários Mínimos (2016) 211
Gráfico 7 – Brasil – Domicílios que possuem objetos informacionais -Classe Social (2016). 211
Gráfico 8 – Arranjo Populacional Rio de Janeiro. Principais fluxos pendulares que tem São Gonçalo como origem (2010)..... 246
Gráfico 9 – Viagens pendulares dos municípios do Arranjo Populacional Rio de Janeiro, tendo como destino São Gonçalo (2010)..... 248
Gráfico 10 – Brasil – Evolução do mercado de crédito e débito em valor das transações (2007 – 2016) 255

Tabelas

Tabela 1 – Niterói e São Gonçalo. Dados da produção industrial (1953) 39
Tabela 2– São Gonçalo – Produção agrícola, extrativa e industrial (1956)..... 41
Tabela 3 – São Gonçalo. Tipos de indústrias. (1930 – 1950). 47
Tabela 4 – São Gonçalo. Tipos de indústrias do bairro Gradim. (1930 —1950) 48
Tabela 5 – São Gonçalo. Tipos de indústrias do bairro Neves (1930—1950) 48
Tabela 6: Área Metropolitana do Rio de Janeiro: Movimentação de passageiros em transporte público individual (1930 – 1970)..... 64
Tabela 7– Rio de Janeiro – Pessoal ocupado na indústria (1950/1960/1970) 81
Tabela 8– Participação do Município do Rio de Janeiro e do estado do Rio de Janeiro na distribuição percentual do emprego setorial em relação total nacional; 1960/1970. 83
Tabela 9 – PIB Municipal - indústria - valor adicionado - preços básicos - R$, a preços do ano 2000 (mil) - Cidades Selecionadas 85
Tabela 10– Principais Periferias da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Posição no ranking nacional e percentual do valor adicionado no setor de comércio e serviços. 96
Tabela 11– PIB Municipal - serviços - valor adicionado - preços básicos - R$, a preços do ano 2000 (mil). Cidades selecionadas. 96
Tabela – 12 Principais cidades periféricas da Região Metropolitana Fluminense. Posição no ranking nacional e percentual do valor adicionado no setor de serviços (1970-1996) 98
Tabela 13– Brasil – População por estados selecionados (1940 -1990). 109
Tabela 14– Rio de Janeiro – Participação dos municípios da Região Metropolitana no percentual demográfico do estado (1940-1991) 110
Tabela 15– Estado do Rio de Janeiro – Municípios Metropolitanos com participação do PIB industrial superior a 1% no (1975)..... 125
Tabela 16– Estado do Rio de Janeiro: Centros urbanos segundo o número de funções administrativas (cidades selecionadas, exceto Rio de Janeiro) 1976. 148
Tabela 17– Região Metropolitana do Rio de Janeiro: número de estabelecimentos industriais (1970) 150

Tabela 18– Número de estabelecimentos industriais na RMRJ em 1975,1980,1985 e 1995 151
Tabela 19– Estado do Rio de Janeiro – Valor total dos rendimentos recebidos em R$, a preços do ano 2000 (1970-1991)..... 152
Tabela – 20 Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Pessoal ocupado no setor de serviços (1970 - 1995) 153
Tabela 21– Instalação sanitária em domicílios particulares permanentes de alguns municípios das RMs de São Paulo, Rio de Janeiro e Recife em 1980. 179
Tabela 22– Taxa de crescimento da população residente, região metropolitana e municípios(1940/2000). 180
Tabela 23 – Quantidade de residentes por intervalos de salários mínimos em São Gonçalo - 1980... 189
Tabela 24– Brasil – Evolução recente dos valores oficiais do Salário mínimo (1998 – 2017) 213
Tabela 25: Estado do Rio de Janeiro: Veículos novos licenciados - Ano em Cidades selecionadas (2001-2016)..... 215
Tabela 26 – São Gonçalo – Principais destinos de movimento pendular (2000) 240
Tabela 27 – Fluxos de deslocamentos para trabalho e estudo, acima de 50.000 pessoas entre municípios da Grande concentração urbana Rio de Janeiro/RJ- 2010. 240
Tabela 28– Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Taxa de crescimento e população estimada por município . Exceto o núcleo (2000-2010)..... 241
Tabela 29 – Arranjo populacional Rio de Janeiro. Municípios do arranjo que tem São Gonçalo como destino. 2010. 246
Tabela 30 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Pessoas de 10 anos ou mais de idade, por classes de rendimento nominal mensal em salários mínimos, segundo os municípios (2010)..... 257
Tabela 31– Rio de Janeiro – Pessoas com ensino superior completo, valores absolutos e percentuais [municípios selecionados] , 2010..... 260
Tabela 32 – São Gonçalo. Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência por setor de trabalho da atividade principal (2010)..... 263

Quadros

Quadro 1 – Distribuição de Bens e Serviços, segundo a Hierarquia dos Centros. 29
Quadro 2 – Brasil: Evolução da instalação das principais fábricas de cimento. (1920-1969)..... 91
Quadro 3 – Brasil: Evolução da instalação das principais fábricas de cimento (1970-1999)..... 92
Quadro 4 – Rio de Janeiro – Hierarquia dos centros na área metropolitana e cidades selecionadas segundo o IBGE (1972) 120
Quadro 5 – Centros urbanos diretamente subordinados à cidade do Rio de Janeiro - 1987..... 157
Quadro 6 – Lotes aprovados por município e década de aprovação..... 182
Quadro 7 – Empreendimentos previstos na área de influência do Arco Metropolitano(2009) 206

Mapas

Mapa 1 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Delimitação da área conurbada..... 145
Mapa 2 – Região metropolitana do RJ -1978 146

Lista de Siglas

AM – Amazonas
ATM – Automatic Teller Machine
BACEN – Banco Central
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRT – Bus Rapid Transit
CEBRAP – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CEPERJ – Centro de Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro
COMPERJ – Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro.
CPDOC– Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
DIEESE : Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócioeconômicos
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
ERJ – Estado do Rio de Janeiro
MCMV – Minha Casa Minha Viga
MG – Minas Gerais
MRJ – Município do Rio de Janeiro
PBF – Programa Bolsa Família
PDTU – Plano Diretor de Transportes Urbanos
PDUI – Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado
PIB – Produto Interno Bruto
POF – Pesquisa de Orçamentos Familiares
PMSG – Prefeitura Municipal de São Gonçalo
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RBG – Revista Brasileira de Geografia
REGIC – Região de Influência das cidades
RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro
RMSP – Região Metropolitana de São Paulo
SAE – Secretaria de Assuntos Estratégicos
SANERJ – Companhia de Saneamento do Estado do Rio de Janeiro
SNIC – Sindicado Nacional das Indústrias de Cimento
SP – São Paulo
TIC – Tecnologia da Informação e Comunicação
VTI – Valor da Transformação Industrial

Sumário

Introdução 15

1 URBANIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO NA CIDADE DE SÃO GONÇALO : A "MANCHESTER"FLUMINENSE: (1940 A 1970) 21

1.1 Urbanização e a função industrial 21

1.2 O dinamismo do subúrbio e a importância da "Manchester Fluminense" 32

1.3 A importância dos transportes para a urbanização do subúrbio industrial 55

1.4 A complexificação das funções urbanas em São Gonçalo 66

2 SÃO GONÇALO 1970 A 2000. A CONDIÇÃO PERIFÉRICA NA CIDADE DE SERVIÇOS. 76

2.1 O declínio da Manchester Fluminense e a transformação da cidade em grande aglomeração de serviços 76

2.2 A consolidação do fenômeno metropolitano e o processo de periferização de seu entorno 115

2.3 A dinâmica do trabalho e circulação na área metropolitana, São Gonçalo e a sua condição de 'cidade-dormitório' 160

2.4 Diversificação social, de renda e de atividades na cidade periférica 180

3 A COMPLEXIDADE DA GRANDE PERIFERIA. DINAMISMO E DESIGUALDADES DE SÃO GONÇALO 2000 - 2016. .....`199

3.1 Novas características da cidade periférica na atualidade, periferia do consumo e de serviços. 199

3.2 Circulação , desigualdade e centralidades na cidade periférica 220

3.3 Diversidade social e seus rebatimentos na vida de relações intraurbana 237

3.4 Diversidade social e seus rebatimentos na vida de relações intraurbana. 252

CONSIDERAÇÕES FINAIS 272

Bibliografia 283

INTRODUÇÃO

Desde o começo da década de 1970 a rede urbana brasileira tem mostrado sinais de maior complexidade, com cidades de tamanhos, funções e centralidades diferentes. Como a reprodução do capital tende a ser seletiva, as cidades aparecem como condição e resultado da reprodução capitalista do espaço. Esta reprodução gera desigualdades que são mais agudas em cidades dos países outrora chamados “subdesenvolvidos”, como o caso do Brasil.

As desigualdades são também mais agudas nas grandes aglomerações. Estas atraíram um grande contingente populacional a partir de 1950, primeiramente pela atividade industrial e posteriormente pela sua capacidade de oferecer alguma ocupação, ainda que não necessariamente, emprego formal. Em um contexto de relações espaciais extremamente mercantilizadas, estar em uma grande cidade significa uma gama de oportunidades, mas para os excluídos do trabalho e do consumo, as condições de vida oferecem um cotidiano de incertezas. Este é um paradoxo das grandes aglomerações. Ao mesmo tempo em que são espaços de sociabilidade e criatividade (RIBEIRO, 2007), são espaços proporcionalmente excludentes. Na rede urbana brasileira, esta exclusão e desigualdade é expressada pelas grandes cidades periféricas.

A concentração de empregos, a centralidade das cidades mais dinâmicas, contrastam com a necessidade de estabelecer moradias que se enquadrem no orçamento das famílias. Este é o motor da circulação de pessoas nas regiões metropolitanas: a dissociação entre os lugares dos postos de trabalho, e os lugares de moradia. No entanto, assumimos como premissa que na atualidade, os intensos deslocamentos entre as cidades da região metropolitana têm grande relação com a consolidação de centralidades fora do núcleo metropolitano.

Neste trabalho pretendemos analisar as mudanças na vida de relações de uma grande cidade periférica. São Gonçalo, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, chega na segunda década do século XXI apresentando números superlativos. Sua população estimada em 1.031.081 habitantes (IBGE, 2015) a coloca como uma das cidades mais populosas do país, integrando o grupo de cidades que não são capitais dos seus estados e que são cidades “milionárias”, isto é, já ultrapassaram a marca de um milhão de habitantes. Esta grande aglomeração apresenta um expressivo contingente que se desloca diariamente para as duas maiores centralidades de sua região metropolitana. No censo do ano 2000, o fluxo entre São Gonçalo e Niterói foi considerada a maior circulação pendular do país. A explicação reside nas

mudanças institucionais ocorridas no âmbito da Região Metropolitana Fluminense. A cidade do Rio de Janeiro, que no início do século XX fora capital da República, ao perder o posto em 1960 para Brasília, ganha o status de cidade equivalente a uma Unidade da Federação, o antigo estado da Guanabara. Esta unidade da federação abrigava um arranjo cuja centralidade política e econômica era marcada por forte presença de sedes de empresas estatais, intensa atividade comercial e industrial, além do setor de serviços mais qualificado do país. No entanto, seu status institucional relegou o seu entorno a um desenvolvimento subordinado, sem que o Rio de Janeiro fosse compelido a arcar com o ônus de participar mais ativamente do desenvolvimento de sua periferia imediata.

No caso de Niterói, a cidade também concentrou equipamentos públicos e atraiu empresas privadas pelo seu status de capital do estado do Rio de Janeiro. Porém, ao contrário do antigo Distrito Federal, não teve o mesmo poder econômico para participar ativamente do desenvolvimento da sua Unidade da Federação. Era comum os empreendimentos no estado do Rio de Janeiro serem capitaneados pelo Distrito Federal mostrando a baixa área de influência de Niterói, que se por um lado beneficiou-se localmente da capitalidade, influenciou pouco no desenvolvimento de seu entorno. A exceção deste arranjo metropolitano em formação é justamente a cidade de São Gonçalo, que chegou a ostentar um parque industrial mais pujante do que a própria capital estadual nas décadas de 1950 e 1960. Este cenário contextualiza o maior movimento pendular entre São Gonçalo e Niterói, tratando de cidades que desde os anos 1980 já se encontravam conurbadas.

O contexto de uma região metropolitana demasiadamente concentrada criou a ideia de que a periferia possuía uma vida de relações que orbitava exclusivamente em direção ao centro metropolitano. Mesmo Niterói não tem escapado a essa análise, com a diferença entre as demais cidades periféricas residindo no perfil de seus moradores. Os habitantes de Niterói que trabalham no Rio de Janeiro – dada sua maior escolaridade – têm rendas mais altas do que os habitantes dos demais municípios periféricos, sendo esta uma das principais razões pela qual Niterói nunca foi considerada ‘periferia’ ou ‘cidade-dormitório’.

Embora São Gonçalo tenha sido caracterizado no passado como subúrbio industrial (GEIGER, 1956), a partir dos anos 1970, com a adoção de matrizes marxistas na produção do conhecimento geográfico, o tema da desigualdade ganha centralidade. Houve uma maior preocupação para que “se tenha em vista a necessária relação entre arranjo espacial e o processo de produção social” (MOREIRA, 1982). Esta contribuição é relevante por fomentar a construção de pesquisas que levem em consideração a realidade e os condicionantes históricos da formação socioespacial e da urbanização brasileiras. É neste sentido que cria-se a noção de

que as periferias eram “apenas” espaços de reprodução de pobreza e desigualdade. São relevantes neste sentido contribuições como a de Josef Barat (1975) que entendeu a limitação dos modelos de suburbanização da Escola de Chicago para a compreensão da realidade brasileira. Em primeiro lugar, e para o caso fluminense, o vetor de expansão para as periferias não era o automóvel e sim o trem. Em segundo, por que houvera uma subversão dos modelos de Burguess (1936) e de Hoyt (1939), já que ambos identificavam o movimento de migração das classes médias para o subúrbio das cidades norte-americanas (VILLAÇA, 2001). No caso brasileiro, foram majoritariamente os pobres que ocuparam a periferia. Isto deu a cidades como São Gonçalo e demais cidades periféricas a imagem de cidades-dormitório, ou seja, cidades com um grande contingente de pessoas que trabalham ou estudam fora do município de residência (OJIMA, 2008; 2010).

Como explica Milton Santos (1978; 1996), as desigualdades ocorrem principalmente pelas diferenças nos níveis de modernização que o capitalismo implementa. Santos e Silveira (2001) explicam que o uso do território tem relação direta com os acréscimos de ciência e técnica. Sem participar de especializações produtivas, seja pela capacidade de investimentos privados ou pela capacidade indutora do planejamento estatal, o território torna-se mais desigual, em um contexto de desenvolvimento desigual e combinado no que tange a chamada região concentrada.

Atividades mais modernas passam a ter maior valor agregado podendo, no entanto, dispensar um grande contingente de mão de obra. Por outro lado, as grandes aglomerações tornam-se propícias para oferecer aos pobres alguma ocupação, mesmo que “informal”, dada a sua imobilidade fomentada pelos custos de transporte. Como explica Barat (1975), a mobilidade na metrópole consiste num paradoxo, e que pode ser aplicado à São Gonçalo: o grande volume de movimento pendular indica a ausência de postos de trabalho quantitativamente e qualitativamente mais especializados e melhor remunerados (e sua concentração exacerbada). No entanto, partindo apenas desta constatação não se pode inferir que a pobreza é eminentemente uma condição periférica, visto que são os mais pobres que sofrem com o custo da imobilidade, ao não poder acessar os locais onde há mais oportunidades e as rendas mais altas.

Neste sentido, a presente tese levantou algumas questões fundamentais para problematizar este debate: 1. São Gonçalo, sendo uma cidade periférica, tem ou exerce alguma centralidade?; 2. É correto atribuir à São Gonçalo atual a noção de cidade-dormitório?; 3. Grandes aglomerações urbanas se comportam no sentido de homogeneizar a pobreza ou se

diversificam socialmente?; 4. Quais são as características atuais da periferização em São Gonçalo?

Nossa tese visa provar que, atualmente, classificar São Gonçalo como cidade-dormitório é equivocado pois tanto a história de seu dinamismo econômico, assim como a complexidade da divisão do trabalho urbano atual, indicam que se trata de uma complexa parcela da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Apesar de periférica, exerce, porém, certa centralidade. Daí ser mais adequado qualifica-la como uma centralidade periférica.

Para demonstrar este tese da forma mais fundamentada possível, foi preciso definir quais caminhos conceituais e metodológicos que nos permitiriam proceder com a análise, considerando os efeitos estruturais e conjunturais na formação de centralidades. Em relação ao método de pesquisa, realizamos em primeiro lugar um exaustivo levantamento e revisão bibliográfica, sobretudo para referências conceituais e análise de dados. Buscou-se a também a realização de ampla pesquisa documental como "fonte de coleta de dados" (LAKATOS & MARCONI, 2003, p. 174), para embasar de forma empírica da investigação, e operacionalizar sua amarração com as questões mais teóricas envolvidas.

Os trabalhos de campo serviram para nosso conhecimento mais aproximado da realidade cotidiana de São Gonçalo, assim como para a produção de dados primários, originais, como fotos, entrevistas e relatos sobre trabalho, mobilidade, consumo e renda naquela cidade. O trabalho de construção da tese também se valeu de outras pesquisas que realizamos sobre tema semelhante, por isto utilizamos fotos coletadas destas investigações anteriores, por terem sido coletados em eventos-chave para a vida de relações contemporâneas na cidade.

Sobre a periodização do trabalho, Milton Santos explica que "os eventos operam esta ligação entre os lugares e uma história em movimento" (SANTOS, 2001, p.185). Neste sentido e para que se evite uma redação que apenas recontasse cronologicamente os fatos, optamos por eleger eventos que contribuem para uma periodização que explique o contexto da vida de relações de São Gonçalo a saber:

1 – Primeiro período: teria se dado entre 1940 e 1970, e simboliza a fase de destaque industrial de São Gonçalo, que chegou a ser qualificada como a "Manchester Fluminense";

2 – Segundo período: ocorrera entre 1970 e 2000, no qual a periferização é intensa, criam-se ligações com o núcleo metropolitano e São Gonçalo é classificada como cidade-dormitório; finalmente,

3 – Terceiro período: transcorrido entre 2000 e 2016, se caracteriza pelas mudanças no dinamismo da economia local (impulsionado sobretudo pelo aumento do consumo), que alteraram a paisagem e a dinâmica da grande aglomeração periférica, indicando ao mesmo

tempo a formação de uma “centralidade periférica”, assim como, paradoxalmente, uma maior integração metropolitana.

Estes três períodos estruturam também os três capítulos da tese. Optou-se por um modelo de redação pouco segmentada, de modo que os temas sejam abordados dentro da periodização proposta. Deste modo, apesar de buscar-se uma coerência e relações causais entre processos e eventos, há alguma flexibilidade no manejo da cronologia dos mesmos.

Sobre a problematização e os resultados da pesquisa, três temas perpassam os três capítulos. Em primeiro, as *funções urbanas* desempenhadas pela cidade, visto que São Gonçalo possui rica evolução de sua divisão do trabalho local, tendo inclusive cumprido importante *função industrial* até a década de 1960. Posteriormente, a cidade passa a ser caracterizada pela *função residencial*, que lhe confere a imagem de cidade-dormitório e o que nos levou a investigar quais são as funções urbanas desempenhadas atualmente por São Gonçalo[1].

Em segundo lugar, foi essencial para o nosso argumento o uso dos conceitos de *centralidade* e sobretudo de *centralidade periférica* (NAKANO, CAMPOS E ROLNIK, 2005; TAVARES, 2013). Este conceito relaciona-se à heterogeneidade da periferia, admitindo que mesmo lugares, áreas ou cidades periféricas sob a área de influência de um grande núcleo, podem exercer centralidade sobre outras áreas ou reter suas emissões de deslocamentos por motivos diversos.

Os transportes aparecem como referência nos três capítulos, e são um elemento essencial para se entender esta dinâmica metropolitana (BARAT, 1975; VASCONCELOS, 2000; 2010). Os deslocamentos cotidianos consolidam a urbanização em São Gonçalo, integram a cidade à dinâmica metropolitana condicionando a expansão periférica e atualmente são lidos como expressão da diversidade metropolitana.

A rede urbana (CORREA, 2000), (SANTOS, 1993; 2008 [1981]) contribui para a contextualização da hierarquia e a concentração metropolitana no Brasil, sendo representadas pelos estudos de áreas e regiões de influência das cidades (IBGE, 1972; 1987; 1993; 2007), enquanto a divisão territorial do trabalho (SANTOS E SILVEIRA, 2001) contribui para o entendimento das desigualdades regionais e diferenciações que aparecem entre municípios da periferia metropolitana. A *vida de relações*, que deriva desta divisão territorial do trabalho, diz

[1] Cabe destacar que estamos cientes que analisar apenas as “funções urbanas” não é suficiente para o entendimento da totalidade que compõe uma situação geográfica complexa, como esta que nos propusemos a entender. Ao longo de nosso argumento, as noções de *processo*, *estrutura* e *forma* são também mobilizadas para a análise, como sugere Milton Santos em texto clássico (1985)

respeito aos fluxos e às interações espaciais entre as cidades, e tem reflexos diretos no dinamismo das áreas mais distantes do centro, na instalação de equipamentos na periferia.

A ideia de aglomeração nos é cara pela posição de São Gonçalo na atualidade. É evidente "que o espaço urbano aparece como concentração através da cidade" (SPOSITO, 2000, p. 84) e como afirma Montenegro (2011, p. 13), "cidades mais populosas correspondem a mercados maiores e mais extensos, assim como a uma segmentação da economia urbana mais complexa, onde múltiplas divisões do trabalho coexistem em um meio construído fragmentado e, ao mesmo tempo, integrado".

Entre os temas que estruturam a pesquisa, listamos também a formação de espaços periféricos. Existe uma noção de periferia ao serviço do centro (REYNAUD, 1981), que enfatiza os deslocamentos, no entanto, omite as demais funções da cidade e no caso de nosso recorte em particular, compondo um hiato entre o declínio da fase industrial e uma provável recuperação econômica a partir dos anos 2000. Como o conceito "se modifica, se altera e se renova" (LENCIONI, 2008), pensamos que os esquemas tradicionais entre centro e periferia, que os colocam em posição diametralmente opostas, podem ser revistos dada a heterogeneidade entre as cidades que compõe as metrópoles contemporâneas.

Neste sentido, a centralidade representa uma possibilidade de romper análises "simples de subordinação sucessiva", conforme mostrara Milton Santos (2008, [1981], p. 161). A afirmação de que "as dinâmicas de desenvolvimento metropolitano já não são hoje tão decididamente monocêntricas" (SOJA, 1996, p.154) é um aspecto extremamente relevante para se entender o papel atual das grandes periferias no contexto da divisão territorial do trabalho. A partir da centralidade, os lugares escapam à dimensão dualista, podendo ser periférico e ao mesmo tempo central, dados os dinamismos econômicos locais (muitas vezes imperceptíveis às estatísticas oficiais), assim como a sua rede de serviços e a sua rede de relações, aqui expressas pelos deslocamentos populacionais, interações espaciais, ligações físicas e conexões externas. Algumas das grandes aglomerações nas periferias das metrópoles brasileiras tem atualmente, concomitantemente, estas duas faces: um dinamismo interno importante, e uma rica vida de relações com seu entorno metropolitano.

Por fim, o *consumo* é um elemento central de nosso argumento. Ainda que não possa ser analisado em separado dos demais elementos da circulação do capital (produção, circulação e distribuição), o consumo foi responsável por conceder recentemente grande dinamismo às áreas periféricas das metrópoles brasileiras. Ele é o elemento que faz a mediação entre as características da periferia que denotam tanto a desigualdade quanto o dinamismo destes espaços. Neste sentido, que os novos equipamentos de consumo, shopping centers, lojas (fixos),

assim como a difusão dos próprios objetos de consumo (fluxos), que chegam à periferia, criam novas relações de trabalho, urbanidade e espacialidade. Deste modo, cada vez mais as cidades periféricas intensificam sua participação nos dois circuitos da economia urbana, ainda que com mais ênfase no chamado "circuito inferior da economia urbana" (SANTOS, 1978).

Pensar a diversidade atual da cidade periférica justifica-se pela necessidade de se aumentar a compreensão sobre a dinâmica urbana, desfazer noções que não se adequam à realidade e permitir que ações de planejamento estejam em conformidade com as demandas de cidades periféricas cujas particularidades buscaremos apreender para o caso de São Gonçalo. Se a periferia, sua condição e sua centralidade atualmente são diferentes, pretende-se perceber as causas limites e potencialidades destas mudanças, atendendo a necessidade de que, "com a transformação do mundo, devemos, assim, substituir as antigas categorias de análise por outras, que deem conta da explicação do novo e da mudança". (SANTOS, 1994, p.57).

1 URBANIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO NA CIDADE DE SÃO GONÇALO: A "MANCHESTER FLUMINENSE" (1940 A 1970)

1.1 Urbanização e a função industrial

Nossa primeira tarefa é estabelecer referências teóricas que nos ajudem a demonstrar como uma cidade grande possui uma dinâmica intraurbana complexa, principalmente dadas as funções desempenhadas pela cidade e as centralidades desenvolvidas nesta relação. A função, dada pela posição relativa da cidade numa divisão territorial do trabalho, se mostra no conjunto de equipamentos, fluxos e pelas atividades econômicas desenvolvidas em sua mancha urbana. Analisar as funções de uma cidade é também atentar para os condicionantes da organização espacial como um importante fator explicativo das relações sociais e econômicas existentes.

A função situa este ente territorial e normativo em uma divisão do trabalho mais diversitivada. Atualmente, a relação da cidade com seu entorno é alterada, apresentando novas possibilidades e dotando a cidade (ou ao menos uma parte predominante dela) de novas funções. Neste sentido, nosso estudo baseia-se em grande parte na busca de um entendimento coerente sobre as funções exercidas pela cidade de São Gonçalo. Embora não seja possível datar as funções, estas por vezes se sobrepõem e definem uma espécie de versão hegemônica da narrativa sobre a organização espacial.

Parte considerável dos estudiosos do fenômeno urbano no Brasil mostram que a cidade é um recorte territorial, jurídico (SILVA, 1946, p.284), político- administrativo (GEIGER & DAVIDOVICH, 1961, p. 263) cujas atividades se diversificam a partir de uma aglomeração. Mas a cidade a qual fazemos menção refere-se àquela que, diferente da era mercantil ou colonial, desenvolve-se sob a égide da modernização capitalista. É neste sentido que existem funções típicas de aglomerados urbanos, e funções que caracterizam a moderna cidade capitalista.

Silva (1946) enumera as funções das cidades europeias destacando-as como "fortaleza", "mercado" e "usinas". Sposito (2000), por sua vez, destaca que as funções surgem a partir da complexidade da organização social e a divisão do trabalho, citando a relevância de cidades de grande importância político-administrativa como Atenas, Roma e Constantinopla ou as cidades mercantis como Veneza e Nápoles, que permitiram uma acumulação primitiva de capital sem, no entanto, destacarem-se por suas funções urbanas.

Analisando as funções da cidade, Raquel Rolnik (1988, p. 27) mostra que "ao concentrar e aglomerar as pessoas, intensifica as possibilidades de troca e colaboração entre os homens, potencializando sua capacidade produtiva". A autora cita o caráter de centralidade política de Roma ao construir uma rede de estradas e portos que facilitavam a circulação do comércio, destacando também Veneza, Gênova, Barcelona e Florença como símbolo de uma paisagem urbana representativa de um poder patriarcal identificado com as "cidades-estado" ainda na Idade Média (ROLNIK, opc. cit, p. 37).

Já para Lencioni (2008, p.117), "as condições de aglomeração sedentária, acrescida da função de troca e de administração pública é que fizeram com que alguns povoados se desenvolvessem como cidades". A autora destaca entre as funções que circundam a ideia de 'cidade', a cidade de fronteira, a cidade grega, a cidade colonial, a cidade portuária, e a cidade mineradora (LENCIONI, 2008).

Abreu (1987), ao estudar a formação geográfica e histórica da cidade do Rio de Janeiro, mostra que a cidade é resultado de uma sobreposição de funções, destacando-se as funções de fortificação, comércio, e político-administrativa principalmente a partir da chegada da Família Real em 1808. A própria transferência da capital da colônia, de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763, faz convergir nesta cidade as funções portuária, administrativa e comercial. Como sede do vice-reinado, esta função política redefiniu a organização espacial da capital colonial ao demandar uma série de novos equipamentos que atendessem às novas funções.

Logramos concluir que mesmo os primeiros aglomerados tiveram alguma função, mas a exemplo do que explicam, entre outros autores, Rolnik (2000) e Sposito (1988), nem todo

aglomerado possuía funções urbanas, ou seja, existiam atividades que apesar de terem alguma relação direta ou indireta com a construção de formas e equipamentos urbanos, não eram consideradas funções urbanas no sentido contemporâneo.

Estas observações nos permitem separar determinadas funções do que chamamos de funções urbanas modernas, ou seja, aquelas que se relacionam com o desenvolvimento de atividades do período regido pelo modo de produção capitalista. Não significa dizer que as antigas funções não sejam mais encontradas, mas esta distinção nos ajuda a entender o tipo de funções urbanas desempenhadas por cidades brasileiras na primeira metade do século XX.

As chamadas funções urbanas modernas são em grande parte balizadas por períodos técnicos. De fato, pensando na relação entre espaço geográfico e o fenômeno técnico (SANTOS, 1996), vemos que o avanço das técnicas, ao difundirem-se sob o território, criam novas formas de organização, novas relações de produção e comerciais. Estas, por sua vez, geram novas possibilidades, seja aumentando a capacidade de territórios comandarem outros territórios ou de controlarem a expansão e fluxos comerciais, através de redes-suporte e redes de serviços.

Inserem-se neste aspecto, a difusão das ferrovias, das formas de comunicação como telégrafo, os bancos que apoiam as transações comerciais, novas formas de armazenagem, o tear e as máquinas a vapor que fomentaram o desenvolvimento das fábricas têxteis, novos materiais para estocagem e armazenamento e uma série de objetos introduzidos na transição para o modo de produção capitalista ao qual atribuem-se a sua consolidação, não sem uma imprescindível base geográfica.

Retomando a leitura que Santos (1996) faz de Mumford (1934) podemos então situar as funções pré-urbanas a partir do momento do aperfeiçoamento das técnicas (meio técnico) até a consolidação da revolução industrial que baliza também o que convencionamos chamar de urbanização.

A cronologia não permite circunscrever com exatidão o resultado de processos que se entrelaçam gerando eventos específicos. A unicidade de momentos explicada no trabalho de Milton Santos (1996) chama atenção para a complexidade de datar situações e fenômenos que não surgem em uma história linear, o que vai ao encontro por exemplo à crítica feita por Doreen Massey (2008, p. 24) em relação à “cronologia da narrativa única que reduz coexistências simultâneas a um lugar na fila da história”.

A observação acima remete à dificuldade de pousar sobre uma linha única de tempo as funções urbanas que caracterizam o meio pré-técnico. Se por um lado, estabelecer os contornos das funções das cidades após a revolução industrial é um exercício exequível, chegar a um

consenso sobre as delimitações das funções pré-urbanas não parece algo tão banal através de simples datação, o que pode ser demonstrado evocando-se por exemplo as reflexões de Alvin Toffler (1980) sobre a evolução dos sistemas técnicos ao longo do tempo. Em seu livro *The Third Wave*, Toffler delimita três grandes períodos ou "ondas" de modernização, a saber: a primeira onda, baseada em uma forma de gerar riqueza cultivando a terra; a segunda, gerando riqueza através da atividade industrial e o comércio de bens e; por fim, uma terceira onda que coincide com o que Milton Santos (1996) denominou de período técnico-científico-informacional. Esta nova onda também se aproxima da chamada terceira revolução industrial mostrada por David Harvey (1992), baseada no conhecimento como meio de se apropriar das técnicas e ampliar a geração de riqueza.

Retomando a leitura que Santos (1996) faz de Mumford (1934) podemos então situar as funções pré–urbanas a partir do momento do aperfeiçoamento das técnicas (meio técnico) até a consolidação da revolução industrial[2] que baliza também o que convencionamos chamar de urbanização.

É neste sentido que é apenas com o advento de um determinado conjunto de objetos técnicos, que podemos estabelecer as funções listadas em uma cidade brasileira nas primeiras décadas do século XX. Apesar da ambiguidade entre um Brasil que se modernizava através do acesso a técnicas e ainda possuía práticas espaciais e políticas do período colonial[3] somente com a consolidação das práticas capitalistas é que podemos citar as funções urbanas que englobam a nossa análise sobre São Gonçalo, enfatizando neste primeiro momento a função industrial que ganha notoriedade substituindo a função comercial da cidade enquanto importante produtor de cítricos como a laranja e o abacaxi.

Para além das máquinas integradas à produção, no exemplo de Smith a divisão do trabalho é também uma técnica. O autor explica que

> A divisão do trabalho, na medida em que pode ser introduzida, gera, em cada ofício, um aumento proporcional das forças produtivas do trabalho. A diferenciação das ocupações e empregos parece haver-se efetuado em decorrência desta vantagem. Essa diferenciação, aliás, geralmente atinge o máximo nos países que se caracterizam pelo mais alto grau da evolução, no tocante ao trabalho e aprimoramento [...] (SMITH, [1776],(1996) , p.66)

---

[2] Construindo sua narrativa sobre a formação do modo de produção capitalista, Eric Hobsbawm em "A ERA DO CAPITAL" (2010, [1977]), perpassa a primavera dos povos, o período de expansão das manufaturas, pela mudança para um sistema territorial baseado no Estado-Nação , analisando mudanças sociais resultantes da evolução dos sistemas técnicos bem como a mudança em uma organização espacial baseada em cidades industriais, situando este período por volta do ano de 1850. Em se tratando do fenômeno industrial, podemos adotar este período como referência também como início das características urbanas a partir de funções industriais.

[3] Sérgio Buarque de Hollanda em Raízes do Brasil (1936) advoga a existência de práticas modernas em uma sociedade ainda de pensamento e hábitos coloniais.

Eric Hobsbawm (2010, [1977]) dedica um capítulo de sua obra A Era do capital para " A cidade, a indústria, a Classe Trabalhadora" (p. 317), mostrando como estão interligados a divisão do trabalho, uma crescente complexidade da atividade industrial e uma espécie de controle territorial que levaria posteriormente à uma divisão territorial do trabalho. Cita no bojo da atividade industrial, práticas que vão desde o emprego de maquinário, a construção de rodovias, a ligação entre banqueiros e industriais e o aumento dos salários que atraíram mais pessoas para a cidade, que deixa de ser apenas uma aglomeração com função administrativa e mercantil (comercial), a exemplo das cidades de Reicheberg, Lancashire, Colônia, Dusseldorf, Liverpool, Glasgow, Manchester, Londres e Paris, que tornaram-se grandes centros industriais e consequentemente, destacadas aglomerações urbanas.

Elvin Wyly ao discutir as origens da cidade industrial não faz distinção entre a cidade e a revolução industrial. Listando a importância das inovações técnicas na origem da cidade industrial o autor descreve que um pequeno exemplo destas inovações inclui:

- o desenvolvimento do motor a vapor, por James Watt, um fabricante de ferramentas em Glasgow, Escócia (1769)
- a criação de novas técnicas de remoção de impurezas do ferro fundido, por Henry Cort, um oficial naval que trabalhava nos arredores de Fareham, Inglaterra (1783;)
- a criação da máquina de tecer que através de roldanas desembaraçava as fibras de algodão, desenvolvida por Richard Arkwright, um barbeiro e artesão de perucas de Preston, Inglaterra, em 1768;
- criação da locomotiva, que usou o motor a vapor desenvolvido por Watt, concebido por William Symington e William Murdoch (1774), posteriormente aperfeiçoado por William Hedley and George Stephenson (1812), culminando na primeira ferrovia pública interligando Stockton and Darlington (1825). (WYLY, 2012, p. 2, tradução nossa).

Uma cidade industrial teria como características na virada para o século XX ; uma acentuada divisão do trabalho (HOBSBAWM, 2010 [1977]), um crescente desenvolvimento urbano com a incorporação de modernas técnicas e objetos no espaço citadino, aumento da população , diversificação das atividades econômicas (bancos, imobiliárias, agências de emprego, agências de notícia), modernização do sistema de transportes (sobretudo ligados à

rede ferroviária) e a diversificação de classes dada pelo conjunto variado de salários e renda fruto da própria divisão do trabalho.

Neste sentido, a cidade industrial é tanto condição como produto do capitalismo monopolista (HARVEY, 1992) incorporando técnicas, alterando a organização sócio-espacial dos lugares e aumentando os fluxos comerciais, seja através do excedente de produção, pelas novas formas de transporte de mercadorias e pessoas ou pela criação de produtos bancários como o crédito, que acelera o tempo de reprodução das mercadorias. Estes elementos tinham na cidade industrial a base para a sua reprodução ampliada tornando-a tanto um polo coletor de riquezas quanto um polo emissor de inovações, subordinando ou hierarquizando as cidades de acordo com seu nível de especialização produtiva, com inegável exercício de centralidade das cidades que mais precocemente se industrializavam (como era o caso de boa parte das cidades inglesas), neste processo dado o seu pioneirismo também na incorporação das inovações técnicas difundidas no tecido urbano.

É neste sentido que a urbanização trazida no bojo do processo de industrialização permite a identificação das centralidades nas manchas urbanas. A observância desta relação entre industrialização e centralidade é um sólido caminho teórico para entender o papel de São Gonçalo em sua fase de predominância industrial. A indústria pode ser responsável pela convergência de equipamentos e estruturas que desenvolvem as centralidades. Na medida em que a cidade industrial atrai, é mister inferir que a indústria gera centralidades em uma cidade industrial[4].

Na medida em que a indústria se funde em certos momentos com o processo de urbanização (sobretudo no caso brasileiro), a centralidade urbana expressa o espaço resultante do novo modo de acumulação incorporando novos fixos e trazendo mudanças nos conteúdos da parcela do espaço em questão. A centralidade urbana é a atração, mas principalmente concentração de bens, serviços, pessoas, mercadorias e de fluxos. Neste sentido, a convergência é o que difere e caracteriza a centralidade urbana.

Para Manuel Castells, um centro urbano designa ao mesmo tempo, “um local geográfico e um conteúdo social (1983, p. 311). Nesta definição, o centro é a “parte da cidade onde estão implantados serviços que se endereçam ao maior número de consumidores ou usuários

[4] É possível falar em locais que exercem alguma centralidade mesmo em cidades medievais. O palácio dos banqueiros e mecenas Medici na Florença renascentista ou a Piazza San Pedro no Estado do Vaticano não diferem, neste sentido, do porto de Roterdã na Holanda ou das capelas católicas que reuniam paroquianos para missas dominicais na Vila Rica e Mariana (Minas Gerais) do século XVII. Fixos que atraiam e concentravam pessoas podem ser entendidos como centralidades mesmo antes de construirmos a ideia de uma centralidade urbana.

específicos” (1975, p. 311). Assim, esta convergência resulta na centralidade[5], definida “pelo estabelecimento das formas urbanas, cuja lógica é servirem de canais para os processos internos ao aparelho institucional do espaço urbano”. (1975, p. 317).

A ideia de centralidade como sinônimo de convergência a partir da atividade industrial encontra eco em Davidovich (1964). Apesar das limitações geográficas da indústria da fase monopolista, “[...] é em torno e nas proximidades das metrópoles e capitais industrializadas que se encontra a combinação mais variada de convergências, fruto da exportação de padrões urbanos e da irradiação do fato industrial” (DAVIDOVICH, 1964, p.10) controlados a partir dos centros poderosos que controlam o território.

Citamos ainda o esforço empreendido por Henri Lefebvre no entendimento da relação entre industrialização e urbanização. O autor preocupa-se com a subordinação entre o urbano e a atividade industrial. Sem estabelecer uma relação hierárquica entre ambos, apresenta a centralidade como um elemento comum aos dois processos (industrialização e urbanização), afirmando que “descobrimos o essencial do fenômeno urbano na centralidade” (2004, p. 106).

Sua definição de centralidade pode ser melhor entendida em sua assertiva de que “a cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações”. (2004, p.111).

Outro elemento a observar é o fato de que se a atividade industrial pode ser mensurada (participação no Produto Interno Bruto (PIB), quantidade de produtos fabricados e distribuídos, mão de obra empregada), permitindo delimitações empíricas sobre a cidades industriais, por outro lado a centralidade cria uma camada adicional à analise espacial, pois é a característica urbana que permite dimensionar o alcance e importância do conjunto de atividades desenvolvidas no espaço citadino.

Como exemplo, Eric Hobsbawm (2010, p. 327) ao analisar o peso das atividades industriais na bolsa de Paris no ano de 1856 , lista “33 companhias de estradas de ferro, 38 companhias de mineração, 22 companhias metalúrgicas, 11 portuárias, 7 de transportes urbanos, 11 de gás e 42 de vários empreendimentos industriais, indo de têxteis a ferro galvanizado e borracha , com valor total de 5,5 milhões de francos-ouro, um pouco mais de 25% de todas as ações comercializadas” mensurando o peso da atividade das indústrias para aquele ano. A atividade industrial é mensurável, e complementa-se à centralidade que

[5] Refere-se à centralidade política.

dimensiona o alcance dos processos industriais nas cidades, tratando-se da fase do capitalismo monopolista.

O exemplo traz a centralidade das ideias, mais subjetiva, a qual Hobsbawm na mesma obra, se refere para conferir destaque das ideias inglesas em relação à revolução industrial. Chega inclusive a destacar o papel da economia inglesa como base nas discussões de Karl Marx, atribuindo às cidades inglesas, a centralidade (concentração) de modelos que consolidaram o modo de produção. Neste caso, é possível transcender a noção de centralidade como um ponto fixo entendendo que o paradigma industrial de certa forma, replicava para territórios distantes, o modelo inglês (ou europeu) ou norte americano no caso de inovações na engenharia e na física.

Assim, a centralidade é o que nos permite dimensionar o nível de interações no espaço urbano. No caso da urbanização via industrialização "as transformações no espaço geram novas centralidades que redefinem o fluxo e a divisão espacial do trabalho, isto porque os momentos de produção do espaço geram centralidades diferenciadas em função do comércio, dos serviços e do lazer" (CARLOS, 2007, p. 66) que são atividades em nível intraurbano que emergem a partir da aglomeração e das demandas da atividade industrial.

Contudo, vale assinalar que a centralidade urbana traz um componente essencialmente baseado na teoria das localidades centrais de Walter Christaller (1966). Seu trabalho, que analisa níveis de centralidade ao hierarquizar os espaços, classificando-os pela frequência da oferta de bens e serviços é o alicerce dos estudos sobre funções e centralidade urbana no século XX. As cidades brasileiras tem sido analisadas também à luz desta teoria, em estudos que por exemplo, pretendem estabelecer uma hierarquia entre os centros urbanos, ou seja, aqueles locais que exercem alguma centralidade a partir da presença de uma gama determinada de serviços com maior ou menor grau de alcance espacial.

A definição feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1987, p. 11) é bastante interessante neste sentido:

> Na teoria da centralidade, a demanda de bens e serviços por parte da população traduz-se em uma localização diferenciada de sua oferta. Esta diferenciação se deve ao fato de a demanda estar entre outros aspectos, estruturada de acordo com a frequência de compra dos bens e utilização dos serviços. Bens e serviços comprados ou utilizados muito frequentemente apresentam condições de ser oferecidos em um centro que possui acessibilidade para um volume reduzido de população que se localiza em área próxima[...]. Assim, um bem comprado frequentemente implica em sua oferta em numerosos centros localizados a uma distância próxima entre si.

Após delimitar os centros, seria possível dimensionar seu grau de hierarquia, de acordo com o método proposto por Christaller (1966). Neste caso, “a hierarquia dos centros se processa de modo que as localidades centrais de baixo nível hierárquico distribuam bens e serviços procurados muito frequentemente, possuindo área de influencia espacialmente restrita” (IBGE, 1987, p. 11).

O quadro 1 exemplifica de forma esquemática esta hierarquia entre os centros urbanos levando em consideração a variedade de serviços ofertados. Partindo-se do centro de menor nível, nota-se que o centro de maior nível (N) se diferencia por conter os serviços dos níveis anteriores além de apresentar serviços encontrados apenas no topo da hierarquia, garantindo uma especialização e a raridade de alguns elementos, permitindo a adaptação do modelo teórico à realidade empírica encontrada nos levantamentos feitos, seja estatisticamente ou por trabalho de campo. Como exemplo, é possível que o centro de menor nível tenha serviços odontológicos, mas apenas o centro de maior nível ofereça complexos exames laboratoriais.

Sendo um modelo teórico de apreensão da realidade empírica, a hierarquia dos centros reposiciona as cidades, tanto com base nos critérios utilizados para estabelecê-los, quanto pelo próprio avanço do meio técnico-científico. Disto vem a necessidade de atualização e adaptação de novos critérios para delimitar centralidades, como fizeram por exemplo Santos[6] (1959, 2003 [1979]); IBGE (1987, 1993 e 2007); Smith[7] (1984); Correa (1997); Carlos[8] (2007); e Beuf (2012).

Quadro 1– Distribuição de Bens e Serviços, segundo a Hierarquia dos Centros.

HIERARQUIA DOS CENTROS	BENS E SERVIÇOS OFERECIDOS (FUNÇÕES CENTRAIS)
Nível 1	Abc
Nível 2	abc def
Nível 3	abc def ghi
Nível N	abc def ghi…….....……...mno

Fonte: IBGE, 1987.

[6] Ao propor “Definições e métodos de avaliação da centralidade”.
[7] Para o qual a centralização social do capital se expressa na diferenciação geográfica associada à concentração de capital em certos centros de produção.
[8] Embora a perspectiva da autora seja de um debate sobre o espaço urbano sem a dimensão empírica, o trabalho aqui listado foi incluído por chamar atenção para as contradições da criação de novas centralidades na metrópole.

Em uma clara preocupação de tornar a centralidade uma característica urbana quantificável, Santos (1959) discorre sobre métodos de apuração da centralidade preocupando-se com as variáveis que poderiam ser adaptadas para o Brasil (sua preocupação era tornar o método exequível para as áreas do Recôncavo e Cacaueira da Bahia). É neste sentido que, perpassando o modelo de Christaller (1966), (sem, no entanto, chegar a contrapô-lo), e considerando o método de Rochefort[9] (1956), chama atenção para o fato de que a teoria das localidades centrais é um método que "parte do pressuposto, geralmente admitido, de que o volume do setor terciário (comércio, serviços, administração) é o que dá importância relativa do centro". (SANTOS, 1959, p. 20).

O parágrafo acima permite estabelecer um paralelo da teoria das localidades centrais com o dimensionamento da fase de apogeu industrial de São Gonçalo (1940-1960). A centralidade proposta originalmente por Walter Christaller mostra elementos do que seria a cidade da primeira metade do século XX, mas não há como negligenciar que as localidades centrais tem um peso maior na avaliação de cidades terciárias (tornando coerente evocar a teoria novamente em períodos onde a cidade de São Gonçalo assume um perfil majoritariamente de serviços, a partir dos anos 1970). Por esta razão, pode-se inferir que a centralidade gerada a partir de um grupo de indústrias está em conformidade com o paralelismo entre industrialização e urbanização de grande parte das cidades brasileiras. No entanto, a função industrial não é totalmente capturada por métodos/teorias construídas para a apreensão da influência do setor de serviços.

Um outro caminho possível seria aproximar a leitura sobre a São Gonçalo "industrial" da teoria dos polos de crescimento (desenvolvimento) de François Perroux ([1955], 1967). A tese de que a atividade industrial é um indutor de economias de aglomeração teve grande influência nas políticas públicas implementadas por parte do Estado Brasileiro a partir da segunda metade do século XX. Para o autor, o crescimento aparece em pontos ou polos de crescimento variando em intensidade e expandindo-se por canais diversos e com resultados múltiplos sobre a economia (PERROUX, 1977), como também mostraram Jesus e Spinola (2015) ao revisar a teoria analisando seis décadas de influência das teorias dos polos de crescimento.

Estes autores enfatizam que "a Teoria dos Polos teve uma grande influência sobre o pensamento latino-americano nas décadas de 1960 e 1970 enquanto ferramenta importante dos planejadores como forma de redução das desigualdades regionais [...] No Brasil não foi diferente" (JESUS & SPINOLA, 2015, p. 936), o que nos leva a concordar também com a

[9] Em M. Rochefort "Determinations des types de villes d'up reseau urbain", Résums des communications, XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1956.

assertiva de que “a industrialização constitui-se em fator de dilatação do espaço urbano” (IBGE[10], 1963, p.261). A respeito da teoria de polos de desenvolvimento (PERROUX, 1977) é importante considerar a observação de Tolosa (1972) sobre o papel da indústria como motor de desenvolvimento. Em primeiro lugar por que há tipos de indústrias são classificadas como indústria motriz, pois variam no seu porte, no impacto regional e na capacidade de atrair mais indústrias. No caso do crescimento de São Gonçalo, o fato de ser considerado um dos “mais importantes parques industriais do estado” (KELLER, 1953, p. 65) e desde os anos 1940 uma cidade de crescimento notável (SILVA, 1946) compele a associação entre crescimento demográfico, ampliação de equipamentos urbanos e o desenvolvimento de novas funções urbanas complementares à atividade industrial, sobretudo aquelas ligadas à logística e transporte.

Sobre os padrões de crescimento urbano nas primeiras décadas do século XX, São Gonçalo foi associada ao padrão de crescimento Manchesteriano, deixando-se de lado comparações com o modelo Hausmaniano[11] de intervenções ou com o padrão de urbanização de cidades fordistas a exemplo da Chicago analisada por Ernest Burgess[12] (1936) e Homer Hoyt (1939), cujos modelos de expansão estavam associados uso do automóvel como meio de deslocamento para os subúrbios.

Não é correto estabelecer uma relação direta entre Manchester e a São Gonçalo da primeira metade do século XX. Tratam-se de formações socioespaciais distintas. Evoca-se o padrão de desenvolvimento de Manchester metaforicamente, em alusão à expansão estruturada pela ferrovia e à quantidade de indústrias instaladas na cidade a partir dos anos 1940.

Entre os consensos que podem ser discutidos no item a seguir, estão a priori, o de que São Gonçalo já na primeira metade do século XX era um importante centro urbano. Buscaremos dimensionar este dinamismo, através da análise de sua função industrial, assim como e pela centralidade exercida (pela existência de seu núcleo urbano).

Neste sentido, resta uma última observação que é entender sem sub- ou superdimensionar a indústria de São Gonçalo no início do seu processo de urbanização em relação às cidades industriais[13].

---

[10] Texto produzido pelo Grupo de Geografia da Indústria, composto por : Fany Davidovich, Ignez de Moraes Costa, Lucia Meireles de Almeida, Maria Luiza Gomes Vicente, Ney Julião Barroso, Salomon Turnowski e Pedro Pinchas Geiger (coordenador).

[11] Barão Eugéne Hausmmann.

[12] Seu modelo clássico de geometria urbana espacial concebe subúrbios industriais na cidade, distante do CBD mas não tem a atividade industrial como foco da análise urbana, considerando para tal, áreas residenciais e o Distrito Central de Negócios.

[13] Elvin Wyly (2012, p. 1) define uma cidade industrial explicando que “Enquanto cidades mais antigas devem sua existência a uma variedade de funções – postos militares, centros políticos , sítios religiosos, centros

É preciso lembrar então que o perfil da indústria do período pós II Guerra (sobretudo no contexto da industrialização brasileira) garante um perfil endógeno a uma atividade industrial centrada nas unidades fabris onde a localização geográfica era essencial, tanto para garantir a proximidade dos mercados como para garantir as condições adequadas para a operação das fábricas. A tarefa a seguir, é investigar como a industrialização do período define a cidade, garantindo um certo grau de desenvolvimento endógeno que se reflete, tanto na modernização do território, no aumento da taxa de ocupação populacional e na intensificação dos processos de urbanização.

1.2 O dinamismo do subúrbio e a importância da "Manchester Fluminense"

Há uma extensa literatura sobre a industrialização "como tradução maior do desenvolvimento das forças produtivas do nosso tempo" (SPOSITO, 1988, p. 67) e sua relação com a urbanização. A paisagem urbana se modifica a partir do avanço do modo de vida urbano, que atrai para a cidade não apenas novos moradores, mas instala também uma forma mais complexa de organização socioespacial.

Neste sentido, não podemos subestimar a indústria como força motora de desenvolvimento econômico e crescimento das cidades, uma vez que "atraída para âmbito urbano, a industrialização constitui-se em elemento de acentuação do crescimento de cidades que já reuniam grandes parcelas de população" (DAVIDOVICH, 1964, p. 05) , mas é preciso lembrar que a aproximação do modelo de urbanização nos moldes ingleses aplica-se ao caso de São Gonçalo por conta da sua tradição industrial, o que não restringe à atividade industrial o único motor de desenvolvimento urbano, como Milton Santos (2008 [1981]) havia explicado ao entender que para além da urbanização diretamente correlata à modernização trazida pela indústria existem outras lógicas de crescimento urbano ligadas as "formas de produção, de consumo ou de distribuição"(SANTOS, 2008, [1981], p. 27) que explicam por exemplo o crescimento de cidades fora da região sudeste do país.

Esta relação dialética; chegada da indústria e urbanização permite no caso brasileiro, dizer que em alguns casos, estes dois processos correram em paralelo. Assim, Bernardes (1950), Keller (1953), Geiger e Santos (1954), Geiger (1956), Guimarães (1957), Geiger e Davidoch (1961), além de Santos (2008, [1981]), Furtado (2004, [1959]), Limonad (1996), Abreu (1987)

---

comerciais, etc, o fundamento básico da cidade industrial envolve a junção de matérias primas e a produção de bens manufaturados.

e Oliveira (2003), estão presentes na literatura que identifica a centralidade da indústria (PAMPLONA E FENERICH, 2016) na constituição da rede urbana brasileira.

Milton Santos (2008, [1981]) observara que na América Latina, apenas Argentina, México e Brasil possuíam uma industrialização mais antiga. Valendo-se entre outros elementos, do excedente de capital comercial acumulado a partir das atividades cafeeiras, da mão-de-obra imigrante vinda de países industrializados e da migração para as cidades, em fins do século XIX e início do século XX já era possível detectar embriões industriais nos principais centros urbanos do país.

Chamado de primeiro surto industrial[14] (IBGE, 1955), esta fase embrionária pode ser brevemente caracterizada pela predominância da indústria têxtil, de alimentos, beneficiamento dos produtos agrícolas e de produtos químicos.

Celso Furtado (2004) faz duas observações sobre o início da indústria no Brasil: a primeira, diz respeito à oportunidade de modernização da indústria de transformação e de bens de capital no Brasil através da aquisição de maquinário de fábricas "que haviam fechado suas portas em países mais fundamente atingidos pela crise industrial" (FURTADO, 2004, p. 207)[15]. Em segundo lugar – característica que destaca esta fase da urbanização brasileira – está a importância do mercado interno para a manutenção da atividade industrial. É possível inferir então que diferentemente das cidades mais industrializadas da Europa e Estados Unidos cujas empresas possuíam trocas comerciais não apenas em larga escala, mas também com grande alcance geográfico ultrapassando os limites nacionais, a indústria brasileira apesar de possuir equipamentos e máquinas tal qual os centros dinâmicos da industrialização mundial, marchava a passos lentos no que tange as exportações de produtos com maior valor agregado.

A ideia de uma indústria voltada ao mercado interno, dialeticamente fomenta e confirma o fato de as maiores aglomerações urbanas serem também, nas primeiras décadas do século XX, as áreas de maior concentração industrial. Não é incoerente então ter na capital do país e no seu entorno, áreas de destacado volume industrial.

Sobre os principais centros industriais, referindo-se à primeira metade do século XX, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1963, p. 156) descreve a Capital Federal destacando que " [...] a cidade do Rio de Janeiro detinha o maior cabedal de indústrias, graças à conjugação de várias condições: cidade mais populosa do país e simultaneamente, maior centro comercial, pôrto mais importante e posição de capital".

---

[14] IBGE (1955) atribui esta primeira fase industrial, à década de 1880.

[15] O autor, refere-se aqui, à crise de 1929 e à crise de indústrias na Europa com a I Guerra Mundial.

Segadas Soares (1962, p. 168) atribui o desenvolvimento da capital não apenas à função administrativa, ou ao excedente da economia cafeeira, mas também ao desenvolvimento de novas funções, ressaltando que “o Rio de Janeiro do final do século XIX acumulava funções, atraía e herdava populações, iniciava o seu crescimento como centro industrial”

Apesar do termo área metropolitana só passar a ser adotado oficialmente no ano de 1973, entre a capital federal (Rio de Janeiro), a capital do antigo estado do Rio de Janeiro (Niterói) e as cidades limítrofes, havia uma rede de trocas comerciais e de transportes de pessoas e mercadorias que potencializavam a aglomeração no entorno das duas capitais dado a sua relevância industrial.

Sobre os efeitos de indução da indústria, Santos (2008, p.75) explica que “ a função industrial (como a função portuária, ferroviária, etc.) suscita ou vivifica as atividades comerciais e de transportes, da mesma forma que as funções de serviços”.

A proximidade com dois grandes centros consumidores criou uma vida de relações complexa, pois ao mesmo tempo que a capital federal polarizara as cidades limítrofes, havia dentro deste limite de polarização, uma outra capital (Niterói) que por sua vez, também possuía um grau de polarização em relação a cidades vizinhas.

Keller detalhara a importância da Capital Federal, explicando da seguinte forma:

> Como se vê, a influência do grande mercado consumidor da Capital Federal se estende não *só* à sua vizinhança imediata, como também a zonas, que embora mais afastadas, estão a ela ligadas por boas rodovias e ferrovias que permitem um escoamento fácil e rápido dos diferentes gêneros de produção (KELLER, 1953, p. 167)

Também Pedro Geiger (1956, p. 497) ao estudar a vida de relações entre as cidades vizinhas à capital federal, observou “ intensa urbanização nas áreas circunvizinhas que ficaram mais intimamente ligadas à metrópole”.

Estudos como o levantamento de indústrias realizado pelo Grupo de Geografia das indústrias (IBGE, 1963), confirmaram as cidades do Sudeste como área de destacado desenvolvimento industrial no país. Afirmou-se que “dentre as condições propícias à atual concentração apresentada pela Região Sudeste, cumpre reconhecê-la como área na qual já se havia localizado a maioria dos empreendimentos industriais, relativos às fases anteriores. (IBGE, 1963, p. 172).

São Gonçalo foi um dos núcleos de implementação industrial mais antiga no estado, abrigando entre suas primeiras atividades, laminação, tecelagem, cimento, vidro, conservas de pescado, papel e material cerâmico (IBGE, 1963).

A proximidade com a capital federal em um cenário em que as indústrias locais e das cidades vizinhas voltavam-se prioritariamente para o mercado interno é um dos consensos sobre a industrialização do que viria a se tornar a região metropolitana do Rio de Janeiro. No entanto, a proximidade com os dois maiores mercados consumidores do estado não significara uma subordinação absoluta em relação à cidade do Rio de Janeiro.

De fato, o Grande Rio de Janeiro possuía cidades com hierarquias diferentes (GEIGER E DAVIDOVICH, 1961) mas vale ponderar que não era possível falar em "bipolarização" entre a área metropolitana. Isto por que, apesar de cidades como São Gonçalo e Itaboraí estarem polarizadas duplamente – por Niterói e Rio de Janeiro – , a centralidade da capital federal a distanciava em muito, da centralidade da capital fluminense. Além disso, Geiger e Davidovich (1961) citam o fato da capital federal incentivar intervenções urbanas (no caso específico, saneamento) na baixada fluminense. Nas palavras dos autores: "um dos objetivos fundamentais a ser alcançado com o saneamento da Baixada Fluminense e, particularmente, da Baixada da Guanabara, era tornar o abastecimento da capital da República independente de transportes longos e dispendiosos (GEIGER E DAVIDOVICH, 1961, p.170).

Neste caso, apesar de ter uma vida de relações, que incluía comércio, prestação de serviços, fornecimento de mão de obra e postos de trabalho e seu transporte diário, entre estas cidades, Niterói e São Gonçalo (também por não sofrerem intervenção direta da capital federal) construíram uma dinâmica urbana que tendeu paulatinamente à conurbação, também graças ao seu desenvolvimento industrial.

Por um lado, a clara polarização da capital federal em relação às cidades do seu entorno explica-se pela centralidade de suas funções, principalmente as funções administrativa, comercial e industrial. E existiam dinâmicas próprias destes núcleos urbanos, dadas por um desenvolvimento endógeno da indústria tanto em São Gonçalo como em Niterói, refletindo por exemplo nas taxas de ocupação destas duas cidades. Josef Barat (1975), por exemplo, cita que em 1930 as já industrializadas Niterói e São Gonçalo possuíam uma densidade demográfica superior em 10 vezes à do subgrupo que chamara de Baixada Fluminense. Esta disparidade aponta para um crescimento que, ao mesmo tempo que relaciona-se com a proximidade da capital, diferencia-se por possuir um dinamismo próprio, o que explica por que este autor destacou Niterói e São Gonçalo do subgrupo "baixada fluminense" em seus estudos sobre a formação da área metropolitana do Rio de Janeiro.

É neste contexto que São Gonçalo aparece como um importante polo industrial no estado do Rio de Janeiro.

Começamos por admitir que a indústria é um elemento estruturante do espaço urbano e também delimitador de suas funções. Pedro Geiger (1960, p. 3) alertara no caso brasileiro que "há tipos de cidades correspondentes às economias agrícolas e tipos de cidades correspondentes às economias industriais".

As descrições e dados sobre o desempenho industrial de São Gonçalo nas primeiras décadas do século XX nos levam a pensar sobre que tipo de cidade havia neste período. Conceitualmente, refuta-se o título de cidade industrial. Assumindo a definição de Elvin Wily (2012) como parâmetro, na qual cidade industrial tem uma função industrial predominante sobre todas as outras, tem relações econômicas com outras áreas chegando a "exportar a si mesma" e gravitando entorno de uma grande corporação, pode-se dizer que não era possível classificar São Gonçalo como uma cidade industrial no sentido estrito.

Pensemos por exemplo em como Wily (2012) insere Deaborn (Michigan/USA) no rol de exemplos de cidades industriais, dada a sua relação dependente com River Rouge, planta da *Ford Motor Company* nesta cidade. Chicago e sua relação com a *Ford Motor Company* em meados do século XX, e Detroit com a planta da *Packard Motor Car Company* também seriam exemplos de cidades industriais tomando-se o fato de que a vida de relações destas cidades orbitavam em torno destas plantas industriais. No Brasil, Volta Redonda[16] com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional[17] (1941), ou recentemente Porto Real com a planta da PSA-Peugeout/Citroen[18] oferecem exemplos de cidades que, para além de terem a função predominante na atividade industrial, tem uma estreita relação entre sua vida intraurbana e as companhias ali instaladas.

Assim como Manchester fora a cidade industrial paradigma da indústria têxtil, Detroit fundiu-se com o paradigma da indústria automobilística enquanto sede das plantas fabris da Chrysler, Ford e General Motors – montadoras que dominavam o mercado automobilístico mundial, antes da crise do petróleo em 1973 e da entrada de carros japoneses e alemães no mercado estadunidense (HARVEY, 2011).

Dotada de um urbanismo e um modo de vida próprios, a cidade industrial apresenta a centralidade, a conurbação e certa homogeneidade nas suas formas e funções urbanas. O esforço que Arthur Hailey empreendeu para traduzir as nuances da indústria automobilística na imersão de uma Detroit cujo epicentro da vida de relações é a linha de montagem[19] explicita a

---

[16] Município instalado em 17 de julho de 1954.
[17] http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/EstadoEconomia/CSN
[18] Inaugurada em 2001.
19 O romancista Arthur Hailey pesquisando linhas de montagem e cidades industriais constrói seu romance "Wheels" (1971), oferecendo um vislumbre do auge da chamada cidade do automóvel : "Abaixo do Jetstar

concentração de bens, serviços e demais indústrias criadas em uma cidade em que a vida gravida entorno da indústria automobilística.

Apesar de ser notada pelo dinamismo da indústria, não é possível no caso de São Gonçalo falar em distritos industriais. Correa ([1995], 2000) e Oliveira (2003) concordam que tais distritos são caracterizados por investimentos privados cuja localização é decidida com grande participação do poder público e que os distritos seguem ao propósito de criar aglomerações industriais. Como estes distritos disseminam-se na Região Metropolitana a partir dos anos 1970, o caráter endógeno da instalação de indústrias de São Gonçalo é um dado relevante do seu período de grande destaque industrial até meados dos anos 1960.

A São Gonçalo de sua fase predominantemente industrial foi definida como subúrbio industrial (GEIGER, 1956). Esta classificação, também utilizada por Segadas Soares (1962), nos parece mais adequada para o caso estudado, embora também careça de uma análise que permita o uso relativo do termo. Isto por que a ideia de subúrbio conforme veremos no capítulo 2, foi tomada como análoga à noção de periferia, criando certa confusão entre os termos, sobrepondo o processo de periferização com a noção de subúrbio que, segundo Martins (2002) relaciona-se com a modernização de áreas rurais que, seja com a chegada das redes de transporte ou com os loteamentos de suas terras, paulatinamente passam a ser um espaço ambíguo, recebendo a modernização urbana e também mantendo relações interpessoais de pertencimento e referencias à áreas rurais.

Geiger (1960), Soares (1962), Abreu (1987) e Simões (2006) utilizam o termo *subúrbio* para se referir ao estágio de transição da citricultura para a fase de industrialização na baixada da Guanabara, com destaque para Nova Iguaçu e São Gonçalo nas primeiras décadas do século XX.

Podemos então, convencionar que a imagem do subúrbio industrial refere-se à modernização, instalação de indústrias em uma paisagem de transição das características rurais para as formas e funções urbanas, a exemplo da imagem fornecida por Pedro Geiger (1956, p.70) ao descrever que a “ [...] conurbação Niterói-São Gonçalo e o amálgama dos aglomerados

---

ganhando altitude, à luz da manhã, a vasta cidade espalhada e seus arredores iam ficando visíveis: o centro de Detroit, oásis de quase dois quilômetros quadrados, verdadeira Manhattan em miniatura; logo além, léguas monótonas e ruas , edifícios, fábricas, casas, perimetrais – a maioria coberta de sujeira; um sórdido burgo de trabalho sem verba para limpeza. A oeste, Dearborn, mais limpa, mais verdejante, combinando com o gigantesco complexo de fábricas do Rouge; em contraste, na extremidade leste, Gosse Pointes, cheia de arvoredos, bem tratada, reduto dos ricos; a industrial e enfumaçada Wyandotte ao sul; Belle Isle, avolumando-se no rio Detroit feito barcaça sobrecarregada verde-cinza. Do lado do Canadá, na outra margem do rio, a lúgubre Windsor, equiparável em matéria de feiúra ao que há de pior na sua irmã mais velha americana”. (1971, p. 33).

deu em consequência, uma paisagem industrial viva que, apesar disso, ainda guarda traços de transição de paisagem rural para urbana.”.

Quanto ao subúrbio industrial, podemos destacar elementos que apontam para a importância de São Gonçalo como um importante subúrbio industrial da sua região desde o período pós-guerra até o final dos anos 1960.

Elza Keller (1953) destaca a urbanização da orla leste da baía de Guanabara, chamando atenção para os motivos do crescimento exponencial de São Gonçalo entre os anos 1920 e 1940. Nas palavras da autora:

> São Gonçalo é um dos mais importantes parques industriais do estado. Sua população quase dobrou de 1920 a 1940, passando de 47.019 habitantes a 89.528. Êste aumento se deve essencialmente ao seu desenvolvimento industrial, incentivado pela proximidade de mercados consumidores importantes e pela possibilidade de fácil escoamento dos produtos manufaturados (KELLER, 1953, p. 165).

Pedro Geiger – que executou uma pesquisa sobre a industrialização no que denominou ‘região Niterói-São Gonçalo’, dissera que indústrias de ferro, conservas e cerâmicas são anteriores ao ano de 1920, mostrando como a região já possuía um embrião industrial antes mesmo da década de 1930, período atribuído ao início da industrialização brasileira.

Vale assinalar também o fato de que o desenvolvimento industrial conferiu à São Gonçalo uma diferenciação em relação a cidade do Rio de Janeiro. Keller destaca o desenvolvimento industrial gonçalense, relacionando-o à proximidade com a então capital federal sem, no entanto, estabelecer uma relação de subordinação, como fizera com Nova Iguaçu, Caxias e Nilópolis, cidades que, segundo sua análise, “vivem exclusivamente em função da capital” (KELLER, 1953, p. 168).

De acordo com levantamento de Pedro Geiger (1956), foi possível constatar que entre os anos 1920 e 1950, o perfil rural da cidade foi substituído pela indústria, com aumento progressivo de pessoas ocupadas em atividades deste tipo em razão principalmente, dos maiores salários pagos no setor de transformação. Do ponto de vista da estrutura ocupacional, houve um declínio de 6.469 pessoas ocupadas na agropecuária em 1920 para 3.859 em 1950, havendo em razão oposta, o crescimento de 4.203 postos de trabalho na indústria em 1920 para 13.263 pessoas ocupadas em 1950.

Ainda segundo os dados levantados por Geiger (1956), chama atenção o fato de a atividade industrial em determinado momento atingir maior representatividade em São Gonçalo do que na capital do estado do Rio de Janeiro, Niterói, mostrando que em relação à fundação de estabelecimentos industriais, a capital do estado apresentava a seguinte evolução: 14

estabelecimentos (1920–1930) , 34 (1930–1940), 77 (1940–1948) alcançando 102 estabelecimentos após 1948; já São Gonçalo, para os mesmos anos, tivera respectivamente 6 estabelecimentos em (1920 –1930) , 7 em (1930 –1940), 21 em (1940–1948) e 21 fundados após 1948.

O destaque neste caso é a diferença no perfil dos estabelecimentos industriais, pois apesar da maior quantidade de industrias de Niterói – cidade referência do estado do Rio de Janeiro à época, o valor da produção das indústrias gonçalense era superior, comparando-se o quantitativo de indústrias como mostrado na tabela 1.

Tabela 1– Niterói e São Gonçalo. Dados da produção industrial (1953)

Municípios	**Estabelecimentos**	**Pessoal ocupado**	**Energia elétrica, combustíveis e lubrificantes**	**Valor da produção**	**Fábricas que produzem mais de US$ 600.000,00**
Niterói	191	11.028	Cr$ 52.613.000	Cr$ 1.013.093.000	7
				US$ 12.644.000	
São Gonçalo	70	6.983	Cr$ 105.995.000	Cr$ 1.254.013.000	6
				US$ 15.700.000	

Fonte: Pedro Geiger; Revista Brasileira de Geografia, 1956

Nos anos 1950, afirmava-se que São Gonçalo "pela sua indústria assaz desenvolvida e comércio dos mais ativos, aliados às grandes facilidades de comunicação com a capital da República, forma entre os municípios de maior índice de progresso do estado". (IBGE, 1959, p. 405). Apesar de possuir serviços como agência bancária, agências postais e eletrificação para linhas de bondes, observa-se que na primeira metade do século XX "a base econômica do município está, sem dúvida, em seu parque industrial bastante promissor" (IBGE, *op. cit*., p. 406.)

No início dos anos 1950, São Gonçalo contava com indústrias dos seguintes tipos[20]:

[20] Revista Brasileira de Geografia, 1956, Vol.18, no. 4.

- Transformação de minerais não metálicos (cimento, cerâmica e vidros);
- Metalúrgica;
- Química e farmacêutica;
- Produtos alimentares (incluindo sardinhas);
- Papelão e papel.

Sendo na década de 1950 o terceiro município do estado quanto ao valor da produção, este resultado devia-se, em grande parte, ao tipo de indústrias ali instalada e também devido à certa diversidade entre os segmentos industriais, que garantiam abastecimento das capitais, federal e estadual e outras cidades do estado, sendo então um subúrbio industrial que se destacava pela indústria de base (GEIGER, 1956) diferenciando-se da vizinha Niterói, onde predominavam as indústrias de bens de consumo[21]. Para o ano de 1956, a cidade apresentava o seguinte desempenho em relação às atividades econômicas (tabela 2):

[21] Em relação às indústrias de Niterói, Pedro Geiger incluía no rol de atividades industriais, pequenas empresas como sapatarias, padarias e oficinas, atividades que hoje seriam classificadas no setor de serviços (isso pode não ser verdade; oficinas podem ser manufaturas; se o faturamento de uma padaria vier principalmente da venda do pão e de confeitos produzidos por ela, ela não é considerada como do ramo comercial, e sim da indústria de alimentos), mostrando que apesar sua ideia de indústria tem forte referência na manufatura e unidades fabris. Observando o perfil das indústrias listadas, e registros da época (anos 1940, 1950, 1960) , infere-se que para o autor, o que definia indústria era o emprego de maquinário na atividade produtiva, independentemente do tamanho da unidade fabril.

Tabela 2– São Gonçalo – Produção agrícola, extrativa e industrial (1956).

Produção agrícola			
Produtos	Unidade	Quantidade	Valor (Cr$ 1000)
Abacaxi	Fruto	680.000	2.720
Banana	Cacho	64.000	1.600
Cana-de-açúcar	Tonelada	980	343
Laranja	Cento	980.000	55.200
Mandioca	Tonelada	440	1.100
Produção extrativa			
Produtos	Unidade	Quantidade	Valor (Cr$ 1000)
Mineral			
Areia p/construção	Tonelada	140.000	25.000
Pedras p/construção	Metro cúbico	4.340	62.000
Água mineral	Litro	1.175.000	3.290
Caulium	Tonelada	14.600	1.168
Animal			
Pescado	•	430	5.590
Produção industrial			
Produtos	Unidade	Quantidade	Valor (Cr$ 1000)
Cimento	Tonelada	453.351	512.576
Aço bruto e laminado	•	53.817	365.396
Fósforos	Mil caixas	527.701	230.921
Conservas de peixe	Tonelada	21.273	337.080
Vidro Plano, liso e impresso	Metro quadrado	4.115.262	408.228

Fonte: adaptado de Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, 1959.

Na tabela é possível identificar que a produção de cimento, aço bruto/laminado, fósforos, conservas de peixe e vidro plano contribuem com valores bastante superiores aos da produção extrativa e da produção agrícola, ratificando o perfil industrial da cidade.

Com um portfólio de fábricas diversificado que atendia a demanda das duas capitais próximas, valendo-se da possibilidade de escoar a produção pela baía de Guanabara ou diretamente por linha férrea no caso do destino da produção ser Niterói, São Gonçalo assume claramente uma função industrial na região onde está localizada. Do ponto de vista histórico, é possível eleger um marco para a identificação desta fase industrial da cidade: no ano de 1932 é construída na cidade a Companhia de Cimentos Portland Mauá (foto 1), que entre seus números, apresentava " 684 empregados [...], e produz 436.039 toneladas de cimento. (GEIGER, 1956, p. 52).

Foto 1 – São Gonçalo: Planta da Fábrica de Cimento Portland Mauá

Fonte: Arquivo do Centro de pesquisa e documentação de história contemporânea do Brasil (CPDOC).

Há vários fatores que concorreram para a localização da fábrica no município de São Gonçalo. Em primeiro lugar, pela proximidade de matérias primas como o Calcário, acessado no município vizinho de Itaboraí. Em segundo, por vantagens naturais das quais dependem este tipo de indústria, como uma vasta área disponível para instalação da fábrica, a proximidade com o porto facilitando escoamento da produção e a presença de uma abundante fonte de água próxima, no caso o rio Guaxindiba, que nomeia o bairro gonçalense onde foi implementada a unidade fabril.

A fábrica localizada às margens do rio Guaxindiba era exemplo recorrente quando se buscava descrever o desenvolvimento industrial do entorno da Guanabara nas primeiras décadas do século XX. Passagens contando que "desenvolvem-se novas indústrias, muitas relacionadas com as matérias-primas locais, como no caso da grande fábrica de cimento Guaxindiba (município de São Gonçalo), a maior do Brasil no gênero", (GEIGER e SANTOS, 1954, p.301) situam a importância do empreendimento como um dos marcos da fase industrial de São Gonçalo.

Dois fatos que devem ser salientados, chamam atenção para o dinamismo industrial de São Gonçalo a partir dos anos 1930 – época da qual a fábrica Portland pode ser elencada como um evento referencial em nossa argumentação; as indústrias de São Gonçalo atraíam capitais de outras regiões do país e do exterior (GEIGER, 1956) vindos por exemplo do Rio Grande do

Sul (Fábrica Coqueiro), português (caso da Vidrobrás) e da fábrica de cimentos Portland, com cujos acionistas e investidores eram estadunidenses e canadenses.

Além disto, a ideia de centralidade presente no subúrbio industrial também relaciona-se com o alcance de sua produção, o que demonstra o vulto das empresas ali instaladas e também o alcance das conexões comerciais e espaciais destas indústrias, sendo de grande importância para relativizar o papel da capital federal no desenvolvimento do entorno da Guanabara, pois produtos manufaturados como vidro plano – fabricado em São Gonçalo – , chegaram em um dado momento a serem exportados para Egito, Índia, China e África do Sul, além da produção têxtil, que atingira Argentina e África do Sul (GEIGER, 1956).

A presença de empresas estrangeiras trazendo novas técnicas, a introdução da divisão do trabalho nos processos produtivos e o paulatino abandono da citricultura liberando mão de obra para as fábricas, podem ser listados como fatores que convergem para o início da urbanização de São Gonçalo tal qual explicaram Geiger (1956), Limonad (1996), e Oliveira (2003), em que não apenas o maquinário tornava-se mais moderno mas também a atividade industrial tornava-se mais sofisticada , com o aporte de capitais estrangeiros, somando-se à diversificação das atividades fabris distanciando-se da relação entre manufatura e excedente da produção de café e sem esquecer de que o "governo (sic) estadual procurou também incentivar a industrialização, oferecendo atrativos, como impostos mais baixos, isenção de impostos de instalação para as fábricas que se estabelecessem em território fluminense (GEIGER, 1956, p. 500).

Registra-se que já em 1934 a fábrica Portland Mauá (figura 1) produzia oito mil barricas[22] em 24 horas[23] de operação destacando-se pelo volume da produção e pela estrutura produtiva e organizacional.

[22] Não há referência à capacidade em metros cúbicos de cada unidade (barrica).
[23] Jornal "O PAIZ", edição de 13 de abril de 1934.

Figura 1- São Gonçalo. Fábrica de Cimento Portland Mauá.

Fonte: Acervo Instituto Superior Anísio Teixeira

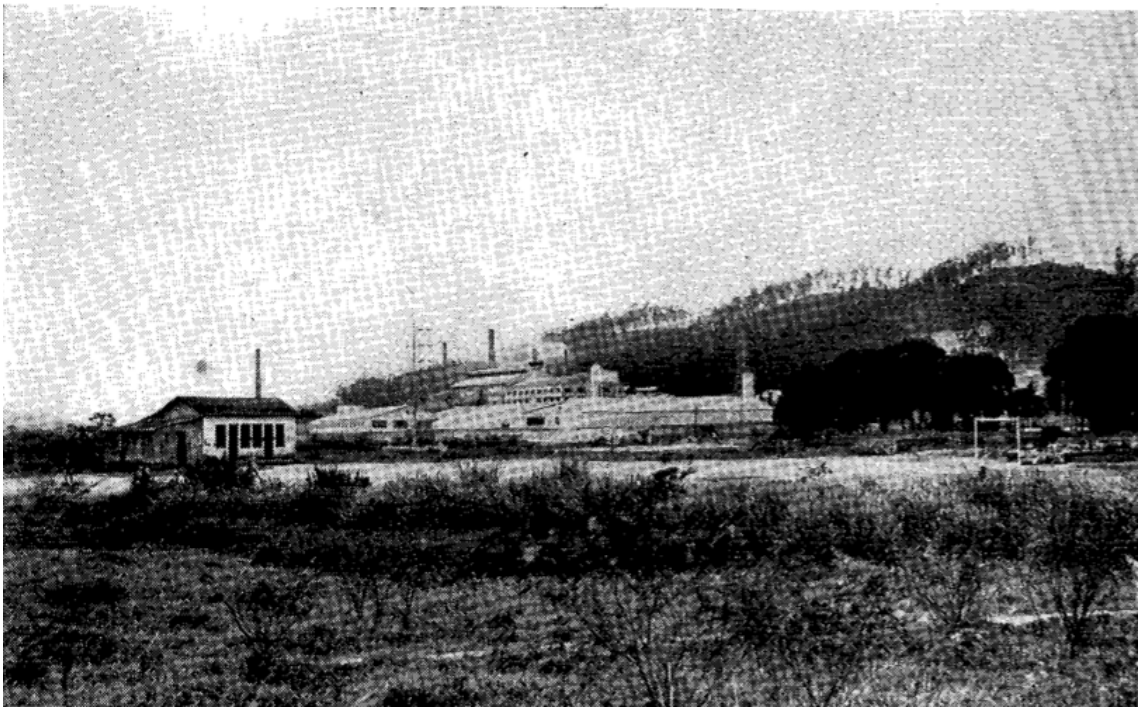
Em relação à sua estrutura organizacional, a unidade fabril concentrava as sessões de escritório, laboratório químico, britadores, moinho, embalagem, fornos tanques e oficinas mecânicas, destacando-se pelo grau de modernização para época, o que em parte foi possível pela importação de máquinas e pelo *know-how* industrial dos investidores estrangeiros, fato que era colocava a fábrica Portland em um patamar de destaque.

Geiger (1960) e Soares (1962) explicam que durante os anos 1940, a citricultura, dinamizada pelas exportações de abacaxi e laranja, declinou drasticamente como efeitos da II Guerra Mundial que ocorreu entre 1939 e 1945. Este declínio liberou um estoque de terras à preços baixos em áreas próximas ao Rio de Janeiro, centro de comando político e um dos grandes mercados consumidores do país, o que atraiu a instalação de indústrias após este período.

Consideramos a Companhia Portland, a Fiat Lux Fósforos, a Vidrobrás (foto 2) e a fábrica de Sardinhas Coqueiro, os principais fixos geográficos industriais do município à época, e representavam a variedade do subúrbio industrial que fora a São Gonçalo a partir dos anos 1930. A Companhia Portland, por sua vez, não era importante apenas pela extensão de sua unidade fabril, mas principalmente por ser o resultado de investimentos de capitais estrangeiros em São Gonçalo. A Fiat Lux destaca-se como expoente de indústria que supria demanda do

grande mercado consumidor do Distrito Federal e também da capital do estado do Rio de Janeiro. Já as Indústrias Reunidas Vidrobrás, marcavam, segundo relatos de Pedro Geiger (1956), o registro de que as cidades como São Gonçalo, ou seja, os subúrbios industriais, não dependiam apenas da economia do Distrito Federal uma vez que também exportavam sua produção. E por fim, a fábrica de sardinhas Coqueiro[24], que se destacava como fixo geográfico importante por ser um remanescente ainda ativo desta fase de dinamismo industrial.

Foto 2 – São Gonçalo, Fábrica de vidros, Vidrobrás – 1940.



Fonte: Revista Brasileira de Geografia, 1956.

Cabe observar que apesar do uso recorrente do termo industrialização, destacamos que neste período trata-se da modernização da atividade fabril diferenciando estas das indústrias contemporâneas que gerenciam produção, distribuição, circulação e o consumo (CASTELLS, 1983) de forma integrada. A unidade fabril e sua distribuição espacial, como pensaram por exemplo Palmier (1940), Geiger (1956 e 1960) e Braga (1998) foi um grande elemento de modernização no território de São Gonçalo.

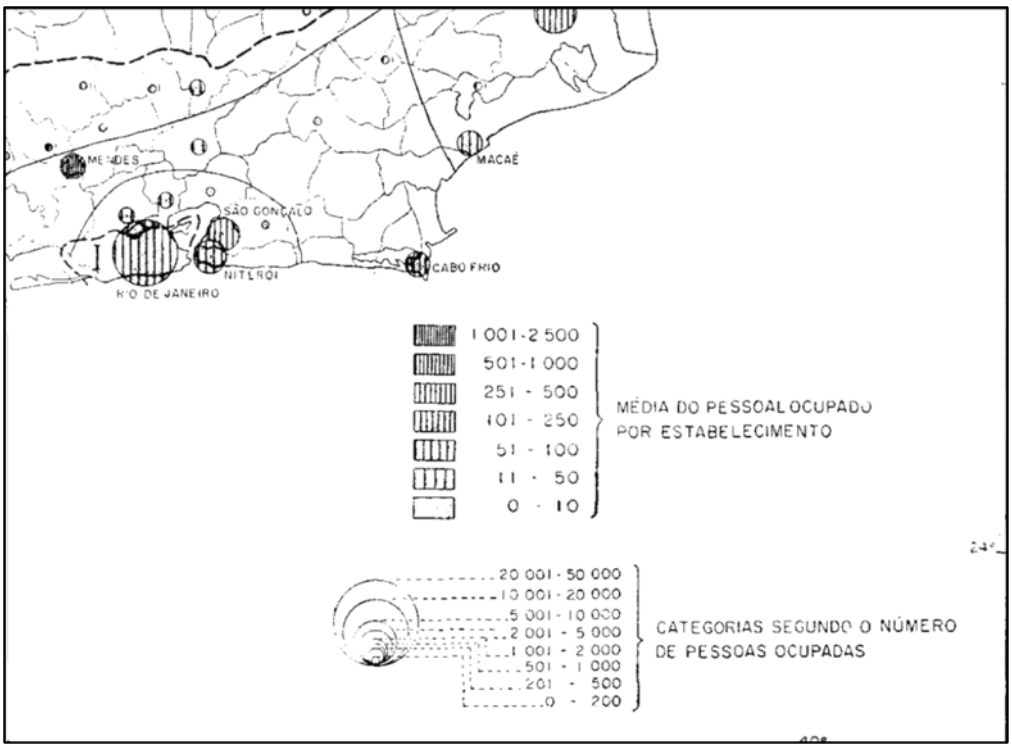
Conforme já mencionado, as indústrias nesta época eram muito mais dependentes de certos fatores “naturais” para se localizarem (ao contrário da maior flexibilidade hoje existente).

[24] Inaugurada em 1937.

Esta dependência explica, por exemplo, o caso de pedreiras e da indústria transformação de pescado, ambas fortemente dependentes da localização das “matérias primas”, e também das vias de escoamento de produtos. Dependendo da escala de produção, poderia ser transportada via linha férrea (cimento, brita), via estradas (cerâmica, carnes, bebidas) ou através de barcos pela baía de Guanabara (derivados de peixe).

A indústria alimentar possuía destaque em São Gonçalo graças a sua localização estratégica na Baía de Guanabara, como vemos na figura 2.

Figura 2 - Rio de Janeiro e Baixada da Guanabara. Pessoal ocupado na indústria alimentar. 1958



Fonte: IBGE, 1963.

A diversidade das atividades em São Gonçalo no período de 1940 e 1970, criou destacadas centralidades advindas da função industrial, como no bairro de Neves e Gradim, ao mesmo tempo que ocupou grandes áreas em bairros que não se destacaram pela quantidade de indústrias e sim por suas consequências na estrutura urbana, pelo elementos de modernização envolvidos na atividade, como é o caso dos bairros Alcântara e Guaxindiba.

Tabela 3 – São Gonçalo. Tipos de indústrias. (1930 – 1950).

Indústria	**Atividade**	**Bairro**
Companhia Eletroquímica Fluminense	Produtos Químicos	Alcântara
Cia Industrial de Papéis Alcântara	Papéis e embalagens	Alcântara
Pedreira Estrela	Brita	Anaia
Gesso Fluminense	Gesso	Barracão
Cerâmica Esperança	Cerâmica	Boaçu
Indústrias Reunidas	Moagem de feldspato	Calaboca
Cia Nacional de Explosivos de Segurança	Explosivos	Camarão
Olaria Poliese	Tijolos	Camarão
Cerâmica Santa Emília	Cerâmica	Centro
Polindústria S. A	Químicos e óleos cítricos	Centro
Pedreira Galo Branco	Brita	Galo Branco
Cia Nacional de Cimento Portland	Cimento	Guaxindiba
Indústria de Adubos Fertilimar Ltda	Fertilizantes	Jardim Catarina
Custório Rangel Pires Cia. Lta	Material plástico	Monjolos
Fábrica de Artefatos em Cimento Armado	Paralelepípedos	N.I.
Fábrica de Artigos Pirotécnicos	Fogos de artifício	N.I.
Fábrica de Brinquedos Fama	Brinquedos	N.I.
Fábrica de Brinquedos Fênix	Brinquedos	N.I.
Fábrica de Brinquedos Wite	Brinquedos	N.I.
Fábrica de Chocolate Guanabara	Doces	N.I.
Fábrica Regina	Doces	N.I.
Fábrica de Doces Sublime	Doces	N.I.
Olaria Manoel Gaspar	Tijolos	N.I.
Pedreira Fluminense	Brita	N.I.
Pedreira Carioca	Brita	N.I.
Pedreiras Setenco	Brita	Novo M*éxico*
Pedreira Viúva do Amazonas	Brita	Novo México
Fábrica de Silicato de Sódio S.A	Matéria prima; química para indústria	Porto da Madama
Fundição Francisco Rocha	Metalurgia	Porto da Pedra
Marinho E Ferreira	Sal grosso e refinado	Porto da Pedra
Cerâmica Porto do Rosa	Cerâmica	Porto do Rosa
Balprensa	Peças de Metal	Porto Novo
Indústrias Coqueiro	Conservas e Sardinhas	Porto Velho
Tarragó, Martinez e Cia Ltda	Sucos e Licores	Porto Velho
Cerâmica Rio do Ouro	Cerâmica	Rio do Ouro
Cerâmica Vista Alegre	Cerâmica	Rio do Ouro
Estâncias Hidrominerais	Água envasada	Rocha
Fábrica Estrela	Ombreiras e entretela	Rocha
Pedreira Anhanguera	Brita	Rocha
Fábrica de Papelão Fluminense	Embalagens	Tribobó
Indústria de Cerâmica Fatore	Tijolos e Refratários	Vila Lage
Café Serrador	Bebida	Zé Garoto
Cerâmica Eureca	Cerâmica	Zé Garoto

Fonte : Luiz Palmier (1940) e Prefeitura Municipal de São Gonçalo. Organizado pelo autor.
NI = Localização não informada

O Gradim era o segundo bairro com mais indústrias. Nota-se pela tabela 4 a concentração de indústrias similares, a maioria ligadas à produção de alimentos. O que pode ser explicado em parte pela proximidade do bairro com a baía de Guanabara e por ser este um tradicional ponto de colônias de pescadores.

Tabela 4 – São Gonçalo. Tipos de indústrias do bairro Gradim. (1930 —1950)

Cia Brasileira Produtos de Pesca S. A	Conservas e Sardinhas	Gradim
Cia Matadouro de São Gonçalo	Carnes	Gradim
Curtume Zoológico São Sebastião	Couro	Gradim
Fábrica de Bebidas e Doces benvindo Torres Brandão	Bebidas e doces	Gradim
Fábricas de Conservas de Peixe Piracema	Conservas e Sardinhas	Gradim
Fábrica São Gonçalo	Doces	Gradim
Indústrias Reunidas de Pesca S.A Netuno	Conservas e peixes	Gradim
Indústrias União	Conservas e peixes	Gradim
Indústrias Orleans	Conservas e peixes	Gradim

Fonte : Luiz Palmier (1940) e Prefeitura Municipal de São Gonçalo. Organizado pelo autor.

Em área limítrofe à capital do estado, precocemente conurbada com a área industrial do bairro niteroiense Barreto, Neves é a área industrial de maior destaque pela variedade de indústrias, expressando o predomínio da função industrial também nas edificações urbanas, como as vilas operárias e a relevante organização sindical desta área da cidade, como mostraram Palmier (1940), Araújo e Melo (2014) e Moraes (2008), como pode ser demonstrado pela tabela 5.

Tabela 5 – São Gonçalo. Tipos de indústrias do bairro Neves (1930—1950)

Alcieira Martins	Pequenas peças de metal	Neves
Cia Brasileira de Fósforos (Hime)	Fósforo	Neves
Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas (CBUM)	Ferro e Derivados	Neves
Cia Fiat Lux	Fósforos	Neves
Cia. S.A. Internacional do Brasil	Tintas e vernizes para embarcações	Neves
Cia Vidreira Do Brasil	Vidros/espelhos	Neves
Condal indústria e comércio	Brinquedos e máscaras	Neves
Fábricas de Ampolas	Embalagens	Neves
Fábrica de bebidas Ron Merino	Bebidas	Neves
Fábrica de Conservas Ondina	Conservas	Neves
Fábrica Triunfo	Doces	Neves
Fábrica Neves	Doces	Neves
Fábrica de Goiabada	Doces	Neves
Fábrica de Fogos Santo Antônio	Fogos de artifício	Neves
Fábrica de Formicidas	Inseticida	Neves
Fábrica de Manufaturados de Chumbo	Soldas	Neves
Fábrica de Móveis	Móveis	Neves
Irmãos Seves	Massas alimentícias	Neves
Fundição Palmares	Metalurgia	Neves
Hermógenes Liare e Filhos	Tijolos Refratários	Neves
Indústrias Reunidas Mauá	Vidros e porcelanas	Neves
Indústrias de conserva Tagore	Conservas e peixes	Neves
Loyde Brasileiro	Navegação	Neves
Tamancaria Couto	Calçados	Neves

Fonte : Luiz Palmier (1940) e Prefeitura Municipal de São Gonçalo. Organizado pelo autor.

Tendo feito este inventário das indústrias gonçalenses, Luiz Palmier (1940, p. 122) destaca a importância do variado parque industrial de São Gonçalo que correspondia à "mais da metade da arrecadação global do estado", alcançando este patamar baseado em indústrias que atendiam ao mercado interno somando ao resultado daquelas que chegavam a exportar sua produção, como o caso de vidros, pescado e conservas.

Este cenário fez com que, por ocasião do cinquentenário da cidade, Luiz Palmier em seu levantamento sobre as indústrias da cidade entre os anos 1920 e 1940 descrevesse São Gonçalo como uma das grandes áreas industriais do país. Nas palavras do autor:

> O parque industrial de São Gonçalo considerado o mais importante do estado do Rio e dos mais notáveis de todo o Brasil, coloca o município em posição de grande destaque entre as demais regiões industriais do país [...] bem merecida é a denominação de 'Manchester Fluminense' dada à cidade. (PALMIER, 1940, p.121).

Percebe-se então a formação de uma clara divisão do trabalho de acordo com o perfil das fábricas gonçalenses. De um lado as empresas que dependiam mais incisivamente dos fatores "naturais" para sua localização, como por exemplo:

1. As de pescado e conservas, que orientaram sua instalação para as bordas da Baía de Guanabara
2. As indústrias que buscavam matérias – primas próximas - como o mostrado por Geiger e Santos (1954) no caso da fábrica de cimento Guaxindiba.

Destacamos ainda as empresas cuja proximidade com fonte de matérias-primas não era decisiva, que espalharam-se para os outros bairros, mesclando-se tanto ao comércio quanto às residências, fato este que aliás, criaria uma marca peculiar da organização espacial da cidade , já que apesar da existência de uma proposta de zoneamento urbano nos dias atuais[25], São Gonçalo possui muitos setores de atividades mistas, sem apresentar acentuada divisão territorial entre as diversas atividades econômicas.

Deste modo, Companhia Vidreira do Brasil em Neves, a companhia Eletroquímica no bairro Alcântara e a fábrica de explosivos no bairro Camarão dividiam seu entorno com o comércio local e com áreas dedicadas a residências populares e operárias, enfatizando que o subúrbio industrial era a força motriz do crescimento urbano do maior parque industrial do estado do Rio de Janeiro.

[25] A proposta de zoneamento atual, vigora a partir da última edição do seu plano diretor (2006), cujo projeto de lei foi aprovado pela câmara municipal junto com o plano diretor.

O bairro Alcântara, que posteriormente tornar-se-ia a maior centralidade comercial da cidade também exemplificara esta mescla entre comércio/residência/indústria. Uma companhia de produtos químicos, uma pedreira e uma fábrica de papéis (instalada valendo-se dos recursos do rio que dá nome ao bairro citado), dividiam dentro dos limites do bairro , espaços ocupados também por mercados, estação de trem, pequenos comércios e outros equipamentos públicos como hospitais e escolas, tal qual citado por mais um dos levantamentos feitos nos anos 1940 por Pedro Geiger, que endossa o inventário feito por Palmier (1940) mostrando que [...] "em São Gonçalo, já tão industrializada, acrescentaram-se novas fábricas, como a de soda cáustica e a de papel, junto à Vila de Alcântara". (GEIGER, 1954, p.98).

Ainda que seja um termo metafórico, a expressão "Manchester Fluminense", cunhada por Luiz Palmier (1940), tem respaldo empírico nas pesquisas que inventariaram ou atestaram o desenvolvimento da indústria por pelo menos duas décadas seguintes, ratificando que a cidade possuía um parque industrial que fora "considerado um dos mais importantes do estado e mesmo do país" (IBGE 1964/65, p. 266).

Embora não haja registros de que o médico gonçalense autor do termo tenha visitado a cidade industrial inglesa, Manchester torna-se uma cidade-símbolo da modernização capitalista alavancada pela atividade industrial, figurando no imaginário da época como paradigma de desenvolvimento até o início na transição entre os séculos XIX e XX.A despeito de ser uma geografia ainda descritiva, limitada em relação ao esclarecimento dos processos que movem a realidade, o inventário produzido por Luiz Palmier é a grande referência da importância industrial para sua região imediata. É fato que entre uma cidade industrial localizada no epicentro da revolução industrial e uma cidade brasileira que começara a ganhar uma faceta urbana nas primeiras décadas do século XX não cabe qualquer referência comparativa, seja entre a o comando do capital, a intensidade do processo de industrialização, o alcance espacial da indústria e o grau de inovações técnicas iniciadas pelas cidades inglesas desde o século XVIII[26].

[26] Neste caso, por que então a comparação teria se pautado em Manchester? Roberto Lobato Correa (2000) explica que só a partir dos anos 1950 com nova fase de expansão do capitalismo é que são criadas teorias visando explicar e intervir no desenvolvimento regional. Antes disto, o que se tinha de referência era a influência das cidades, usando Manchester entre os exemplos de cidades que viriam a configurar uma densa rede urbana. Analisando São Gonçalo entre os anos 1920 e 1940, o referencial de Luiz Palmier não teria sido alguma teoria de desenvolvimento regional, visto que sua preocupação não era realizar uma análise efetivamente científica de São Gonçalo, e sim visava explicitar características locais e dar destaca a um certo grau de desenvolvimento endógeno.

Esta industrialização mais robusta, com forte peso unidades fabris também mais complexas, é uma das bases sobre as quais o território brasileiro entra em outra fase de evolução. Como explicam Santos (1993) e Santos e Silveira (2001), a partir dos anos 1960, com o avanço da urbanização e uma consequente mudança de padrão de ocupação no território brasileiro, instala-se um novo padrão de urbanização do território. A análise deste novo padrão não pode mais ser feita apenas a partir da ideia de redes de cidades organizadas hierarquicamente, como procuraram realizar autores como Luiz Palmier (1940), Pedro Geiger (1952, 1954 e 1956), Keller (1953) ou Segadas Soares (1962). As novas visões sobre a urbanização nacional passam a dar relevo ao processo de urbanização de cidades a partir das externalidades criadas pela instalação de unidades fabris.

Conforme mostrara Pedro Geiger (1956), uma cidade que na virada para o século XX era composta de vilas cuja maior ocupação eram os laranjais e a pesca, passa em pouco mais de 30 anos à posição de uma das grandes cidades (no caso, subúrbio) industrial do país, altera não apenas a paisagem, mas também o modo de vida de sua população. A vida de um operário – conforme bem mostrara Eric Hobsbawm (1977) – traz novas relações com o trabalho, o dinheiro, com o tempo, com seu consumo e com o espaço que o cerca.

Sposito (1988) retoma esta análise descrevendo a partir de Manchester o incremento populacional, o aumento da sua densidade e a mudanças estruturais provocadas pela aceleração do ritmo de produção imprimido pela industrialização maquinofatureira. Mesmo em uma aproximação abstrata[27] são características observadas para São Gonçalo dos anos 1940. Não apenas no sentido da expansão da sua atividade industrial. Segundo Palmier (1940), "depois da Capital do estado é São Gonçalo o território de maior densidade de população no estado do Rio e ocupa dos primeiros lugares em todo o Brasil". (1940, p. 170), mas o autor também destaca 29.924 habitantes para 1916[28] e 48.019 para o ano de 1920. Lembrando que nos 20 anos seguintes este número cresceu a ponto de para o ano de 1940, chegar a 85.521[29] residentes. Além disto, "quanto ao imposto de consumo, em particular, só a arrecadação de São Gonçalo correspondeu a mais de metade da arrecadação global do estado". (PALMIER, 1940, p.122).

---

[27] Observando as transformações correntes para sua época - lembrando que Luiz Palmier foi um homem nascido ainda no século XIX[27], a ideia de Manchester embora contenha muito do entusiasmo do autor com a cidade que viria a morar no final dos anos 1910, contém sutilezas para além do imaginário industrial como transformador de paisagem. A Manchester em fins do século XIX tal qual mostraram Neil Smith (1984) e Edward Soja (2000) era uma cidade de fábricas e operários. Soja descreve esta cidade como "the first major city and cityspace to be socially produced almost entirely by the socioespatial practices of industrial capitalism" (2000, p. 78).

[28] Dados de recenseamento municipal.

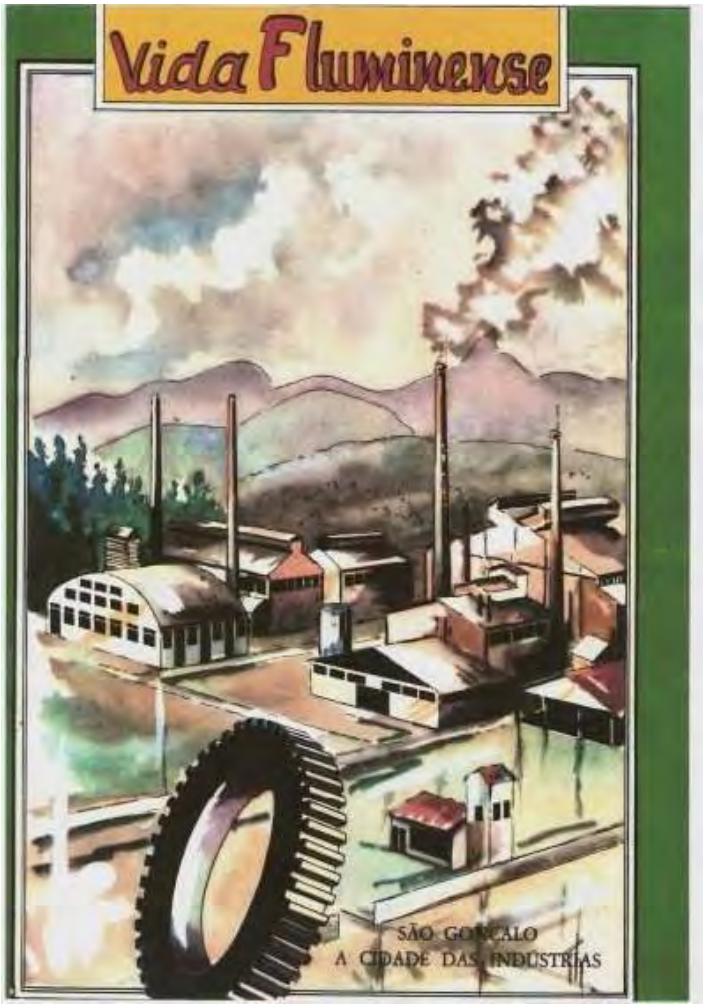
[29] IBGE, Censo Demográfico.

A imagem de "*chimney of the world*", que Edward Soja (2000) atribuiu à Manchester entre os anos de 1700 e 1850 povoa o imaginário das cidades com função industrial e ajuda a explicar a alcunha atribuída a São Gonçalo (figura 4), mas é apenas uma parte da analogia. A outra, diz respeito – ainda que de forma lenta e menos intensa – à modernização da cidade, cuja reprodução de seu próprio espaço passa a ser cada vez mais, regida por agentes capitalistas, em detrimento das iniciativas econômicas que marcaram o Brasil Colônia.

Em pouco mais de 30 anos, a agricultura que era a principal atividade econômica da cidade foi rapidamente substituída dando à São Gonçalo o título de cidade das indústrias (figura 3). A diversidade de fábricas, a produção de bens de consumo que demandavam maior conhecimento técnico, a modernização de práticas de estocagem e transporte de produtos transformou a paisagem da cidade. Sua proximidade com Niterói fez com que lhe fosse atribuída o título de subúrbio, mas seu destaque e rápido crescimento fizeram com que fosse diferenciada como um subúrbio industrial.

Dada a capacidade das indústrias organizarem o espaço ao seu redor, pode-se dizer que a ideia da Manchester Fluminense aludia também a mudanças estruturais no espaço citadino.

Figura 3 – São Gonçalo, Cidade das indústrias (1959)



Fonte: Revista Vida Fluminense, 1959.

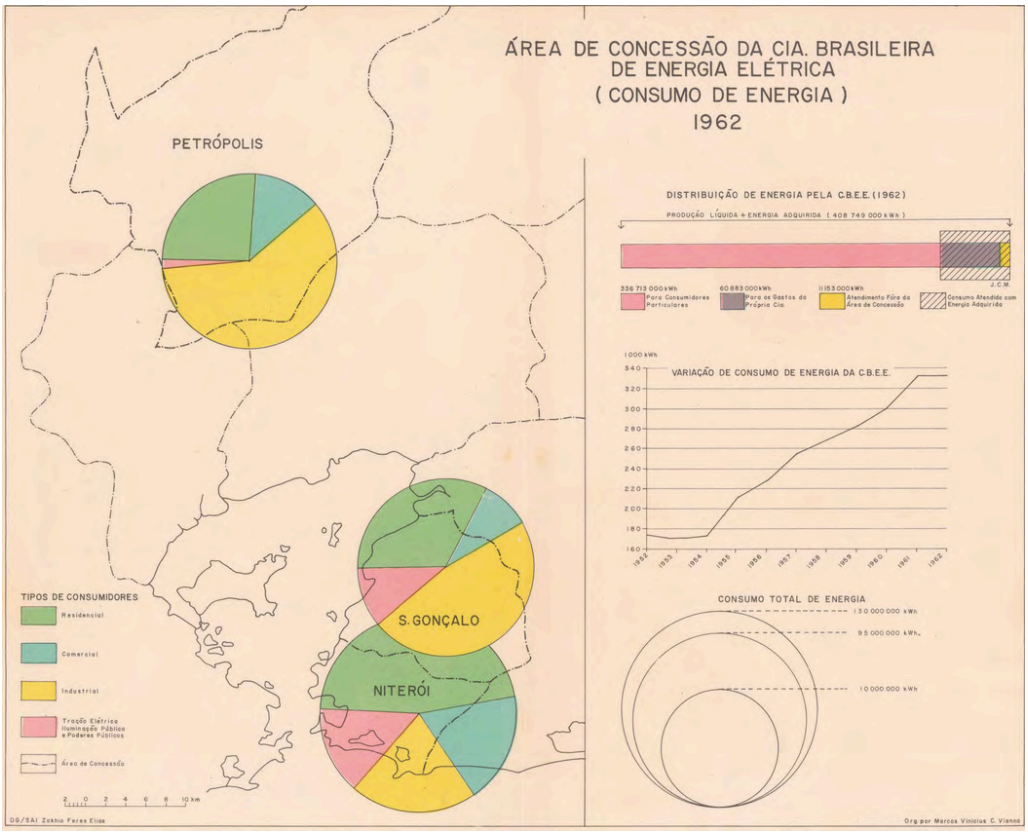
A transformação do espaço por esta racionalidade produtiva que altera as relações de trabalho – conforme mostrara Pedro Geiger (1956) ao relatar a conversão de trabalhadores das chácaras e antigos laranjais em operários fabris em São Gonçalo – tem também relação com a instalação precoce de equipamentos e sistemas técnicos consideradas grandes inovações à época como a usina termoelétrica que nos anos 40 atendia a demanda industrial de São Gonçalo e Niterói. Este complexo objeto técnico denota que a cidade deixa de ter um caráter de vila, voltada apenas para suas relações internas, na medida em que passa a exportar produtos e de certa forma rompe com um isolamento através de suas relações comerciais como é o caso da indústria pesqueira.

Analisando uma cidade que teve destacada função industrial, podemos dizer que sua característica de subúrbio se refere à transição de uma área rural para uma estrutura urbana.

Assim, não é incoerente manter a classificação de subúrbio industrial para São Gonçalo principalmente, compreendendo o período entre os anos 1940 a 1960.

A figura 4 mostra o peso que a indústria teve neste período para a economia, crescimento e urbanização de São Gonçalo. Nela é possível identificar que em relação ao consumo de energia elétrica, quase metade da demanda provinha da atividade industrial (em amarelo). O consumo mostrara também um comércio (em azul) que tinha uma demanda próxima ao uso de tração elétrica (em rosa) visto que, os bondes elétricos chegaram em São Gonçalo acompanhando seu crescimento urbano.

Figura 4 - São Gonçalo e Niterói. Consumo de energia elétrica por função urbana. (1962)



Fonte: Magalhães. Revista Brasileira de Geografia, 1966.

Estruturar uma historiografia da cidade não é prioridade na problematização do trabalho. No entanto, buscamos entender de forma mais circunstanciada o quadro empírico e conceitual sobre quais fatores permitiram ser proposto o termo “Manchester Fluminense” para a designação de São Gonçalo, uma vez que esta tarefa nos permite vislumbrar a força motriz da urbanização da cidade. O que importa era problematizar as características do subúrbio industrial

que moldaram a organização espacial na cidade, demandando a chegada do paradigma urbano como modo de reprodução do espaço citadino.

Vemos que a 'Manchester'[30] alude à características tomadas emprestadas de uma cidade-referência, em um momento em que levantar e inventariar características dos lugares era um dos pilares do trabalho do geógrafo.

A Manchester Fluminense é um ideário, incute na reprodução do espaço não apenas uma divisão territorial do trabalho industrial, mas traz consigo a ideologia da industrialização em moldes capitalistas, nos investimentos e nas relações de trabalho que por consequência aceleram o desenvolvimento urbano. Montar este cenário será importante nos capítulos seguintes e nos permite passar para um outro elemento que denota desenvolvimento endógeno deste período de industrialização robusta do município, que são as relações regionais explicitadas pelas redes-suporte, sobretudo a de transportes entre São Gonçalo e a capital do estado do Rio de Janeiro até 1960.

1.3 A importância dos transportes para a urbanização do subúrbio industrial

Ao estudar a ocupação da área conhecida como Baixada Fluminense, Pedro Geiger (1954) citava o fato de Caxias, São João do Meriti, Nilópolis e Olinda[31] tenderem à conurbação, usando para tal raciocínio os exemplos de Niterói e São Gonçalo, cidades já conurbadas.

Reconhecido como núcleo de industrialização mais antigo do que os municípios da orla oriental da Guanabara, São Gonçalo guardava como característica entre os anos 1940 - 1960 o fato de possuir uma industrialização ligada ao consumo da capital federal, mas cujo início do processo foi independente deste , como lembra estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1963, p. 253), ao constatar que "a implantação de indústrias situadas em Niterói e São Gonçalo foi de certa forma independente da atividade fabril do Rio de Janeiro, mas a ala se subordina principalmente no tocante ao abastecimento de matéria-prima que penetra pelo porto e é encaminhada pela rodovia à margem oriental da baía".

---

[30] Assim com o Rio de Janeiro da Reforma Passos foi chamado de 'Paris dos Trópicos', tomar cidades como referência era um método necessário, pois ao mesmo tempo que evitava comparações diretas – e infundadas, permitia tomar emprestadas características dos lugares. É preciso então, lembrar que "Manchester" também foi designada para a mineira Juiz de Fora, Christo(1994) e Cordovil, (2013) ou para Anápolis (POLONIAL, 2000), embora no caso mineiro seja consenso que o desenvolvimento industrial (predominantemente têxtil) está de forma mais intensamente relacionada à relação com a capital federal do que com iniciativas de desenvolvimento endógeno, ao contrário de São Gonçalo cujas indústrias eram mais variadas , apresentando dinamismo sem o controle direto da capital federal antes da fase de intensificação da metropolização.

[31] Incorporado ao atual município de Nilópolis.

A relação das indústrias com seu entorno e com o patamar de desenvolvimento da cidade deve-se em muito às redes-suporte e as redes-serviço que acabam por dialeticamente guardar um certo ‘isolamento’ da força centrípeta da capital federal ao mesmo tempo em que projetam a produção industrial para os centros de consumo próximos , interligando neste sentido, as áreas de produção de mercadorias, os fluxos de trabalhadores e ampliando a oferta de serviços, no caso dos transportes que são chamados urbanos, ao mesmo tempo em que urbanizam a cidade.

Há um leque de possibilidades em relação ao estudo de deslocamentos e aos transportes em geral como elemento estruturante do espaço intraurbano e do estabelecimento de hierarquias entre os centros. Segundo a revisão bibliográfica realizada para esta tese, é possível afirmar que existe uma relação entre desenvolvimento industrial, estrutura de transportes e níveis de centralidade das cidades.

Por um lado, admite-se que nem toda concentração industrial fomenta um centro urbano (IBGE, 1963), mas as redes e o serviço de transportes estão entre os fatores de convergência entre estes dois elementos, em se tratando de indústrias em cidades brasileiras da primeira metade do século XX.

Como o incremento de avanços técnicos é um dos elementos que materializam no espaço o processo de urbanização, a elegibilidade dos transportes como tema e objeto geográfico partem destas duas premissas fundamentais; a dos avanços e disponibilidade dos objetos técnicos (SANTOS, 1996) e da forma como eles se dispõem na formação do tecido urbano. O estudo dos transportes nos ajuda a entender como funcionam tanto do ponto de vista da inovação, como do ponto de vista da estrutura, as grandes linhas de circulação urbana, como parte integrante da cidade.

Em relação ao fenômeno técnico, a indústria capitalista moderna e a ferrovia fazem parte do mesmo sistema de inovações. Ao mesmo tempo em que a indústria – sobretudo dos tipos instalados em São Gonçalo até os anos 1960 –, procura sítios de acordo com sua necessidade de matérias-primas ou com potencial de escoamento de produção, os transportes facilitam o conjunto industrial, maximizando o deslocamento de insumos e também de trabalhadores.

Figura 5 – Brasil. Regressão das distâncias- Do século XVII ao XX.

Fonte: Moacir Silva (RBG, 1941)

É deste modo, que os transportes oferecem importantes elementos para entender o crescimento das cidades, sua posição na divisão territorial do trabalho e claro, sua vida de relações. A ideia da regressão de distâncias (SILVA, 1941) mostrado na figura 5 é um dos elementos-chave na conformação do sistema urbano, dada que a maior rapidez da circulação permite que pessoas e mercadorias enfrentem menos barreiras à circulação. O autor, assim descreve a ideia:

> A progressão dos transportes, ou intensidade dos transportes do passado ao presente, caracterizada pela regressão das distâncias devido à aceleração das velocidades (tempos de viagens), é um índice bastante expressivo da evolução dos meios de transportes em determinada região e, consequentemente, do desenvolvimento econômico ou da importância social desta. (SILVA, 1941, p. 826)

Milton Santos afirmara que " os transportes são um fenômeno sintético, daí o seu grande interesse geográfico" (1959, p. 547), chamando atenção para a abordagem dada aos transportes por parte da Geografia. Tanto no caso da figura 6, como nos trabalhos feitos por Pedro Geiger (1954; 1956) e Luiz Palmier (1940) é possível perceber a relevância do tema em uma Geografia de síntese que não pode ser desconsiderada, por ser de grande valia para a compreensão da modernização de cidades e na formação de modificações na sua estrutura, orientando a organização espacial intraurbana e apontando para a intensificação da relação entre as cidades.

Entender que "a marca das cidades é a circulação e a dispersão" (CAIAFA, 2007, p. 30) significa admitir que um dos elementos que se intensificam concomitante ao crescimento urbano é a circulação. Em primeiro, pela difusão dos meios de transporte e em segundo, graças ao desenvolvimento das funções urbanas que ampliam a divisão do trabalho e passam a demandar mais deslocamentos.

Deste modo, a concepção de estudos que inventariam modais e fluxos de transporte atribuindo-lhes um peso em relação ao Central Business District (BURGESS, 1936) explica em muito o papel dos transportes na formação dos subúrbios e nos padrões de dispersão populacional pela cidade. Porém, no caso de subúrbios industriais como São Gonçalo dos anos 1940, 1950 e 1960, não só o automóvel possui papel secundário, como não há paralelo entre o crescimento urbano da Chicago dos anos 1920 e um subúrbio industrial brasileiro da mesma época, conforme mostraria mais tarde estudos pioneiros sobre transportes na Região Metropolitana Fluminense como o de Josef Barat (1975).

Milton Santos escreve que "o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento, [...] funcionamento e articulação dos territórios" (1996, p.171) chamando-nos atenção para a necessidade de estabelecer as devidas correlações entre os objetos técnicos e os sistemas ao qual estão inseridos.

Em relação aos deslocamentos, inseridos em um contexto que atenta para os transportes como técnica e como estrutura, podemos presumir a existência de dois fluxos "estruturantes" da cidade a partir de seus deslocamentos:

1. Um, mais voltado para a sua região, ou no caso de São Gonçalo, voltado para a capital federal que posteriormente se consolidaria como núcleo metropolitano.

2. Outro, com menor alcance geográfico, mostrando conexões entre a cidade e seu entorno, mas evidenciando um maior grau de autonomia da cidade.

No primeiro caso é o que vemos com os deslocamentos a partir dos anos 1970, como explica por exemplo Josef Barat (1975) ao analisar a região metropolitana a partir dos transportes. No segundo caso, que reflete a realidade da orla oriental da Guanabara até os anos 1970, a estrutura tem caráter mais endógeno, alcance mais local e mostram que ao mesmo tempo que a cidade tem ligações com seu entorno, ela mantém um certo isolamento mostrado através de suas vias que dificultam ligação com outros centros menores É o que justifica resgatar o processo de formação desta estrutura de deslocamentos no subúrbio industrial.

Na atualidade, o sistema de transportes nacional é majoritariamente rodoviário . Mas destacamos que até os anos 1960, o automóvel não era o modal prioritário nos deslocamentos. O sistema de bondes e trens era o responsável pelos deslocamentos de médias distâncias como entre São Gonçalo e Niterói.

Em relação a formação de grandes cidades no início no século XX é possível concordar com a afirmação de que " o relógio e o sinal de trânsito simbolizam a base da nossa ordem social no mundo urbano", (Wirth, 1938, p, 104), mas a ruptura com o antigo período de isolamento das cidades, a aceleração da circulação de bens, mercadorias e pessoas passa antes pelo transporte ferroviário, um avanço técnico que é causa e efeito da chamada revolução industrial.

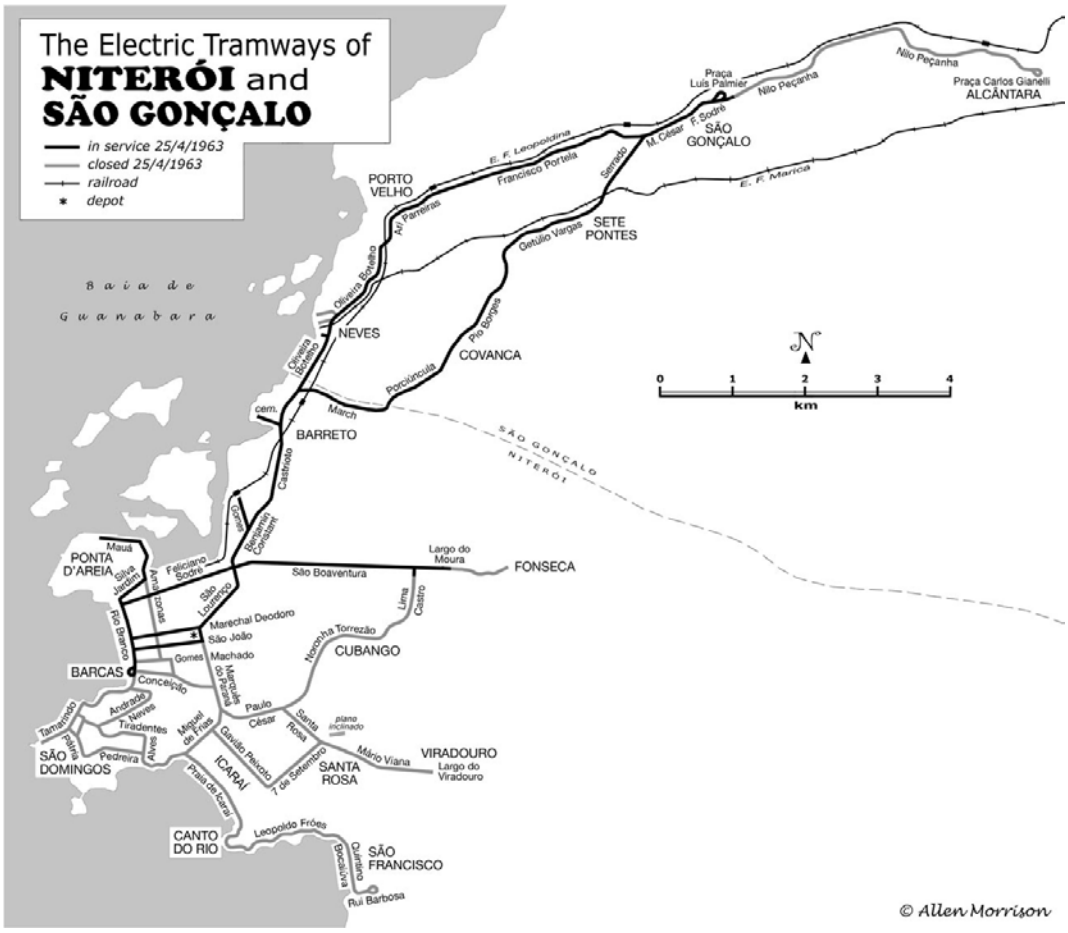
A respeito da afirmação de Louis Wirth (1938), cujos estudos surgiram sob o forte impacto do automóvel nos padrões de deslocamento e ocupação das cidades, é a ferrovia que precede a junção de inovações, a unificação territorial e principalmente a subordinação da vida urbana ao tempo padronizado, como afirmava Steven Jhonson[32] ao mostrar que foi a rede de ferrovias, cortando estados que tinham cada um sua própria referência de marcação do tempo que forçou a campanha de Wiliam Frederick Allen (1846 – 1915) pela padronização do tempo entre as cidades, criando zonas que precederam a convenção dos fusos horários.

Durante o período de intensa atividade industrial, três estradas de ferro potencializavam as demandas da produção e circulação de mercadorias e pessoas na cidade. De acordo com Palmier (1940) e Braga (1998), o território de São Gonçalo era cortado pela Estrada de Ferro

[32] How we got to now; documentário de TV. PBS, England, 2014.

Maricá, pela Estrada de Ferro Leopoldina e Pela Estrada Industrial, como mostrado na figura 6 que apresenta o traçado das linhas de bonde e trem em São Gonçalo.

Figura 6 - São Gonçalo. Traçado de bondes e trens até 1963.



Fonte: Acervo de Allen Morrison; extraído de http://www.tramz.com/br/ni/nim2.html

A Estrada de Ferro Maricá[34] iniciava seu percurso em Neves e percorria seu trajeto até a divisa com o município de Maricá, possuindo como paragens, Neves, São Gonçalo, Rocha, Mutondo, Raul Veiga, Barracão, Sacramento, Santa Isabel, Salvatori, Rio do Ouro e Santa Eulália, permitindo que a produção agrícola de Maricá chegasse com regularidade à Niterói e em São Gonçalo como abastecimento de alimentos e matérias-primas para indústria.

O ramal da Estrada de Ferro Leopoldina, que atendia São Gonçalo, percorria os bairros Porto da Madama, São Gonçalo, Alcântara e Guaxindiba, sendo igualmente importante no transporte da produção industrial da cidade, conforme mostrara Pedro Geiger (1956, p. 507):

> As ferrovias e a antiga rodovia que, partindo do centro de Niterói, dirigem-se para o interior do estado através de São Gonçalo, influenciaram na localização

[34] Cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1888.

> das indústrias ao longo de seus traçados, assim como no desenvolvimento urbano dêste trecho da zona Niterói-São Gonçalo.

A estrada de Ferro Industrial, era um ramal da Estrada Leopoldina, que servia ao deslocamento do minério vindo de Itaboraí, para a fábrica de cimento Portland localizada em Guaxindiba.

Geiger e Lemos (1954, p. 301) mostram que a zona da Guanabara foi de maior expressão em relação à modernização dos transportes, relatando o quanto o " [...]deslocamento de trabalhadores em distâncias cada vez maiores tornou-se possível com a modernização dos meios de comunicação, instalação de ferrovias e abertura de rodovias".

Mais do que a distância, foi a regularidade do serviço que ampliara as possibilidades de ocupação do espaço nesta cidade. As 'paragens' de trem e posteriormente, dos bondes, criaram a estrutura viária sobre a qual se desenvolveria a malha de deslocamentos na cidade, obedecendo por ordem de modernização, os pontos ao redor do serviço de transportes, cujo comércio se intensificou.

O primeiro empreendimento de transportes na cidade foi a estação de Neves, como trecho das linhas de bonde de tração animal da Companhia Ferro Carril Niteroiense, ainda em 1885.

O bonde a vapor chega à cidade nas décadas seguintes, ligando os mais importantes e populosos centros – Neves – São Gonçalo – Alcântara), marcando a ligação que ratificaria as principais centralidades da cidade nas décadas seguintes.

Luiz Palmier (1940) chega a citar uma diferenciação intraurbana, entre dois eixos de circulação que se estruturavam à época:

1. o caminho que ligava Neves ao Centro passando pelo distrito de Sete Pontes;
2. e o caminho que ligava Neves até Alcântara passando pelo 'litoral'.

O autor mostrava que o primeiro eixo era servido de bondes elétricos enquanto o segundo ainda dependia de bondes de tração animal nas primeiras décadas do século XX. Em relação à expansão dos bondes elétricos (Foto 3), Palmier (1940, p. 93) percebera que "com essas novas linhas ficou a cidade de São Gonçalo servida por diversas linhas de bondes – Neves, Covanca, Pôrto Velho, Alcântara e São Gonçalo, com o total de 19 quilômetros".

Ainda segundo o autor:

> "Esse melhoramento, a maior das aspirações dos bairros, foi fator decisivo para o aumento da população urbana de Sete Pontes, Porto Velho, Porto da Madama e, mais modernamente, São Miguel, Pião, Mutondo e Alcântara,

> onde os bondes elétricos vão, além, do rio, até a praça Carlos Gianeli, nome que lembra o benemérito proprietário do bonde a vapor". (op.cit., p.94).

Foto 3 – Bonde elétrico no bairro de Neves - Década de 1960

Fonte: Imagem de Raymond DeGroote; Acervo pessoal de Allen Morrison. Disponível em http://www.tramz.com/br/ni/ni.html

Os transportes modernos, enquanto um elemento essencial do meio técnico-científico (SANTOS, 1996), apontam para uma tendência de dois subsistemas que se consolidariam a partir dos anos 1960 com a formação da metrópole fluminense. Um voltado para as relações da periferia com o núcleo metropolitano e outro ligado à vida de relações intraurbana, que não necessariamente é controlada pela cidade principal do grande aglomerado urbano. Isto significa que, enquanto a ferrovia foi responsável pela ligação da cidade com a capital estadual, os bondes faziam um papel de integração entre bairros, respondendo à demanda de circulação interna que também, a exemplo do trem em São Gonçalo, seria substituído pelos ônibus a partir dos anos 1960.

Os caminhos dos bondes precederam as vias de circulação rodoviária, que apenas foram sobrepostas posteriormente, às conexões que davam acesso primeiramente aos bairros de maior atividade industrial. É justamente a manutenção destes caminhos que qualificam o conjunto de linhas de bonde e trem como uma estrutura material importante no cenário do subúrbio industrial.

A foto 4 mostra a linha de bonde na rua Dr. Francisco Portela, próximo à rua Coronel Serrado, que operaria até os anos 1960, eixo que se consolidaria como maior vetor de adensamento populacional da cidade.

Foto 4 - São Gonçalo: Bondes na rua Dr. Francisco Portela (década de 1960)

Fonte: Foto de William Jansen. Acervo pessoal de Allen Morrison. Disponível em http://www.tramz.com/br/ni/ni.html

O rápido crescimento urbano tornou a oferta do serviço de bondes incompatível com a demanda. Somado a isto, a conurbação entre Niterói e São Gonçalo, antes restrita aos bairros Neves/Barreto tornam-se mais consolidadas. Os serviços de transporte acabaram priorizando o deslocamento entre as cidades e negligenciando o atendimento aos bairros.

A "guerra de posições na metrópole" entre a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro e as empresas de ônibus, mostrada no trabalho de Américo Freire (2001) só terá um paralelo quando – no caso de São Gonçalo –, as empresas se consolidam como principal modal de transporte público nesta cidade, o que ocorre nos idos dos anos 1960 e se consolida no início dos anos 1980, como aparece por exemplo nos dados da tabela 6.

Embora Josef Barat (1975) não tenha separado os dados por município – uma vez que este autor concebe Niterói – São Gonçalo como um único bloco no período que escreve seu trabalho, é possível notar empiricamente que, entre os anos 1930 e 1960 os bondes possuíam

um protagonismo sobretudo na ligação entre os bairros mais populosos e de maior centralidade[35] na sub-região, reduzindo sua participação na percentagem total entre os modais até inexistir na coluna de dados relativos ao ano de 1970.

Segundo Américo Freire (2001; 2012), as companhias de ônibus valeram-se do argumento de que conseguiam ter maior capilaridade no transporte de passageiros, além de transportar mais pessoas do que os carris elétricos. Apesar de ser verossímil esta superioridade técnica do modal rodoviário urbano, o principal fator que suplantou os bondes foi o *lobby* feito pelas empresas de ônibus e sua estreita capacidade de estabelecer um domínio territorial.

Tabela 6: Área Metropolitana do Rio de Janeiro: Movimentação de passageiros em transporte público individual (1930 – 1970)

AREA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO:										
Período 1930-1970 (Em milhões de pass/ano e percentagens).										
	1930		**1940**		**1950**		**1960**		**1970**	
Rio de Janeiro (OB)	596	100	798	100	1.130	100	1.009	100	1.642	100
Bondes	457	76,7	574	71,9	638	56,5	335	33,2	xxx	xxx
Trens	106	17,8	110	14,6	202	17,9	220	21,5	127	7,7
Subtotal (B +T)	543	94,5	690	86,5	840	74,4	555	65	127	7,7
ônibus	33	5,5	108	13,5	216	19,1	339	33,6	1.135	69,2
Sutbotal (B+T+O)	598	100	798	100	1.056	93,5	894	88,6	1.262	76,9
Automóveis	0	0	xxx	xxx	74	6,5	115	11,4	380	23,1
Municípios Fluminens										
Periféricos	xxx	xxx	6	100	26	100	48	100	143	100
Trens	xxx	xxx	6	100	16	61,5	25	52,1	55	37,9
Ônibus	0	0	0	0	9	34,7	20	41,7	75	51,8
Subtotal (T+O)	xxx		6	100	25	96,2	45	93,8	130	89,7
Automóveis	0	0	0	0	1	3,8	3	6,2	15	10,3
Niterói-São Gonçalo	49	100	79	100	81	100	119	100	247	100
Bondes	49	100	60	76	48	59,3	26	21,5	xxx	xxx
Ônibus	0	0	19	24	30	37	86	72,3	217	87,9
Subtotal (B+O)	49	100	79	100	78	96,3	112	94,1	217	87,9
Automóveis	0	0	0	0	3	3,7	7	5,9	30	12,1
Área Metropolitana* **	658	100	901	100	1.265	100	1.210	100	2.089	100
Bondes	508	76,9	634	70,4	686	54,3	361	19,5	xxx	xxx
Trens	106	16,1	122	13,5	218	17,2	245	20,3	182	8,7
Barcas	13	2	18	2	27	2,1	34	2,8	55	2,7
Subtotal (B+T+B)	625	95	774	85,9	931	73,6	640	52,9	237	11,4
Ônibus	33	5	127	14,1	255	20,2	445	36,8	1.427	68,3
Subtotal (B+T+B+O)	658	100	901	100	1.186	93,8	1.085	89,7	1.664	79,7
Automóveis	0	0	xxx	xxx	79	6,2	125	10,3	425	20,3
*Dado de 1933										
** Municípios de Caxias, Nilópolis , Nova Iguaçu e São João de Meriti										
***Excluídos os municípios de Itaboraí,Maricá e Magé.										
OBS: xxx : Dado não disponível										
0 : Volume insignificante										

Fonte: Josef Barat (1975) transcrito pelo autor

[35] Fazendo aqui a distinção de não empregar o termo *bairro central*, já que não se trata de posição geográfica e sim da dinâmica na divisão territorial do trabalho.

Veremos como isto se deu quando analisarmos o papel dos transportes urbanos na constituição do estigma da cidade-dormitório (capítulo 2). Apesar de extinto no início dos anos 1960, o serviço de bondes possui reminiscências, como por exemplo o bairro denominado Parada 40, por tratar-se da quadragésima paragem contando a partir de sua saída no município de Niterói em direção à São Gonçalo.

Os bondes não chegaram a conformar um "sistema de transporte urbano", nos moldes explicados por Barat (1975), Vasconcellos (2000 e 2010) e Luz (2010), mas são um exemplo de avanço técnico que altera a estrutura do território urbano, acelerando a modernização e impulsionando a sua ocupação, na medida em que "surgiram rapidamente, a partir dessa época, numerosos bairros, o que foi facilitado pela melhoria nos meios de transporte coletivo decorrente da introdução dos bondes", como escreve Lysia Bernardes (1961, p. 495) em relação à expansão do serviço de transportes na região da Guanabara.

Recorrer ao tema dos transportes nesta primeira parte serve para corroborar dois fatos sobre a "Manchester Fluminense":

1. em primeiro lugar, identificar o quanto a estrutura de deslocamentos denota um grau de autonomia da cidade, que no âmbito da sua região possuía uma relação de subordinação – porém de não dependência – em relação à capital Federal, uma vez que essa estrutura tem relação maior, com a própria cidade do que com a subordinação de uma periferia a seu centro.
2. Em segundo lugar, e consequentemente, o avanço da modernização da cidade, dentro dos limites e características da primeira fase da industrialização do país, fizeram com que Niterói e São Gonçalo fossem tomadas como uma unidade territorial (BARAT, 1975, p.210), distinguindo-as da capital federal e da área chamada de "anel periférico de municípios fluminenses"(BARAT, 1975, p, 188), uma vez que estes municípios possuíam uma relação de maior integração/subordinação com a capital do país em detrimento da capital do estado, graças sobretudo à introdução do transporte de grandes distâncias feito pelas linhas de trem, para Nova Iguaçu, e Duque de Caxias principalmente, como mostraram por exemplo Geiger, (1961), Bernardes (1961), Segada Soares (1962) .

Embora bondes e trens percorressem áreas próximas estruturando as principais vias de circulação da cidade, nota-se que elas garantiram (ou expressavam) uma relação de fluxos

menos dependente, ligando comércio local, fábricas vilas operárias e equipamentos urbanos participando ativamente da configuração das centralidades locais que perduram até hoje.

Além dos transportes e deslocamentos urbanos, existem outros elementos que ajudam a compor o quadro de dinamismo da cidade no período entre os anos 1940 e 1960. Por isto podemos listar também como se dá a vida de relações, o crescimento e a modernização da cidade de função industrial, completando a noção da importância local e regional desta cidade.

1.4 A complexidade das funções urbanas em São Gonçalo

A urbanização tal qual a concebemos atualmente pode ser considerada como um produto cumulativo das ações e objetos no espaço citadino, que sofre sucessivas modernizações. Estas modernizações, por sua vez, caracterizaram os lugares como urbanos e guardam peculiaridades que não podem ser desvinculadas dos recortes temporais e dos padrões técnicos e estéticos que marcam os paradigmas da modernização das cidades.

Para o caso brasileiro, parecem ter coexistido dois modelos paradigmáticos de urbanismo, desde o início do século XX. Por um lado, foram implementadas nas grandes cidades do território intervenções apoiadas nas ideias de Georges Eugène Haussmann[36]. Este padrão corrobora com uma modernização que contempla não apenas as edificações mas também mudanças de infra estrutura urbana, demolindo avenidas, criando parques mas também investindo em galerias de esgoto e iluminação pública[37].

Esse paradigma de urbanismo (e também urbanização) que preconiza a construção de largas avenidas, prepara as cidades para receber novos objetos técnicos, dando suporte à uma vida urbana que intensifica e acelera a reprodução do capital seja pelo simples aumento do valor do solo ou pelas bases materiais que propiciam novos ajustes no território e que passam pela funcionalidade e embelezamento do mesmo, também encontrou paralelo (foi contemporâneo à Paris) por exemplo, na Barcelona de Ildefonso Cerdà, que seria casa das singulares obras de Antoni Gaudi, igualmente fomentadores de intervenções urbanas que para além da estética contribuíram para a resolver crescentes problemas de salubridade e mobilidade na cidade.

---

[36] Administrador das reformas urbanas de Paris – França, entre 1853 e 1870.

[37] Como explicara Salgueiro (1995), ao entender a Paris concebida por Haussmann como paradigma urbano do inicio do século XX. Nas palavras da pesquisadora [...] a haussmanização não é só aparência, ou desenho. No subsolo, como na superfície, todo um trabalho estava sendo feito. Os equipamentos e a infraestrutura - água, gás, esgotos, mobiliário urbano, árvores, parques, squares - fazem parte de um programa coletivo de salubridade e urbanidade, montado ao mesmo tempo, daí a grande revolução e transtorno que representaram as obras na época. (SALGUEIRO, 1995, p.201).

O Rio de Janeiro sofreu também influência desta ideologia urbanística. Como mostrou Maurício de Abreu (1987), certas intervenções na cidade se deram para fazer frente principalmente à questões de salubridade e paisagismo, durante a chamada Reforma Passos[38]. Processo semelhante se deu no caso de Belo Horizonte, com o planejamento de seus parques e arruamentos como mostrara Heliane Salgueiro (1995). Estes são exemplos basilares da influência de Haussmann e também Cerdà na urbanização brasileira na transição do século XIX para o século XX[39].

No limite da análise, tomando por exemplo as cidades citadas por Ermínia Maricato (2000, p. 22), vemos que apesar de ser notoriamente um paradigma, o padrão Haussmanniano não por acaso, concentra-se nas transformações vividas majoritariamente pelas cidades que eram capitais de seus estados.

Espaços de circulação das classes dominantes que vislumbraram presencialmente a Paris do início do século, cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Manaus e Belo Horizonte não fugiram à influência – mais das intervenções estéticas do que estruturais –, do exemplo modernizador de Paris.

Em relação aos padrões de urbanização, São Gonçalo guarda semelhanças com o subúrbio do Rio de Janeiro. Como foi mostrado por Soares (2011, [1968]) por Keller (1953) e Geiger (1956), a expansão da população operária para estas áreas está relacionada ao acesso criado pelas estações de trem. O padrão de expansão para o subúrbio não é o mesmo padrão de expansão para a zona sul do Rio de Janeiro ou também de Niterói, bairros que concentraram mais serviços do que fábricas e que o trem não teve acesso.

O importante aqui é resguardar o fato de que embora exista uma forte relação entre as cidades do Rio de Janeiro, Niterói e as demais cidades do entorno da Guanabara, a pujança industrial de São Gonçalo até a primeira metade do século XX refletiu-se em um grande ciclo de expansão urbana que por sua vez, nos é caro para fundamentar o argumento de que a relação da cidade com seu entorno – principalmente a cidade do Rio de Janeiro – configurava uma

---

[38] Em 1906.

[39] Pontuais e dispersas, as referências à Paris multiplicam exemplos no caso brasileiro. Nas palavras de Ermínia Maricato: As reformas urbanas, realizadas em diversas cidades brasileiras entre o final do século XIX e início do século XX, lançaram as bases de um urbanismo moderno "à moda" da periferia. Eram feitas obras de saneamento básico e embelezamento paisagístico, implantavam-se as bases legais para um mercado imobiliário de corte capitalista, ao mesmo tempo em que a população excluída desse processo era expulsa para os morros e as franjas da cidade. Manaus, Belém, Porto Alegre, Curitiba, Santos, Recife, São Paulo e especialmente o Rio de Janeiro são cidades que passaram, nesse período, por mudanças que conjugaram saneamento ambiental, embelezamento e segregação territorial. (MARICATO, 2000, p. 22).

relação de interação e não de sumária dependência, o que garantia uma vida de relações própria. Observando alguns elementos de sua expansão, podemos recompor este quadro.

O processo de urbanização, dentre vários elementos, é também composto pelo avanço da divisão territorial do trabalho. Conforme mostrara Ester Limonad (1996), algumas cidades apresentam soluções para problemas econômicos vividos no início do século XX. É deste modo que São Gonçalo, tendo passado pelo cultivo de cana-de-açúcar (IBGE, 1959), pela atividade cafeeira ainda no século XIX, alicerça sua economia na citricultura nas primeiras décadas do século XX (GEIGER, 1956) alcançando destaque nesta atividade e com seu declínio após a crise de exportações em 1929, encontra na indústria de pescado uma alternativa para uma nova fase de desenvolvimento inserindo-se de forma mais dinâmica na divisão do trabalho em caráter regional.

A divisão do trabalho mostra nesta nova fase, que cada atividade demanda a complementaridade por outras, e é isto que compõem a dinâmica intraurbana, ou seja, a parcela do que a cidade vive e produz para ela mesma, conferindo-lhe um grau de autonomia em relação às demais cidades. É uma ‘camada’ urbana de mesma importância, mas divergente da centralidade, que se relaciona mais com a relação do espaço, áreas ou de determinados fixos com outros espaços/áreas/fixos.

A vida de relações denota mais uma ampla interação do que simples dependência, a partir do avanço da modernização técnica, que por sua vez, demanda qualificação, expansão, treinamento, algum grau de inovação e adiciona mais ‘camadas’ ao espaço que passa a ganhar feições urbanas.

Em relação ao surgimento de centros urbanos no que viria a ser a área metropolitana fluminense, Segadas Soares (1962, p.181) observara que “[...] mais depressa, porém, que o crescimento global das grandes aglomerações, vem-se processando o crescimento de seus subúrbios”. A assertiva faz sentido uma vez que a autora referia-se à velocidade das transformações de espaços rurais em áreas suburbanas em detrimento da igualmente acelerada urbanização vista em áreas já adensadas, como por exemplo os antigos núcleos urbanos das capitais brasileiras.

O que temos então é uma mudança que passa desde incrementos simples como eletrificação de áreas, chegada de transportes motorizados e elétricos mas também uma série de serviços demandados por esta nova vida urbana e é esta a novidade que justifica a vida de relações na cidade nesta fase de grande crescimento industrial, pois lembrando a observação de Moacir Silva (1946) , classificar uma cidade como industrial não implica ausência de comércio , uma vez que as duas atividades não são excludentes.

Junto com a modernização da cidade que é responsável pela ‘transição suburbana’, o incremento populacional é um dos principais indicadores de crescimento da cidade. Se por um lado o dimensionamento do quantitativo populacional depende do referencial regional e nacional, é indispensável considerar que a concentração de indivíduos é um fato urbano basilar quando tentamos por exemplo, remontar o quadro do que significara a “Manchester Fluminense”.

Em 1940, em um Brasil ainda majoritariamente rural, apenas duas cidades já haviam ultrapassado a barreira de um milhão de habitantes: Rio de Janeiro e São Paulo. Ambas correspondiam às maiores aglomerações populacionais e também como maiores aglomerações urbanas. Neste sentido, algumas capitais de estados e as cidades no entorno do Distrito Federal e de São Paulo emergiam como grandes espaços de atração populacional, pelos condicionantes históricos, mas também pelo surto industrial que algumas áreas alcançaram nas primeiras décadas do século XX, a exemplo de São Gonçalo.

No censo do IBGE de 1940, para um total de 41.570.341 de habitantes contabilizados, 9.345.182 correspondiam à população urbana. O destaque para este censo é a ênfase na contagem em uma categoria suburbana, na qual foram contabilizadas 3.768.416 de pessoas, o que evidencia a atenção para a transição rural/urbano que chegaria ao seu auge nos anos 1970 quando esta proporção seria invertida, com mais residentes em área urbana do que rural.

No contexto de um padrão de acumulação agrário-exportador como o do Brasil nos anos 1940, as maiores aglomerações são lidas como poder de atração dos centros urbanos, graças sobretudo aos salários mais elevados pagos pelo emprego nas indústrias, no comércio, nas demandas logísticas ou na administração pública.

A aglomeração surge de uma atividade motriz, mas em algum momento acaba servindo-se da própria concentração para fomentar mais atividades, e vem daí a ideia de ‘reprodução’ do espaço urbano como mostram por exemplo Correa (1995), Carlos (2007) e também Soja (2000), Castells (1983) e Harvey (1989).

Para contextualizar São Gonçalo de sua fase industrial podemos a priori, tomar como referência o estudo de Silva (1946). O autor compila características econômicas, políticas, sociais, urbanísticas, administrativas e estatísticas no intento de estabelecer diferenças entre as cidades brasileiras.

Acaba então por adotar o critério estatístico (assumindo a influência de Donald Pierson) em seu ensaio sobre as cidades brasileiras e admite que o critério estatístico seria base para uma classificação funcional, inspirado em estudos de cidades norte-americanas e que posteriormente subsidiariam estudos de ordem mais complexa, como uma classificação por

níveis de centralidades, como fizeram por exemplo, as publicações sobre Regiões de Influência das Cidades (IBGE; 1972, 1987 e 2007) como na passagem em que o autor admite que : " em torno de cada cidade metropolitana desenvolve-se uma série de zonas de influência, cada qual com relações comuns com o centro [...] o derradeiro limite da esfera de influência urbana é definido pelo limite da área comercial". (SILVA, 1946, p. 18).

Apesar dos critérios utilizados, o maior peso nesta classificação é o tamanho populacional. Não há como a partir desta elaboração inferir centralidade ou a posição da cidade na hierarquia em um contexto regional, mas o estudo serve de referência para entender São Gonçalo como um importante centro urbano.

O autor elabora a seguinte proposição para cidades brasileiras em 1940 :

A) Cidades grandes:

I – de mais de 1 milhão de habitantes

II- de 500.000 a 1 milhão de habitantes

III – de 250.000 a 500.000 habitantes

B) Cidades médias:

IV – de 100.000 a 250.000 habitantes

V- de 50.000 a 100.000 habitantes

C) Cidades pequenas:

VI – de menos de 50.000 habitantes.

Neste sentido, havia até 1940 no Brasil apenas 2 cidades de mais de um milhão de habitantes, nenhuma entre 500.000 e um milhão, 3 cidades entre 250.000 e 500.000, 5 cidades acima dos 150.000, 13 cidades entre 100.000 e 150.000, 98 cidades entre 50.000 e 100.000 e por fim, 1453 cidades na classe VI, abaixo de 50.000 habitantes.

Figuram neste quadro uma tendência à concentração populacional, tanto nas capitais dos estados (Rio de Janeiro e São Paulo), quando nas cidades de economia mais dinâmica, seja pelo comércio (Fortaleza, Belém), indústria (Campinas, Juiz de Fora, São Gonçalo, Franca) ou atividades logísticas como Recife, Salvador, Santos.

Neste sentido, Niterói figurava como uma das 13 cidades de classe IV no estado do Rio de Janeiro, junto com Nova Iguaçu e Campos, enquanto São Gonçalo como uma das 98 cidades de classe 'V' no país[41].

[41] Seguindo-se este critério, as outras cidades classe V no estado do Rio de Janeiro em 1940, seriam Petrópolis (82.960) com sua economia industrial, Macaé (56.200) como entreposto da economia sucroalcooleira de Campos e Vassouras no chamado Vale do Café (54.095).

Para o ano de 1940, se considerarmos o critério da densidade demográfica, São Gonçalo aparecia na 10ª posição, ranqueada abaixo de Recife, Niterói e Rio de Janeiro (acima de 1000 hab/km^2), Belo Horizonte, São Paulo, Olinda , Porto Alegre e Fortaleza (acima de 500 hab/km^2) e São Félix, São Gonçalo e Salvador (acima de 250 hab/km^2).

Bem é verdade que a densidade demográfica não é um critério fiel do crescimento das cidades, visto que cidades podem ter densidades diferentes tendo áreas díspares, mas o dado serve a priori para ilustrar a importância do crescimento da cidade de São Gonçalo no Brasil urbano da primeira metade do século XX.

De fato, é importante salientar o grande crescimento populacional que a cidade viveu no período de sua pujança industrial, e por isto um dado mais condizente com a dinâmica desta cidade é o grande acréscimo populacional em um curto intervalo de tempo, entre 1920 e 1940, saltando de 48.019 para 85.521 habitantes. Este crescimento pode ser explicado por suas indústrias que atraiam trabalhadores pela diferença de salários em relação à atividade rural, além do aspecto suburbano que entre outros elementos, dava ao valor de chácaras e laranjais – agora transformados em terrenos industriais –, uma possibilidade de alocação a preços menores (GEIGER, 1956) dos que os praticados na capital federal, acolhendo a chegada de migrantes tanto do interior do estado do Rio de Janeiro quanto das regiões Norte e, em maior escala, Nordeste do país.

Este dado é importante, pois contrasta com a narrativa de que fora a periferização intensa da área metropolitana fluminense a partir dos anos 1960 a responsável pela maior fase de ocupação/crescimento demográfico da cidade, quando de fato, os dados empíricos apontam para um maior crescimento populacional no período de intensa atividade industrial em São Gonçalo. Este fato já fora observado por Pedro Geiger ao acusar neste mesmo intervalo (1920-1940), um “grande parcelamento nas propriedades de São Gonçalo tendo havido loteamentos do tipo urbano e para sítios e pomares” (GEIGER, 1956, p. 497).

Já em 1950, São Gonçalo era o 4º município mais populoso do estado, demonstrando a transição urbana pelo qual o país passara, visto que possuía 16% da população na cidade, 64% nas vilas e no quadro rural apenas 20% (IBGE, 1959) lembrando ainda que a concentração nas vilas é explicada pelo fato da concentração industrial na cidade estar fora do distrito sede. Os dados são mais relevantes ao lembrarmos que, na década anterior (1940) o país ainda possuía uma taxa de ocupação urbana em 22,6%, contra 68,4% no quadro rural[42].

[42] O saldo restante de 9% corresponde a uma delimitação de quadro suburbano que fora utilizada na leitura do censo 1940 assumindo-se que esta divisão adequava-se à uma realidade de transição do Brasil rural para o Brasil predominante urbano no que tange a concentração e distribuição populacional.

O que significa dizer que a urbanização é uma convergência de processos, onde por exemplo o aumento da atividade industrial resulta também em um incremento populacional que por sua vez, acaba por demandar mais serviços expandindo a densidade do tecido (sub)urbano e é neste sentido por exemplo que é preciso atentar para a Geografia de caráter mais descritivo que se praticava à época, na medida que as diferentes funções eram vistas isoladamente com ênfase em uma função dominante sem no entanto considerar que a existência de uma função (no caso, a industrial) pode agir como força motriz para outras funções (no caso, a comercial).

Não obstante, o bairro de maior densidade industrial da cidade (Neves), também possuía uma grande atividade comercial. A respeito do Mercado Municipal, Luiz Palmier assim descreve:

> As exigências do comércio, principalmente do pescado, também impunham a construção de um mercado, na zona comercial. Atendendo a essa justa aspiração, na administração Jonkopings de Carvalho , foi construído e solenemente inaugurado o mercado público. Situado em Neves, ao lado da estação da Maricá, recebeu o nome de Mercado Cônego Goulart, em homenagem ao vigário e político gonçalense. (PALMIER, 1940, p. 96).

A observação de que " é adiantadíssimo o comércio local, que mantém suas principais transações com a capital Federal e capital do estado e com municípios vizinhos (IBGE, 1959, p. 406), liga-se ao inventário feito por Luiz Palmier , que listara 1.156 casas comerciais em São Gonçalo, entre estabelecimentos atacadistas e varejistas, destacando a "existência de cafés e restaurantes, funcionando durante toda a noite, com regular movimento em relação à vida noturna, mesmo da capital do estado" (1940, p.124).

O autor classificara os estabelecimentos quanto ao número e agrupamento, o que nos permite entender os conteúdos da vida econômica intra-urbana da cidade:

a) Secos e molhados (líquidos e comestíveis) – 294;
b) Botequins – 188;
c) Quitandas – 146;
d) Barbearias – 103;
e) Lojas de fazenda – 44;
f) Casas de calçados – 38;
g) Padarias – 36;
h) Chácaras de flores – 32;
i) Farmácias – 29;
j) Tamancarias -19;
k) Açougues - 17;

l) Depósitos de pão – 17;
m) Confeitarias – 13;
n) Casas de Publicidade -12;
o) Lojas de ferragens -10;
p) Tinturarias -9;
q) Ferradores de animais, carpintarias, armarinhos, depósitos de ferro velho -7;
r) Estâncias de lenha – 6;
s) Casas de biclicletas , depósitos de aguardente – 5;
t) Oficinas de serralheiro – 4;
u) Borracheiros, tipografias, depósitos de carvão, bombas de gasolina, depósitos de sal -3;
v) Depósitos de leite, doces inflamáveis e belchior -2;
w) Casas de água, rádios, vitrolas, selins, arreios, gêneros, frutas, aves, ovos, herbanários, sacos vazios (sic), sorveterias, loterias e depósitos de cal – 1.

A ideia aqui é menos a de comparar com outras grandes cidades do período, mas insistir no argumento de que São Gonçalo possuía uma complexa variação de equipamentos comerciais que eram utilizados pelos próprios munícipes.

Igualmente importante é lembrar que profissionais considerado liberais, também exerciam ofício na cidade[43]. Para além do perfil operário que predominou no subúrbio industrial, a cidade possuía em 1940, 14 gabinetes dentários e 11 consultórios médicos[44].

Encontrava-se na cidade a existência de serviços de lazer como por exemplo cinemas e restaurantes e cafés. Não procede a ideia de um subúrbio industrial cuja dinâmica intraurbana limitou-se a orbitar entorno das atividades fabris. Principalmente pelo fato de que, com o crescimento urbano e pela demanda de indústria, serviços e comércio, a cidade intensifica a sua diversidade interna. Se por um lado a proximidade com Rio de Janeiro e Niterói é um fator de atração e de desenvolvimento das atividades comerciais e industriais, por outro lado, haviam atividades que não necessariamente passavam pelo crivo metropolitano.

Esta contextualização nos é cara, na medida em que, com o declínio de parte de suas indústrias e a substituição da função industrial pelo predomínio das atividades terciárias a partir

---

[43] Pedro Geiger (1956) vale-se do exemplo de um colega de trabalho no IBGE para demonstrar o perfil de alguns compradores de lote em São Gonçalo, o que mostra e reforça a ideia de que, ao menos neste período, não se pode falar de homogeneidade de classe operária como tornaria-se comum ao definir periferias metropolitanas no caso da área fluminense a partir dos anos 1970.

[44] Excluindo-se as instituições públicas.

dos anos 1970, formar-se-ia a noção de uma cidade que negara o caráter parcialmente endógeno de seu desenvolvimento para o entendimento de uma cidade cuja vida de relações dependeria da maior cidade da região.

A medida que a cidade crescia e se expandia, o caráter rural foi paulatinamente substituído por características mais urbanas, desencadeados pela função industrial, mas que podiam ser percebidos através dos equipamentos que denotavam uma interação entre a conurbação Niterói/São Gonçalo, mas sem no entanto apontar para uma diminuição do dinamismo da vida intraurbana na cidade.

No fim da década de 1950, o município, para além de seu comércio e indústrias, contava com 6 hospitais e casas de saúde, 38 consultórios médicos, 47 dentistas e 8 farmacêuticos, possuindo também 10 agências postais , 14 salas de cinema, 8 tipografias 6 bancos operando na cidade, a saber: Banco do Estado do Rio de Janeiro, Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais e Banco Predial do Estado do Rio de Janeiro e a Caixa Econômica Federal, que em 1956 mantinha 9.689 cadernetas em circulação.[47]

Vemos então que, a cidade dependente do núcleo metropolitano não é o ponto de partida para explicar a urbanização e a posição do município no que tange à divisão territorial do trabalho . Havia também a uma dinâmica interna autônoma, primeiramente pela expansão de Niterói, posteriormente pelo desenvolvimento expressivo e variado de suas indústrias e posteriormente pela oferta de serviços que atendessem a demanda da cidade.

> Estudos da época apontavam para a relação imbricada entre o Distrito Federal e seu entorno, mas garantindo as particularidades de cada uma das grandes cidades que compõem a dinâmica metropolitana. Tomamos como exemplo a descrição de Giorgio Mortara ao analisar os resultados do censo de 1940 em relação à concentração populacional no Distrito Federal: [...] A delimitação do primeiro torna-se muito difícil por que alguns municípios satélites da Capital-Federal apresentam ao mesmo tempo o caráter de centros autônomos do estado do Rio de Janeiro; assim, notadamente Niterói e São Gonçalo. (MORTARA, 1945, p.635).

Embora não haja analogia direta entre autonomia dos centros e o dimensionamento empírico da centralidade das localidades é de grande relevância ressaltar a ideia de que a autonomia de São Gonçalo se refere à oferta de serviços e também postos de trabalho que garantem um grau de interação com seu entorno sem no entanto, que isto denote uma dependência da capital do país, Rio de Janeiro.

---

[47] IBGE, 1959. Enciclopédia dos municípios brasileiros.

O fato de estar duplamente polarizada pelo Rio de Janeiro e Niterói e de possuir ligação com estes centros criou a ideia de que a cidade era exclusivamente dependente dos empregos gerados nestas cidades. Tanto, os que não conseguiam se fixar na metrópole, quanto os que priorizaram o tamanho das moradias escolhiam áreas mais afastadas, mas que fossem dotadas de alguma infraestrutura, sobretudo de transportes. É uma relação de subordinação às maiores centralidades, mas isto não deve ser confundido com exclusiva dependência, pois a cidade não se resumia à função de residência. O emprego industrial, a rede de serviços e o comércio impulsionado pelo crescimento da aglomeração urbana garantem uma dinâmica interna com alguma autonomia principalmente no que se refere ao consumo e ao comércio de bens ligados à vida cotidiana.

Se por um lado a cidade já se mostrava urbanizada a ponto de ser conurbada à sua vizinha e capital estadual Niterói, mantendo um fluxo regular de transportes (principalmente a partir dos anos 1960 quando os ônibus tornam se o modal principal de deslocamentos tornando os bondes obsoletos), o grande subúrbio industrial que figurava entre as mais industrializadas cidades da sua unidade da federação até os anos 1960 teve sua posição na divisão territorial do trabalho sensivelmente alterada a partir da consolidação da região metropolitana, que nos anos seguintes ampliou a centralidade do Rio de Janeiro no conjunto metropolitano. Esta ampliação da centralidade do Rio se deu tanto por motivos políticos quanto econômicos, , relegando até mesmo a antiga capital estadual à uma relação de desenvolvimento desigual.

São Gonçalo não escapa a este processo e podemos mostrar como (e por quê), nas décadas seguintes, um dos mais importantes centros industriais do sudeste brasileiro perde posições no tocante à participação industrial, alinha-se à uma inserção subalterna na divisão do trabalho regional e embora seja possível relativizar o declínio industrial, mostrando que é inconsistente falar em fim da atividade industrial na cidade, esta não acompanha as tendências de crescimento industrial do país e passa a se destacar muito mais pelo fato de ser uma periferia metropolitana do que um populoso subúrbio industrial de outrora.

Se por um lado é fato que o momento de maior incremento populacional se deu no período da Manchester Fluminense, é bem verdade que passa a haver um descompasso entre o desenvolvimento econômico, a modernização, a urbanização este crescimento populacional, quadro que ajudou a construir nas décadas seguintes a imagem de cidade-dormitório, de periferia e de cidade dependente do núcleo metropolitano. É este o debate que trataremos no capítulo seguinte.

2 SÃO GONÇALO 1970 A 2000. A CONDIÇÃO PERIFÉRICA NA CIDADE DE SERVIÇOS.

2.1 O declínio da Manchester Fluminense e a transformação da cidade em grande aglomeração de serviços

Não é aleatório o fato de que a partir dos anos 1970 o termo Região Metropolitana tenha assumido a pauta do debate sobre a urbanização brasileira. A crescente transferência da população para as grandes cidades motivadas não apenas pela atividade industrial, mas também pela criação de postos de trabalho em ocupações que servem à própria aglomeração em um contexto de maior complexidade da divisão territorial do trabalho levam ao reconhecimento da intensificação da vida de relações da metrópole com as cidades do seu entorno. Milton Santos (2004, [1979]) explica que o papel de novas formas de produção, os avanços tecnológicos e a modernização do consumo alimentam o crescimento das grandes aglomerações e se reproduzem a partir delas. É neste sentido que:

> O fenômeno metrópole é inseparável do da grande cidade ou da capital de um Estado moderno. A grande cidade tornou-se metrópole quando da revolução do consumo no mundo. Novas necessidades, tanto na escala das relações internacionais como na escala dos indivíduos, não só aumentaram a dimensão das cidades, mas também provocaram um inchamento e uma diversificação de atividades. (SANTOS (2004, [1979], p. 283)

A combinação do comportamento demográfico, grau de modernização, nível de industrialização, modernização dos transportes, tipos de atividades e relações, assim como efeitos diretos e indiretos da modernização sobre a política, sociedade, cultura e ideologia (SANTOS, 2005), são elementos que fazem parte da intensificação do fenômeno metropolitano. O fenômeno metropolitano é marcado pela centralização econômica, populacional e política e pela expansão territorial de sua vida de relações. Por isto que a essência do crescimento metropolitano comporta também uma ocupação periférica como lembra Santos (1990), destacando que entre 1970 e 1980, as regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro receberam 9,5 milhões de pessoas dentre os quais 6,5 milhões deste contingente se instalam nas periferias das duas maiores aglomerações. Como explica o autor a respeito dos elementos que intensificam a ocupação dos núcleos metropolitanos e das periferias:

> [...] esse conjunto de processos traz às grandes cidades numerosas levas de habitantes do campo e das cidades menores, que se instalam como podem e, via de regra, terminam por se aglomerar nas enormes periferias desprovidas de serviços e onde o custo de vida, exceto o da habitação assim conquistada, é mais caro que nas áreas mais centrais. (SANTOS, 1990, p. 47).

A partir dos anos 1970 instituem-se as regiões metropolitanas no país. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, criada em 1974 era o reconhecimento de que apesar da intensa concentração, a vida de relações entre os municípios do seu entorno tornara-se mais articulada principalmente pela modernização de acessos viários. O contexto das regiões metropolitanas traz o debate sobre as desigualdades entre o núcleo e a periferia. Neste capítulo trataremos de São Gonçalo no contexto metropolitano onde, diferente do período anterior a 1970 em que teve o tratamento de subúrbio industrial, a cidade passa a ser identificada pelo seu papel e posição de periferia metropolitana. A figura 7 apresenta os municípios que atualmente compõem a Região Metropolitana.

Figura 7 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2014)

Fonte: Centro de Pesquisa do estado do Rio de Janeiro (CEPERJ) 2014.

Além da formalização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, as cidades da periferia, mesmo compondo a região mais urbanizada do país (GEIGER e DAVIDOVICH, 1961), acompanham o declínio da atividade industrial no núcleo metropolitano. O estado do Rio de Janeiro diminui a sua participação nacional na indústria e passa a ter mais destaque nas chamadas atividades terciárias. Como o terciário qualificado concentrara-se no núcleo metropolitano, os municípios periféricos também experimentam o crescimento do setor d

serviços porém sem o mesmo grau de modernização do núcleo, o que reforça as desigualdades em nível intra-metropolitano.

Este declínio se inicia com mais vigor nos anos 1960, e tem relação direta com a transferência da capital do país para Brasília, e a consequente perda de poder político e econômico da cidade do Rio de Janeiro. Lembremos que "a influência do Estado não se revela apenas na aplicação de capital; através da legislação, garantias e favores, o Estado estimula a implantação industrial atual e influi na distribuição geográfica dos estabelecimentos" (IBGE, 1963, p. 167).

No ano seguinte à criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro ocorre a fusão dos estados da Guanabara (atual cidade do Rio de Janeiro) com o antigo estado do Rio de Janeiro. Niterói deixa de ser capital do estado e a região metropolitana passa a ser composta por entes da mesma unidade da federação. O processo da fusão dos dois estados – proposto no ano anterior pela Lei Complementar Nº20, de 1º de julho de 1974, se completou em 15 de março de 1975, com a posse do governador Floriano Peixoto Faria Lima. O plano visava fomentar a articulação e o desenvolvimento entre a rica Guanabara e um estado do Rio marcado pelo baixo desempenho econômico. Como explica Oliveira (2003), mesmo após a fusão em 1975, a cidade do Rio de Janeiro se beneficia de iniciativas estatais pelo fato de que empresas como Eletrobrás, Petrobrás e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social mantiveram nesta cidade as suas sedes, exemplificando o poder de comando que o Rio de Janeiro manteve como segunda metrópole do país.

Neste sentido, a ideia de desindustrialização aparece de forma complementar a um processo de desconcentração industrial, uma vez que novas plantas industriais instalam-se, agora fora da região metropolitana e em outros estados, preterindo o Rio de Janeiro e sua região metropolitana.

Outro ponto que faz-se importante observar são as características qualitativas da indústria carioca e fluminense. Uma comparação simples com a Região Metropolitana de São Paulo ou com cidades que assumem um caráter majoritariamente industrial – no caso fluminense podemos citar Porto Real e Resende como exemplos –, só faz sentido para entender que não foi apenas a desconcentração das indústrias, mas o tipo de atividade a qual elas estão ligadas, é que acabaram por definir a queda na expressividade industrial na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Soma-se à uma hipótese de desindustrialização (entendendo que esta é uma entre as leituras possíveis), fatores qualitativos que remontam à baixa modernização e integração das indústrias tradicionais, como as que haviam em São Gonçalo desde os anos 1940. Milton Santos

(1979, p. 123) explica os efeitos da falta de integração das cadeias produtivas em países periféricos, mostrando que

> Os investimentos são feitos, em geral, em indústrias que não tem conexões umas com as outras. Salvo em nível elevado de complexidade, raramente constatado nos países subdesenvolvidos, a articulação é feita fora da cidade, num meio econômico de nível mais elevado, no interior ou fora do país.

Milton Santos nos lembra que em um sistema de objetos e ações que conferem conteúdo ao espaço, "a ação é um processo, mas um processo dotado de propósito" (1996, p.78) o que significa dizer que a posição do lugar na divisão territorial do trabalho e a intensidade de sua modernização dependem ou são resultado de ações, que são de fato, escolhas ora políticas, ora econômicas dotadas de conflito.

O contexto da adição de novas tecnologias e formas de organização que vem desde a segunda revolução industrial que aumentam a separação entre os centros de produção e consumo, (SILVEIRA, 1999, p.45), são um elemento central no desenvolvimento de atividades industriais cuja lógica da proximidade limita o seu desenvolvimento.

Um grande centro industrial nas primeiras décadas do século XX poderia ter destaque produzindo para um grande mercado próximo, mas sem se modernizar, acabaria por sofrer a concorrência de outros centros que próximos ou mais distantes, teriam condições mais elevadas de competitividade.

Outro elemento que condiciona o desenvolvimento industrial está na capacidade de organização dos capitais locais (públicos ou privados) de promover sua expansão de forma competitiva, galgando posições na hierarquia dos centros industriais enquanto aumenta seu grau de centralidade, que ocorre na medida que a especialização aumenta a capacidade de atrair fluxos, de polarizar a vida econômica da região em questão.

Neste caso, evidencia-se, tanto a dependência externa das indústrias tradicionais quanto a dificuldade econômica de realizar investimentos que façam a transição para os serviços de maior complexidade. Sem o aporte tecnológico e financeiro externo necessário, seriam mínimas as possiblidades do desenvolvimento de empresas do chamado circuito superior da economia urbana[48] (SANTOS, 1979).

---

[48] Milton Santos (1979) identifica a existência duas formas integradas de organização econômica. Dois circuitos econômicos que explicam a geografia urbana em cidades de países subdesenvolvidos. O circuito superior, é resultado da modernização tecnológica e "consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e as pessoas que se beneficiam deles" (1979, p. 38). Utiliza tecnologia importada e de alto nível e emprega capital intensivo. Já o circuito inferior, beneficia-se apenas parcialmente da modernização e dos progressos técnicos. Nele, há trabalho intensivo, utiliza-se capital reduzido e a organização burocrática não é regra.

Santos (1979, p.172) chamara atenção para o fato de que “a ideologia do crescimento entra como uma parte importante nas decisões de investimento dos poderes públicos”. Oliveira (2003) em sua discussão sobre a crise e retomada da indústria fluminense relata que a partir dos anos 1970, os governos militares implementaram uma série de políticas de crescimento econômico sob forte influência da teoria de polos de desenvolvimento, promovendo a instalação de parques tecnológicos e distritos industriais em diferentes regiões do país. Embora a cidade do Rio de Janeiro tenha recebido alguns empreendimentos deste tipo, conforme mostrara Roberto Lobato Correa (1986), listando o distrito de Santa Cruz (polo metalúrgico) e o de Campo Grande (alimentos, construção e bens de consumo), não houve no Rio de Janeiro a instalação de indústrias ligadas a serviços que empreguem avançada tecnologia, como ocorreu com o tecnopólo de Campinas –SP.

A indústria fluminense se concentrava principalmente na produção de bens de consumo, tendo na indústria têxtil de Petrópolis ou na indústria químico-farmacêutica ou de alimentos em São Gonçalo, exemplos de atividades que apesar da importância, agregam menos valor ao produto final e utilizam mão de obra semiespecializada[49], ao contrário de indústrias de computadores, aeronáutica ou automobilística que não se encontravam por exemplo, nos municípios da periferia metropolitana.

A crise da indústria no Rio de Janeiro pode ser associada à sua dificuldade em coordenar ações que descentralizassem a indústria, mas que ao mesmo tempo criassem uma complementaridade entre elas. Com a perda de poder político e econômico do núcleo metropolitano, as cidades do entorno, tendo no núcleo seu maior mercado consumidor, acompanham o declínio da atividade industrial, via declínio do consumo, somando à isto o surgimento de outros centros industriais no país providos de maior competitividade em nível regional.

Segundo Ester Limonad (1996), no antigo estado do Rio de Janeiro, a carência de infraestrutura limitava a maior mobilidade do capital e do trabalho, justificando a concentração industrial no Distrito Federal, que chegava a sediar empresas cujas plantas localizavam-se, por exemplo, na baixada fluminense.

[49] Um contraponto que corrobora a importância dos distritos industriais é o polo de química fina em Jacarepaguá, que utilizava mão-de-obra especializada. A respeito, ver a dissertação de Pierre Alves Costa, “A Geografia da Indústria de Química Fina na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, um estudo de caso: o Pólo de Química Fina de Jacarepaguá, UFRJ, 1999.

Tabela 7: Rio de Janeiro – Pessoal ocupado na indústria (1950/1960/1970)

Setores	1950		1960		1970	
	MRJ	ERJ	MRJ	ERJ	MRJ	ERJ
Produtos Minerais	182	1.714	28	2.333	436	2.701
Transformação de minerais não metálicos	12.758	10.643	14.216	11.447	14.743	12.499
Metalúrgica	12.261	8.240	14.510	21.552	18.704	15.809
Mecânica	3.136	899	7.413	1.440	15.595	11.202
Material elétrico e de comunicações	3.088	209	7.340	717	13.970	600
Material de transporte	1.728	5.701	4.037	8.413	9.712	9.751
Madeira	3.113	2.270	2.674	1.959	2.721	1.677
Mobiliário	9.116	756	8.277	1.703	11.255	5.834
Papel e Papelão	3.300	2.441	3.893	2.957	5.955	2.883
Borracha	1.070	52	1.299	928	1.630	778
Couros, peles e produtos similares	2.314	236	2.729	92	3.038	129
Química e farmacêutica	13.996	3.450	20.886	9.020	26.079	12.136
Têxtil	29.163	22.000	27.972	22.356	18.454	24.213
Vestuário e calçados	18.984	1.277	16.865	1.784	23.089	2.116
Produtos alimentares	15.404	18.203	15.311	18.735	19.378	26.745
Bebidas	5.656	1.691	7.595	1.911	8.041	2.587
Fumo	2.456	11	1.634	68	2.480	175
Editorial e gráfica	14.486	1.177	15.619	1.235	22.967	2.020
Diversas	6.379	495	4.338	1.165	6.218	2.850
Total	158.590	81.465	176.636	109.815	224.465	136.705

Extraído de: Haddad, 1977. Adaptado pelo autor. MRJ = Município do Rio de Janeiro; ERJ = estado do Rio de Janeiro.

Conforme visto na tabela 7, a indústria no antigo estado do Rio de Janeiro, tinha nos setores têxtil e alimentar os maiores números de absorção de mão de obra, o que está em conformidade com o desempenho destacado de São Gonçalo, Petrópolis, Nova Iguaçu e Niterói, que tinham nestas atividades o maior valor adicionado ao seu produto e na participação no conjunto estadual.

Como é notório, “ a capital do antigo estado, Niterói, pouco se desenvolveu desde que assumiu a função administrativa, comparativamente com outras cidades do estado”.

(LIMONAD, 1996, p. 133 – 134). Para termos uma ideia mais aproximada da evolução à época da localização das atividades industriais, elaboramos a tabela número 6 abaixo.

Porém, como mostra Haddad (1977), não basta então falar em desindustrialização. Um declínio industrial na periferia metropolitana se deve em parte pela baixa competitividade do tipo de atividade empregada. A Indústria têxtil apresenta decréscimo no número de empregados no período 1950-1970 (4.950) enquanto a indústria alimentar tem aumento (11.341) no mesmo período, o que pode ser explicado no caso da indústria têxtil pela abertura de outras unidades industriais em centros que também tiveram crescimento positivo, como nos estados de Minas Gerais e Rio Grande do Sul por exemplo, enquanto no caso da indústria alimentar, por se tratar de uma atividade que atende ao mercado imediato , acompanha o crescimento demográfico da área metropolitana que diminui na periferia intermediária (Niterói, São Gonçalo, Nova Iguaçu, Duque de Caxias) a partir dos anos 1970, mas continua a ocorrer pelas décadas seguintes.

Verifica-se também no período um aumento da atividade metalúrgica no estado, e acentuado aumento de ocupados na indústria mecânica e de material de transportes de 1950 para 1970, o que indica maior especialização da indústria (embora o saldo total de ocupados entre todos os setores seja negativo).

Não se trata então de baixo dinamismo, mas do fato de que o tipo de indústria praticada voltada ao mercado imediato está mais sujeito às oscilações de preços além de ter baixo alcance territorial devido à competitividade com outros centros. Em outras palavras, este baixo grau de especialização da atividade industrial, permitiu que, no momento em que outros núcleos industriais surgissem, em conjunto com a perda de poder econômico e político do maior centro consumidor destes produtos, ocorresse também um declínio industrial na área metropolitana fluminense como um todo.

Pode-se afirmar então, que apesar de uma industrialização diversificada, a periferia fluminense manteve seu perfil de atividades industriais tradicionais, dependendo do mercado consumidor imediato, e concentrando sua atividade em indústrias que utilizavam baixo nível de tecnologia agregada. E a despeito dos maiores salários pagos na indústria em relação às atividades agropecuárias e de serviços, esta não dependia de mão de obra tão especializada como no caso da produção mecânica, de material de transportes ou de comunicações, cujo percentual era pouco relevante no cenário nacional. Vale lembrar que estamos falando deum momento de desconcentração destas atividades que já se encontravam, no entanto, consolidadas em municípios paulistas como principal vetor de atividade industrial com inovações e tecnologia de ponta sendo utilizadas.

Em relação a distribuição percentual do emprego setorial[50] (HADDAD, 1977), considerando o intervalo 1960/1970, os municípios fluminenses tiveram quedas percentuais nos setores de produtos minerais, transformação de minerais não metálicos, metalúrgica, mecânica, material elétrico e de comunicações, material de transporte, madeira, papel e papelão, borracha, química e farmacêutica, além de vestuário , calçados e tecidos.

Entre os setores que tiveram aumento na sua participação percentual – no caso do estado do Rio de Janeiro –, destacaram-se o mobiliário, couros e produtos similares, têxtil além de produtos alimentares e bebidas, o que está relacionado com a própria expansão demográfica da área metropolitana, cujo consumo destes bens poderia ocorrer em mercado próximo, não havendo necessariamente um efeito de causalidade entre a elevação da participação no setor e uma expansão qualitativa da atividade. É possível fazer este raciocínio uma vez que o indicador trata do nível de emprego em escala regional, logo, seria coerente que áreas mais populosas – no caso da área metropolitana fluminense, abrigando 7,39% em 1970, 7,37% em 1980 e 6,68% para 1991, tivessem um percentual significativo em relação ao total nacional[51].

Tabela 8: Participação do Município do Rio de Janeiro e do Estado do Rio de Janeiro na distribuição percentual do emprego setorial em relação total nacional; 1960/1970[52].

Setores	1960	1960	1970	1970
	MRJ	ERJ	MRJ	ERJ
Produtos Minerais	0,0006	0,0510	0,0074	0,0460
Transformação de minerais não metálicos	0,0869	0,0699	0,0625	0,0530
Metalúrgica	0,0833	0,1237	0,0702	0,0594
Mecânica	0,1193	0,2320	0,0866	0,0622
Material elétrico e de comunicações	0,1268	0,0124	0,1210	0,0052
Material de transporte	0,0493	0,1028	0,0614	0,0616
Madeira	0,0304	0,0223	0,0200	0,0124
Mobiliário	0,1304	0,0268	0,1072	0,0460
Papel e Papelão	0,0951	0,0723	0,0889	0,0430
Borracha	0,0622	0,0444	0,0397	0,0237
Couros, peles e produtos similares	0,1104	0,0037	0,1151	0,0049
Química e farmacêutica	0,1632	0,0705	0,1325	0,0616
Têxtil	0,0852	0,0681	0,0538	0,0706

[50] Em relação ao total do país.
[51] Fonte IPEADATA. Cálculo nosso.
[52] Mantivemos os valores da tabela original. O resultado pode ser multiplicado por 100.

Continua... (tabela 8)				
Vestuário, calçados e tecidos	0,1721	0,0182	0,1404	0,0129
Produtos alimentares	0,0575	0,0704	0,0522	0,0720
Bebidas	0,1731	0,0436	0,1376	0,0443
Fumo	0,1241	0,0052	0,1711	0,0121
Editorial e gráfica	0,2576	0,0204	0,2388	0,0210
Diversas	0,1144	0,0307	0,0996	0,0456
Percentual no total	0,0982	0,0610	0,0835	0,0505

Fonte: Extraído e adaptado de Haddad, 1977.

As cidades da periferia fluminense não aparecem descoladas dos processos ocorridos nas demais escalas em relação ao desempenho industrial. De fato, elas acompanham o movimento de desconcentração da indústria, sem meios para interferir no processo. Entre as características da desconcentração em curso à época, pode-se falar em desindustrialização, desconcentração ou declínio industrial assumindo que estes processos possam ter ocorrido de forma concomitante. Desindustrialização se refere à substituição da atividade industrial por outras atividades, diminuindo o peso da indústria na composição dos indicadores econômicos. Desconcentração está relacionado à transferência, realocação e expansão territorial da indústria, enquanto o declínio por sua vez é um processo decorrente dos dois anteriores, indicando perda de importância da indústria com geração de externalidades negativas.

Neste sentido, um declínio da ex-Manchester Fluminense está inserido no contexto de alteração da estrutura industrial do país como um todo, e também a nível regional. Mas é preciso voltar aos números que não representam uma verdade em si, mas fornecem base para entendermos como o espaço é moldado, reage e também se transforma a partir da interação de fatores e agentes que condicionam a estrutura econômica. Este declínio industrial do que passaria a ser a periferia metropolitana (acompanhando o declínio da capital) não são processos isolados, embora se assuma uma limitada dependência entre eles.

Em primeiro lugar, conforme explicara Haddad (1977), os municípios do Rio de Janeiro (acompanhando também a capital) estavam entre aqueles cuja tendência fora de uma especialização industrial em setores em que a taxa de crescimento eram menores em relação à economia nacional, como verificado entre os anos 1950 e 1970.Portanto, as décadas de 50 e 60 conformam, no caso da periferia fluminense, o ponto de inflexão entre a importância industrial pretérita e a queda na sua participação industrial. Em princípio, o valor adicionado bruto, observando o desempenho industrial, aponta não para o fim da atividade industrial, mas para

um declínio cujos números parecem apontar para um processo de múltiplas vertentes. Vejamos o caso do desempenho industrial das cidades fluminenses após os anos 1970:

Tabela 9 - PIB Municipal - indústria - valor adicionado - preços básicos - R$, a preços do ano 2000 (mil) – (1975 -1985) Cidades Selecionadas [53]

UF	Município	1975		1980		1985	
SP	São Paulo	50.660.213,00	1	53.219.906,53	1	50.870.359,22	1
RJ	Rio de Janeiro	17.152.518,54	2	23.265.215,49	2	25.009.839,05	2
SP	São Bernardo do Campo	6.199.757,07	3	9.324.208,04	3	7.999.227,95	3
SP	Guarulhos	3.531.745,07	6	5.381.049,60	4	6.529.458,34	5
SP	São José dos Campos	2.168.026,20	13	4.008.233,54	11	6.191.850,00	6
RJ	Duque de Caxias	2.204.004,46	12	1.712.973,69	30	4.402.724,73	11
SP	Campinas	2.756.203,06	7	3.473.364,01	14	4.305.939,74	12
MG	Belo Horizonte	2.252.529,26	10	3.536.620,46	13	3.643.388,77	14
RS	Porto Alegre	3.741.380,60	5	4.620.393,97	7	3.431.287,73	15
RJ	Volta Redonda	1.605.647,60	19	2.033.683,35	27	3.244.398,17	17
MG	Betim	446.046,71	62	2.645.033,82	18	3.139.611,07	18
MG	Contagem	1.268.252,84	26	2.817.874,62	15	2.680.814,00	20
BA	Salvador	1.687.168,18	18	2.645.886,19	17	2.576.644,10	22
CE	Fortaleza	1.138.085,70	27	2.096.104,74	25	2.490.481,12	24
PA	Belém	789.562,03	39	1.648.950,28	33	2.385.110,89	26
PE	Recife	1.734.097,75	17	2.283.317,92	22	2.239.170,18	29
RJ	Nova Iguaçu	1.068.103,40	29	1.539.836,68	34	2.023.053,92	32
SP	Jacareí	687.142,94	43	867.607,13	54	1.990.808,76	33
RS	Canoas	1.579.020,29	20	2.080.596,75	26	1.928.492,11	35
SP	São Caetano do Sul	2.237.555,85	11	2.499.603,28	20	1.822.854,91	36
RS	Caxias do Sul	1.345.773,65	24	1.367.701,80	36	1.704.694,33	38
SP	Suzano	647.617,76	47	1.065.118,09	42	1.652.160,12	40
ES	Serra	105.103,63	221	374.624,67	127	1.632.798,32	41
MA	São Luís	168.652,11	145	425.733,12	114	1.502.847,68	44
GO	Goiânia	160.932,85	153	1.067.422,88	41	1.441.980,93	45
DF	Brasília	1.882.085,19	15	1.426.322,02	35	1.128.687,91	52
SP	Ribeirão Preto	683.174,17	45	868.148,22	53	1.068.079,83	53
MG	Juiz de Fora	437.366,64	63	754.481,83	64	1.021.869,82	55
RJ	São Gonçalo	599.987,78	51	802.962,07	57	899.464,02	72
RJ	Angra dos Reis	90.195,68	256	599.723,44	80	872.091,43	74

Fonte : IpeaData. Organizado pelo autor.

A Tabela 9 está organizada com o objetivo de demonstrar a importância de São Gonçalo entre algumas das cidades com maior relevância industrial no país. A ideia de um declínio industrial é parcialmente coerente, uma vez que deve-se levar em consideração também a

[53] A tabela está organizada relacionando do maior para o menor valor na coluna '1985'.

ascensão de outros centros industriais. A primeira coluna da tabela representa o ano da institucionalização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro ano que São Gonçalo era o 51º centro industrial do país. Observando nas duas colunas seguintes (1980 e 1985), percebe-se que nos 10 anos posteriores, São Gonçalo perde posições em relação ao valor da produção industrial, como por exemplo, para Goiânia/GO, Serra/ES, São Luís/MA e Betim-MG. Só faz sentido falar em declínio industrial admitindo o mérito das cidades médias e capitais que aumentaram sua participação na indústria.

Apesar da perda de posições no cenário nacional, destaca-se que no âmbito estadual São Gonçalo mantém-se como um dos principais centros industriais. Além do Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Volta Redonda[54], Nova Iguaçu e Niterói e Petrópolis são os principais representantes da atividade industrial no estado. Na comparação nacional São Gonçalo teve grande oscilação, mas no âmbito estadual e metropolitano, a cidade mantém-se próximo às 5 posições mais relevantes. Situação que mudaria só nos anos 1990, com a intensificação da atividade petrolífera no norte fluminense.

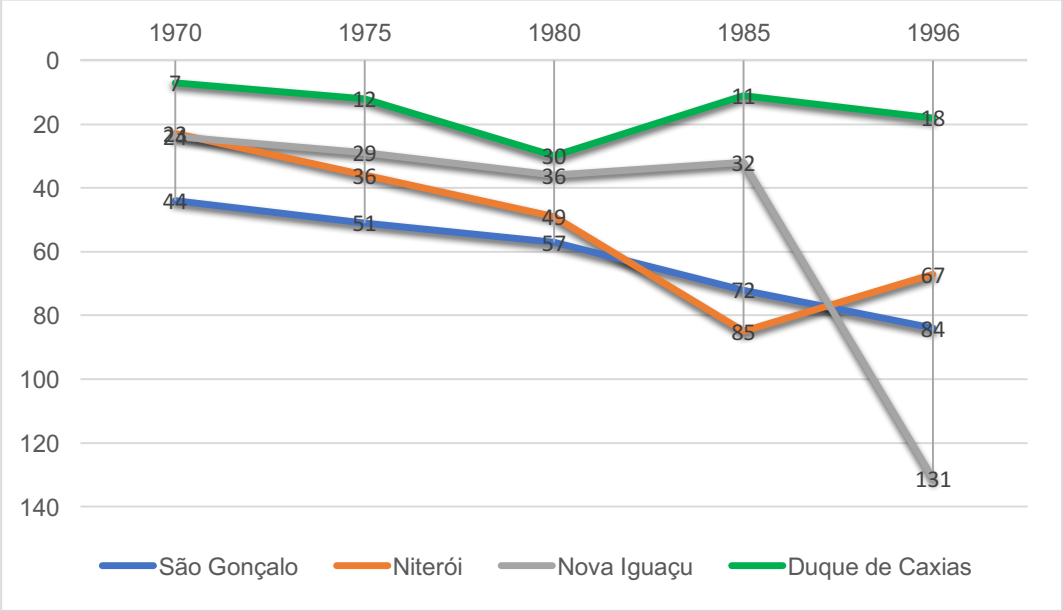
Entre os anos 1970 e 1996, as quatro maiores cidades periféricas no entorno do Rio de Janeiro oscilam sua posição relativa na divisão territorial do trabalho, e no geral perdem posições no ranking da atividade industrial, conforme mostra o gráfico 1.

Duque de Caxias é a cidade melhor colocada, no que diz respeito à periferia fluminense, sendo em 1970 a 7ª cidade em importância no valor adicionado da indústria no país. Nos anos seguintes, oscila para a 12ª posição (1975), 30ª (1980), 11ª (1985) e 18ª (1996) enquanto Nova Iguaçu, varia sua importância, passando de 24ª atividade industrial do país em 1970, para 29ª (1975), 36ª em 1980, 32ª (1985) e 131ª (1996).

Nas duas cidades de maior peso na periferia leste, temos São Gonçalo nas seguintes posições: 44ª (1970), 51ª (1975), 57ª (1980), 72ª (1985), 84ª (1996), enquanto a antiga capital, aparece respectivamente na 23ª, 36ª, 49ª, 85ª e 67ª para a mesma série temporal.

[54] Cidade não metropolitana

Gráfico 1: Periferia Metropolitana do Rio de Janeiro: evolução da importância econômica segundo valor adicionado da atividade industrial (cidades selecionadas) (1975-1996)



Fonte: IPEADATA, organizado pelo autor.

A oscilação das cidades relaciona-se tanto à perda de competitividade, ao fechamento de indústrias, à fatores político-administrativos[58], e principalmente ao surgimento dos outros centros industriais especializados, à exemplo de Manaus - Amazonas (38ª cidade em 1970 e 5ª em 1996) e Betim- MG (67ª cidade em 1970 e 17ª em 1996) cujas atividades industriais possuem alcance nacional, levando à hipótese assumida de que cidades como São Gonçalo, não declinaram por completo sua atividade industrial, mas apresentaram baixo dinamismo devido ao tipo de indústria existente ser pouco relevante no cenário nacional, ao contrário da indústria automotiva (caso de Betim) ou da produção de eletro - eletrônicos (caso de Manaus).

Em termos percentuais, a atividade industrial, capitaneada por São Paulo (25,93%) e Rio de Janeiro (9,5%) em 1970, teve nos representantes da periferia fluminense o seguinte desempenho: Duque de Caxias passa de 1,23% de participação no valor adicionado bruto nacional no mesmo ano, para 1,03%, 0,54%, 1,21% e 0,83% nos respectivos anos de 1975, 1980, 1985, 1996. Na mesma série, Nova Iguaçu oscila, partindo de 0,54% da produção industrial nacional, para 0,50%, 0,49%, 0,55% e 0,11%.

[58] Este é caso, por exemplo, da queda provocada no município de Nova Iguaçu entre os anos 1985 e 1996, explicada pela criação dos municípios de Belford Roxo e Queimados (ambos desmembrados de Nova Iguaçu no ano de 1990), e que passaram a ter sob seu controle atividades industriais relevantes na composição da indústria no valor adicionado municipal.

Na periferia leste destacamos o declínio de Niterói, 0,57% em 1970 e depois 0,41%, 0,3%, 0,2% e 0,24 para os anos citados; e, finalmente, São Gonçalo, com 0,32% em 1970 e 0,28%, 0,26%, 0,25% e finamente 0,19% acompanhando a tendência de redução na participação do núcleo metropolitano do Rio de Janeiro no total nacional que pôde ser claramente demonstrada.

Existem, portanto, duas faces de um processo derivado da nova divisão territorial do trabalho que se instala: 1. O declínio industrial causado pelo perfil mais tradicional dos setores desta atividade que é realizada nos municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro; e 2. Concomitantemente, se instalam em outras cidades do território atividades industriais dinâmicas, levando ao crescimento de novos centros industriais pelo país, mais modernos, melhor integrados à cadeia produtiva e com maior relevância nacional.

Outro fator que contribuiu para o declínio da atividade industrial foi a fraca capacidade indutora da antiga capital estadual. Niterói não só, teve baixa capacidade indutora de desenvolvimento de sua região como chegou em alguns momentos no período entre 1975 a 1985 a ser ultrapassado por cidades periféricas, notadamente, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e São Gonçalo.

Dentro deste contexto, como se comporta o município de São Gonçalo? Importante centro industrial até os anos 1960, a cidade acompanha o estado do Rio de Janeiro na queda de participação da indústria. Ultrapassado por outros centros e com uma produção limitada a atender em grande parte o seu mercado consumidor imediato, possuía setores cuja decadência se deveu em parte à falta de modernização de suas unidades industriais.

Comparações entre os demais centros industriais do país, mostravam que ao contrário do crescimento da indústria nos subúrbios industriais de São Paulo, no caso fluminense, a área "distingue-se da anterior pelo menor número de centros industriais, frequência mais reduzida de categorias elevadas e menor variedade na produção industrial", (IBGE, 1963, p. 181).

No que diz respeito ao desenvolvimento das atividades econômicas nos municípios do entorno do Rio de Janeiro, um dado relevante é que entre 1970 e 1996 as quatro grandes periferias fluminenses reduzem sua participação no total nacional da indústria, com redução de 0,33% para Niterói, 0,13% para São Gonçalo, 0,40 % para Duque de Caxias e 0,43% para Nova Iguaçu (IPEADATA, 2016).

No caso de São Gonçalo, a não-convergência de fatores de desenvolvimento industrial como a modernização, a integração à cadeias mais complexas e a produção de bens mais elaborados, acompanha e tem relação com o seu entorno imediato. Como visto anteriormente, o baixo poder indutor de Niterói em relação à atividade industrial reflete-se no fato desta ser

ultrapassada por cidades periféricas em relação ao desempenho da indústria. O que a priori, poderia ser visto como um fator positivo, uma vez que indicaria a melhor distribuição regional de uma atividade econômica tão importante, acaba por limitar a geração de empresas locais capazes de se expandir de forma competitiva.

Neste caso, mesmo a primazia industrial em nível metropolitano é relativizada, na medida em que as empresas de maior vulto são, de fato, empresas estatais com sede na cidade, a exemplo da Petrobrás, Vale do Rio Doce[59], Eletrobrás, Furnas, Transpetro, ou também universidades federais e centros de pesquisa. Estes fixos geográficos são elementos do espaço geográfico mais intimamente ligados ao status da cidade como Distrito Federal do que o resultado de um desenvolvimento histórico de firmas dinâmicas, a partir de capitais locais.

A partir dos anos 1970, movimentos de desconcentração industrial ou simplesmente a relocação de plantas fabris atingiram São Gonçalo, diminuindo seu dinamismo industrial.

No setor de pesca – importante pela proximidade com o grande mercado consumidor da Guanabara e pelo acesso ao porto do Rio de Janeiro para transporte de produtos –, esta atividade perde unidades que se movem para outras regiões, como o sul do país, procurando melhor logística e outras áreas de pesca (MENDONÇA, 2007), tendo redução em uma década, de 9 para 4 empresas deste tipo.

A respeito da localização industrial, Roberto Lobato Correa lembra do papel do Estado cuja atuação procura "viabilizar o sucesso de novas implantações produtivas do grande capital, através por exemplo, da criação de distritos industriais". (2000, p. 45).

Estes distritos, como explica Fany Davidovich (1986), surgem como ações do Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (I Plan- Rio), que apesar do discurso da fusão do estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro, concentrou os distritos na periferia oeste. Nas palavras da autora, "seguiu-se assim a criação de vários distritos industriais, em Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Fazenda Botafogo, Santa Cruz e outros, cujos resultados concretos têm se revelado pouco expressivos", (DAVIDOVICH, 1986, p. 366) no que seria uma tentativa de mitigar o esvaziamento econômico da área metropolitana.

Além dos já citados distritos Fazenda Botafogo e Santa Cruz, na década de 1970 surgiram outros distritos industriais em Palmares, Paciência e Campo Grande[60] (DAMAS, 2008) valendo-se da oferta de terrenos de área ampla com acesso fácil à Avenida Brasil, via que liga as zonas norte, oeste e a região portuária da cidade além de ter conexão com a antiga estrada Rio-Santos que cuja extensão é a própria BR- 101.

---

[59] Estatal até 1997.
[60] Bairros da zona oeste da cidade do Rio de Janeiro.

Além da criação destes distritos, os municípios de Campos dos Goytacazes, Macaé, São João da Barra e Três Rios também foram contemplados com planos de desenvolvimento que, influenciados ainda pela teoria dos polos de François Perroux (1955), buscavam dinamizar áreas do estado do Rio de uma maneira que Niterói enquanto capital não teve envergadura para fazê-lo.

A proximidade tanto com a capital estadual, com a oferta de terrenos permitiu que a periferia oeste fosse contemplada com distritos industriais. Para Mannarino (1983) e Damas (2008), a motivação da instalação de distritos industriais seria a de fixar população diminuindo fluxos pendulares, receber indústrias do setor metalúrgico/mecânico (Nova Iguaçu[61]) e de mecânica e acessórios para caminhões em Duque de Caxias que depois passa também a receber indústrias ligadas à transformação de hidrocarbonetos. Evidencia-se então, que o planejamento estatal não contemplou a periferia leste. São Gonçalo, fica de fora dos incentivos e passa a ter dificuldade de modernização de suas indústrias, deixando de adquirir inovações técnicas e ser competitiva até que alguns dos símbolos da 'Manchester Fluminense' indiquem que esta era uma fase pretérita na história recente da cidade.

Dentro deste contexto, podemos destacar três eventos que indicam o fim da fase de pujança industrial da cidade. A antiga fábrica de fósforos Fiat Lux[62] localizada na interseção entre os outrora pródigos bairros de Neves (São Gonçalo) e Barreto (Niterói) encerra suas atividades na cidade, produzindo fósforos apenas em sua unidade de Curitiba, desocupando a área que no início dos anos 2000 viria a ser utilizada pela rede de supermercados Sam's Club e Carrefour.

A metalurgia sofrera um duro golpe quando o incentivo aos distritos industriais preteriram São Gonçalo, concentrando as plantas industriais na zona oeste carioca, no distrito industrial de Santa Cruz. A planta fabril da Gerdau localizada também no bairro de Neves é desativada, e mantida apenas para realizar certas funções comerciais, enquanto a facilidade logística de transporte de matéria-prima e do produto final no bairro de Santa Cruz foram os fatores de atração da fábrica.

A fábrica de cimento Portland – Mauá, localizada em Guaxindiba e que fora considerara a maior do país, sendo um dos símbolos da Manchester Fluminense dos anos 1940, foi paulatinamente ultrapassada com a abertura de novas fábricas pelo país como se pode inferir através do quadro 2.

---

[61] Atual distrito industrial no município de Queimados.
[62] Empresa atualmente pertence ao grupo Swedish Match Brasil.

Quadro 2: Brasil: Evolução da instalação das principais fábricas de cimento. (1920-1969)

Ano	Empresa	Local
1926	**Perus**	SP
1933	**Mauá**	São Gonçalo, RJ
1935	**Barbará**	ES
1935	**Dolaport**	PB
1936	**Votorantin**	Santa Helena, SP
1939	**Votorantin**	Itaú de Minas, MG
1942	**Votorantin**	Poty Paulista, PE
1945	**Cimpor**	PB
1946	**Votorantin**	Esteio, RS
1949	**Paraíso**	RJ
1952	**Tupi**	Volta Redonda ,RJ
1952	**Cimpor**	RS
1953	**Votorantin**	Aratu, BA
1953	**Votorantin**	Rio Branco, PR
1953	**Lafarge**	Uberaba, MG
1953	**Holcim**	Sorocaba, SP
1954	**Irajá**	RJ
1954	**Itapessoca**	PE
1955	**Lafarge**	Itapeva, SP
1955	**Votorantin**	Corumbá, MS
1955	**Holcim**	Barroso, MG
1955	**Intercement**	Pedro Leopoldo, MG
1957	**Votorantin**	Itapevi, SP
1958	**Votorantin**	Itajaí, SC
1959	**Lafarge**	Matozinhos, MG
1959	**Itabira**	ES
1960	**Goiás**	GO
1962	**Cibrasa**	PA
1962	**Lafarge**	Arcos, MG
1962	**Pirineus**	GO
1967	**Votorantin**	SE
1968	**Votorantin**	CE
1968	**Votorantin**	Cubatão, SP
1968	**Hércules**	RJ
1969	**Lafarge**	Montes Claros, MG

Fonte: Sindicato Nacional da Indústria do Cimento, organizado pelo autor.

Mesmo sendo um expoente regional, a fábrica Portland Mauá, cuja importância no abastecimento de todo o Grande Rio justificou seu funcionamento, foi ultrapassada pela

desconcentração desta atividade dado o surgimento de fontes de calcário mais produtivas. O quadro 1 ilustra no entanto uma situação de relevância do estado do Rio de Janeiro na produção de cimento até os anos 1960. Considerando a abertura de fábricas, até 1969, destaca-se a predominância de Minas Gerais (7 unidades) no setor, com relevância de São Paulo (5) e Rio de Janeiro (5), seguidas posteriormente de Goiás (2) e Bahia, Ceará, Mato Grosso do Sul, Sergipe, Santa Catarina, Pernambuco, Espírito Santo e Pará que no período possuíam apenas uma unidade.

A diminuição da relevância de São Gonçalo no setor acompanha a queda do estado do Rio de Janeiro, quando observados a expansão do setor a partir dos anos 1970, conforme verificado no quadro 2.

Quadro 3: Brasil: Evolução da instalação das principais fábricas de cimento (1970-1999)

Ano	Empresa	Local
1970	**Holcim**	Cantagalo, RJ
1970	**Cimpor**	GO
1972	**Votorantim**	Sobradinho,DF
1972	**Votorantim**	P.Machado, RS
1972	**Itapetinga**	RN
1973	**Salvador**	BA
1973	**Votorantim**	I.do Paraná, PR
1973	**Cimpor**	SP
1973	**Itapicuru**	MA
1973	**Intercement**	S.Paraíso, MG
1973	**Lafarge**	Cocalzinho de Goiás, GO
1974	**Intercement**	Apiaí,SP
1975	**Holcim**	P.Leopoldo, MG
1975	**Votorantim**	Cantagalo, RJ
1976	**Itambé**	PR
1976	**Liz**	MG
1976	**Tupi**	Carandaí, MG
1977	**Cimpor**	BA
1977	**Votorantim**	Volta Redonda, RJ
1977	**Votorantim**	R.Grande, SP
1977	**Votorantim**	Salto, SP
1977	**Ibacip**	CE
1977	**Ciplan**	DF
1978	**Cimpor**	AL
1982	**Lafarge**	Cantagalo, RJ

Continua	Quadro 3	
1983	**Votorantim**	Isobral, CE
1984	**Holcim**	Serra, ES
1985	**Itautinga**	AM
1988	**Cimpor**	RS
1989	**Lafarge**	Caaporã, PB
1991	**Votorantim**	Nobres, MT
1993	**Cimpor**	BA
1993	**Intercement**	Bodoquena, MS
1996	**Itaguassu**	SE
1997	**Tupi**	Mogi das Cruzes, SP
1998	**Mizu**	ES

Fonte: Sindicato Nacional da Indústria do Cimento, organizado pelo autor.

Embora o Rio de Janeiro, lidere junto com São Paulo a abertura de novas fábricas, o termo 'declínio' não deve ser relativizado, visto que o estado abriu 4 unidades no período informado. A questão não é o fim da atividade, mas o fato da mesma ser suplantada localmente por plantas fabris similares ou mais produtivas em um cenário de produção desconcentrada. No período mostrado pelo quadro 3, Minas Gerais (4), Bahia (3), Espírito Santo (2), Distrito Federal (2), Paraná (2), Goiás (2), além de Alagoas, Sergipe, Mato Grosso, Ceará, Rio Grande do Sul, Paraíba, Amazonas, Alagoas, Rio Grande do Norte e Maranhão foram contempladas com unidades do tipo. O Rio de Janeiro perde importância nacional, não pela cessão de suas atividades, mas pelo fato de que a produção de cimento adquire uma espacialidade diferente daquela dos anos 1940.

Como a construção civil é diretamente impactada pela demanda interna, pode-se dizer que a expansão ocorrida durante o chamado 'milagre econômico' a partir dos anos 1970 fez o setor de cimento ter desempenho favorável, mas paradoxalmente, por tratar-se de atividade dependente da matéria prima, grandes obras, como por exemplo a construção da Ponte Presidente Costa e Silva[63] aceleraram o esgotamento das fontes de calcário que serviam à fábrica localizada no bairro gonçalense, inserindo o encerramento[64] das atividades deste símbolo da Manchester Fluminense no contexto do que fora chamada de década perdida.

[63] Inaugurada em 1974.

[64] "A recessão mundial e a consequente queda dos investimentos resultou num período de pouca atividade para a construção civil. Durante a década de 1980, as empresas de cimento chegaram a operar com capacidade ociosa de 55%, com demanda de apenas 20 milhões de toneladas/ano, quando a capacidade instalada total era de 45 milhões de toneladas/ano. " (Sindicato Nacional das Indústrias de Cimento, 2003, p.06).

O esgotamento da jazida de Itaboraí, fez com que a fábrica procurasse outras fontes, sendo escolhida a região de Cantagalo – RJ, que viria a se tornar um pólo cimenteiro, na qual a fábrica Mauá inauguraria em 1981 sua nova unidade, com capacidade instalada de 700 mil toneladas/ano (SNIC, 2003), levando no ano seguinte (1982) ao fechamento da famosa unidade de São Gonçalo.

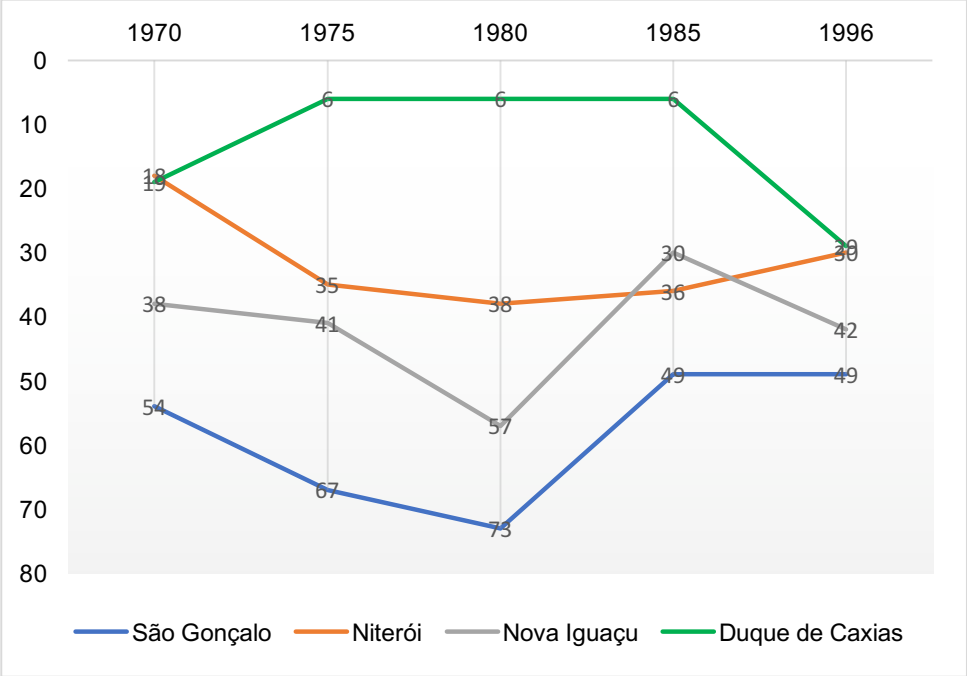
Assumir uma desindustrialização na periferia fluminense é apenas uma das leituras possíveis sobre a perda de importância econômica destas cidades. A periferização, relaciona-se com o crescimento demográfico, com o declínio do emprego industrial, mas também tem na oferta de serviços uma componente chave para o processo.

É consenso que as remunerações na indústria são maiores do que aquelas praticadas nas atividades que compõe o chamado “setor terciário”, sobretudo este terciário mais simples, que faz parte do que Milton Santos denominou “circuito inferior da economia urbana” (SANTOS, 1979). Apesar de mais mal remuneradas, são justamente as atividades de comércio e serviços que se expandem junto com o crescimento das cidades periféricas.

Conforme Milton Santos (1979) havia explicado, modernização e consumo são dos elementos-chave para o entendimento da urbanização nas cidades brasileiras. A ideia de que existem outros elementos responsáveis pela urbanização que não fogem da esfera da atividade industrial passa a ser um fato cada vez mais presente nas grandes aglomerações brasileiras principalmente a partir dos anos 1970. As grandes aglomerações fomentam a demanda por serviços e demandam bens de consumo que estão intrinsicamente relacionados à vida nas grandes cidades.

Mobiliário, alimentos, bebidas e materiais de construção, fazem parte da gama de bens de consumo que possuem grande demanda nos maiores aglomerados urbanos. Este consumo de grandes dimensões é também um indicador de que a periferia possui uma vida de relações que escapa da total dependência do núcleo metropolitano, e mostra um dinamismo econômico próprio.

Gráfico 2: Periferia Metropolitana do Rio de Janeiro. Posição das cidades selecionadas no ranking nacional segundo valor adicionado no agregado serviços e comércio. 1970–1996



Fonte: IPEADATA, organizado pelo autor.

Em relação ao agregado serviços/comércio (gráfico 2), apenas Niterói sobe no ranking de cidades comparada à sua posição em relação à atividade industrial em 1970, sendo a 18ª importância contra a 23ª posição no ranking da indústria. O que se explica em parte pelo fato de que em 1970, sendo ainda capital do estado, e exercendo centralidade sob seu entorno imediato mesmo após a institucionalização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e da perda de condição de capital, a oferta de serviços é mais especializada com maior alcance espacial além de possuir um perfil de comércio de caráter regional com lojas de departamentos como Sandiz[65] e Mesbla[66] que atendiam também consumidores de Itaboraí, São Gonçalo e Maricá.

Em relação ao agregado comércio/serviços, a perda de posição não tem relação direta com o decréscimo na participação total, ratificando a leitura de que deve-se mais à expansão e complexidade da rede urbana brasileira que ganha novos centros de comércio e serviços no país do que uma perda absoluta da atividade econômica.

Neste agregado (tabela 10), São Gonçalo destaca-se por ter ganho posições, passando de 54ª em 1970 para 49ª em 1996 mas também, e principalmente por praticamente manter a

[65] Loja de departamentos que pertenceu ao Grupo Pão de Açúcar. Tendo encerrado suas atividades na cidade no início da década de 1990.
[66] Loja de departamentos que encerrou suas atividades na Cidade em 1999.

mesma participação no total nacional, que possuía em 1970 (acréscimo de 0,1%), caso semelhante ao de Nova Iguaçu, que mesmo sofrendo desmembramentos e perdendo posições no ranking nacional, também tem aumento sutil de sua participação neste setor.

Tabela 10: Principais Periferias da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Posição no ranking nacional e percentual do valor adicionado no setor de comércio e serviços.

Anos	1970		1975		1980		1985		1996	
Cidades	P*	%**	P	%	P	%	P	%	P	%
Niterói	18	0,7	35	0,44	38	0,34	36	0,38	30	0,47
São Gonçalo	54	0,21	67	0,19	73	0,17	49	0,3	49	0,31
Duque de Caxias	19	0,67	6	2,29	6	2,27	6	1,71	29	0,47
Nova Iguaçu	38	0,31	41	0,32	57	0,22	30	0,45	42	0,37

Fonte: IPEADATA, elaborado pelo autor. P* = posição no ranking. % = Percentual no total nacional

Desagregando o comércio da mesma análise (tabela 11), confirma-se a tendência de que São Gonçalo está no rol de cidades que transitaram de uma economia majoritariamente industrial para uma economia ligada aos serviços. Seu desempenho no setor de serviços inicia a tendência de ultrapassar o desempenho industrial. Além disto, em relação aos demais centros urbanos, São Gonçalo ocupa posição melhor no que tange ao setor de serviços, comparada ao desempenho industrial.

Tabela 11: PIB Municipal - serviços - valor adicionado - preços básicos - R$, a preços do ano 2000 (mil). Cidades selecionadas.

UF	Município	1975	1980	1985	1996
SP	São Paulo	47.043.894,99	66.783.059,16	61.799.434,51	91.042.387,13
RJ	Rio de Janeiro	38.181.335,86	50.377.302,76	42.682.316,30	55.478.903,21
DF	Brasília	5.371.029,88	13.838.770,32	17.534.240,89	25.601.853,26
MG	Belo Horizonte	8.892.887,25	10.216.685,26	10.908.306,10	19.431.030,02
RS	Porto Alegre	7.915.903,95	10.329.780,85	11.061.668,38	16.503.256,48
PR	Curitiba	4.758.824,35	6.402.786,35	7.440.179,01	14.055.784,12
BA	Salvador	4.596.570,80	7.825.264,36	7.261.704,81	12.409.762,01
PE	Recife	4.303.956,28	6.478.830,87	5.373.238,04	8.738.664,02
CE	Fortaleza	2.441.491,46	4.602.802,42	5.336.608,65	8.736.874,40
SP	Campinas	2.187.534,08	3.230.641,94	3.797.491,18	7.379.762,26
GO	Goiânia	2.091.940,33	3.156.585,13	3.672.645,73	6.144.112,13
SP	Santos	3.468.589,47	3.801.254,82	4.276.312,60	6.101.504,61
PA	Belém	2.038.549,22	3.157.398,44	3.288.137,65	5.574.208,07
AM	Manaus	1.460.265,06	2.765.610,38	2.931.543,75	4.318.902,90
SP	Guarulhos	1.459.778,57	2.835.509,29	2.527.235,40	4.226.018,85
ES	Vitória	1.034.450,62	2.511.680,19	2.553.814,91	4.040.335,24

RJ	Niterói	1.998.357,59	2.403.793,28	2.229.962,45	3.911.030,08
SC	Florianópolis	735.946,20	1.435.658,23	1.643.346,60	3.783.681,21
	Continua - tabela 11				
SP	São Bernardo do Campo	2.815.709,12	3.344.430,80	3.072.172,41	3.639.858,68
AL	Maceió	1.014.271,14	1.871.699,46	1.802.131,36	3.293.494,60
SP	Santo André	1.700.679,09	2.147.432,98	2.106.536,05	3.253.149,38
SP	Ribeirão Preto	1.061.731,50	1.785.069,01	1.802.798,86	3.234.058,04
PB	João Pessoa	644.122,93	1.148.841,82	1.367.798,95	3.179.845,87
RN	Natal	882.654,50	1.480.298,34	1.746.726,98	3.143.473,85
MS	Campo Grande	738.575,64	1.540.434,64	2.132.693,79	3.081.294,50
MT	Cuiabá	462.793,67	1.026.743,19	1.713.376,18	3.032.166,53
MA	São Luís	806.637,87	1.320.732,94	2.210.422,69	3.025.675,35
SP	Osasco	1.378.941,88	1.494.926,05	1.634.246,16	2.837.161,28
PR	Londrina	1.102.687,37	1.293.585,54	1.539.948,10	2.407.554,40
SP	São José dos Campos	720.826,73	2.012.394,26	1.967.034,64	2.340.026,99
SE	Aracaju	634.107,81	1.070.224,85	1.362.249,20	2.307.260,91
PI	Teresina	557.929,78	925.251,98	1.204.423,34	2.281.621,69
MG	Juiz de Fora	844.931,83	1.197.608,90	1.222.118,62	2.263.631,71
RJ	**São Gonçalo**	**1.045.705,15**	**1.322.892,56**	**1.389.273,26**	**2.215.939,33**
SP	Sorocaba	646.999,90	1.078.340,75	1.171.361,50	2.034.764,65
SP	Barueri	199.779,00	459.756,26	545.503,62	1.998.355,62
SP	São José do Rio Preto	551.419,38	859.748,03	1.176.760,52	1.985.202,00
RJ	Nova Iguaçu	1.497.518,38	1.783.226,64	1.934.360,94	1.952.760,56
SP	Bauru	663.509,17	947.176,67	1.001.099,89	1.937.089,02
RJ	Duque de Caxias	2.927.881,72	3.199.031,14	2.706.778,35	1.884.249,49

Fonte: IBGE. Elaborado pelo autor.

Estabelecendo como corte os trinta primeiros desempenhos no setor de serviços, as quatro grandes cidades periféricas aparecem no início da década de 1970 como as maiores economias no setor. No caso de São Gonçalo, o desempenho aparece abaixo das duas grandes cidades da periferia oeste (Nova Iguaçu e Duque de Caxias), dada a concorrência (ou complementaridade) do setor de serviços que se desenvolveu na antiga capital federal, como mostrado nos estudos de centralidade – sobretudo o de 1987, que identificaram ligações e ofertas de serviços básicos (baixa complexidade) mas que se desenvolveram dada a grande proporção do aglomerado populacional que estas cidades representam.

É necessário destacar que há uma tendência do setor de serviços se expandir e crescer proporcionalmente ao crescimento da aglomeração urbana. Como uma das cidades mais populosas da Região Metropolitana, ainda que os postos de trabalho e os serviços mais qualificados sejam encontrados em Niterói e no Rio de Janeiro, trata-se de uma grande cidade, o que oferece possibilidades de instalação de serviços privados e demandam serviços públicos para atender a grande demanda da aglomeração.

Entre 1970 e os 25 anos seguintes, a ascensão de novos centros de serviços explica a perda de posições das grandes cidades periféricas fluminenses. Estabelecendo a posição número

30 como ponto de corte, vemos que Florianópolis (34ª em 1970 e 18ª em 1996), João Pessoa (38ª em 1970 e 23ª em 1996), Campo Grande (49ª em 1970 e 25ª em 1996), Cuiabá (70ª em 26ª em 1996), São Luís (30ª em 27ª em 1996), Osasco (33ª em 1970 e 28ª em 1996), e São José dos Campos (40ª em 1970 e 30ª em 1996), são centros urbanos cujo crescimento reflete-se no aumento da sua participação no valor adicionado de serviços.

A concentração de serviços nas cidades capitais é característica da urbanização como um todo, mostrando que hierarquia dos serviços , que vai do mais especializado ao básico que comporta-se de forma descentralizada reflete no geral a rede urbana, da metrópole nacional, passando para metrópoles regionais em seguida para grandes e médios centros urbanos cujos serviços não tem o mesmo alcance espacial mas atendem a um elevado contingente populacional na qual as grandes cidades periféricas fluminenses estão inseridas.

As cidades fluminenses (como o caso de São Gonçalo) são ultrapassadas pela expansão desconcentrada de novos centros de serviços, perdendo importância relativa na rede urbana nacional em relação à estas variáveis. Porém, ao mesmo tempo continuam a figurar entre o subgrupo de grandes centros de serviços entre as cidades que obtém este status não sendo a capital política-administrativa de seu estado/região, a exemplo de Guarulhos, Osasco, Barueri, Juiz de Fora e Nova Iguaçu que também podem ser citadas neste subgrupo.

Tabela 12: Principais cidades periféricas da Região Metropolitana Fluminense. Posição no ranking nacional e percentual do valor adicionado no setor de serviços (1970-1996)

Anos	1970		1975		1980		1985		1996	
Cidades	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%
Niterói	15	0,89	17	0,77	22	0,64	19	0,55	18	0,7
São Gonçalo	23	0,39	26	0,4	36	0,35	35	0,35	34	0,4
Duque de Caxias	20	0,58	11	1,13	14	0,85	16	0,67	40	0,34
Nova Iguaçu	21	0,57	20	0,58	29	0,47	24	0,48	39	0,35

Fonte: IPEADATA, elaborado pelo autor. P* = posição no ranking. % = Percentual no total nacional

Note-se então que, em relação a participação no adicionado bruto nacional (tabela 12), São Gonçalo reduz sua contribuição em 0,13% na indústria, mas aumenta sutilmente sua participação em serviços em 0,1% (tabela 16) e no agregado comércio e serviços (0,1%) em relação ao total nacional ainda que tenha perdido posições em importância pelo crescimento de centros urbanos que assumiram caráter regional (IBGE, 1987).

Apesar da identificação de perda de atividade industrial, o aumento de sua participação no total de comércio e serviços (0,21% em 1970 para 0,31% em 1996) e desagregando apenas por serviços (0,39% em 1970 para 0,40 % em 1996), mostra que mesmo sem ter serviços de

abrangência nacional, o volume de transações nesta cidade confere relevância entre as cidades periféricas, além de mostrar que há ali uma dinâmica econômica bastante importante, mais dependente de processos internos à cidade (desautorizando, assim, o discurso de que a periferia seria um grande vazio econômico e dependente do núcleo metropolitano).

Conforme mostram os indicadores sobre as atividades econômicas urbanas aqui mobilizados, São Gonçalo perde importância industrial ao mesmo tempo que faz a transição para uma economia de serviços. Parece haver portanto, relação convergência entre o processo de periferização e o declínio industrial (ou o surgimento de novas áreas industriais na RMRJ) da cidade, conformando a partir dos anos 1970 um novo cenário que, considerando a periferização e lendo a desindustrialização como crise, resume a cidade de São Gonçalo a partir de uma única função; a função residencial traduzida como cidade – dormitório.

A transformação de espaços periurbanos de característica agrícola em subúrbios industriais dinâmicos mudou de forma bastante acelerada o perfil da cidade de São Gonçalo. Neste processo de transformação a interação com as áreas do seu entorno reforçara-se na medida em que avançou a urbanização no tocante a expansão das edificações, incremento populacional, modernização técnica e mudança do 'estilo' de vida.

Principalmente suas indústrias, mas também seu comércio, aliado à ocupação por trabalhadores operários cujos salários eram maiores do que nas atividades rurais, conferiram destaque à cidade de São Gonçalo no âmbito regional.

Estamos entendendo, portanto, que ocorre uma mudança significativa na combinação de objetos e ações que caracterizam a dinâmica urbana de São Gonçalo, a partir da década de 1970. Esta perda do dinamismo industrial, e a concomitante ascensão de um setor de comércio e serviços mais robusto (fortemente voltado para as demandas de consumo da população da cidade), nos autoriza a dizer que o conceito de subúrbio industrial deixa de fazer sentido para explicar aquela situação geográfica. Dado o aumento da vida de relações de São Gonçalo com as demais cidades de seu entorno – principalmente o Rio de Janeiro – pode-se falar portanto na periferização daquela parcela da metrópole em formação. A ideia de uma cidade periférica em detrimento do subúrbio industrial ganha lugar não apenas como narrativa, mas também como expressão material da convergência de ações no campo político e econômico que abrandam – e por vezes minimizam – a imagem de 'Manchester Fluminense' dando lugar à mesma cidade, desta vez caracterizada como uma cidade "terciária", ou cidade-dormitório (como veremos mais de perto no item 2.3.

É fato que São Gonçalo fora uma cidade com destaque industrial. Mas em concomitância com o crescimento da aglomeração urbana e com o desenvolvimento do seu

comércio e setor de serviços ligados ao circuito inferior (SANTOS, 1979) vem a intensificação da periferização na cidade. Some-se à isto o aumento do fluxo pendular o que fez com que a cidade ganhasse uma nova identidade a de cidade-dormitório.

Podemos questionar a real extensão desta imagem, bem como entender como uma das cidades de destaque em relação a economia industrial bastante dinâmica da primeira metade do século XX, passa a se relacionar mais intensamente com o núcleo metropolitano. Esta vida de relações expressa as grandes desigualdades regionais, quanto a pobreza dos habitantes e principalmente, ao intenso movimento pendular que tem sido usado para justificar o status de cidade-dormitório dado o contínuo incremento populacional e o baixo grau de desenvolvimento socioeconômico nas décadas que antecedem o século XXI.

Esta nova dinâmica da cidade, mais organicamente ligada com o centro metropolitano (o município do Rio de Janeiro), mais "empobrecida" e menos dinâmica, parece contrastar, portanto com dinamismo anterior da cidade, nos tempos de sua industrialização mais forte e pujante. Dado este novo contexto, cabe investigar, em primeiro lugar, como a 'Manchester Fluminense' torna-se a 'cidade-dormitório' nos discursos acadêmicos, e nas análises "oficiais" sobre o município de São Gonçalo.

Uma segunda questão diz respeito aos fatores externos e internos que concebem e reforçam a imagem de periferia urbana da qual São Gonçalo tem sido um grande exemplo na literatura de cidades-dormitório no caso brasileiro.

É neste contexto da metropolização da rede urbana brasileira que se opera também uma transformação na interpretação acadêmica da nossa urbanização. A ideia de periferização deixa de ser entendida como um fenômeno estático, que leve em consideração apenas o fator "distância" para defini-la. As periferias, repositórios de grandes áreas de pobreza e desigualdade de equipamentos urbanos, passa a ser definida a partir de suas feições socioeconômicas, e da ausência de equipamentos públicos de urbanismo. Sobre a análise estatística é acrescido um viés dialético cuja orientação distinguia-se pelo foco – no caso brasileiro –, nas desigualdades espaciais criadas pela reprodução do capital.

Assim, parte significativa dos estudos urbanos voltaram-se para a identificação de problemas socioeconômicos das grandes metrópoles entendendo os efeitos da concentração populacional, política e econômica entre as maiores cidades brasileiras, dando destaque às metrópoles como causa/consequência das formas de desigualdade expressas por indicadores como por exemplo pobreza, condições de habitação, emprego, mobilidade e renda. Dentre os trabalhos que permitiram esta "guinada" na interpretação, destacamos no exterior o papel jogado pelas obras de Manuel Castells (A Questão Urbana, 1972, [1983]) e de David Harvey

(A Justiça Social e a Cidade, de 1973). No Brasil, as obras de Milton Santos ([1975] 1978; 1979; 1993) foram de fundamental importância, assim como as de vários sociólogos e economistas ligados ao Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), que passaram a estudar sistematicamente o fenômeno da urbanização e da periferização das grandes cidades brasileiras.

Embora o movimento em direção à periferia não seja homogêneo, em linhas gerais, a redução da centralidade e da autonomia do município de São Gonçalo pode ser explicada por estes dois fatores: por um lado, pelo declínio do dinamismo industrial anteriormente existente, que concedia uma autonomia relativa maior ao município. Por outro lado, pela ligação mais orgânica do município com o conjunto da aglomeração metropolitana, e por seu contínuo crescimento populacional, ao qual a economia de serviços não foi capaz de gerar trabalho suficiente para absorver esta grande quantidade de mão-de-obra em idade ativa. Embora o deslocamento cotidiano de trabalhadores para cidades vizinhas seja uma característica da dinâmica metropolitana, a partir dos anos 1960 este movimento tornou-se mais acentuado, ratificando uma divisão territorial do trabalho que concentrava mais postos de trabalho no núcleo metropolitano, criando o processo de deslocamento pendular de trabalhadores formais e informais a partir de suas residências nas periferias.

Estas novas características do processo de metropolização que São Gonçalo faz parte obriga também a repensar o debate sobre a função e a centralidade da cidade, uma vez que se alteram as condições da vida de relações e da divisão territorial do trabalho intra-metropolitana. Difunde-se nesta época também uma percepção de que as áreas periféricas apresentariam uma dependência “absoluta” em relação ao núcleo metropolitano, que seriam pouco dinâmicas e cumpririam apenas a função residencial (podendo, portanto, serem caracterizadas como cidades-dormitório)

O presente capítulo visa entender o contexto da cidade periférica a partir da consolidação institucional da região metropolitana e analisar as particularidades do discurso sobre a cidade-dormitório, que teria substituído a ‘Manchester Fluminense’.

Quais as principais características de uma cidade-dormitório? Como São Gonçalo passou a ser identificada pelo termo, tanto por estudos acadêmicos, quanto por documentos oficiais do governo estadual? Nossa pesquisa identificou que esta “marca” que a cidade ganha surge principalmente a partir dos anos 1970. Porém, dada a enorme complexidade que a cidade segue apresentando (do ponto de vista social, econômico, político, etc.), nosso estudo também identificou a necessidade de questionar a adequação de se reduzir, classificar e entender São

Gonçalo a partir de uma única função ainda que esta seja dominante (a função residencial, ou "dormitório").

A formação da área metropolitana não diz respeito apenas a um processo de consolidação de um sistema núcleo – periferia, mas também ao declínio da autonomia gonçalense, uma vez que as relações de forte centralidade exercidas pelo núcleo metropolitano passam a ditar a reprodução socioespacial, bem como orientar a classificação de cidades, sendo este movimento por exemplo, o responsável pela substituição (ainda que relativa) do domínio da função industrial pela função residencial e de serviços em São Gonçalo.

É deveras complexo estabelecer paralelos entre a metrópole fluminense e outras áreas metropolitanas, visto que esta é marcada pela intensa concentração e disparidade em relação às cidades do seu entorno, graças aos diferentes status institucionais concedidos à cidade do Rio de Janeiro ao longo do tempo. No século XX, o status de Distrito Federal (1891-1960) e a criação de uma cidade com status de unidade da federação (1960-1975), garantiram a concentração de equipamentos públicos, sedes de empresas e recursos financeiros no atual município do Rio de Janeiro, concentrando não apenas impostos municipais, mas também vindos da União, tornando o estado da Guanabara uma ilha de dinamismo que não foi acompanhada pelas cidades do seu entorno. Fator importante neste processo de metropolização da rede urbana fluminense foi a institucionalização oficial desta mancha urbana, com a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro no ano de 1974, promulgada pela mesma Lei Complementar Nº20, de 1º de julho de 1974 que indicara a fusão do estado de Rio de Janeiro e Guanabara.

Apesar da institucionalização da realidade metropolitana ter se dado em 1974, é possível identificar relações de subordinação e interação que marcaram as diferenças entre o núcleo, seus subúrbios e sua periferia em anos anteriores A respeito da divisão territorial do trabalho comandada pelo município do Rio de Janeiro, ainda nos anos 1960 Pedro Geiger já identificara um processo de metropolização, afirmando, no caso do Rio de Janeiro que sua formação "se origina do caminhamento centrífugo, próprio das grandes cidades" (GEIGER, 1960, p.34).

Não diferente de outros estudos que analisaram o fenômeno das metrópoles como por exemplo Geiger & Davidovich (1961), Barat (1975), Abreu (1987), Correa (1997) Santos (1996) e Lencioni (2006), cujas análises contribuem com o consenso de que a metrópole é a área marcada pela concentração e pela capacidade de controle político e econômico em um período específico que é o da reprodução espacial ditada pela reprodução do capital, conforme

mostraram Edward Soja (1993) e David Harvey (1989) – para o caso das grandes metrópoles dos países do centro do sistema-mundo no século XX.

Nominada por diferentes termos antes de sua institucionalização, a área de influência da então capital federal aparecera como "Grande Rio", para Segadas Soares (1962), "Recôncavo da Guanabara" para Alberto Lamego (1948), ou Fronteira Metropolitana para Geiger e Davidovich (1961), todos eles, indicando um aumento da centralidade desta "área-core" da mancha metropolitana, assim como o movimento de crescimento urbano a partir da cidade do Rio de Janeiro.

Como vimos no capítulo anterior, esta noção, mesmo apoiada em dados empíricos, pode ser relativizada, uma vez que alguns núcleos urbanos possuíam algum nível de autonomia, sobretudo os de urbanização mais antiga, cuja expansão urbana não se deve apenas à movimentos coordenados pela maior cidade da região.

Sensível à metropolização, Segadas Soares (1962) relatara, a respeito da Baixada da Guanabara que "nesta área, por toda parte onde o sistema de comunicações e a distância permitam contacto diário e permanente com a metrópole, sentimos hoje a presença do Rio de Janeiro" (SOARES, 1962, p. 155) indicando que para além da concentração, a onipresença do Rio de Janeiro na vida de relações urbanas é uma outra importante característica que identifica este núcleo metropolitano.

Mesmo antes da sua institucionalização, já se vislumbrava que:

> [...] as áreas metropolitanas passaram a ser focos de atração da mão-de-obra, condição favorável à localização industrial. Por outro lado, é nestas áreas e nas suas imediações que será encontrada, mais facilmente, a mão-de-obra melhor qualificada ou especializada, técnicos e engenheiros; da mesma forma o ensino técnico-industrial nelas adquire maior significação. (IBGE, 1963, p. 76).

Milton Santos (2008) observara que em relação ao desenvolvimento metropolitano, que no caso brasileiro este deu-se em princípio pela polarização urbana em função de uma cidade que era via de regra a capital do estado. É o caso de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Fortaleza, Salvador, Curitiba, Belém[68] além da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O papel do Rio de Janeiro como Distrito Federal ofuscara a centralidade de Niterói e constituía desde o início do século em uma divisão do trabalho bastante desigual[70].

---

[68] Instituída em 1973.

[70] Milton Santos explica o que nos parece ser em particular, o caso do Rio de Janeiro:
No momento do desenvolvimento do meios de transportes modernos e do início do processo industrial, a capital, ou seja, a 'macrocidade', pode conservar seu papel de cabeça nacional se sua importância demográfica e econômica no começo do período é suficiente; porém se a metrópole industrial é também uma metrópole política,

De fato, a interação polarizada entre os fluxos de mercadorias, pessoas, bem como a centralização política que conferiu a instalação de empresas de atuação em escala nacional, como o Banco Nacional de Desenvolvimento econômico e Social (BNDES) [71], Petrobrás[72] ou Caixa Econômica Federal[73] mostram por exemplo a "desigualdade da distribuição das atividades terciárias na massa urbana e a sujeição dos núcleos da periferia da área metropolitana ao centro do Rio de Janeiro" (GEIGER, 1960 , p.43) desde os anos 1950, mas nas décadas seguintes o que se viu foi a acentuação deste processo.

> Além da intensa centralidade política e econômica, o Rio de Janeiro destacara-se do seu entorno imediato pela multiplicidade de funções, o que corrobora uma definição da metrópole como força política e econômica. Geiger e Davidovich (1961) por exemplo, observaram, sobre a consolidação da metrópole, que "a multiplicidade de funções, a organização bancária, a intensa circulação automóvel, a convergência de artérias rodoviárias e ferroviárias, os estabelecimentos fabris, a população superior a 1 milhão conferem a êstes centros enorme poder econômico". (GEIGER E DAVIDOVICH, 1961, p.276).

Apesar da perda de hegemonia para São Paulo, ressalta-se que até os anos 1950, enquanto figurava como principal centro político do país, o Rio de Janeiro manteve-se como segundo centro industrial na rede urbana nacional.

O Rio de Janeiro, destacava-se por suas diversas funções. Maior centro comercial, centro financeiro e importância na atividade portuária são exemplos das funções exercidas pela cidade. O fato destas funções serem exercidas de forma simultânea, foi decisiva para a consolidação de seu papel como núcleo metropolitano. Apesar disto, em questões como como crescimento urbano, estrutura dos transportes, obras e saneamento além da distribuição desigual dos postos de trabalho, não havia uma agenda comum entre o Rio de Janeiro e as cidades periféricas. A organicidade da expansão para a periferia, somado à falta de ações consorciadas, contribuiu para a formação de uma metrópole dramaticamente concentrada.

Para além da observação e descrição dos processos, a metrópole se consolida e é definida por critérios que podem ser identificados também de forma empírica. Para esta identificação, nos auxiliam muito os estudos produzidos no âmbito do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) como por exemplo a pesquisa *Divisão do Brasil em regiões*

---

o poder político da economia, a força política da classe dominante, das classes médias e, parcialmente, das massas monopoliza os recursos públicos e privados em detrimento do resto do país. (SANTOS, 2008, p.167)

[71] Inaugurado em 1952 com Sede no Rio de Janeiro.

[72] Instalada em 1953.

[73] Fundada em 1861. Constituída como banco 100% público em 1969. Fonte: Caixa Econômica Federal.

funcionais urbanas (1972) nos anos 1960 e 1970. Para os anos 1970, podemos usar como referência a delimitação teórico-metodológica de metrópole a partir (1972). Para o IBGE, a base para se definir a metrópole incluía os seguintes critérios:

- O Papel de comando delas na rede urbana brasileira
- População (critério demográfico)
- Número total de relacionamentos (acesso a transportes, fluxos de pessoas rede de serviços) em todo o território nacional
- Número de relacionamentos dentro de sua área de influência
- Número de centros subordinados (centros urbanos que são atendidas por seus serviços).
- Nota de equipamento funcional (soma da quantidade e tipos de serviços, população e quantidade de empresas)

Na visão do IBGE (1972), portanto, a metrópole do Rio de Janeiro poderia ser descrita como um adensado núcleo urbano com grande contingente populacional que possui relacionamentos de ordem política e econômica com outras unidades da federação além de possuir grande quantidade de centros urbanos subordinados. Este estudo considerou então que à época, o país possuía em sua rede urbana a seguinte macroestrutura :

- Uma grande metrópole nacional: São Paulo
- Uma metrópole Nacional: Rio de Janeiro
- Quatro centros metropolitanos regionais: Recife, Belo horizonte, Salvador e Porto Alegre.
- Quatro centros macrorregionais: Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia.

A contribuição significativa do estudo do IBGE (1972) é a sistematização da hierarquia da rede urbana brasileira. Nos anos início dos anos 1970 o Brasil já apresentava um conjunto de cidades com caráter metropolitano, embora haja diferenças demográficas, densidade e principalmente alcance de sua rede de relações. Em uma rede bastante hierarquizada, apareceram áreas[74] metropolitanas circundadas de cidades de vários níveis e metrópoles cujos centros urbanos estariam ‘ilhados’ pela ausência de cidades com o mínimo de funções urbanas para serem consideradas centralidades.

74 Adotamos a distinção entre área/região utilizando o critério da institucionalização das Regiões Metropolitanas. Antes de sua formalização, adotamos “área”. Após 1973 (demais regiões metropolitanas) e 1974 (caso do Rio de Janeiro) passamos a nos referir como “região”.

Em um esforço de grande vulto considerando-se os recursos disponíveis à época, concluiu-se por exemplo que,

> [...] no Sudeste, nas áreas comandadas por São Paulo e Rio de Janeiro, tem-se ao contrário, um sistema de cidades altamente estruturado que reflete o processo de desenvolvimento econômico. As cidades se dispõem de forma hierárquica com suas áreas tributárias não muito extensas se encaixando nas de nível superior. (IBGE, 1972, p.17).

Os centros de mais alta hierarquia foram classificados como ***nível 1***, sendo estes os centros que comandam as redes urbanas brasileiras. Para o estudo em questão, este nível foi dividido em quatro categorias a saber; Grande metrópole nacional (São Paulo); metrópole nacional (Rio de Janeiro); centros metropolitanos regionais (Recife, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre) e finalmente, centros macrorregionais cujos representantes eram Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia. O caso dos centros macrorregionais é emblemático por explicitar o fato de que cidades de grande centralidade eram complementados pela atuação de centros maiores (metropolitanos) e que sua rede urbana era pouco desenvolvida comparada à rede do Sudeste, que possuía grandes cidades no entorno metropolitano.

Deste modo, ficou evidente que uma metrópole representava um espaço dotado de características de centralidade, onde apresentar-se como o espaço no topo da hierarquia entre cidades era o que a caracterizava como núcleo de uma área metropolitana.

No caso da formação metropolitana fluminense, vemos que Niterói, capital do estado do Rio de Janeiro até o ano de 1975 assumiu o duplo papel de ter uma área de influência imediata que por sua vez, era sobreposta à área de influência do antigo Distrito Federal. Por esta razão, foi classificada no período pelo mesmo estudo do IBGE (1972) como não mais do que um centro regional[75], cujas características:

> [...] ligam -se diretamente aos do nível 1 e se destacam na distribuição de bens e serviços à economia, sobretudo no abastecimento do atacado e do varejo. No setor de serviços à população fornecem o varejo especializado e, por vezes, o varejo fino e serviços de médicos especialistas. (IBGE, 1972, p,15).

O exemplo de Niterói parece ser emblemático de como é possível ao mesmo tempo possuir uma gama de serviços especializados (lembrando de sua função de capital de estado)

[75] Centros que se ligam diretamente aos de nível 1 (metrópoles) e se destacam na distribuição de bens e serviços à economia, sobretudo no abastecimento de filiais e na venda de máquinas agrícolas. No setor de serviços à população fornecem o varejo especializado e, por vezes, o varejo fino e serviços médicos especialistas (IBGE, 1972, p.15). Esta descrição corresponde ao papel desempenhado por Niterói enquanto capital estadual que não alcançou o mesmo grau de centralidade de outras capitais.

mas ao mesmo tempo não conseguir ampliar sua área de influência em relação à outras cidades de sua região. Isto por que, no caso da metrópole fluminense, as interações são mais complexas, pois apesar de haver certo grau de relação entre os centros, o critério utilizado foi o de subordinação. Assim, centros que apresentaram as mesmas características de serviços de saúde, bancos, educação ou ainda estabelecimentos comerciais, foram hierarquizados em posições diferentes.

É o caso de Nova Friburgo e São Gonçalo. Enquanto no estudo do IBGE de 1972 o primeiro foi considerado um centro de terceiro nível, São Gonçalo aparece como município subordinado, tanto à Niterói como ao Rio de Janeiro, não sendo classificado em nenhum nível de centralidade, por exemplo.

A explicação para esta 'distorção' é que apesar do estudo ter foco nas "funções urbanas" – como em seu próprio título *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas* – , considera-se a cidade como uma estrutura a partir da densidade e do alcance de suas atividades econômicas, conforme explicara o IBGE (1972, p.10) ao afirmar que "os vínculos e relacionamentos urbanos se ampliam em termos de intensidade e frequência na proporção das distâncias, da divisão de funções e da distribuição de renda .

A relação de proximidade entre grandes centros urbanos periféricos como o caso de São Gonçalo e Duque de Caxias por exemplo, explica o por quê destas grandes cidades terem classificação menor do que Nova Friburgo, no caso do estudo do início dos anos 1970. Enquanto as cidades periféricas estão dentro sob a área de influência de uma grande metrópole que concentra os fluxos e as atividades de distribuição e abastecimento por exemplo, o isolamento de Nova Friburgo contribui para que pequenas cidades do seu entorno acessem os seus serviços. Assim, cidades com comércio mais intenso e com maior dinâmica demográfica, podem ter posição inferior na hierarquia urbana.

O desenvolvimento metropolitano não inclui apenas o crescimento econômico. É um processo amplo e multifatorial, influenciado também por camadas de modernização, tensões políticas, conjuntura regional, movimentos demográficos, localização das atividades econômicas e a com rebatimentos na estratificação social.

As análises trazidas pelo IBGE, ainda que muito precisas na identificação da hierarquia da rede urbana nacional, não parecem ser suficientes para explicar cabalmente a enorme complexidade que adquirem as regiões metropolitanas no território brasileiro. A metrópole tida como grande aglomeração de pessoas na transição do século XIX para o século XX, passa a ser entendida posteriormente como a posição mais alta em uma hierarquia funcional de cidades, a exemplo dos estudos de metrópoles de cidades estadunidenses, sob a influência de uma

Geografia que buscava padrões de distribuição e localização espacial e que posteriormente passo a ser entendida como lócus onde a reprodução do capital ocorre de forma maximizada.

Reconstituir um recorte sobre a formação da metrópole e da área metropolitana é uma das vias principais no entendimento da relação entre centralidades, espaços periféricos, hierarquias, funções, atividades econômicas e a vida de relações nas cidades. Em se tratando da atual metrópole fluminense, em igual importância, vimos que há um conjunto de interpretações possíveis, que vão desde as mais "tradicionais", como as de Geiger & Santos (1954) , Geiger (1956) e Soares (1962), algumas atentando para a função atrelada à hierarquia com base nas localidades centrais (IBGE, 1972), Geiger (1960), Barat (1975) , Correa (1969), assim como algumas mais "contemporâneas", que mostram com mais preocupação as desigualdades regionais que se formaram nesta nova divisão territorial do trabalho, e incluem um viés socioeconômico, como em Miranda (1980), Davidovich & Buarque de Lima (1982), Oliveira (2003), Simões (2006) e Lago (2010).

Estas visões colaboram para um olhar mais atento sobre o impacto da formação da metrópole fluminense sobre as cidades do seu entorno. Para explicar esta "conversão" de um subúrbio industrial em periferia, o declínio industrial ante a ascensão de atividades terciárias, ou mesmo a dualidade que se apresenta entre uma cidade considerada dependente do núcleo central mesmo mantendo grande crescimento populacional, é preciso analisar com mais cuidado o papel que a cidade do Rio de Janeiro assume na divisão do trabalho regional a partir dos anos 1970.

Lindgren, Barbosa e Petterie (1976) propuseram um interessante modelo de hierarquia no intento de estabelecer as centralidades do então estado da Guanabara. Baseado na teoria dos lugares centrais de Walter Christaller (1893-1969), e com forte ênfase no uso de modelos matemáticos, buscaram um padrão de hierarquia entre os centros que mesclassem adensamento populacional e a distribuição espacial dos serviços. Concluíram por indicar como tendência, a transição entre zonas residenciais para zonas de ocupação mista. Porém, as complexas fórmulas utilizadas estabeleceram "centros de preferência para aquisição de bens e serviços pela população da cidade (1976, p.120), sem no entanto, atribuir importância ou qualquer relação entre adensamento populacional e centralidade dos serviços.

O exemplo acima deixa uma importante lacuna para a compreensão da formação metropolitana: embora as atividades terciárias tenham adquirido maior robustez na economia urbana em toda a área metropolitana (e não só na Guanabara), não é possível descolar este enredo da concentração populacional que continua a ocorrer em um Brasil cada vez mais urbano, o que significa dizer que as metrópoles acabam por se beneficiar de alguma forma da

ganhar grande dinamismo econômico em função do seus contingentes demográficos, de suas aglomerações de pessoas.

É necessário frisar que o estado do Rio de Janeiro figura deste o início do século XX entre as unidades federativas mais populosas do país. A evolução demográfica é relevante para a compreensão dos aspectos metropolitanos e da economia regional, na medida em que grandes contingentes populacionais – mesmo que de baixa renda – geram demandas proporcionalmente grandes para uma série de atividades econômicas, principalmente ligadas ao comércio e aos serviços.

No início dos anos 1970, o estado concentrara 9,6 % da população total presente[78], contra 12,3% de Minas Gerais e 19% para o estado de São Paulo. A hinterlândia da antiga capital federal caracteriza-se pela atração populacional, inicialmente impulsionada pela atividade industrial e que depois fora parcialmente absorvida nas atividades decorrentes da aglomeração, como exemplificamos a partir da tabela 13.

Tabela 13: Brasil – População por estados selecionados (1940 -1990).

UF	1940	1950	1960	1970	1980	1990
SP	7.180.316	9.134.423	12.974.699	17.958.693	25.375.199	31.546.473
MG	6.763.368	7.782.188	9.960.040	11.645.095	13.651.852	15.731.961
BA	3.918.112	4.834.575	5.990.605	7.583.140	9.597.393	11.855.157
RJ	3.611.998	4.674.645	6.709.891	9.110.324	11.489.797	12.783.761
RS	3.320.689	4.164.821	5.448.823	6.755.458	7.942.722	9.135.479
PE	2.688.240	3.395.766	4.138.289	5.253.901	6.244.275	7.122.548
CE	2.091.032	2.695.450	3.337.856	4.491.590	5.380.432	6.362.620
PB	1.422.282	1.713.259	2.018.023	2.445.419	2.810.032	3.200.677
PR	1.236.276	2.115.547	4.296.375	6.997.682	7.749.752	8.443.299
MA	1.235.169	1.583.248	2.492.139	3.037.135	4.097.231	4.929.029

Fonte: IBGE, Censos demográficos. Organizado pelo autor.

Enquanto São Paulo cresce, associada ao cultivo do café e posteriormente à sua industrialização e Minas Gerais ao mesmo tempo em que se industrializa vale-se também de outros períodos que lhe garantiram um impulso populacional – a exemplo do intenso período de extração de ouro nos séculos XVI e XVII –, o estado do Rio de Janeiro experimenta ondas de ocupação associadas às suas diversas funções urbanas, desde a função administrativa,

[78] Fonte: IBGE. Censos demográficos.

passando pela função portuária chegando a um desenvolvimento industrial na primeira metade do século XX.

Convém notar que às vésperas da fusão entre os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro na década de 1970, apesar de ser ultrapassado por Minas Gerais em relação à população total, a reduzida extensão territorial do Rio de Janeiro concentrara o segundo maior contingente urbano do país, com 8.013.057 pessoas em um total de 52.904.744[79] pessoas elencadas em domicílio urbano no país.

A tendência à concentração chama atenção também, pelo fato de que, enquanto na aferição nacional é somente nos anos 1970 que o Brasil passa a ser majoritariamente urbano, a distribuição da população urbana no estado do Rio de Janeiro em muito ultrapassara a população rural desde a década anterior[80], fato que denota um baixo dinamismo do interior do estado, certamente um resultado da precoce concentração de pessoas na capital e áreas próximas.

Ao delimitarmos a análise entre as cidades da área metropolitana do estado do Rio de Janeiro, percebemos que a grande participação do estado reflete uma grande concentração no antigo estado da Guanabara. Vemos que em relação à distribuição demográfica, justifica-se a ideia de primazia metropolitana em detrimento de uma hierarquia com distribuição escalonada entre as cidades.

Além disto, a tabela 14 também corrobora o papel dos núcleos de urbanização mais antiga (GEIGER, 1956), que tem contribuição relevante no total de um estado ainda bastante concentrado nos núcleos urbanos que surgiram como subúrbios ou distritos industriais.

Tabela 14: Rio de Janeiro – Participação dos municípios da Região Metropolitana no percentual demográfico do estado (1940-1991)

Ano	**1940**	**1950**	**1960**	**1970**	**1980**	**1991**
Estado	3.611.998	4.674.645	6.709.891	8.994.802	11.291.520	12.807.706
RMRJ	21.98.634	3.138.237	4.824.167	6.826.282	8.676.564	9.689.415
Rio de Janeiro	1.764.141	2.377.451	3.307.163	4.251.918	5.090.700	5.480.768
Percentual RMRJ	80,24%	75,76%	68,55%	62,29%	58,67%	56,56%
Percentual ERJ	48,84%	50,86%	49,29%	47,27%	45,08%	42,79%
Belford Roxo	6.149	23.750	73.178	173.272	282.428	360.714
Percentual RMRJ	0,28%	0,76%	1,52%	2,54%	3,26%	3,72%
Percentual ERJ	0,17%	0,51%	1,09%	1,93%	2,50%	2,82%

[79] Dados para o censo de 1970.

[80] Para o censo de 1960, o estado do Rio de Janeiro já apresentara 5.300.629 recenseados em domicílios urbanos contra 1.409.262 em domicílios rurais.

Duque de Caxias	29.613	92.459	243.619	431.397	575.814	667.821
Percentual RMRJ	1,35%	2,95%	5,05%	6,32%	6,64%	6,89%
Percentual ERJ	0,82%	1,98%	3,63%	4,80%	5,10%	5,21%
Continua Tabela	14					
Guapimirim	3.774	7.026	8.631	14.467	23.188	28.001
Percentual RMRJ	0,17%	0,22%	0,18%	0,21%	0,27%	0,29%
Percentual ERJ	0,10%	0,15%	0,13%	0,16%	0,21%	0,22%
Itaboraí	15.362	19.472	31.956	54.544	95.723	139.493
Percentual RMRJ	0,70%	0,62%	0,66%	0,80%	1,10%	1,44%
Percentual ERJ	0,43%	0,42%	0,48%	0,61%	0,85%	1,09%
Japeri	3.315	8.830	21.594	36.386	56.334	65.723
Percentual RMRJ	0,15%	0,28%	0,45%	0,53%	0,65%	0,68%
Percentual ERJ	0,09%	0,19%	0,32%	0,40%	0,50%	0,51%
Magé	19.627	29.735	50.445	98.556	143.414	163.733
Percentual RMRJ	0,89%	0,95%	1,05%	1,44%	1,65%	1,69%
Percentual ERJ	0,54%	0,64%	0,75%	1,10%	1,27%	1,28%
Mesquita	9.109	28835	58.835	93.678	125.239	142.058
Percentual RMRJ	0,41%	0,92%	1,22%	1,37%	1,44%	1,47%
Percentual ERJ	0,25%	0,62%	0,88%	1,04%	1,11%	1,11%
Nilópolis	22.341	46406	96.553	128.011	151.588	158.092
Percentual RMRJ	1,02%	1,48%	2,00%	1,88%	1,75%	1,63%
Percentual ERJ	0,62%	0,99%	1,44%	1,42%	1,34%	1,23%
Niterói	146.414	186.309	245.467	324.246	397.123	436.155
Percentual RMRJ	6,66%	5,94%	5,09%	4,75%	4,58%	4,50%
Percentual ERJ	4,05%	3,99%	3,66%	3,60%	3,52%	3,41%
Nova Iguaçu	29851	74290	181440	361339	536550	630384
Percentual RMRJ	1,36%	2,37%	3,76%	5,29%	6,18%	6,51%
Percentual ERJ	0,83%	1,59%	2,70%	4,02%	4,75%	4,92%
Paracambi	8.699	10968	15.611	25.368	30.319	36.427
Percentual RMRJ	0,40%	0,35%	0,32%	0,37%	0,35%	0,38%
Percentual ERJ	0,24%	0,23%	0,23%	0,28%	0,27%	0,28%
Queimados	3.733	9.944	24317	62.465	94254	98.825
Percentual RMRJ	0,17%	0,32%	0,50%	0,92%	1,09%	1,02%
Percentual ERJ	0,10%	0,21%	0,36%	0,69%	0,83%	0,77%
São Gonçalo	85.521	127.276	247.754	430.271	615.352	779.832
Percentual RMRJ	3,89%	4,06%	5,14%	6,30%	7,09%	8,05%
Percentual ERJ	2,37%	2,72%	3,69%	4,78%	5,45%	6,09%
S.João de Meriti	39.569	76.462	191.734	302.394	398.826	425.772
Percentual RMRJ	1,80%	2,44%	3,97%	4,43%	4,60%	4,39%
Percentual ERJ	1,10%	1,64%	2,86%	3,36%	3,53%	3,32%
Seropédica	2.408	8.268	16.087	26.602	18.817	52.368
Percentual RMRJ	0,11%	0,26%	0,33%	0,39%	0,22%	0,54%

Percentual ERJ	0,07%	0,18%	0,24%	0,30%	0,17%	0,41%
Tanguá	9.008	10.756	9.783	11.368	40.895	23.249
Percentual RMRJ	0,41%	0,34%	0,20%	0,17%	0,47%	0,24%
Continua tabela	14					
Percentual ERJ	0,25%	0,23%	0,15%	0,13%	0,36%	0,18%
Itaguaí	84.528	87.086	89.678	92.303	94.963	97.657
Percentual RMRJ	3,84%	2,77%	1,86%	1,35%	1,09%	1,01%
Percentual ERJ	2,34%	1,86%	1,34%	1,03%	0,84%	0,76%
Maricá	80.314	83.938	87.609	91.328	95.095	98.912
Percentual RMRJ	3,65%	2,67%	1,82%	1,34%	1,10%	1,02%
Percentual ERJ	2,22%	1,80%	1,31%	1,02%	0,84%	0,77%

Fonte: IBGE. Organizado pelo autor.

A cidade do Rio de Janeiro chegou a abrigar 80,24% do contingente demográfico da RMRJ. Neste sentido, os anos 1940 representam o auge da concentração populacional no entorno da Guanabara. O dado peculiar é que enquanto a participação do município do Rio de Janeiro diminui em relação ao percentual metropolitano nas décadas seguintes, é nos anos 1950 que ocorre o auge da concentração populacional em relação ao percentual do estado[81].

A partir da década de 1960, o saldo populacional do Município do Rio de Janeiro, que seria formalizado como capital do futuro arranjo do estado do Rio de Janeiro a partir de 1975, passa a ter seus percentuais reduzidos simultaneamente, em relação à região metropolitana e à própria Unidade da Federação.

O dado é importante principalmente para mostrar que:

a) O município do Rio de Janeiro continua tendo elevado crescimento demográfico absoluto graças em parte, ao alto saldo migratório que se mantém nas décadas seguintes.
b) Embora a fusão dos estados da Guanabara e RJ tenha criado uma região metropolitana com características de macrocefalia, este evento em particular não pode ser responsabilizado pelo aumento da concentração populacional no município central, visto que este fato não é atestado pelos dados do censo.
c) Embora a fusão tenha impactado nos deslocamentos intermunicipais em nível metropolitano, no entorno da Guanabara (que posteriormente chamaremos de periferia metropolitana) observou-se um aumento da participação demográfica nos

[81] Para fins de elaboração da tabela, consideramos os municípios que compõem a RMRJ antes mesmo de sua formalização institucional em 1974.

percentuais do ERJ e RMRJ nos núcleos de urbanização antiga, com destaque para Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Niterói[82] e São Gonçalo.

A concentração populacional continua sendo uma tendência mesmo com a fusão dos estados da Guanabara e Rio de Janeiro. O que vemos nos anos posteriores à 1975 é uma maior complexidade da rede urbana fluminense, onde por um lado a concentração populacional se mantém, embora em níveis menores e a concentração de recursos na capital se amplia.

Neste sentido, a força autônoma da aglomeração à qual se refere Milton Santos (2008) é um fator decisivo para o incremento da economia urbana da RMRJ, mas continua a reforçar a concentração econômica em vez de criar uma rede de cidades com uma divisão do trabalho planejada, complementar e gradual.

Cabe então, analisar a hierarquia urbana sob a ótica da concentração econômica na área metropolitana criada em 1975.

No início dos 1970, embora fosse possível falar em "um sistema hierarquizado de divisões territoriais e de cidades" (IBGE, 1972, p. 09), as áreas metropolitanas ao mesmo tempo em que podem ser lidas como espaços mais dinâmicos da acumulação de capital no país, devem também ser pensadas através de seus arranjos, áreas de influência e peso na economia regional, sendo esta a razão pela qual a concentração demográfica é um grande indicador, mas não explica por si só o que eram as regiões metropolitanas institucionalizadas nos anos 1970.

Sendo assim, para além da aglomeração e seus efeitos na vida de relações intraurbana, a centralidade aparece como o componente mais destacado da formação e da consolidação de uma hierarquia metropolitana. Milton Santos (2008) acentua a importância das variáveis renda e consumo como elementos fundamentais para analisar a dinâmica das metrópoles, criando uma camada adicional de compreensão superando a noção de metrópole como cidade de maior aglomeração da região.

No caso do Rio de Janeiro, a Guanabara e antigo Distrito Federal compõem os dois exemplos, concentrando a maior parte da população e também os empregos de maior especialização entre as cidades do seu entorno, em parte – como já mostramos anteriormente, pelo seu poder como capital de concentrar sedes de empresas como a Petrobrás e BNDES, cujo porte não encontrara similar em outro município da região.

[82] Nos anos 1970, Niterói correspondia a 4,75% da população da RMRJ. Seu percentual diminui nas décadas seguintes, mas ainda é expressivo o suficiente para incluí-la entre as grandes concentrações populacionais da área metropolitana.

Neste caso, não é possível afirmar que é mais a centralidade e não a aglomeração, que constituía o Rio de Janeiro como um núcleo metropolitano, uma vez que sua força regional era resultado da convergência de pessoas, serviços, renda e população voltadas para a reprodução da economia da cidade, restando às cidades do entorno uma espécie de crescimento, ora dependente, ora associado com os movimentos do núcleo. Sobre a ideia de força regional, Santos explica que:

> [...] não é o resultado apenas da presença de serviços frequentemente induzidos por interesses distantes; ela é o resultado de fatore inter-regionais, como sejam as relações entre atividades urbanas e população urbana, o conteúdo da região, ou seja, a população global e ativa, as atividades econômicas, a origem e a distribuição da renda, a fração local da estrutura econômica e social, a rede de transportes e sua frequência regional. (2008, p.181).

Da mesmo forma, a fusão em 1975 é um evento que apesar de buscar uma integração entre dois municípios centrais (Rio de Janeiro e Niterói) que partilhavam de uma área de influência comum, acabou por reforçar a centralidade política do município do Rio de Janeiro, concentrando institucionalmente, o poder de decisão sobre alocações, investimentos e empreendimentos em uma região que possuía fluxos econômicos estabelecidos mas que por sua vez, não dispunha de uma tradição em relação à partilha de decisões.

Não há como descolar a centralidade econômica da centralidade política, sobretudo em um contexto de criação de uma região que não possuía uma rede urbana hierarquizada com cidades em todos os níveis de complexidade. Economia e política agem dialeticamente na formação da centralidade espacial, como tem observado Manuel Castells (1983, p. 317) ao afirmar que “a centralidade política define-se sobretudo pelo estabelecimento das formas urbanas, cuja lógica é servirem de canais para os processos internos ao aparelho institucional do espaço urbano”.

Davidovich (1977), delimita funções urbanas da cidade mostrando que em muitos casos elas ocorrem de forma simultânea. Assim, a feição industrial, grande metrópole, capital industrializada, centro de serviços, cidade comercial, feição mercantil e capital modernizada são características das funções exercidas pela cidade do Rio de Janeiro que contribuíram para reforçar seu papel como núcleo metropolitano.

Roberto Lobato Correa ao pensar a rede urbana define a centralidade da metrópole a partir de suas funções. Na sua proposta teórica para se entender as hierarquias urbanas, mostra

que as especializações e plêiade de funções centrais alocadas em uma cidade é o que constituem maior ou menor centralidade na cidade. Neste sentido:

> ... uma capital regional, isto é, uma localidade central, pode ser apenas uma capital regional, enquanto outra pode acumular ainda a função portuária ou se constituir em um centro monoindustrial têxtil. Um centro siderúrgico por sua vez, sempre desempenham uma função central, ainda que esta possa ser espacialmente reduzida [...] hierarquização e especialização não se excluem; a segunda apenas torna mais complexa a rede urbana (CORREA, 2000, p. 44)

Estudos como os de IBGE (1972 e 1987), e Correa (2000) por exemplo, baseiam-se nas localidades centrais de Crhistaller (1933) e por isto tem limitações na sua aplicação do entendimento da hierarquia urbana brasileira. A subordinação sucessiva em vários níveis nem sempre é o arranjo padrão que ocorre na rede urbana brasileira. Disto, surge a necessidade de compreender a hierarquia e as centralidades também como produto de relações de consumo que variam em quantidade, qualidade e frequência , conforme mostrado por Milton Santos (2008).

2.2 A consolidação do fenômeno metropolitano e o processo de periferização de seu entorno

Destacaremos o papel da periferia metropolitana na dinâmica urbana. Para isto é necessário destacar características estruturantes da metrópole fluminense, considerando a relação da estrutura e relação com novas funções que são colocadas em face ao processo de metropolização e periferização.

O território brasileiro entre definitivo no período da metropolização de sua rede urbana a partir da década de 1970, como mostra Milton Santos em seu A Urbanização brasileira (1993). As cidades com mais de um milhão de habitantes são cada vez mais comuns na rede urbana nacional e seus problemas econômicos e de planejamento se tornam mais complexos. Dado o aumento da vida de relações entre as cidades que compõem cada região metropolitana, é possível dizer que estas áreas se constituem em “totalidade menores”, dentro da “totalidade maior” que formada pelo território – ou formação espacial – nacional (SANTOS, 1993, p.79)

Este aumento da densidade e das conexões entre as cidades metropolitanas, ainda que hierárquico e desigual, é gestado ainda nos anos 1960 no caso do Rio de Janeiro. Ali, o espaço foi configurado a partir de relações de interação urbana que conferiam certo grau de autonomia aos centros ao redor da Guanabara, a partir dos anos 1970 a região metropolitana altera a

intensidade de fluxos e a natureza da composição dos indicadores de crescimento e desenvolvimento na medida em que a metrópole apresenta-se também como uma macro estrutura regional e como tal, acaba por "capturar" com maior vulto, as cidades sob sua esfera de influência.

É por esta razão – particularmente no caso do Rio de Janeiro –, que conceber a metrópole como uma estrutura, tal qual fizeram IBGE (1972), Teixeira (1972) , Castro, Rocha & Sant'anna (1977) e Abreu (1987), denota a existência uma hierarquia controlada pelo núcleo, mas que não necessariamente distribuiu os avanços e as benesses da mesma, pelo contrário, valendo-se da estrutura metropolitana para reproduzir uma acentuada concentração de riquezas em detrimento das cidades ao redor.

Castro, Rocha & Sant'anna (1977, p. 67) por exemplo partem de uma definição de metrópole descrita como "uma cidade em escala excepcionalmente grande, seja na população aglomerada seja na área continuamente urbanizada, ou mesmo na importância das regiões e cidades que estão sob seu comando econômico".

Conforme explicara Abreu (1987), uma característica da região metropolitana fluminense é que além do inegável papel de comando, o núcleo que comanda e concentra funções centrais (econômicas, administrativas, financeiras e culturais) , apresentando melhores padrões de infra-estrutura urbanística e de equipamento social urbano além de abrigar os residentes de classes hierarquicamente superiores[84].

Apesar das redes-suporte indicarem a formação de uma hierarquia de centros articuladas pelas vias e modais de transporte, não se poderia dizer à época da fusão que haveria um escalonamento gradual em relação à importância das principais centralidades à época.

A região metropolitana fluminense se estruturou a partir de dois grandes centros urbanos. O paradoxo metropolitano é que o dinamismo metropolitano ao mesmo tempo em que tem um grande poder de atração, acaba também por ser responsável pela repulsão de determinados grupos para as periferias. Este processo ocorreu a partir do Rio de Janeiro e também foi impulsionado pela centralidade de Niterói.

O recorte a partir da década de 1970 não se justifica somente pela convergência de ideias e eventos que culminaram na construção da identidade e do senso comum sobre a cidade de São Gonçalo. O evento da fusão marca mais do que uma mudança de status institucional no relacionamento entre a cidade do Rio de Janeiro e seu entorno. É sintomático que a partir dela,

[84] Maurício de Abreu se refere no caso, à classes de renda.

o tratamento da região como “Grande Rio”, tenha sido substituído pelo uso cada vez mais frequente do termo periferia.

Pedro Geiger, que executara estudos regionais em momentos distintos sobre as cidades da região metropolitana, usara “o Grande Rio de Janeiro” (1960, p.42) referindo-se à Niterói e as demais cidades dos municípios vizinhos.

Da mesma forma, Soares (1962), usava como referência a Baía de Guanabara, citando seu entorno (1962, p.159) ou o recôncavo (1962) como referência às cidades periféricas, tal qual Bernardes (1950), que utilizou noção semelhante de entôrno (sic) para descrever e circunscrever a mesma área.

Para Elza Keller (1953) a expressão *Baixada da Guanabara* coube como referência à região que hoje é a periferia oeste da metrópole, que tem em Duque de Caxias e Nova Iguaçu, suas principais cidades, como vemos também em exemplo semelhante de Soares (1962, p.155) ao analisar “a expansão do Grande Rio de Janeiro pela Baixada da Guanabara”.

Algumas noções permitiram delimitação teórica vaga, como no caso do estudo realizado pelo IBGE (1963), intitulado Estudos para a Geografia das Industrias do Brasil Sudeste. Na pesquisa, os autores mostram o fenômeno de metropolização deste espaço a partir do impulso industrial, ao mesmo tempo em que áreas periféricas, aparecem identificadas como sinônimos de ‘municípios suburbanos’. No estudo aparece ainda a noção comum de entorno da Guanabara para denotar a concentração industrial e a relação entre a cidade do Rio de Janeiro e as cidades que possuíam ligações através de atividades comerciais ou deslocamentos de pessoas ou mercadorias, centrados na vida de relações do ex -Distrito Federal.

A preocupação com o crescimento urbano e demográfico do entorno no do Rio de Janeiro pôs em voga a expressão “Grande Rio”, para definir os municípios que estavam na área de influência do até então Distrito Federal, conforme encontramos em Duarte (1974) ou IBGE (1972) que trouxe a expressão “Fluminense do Grande Rio”, termo que denotara uma dupla e peculiar cadeia de metropolização, considerando concomitantemente, porém não em mesmo patamar, as influências de Niterói e Rio de Janeiro na dinâmica de interações entre as cidades da região.

Não se trata de negar o uso da expressão ‘periferia’ antes da fusão. Geiger (1960), Bernardes (1961) e IBGE (1963) por exemplo, utilizaram a expressão periferia para definir relações de interação, subordinação e complementaridade entre as cidades metropolitanas. Trata-se da mesma formação socioespacial, mas inseridas em outro contexto. São Gonçalo, cuja identidade anterior era definida como um subúrbio industrial (PALMIER, 1940) e Geiger (1956) e mesmo Niterói, como “subúrbio da capital federal”, (KELLER, 1953), são integradas

à metrópole como periferias. E a ideia de subúrbio tal qual fora concebida por Soares (1962) passou a ser atribuída apenas aos bairros da zona norte do Rio de Janeiro.

Estas noções/conceitos se confundem, em parte pela acelerada modernização e urbanização do entorno metropolitano, que criaram áreas de dispersão e transição e também entre antigas áreas rurais e novos pontos de expansão da metrópole que acusaram um desenvolvimento industrial aliado à expansão do sistema de transportes, sobretudo o modal ferroviário.

Já em relação à periferia que outrora era citada como referência de distância de um núcleo central, passa a ser um espaço com outro conteúdo. Deste modo, a metrópole, concebida como núcleo- periferia (ou centro- periferia) passa a crescer com um paradoxo cuja gênese é o próprio processo de metropolização: ao conceber uma região metropolitana onde toda a vida de relações é subordinada ao centro, há o reforço deste modelo. Nossa tarefa é entender o crescimento periférico sem perder de vista explicações de caráter endógeno de crescimento dos núcleos de urbanização mais antiga.

São Gonçalo está incluída neste processo ante as particularidades já mostradas da concentração metropolitana fluminense e tida como uma das grandes cidades periféricas do país é lida em conformidade com o conceito que a periferia passa a ter a partir dos anos 1970. Entender este processo é essencial para fundamentar, atestar e também entender melhor esta transição do subúrbio industrial para uma periferia, que seria também uma cidade-dormitório.

Vale ressaltar que em relação à estrutura metropolitana, os dois grandes núcleos do novo estado criado em 1975 desenvolvem-se inicialmente a partir da função portuária (Lessa 2000), posicionando-se nas bordas oeste e leste da baía de Guanabara. Esta posição torna a noção de ‘centro’ (entendida aqui como o sítio de fundação) e posteriormente a função de *Central Business District*) , abstrata no sentido estrito de localização, uma vez que a figura clássica de uma rede de centros “irradiados” a partir do núcleo e circundantes à este, não se enquadra tanto no caso do município do Rio de Janeiro como no caso de Niterói, pelo contrário, causando o efeito de ‘periferia no centro’, uma vez que mesmo no município- núcleo a proporção entre distâncias e gradiente de desenvolvimento não segue à uma hierarquia gradual, advindo disto, a necessidade de substituir centro como sítio, pela centralidade, que passa a considerar com maior peso o alcance das interações de transportes e laços na divisão do trabalho.

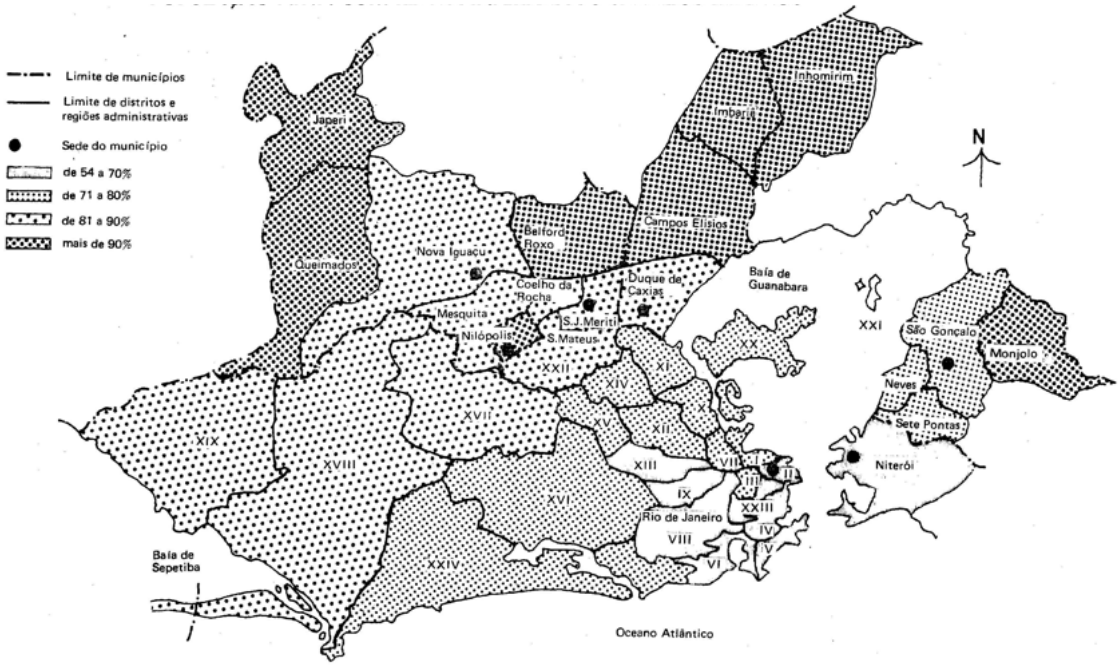
Admite-se que metrópole é uma estrutura de natureza concentradora, mas o grau em que esta concentração acontece é a particularidade desta região metropolitana.

Maurício de Abreu fora enfático, ao mostrar que “o núcleo é privilegiado por melhores condições ambientais, infra-estrutura superior, sistema de transporte mais eficiente e equipamentos sociais de melhor qualidade”. (1987, p.65).

Sede política do país e posteriormente do estado, é importante notar a obviedade da presença de maiores rendas, mas também das maiores indústrias e serviços financeiros localizarem-se no município núcleo que por sua vez, valendo-se da centralidade política não se viu compelido à estabelecer laços mais estreitos com aquilo que viria a ser a região metropolitana.

Segundo Abreu (1987), 54% da renda total concentrava-se no município núcleo, em áreas entre sua região central e a zona sul, com parte da população de maior renda localizando-se também na área central e zona sul de Niterói[86].

Figura 8 -Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Percentagem da população ativa com renda média inferior a 3 salários mínimos na área metropolitana do RJ em (1970)



Fonte: Abreu, 1987.

Para entender melhor esta nova realidade metropolitana do Rio de Janeiro, recorremos novamente aos estudos circunstanciados sobre a rede urbana nacional que foram levados à cabo pelo IBGE. Estes estudos foram os precursores da construção do relatório sobre a Região de Influência das Cidades (REGIC), como por exemplo os relatórios de 1972, 1987, e 2007. O

[86] O autor utiliza dados do censo de 1970.

quadro 4 mostra a estrutura metropolitana do Rio de Janeiro dos anos 1970 a partir da rede de centralidades hierarquizadas pelo núcleo da cidade do Rio de Janeiro.

Quadro 4: Rio de Janeiro – Hierarquia dos centros na área metropolitana e cidades selecionadas segundo o IBGE (1972)

	2º Nível		**3º Nível**		**4º nível**		**Municípios**
1º Nível	2ª	2b	3a	3b	4a	4b	-----
Rio De janeiro							Duque de Caxias Itaguaí Magé Mangaratiba Teresópolis São João de Meriti
						Nova Iguaçu	Nilópolis Paracambi
						Petrópolis	Paraíba do Sul
	Niterói						Cachoeiras de Macacu Itaboraí Maricá São Gonçalo Saquarema
						Cabo Frio	São Pedro da Aldeia
						Rio Bonito	Araruama Casimiro de Abreu Silva Jardim
			Nova Friburgo				Bom Jardim Carmo Santa Maria Madalena Sumidouro Trajano de Morais

			Cantagalo	Duas Barras
			Cordeiro	São Sebastião do Alto

Fonte: IBGE, 1972, organizado pelo autor.

Toda a atual área metropolitana encontrava-se na área de influência do Rio de Janeiro, tanto pelo número de ligações, os tipos de vínculo e pela nota de centralidade atribuída a cada centro urbano, conforme mostra a pesquisa Subsídios à Regionalização do IBGE (1968).

Para os centros '2a' foram consideradas cidades com : a) Mais de 300 relacionamento no total (dentro e fora de sua área de atuação dominante); b) Mais de 250 relacionamentos dentro de sua área de influência; c) Mais de 50 relações com municípios fora de sua área de influência (não limítrofes); d) prestação de bens e serviços à economia e à população para centros de nível 2b e suas áreas de influência ; e) subordinação de centros de categoria 3ª e de nível 4; f) Menos de 25% de relacionamentos da área com centros de igual categoria ou centros inferiores fora da área.

Na hierarquia definida pelo referido estudo, destaque-se o fato de Niterói (centro nível 2a, possuir relações com o interior leste do estado, mas não subordinar Duque de Caxias, Itaguaí, Magé, Mangaratiba, Teresópolis e São João de Meriti, além de Nova Iguaçu e Petrópolis, centros de classificação 4b[89] na esfera de influência direta Rio de Janeiro. Cidades como São Gonçalo (núcleo de industrialização antiga) e Maricá[90] (área de expansão residencial e veraneio na metrópole) aparecem duplamente polarizadas, numa complexa rede de serviços e ligações que superpõem a polarização imediata à Niterói (pela proximidade geográfica) à do Rio de Janeiro, pelo volume de suas atividades econômicas e fluxos de pessoas.

Como a estrutura desta metrópole denota ao mesmo tempo, comando e subordinação, outro levantamento do IBGE (1972) mostra uma rede de cidades interligadas, porém parcialmente subordinadas diretamente ao núcleo. Como a definição de metrópole passa também pela noção de comando da rede urbana, a fragilidade de Niterói enquanto núcleo de controle da rede fluminense e notada pelo alto fluxo de pessoas que se dirigem diariamente à cidade do Rio de Janeiro. A rede de cidades metropolitanas fluminenses não foi estruturada em conjunto com seu núcleo, pelo contrário: o núcleo tem ação concentrada e ao mesmo tempo

89 Assim classificados os centros com menos de 20 relacionamentos e, geralmente, subordinação de 2 a 3 municípios.

90 Ver a respeito em: COSTA, Cláudio Barbosa. O negócio da Terra. A expansão urbana de Araruama -1940 - 1990. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, UFRJ, 1993.

‘descolada’ do desenvolvimento e crescimento das cidades no seu entorno e nem mesmo a antiga capital do estado escapou à força de atração do Rio de Janeiro.

Embora o IBGE tenha admitido que “ no Sudeste, nas áreas comandadas por São Paulo e Rio de Janeiro, tem-se [...] um sistema de cidades altamente estruturado que reflete o processo de desenvolvimento econômico [...] com suas áreas tributárias não muito extensas se encaixando nas de nível superior”. (1972, p. 17), no âmbito metropolitano – a despeito de críticas metodológicas do estudo citado[92] – não há uma hierarquia escalonada. Apenas Niterói e Nova Iguaçu possuem classificação diferente de município subordinado, sendo as outras cidades enquadradas em uma relação de subordinação, o que permite estabelecer que, a julgar pelos critérios do IBGE para a hierarquização das cidades, não há relação direta entre quantitativo populacional e posição na hierarquia. É possível afirmar isso também pois cidades de diferentes escalas populacionais tiveram o mesmo enquadramento, na medida que não possuíam um município subordinado, como é o caso de Paracambi (25.368) habitantes, Itaboraí (54.544), Nilópolis (128.011) e São Gonçalo (430.271).

Embora a classificação funcional tenha sido adotada como um método verossímil para o estabelecimento de hierarquia entre centros urbanos, vale observar que no caso da RMRJ, temos leituras diferentes para o mesmo espaço quando transitamos pelas escalas de análise.

No âmbito nacional, o MRJ, núcleo da segunda maior metrópole da rede urbana brasileira apresentava, junto com São Paulo, os menores percentuais de pessoas que recebiam até 2,5 salários mínimos, o que é explicado pelo grande dinamismo econômico e pelas ofertas de postos de trabalho em ocupações de maior remuneração.

Embora a classificação de Sant’Anna, Castro e Rocha[93] (1977) tenha resultados empíricos semelhantes à classificação funcional do IBGE (1972), uma diferença sutil está na discrepância entre a posição nacional da área metropolitana e a posição relativa de cada centro no interior da área metropolitana. Isto significa dizer que, enquanto o ERJ (pós-fusão) continua aparecendo com grande destaque na rede de metrópoles brasileiras, grande parte deste valor é atribuído ao núcleo metropolitano.

A Figura 9 procura elucidar melhor estas diferenças na distribuição dos centros 2 A e 2 B nas cidades do chamado Centro-Sul.

---

[92] Os resultados da pesquisa elucidam a cadeia de interações em escala nacional, mas classificam como subordinados centros urbanos que possuíam alguma densidade. Como veremos posteriormente, as cidades periféricas diferenciam-se não só pelo quantitativo de interações, mas também pela presença cada vez maior, de elementos do setor terciário que atendem à sua população e à populações vizinhas.

[93] As autoras concebem o estudo pautado na ideia de localidades centrais, mas a ênfase é no crescimento urbano de cada núcleo, diferente do estudo do IBGE (1972) que considera o nível de interações para estabelecer a hierarquia de lugares.

Figura 9 - Brasil – Centros 2A e 2B no Centro Sul - (1970)

Fonte: Faissol, 1973.

Considerando o espaçamento entre os centros de diferentes níveis hierárquicos bem como a frequência dos serviços, vemos que comparadas às redes de São Paulo e de Minas Gerais, o ERJ só possuía dois centros de elevada hierarquia. Niterói, antiga capital do estado e Campos, cidade no norte fluminense que foi um antigo núcleo de colonização da região graças ao plantio de cana-de-açúcar que posteriormente seria consolidado como um polo sucroalcooleiro (OLIVEIRA, 2003).

A baixa densidade de centros de maior nível hierárquico no antigo ERJ reflete o baixo poder dinamizador de Niterói como capital estadual, ou o que Berta Becker (1972) nomeara de *spread effects*. A cidade possuía o mesmo tamanho funcional de Juiz de Fora – Minas Gerais e algumas cidades com alguma relevância como Petrópolis – destacado centro têxtil do estado – , estavam na área de influência do Rio de Janeiro.

A proximidade entre centros urbanos de mesmo tamanho configurou cidades cujos serviços com alta frequência de demanda e baixo alcance espacial sejam características similares na área metropolitana, tornando menos efetiva a população como parâmetro do

tamanho funcional. Speridião Faissol[95], (1973) usara como comparação o fato de Porto Alegre possuir uma população menor do que a de Recife mas ter uma classificação funcional maior, explicada pelo alcance e raridade dos serviços oferecidos (serviços cujo consumo era realizado com menor frequência).

Este parece ser o mesmo caso entre Niterói e São Gonçalo. Em 1970 a população de Niterói – capital estadual–, era de 324.246 habitantes (IBGE). Menor do que a população de São Gonçalo que possuía 430.271 habitantes. Apesar de possuir uma rede de serviços de baixa especialização, São Gonçalo era um caso de periferia mais populosa do que o centro.

A peculiar situação de uma grande cidade que apesar de ser contigua à parte oeste da Guanabara não possuía vínculo institucional direto com seu entorno, somadas à baixa capacidade da capital estadual de induzir e coordenar o desenvolvimento está no cerne da estrutura concentrada e de estratificação pouco gradual da rede urbana metropolitana.

Um exemplo sintomático é a cidade de Volta Redonda, cuja centralidade no âmbito regional se destaca na classificação de 1972[97] pelo seu número de interações a partir do crescimento da cidade com a fundação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1941[98]. Os investimentos como os que desenvolveram Volta Redonda continuaram a preterir o antigo estado mesmo depois da fusão (1975), contemplando no âmbito metropolitano a nova capital estadual e expressam uma relação de desigualdade que já vinha sendo construída desde o início do século XX.

Outro indicador econômico importante utilizado pelos analistas da Região Metropolitana no Rio de Janeiro, conforme mencionado, é o fator industrial. Também neste fator vemos uma estrutura muito concentrada, no diz respeito à produção industrial no ano da fusão da Guanabara. Em relação à participação no valor da transformação industrial no estado do Rio de Janeiro, apenas Niterói, Duque de Caxias Nova Iguaçu e São Gonçalo contribuíam com valores superiores a 1% do PIB estadual(tabela 15), se considerarmos apenas os municípios metropolitanos, como mostra a tabela abaixo:

---

[95] Em seu estudo (1973), o autor atribui o número 33,9 como expressão do tamanho funcional de Recife e 37,3 para o tamanho funcional de Porto Alegre.

[97] Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas.

[98] Concebida a partir da política de fomento à indústria de base, localizada estrategicamente entre o entroncamento rodoviário Rio – São Paulo além de ser servida pela malha ferroviária que garante o suprimento de minério de ferro, bem como o escoamento da produção para o porto do Rio de Janeiro, o destaque desta centralidade deve-se a iniciativa do planejamento Federal, não podendo ser atribuída portanto à capital estadual, cuja força política e econômica não seria capaz de fomentar tal empreendimento.

Tabela 15: Estado do Rio de Janeiro – Municípios Metropolitanos com participação do PIB industrial superior a 1% no (1975)

Municípios	**1975 - mil Cruzeiros**	%
Total	41.497.199	100
Rio de Janeiro	25.685.547	61,9
Niterói	1.346.076	3,24
Nova Iguaçu	1.144,38	2,76
São Gonçalo	711.650	1,71
Duque de Caxias	3.749.194	9,03

Fonte: IBGE, Censo Industrial (1975) e Oliveira (2003) – Organizado pelo autor.

Mais da metade do valor da participação industrial do estado é composto pelo município núcleo. Vemos que a antiga capital possuía baixo valor na participação geral do estado com apenas outros 3 municípios agregando mais de 1% da participação. Novamente, aqui aparece a dicotomia entre cidades que alcançaram algum dinamismo graças à proximidade com o antigo Distrito Federal e que ao mesmo tempo não obtiveram impulsos vindos da capital estadual, cuja produção industrial por exemplo, já fora superada por outros municípios na década anterior, a exemplo de São Gonçalo (polo alimentício) e Petrópolis (polo têxtil), como mostraram Geiger (1960) e Geiger & Davidovich (1961).

Nos anos 1970 ocorrem alterações na configuração espacial da rede urbana brasileira não apenas pela transição urbana-rural em escala nacional, mas também pelas mudanças de conteúdo na organização espacial e na reprodução do espaço urbano brasileiros.

Entre estas mudanças, destaca-se a concorrência cada vez maior do setor de serviços com a indústria no tocante à economia urbana das grandes metrópoles, com destaque para os serviços financeiros ocupando um papel cada vez mais central no comando da hierarquia urbana , indicando novos e mais complexos parâmetros de centralidade dos núcleos metropolitanos.

A distribuição desigual das atividades terciárias citadas por Pedro Geiger desde os anos 1960, somada ao grande poder econômico conferido pela organização bancária (GEIGER E DAVIDOVICH, 1961) na área metropolitana fluminense, expressam o grande descompasso entre a cidade do Rio de Janeiro e as demais cidades do antigo ERJ.

São indicados novos conteúdos técnicos, e as metrópoles como expressão da convergência material das condições de reprodução ampliada do capital reforçam suas posições de cabeças da rede urbana não só pela produção industrial, mas pela capacidade que a atividade

bancária possui, em operar de maneira multiescalar, evidenciando ainda o grau de intensidade e o ritmo de modernização das cidades dentro da chamada região concentrada.

É desta forma, que Fabio Contel (2006) por exemplo, nos mostra como a partir da segunda metade do século XX, sistemas de movimento, formas de fazer industrial, circuitos da produção agrícola e sistemas de comunicação se ligam às novas necessidades do consumo para ampliar o processo de urbanização do território. Esta ampliação não causa no entanto, mudanças estruturais, na medida em que as metrópoles mantém seu papel de comando destacando o papel das instituições bancárias como mola propulsora de desenvolvimento – explicada pelo aumento do acesso ao crédito para grandes empreendimentos, subordinando inclusive a atividade industrial, que houvera sido na primeira metade do século XX a maior expressão de modernização técnica (SANTOS, 1993) e riqueza na rede urbana brasileira.

Contel (2006) nos explica a relação intrínseca entre o consumo de setores empresariais, consumos individuais e familiares em relação ao incremento da vida urbana no território. Este incremento passa pelas instituições bancárias que atuam de forma concentrada no território sendo motivo e expressão da concentração metropolitana.

Esta observação nos é cara, pois adiciona outra camada de compreensão do quão concentrada se apresenta a região metropolitana do Rio de Janeiro já na década de 1970.

Do início do século XX, até 1975[99], a cidade do Rio de Janeiro tinha 165[100] agências bancárias inauguradas no período, contra apenas 7 agências na antiga capital estadual (Niterói), 4 agências em Duque de Caxias, 5 em Nova Iguaçu e 3 em São Gonçalo, tomando como exemplo o entorno imediato da Guanabara que alcançara algum dinamismo industrial.

A expansão de instituições bancárias na área metropolitana é tão discrepante entre núcleo e periferia da área metropolitana, que suscita algumas observações sobre a estrutura urbana fluminense em meados dos anos 1970:

a) Apesar do desenvolvimento industrial e dos equipamentos urbanos criados pela sua capitalidade, parte do baixo poder indutor de Niterói como capital estadual deve-se também ao seu fraco desempenho no tocante às instituições bancárias.
b) A concentração bancária acompanha a concentração industrial e a concentração de renda no núcleo metropolitano.

[99] Fonte: Banco Central do Brasil (BACEN).
[100] O dado mostra o número de agências abertas até o período e não o número total de agências existentes em 1975, pois desconsidera as incorporações, fechamentos e aquisições. Apesar desta limitação, não deixa de ser ilustrativo da concentração bancária na capital.

c) Embora a proximidade com o núcleo metropolitano possa explicar o número reduzido de agências no seu entorno – sabendo-se que muito trabalhadores das cidades vizinhas mantinham por exemplo contas individuais nas agências da capital – é inegável a tendência à maior concentração no núcleo.

Na medida em que as funções de comando das metrópoles passam pela presença da sede de grandes empresas e que a capacidade de decisão em relação à financiamentos passa a ocupar um papel cada vez mais central no desenvolvimento urbano, tanto no que tange à grandes empreendimentos como no que concerne ao consumo individual, o acesso à rede bancária é emblemático tanto da concentração de renda, quando das discrepâncias de modernização que a fusão da Guanabara não buscou resolver[101].

Roberto Lobato Corrêa (1974) realizou importante estudo sobre a ocorrência e distribuição de cursos universitários para estabelecer a hierarquia urbana na região metropolitana do Rio de Janeiro. Em seu levantamento – considerando apenas as cidades fluminenses –, o Rio de Janeiro possuía 56 tipos de cursos diferentes, ante a 26 de Niterói. No estado do Rio, as outras cidades que possuíam cursos universitários no início dos anos 1970, eram Petrópolis (14) Itaguaí (12), Valença (9), Barra do Piraí (8), Campos (8), Nova Iguaçu (5), Itaperuna (4), Nova Friburgo (4), Volta Redonda (4), Teresópolis (1), Vassouras (1) e Duque de Caxias (1).

Nota-se então que, na área metropolitana, apenas Rio de Janeiro, Niterói, Nova Iguaçu e Duque de Caxias, ofereciam cursos universitários. Era uma característica dos centros universitários a sua concentração no Rio de Janeiro e em Niterói. Os campus das universidades públicas não haviam se expandido para as cidades periféricas. Deste modo, constitui-se uma área metropolitana cujas ocupações superiores são também acompanhadas na concentração espacial pela formação superior, evidenciando no caso da área metropolitana, outra dificuldade de Niterói em descentralizar atividades e distribuir equipamentos públicos, situação que só viria a mudar na década seguinte, como explica Oliveira (2003), com as iniciativas da Universidade do Estado do Rio de Janeiro em criar cursos universitários em campus fora de sua sede no bairro do Maracanã , uma vez que não faria sentido antes, a Universidade da Guanabara prover campus universitários em municípios que não compunham seu domínio administrativo.

---

[101] Embora seja possível citar a fusão entre o Banco do estado da Guanabara S.A e o Banco do estado do Rio de Janeiro S.A (em 1975), sob a nova denominação BANERJ que fora responsável por manter ao menos uma agência em cada cidade do novo estado, a concentração de agências de bancos múltiplos e de investimento na cidade do Rio de Janeiro continua sendo grande evidência do papel de comando exercido pela cidade no âmbito estadual, reforçando a extrema concentração no núcleo como elemento característico desta estrutura metropolitana.

Como veremos adiante, outro dado que reflete peculiaridade da estrutura metropolitana – e que viria a ser um método também de aferição de centralidade –, é a tarefa de identificar ligações pelas vias de transporte. Embora a maioria das cidades metropolitanas tenham ligação direta com outras cidades metropolitanas em 1970, segundo Teixeira (1975), apenas Niterói, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Paracambi possuíam ligações rodoviárias com cidades externas ao núcleo metropolitano.

O caso de São Gonçalo ilustra esta característica de fraca ligação entre os centros do estado, uma vez que a sua rede de serviços é repartida e absorvida em três eixos principais

1. entre os bairros da cidade
2. com a cidade de Niterói e
3. Com a cidade do Rio de Janeiro

Mesmo em relação à sua produção industrial, notoriamente destacada nos setores têxtil, alimentício e químico, valia-se da proximidade com o porto do Rio de Janeiro para escoar sua produção, não havendo, portanto, maiores razões para ligações extra metropolitanas. Esta situação seria o embrião do movimento pendular que caracterizaria a periferia metropolitana a partir dos anos 1970. A vida de relações do município de São Gonçalo se caracterizaria em grande parte pelos fluxos de deslocamento voltados para o núcleo metropolitano ou para Niterói, em detrimento inclusive de deslocamentos intramunicipais.

Partimos então, para a construção da organização espacial, a mudança nas funções urbanas e a definição da São Gonçalo periférica a partir da década de 1970, começando por entender, qualitativamente de que periferia se tratava esta São Gonçalo.

O debate sobre o surgimento das “periferias metropolitanas” surge num contexto de críticas mais globais ao processo de produção capitalista, como fizeram autores como David Harvey (1989), Michael Lowy (1994) e Doreen Massey (1984; 2008). Do ponto de vista concreto, no início dos anos 1970 era possível identificar nas áreas metropolitanas brasileiras um desenvolvimento desigual e combinado nos mesmos moldes descritos por esta literatura marxista. .

A desigualdade, portanto, é um dos temas que ganha centralidade nos debates sobre os rumos do país, assim como nos estudos acadêmicos ou científicos. Estes debates também se apoiam na discussão das teorias do desenvolvimento e do subdesenvolvimento, o que fez os pesquisadores do fenômeno urbano também atentassem para estas questões, passando a propor análises considerando que “as diferenças marcantes de condições de vida vão traduzir-se em

uma consciência das desigualdades sócioespaciais", (CORREA, 1986, p. 76), conforme realmente ocorrera a partir do período citado.

Assim, o tema da periferização passa a incorporar também o estudo da espacialidade da pobreza. Milton Santos (1990) mostrara que entre os anos 1970 e 1980 as duas maiores áreas periféricas do país receberam juntas 6,5 milhões de novos habitantes. Ainda atraídas pelos maiores salários na indústria e na economia de serviços.

De acordo com o autor,

> [...] um traço distintivo – real desta vez – entre as cidades dos países desenvolvidos e a dos países subdesenvolvidos estaria na existência nestes, de extensas periferias ocupadas por gente pobre, a qual, seja qual for sua localização na cidade, é geralmente desamparada pelo poder público que, além de não lhe proporcionar os serviços essenciais, raramente lhe paga alocações de desemprego, quando este é o caso.". (1990, p. 52).

Embora o crescimento de áreas limítrofes ao núcleo metropolitano aconteça desde os primórdios da urbanização, Milton Santos destaca "a oposição entre a cidade visível e a cidade invisível", (1990, p.53) mostrando que "a paisagem urbana se estende muito mais depressa do que os serviços destinados a assegurar uma vida correta à população" (IDEM) e este é cerne do processo chamado de periferização, não apenas no sentido de estabelecer-se na periferia, mas de ocupar um espaço com características que indicam baixo padrão das construções e um perfil de moradores de menor poder aquisitivo.

A periferia passa a abrigar mais pobres e como lembra Milton Santos (1990, p.59), a pobreza esta é uma questão de natureza geográfica na medida que "a forma como a cidade é geograficamente organizada faz com que ela não apenas atraia gente pobre, mas que ela própria crie ainda mais gente pobre".

Outra observação diz respeito à delimitação do que seria a pobreza periférica. Recorrendo novamente a Milton Santos em relação à esta questão, vemos que a urbanização concentra pessoas, bens e serviços mas ao mesmo tempo reproduz desigualdades. O autor lembra em primeiro lugar que a delimitação da pobreza não pode ser tomada apenas como critério estatístico, visto que:

> "[..] já se tentou …estabelecer um limitar estatístico exato de pobreza, tomando como ponto de referência por exemplo, salários e horas de trabalho. Mas a noção de linha de pobreza avaliada dessa forma por órgãos internacionais interessados em informações quantitativas, e por planejadores preocupados em oferecer informações contábeis, não constitui um parâmetro valido e não permite comparações (SANTOS, 1979, p. 17).

Este tema é importante pela associação entre periferia, periferização e pobreza que remonta às desigualdades socioespaciais entre o núcleo , a periferia e entre cidades áreas diferenciadas dentro das cidades periféricas.

No caso da rede urbana brasileira, há um paralelo entre hierarquia e desigualdade, pois subentende-se que em uma rede de cidades algumas delas serão mais centrais do que outras, terão maior poder de controle da cadeia produtiva, serão comandantes da divisão territorial do trabalho, terão maior ou menor contingente populacional logo, serão desiguais, a exemplo dos trabalhos aqui citados que buscavam entender a realidade metropolitana.

As propostas de hierarquia, ou classificação de cidades, tal qual fizeram por exemplo Geiger e Davidovich (1961), IBGE (1963 e 1972), Roberto Lobato Correa (1968 e Speridião Faissol (1970 e 1972), identificavam desníveis ou diferenciações entre a cidade a partir de seu papel, seja na economia brasileira, ou no seu tamanho funcional, (IBGE, 1972). Relendo-os à luz das teorias atualmente disponíveis, assim como pelo filtro da própria organização espacial contemporânea, é inegável certo estranhamento em relação à estudos que, contribuindo com a compreensão da urbanização brasileira, trataram a diferença entre as cidades não como desigualdade, mas como desníveis dentro do sistema de localidades centrais.

Conforme mencionado, um importante ponto de inflexão na narrativa das ciências sociais em geral, principalmente em relação à América Latina, é a ideia cada vez mais relevante de subdesenvolvimento. E para explicá-lo, modelos matemáticos ou a própria macroeconomia eram insuficientes. É impossível ter a percepção de estar inserido em um país subdesenvolvido e não trazer estas premissas da totalidade espacial para a análise do espaço urbano.

Nos países do chamado terceiro mundo, mesmo as cidades já consolidadas, experimentam um processo acelerado de modernização, transformação de fixos e intensificação de fluxos metropolitanos que reforçam a desigualdade entre os diferentes centros urbanos. Como explica Milton Santos,

> “ [...] o espaço dos países subdesenvolvidos é marcado pelas enormes diferenças de renda na sociedade, que se exprimem, no nível regional, por uma tendência à hierarquização das atividades e, na escala do lugar, pela coexistência de atividades de mesma natureza, mas de níveis diferentes. (SANTOS, 2008 [1981, p.21).

Embora a noção de subdesenvolvimento não tenha sido cunhada nos anos 1970, ela acaba por ditar os rumos da análise espacial, inserindo novos elementos que até então apenas tangenciavam a teoria espacial. Um dos principais intelectuais responsáveis por este debate no

Brasil – o economista Celso Furtado[102] – mostra em sua obra que os problemas estruturais dos países subdesenvolvidos não são mero fruto do não planejamento, como preconizavam os modelos da economia neoclássica, assim como os da chamada de geografia teórica (quantitativa).

Teorias que classificam os países como desenvolvidos a partir do dinamismo de sua indústria em oposição aos subdesenvolvidos tiveram forte impacto em um país cujo processo de urbanização está intrinsicamente ligado ao processo de industrialização. O que ocorre pelo fato de que nestes países a exemplo do Brasil, a indústria não teria atingido o mesmo estágio de avanço técnico e econômico, conforme defendera Furtado (1961).

Retomar as propostas de Celso Furtado são importantes, em primeiro lugar, pelo fato de que as teorias do desenvolvimento/subdesenvolvimento são sistemas explicativos que inauguram também o debate sobre a divisão centro – periferia da economia mundial (FURTADO, 1990)[103]. Ou seja, a natureza da teoria do desenvolvimento – subdesenvolvimento é dinâmica, concebendo pares antagônicos cuja relação de interação faziam cada elemento do par, explicar o seu inverso.

Exemplo desta influência na forma e conceito de periferia, está no tratamento que Barat (1975) emprega em relação ao papel dos transportes na configuração e estrutura da área metropolitana fluminense, explicando como os padrões de suburbanização identificados nas metrópoles dos EUA poderiam apenas parcialmente ser referência para processos nas metrópoles brasileiras. Nas palavras do autor,

> As cidades brasileiras, contudo, apresentaram a conjunção de duas tendências no seu processo de diferenciação espacial: uma de tipo 'norte-americana', na qual se verificou uma relativa decadência dos centros em favor de zonas de ocupação mais recente, e outra, de tipo 'dualistico-subdesenvolvido' pela qual se deu um enfraquecimento da periferia metropolitana. Estas, passaram a ser ocupadas, com certa predominância, por populações com níveis mais baixos de renda. (BARAT, 1975, p.93).

---

[102] Sobre o subdesenvolvimento, Celso Furtado escreve: " Esse atraso tem sua causa não no ritmo de desenvolvimento dos últimos cem anos, o qual parece haver sido razoavelmente intenso, mas no retrocesso ocorrido nos três quartos de século anteriores. Não conseguindo o Brasil integrar-se nas correntes em expansão do comércio mundial durante essa etapa de rápida transformação das estruturas econômicas dos países mais avançados, criaram-se profundas dessemelhanças entre seu sistema econômico e os daqueles países". (1961, p.156).

[103] Celso Furtado (1990) atribui as primeiras sistematizações deste modelo centro-periferia à Raul Prebisch, especificamente em seu texto "Crecimiento , desequilíbrio y disparidades: interpratación del processo de desarrollo económico", publicado originalmente na revista Estudio Económico de América Latina, 1949.

O maior peso do subdesenvolvimento na leitura dos processos de reprodução espacial tem outra consequência profunda na análise geográfica. Trata-se da adição de conteúdo social nas análises da estrutura (totalidade) do capital que traz o espaço para o centro não apenas do debate econômico como também e principalmente, das desigualdades sociais. O espaço não seria apenas um reflexo destas desigualdades, mas ele mesmo, condicionante das disparidades que mesmo entendidas de forma sistêmica, não poderiam mais ser naturalizadas ou seja, era preciso entender os processos históricos, mas sobretudo as temporalidades condicionadas pelo espaço como elementos-chave tanto no processo de subdesenvolvimento, quanto na conformação de desigualdades internas.

Milton Santos, um dos primeiros autores na geografia a tratar do tema do subdesenvolvimento em seu Espaço Dividido ([1975] 1979), lembra ainda que para entender o processo de urbanização dos países periféricos, seria preciso partir do enquadramento de suas respectivas formações sociais. Manuel Castells também tratara do tema ao afirmar que " [...] analisar o espaço enquanto expressão da estrutura social resulta, consequentemente, em estudar sua modelagem pelos elementos do sistema econômico, do sistema político e do sistema ideológico, bem como pelas combinações e práticas sociais que decorrem dele". (1983, p.193)[104].

Celso Furtado (1974), atribuíra ao subdesenvolvimento o sinônimo de desarticulação social, reforçando a necessidade de entender como as atividades econômicas afetam o conjunto vago de elementos chamados de sociedade.

Pode-se citar também o esforço teórico de Henri Lefebvre, que ao elaborar uma teoria da reprodução espacial à luz de categorias marxistas, incorpora a análise do espaço social na esfera da reprodução social. Para o autor, " [...] o espaço é o objetivo, ou melhor, a objetivação do social e, consequentemente, do mental" (2008, p.44), e também " [...] as contradições do espaço não advém de sua forma racional, tal como ela se revela nas matemáticas . Elas advém do conteúdo prático e social e, especificamente, do conteúdo capitalista". (2008, p, 57).

Para Lefebvre (2004, p.51), a "realidade urbana não se vincula só ao consumo, ao terciário, às redes de distribuição. Ela intervém na produção e nas relações de produção.. A despeito da divergência entre um marxismo de caráter analítico ou correntes que ainda primam pela análise de dados empíricos, a ideia de que "o espaço e a política do espaço exprimem as

[104] Cabe ressaltar que Manuel Castells embora contribua para a construção de uma análise espacial que considere as relações sociais, ao conceber o espaço como uma "forma social", subordina o mesmo à dinâmica da sociedade. Pode-se pensar, diferente, já que espaço e sociedade não possuem relação hierárquica e sim, dialética na formação de uma totalidade.

relações sociais, mas reagem sobre elas (LEFEBVRE, *op. cit.* , p, 26-27), mostra a preocupação do autor em entender o espaço a partir de suas particularidades na reprodução social.

Embora a influência marxista insira a formação social no rol da luta de classes , calcada na categoria trabalho, uma abordagem quantitativa pode ser baseada na estratificação pela renda e a classe social para a sociologia se baseia na ocupação, como em Erikson, Goldthorpe, Portocarrero (1979) , mesmo contendo diferentes concepções, a influência do tema das classes sociais chega no cerne do debate espacial a partir dos anos 1970, justificando uma Geografia Nova (SANTOS, 2004, [1979]) que se relacionasse formação social e espaço.

Milton Santos (1982, p. 81) alegara que "[...] nosso problema teórico e prático é o de reconstruir o espaço para que não seja o veículo de desigualdades sociais e ao mesmo tempo, reconstruir a sociedade para que não crie ou preserve desigualdades sociais", advogando em prol de uma ciência do espaço que conseguisse operacionalizar processos, cujas formas e funções levassem em consideração o papel do espaço na formação de desigualdades não apenas entre países ou cidades mas que percebesse como isto afeta o cotidiano das pessoas.

Partindo destas contribuições inegáveis de autores que pensaram de forma mais crítica a organização da economia, da sociedade e do espaço geográfico, de que maneira podemos pensar as centralidades urbanas, ou as funções na hierarquia urbana, que por sua vez afetam a percepção dos espaços periféricos nas metrópoles brasileiras?

A respeito da (re)formulação de conceitos, Sandra Lencioni repara que o conceito tem movimento, evolui, e esta é a razão pela qual alguns autores usam mais o termo 'noção' do que o próprio termo "conceito, a indicar sua fluidez". (2008, p.111). Este é o caso do termo periferia.

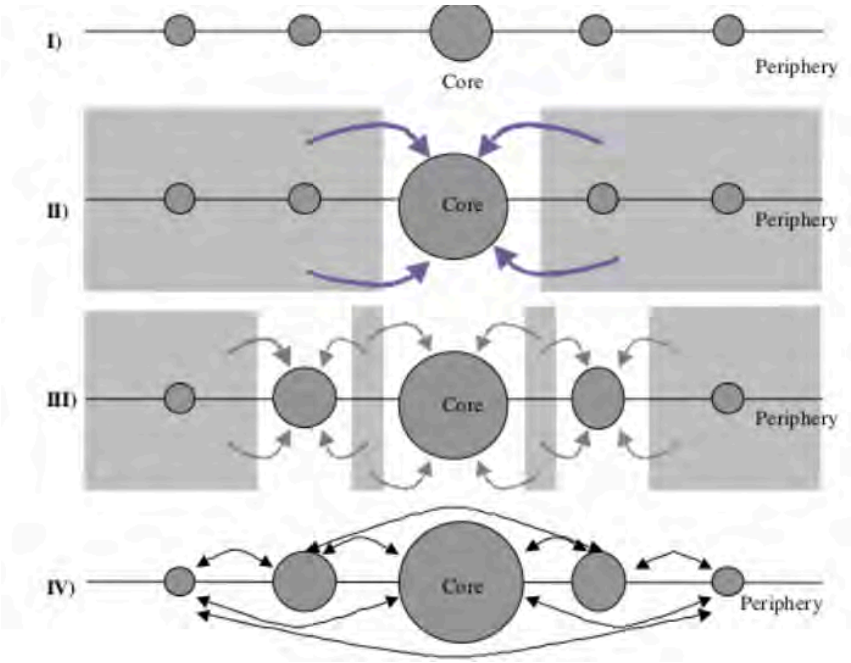
A revisão bibliográfica realizada mostrou que é notório que a periferia, entendida antes como distância física, passa a ter um conteúdo com maior peso do caráter social, influenciado pela ideia de que as partes "subdesenvolvidas" eram lugares periféricos. Sposito (1988, p.56) por exemplo, mostra que " [...] o crescimento das cidades tornou centro a área antes compreendida por todo o núcleo urbano, formando-se ao seu redor uma faixa nova, considerada a periferia". Esta concepção de periferia como área externa ao núcleo de urbanização central que é incorporada pela sua expansão é tema afim nos estudos sobre centralidade e hierarquia urbanas.

Há o modelo de periferia que toma emprestado a relação de avanço/atraso entre áreas desenvolvidas/subdesenvolvidas mostrando que, diferente da hierarquia urbana que estruturava uma rede de cidades de tamanho funcional diferente, o desenvolvimento econômico criaria uma maior integração da periferia com o centro, apesar de admitir-se a dependência das áreas

periféricas da dinâmica e da força motriz do centro como gerador de riqueza. É o caso do modelo de John Friedmann (1966).

Raagmaa (2003) mostra que este modelo tem uma grande contribuição para o entendimento das cidades (figura 10) O autor mostra que a periferia é entendida como um estágio atrasado em relação ao núcleo, lembrando que esta concepção, tem forte influência também dos polos de crescimento de François Perroux (1955) e da ideia de 'spread effect' de Gunnar Myrdal (1957). Ao se atribuir a periferia como resultado do poder indutor da área central, assume-se uma relação de dependência entre centro – periferia, concebendo uma dicotomia tal qual nos moldes da leitura entre estágios 'desenvolvido – subdesenvolvido'. Pode-se partir destes modelos de cunho mais geral para se chegar às especificidades da periferia não captadas pelos modelos citados, usando-os como referência para cidades brasileiras partindo disto, para o desenvolvimento de modelos mais adequados à realidade nacional.

Figura 10 - Modelo Centro - Periferia de John Friedmann (1966)



Fonte: Friedmann, 1966

Como pensar nestas definições de cunho mais geral, para o caso do Rio de Janeiro? Quais processos deste tipo também ocorrem naquela região metropolitana? Como mostram Mauricio de Abreu (1987) e Freire (2012), várias são as similitudes destes modelos em relação a expansão do núcleo urbano carioca. Os autores explicam como na cidade do Rio de Janeiro os melhoramentos urbanos iniciais, ainda no começo do século XX, podem ser parcialmente atribuídos aos sistemas de transporte público e privados. A LIGHT, companhia de bondes que

atuava no Rio, teria se consorciado com outras empresas privadas de melhoramentos urbanos, criando áreas de maior densidade de serviços, o que atraíra moradores e empresas de poder aquisitivo mais elevado para a zona sul, parte da Tijuca e Vila Isabel, em detrimento dos subúrbios, servidos pela Ferrovia Leopoldina, ligando os subúrbios e a baixada fluminense, como mostrara Soares (1962). Ao contrário dos bondes, a estrada de ferro tinha problemas em coordenar a chegada de melhoramentos urbanos em concomitância com a expansão da rede férrea (dado também o fato de serem companhias públicas). Diferenciando as áreas centrais das áreas distantes, no que hoje é a periferia metropolitana.

Entre as tentativas de analogias possíveis, Ferreira (2000), analisa as desigualdades do meio urbano como consequência de uma urbanização subdesenvolvida. Tomando para o meio urbano características do subdesenvolvimento, dentre as quais, a dependência da periferia em relação ao centro, e definições diversas de pobreza. Uma desigualdade que não está pautada apenas nas dissonâncias entre os graus de centralidade urbana mas principalmente em como a urbanização afeta a vida dos indivíduos. O espaço como parte de uma teoria social, cuja maior influência para o conceito de periferia seja a incorporação desta, como sinônimo de pobreza.

Embora a periferia não tenha deixado de ser uma referência espacial, no sentido estrito do termo, a periferia a partir da "espacialização da teoria social" (MASSEY, 2008, p. 99), é o oposto do centro, desenvolvido, rico e dinâmico. A periferia ganha cada vez mais a conotação de espaço de carências e ausências (MODESTO, 2006) a partir do paradoxo em que, na medida que a urbanização avança, os centros urbanos e sobretudo as áreas metropolitanas tornam-se mais densamente povoadas, mais complexas, mas ao mesmo tempo, mais concentradas.

Roberto Lobato Correa (1986), atesta o fato de que a periferia urbana havia sido mormente tratada como área localizada nos arredores do espaço urbano. Além disto, o autor enumera uma periferia de amenidades e uma periferia interiorana, que se caracteriza

> [...] por ser quente, abafada, sujeita às enchentes e aos mosquitos. [...] a periferia dos pobres, do povão, do trem de subúrbio e horas desperdiçadas no transporte, da auto-construção e do sobre-trabalho, das favelas que agora ali aparecem, dos assaltos e do esquadrão da morte, da falta de esgotos e de vias calçadas, escolas e hospitais. Dos desempregados, dos biscateiros e do pessoal que ganha salário –mínimo. (1986, p.74)

Outro pesquisador que problematiza o termo é Álvaro Domingues, que definiu 'condição periférica' como um conjunto de elementos que atestam uma oposição à condição central. Para o autor, "[...] enquanto agregado social, a periferia define-se , por isso e também , não pela densidade ou pela intensidade do inter-relacionamento interno ao nível local, mas sim pela dependência, pela subalternidade face às áreas centrais e aos locais de destino dos

habitantes pendulares". (DOMINGUES, 1996, p. 5). Barat (1975), mostra que a periferia seria o espaço marcado pela reserva fundiária, pela autoconstrução, pela falta de investimentos em face ao desenvolvimento do núcleo metropolitano, espaço marginalizado, resumido como uma antítese do subúrbio periférico norte americano habitado pelas classes médias (BARAT, 1975).

Domingues (1996) refere-se ao déficit de cidadania e a um pré-conceito social como elementos que encamparam a noção de periferia urbana a partir do maior ou menor '*sprawl effect*' da área central em oposição ao subúrbio do American Dream[105], das classes de médio e alto rendimento com acesso à meios de transporte individual.

Ermínia Maricato (2000;2003) ao discutir urbanismo e periferia mostra que regiões periféricas das áreas metropolitanas ao crescerem mais do que seus núcleos centrais acabam por aumentar as regiões pobres. Novamente aqui, tal qual o subdesenvolvimento, a periferia, tomada como "tragédia urbana brasileira não é produto das décadas perdidas, portanto. Tem suas raízes muito firmes em cinco séculos de formação da sociedade brasileira, em espacial a partir da privatização da terra e da emergência do trabalho livre" (MARICATO, 2000, p. 4).

Relacionando ao crescimento do PIB brasileiro entre os anos 1940 a 1980 explicado sobretudo pelo processo de industrialização do país em índices superiores a 7% ao ano, Maricato (2000) salienta ainda a dicotomia do crescimento econômico que simultaneamente criou uma nova classe média urbana e manteve grandes contingentes sem acesso a direitos sociais e civis básicos como legislação trabalhista, acesso à previdência, moradia e saneamento, de onde por sinal, vem a associação – coerente com a realidade, entre periferia e informalidade.

Esta suposta oposição entre crescimento metropolitano e periferização tem expressão no chamado 'milagre econômico' vivido no cenário nacional a partir dos anos 1970. Rugitsky (2016) explica que entre o final dos anos 1960 e os anos 1970 , o crescimento econômico nacional concentrara-se nos setores intensivos em trabalho qualificado, aumentando a disparidade salarial entre as áreas do território, fomentando um processo cumulativo ao deslocar os investimentos em setores intensivos em trabalho qualificado. Nas palavras do autor:

> "No milagre econômico da ditadura militar, a concentração de renda expandiu o mercado de consumo para os produtos então restritos às elites, como automóveis e eletrodomésticos, estimulando a expansão desses setores que, por contratarem trabalhadores qualificados, contribuíam para concentrar ainda mais a renda". (RUGITSKI, 2016, p. 4).

Milton Santos já havia explicado anteriormente os efeitos do crescimento econômico concentrado na difusão de uma classe média urbana que gerou também uma massa de pobres

[105] O termo refere-se à ocupação dos subúrbios das cidades norte-americanas por moradores de classe média com acesso aos bens de consumo que lhes conferem status.

que gravitavam os núcleos urbanos sem, no entanto, ter acesso à cidadania plena. Sobre o modelo econômico que conduziu o chamado milagre econômico o autor mostra que

> Trata-se, também de um modelo político e social, responsável tanto pela eliminação do embrião de cidadania que então se desenvolvia, como pela opção de alargamento de uma nova classe média em detrimento da massa de pobres que o 'milagre' não apenas deixou de suprimir, como também aumentou. O crescimento econômico assim obtido, fundado em certos setores produtivos e baseado em certos lugares, vaio a agravar a concentração da riqueza e as injustiças, já grandes de sua distribuição". (SANTOS, 1987, p. 26).

Este modelo político social mencionado pelo autor nos ajuda a entender porque o estado do Rio de Janeiro – e sobretudo parte de sua periferia que até os anos 1960 foram pródigos subúrbios ou periferias industriais – perderam dinamismo no conjunto das unidades da federação, vendo fechar ou tornarem-se obsoletas suas indústrias e plantas industriais, tomando-se por exemplo a comparação com os tipos de indústria da área metropolitana mais dinâmica do país, no caso, a Região Metropolitana de São Paulo.

A referência ao modelo político social do período da ditadura militar também auxilia na explicação da existência de taxas elevadas de crescimento urbano no estado do Rio de Janeiro, e te todas as contradições que este crescimento trouxe. Conforme já mencionado, a metropolização no caso fluminense em vez de se traduzir em espraiamento do desenvolvimento para todo o conjunto metropolitano, teve o efeito contrário, de reforçar a concentração de renda, relegando à periferia fatias menores de investimentos, equipamentos públicos, o que levou também a instalação nas áreas mais centrais de um conjunto maior de empresas e de atividades econômicas e, consequentemente, de uma maior capacidade de gerar postos de trabalho nestes locais centrais. Este maior dinamismo do centro explica, por seu turno, o aumento da parcela de pessoas que habitam as periferias, mas buscam empregos no núcleo metropolitano para sobreviverem.

Maricato (2003) é também outra estudiosa do tema que define a periferia também como área onde ocorre a segregação urbana ou ambiental, ambas faces de desigualdade social. Dentre outras características das áreas periféricas, se destacariam

> " [...] dificuldade de acesso aos serviços e infra-estrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos [...] menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil aceso ao lazer." (MARICATO, 2003, p.152)

Com menor renda, os trabalhadores da indústria e do setor terciário (formais e informais) teriam sido excluídos do mercado imobiliário privado, tendo sido assim obrigados a buscarem áreas periféricas seus lugares de moradia, no que Ermínia Maricato (2003) chamou de simbiose entre modernização e desenvolvimento do atraso.

Em relação à caracterização das periferias, Sposito (2000) lembra o problema das moradias, uma vez que ainda que se construam mais casas, a grande questão é que a população pobre não pode pagar por elas. O que acaba fixando famílias em áreas onde prevalece a autoconstrução, que em geral, são desconectadas de todos os tipos de equipamentos públicos de urbanismo, (principalmente as redes públicas de abastecimento e esgoto).

Lembra ainda que os "lugares da pobreza [...] os mais afastados, os mais densamente ocupados vão ficando no abandono (SPOSITO, 2000, p,74), mostrando a discrepância entre o crescimento urbano e a rede de serviços providos, tanto pelo Estado quando por empresas privadas.

É neste sentido que Milton Santos (2008) faz uma crítica ao esquema hierárquico, advogando em favor de transformações reais processadas ao longo do tempo. Isto por que as periferias, tomadas como pobreza, eram um problema urbano que a hierarquia, mais preocupada com o tamanho funcional e com a rede de serviços, não dá conta de resolver.

Decorre disto também a ideia de que a periferia torna-se um conceito menos ligado à distância do centro e mais ligado à condição. A condição periférica denota uma situação de vulnerabilidade, não acessibilidade a serviços básicos e a um consumo limitado, independente da localização in situ.

É possível encontrar outras referências que remontam ao ponto de inflexão do conceito de periferia urbana. Martins (2002) estabelece distinções importantes entre as noções de periferia e subúrbio, ambas centrais para nosso argumento. Segundo o autor, é preciso separar o subúrbio – entendido como área de transição urbano rural –, da periferia urbana no período em que se completa a transição urbano rural no Brasil do século XX. Nas palavras do autor:

> "Há uma distinção espacial importante entre subúrbio e periferia. No subúrbio, mesmo na fase já alcançada pela industrialização e pelos loteamentos de terrenos para moradias operárias, os lotes eram grandes, as casas com espaço para o quintal, um remanescente do rural que permanecia no urbano [...] a periferia já é o produto da especulação imobiliária, ruas estreitas, calçadas estreitas, falta de praças, terrenos minúsculos, casas ocupando na precariedade de seus cômodos todo o reduzido espaço disponível para a construção, falta de plantas, muita sujeira e fedor." (MARTINS, 2002, p.78).

Referindo-se à periferia paulistana, Martins (2002, p. 78) problematiza uma periferia que "é a negação das promessas transformadoras, emancipadoras, civilizadoras e até revolucionárias do urbano, do modo de vida urbano e da urbanização".

A ideia de que periferia deixa de ser um "local físico" para tornar-se uma "condição" é bem exemplificada por Langenbuch (2002), quando este problematiza que para além da conotação de periferia como borda da cidade – em referência aos subúrbios dos blue collars[106] norteamericanos –, a periferia no caso brasileiro ganha forte conotação social, visto que por exemplo, "em Campinas , dificilmente alguém rotularia os bairros de classe média localizados entre Barão Geraldo e a Unicamp de periferia, fazendo-o, no entanto com muitos outros até mais próximos ao centro da cidade"(LANGENBUCH, 2002, p.90).

Já Nabil Bonduki (2002), destaca outras características desta ênfase nos conteúdos "sociais" da noção de periferia, que servira para revelar as desigualdades do Brasil urbano. O autor inclui neste processo os diferentes estágios de desenvolvimento em função dos investimentos públicos, a falta de transporte, água, esgoto ou todas as ausências ocorrendo em concomitância, destacando que em subúrbios ou periferias geralmente o transporte é o primeiro elemento que chega, como é aliás, o caso da periferia fluminense.

Tal qual o exemplo de Campinas dado por Langenbuch (2002), Bonduki cita o fato de que Alphaville – um condomínio fechado localizado na divisa com a cidade de São Paulo – apesar de estar distante do centro, não foi considerado um loteamento periférico, pondo em xeque a ideia de periferia como um local físico, uma extensão.

A periferia caracterizada como "efeito declinante da distância, (CORREA, 2000 p. 21) pautada na geografia estadunidense dá lugar a uma noção de periferia influenciada por um saber geográfico mais crítico e engajado em entender a desigualdade social brasileira. Concordamos com Luciana Lago, quando esta observa que

> A noção de 'periferia', construída nos anos 70 nos marcos da sociologia urbana marxista e incorporada em seguida ao senso comum, qualifica um determinado território na metrópole pelo conjunto de carências ali observadas e não encontrado em outro lugar (LAGO, 2007, p. 175).

Morar distante do núcleo metropolitano acabou sendo uma alternativa para ter acesso ao mercado de trabalho .Como a terra é também uma mercadoria e um produto cada vez mais caro nos arredores das áreas que oferecem as melhores oportunidades por concentrarem

[106] Termo utilizado para definir a classe operária norte americana que possuía renda suficiente para morar nos subúrbios graças entre outras coisas, ao acesso ao automóvel particular.

historicamente a maior densidade de serviços e postos de trabalho qualificados, a solução de morar longe em lugares mais acessíveis foi a estratégia encontrada pelos pobres. A periferização neste sentido é um processo claramente delineado nas metrópoles brasileiras da segunda metade do século XX, conformando periferias como da descrição de Maria Adélia de Souza (1998, p. 9), com

> "[...] a pobreza que se traduz no espaço urbano pelas habitações precárias, carência de equipamentos coletivos, periferias urbanas cada vez mais ampliadas e distantes, a impossibilidade da gestão urbana, a carência de recursos financeiros, a inadequação tecnológica , a especulação imobiliária e uma infinidade de dilemas que o capitalismo insiste em remediar"

A questão da moradia é uma das principais expressões materiais deste problema. Como o acesso aos terrenos e imóveis urbanos é dado via mercado privado (o que obriga os compradores a terem os recursos suficientes para a aquisição destes bens de dignidade), a qualidade e a localização das habitações vai refletir exatamente estes diferencias de renda das populações urbanas.

Pensar que " [...] a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende em larga proporção, do ponto do território onde se está" (SANTOS, 1998, p. 81), é admitir que por razões múltiplas, sobretudo econômicas e políticas, a condição periférica não se dá apenas por razão de distância, mas de uma desigualdade espacial que acaba por se traduzir no fato de que " morar na periferia é se condenar duas vezes à pobreza" (Santos,1998, p.115) conforme preconiza a dicotomia centro/ periferia a partir das análises que se propunham a identificar as razões da concentração socioespacial no que tange a rede urbana brasileira.

É preciso ainda ratificar um dado elementar: na medida em que " a localização de serviços essenciais é deixada à mercê da lei do mercado" (SANTOS, 1998, p. 116) com o avanço da urbanização sobre o território brasileiro, o acesso ao serviços se dá via disponibilidade de renda dos indivíduos e das famílias. A diferenciação espacial entre o subúrbio , as zonas norte e sul no caso do núcleo fluminense é um exemplo de que a concentração de renda acaba também, via concentração dos locais de maior demanda, por ofertar os serviços de forma também mais concentrada no espaço.

Tem – se o consenso de que , com o crescimento maior das periferias (entendidas como cidades periféricas) em relação aos núcleos centrais, (MARICATO, 2000), haveria um espraiamento da pobreza, visto que é para as periferias que as levas de migrantes se dirigiam vindo das diferentes regiões do país para a região concentrada em busca de maior acesso aos empregos e serviços instalados não apenas no núcleo, mas também na área metropolitana.

Demandar o direito à cidade é um desejo lícito, porém conflitante com o a ideia de um espaço transformado em mercadoria (CARLOS, 1994), mostrando que a questão habitacional é uma demanda essencialmente periférica, cuja intervenção do Estado não necessariamente conseguiria solver estando atado pela macroestrutura que é o modo de produção capitalista.

Isto explica a imagem da periferia como lugar da auto-construção, do improviso, da informalidade e da marginalização. Milton Santos (1988) também chamara atenção para o problema, mostrando que as cidades brasileiras configuram-se de modo à conceder benesses e vantagens àqueles que podem pagar, fazendo com que outras pessoas queiram acesso aos mesmos bens e retroalimentando a ideia de que a cidadania é equivalente ao acesso aos bens de consumo.

É neste sentido que as políticas de habitação, partindo de uma visão que acabou reforçando a condição periférica, focaram em financiar moradias nas periferias sem considerar a expansão do serviços urbanos que resultassem em alguma qualidade de vida para os moradores destas áreas. Sobre este tema, Roberto Lobato Correa (1986) havia destacado a relação da periferia com determinadas práticas espaciais que inseridas no processo de acumulação de capital, apropriavam-se de áreas periféricas, seja para implantação industrial, para incorporação imobiliária, extração de renda fundiária mas sobretudo, vetorizar uma reprodução segregada, através do controle social e da separação de classes que se dava a partir da oferta de serviços com maior ou menor espacialização – ou mesmo da ausência deles –, reforçando a periferia como "lugar de existência e reprodução de parcela ponderável das camadas populares..." (CORREA, 2001, p. 160) sendo lugar de " [...] numerosos loteamentos que acabam formando um mosaico irregular, cujo conteúdo em termos de equipamentos de consumo coletivo é extremamente precário. [...] A precariedade ou falta de postos de saúde, hospitais, escolas, policiamento e praças arborizadas é regra geral [...]" (IDEM).

Debatendo as diferentes abordagens conceituais que tem a periferia, Ritter e Firkowski (2009), entendem que é possível em algum momento áreas com alguma centralidade pretérita serem consideradas periferias. A centralidade é concebida a partir das áreas de influência e dos graus de interação e subordinação de um centro urbano, o que lhe confere ao mesmo tempo uma vida de relações própria e uma certa limitação geográfica em relação ao seu crescimento. A centralidade tem uma dinâmica complexa, pois ao mesmo tempo em que está sob a área de influência de outra, – o que leva à sua inserção em uma hierarquia cujo escalonamento constitui-se em assimetrias –, não há fator determinante que impeça o desenvolvimento qualitativo da centralidade menor. Em outras palavras; atribuir ao núcleo de maior centralidade o baixo dinamismo dos centros locais significa conceber a centralidade sob um viés determinante.

Tanto a centralidade pode tornar-se periférica, como, periferias podem ser lidas como novas centralidades (RITTER & FIRKOWSKI, 2009). São Gonçalo parece se enquadrar numa dinâmica deste tipo. A partir da concepção do que significara a condição periférica (em relação à cidade da área metropolitana), podemos entender as particularidades da transformação da São Gonçalo periférica no contexto da região metropolitana instituída em 1974.

A abrangência de escalas permite leituras variadas sobre a periferia fluminense. Como primeira aproximação mais empírica ao tema da periferia da região metropolitana do Rio de Janeiro, estamos considerando como periferia fluminense a reunião dos municípios excetuando-se o núcleo metropolitano, atualmente possuindo 21 municípios em sua composição.

No entanto, os municípios periféricos possuem muitas semelhanças entre si e ao mesmo tempo diferenciam-se quantitativamente e qualitativamente. Por exemplo, o maior município periférico, Cachoeiras de Macacu, é uma unidade territorial com 953,801 km2 enquanto o município de Nilópolis[108] é uma unidade territorial com apenas 19,393 km2 (IBGE, 2015).

As diferenças seguem ainda, em relação ao crescimento populacional. Enquanto o município de maior área tinha em 1970, 33.793 residentes, Nilópolis já contabilizava neste período 128.011 residentes, ocupando neste ano respectivamente a 29ª e a 8ª posição no ranking populacional do Estado do Rio de Janeiro.

Como a demografia é um dado elementar de análise, vale ressaltar outra particularidade desta periferia metropolitana.

Embora oficialmente a cidade do Rio de Janeiro não participasse da composição metropolitana, ela se estabeleceu como principal pólo de emprego e serviços para as cidades do seu entorno imediato. Por outro lado, Niterói não foi capaz de polarizar as cidades ao seu redor na mesma intensidade. Sem rivalizar com a cidade do Rio de Janeiro e com baixo poder de induzir desenvolvimento, criou-se uma periferia dividida à oeste, pela polarização mais intensa com o antigo Distrito Federal e à leste, com um eixo de destaque formado por Niterói e São Gonçalo.

Em 1970 – ano de referência por ser o recenseamento anterior à criação da região metropolitana – três cidades possuíam um contingente populacional maior do que a capital estadual, Niterói. Nova Iguaçu, com 727.140 habitantes, Duque de Caxias com 431.397 e São Gonçalo com 430.271 residentes tinham população superior à Niterói, com população aferida de 324.246.

---

[108] As diferenças de extensão estão relacionadas aos interesses locais que fomentaram emancipações baseadas no quadro político, e o conflito entre frações de classe , cujos embates existem partir da estrutura econômica e social, como explica Manoel Ricardo Simões (2006) sobre as emancipações territoriais na baixada fluminense.

Este crescimento demográfico desigual guarda também relação com os eixos de circulação que cortam a região metropolitana. Enquanto à Oeste da Guanabara a expansão da cidade do Rio de Janeiro – que se deu sobretudo com os ramais de trem associados aos loteamentos e à obras de saneamento – tornaram atrativa a ocupação de áreas de Nova Iguaçu e Duque de Caxias, à leste esta ocupação se deu de forma mais intensa em São Gonçalo do que em Niterói, devido entre outros fatores à intensa atividade industrial da cidade entre os anos 1940 e 1960 (além da semelhança com os demais processos em Nova Iguaçu e Duque de Caxias).

Até os anos 1970, Niterói mantém sua centralidade (IBGE, 1972), embora sua área de influência esteja sobreposta à área de influência da cidade do Rio de Janeiro. Mesmo que existisse grande oferta de serviços em Niterói, acessá-los não seria tão simples para a periferia oeste, que encontrava no Distrito Federal, serviços iguais ou melhores do que os ofertados na capital estadual.

Segundo Penalva Santos (2000), a dinâmica da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e com seus municípios não difere das demais regiões metropolitanas, com uma população estadual demasiadamente concentrada no entorno metropolitano, no caso fluminense, aproximando-se dos 77% a partir de 1970.

Vale ressaltar, que a maior parte do crescimento da população da região metropolitana não se deve tanto às cidades consideradas "médias" de seu entorno, ou mesmo à Niterói, mas se deve principalmente ao dinamismo demográfico de três cidades: Nova Iguaçu, Duque de Caxias e São Gonçalo[110].

Peculiar também é a tendência à metropolização identificada por Penalva Santos (2000), onde o crescimento e expansão de Duque de Caxias e Nova Iguaçu fez com que essas cidades formassem suas próprias áreas periféricas.

Devido à proximidade com Niterói, o crescimento significativo de Itaboraí, também relaciona-se ao crescimento da população de São Gonçalo. No entanto, isto não foi lido como subordinação de Itaboraí a São Gonçalo. Ambas as cidades foram por exemplo classificadas como "periferia estendida de Niterói". (SANTOS, 2000, p. 268), devido a tendência à conurbação que provavelmente se formaria entre estas três cidades.

Estas particularidades explicam outras proposições de periferia metropolitana como a de Maurício de Abreu (1987), que decorrem das diferenciações intra-metropolitanas, e do fato

[110] Observa-se que a autora absteve-se de propor uma classificação para cidades maiores que seu critério de cidades médias mas que não tem semelhanças com o núcleo metropolitano já que este não era o foco do estudo em questão.

de que a própria periferia tem leituras diferentes, quando comparada à ela mesma, em relação ao núcleo e em relação à rede urbana brasileira.

Para Abreu (1987), o núcleo metropolitano compreenderia a área comercial e financeira da cidade do Rio de Janeiro, somados à zona sul , à zona norte (tendo como limite Vila Isabel, São Cristóvão e Caju), além do centro e a zona sul (orla) da antiga capital estadual.

Partindo deste núcleo, ele concebe 3 anéis periféricos: a periferia imediata, que abrangeria os subúrbios mais antigos do Rio de Janeiro (onde o bairro de Madureira seria o limite) além da zona norte de Niterói e a área da baixada de Jacarepaguá, incluindo a Barra da Tijuca, área de expansão de classes de alta renda da cidade núcleo a partir dos anos 1990.

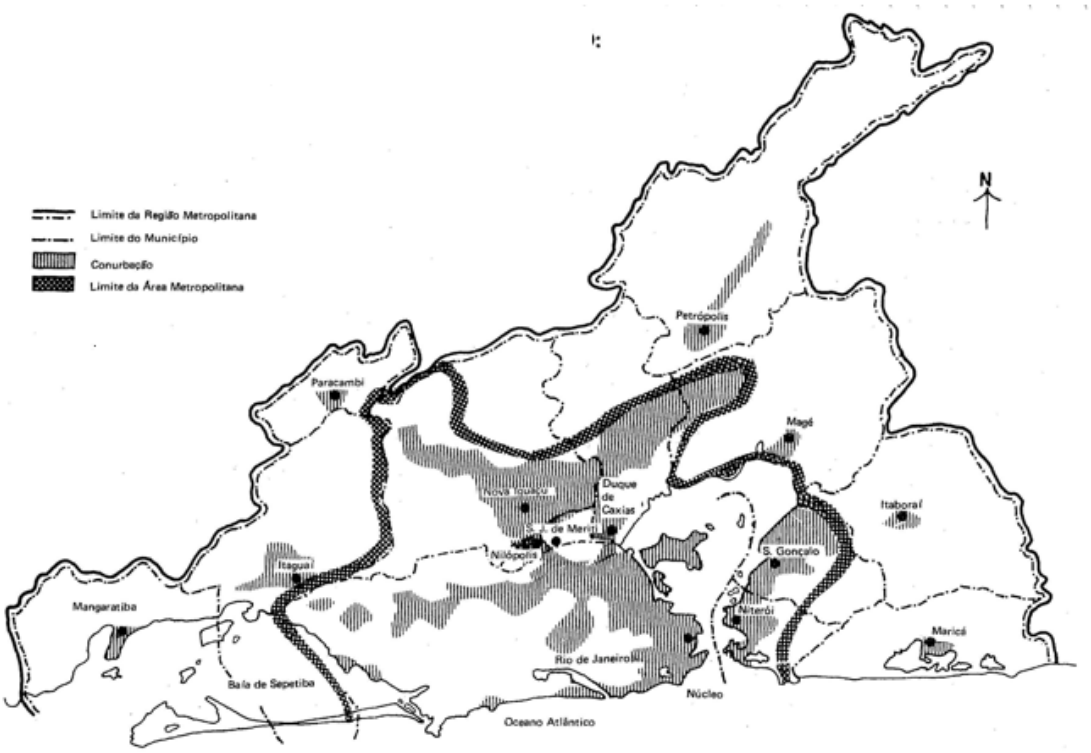
O segundo anel periférico seria a área além da periferia imediata, constituída pela conurbação do Grande Rio[112], formada por Nilópolis, São João de Meriti, parte de Duque de Caxias, São Gonçalo e parte de Magé. À esta divisão, Maurício de Abreu (1987) chamou de periferia intermediária, recorte no qual pode ser enquadrado também o município de São Gonçalo (nosso principal recorte empírico da pesquisa).

Por fim, existiria uma área chamada periferia distante, que faria parte, segundo o autor, da RMRJ definida em lei, mas não da área metropolitana em si. A diferença ocorre pelo fato do autor utilizar o a divisão por distritos como de ponderação, uma tentativa de se evitar uma leitura homogeneizante da periferia ao diferenciar os distritos-sede de áreas que em 1970, ainda eram áreas de características predominantemente rurais.

A área conurbada não abrangia toda a RMRJ, coincidindo com as sedes distritais de São Gonçalo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis e Niterói. Através da análise do mapa 1 é possível também identificar que o autor propusera uma regionalização própria do fenômeno metropolitano, que não coincide com os limites da regionalização metropolitana oficial.

[112] Termo também empregado anteriormente por Soares (1962).

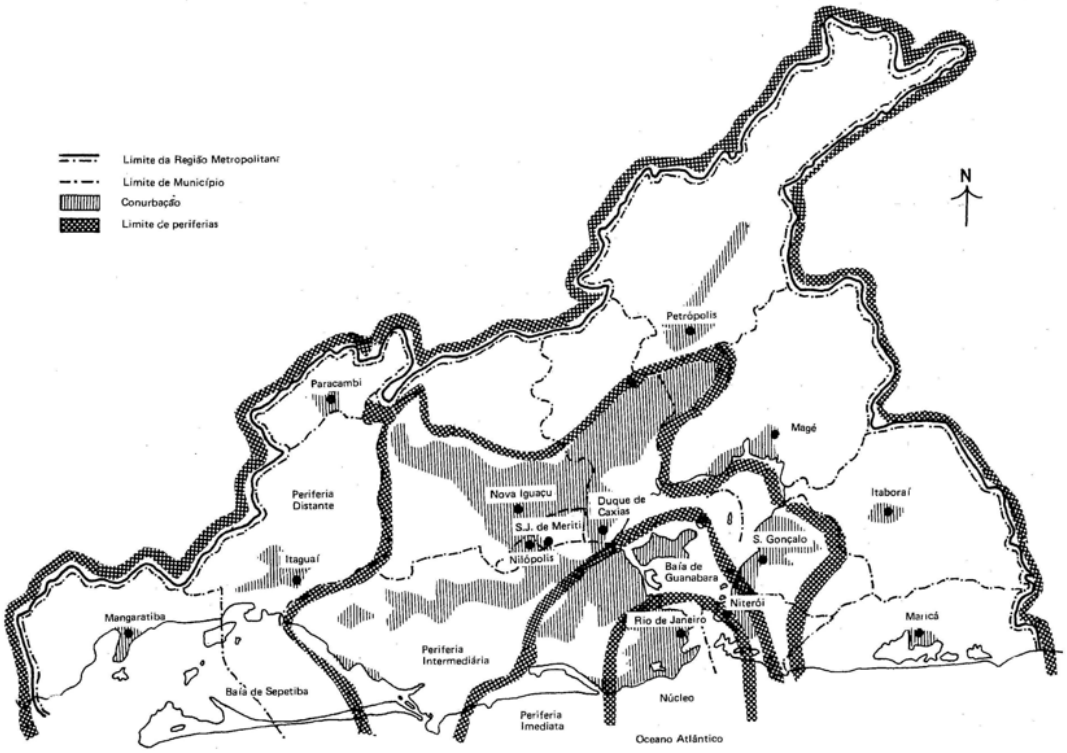
Mapa 1- Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Delimitação da área conurbada.



Fonte: Abreu, 1987.

O mapa de Abreu (1987) não é apenas uma construção baseada em apenas na distância. Percebe-se que em 1978, o limite da área metropolitana é maior do que a área conurbada. Destaca-se no entanto o fato de que a área conurbada na periferia oeste ser maior do que na periferia leste, que só possuía contiguidade entre Niterói e São Gonçalo, enquanto Duque de Caxias , Nova Iguaçu Nilópolis e São João de Meriti eram manchas contíguas ao Rio de Janeiro. Mesmo entre os municípios conurbados é possível observar diferenciações internas, como por exemplo , percebe-se que a contiguidade entre Niterói e São Gonçalo começa no centro da primeira, toma o caminho do Barreto (antigo bairro industrial) e adentra São Gonçalo por Neves (bairro industrial contíguo ao Barreto) passando pelo centro administrativo da cidade e chegando ao Alcântara.

Mapa 2 Região metropolitana do RJ -1978



Fonte: Abreu, 1987.

O mapa 2 mostra três ‘ondas ’partindo do núcleo metropolitano que delimitam quatro áreas. A primeira, corresponde a área central da metrópole. A segunda marcação delimita o que Abreu (1987) chamou de periferia imediata. A terceira área seria a periferia intermediária – na qual se encontrara São Gonçalo–, e finalmente, a periferia distante.

A respeito daquilo que chamou de periferia intermediária (nossa área de maior interesse), Maurício de Abreu (1987) destaca ainda que esta parcela do espaço regional foi a de maior crescimento demográfico na área metropolitana entre os anos 1960 e 1970, alcançando 69% em números absolutos para a década de 1960. Atribui-se este crescimento aos fluxos migratórios induzidos, tanto pela expulsão de populações pobres do núcleo – ou periferia imediata – assim como pelo deslocamento de pessoas que tentam se estabelecer vindas de outras áreas do estado, atraídas principalmente pelas oportunidades de emprego geradas. Porém, devido aos altos preços da terra e dos imóveis urbanos nas áreas centrais, estes migrantes acabam fixando residência na periferia, área onde o valor de terrenos e moradias ainda são acessíveis ao seu padrão de renda.

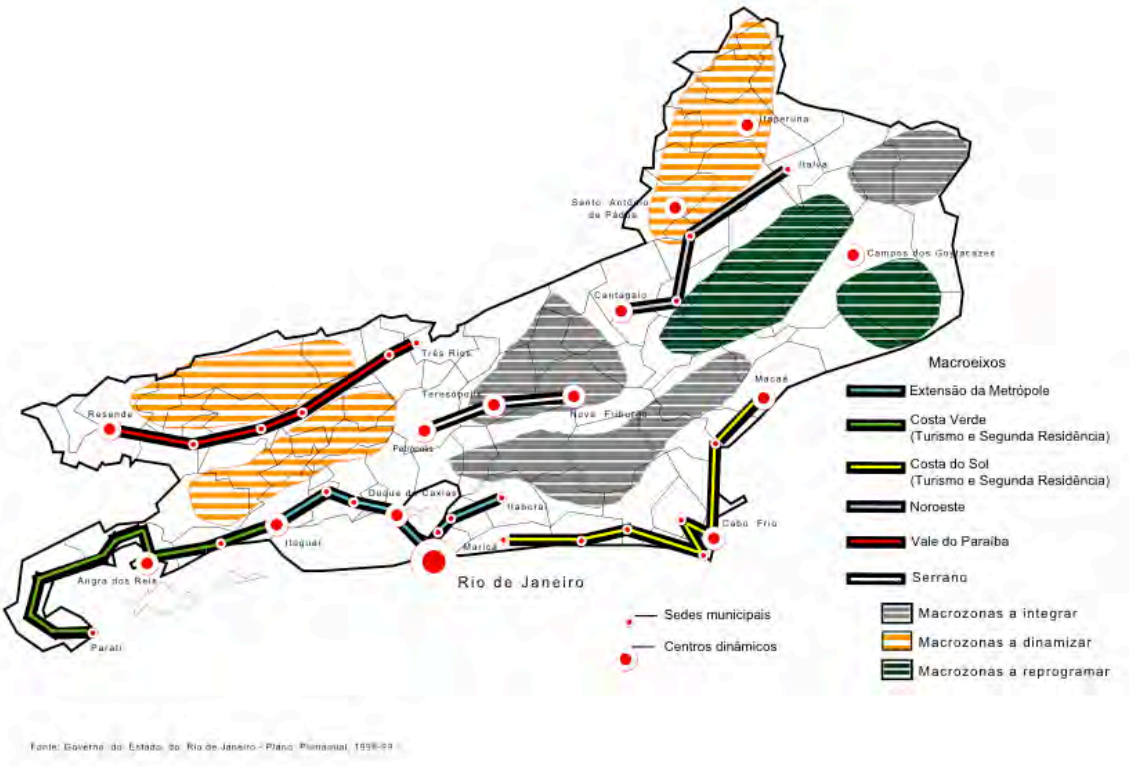
Esta descrição vai ao encontro da noção de espaço periférico traduzido como espaço onde reside, fundamentalmente, a população mais pobre. Ressalte-se que até os anos 1960, a

atração de fluxos migratórios para a periferia intermediária também se dava pela atividade industrial, em Nova Iguaçu, São Gonçalo e posteriormente Duque de Caxias com a implantação da Refinaria Duque e Caxias em 1961 e o polo petroquímico nos anos 1970, conforme explica Simões (2006) e Costa (2009).

Maurício de Abreu (1987) cita ainda entre outras características desta periferia intermediária, a densidade irregular da ocupação do solo, a ocupação por pessoas com renda de até 3 salários mínimos (em 1970) e a existência de centros de serviços dinâmicos, mas que apesar da expressividade, seriam de baixo padrão, devido a baixa capacidade de consumo dos usuários.

Trabalhando com outra referência, Ribeiro (2002) utilizou as microrregiões e os eixos de ligação rodoviária para delimitar a área metropolitana indicando a conurbação entre as maiores cidades metropolitanas denominando-as como extensão de metrópole (figura 11).

Figura 11- Zonas e macroeixos da Metrópole- 1996/1999



Fonte: Atlas do Rio de Janeiro – 2002.

Aqui, considera-se a periferia como área conurbada, que embora diferenciada do núcleo metropolitano possui forte integração[113] levando-se em consideração os deslocamentos, as semelhanças entre as economias e os indicadores socioeconômicos.

Tabela 16: Estado do Rio de Janeiro: Centros urbanos segundo o número de funções administrativas (cidades selecionadas, exceto Rio de Janeiro) 1976.

Ordem	Centros do ERJ	Nº de Funções
1	**Niterói**	**52**
2	Campos	17
3	Petrópolis	16
4	**Nova Iguaçu**	**15**
5	Nova Friburgo	15
6	Itaperuna	15
7	Macaé	14
8	**Duque de Caxias**	**13**
9	Barra do Piraí	13
10	Angra dos Reis	13
11	Barra Mansa	12
12	Volta Redonda	9
13	**São Gonçalo**	**9**
14	São Fidélis	9
15	Santo Antônio de Pádua	9
16	**Magé**	**9**
17	Cordeiro	9
18	Cabo Frio	9
19	Teresópolis	8
20	Resende	8
21	**Nilópolis**	**8**
22	Vassouras	7
23	Rio Bonito	7
24	Miracema	7
25	Cantagalo	7
26	Araruama	7
27	Três Rios	6
28	**São João de Meriti**	**6**
29	Piraí	6
30	Paraíba do Sul	6

Fonte: Sant'anna, 1976. Adaptado pelo autor.

[113] Observatório das metrópoles (2012) retoma este conceito de extensão da metrópole, denominando a periferia de "extensão do pólo", no intuito de mostrar não apenas a conurbação mas a integração dinâmica entre as cidades periféricas que tem indicadores de dinamismo econômico diferente de outras periferias fora da região Sudeste.

A respeito das críticas que possamos fazer à analises de caráter meramente funcionalista, concordamos que os levantamentos estatísticos não devem ser descartados como fonte documental, guardadas as devidas proporções dos seus limites. Sant'anna (1976) por exemplo, buscou hierarquizar centros urbanos do estado do Rio de Janeiro[115] a partir da distribuição de órgãos públicos ligados à funções administrativas no estado. Identificando 60 funções administrativas[116] de âmbito regional, a autora chega ao levantamento da tabela 16.

Neste levantamento, considera-se como funções administrativas de maior ocorrência, a presença de subpostos de saúde (85 ocorrências) e núcleos locais da Companhia de Saneamento do Estado do Rio de Janeiro (SANERJ) com 73 ocorrências e as funções de menor ocorrência – como preconiza a teoria das localidades centrais –, são aquelas de maior alcance espacial com menor frequência, como por exemplo administrações centrais ou tribunal de justiça do estado ou sede do banco do estado do Rio de Janeiro.

A tabela acima (16) demonstra a importância das cidades no entorno metropolitano em relação às suas funções público-administrativas. Niterói ocupa uma posição de destaque, que certamente é explicada pelo fato de ter sido a capital do estado, concentrando as sedes de agências governamentais.

Naquilo que viria a ser a periferia institucionalizada, destaca-se a posição de Duque de Caxias e de Nova Iguaçu, onde a primeira iniciava a tendência de polarizar Magé e São João de Meriti, enquanto Nova Iguaçu, tendia a destacar-se em relação à Itaguaí, Mangaratiba, Nilópolis e Paracambi. No caso de São Gonçalo, sua posição com pouco destaque no ranqueamento das funções públicas (ainda que a posição no recorte metropolitano esteja de acordo com sua posição na hierarquia urbana), deve-se sem dúvida à proximidade geográfica com a capital estadual. Com apenas 13km de distância entre as sedes municipais e ligações frequentes entre as duas cidades, a força polarizadora de Niterói faz-se mais presente em relação à São Gonçalo do que nas demais cidades do antigo estado, que compõem a atual periferia, o que – como discutiremos posteriormente – ajuda a entender por quê , apesar dos processos e indicadores semelhantes, o "estigma" (OJIMA et al, 2010) de cidade- dormitório estar mais fortemente associado à São Gonçalo do que as outras grandes cidades periféricas fluminenses.

Ainda sobre as discrepâncias metropolitanas, podemos identificar os desníveis dentro da região considerando as atividades econômicas. A atividade industrial por exemplo é um dos fatores que apontam para estas diferenças entre os municípios periféricos.

---

[115] Este trabalho considera o antigo estado do Rio de Janeiro (ERJ).

[116] Para o estudo a autora considerou uma divisão das localidades por distritos e não por município, assim, os nomes correspondentes às cidades representam apenas o distrito sede.

Não é correto pensar que a atividade industrial cessou a partir dos anos 1970. A hipótese assumida é que a economia das cidades metropolitanas tornaram-se majoritariamente terciárias. A atividade industrial, inserida no processo de modernização do país e centralizadora de empregos de trabalhadores mais qualificados, revela a extrema discrepância entre o núcleo metropolitano e também em relação às grandes cidades periféricas para as cidades consideradas médias, mas perde protagonismo em relação às grandes cidades da metrópole fluminense.

Observando o número de estabelecimentos industriais da área metropolitana no início dos anos 1970 (tabela 17), temos o seguinte ranking:

Tabela 17: Região Metropolitana do Rio de Janeiro: número de estabelecimentos industriais (1970)

Município	Quantidade
Rio de Janeiro	7.972
Nova Iguaçu	565
Duque de Caxias	530
São Gonçalo	**424**
Niterói	411
São João de Meriti	272
Nilópolis	185
Itaboraí	128
Magé	84
Itaguaí	51
Paracambi	25
Maricá	20
Silva Jardim	10
Belford Roxo	0
Guapimirim	0
Japeri	0
Mesquita	0
Seropédica	0
Tanguá	0

Fonte: IPEADATA. Organizado pelo autor.

Em 1970, a atividade industrial encontrava-se escalonada entre os municípios periféricos justificando seu porte e tamanho populacional. Se por um lado, o Distrito Federal apresentara desempenho industrial excepcionalmente acima das cidades do seu entorno, no que tange ao entorno da Guanabara, uma leitura possível é a de que a quantidade de indústrias neste recorte tem menos a ver com a capacidade indutora da capital estadual e mais com iniciativas do governo federal, como por exemplo a instalação da Refinaria Duque de Caxias em 1961, que acabou atraindo outras empresas da mesma cadeia produtiva para a cidade, como mostrara Simões (2006) e Costa (2009). Os núcleos de industrialização mais antiga, notadamente São

Gonçalo à leste e Nova Iguaçu à oeste ainda apresentavam maior quantidade de estabelecimentos industriais do que a capital estadual à época (Niterói).

A tabela 18 permite um comparativo entre os estabelecimentos industriais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro nos 20 anos subsequentes ao estabelecimento formal da região metropolitana.

Tabela 18: Número de estabelecimentos industriais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 1975,1980,1985 e 1995.

Município	**1975**	**1980**	**1985**	**1995**
Rio de Janeiro	8.084	10.384	8.959	10.885
Duque de Caxias	671	902	809	1.253
São Gonçalo	**585**	**691**	**594**	**1.053**
Nova Iguaçu	603	892	619	892
São João de Meriti	302	426	446	792
Niterói	429	543	498	725
Belford Roxo	-	-	-	351
Itaboraí	112	216	179	272
Nilópolis	145	162	126	220
Magé	123	187	144	219
Itaguaí	70	113	105	210
Maricá	32	38	48	112
Paracambi	40	48	33	71
Guapimirim	-	-	-	53
Japeri	-	-	-	42
Silva Jardim*	13	19	16	40
Mesquita*	-	-	-	-
Seropédica*	-	-	-	-
Tanguá*	-	-	-	-

Fonte: IPEADATA. Organizado pelo autor. * Não constam dados pois estes municípios foram criados após 1995.

Deste dado destaca-se ainda o fato do número de estabelecimentos industriais ser maior em São Gonçalo do que em Niterói desde os anos 1970, uma tendência que seguiu pelas duas décadas seguintes. A tabela 18 corrobora as diferenças intra-metropolitanas, reforçando a existência de um bloco composto por São Gonçalo, Duque de Caxias e Nova Iguaçu que se destaca das demais cidades periféricas.

Entre as observações possíveis, atesta-se que, em primeiro lugar, o antigo ERJ possuía indústrias – logo, postos de trabalho –, dispersos pela chamada periferia intermediária, com estes ultrapassando a capital em número de estabelecimentos, graças em parte à proximidade com o Distrito Federal, que possuía maior poder de articular os atores e capitais responsáveis pelo desenvolvimento local.

Uma segunda observação – e que retornará em outros momentos de nosso texto – diz respeito à configuração da periferia metropolitana. No período entre 1970 até o início dos anos 2000 a periferia consolida-se, no tocante à atividade industrial, em dois eixos distintos. O primeiro, formado pelos três populosos municípios periféricos, São Gonçalo, Duque de Caxias e Nova Iguaçu somados à antiga capital estadual. E o segundo, através da instalação de empreendimentos na capital e em áreas limítrofes sua zona oeste, como por exemplo o município de Itaguaí. Analisando o primeiro eixo, vem os demais municípios periféricos, com menor tradição industrial (à exceção de São João de Meriti) com cidades integradas à dinâmica metropolitana, porém menos populosos e mais distantes da área conurbada.

O levantamento dos rendimentos recebidos (tabela 19), nos ajuda a perceber as disparidades entre os municípios metropolitanos. Entre os municípios periféricos, Niterói aparece com valor acima das três grandes periferias. Em seguida Nova Iguaçu, São Gonçalo e Duque de Caxias formam um grupo distinto das demais cidades periféricas, o que se explica pelo peso do setor de serviços que alcança maior dinamismo nas grandes aglomerações.

Tabela 19: Estado do Rio de Janeiro – Valor total dos rendimentos recebidos em R$, a preços do ano 2000 (1970-1991)

Município	1970	1980	1991
Rio de Janeiro	956.335,46	2.272.194,40	1.828.033,61
Niterói	71.152,46	191.415,71	180.793,22
Nova Iguaçu	62.120,89	173.546,97	149.244,54
São Gonçalo	**40.028,71**	**117.729,44**	**116.347,13**
Duque de Caxias	39.079,36	97.481,98	87.650,21
São João de Meriti	27.174,06	69.089,87	53.460,45
Nilópolis	14.326,64	30.849,89	25.191,39
Magé	7.614,90	22.921,99	19.342,26
Itaboraí	4.182,21	13.446,55	16.691,09
Itaguaí	3.752,45	15.222,00	13.746,93
Paracambi	1.700,70	4.439,74	4.018,69
Maricá	1.467,53	4.980,77	7.078,67
Silva Jardim	739,83	1.548,96	1.417,08
Belford Roxo*	-	-	-
Guapimirim*	-	-	-
Japeri*	-	-	-
Mesquita*	-	-	-
Queimados*	-	-	-
Seropédica*	-	-	-
Tanguá*	-	-	-

Fonte: IPEADATA[118] . Organizado pelo autor. * Cidades que foram desmembradas após 1991.

[118] Para 1970 é usado o rendimento médio mensal, e para os demais anos é o rendimento do mês anterior à data de

Os rendimentos recebidos também apontam para a diferenciação interna entre uma periferia mais dinâmica e outra de menor dinamismo. As quatro principais cidades periféricas seguem com os maiores indicadores. Na tabela acima, destaca-se que no início dos anos 1990 a aferição dos rendimentos recebidos não segue a lógica do Produto Interno Bruto, fazendo São Gonçalo posicionar-se à frente de Duque de Caxias. Sabendo que ambas as cidades possuem trabalhadores tanto no próprio município, como em municípios vizinhos, pode-se explicar a diferença entre as duas cidades pelo contingente populacional , que sendo semelhante, porém maior em São Gonçalo, adiciona maior saldo à massa de rendimentos.

Também em relação aos serviços pode-se estabelecer a mesma observação , notando que há um desempenho destacado dos 4 maiores municípios periféricos, em comparação com um conjunto de municípios de desempenho menor. Conforme já mencionado, para além das atividades industriais, os municípios do entorno metropolitano desenvolvem também importantes funções ligadas aos setores de comércio e serviços. O próprio crescimento demográfico das cidades é um dos principais fatores explicativos deste fenômeno. As atividades terciárias (tabela 20) se expandem pela força da aglomeração, na medida em que transportes, saúde, educação, consumo e lazer passam a ter maior demanda, o que explica a constância no aumento do pessoal ocupado nestas atividades.

Tabela 20: Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Pessoal ocupado no setor de serviços (1970-1995)

Município	1970	1975	1980	1985	1995
Rio de Janeiro	117.062	205.929	293.475	310.361	411.208
Niterói	5.905	9.273	12.195	13.389	32.896
Nova Iguaçu	4.071	6.702	8.182	8.870	15.758
Duque de Caxias	3.653	5.351	7.661	7.807	13.200
São Gonçalo	**1.980**	**3.986**	**5.120**	**6.571**	**14.135**
São João de Meriti	2.204	3.123	3.695	4.714	6.578
Nilópolis	966	1.321	1.439	1.895	3.422
Magé	646	940	1.351	1.266	2.130
Itaguaí	414	498	1.055	1.442	1.796
Itaboraí	455	480	858	2.228	2.378
Rio Bonito	267	420	452	746	1.466
Paracambi	219	289	268	277	1.945
Maricá	72	218	373	2.064	1.019
Cachoeiras de Macacu	122	206	359	269	1.049
Belford Roxo					4.225
Continua – tabela 20					

referência; sendo esta data 01/08 para o Censo de 2000 e 01/09 para os demais anos.

Guapimirim					283
Japeri					275
Queimados					855
Mesquita*	-	-	-	-	-
Seropédica*	-	-	-		-
Tanguá*	-	-	-	-	-

Fonte: IPEADATA, com dados do IBGE. Organizado pelo autor * Cidades que em 1995 ainda não eram municípios emancipados.

A tabela acima demonstra que ao comparar a periferia com seu núcleo, a RMRJ pode ser analisada através do conceito de "macrocefalia", dada a significativa disparidade dos indicadores econômicos de seus municípios, dando a entender também que não houve projeto integrador para o desenvolvimento regional nesta área, que permitisse que estes indicadores fossem melhor distribuídos na região.

A ausência de dados em Belford Roxo, Guapimirim, Japeri, Queimados , Seropédica, Mesquita e Tanguá explica-se pelo fato destas cidades fazerem parte de outros municípios[120] . Assim, os dados de Belford Roxo eram integrados à Nova Iguaçu até 1990, os de Guapimirim, incorporados à Magé até 1990. Japeri estava incorporado à Nova Iguaçu até 1991 assim como Queimados até 1990. Tanguá pertencia à Itaboraí até 1995 e Seropédica pertencia à Itaguaí até 1995.

Ainda que a macrocefalia seja empiricamente constatável, esta oposição centro-periferia não deve esconder as grandes diferenças que existem entre os municípios da periferia, como se entre eles não houvessem patamares diferentes em relação aos indicadores demográficos , sociais e também, econômicos.

Esta estrutura heterogênea da periferia fluminense direciona o nosso foco para as quatro maiores cidades periféricas. São Gonçalo, Duque de Caxias e Nova Iguaçu cujos centros urbanos possuem tipologias bastante semelhantes . Niterói, por possuir uma área de classes de alta renda melhor delimitada, e por seu passado de capital, possuiria menos menções como cidade periférica, em relação às outras cidades e por isto é mais coerente separá-la das três grandes cidades periféricas principalmente por seu desempenho destacado no que se refere à áreas de classes médias e altas.

[120] Manoel Ricardo Simões em sua tese de doutorado intitulada 'Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense (2006) explica como as mudanças na constituição de 1988 abriram oportunidades para que grupos políticos se organizassem e fomentassem uma série de desmembramentos municipais a partir dos anos 1990.

Ressalte-se que “a única medida válida é a atual, dada pela situação relativa do indivíduo na sociedade a que pertence” (SANTOS, 1979, p.18). O que significa dizer que não é possível comparar um indivíduo considerado pobre de um país desenvolvido com a pobreza de países subdesenvolvidos. Mesmo entre as regiões metropolitanas, este critério pode ser adotado, uma vez que as periferias do Sudeste seriam mais populosas e mais complexas do que as de fora da chamada “região concentrada”. Neste sentido o estudo da relação entre periferia e pobreza não deve ser tomado partindo do princípio da homogeneidade entre cidades periféricas. Diferentes formações socioespaciais na periferia possuem níveis de pobreza e de concentração de pobreza diferentes.

A pobreza é definida pelo potencial de consumo, pelo acesso a satisfação das necessidades básicas, pela inserção política e pelo nível de cidadania (SANTOS, 1988). Assim, o padrão da habitação, o acesso à educação, o emprego em atividades básicas do circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 1979) estão no leque de características que ajudam a compor o quadro de pobreza que passa a definir o espaço periférico.

Se a base de comparação é com o antigo Distrito Federal, a ideia de espaços que recebem gente pobre passa a definir o processo de periferização. Em parte uma das razões para esta definição periférica está no maior estoque de empregos do núcleo metropolitano , mas também na tipologia social (RIBEIRO, 2007;2012), que especializa classes de alta renda em zonas do Rio de Janeiro e de Niterói.

Identificar bairros de alta renda como Copacabana e Leblon, ou Icaraí e São Francisco no caso de Niterói, não tinham paralelo na periferia fluminense. Isto significa dizer que à exceção destas áreas, toda a periferia seria um espaço de homogênea pobreza? É possível pensar que a dificuldade de identificar bairros nobres, nos municípios periféricos acabou gerando uma leitura exageradamente oposta: a ausência de riqueza concentrada denotaria que a periferia metropolitana seria o espaço de residência das classes pobres, não obstante a pretérita tradição operária de alguns centros urbanos.

Como entender este quadro de difusão do fenômeno da pobreza na Região Metropolitana do Rio de Janeiro com a vida de relações das cidades envolvidas? Quais os critérios e indicadores desta vida de relações que podem ser retomados para entendermos, sob um viés geográfico, a condição periférica da maior parte dos municípios metropolitanos?

No já mencionado estudo das regiões de influência das cidades proposto pelo IBGE em 1987 (IBGE, 1987), fica demonstrado que na década de 1980 havia no Rio de Janeiro uma rede urbana com contrastes mais bem definidos, onde todos os municípios metropolitanos aparecem subordinados à metrópole regional, no caso o Rio de Janeiro, não havendo diferença de

posicionamento entre os centros. Esta classificação referenda a ideia de que a periferia metropolitana se constituía numa área integrada, mas mononucleada (as demais cidades não tinham capacidade de comando sobre as atividades que nela se realizavam, dado o peso das funções político-administrativas do município do Rio de Janeiro). A classificação mostra também que não há nuances no ranking da rede urbana (dada a enorme distância dos indicadores presentes no centro da rede com as demais cidades). Niterói, por exemplo, aparece no mesmo grau de subordinação de Paracambi, assim como Nilópolis, escalonada entre Nova Iguaçu diretamente, e subordinada ao Rio de Janeiro, também aparece no mesmo grau de subordinação, não apenas pelo baixo alcance dos serviços[124] ofertados para outro município mas pela concentração histórica de bens e serviços no núcleo metropolitano cujo crescimento independe da relação com os centros de seu entorno no que tange à instalação dos mesmos.

O quadro de 1987, portanto, corrobora a leitura de uma periferia dependente do centro, que ao mesmo tempo fornece um estoque de mão de obra para as atividades que são realizadas na capital, assim como se constitui em lugar de residência dos trabalhadores e estudantes que se movimentam pela área metropolitana.

Pode-se afirmar que além do movimento pendular e do maior estoque de empregos, a interpretação do estudo do IBGE (Quadro 5) sobre a influência das cidades – no caso de 1987 –, também é um elemento que contribui para mostrar a grande disparidade entre o Rio de Janeiro e as demais cidades periféricas, No entanto, o estudo não nos permite construir um quadro das diferenças entre os papéis e portes das cidades periféricas.

[124] Este estudo apesar dos parâmetros de centralidade estarem próximos aos mostrados no estudo de 1993, diferencia-se por conceber também distinções entre o que pode ser chamado de “dois circuitos da economia urbana” (SANTOS, 1979), procurando bens, serviços e ramos de atividade tanto do circuito superior para indicar níveis hierárquicos maiores, como os do circuito inferior para indicar baixo nível de centralidade dos serviços ofertados.

Quadro 5: Centros urbanos diretamente subordinados à cidade do Rio de Janeiro - 1987.

Metrópole Regional	Centro Submetropolitano	Capital Regional	Centro Sub-Regional	Centro de Zona	Municípios Subordinados
Rio de Janeiro					Cachoeiras de Macacu Duque de Caxias Itaboraí Itaguaí Magé Mangaratiba Maricá Nilópolis Niterói Nova Iguaçu Paracambi Petrópolis São Gonçalo São João de Meriti Saquarema Teresópolis

Fonte: IBGE, 1987. Adaptado pelo autor.

A contribuição dos estudos de influência das cidades é relevante, porém limitada. A ideia da periferia fluminense como uma área com pouco dinamismo econômico - como sugere a hierarquia da REGIC – baseia-se em parte no levantamento das áreas de influência das cidades e no respectivo alcance de sua centralidade a partir de um número determinado de funções urbanas pré-estabelecidas.

O primeiro problema é que o levantamento feito a partir da alta ou baixa complexidade de bens e serviços são uma referência para entender o grau de hierarquia inter-urbana, pouco nos mostrando sobre o dinamismo interno, ou intraurbano de cada cidade. A REGIC é também eficiente por mostrar a interação entre as populações urbanas e embora, de forma direta tenham relação com o crescimento econômico das cidades, não captam as demais variáveis responsáveis pelas interações espaciais. Como por exemplo, a título de comparação imediata, em 1980, a cidade fluminense de Vassouras apresentara 44.318 residentes e a pequena cidade de Bom Jardim, apresentara 18.534 habitantes. No estudo de 1987, ambas foram classificadas como Centro de Zona, categoria superior às grandes cidades periféricas como Nova Iguaçu e

São Gonçalo cujas populações para 1980 eram respectivamente de 1.094.789 e 615.351 habitantes.

Isto ocorre por que, apesar dos ajustes e da revisão dos estudos de centralidade, não é possível inferir a partir dele, a importância absoluta das cidades a partir de seu “tamanho relativo” na rede urbana da qual fazem parte. Centros urbanos nitidamente mais dinâmicos, acabam em posição inferior não por serem menos dinâmicos, mas pelo menor isolamento em se tratando de estarem localizados numa área metropolitana.

Cidades do interior tendem a se destacar em uma rede menos estruturada, ao contrário dos centros em área metropolitana cuja subordinação se dá de forma menos escalonada devido à macrocefalia metropolitana. Vassouras, classificada como centro de zona (IBGE, 1987), subordinara as cidades de Mendes e Miguel Pereira, cujas populações em 1980 eram de respectivamente de 15.532 e 14.733 habitantes. Vassouras, importante cidade do chamado Vale do Café fluminense, polarizava estas cidades em relação ao número de agências bancárias. Possuía 3 agências até 1987(Banco Central do Brasil,2017) , enquanto Miguel Pereira contava com 2 agências e Mendes não apresentara nenhuma. A proximidade entre os dois centros e a presença de uma universidade que polarizara o ensino superior na região, faz com que Vassouras tivesse posição destacada pelo baixo dinamismo dos centros ao redor.

O mesmo vale para Bom Jardim, pequena cidade interiorana cuja população em 1980 era de 18.534 habitantes e que no estudo REGIC (1987) subordinara os centros urbanos de Duas Barras 7.992 e Trajano de Morais 10.624 residentes. Tal qual o exemplo de Vassouras, assume-se que os serviços bancários de Bom Jardim (2 agências em 1987), atendiam também moradores de Duas Barras e Trajano de Morais que não possuíam agência bancária instalada.

Não se trata de fazer uma comparação absoluta, mas é preciso lembrar que dados estatísticos são passíveis de interpretação e não representam uma verdade em si mesmos. Considerando apenas o estudo de centralidade, seríamos levados a crer que a posição de subordinação direta da periferia fluminense indica – pela ausência de subordinação – cidades cujos serviços não atendiam a população denotando uma total dependência ao núcleo metropolitano.

À luz de outras variáveis e não obstante aos problemas enfrentados graças ao processo de periferização, não é possível, nem coerente a partir do estudo das regiões de influência tomar a classificação de centralidade isoladamente como indício de baixo dinamismo econômico dos centros urbanos. Nitidamente, em 1987, a grande periferia (ou periferia intermediária, como propôs Maurício Abreu), mesmo não apresentando estratificação nos níveis hierárquicos, eram cidades maiores, mais dinâmicas e com vida de relações mais intensas do que as cidades

interioranas que receberam classificação funcional mais elevada. Seria uma interpretação simplificadora observar apenas os níveis de centralidade e inferir a partir destes, que São Gonçalo, Duque de Caxias ou Nova Iguaçu dos anos 1980 centros urbanos menores e menos dinâmicos do que Vassouras e Bom Jardim (apesar do rótulo de "cidades periféricas").

Convenciona-se então, que apesar da importância da teoria das localidades e dos estudos de centralidade na compreensão da hierarquia urbana brasileira, a dualidade entre metrópole regional e centro subordinado (IBGE, 1987) deixa escapar as nuances da vida interna das cidades, assim como pontos importantes da própria vida de relações entre as cidades da periferia metropolitana. No entanto, esta leitura que opõe centro x periferia ou, metrópole regional x centro subordinado, lendo-os como polos diametralmente opostos é um dos pilares da noção de periferia pobre, ou como veremos adiante, de periferia que é também cidade – dormitório no caso da região metropolitana fluminense.

Como vimos, a teoria das localidades centrais contribui para a identificação da hierarquia entre os centros mas não explica de todo, o caráter da cidade periférica. Em parte, isto ocorre pela ênfase na dinâmica inter-urbana que estes estudos procuram implementar, deixando escapar a análise das condições locais da divisão do trabalho.

A metropolização, portanto, à medida em que avança, torna-se um processo de caráter mais terciário do que industrial. Paul Singer (1979) por exemplo, conseguiu à época, perceber que mesmo que em um primeiro momento, as metrópoles tivessem acumulado condições de reprodução ampliada graças às externalidades geradas pela indústria, as áreas metropolitanas – e sobretudo os núcleos metropolitanos – tornavam-se espaços de concentração de serviços em detrimento de atividades industriais. Estas se desenvolviam salvo em casos em que a produção dependesse de condições locais, e assim dariam certo grau de auto- suficiência para deslocar-se espacialmente, ao contrário dos serviços cuja tendência é de aglomeração espacial.

Segundo o autor, "o que hoje em dia organiza a aglomeração urbana é sem dúvida o complexo de serviços" (SINGER, 1979, p. 129), uma vez que [...] o fato empiricamente inegável é que os serviços mostram uma tendência muito mais forte a se aglomerar espacialmente do que a grande indústria". (SINGER, *op. cit.*, p. 130).

Na visão de Paul Singer (*idem*), os serviços dependeriam de um número mínimo de população – ou consumidores – para serem viáveis. Escolas e tribunais por exemplo, atendem a faixas e parcelas diferenciadas da massa urbana que só se justificam a partir de um número mínimo de usuários e/ou consumidores destes serviços, permitindo assim "formular a hipótese de que uma economia de serviços, para a qual parecem tender quase todos os países deve

resultar numa sociedade não só fortemente urbanizada mas cuja hierarquia urbana se caracteriza por grande concentração metropolitana". (SINGER, 1979, p.130).

Mostramos anteriormente, (tabela 20) como nos anos subsequentes à fusão há uma expansão do pessoal ocupado em serviços e também nas atividades comerciais. Sob este aspecto parece exagerado afirmar que parte da grande periferia (chamada também de imediata, consolidada), constituía-se de um vazio de pobreza, uma vez que parcelas desta população trabalhavam, seja no comércio, indústria ou serviços nestas cidades.

A questão aqui é que as REGIC's (1972, 1987, 1993) acabam por ser eficientes em chamar a atenção para o movimento de terceirização das atividades econômicas na periferia metropolitana. Não se pode falar em fim da atividade industrial, mas por outro lado é um fato mostrado pelas REGIC's, que as grandes aglomerações tendem a apresentar um setor de serviços mais dinâmico.

No caso da periferia, a chegada de novos moradores aumenta a demanda por serviços. No caso da periferia, os serviços privados ofertados são de baixa complexidade, o que se reflete na posição das cidades em relação à hierarquia urbana nos anos 1970 e 1980. Em segundo, e mais intrinsicamente ligado à ideia de periferização, o fato dos serviços públicos não acompanharem o rápido crescimento populacional ao menos nos centros urbanos das grandes cidades periféricas.

Podemos falar em uma equação que seria o resultado da combinação dos seguintes fatores: 1. a expansão da metrópole para áreas periféricas; 2. o crescimento heterogêneo destas áreas; 3. O aumento da especulação imobiliária nas áreas mais próximas ao núcleo metropolitano; 4. a transição para a economia de serviços de baixa complexidade (que resulta em baixa capacidade de absorção de mão de obra). Estes são os principais elementos que acabariam por aumentar a função residencial das cidades na periferia, e que levou a parte dos estudos urbanos a classifica-las como "cidades-dormitório".

2.3 A dinâmica do trabalho e circulação na área metropolitana, São Gonçalo e a sua condição de 'cidade-dormitório'.

A periferização, entendida como um aumento da mancha urbana e do contingente populacional sem a concomitante expansão de serviços e equipamentos públicos traz outros desdobramentos para o processo de urbanização metropolitano. Uma explicação que tornou-se comum no caso da periferia fluminense foi caracterizar estes espaços mais distantes, e

desprovidos de maior dinamismo econômico, como cidades-dormitório. É imperativo então remontar este quadro e entender, no caso de São Gonçalo o quão adequado ele é , no sentido que esta caracterização tornou-se parte da identidade da cidade assumida até mesmo por parte de seus moradores, mas também pela mídia, por órgãos públicos, e por análises de cunho acadêmico.

É fato que esta noção, embora seja reforçada pela periferização, não é característica apenas deste período da metropolização do Rio de Janeiro. Mesmo nos anos 1960 – onde o desempenho industrial da cidade ainda possuía destaque regional – já havia menção ao termo. Pedro Geiger por exemplo, discutindo a relação entre o Distrito Federal e a força de trabalho metropolitana, propunha que se poderia "apreciar o fato de salários pagos no Distrito Federal serem gastos nas cidades-dormitório" (GEIGER, 1960, p.40).

Sobre a noção de cidade-dormitório , parece consensual que ela é utilizada quando se quer fazer menção a dois tipos principais de variáveis. A primeira tem a ver com a ausência de dinamismo econômico próprio, da cidade em questão, que lê tal aglomerado a partir da baixa capacidade de absorção da mão-de-obra pelo mercado de trabalho local. Como consequência, a segunda variável é a relação da população local com os transportes e deslocamentos, caracterizando a cidade como dormitório na medida em que se identifica um grande contingente demográfico que não trabalha ou estuda na cidade em que reside. De certa forma, as duas variáveis são complementares na explicação do que viria a ser uma cidade-dormitório.

Para Ricardo Ojima (2008,p.2), "As cidades-dormitório seriam frutos da conurbação e da expansão urbana não planejada, sobretudo pela expulsão das camadas mais populares para regiões distantes dos centros consolidados", e neste sentido, a expansão demográfica a partir da metrópole formaria reservatórios de mão de obra para o núcleo de maior centralidade.

Esta concepção de cidade-dormitório aproxima-se do processo de periferização, colocando no cerne do debate o fato das periferias serem extremamente desiguais em relação à oferta de equipamentos e serviços identificados nas áreas mais dinâmicas de uma região metropolitana.

Observa-se também que a noção de cidade-dormitório parte também de uma concepção funcionalista, na medida em que delega à cidade o papel regional de provedora da força de trabalho, enquanto sua posição na divisão do trabalho se resume à função residencial. Esta concepção, embora possua algum fundamento, tem o nítido problema de negar as demais funções da cidade, comparando em termos de equivalência pequenas cidades interioranas e populosas cidades periféricas metropolitanas todas caracterizadas em primeira ordem pela sua função como local de residência.

Ojima (2008) relembra esta similaridade entre a cidade-dormitório e as cidades satélites a exemplo do que Caiado (2005) havia discutido, ao analisar as cidades do entorno do atual Distrito Federal, caracterizando-as também como cidades-dormitório. O autor usou como critérios, o baixo dinamismo econômico, a pouca diversidade do comércio e serviços e claro, a predominância da função residencial, agregando à mesma, uma camada adicional da realidade urbana que é a expansão da pobreza. Nas palavras do autor:

> Um dos elementos importantes para a noção e caracterização das cidades-dormitório, bem como uma possível contribuição para o entendimento das dinâmicas espaciais importantes para a ocupação do solo e de áreas não apropriadas é a expansão das áreas de condomínio e loteamentos populares. (OJIMA, 2008, p.12).

Pierre Costa (2009), teoriza uma transição entre a cidade-dormitório e a função industrial em sua dissertação sobre a periférica Duque de Caxias. Concebe o predomínio da função residencial além dos baixos indicadores socioeconômicos como evidência da cidade-dormitório. O autor se refere a uma "[...] a ocupação típica de cidades-dormitório, com todo tipo de deficiências: insuficiência de infra-estrutura urbana e equipamentos comunitários, implantação desordenada dos loteamentos e habitações de baixo padrão construtivo [...]. (COSTA, 2009, p.176) em sua identificação dos problemas do referido município.

Infere-se que neste caso há uma fusão entre o que se entendia por cidade-dormitório e a periferização como processo, na medida que este significara não apenas o deslocamento geográfico para a periferia, mas também uma característica qualitativa entre seus numerosos habitantes.

Não por acaso, Santos e Silveira (2001, p. 286), identificaram que "as cidades são propícias a acolher gente pobre e lhes oferecer alguma espécie de ocupação (não propriamente empregos)", ao analisar os aspectos da pobreza urbana nas cidades brasileiras. Assim, o " [...] crescente fluxo de pobres para as cidades" ao qual se referiam Santos e Silveira (2001, p.209), não ocorre apenas para os núcleos metropolitanos. Eles ocorrem também na e para a periferia. No entanto é preciso perceber em que medida apenas os pobres ocupam a periferia, na escala da cidade periférica.

Esta associação entre periferia e pobreza – lembra-nos Ricardo Ojima, faz com que os "governos locais tentem a se proteger do rótulo de ser uma cidade-dormitório devido à carga ideológica negativa que permeia esta dominação" (2008, p.01), o que explica no caso fluminense, as decisões de cidades como Petrópolis e Mangaratiba, que pleitearam desvincular-se da região metropolitana, a despeito das ligações existentes entre as cidades e o núcleo

metropolitano. As autoridades públicas destes municípios, ao buscar evitar serem estigmatizadas como periféricas, não conseguiram porém escapar do estigma de serem 'município dormitório de luxo' a que se referem Cunha e Miglioranza (2006) ao analisar segregação e população na metrópole paulista enfatizando o caso do município de Valinhos (em São Paulo).

A chegada de migrantes e a expulsão das classes populares devido a especulação imobiliária que inviabiliza a fixação de trabalhadores em áreas centrais do núcleo metropolitano é um dos fatores explicativos da periferização na cidade. A carência de serviços, ofertas de emprego somados aos loteamentos populares cujas construções não seguem a algum padrão de planejamento, conformaram o rótulo de periferia/dormitório da qual algumas cidades tentaram fugir.

No caso da periferia fluminense, Sobral (2012) ao analisar os grandes agentes econômicos na periferia metropolitana caracteriza no período citado, um vazio econômico que autorizaria ainda que parcialmente, atribuir às cidades periféricas, também a característica de dormitório.

Para Fany Davidovich, "cidades dos municípios da periferia imediata converteram-se sobretudo em núcleos dormitórios, com funções dominantemente residenciais de classes menos favorecidas" (1986, p.349), sendo este um exemplo de como as cidades-dormitório eram concebidas a partir de suas características socioeconômicas traduzidas em baixos indicadores comparados aos das áreas do núcleo metropolitano onde residiam as classes média e de alta renda.

Manoel Ricardo Simões (2006), ao analisar a formação da periferia oeste em processos de desmembramento político-territorial, posiciona-se neste debate dizendo que " o conceito de cidade-dormitório é completamente equivocado para qualquer um dos núcleos urbanos da Baixada, talvez, com uma única exceção, como também consideramos inadequado o uso de periferia para designar esta região" (SIMÕES, 2006, p. 194), preferindo assim, utilizar o termo cidades externas, que "reproduzem na escala regional, o modelo de organização socioespacial da metrópole e da hierarquização das relações sociais, econômicas e políticas que se estabelecem entre esses núcleos e aqueles que acabam por ser polarizados por eles". (op.cit., p. 193).

Cabe ainda ressaltar que Simões (2006), concebe uma 'sub' rede urbana articulada à divisão metropolitana do trabalho que teriam como núcleo a cidade do Rio de Janeiro, admitindo também que cidades periféricas (externas) possuem sua centralidade, diferenciando-se pelo fato de terem também um território subordinado a elas.

Simões (2006) identifica o predomínio das áreas residenciais da classe trabalhadora nos municípios periféricos, concentrando os centros financeiros sobrepostos aos centros político administrativos do Rio de Janeiro e Niterói, identificando centros semelhantes de reduzida escala correspondendo aos distritos centrais das cidades periféricas.

Neste modelo, as áreas industriais destacadas, são à leste, o limite entre Niterói e São Gonçalo, além do entorno da Guanabara, e à oeste áreas de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita e Queimados.

As áreas de alta renda estariam no município concentradas na porção sul e litorânea de Niterói e na zona sul carioca. Além disto, haveriam segundo (SIMÕES, 2006) áreas de concentração de classes médias na zona norte carioca, em Nova Iguaçu e Duque de Caxias São Gonçalo apresentara segundo autor, uma área de desempenho socioeconômico mais destacado, que corresponderia ao bairro centro, na cidade.

Mesmo assim, a cidade-dormitório se aplicaria à cidade de Japeri, uma vez que seu papel "no âmbito metropolitano ainda é o de fornecer mão de obra barata para os municípios vizinhos, muito próximo daquele conceito que tentamos a todo custo evitar, mas que faz um certo sentido em Japeri, que é o de 'cidade-dormitório'. (SIMÕES, 2006, p. 196), acrescentando à este quadro o elemento da inapetência da economia local.

Para Rocha (2014), cuja preocupação concentra-se no estudo da representação da baixada fluminense e a construção de sua identidade territorial, significa admitir que as grandes cidades periféricas, como Duque de Caxias e Nova Iguaçu foram cidades-dormitório até os anos 1980, levando-se em consideração os indicadores sociais destes espaços em comparação com as áreas de alta renda do núcleo metropolitano, que gozavam de maior acessibilidade à serviços e postos de trabalho em níveis mais elevados.

Há certa divergência das análises embora os critérios para definir periferias-dormitório sejam consensuais. Silva (2011), por exemplo, cujo trabalho se insere no esforço de construir tipologias socioespaciais para a região metropolitana, vale-se também do critério socioeconômico para caracterizar tais cidades. Neste sentido, insere-se no rol de autores que excluem Niterói do grupo de cidades periféricas.

Ao receber moradores de classes média e de alta renda vindas do núcleo metropolitano, a autora alega que devido a sua atratividade, " [...] Niterói, que é um município com bons indicadores socioeconômicos no estado do Rio de Janeiro, [...] poderia até ser desagregado da periferia e analisado conjuntamente com o município do Rio de Janeiro. (SILVA, 2011, p. 38).

Sob este aspecto no grupo de principais cidades periféricas, vemos que São Gonçalo continuaria a ser caracterizada como cidade-dormitório pelo perfil majoritariamente da classe

trabalhadora, mas também pela dinâmica da hierarquia de centralidades. Como mostrara Simões (2006), Duque de Caxias e Nova Iguaçu possuem áreas de subordinação imediata, seja pela rede de transportes, pela centralidade e tamanho do comércio local, ou pelos laços remanescentes entre os municípios que a eles anteriormente pertenciam. Já São Gonçalo, apesar de ter características e estatísticas semelhantes a estas duas cidades, não possui outras áreas de subordinação, o que não significa inexistência de relações entre as cidades vizinhas, mas que estas são polarizadas diretamente por Niterói, e não por São Gonçalo.

Para além da ideia da cidade que recebe e reproduz pobreza urbana, a cidade-dormitório é definida também a partir dos deslocamentos de sua população. Faz-se necessário observar e discutir o impacto do transporte metropolitano na formação das periferias-dormitório, o que tem grande relevância no papel de São Gonçalo na referida periferia a partir dos anos 1970.

A mobilidade espacial é um fator decisivo na vida de relações de uma cidade. Conformada pela evolução e disponibilidade dos objetos técnicos, o deslocamento de pessoas entre áreas dentro da metrópole reflete a distribuição e hierarquia das centralidades e foi elemento decisivo para estabelecer a posição das periferias na divisão territorial do trabalho, mostrando quais áreas eram mais dinâmicas em oposição àquelas que seriam menos subordinadas ao núcleo metropolitano.

Assim como a moradia, os deslocamentos são providos pelo mercado, sendo um elemento urbano onde a acessibilidade está diretamente relacionada ao poder de consumo individual, como constata por exemplo Milton Santos (1998) ao identificar que a mobilidade no território é mais limitada no caso dos indivíduos de menor renda, tal qual fizera Eduardo Vasconcelos (2000, p.112), ao afirmar que “a mobilidade individual em função da renda constitui um exemplo caro das diferenças entre as pessoas”.

Embora a oferta de terrenos ou moradias mais baratas em cidades periféricas seja um fator de atração, este custo deve compensar o custo com deslocamentos para garantir que a fixação em áreas mais distantes dos centros mais dinâmicos economicamente sejam vantajosas.

De fato, os fluxos de deslocamentos têm sido usados como dado empírico mensurável de centralidades e da dinâmica urbana. As centralidades diferenciam-se umas das outras em função do comércio, dos serviços, do lazer e também dos deslocamentos (CARLOS, 2001), e na medida em que avança a desigualdade e a concentração de renda na área metropolitana, vemos que a capacidade de acessar as áreas onde estão as melhores oportunidades de ascensão profissional são também condicionadas pela oferta de serviços de transporte.

A oferta de serviços de transporte reflete a primazia metropolitana. Como exemplo, temos o paradoxo do sistema de trens subterrâneos chamado Metropolitano[126] , não possuir estações fora dos limites do antigo Distrito Federal, concentrando suas primeiras estações na área central e na zona sul da cidade, o que viria a ser a tônica das décadas seguintes, onde este sistema serviria áreas do núcleo metropolitano sem expandir-se para a periferia imediata, reforçando o que já ocorria antes da fusão dos estados em 1975.

Neste sentido, para além das questões de conteúdo social, a cidade-dormitório seria aquela onde predominantemente, o lugar de residência é diferente daquele no qual a pessoa informa como local de trabalho ou estudo (OJIMA, 2008, p.03), ou seja, o movimento pendular seria o elemento que definiria se uma cidade é ou não dormitório.

Por sua vez, o movimento pendular é definido como "deslocamento diário das pessoas de suas residências para os respectivos locais de trabalho ou de estudo", (IBGE, 2000, p, 66), e tem sido um dado cada vez mais relevante na realidade urbana, tendo servido para delimitação de aglomerações urbanas, para o estabelecimento de centralidades e o entendimento dos deslocamentos como um subsistema (transportes) da urbanização (BEAUJEU GARNIER, 1997).

A crescente demanda em entender e planejar os sistemas de transporte urbanos inseriram no censo demográfico de 1980 a questão do deslocamento pendular sem no entanto, gerar uma tabulação que permitisse análise refinada dos dados. Ausente no censo de 1991, só no ano 2000 se pôde compreender com melhor amplitude os condicionantes do fenômeno, dividindo em três principais tipos de habitantes em relação aos seus deslocamentos cotidianos:

1. os residentes que não estudam nem trabalham
2. os que trabalham ou estudam fora do município de residência[127] e
3. os que trabalham ou estudam no próprio município de residência. (IBGE, 2000)

Pensamos ser pertinente questionar se a presença de movimento pendular caracteriza uma cidade como dormitório. Para Ricardo Ojima (2010, p. 400), " seria possível, portanto, identificar as cidades que poderiam ser consideradas como "dormitório" a partir de um critério elementar que caracterizaria uma situação típica: uma elevada proporção de pessoas que não trabalham no município onde residem.

---

[126] Inaugurado em 1979, com as estações Praça Onze, Central do Brasil, Presidente Vargas, Cinelândia e Glória.

[127] O IBGE compreende a limitação do estudo na medida em que deslocamentos pendulares por motivo de estudo não separam deslocamentos diários daqueles em que residentes passam meses estudando em cidades de forte presença universitária, como Viçosa, Juiz de Fora ou Ouro Preto por exemplo.

Princípio aplicado por exemplo por Pierre Costa (2009, p.180) em dissertação sobre o município de Duque de Caxias. Para o autor, " [...] a crescente movimentação de pessoas que trabalhavam na cidade carioca e residiam em Caxias produziu uma outra imagem da cidade, a de dormitório".

Concepção também mencionada por Mello (2013, p. 104), cujo esforço concentrou-se em entender a relação das centralidades metropolitanas – assumindo a hipótese de que a RMRJ é policêntrica, justapondo periferia e "áreas dormitório onde a maioria dos moradores a utilizam prioritariamente na parte da noite para dormir, tendo que realizar deslocamentos às áreas centrais diariamente para realizar atividades, principalmente com o motivo trabalho".

Sob este aspecto, aplicável às demais regiões metropolitanas do país – uma vez que as migrações pendulares são um fenômeno essencialmente urbano –, Valmir Aranha (2005) apesar de admitir as diferenças entre as cidades, lista Carapicuíba, Osasco e Guarulhos no rol de cidades-dormitório, ou seja, que apresentam grande movimento pendular de saída para estudo ou trabalho.

No início da década de 1990, sob forte impacto do movimento pendular e passados 15 anos da perda da condição de capital política do estado, Niterói[128] vivia a ambiguidade entre ter o movimento pendular como característica, mas sem o perfil majoritariamente operário de sua população. Neste sentido, os moradores da cidade viam a cidade como 'dormitório' do ponto de vista dos deslocamentos, mas como 'núcleo diferenciado' em relação ao perfil socioeconômico dos moradores, mesmo que estes se deslocassem para o mesmo núcleo que residentes de outras cidades periféricas, o que ocorre pela compreensão das variáveis de classe e as condições de deslocamento como elemento estruturante da cidade.

Esta ambiguidade está presente na fala de residentes, registradas no relatório para elaboração do Plano Diretor da cidade (1991), ilustrada pela seguinte passagem:

> "No que tange às distinções de classe, por exemplo, acho que Niterói não é subúrbio nem periferia do Rio; Niterói tem uma outra relação com a cidade

[128] Considerando o movimento pendular como definidor de cidade-dormitório, mesmo Niterói – que por vezes tem escapado do rótulo de periferia – é caracterizada como tal. A exemplo da literatura urbana de Henrique Komatsu , em passagem cuja narração descreve: " Largou as tralhas onde largou e meteu-se debaixo do chuveiro e ali, por longos minutos, pensou na vida , em Niterói, aquela cidade dormitório da qual teria que sair caso não suportasse mais a rotina migratória que vivia" (2011, p. 25).
Ou como descreve o próprio autor, no prólogo do livro a respeito de sua experiência pessoal: " Havia juntado algum dinheiro trabalhando na cozinha de um navio e acreditava então, que esta reserva financeira garantir-me-ia algumas semanas até que eu encontrasse um emprego capaz de sustentar a mim e à minha escrita. [...] Aluguei um quarto no bairro de Santa Tereza, região conhecida como reduto de artistas, músicos, escritores, etc. Queria que tudo conspirasse a favor do meu plano. [...]Em dois meses minhas parcas reservas se esgotaram e o emprego que consegui foi como professor numa escola de idiomas em Niterói, uma cidade do outro lado da Baía de Guanabara, uma *cidade dormitório*". (HENRIQUE KOMATSU, 2011, p. 05).

> do Rio... é dormitório, mas é outro tipo de dormitório. Não é aquele que pega o trem para ir trabalhar. É uma população que tem outro padrão e que faz a escolha pelo outro lado por que lá ganha mais...” (Plano Diretor Municipal de Niterói, 1991, p. 23).

No caso de Niterói a existência do movimento pendular não é utilizada como baliza para classifica-la como dormitório. O fato desta cidade abrigar classe média e alta a diferencia das outras periferias, mesmo que os trabalhadores de maior renda também pratiquem movimento pendular[129] .

Não ignorando a crítica do transporte metropolitano sob trilhos (parcialmente subterrâneos) contemplar apenas o Rio de Janeiro, a periferia imediata e intermediária diretamente à ele ligado manteve sua ligação por trens, que em conjunto com o sistema de ônibus (que ganham força com o declínio dos bondes elétricos a partir dos anos 1960), integram as cidades periféricas à maior centralidade metropolitana e aos bairros suburbanos. Em nível metropolitano os ramais da E.F Central do Brasil ligam a periferia ao centro do Rio de Janeiro estruturam – se atualmente da seguinte forma:

- Ramal Japeri[130]: Servindo aos municípios de Nova Iguaçu, Queimados, Nilópolis, Japeri e Paracambi.
- Ramal Deodoro: Ligando a zona norte fluminense à zona oeste.[131]
- Ramal Santa Cruz: Ligando área central e zona norte ao extremo da zona oeste carioca.[132]
- Ramal Belford Roxo: Servindo os municípios de Belford Roxo e São João de Meriti[133].
- Ramal Saracuruna: Servindo o município de Duque de Caxias[134].

---

[129] Relatório do Plano diretor municipal de Niterói (1991), identifica que 70-75% dos passageiros das barcas (em pesquisa realizada nos anos de 1975/1976) trabalhavam no Rio de Janeiro.

[130] Ramal que conta atualmente com as seguintes estações: Ricardo de Albuquerque, Anchieta, Olinda Nilópolis, Edson Passos, Mesquita, Presidente Juscelino, Nova Iguaçu, Comendador Soares, Austin, Queimados, Engenheiro Pedreira , Japeri, Lages, Paracambi.

[131] Ramal que conta atualmente com as seguintes estações: Praça da Bandeira, São Cristóvão, Maracanã, Mangueira/Jamelão, São Francisco Xavier, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Méier, Olímpica Engenho de Dentro, Piedade, Quintino, Cascadura, Madureira, Owwaldo Cruz, Prefeito Bento Ribeiro, Marechal Hermes, Deodoro.

[132] Ramal que conta atualmente com as seguintes estações: São Cristóvão, Maracanã, Silva Freire, Olímpica Engenho de Dentro, Madureira, Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos, Realengo, Padre Miguel, Guilherme da Silveira, Bangu, Senador Camará, Santíssimo, Augusto de Vasconcelos, Campo Grande, Benjamin do Monte, Inhoaíba, Cosmos, Paciência, Tancredo Neves, Santa Cruz.

[133] Ramal que conta atualmente com as seguintes estações: São Cristóvão, Maracanã, Triagem, Jacarezinho, Del Castilho, Pilares, Tomás Coelho, Cavalcanti, Mercadão de Madureira, Rocha Miranda, Honório Gurgel, Barros Filho, Costa Barros, Pavuna/S.J.Meriti, Vila Rosali, Agostinho Porto, Coelho da Rocha, Belford Roxo.

[134] São Cristóvão, Maracanã, Triagem, Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Penha Circular, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas, Vigário Geral, Duque de Caxias, Corte Oito, Gramacho, Campos Elísios, Jardim Primavera, Saracuruna.

- Ramal Vila Inhomirim: Servindo o município de Magé[135].
- Ramal Guapimirim: Servindo o município de Guapimirim[136].

Os transportes, sejam via investimento público, privado ou consorciados, são elementos estruturantes da vida de relações metropolitana. O exemplo da Estrada de Ferro Central do Brasil é emblemático desta situação. Ao mesmo tempo em que gera condições para os moradores da periferia acessarem o centro metropolitano, negam esta mobilidade no sentido periferia- periferia.

No caso de São Gonçalo esta força estruturante é mais aguda, uma vez que os modais de transporte reforçam os movimentos pendulares sem no entanto, oferecerem a mesma capacidade de transporte para os deslocamentos internos. A linha da Estrada de Ferro Leopoldina que ligava Niterói à Itaboraí, passando por São Gonçalo, sendo relevante para a ocupação da cidade e para o transporte de operários de suas fábricas no tempo da Manchester Fluminense sofreu sucessivos desgastes em sua manutenção e foi perdendo importância para os transportes da cidade. Estruturada para ligar à antiga capital estadual, a pujante cidade industrial e uma zona que fora um importante entreposto de mercadorias, já nos anos 1950 apresentava problemas de ocupação irregular, o que seria recorrente ao redor das principais estações, uma vez que sem o devido ordenamento do poder público e com o incentivo aos loteamentos periféricos, as margens das estações foram ocupadas com moradias populares e posteriormente, com dejetos e lixo (IBGE, 1958).

Embora os trens tenham ganhado sobrevida em relação aos bondes (extintos na cidade em 1963), ambos foram solapados pelas companhias de ônibus, que prosperaram na cidade principalmente a partir dos anos 1970. O crescente abandono deste ramal acelerou o processo de abandono deste eixo de circulação, que teve seu capítulo derradeiro com a privatização dos trens urbanos em 1998. O governo do estado do Rio repassou à iniciativa privada os ramais da periferia oeste, permanecendo com a posse da linha que ligava Niterói à Itaboraí. Sem investimentos, realizando cada vez menos viagens, e sujeitas à vandalismo e depredação[137] , o ramal que no início dos anos 2000 fazia poucas viagens por dia, foi desativado totalmente no ano de 2006, quando já era irrelevante no total de passageiros transportados, mostrando um processo que Josef Barat previra ainda nos anos 1970:

---

[135] Saracuruna, Morabi, Imbariê, Manoel Belo, Parada Angélica, Piabetá, Fragoso, Vila Inhomirim.

[136] Saracuruna, Parque estrela, Suruí, Iriri, Magé, Jardim Nova Marília, Jororó, Citrolância, Parada Ideal, Jardim Guapimirim, Parada Modelo, Parara Bananal, Guapimirim.

[137] Que chegou a ser desativado em Novembro de 2004 devido ao roubo de tubulações de adutora da Cedae que desestabilizou o leito da linha férrea (Jornal o Globo, 01/08/2005).

> A decadência dos serviços prestados pelas ferrovias suburbanas e pelos bondes, a estagnação dos investimentos no sistema de transporte público de massa e o estímulo à substituição daquelas modalidades pelo ônibus e micro-ônibus - ao invés da busca de uma complementaridade àquele sistema por parte destes últimos - favoreceram a tendência de crescimento exagerado da participação do transporte coletivo em ônibus no atendimento da demanda total. (BARAT, 1975, p.139).

A ascensão do modelo rodoviário, processo ocorrido em todo o território brasileiro é outro agravante, que não pode ser identificado em separado do crescimento da população periférica e das estratégias de ocupação residencial desta mesma população. No caso da metrópole fluminense, esta modalidade de transporte sobrepujou o modelo ferroviário em São Gonçalo de forma mais aguda.

Conforme identificamos em levantamento para trabalho anterior (ROSA,2010), as empresas de ônibus em São Gonçalo conseguem exercer a seletividade e a antecipação[138] espacial, garantindo demanda e controlando frações do território da cidade.

O processo de substituição do sistema de deslocamento ferroviário pelo rodoviário em escala local decorreu principalmente da união entre agentes imobiliários e empresários de transporte que levaram linhas de ônibus para promover loteamentos nas áreas da periferia metropolitana, incluindo São Gonçalo. O crescimento destes loteamentos se deu em uma fase cujo crescimento demográfico da cidade tem a particularidade de apresentar números bastante expressivos: de 1960/70 a cidade cresceu em 185.651 habitantes e entre 1970/1980 aumentou em 185.080 habitantes.

Este contingente, vindo do interior de outros estados, da própria unidade da federação e também da área metropolitana (SILVA, 2007), encontrou terrenos mais baratos e 'loteados' pelas empresas de ônibus que cartelizaram a oferta do serviço de forma tão intensa que conseguiram a peculiaridade de fundir os bairros gonçalenses à marca das empresas, de modo que um visitante desatento teria dificuldade de se locomover pela cidade, caso não percebesse a correspondência entre bairros e empresas, uma vez que os habitantes desta cidade tem por hábito indicar a empresa e não o número da linha como referência[139] de acesso aos bairros. Deste modo, enquanto a empresa ABC LTDA obtinha a exclusividade do Bairro Trindade, a

---

[138] Segundo Correa (2000) as empresas e corporações exercem práticas espaciais que lhes garantem vantagens na relação com o território. A seletividade diz respeito à capacidade das empresas de escolherem áreas que lhe sejam mais vantajosas no momento da instalação de empreendimentos. A antecipação ocorre quando uma empresa ou um conjunto delas se instala no território antes das condições para o lucro estarem consolidadas, o que lhes garante vantagem, como exemplo, a reserva de terrenos nas grandes cidades ou linhas de ônibus que tem o poder de criar e direcionar demanda.

[139] Registros de trabalhos de campo realizado em 04/2004 e 10/2009.

viação Galo Branco correspondia às linhas cujo bairro é homônimo e os bairros limítrofes à baía de Guanabara como Gradim, Porto Da Madama e Porto da Pedra eram monopolizados pela viação Estrela. Outro exemplo era a viação Nova Cidade[140], que fazendo o trajeto Niterói – Luiz Caçador, operava suas linhas ligando bairros gonçalenses ao terminal de ônibus de Niterói (foto 5) passando pelo bairro homônimo ao nome da empresa.

Foto 5 - Ônibus da Viação Nova Cidade em Niterói, 1982.

Fonte: Acervo de Donald Hudson.

Esta prática relaciona-se ao processo de consolidação das empresas de ônibus à exemplo do ocorrido na cidade do Rio de Janeiro. Américo Freire (2001) explica as disputas territoriais mostrando como as companhias de ônibus através de lobby com o poder público acabaram suplantando o serviço de bondes da Light, cuja insatisfação crescente da população com o referido serviço se somou à ideia de que os ônibus eram mais modernos, no que o autor tratou como uma 'Guerra de posição'[141].

No caso de São Gonçalo, ressalta-se que as principais empresas operam desde os anos 1940, mas há um ponto de inflexão no período, pois a década de 1970 representa a legitimação do poder das empresas de ônibus que adquirem legalmente suas concessões. Dentre as empresas

[140] Adquirida pela atual Auto Viação COESA LTDA.
[141] O referido trabalho analisa o período entre 1906 até 1948.

que fizeram parte deste processo destacam-se, em primeiro lugar a viação Icaraí (22/06/1977), seguida da viação Rio Ita (01/07/1979), Alcântara (13/10/1980), Coesa (01/12/1980), Galo Branco (21/10/1980), Tanguá (20/10/1980) e Mauá (24/07/1981)[142].

Embora a maior taxa de crescimento demográfico para São Gonçalo corresponda ao intervalo de 1950 para 1960[143], nos 20 anos seguintes este crescimento desacelera poré continua elevado. Não obstante, por volta do ano 2000, a linha de maior receita[144] (408M – Alcântara – Niterói) e a linha de maior número de passageiros (532 – Alcântara – Niterói via Dr. March), eram linhas intermunicipais, ratificando o caráter pendular da vida de relações da cidade.

Um dos fatores que consolidou os ônibus como principal modal em São Gonçalo e Niterói foi a sua capacidade de atender às demandas da pendularidade entre as duas cidades e após 1974, com a ponte Rio – Niterói, atender à pendularidade entre São Gonçalo e Rio de Janeiro de forma que os poucos bondes e os trens não eram capazes de atuar. A dependência de soluções rodoviárias já era um problema detectado por Josef Barat em 1970 no que se refere à Niterói e São Gonçalo. O autor cita que em 1970: 87,9% dos passageiros são transportados em ônibus e 12,1% em automóveis, enquanto que, em 1960, estas percentagens eram de 72,3 e 5,9 (BARAT, 1975, p.195).

Não há como isentar as empresas de ônibus de valerem-se da pendularidade como seu maior motor de arrecadação. Embora a sobreposição de linhas municipais e intermunicipais[145] seja uma questão antiga a ser resolvida em São Gonçalo, ela acabou reforçando a percepção da cidade como dormitório para seus próprios moradores, uma vez que era mais fácil deslocar-se para Niterói ou Rio de Janeiro do que entre bairros vizinhos.

Em relação à mobilidade há também um paradoxo entre deslocamentos e pobreza. Espera-se certa justaposição entre a pobreza propagada em uma cidade-dormitório e a dependência modal – no caso de São Gonçalo, dependência do ônibus. Mas a composição das tarifas de ônibus tende a indicar que os usuários ocupam extremos. No caso dos ônibus:

> A população de baixa renda, principalmente das classes D e E, que deveria ter acesso garantido ao transporte público, pois depende dele de forma mais evidente, tem sido sistematicamente expulsa desse modo de transporte, pois o aumento constante dos custos e insumos, a baixa produtividade dos serviços, a concessão de gratuidades, entre outros, vem se traduzindo em tarifas que transcendem sua capacidade de pagamento. (SEMOB, 2003, p.8).

---

[142] Fonte: Secretaria municipal de transportes de São Gonçalo. Datas de concessões das primeiras linhas destas empresas.

[143] A taxa para é de 6,89 % para o intervalo 1960/1950, de 5,67 % para 1970/1960 e 3,64 % para o intervalo 1980/70. Dados do IBGE Censos Demográficos e Contagem da população- 1996.

[144] Dados do SETRERJ e Anuário Estatístico do DETRO, 2001.

[145] Identificada em trabalhos de campo nos anos de 2004 e 2009.

O documento ressalva ainda que:

> As tarifas praticadas atualmente, são consideradas elevadas pelo usuário, e têm sido responsáveis pela crescente exclusão de milhares de cidadãos dos serviços de transporte público coletivo oferecidos nas cidades, e pelo aumento da "marcha a pé" por motivo de trabalho nos grandes centros urbanos. O alto valor das tarifas tem sido responsável também pelo surgimento de novos problemas sociais como os "desabrigados com teto", trabalhadores sem o direito de ir e vir por falta de dinheiro para pagar a passagem (IDEM).

O documento da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana mostra que na década de 1970, o transporte comprometia 5,8% do rendimento familiar das famílias com 1 a 3 salários mínimos. Indicador que passa para 12,4% nos anos 1980 e chega a 15% nos anos 1990, no que tange às principais cidades do país[146].

Já na década de 1970 o economista Josef Barat (1975) identificava as dificuldades da população de baixa renda em se deslocar no ambiente metropolitano fluminense. Para o autor, as populações periféricas tinham dificuldade de arcar com as tarifas que mantivessem o regime de eficiência dos bondes e trens urbanos, mostrando como em alguns casos, que os "habitantes mais favorecidos dos subúrbios passaram a utilizar-se dos ônibus, inclusive como afirmação de status social". (BARAT, 1975, p. 20).

Embora o modelo ideal de transportes em grandes aglomerações devesse contemplar o ônibus como transporte complementar, atendendo aos bairros e servindo de alimentador para o transporte de massa, em São Gonçalo ocorreu o contrário, uma vez que os ônibus tornaram-se a única solução para a mobilidade diária. Isto tem grande impacto na consolidação da periferia, pois tarifas geram imobilidade dos mais pobres que se fixam à economia local, sejam trabalhadores formais ou informais, dada a incapacidade de arcar com custos de deslocamento de longas distâncias.

Por outro lado, sendo São Gonçalo integrante do 2º maior movimento pendular da RMRJ na década de 1980[147], e considerando que este deslocamento era feito exclusivamente por ônibus, considera-se que o grande movimento pendular sugere uma taxa menor de imobilidade, o que por sua vez, diverge do consenso de que o movimento pendular é um indicador absoluto de pobreza. Coerente na medida em que o grande movimento pendular por motivo de trabalho denota residentes com renda mensal suficiente para arcar com os custos de transporte, distanciando-se dos extremos de pobreza, como analisara Josef Barat (1975) ao delimitar os elementos estruturantes do deslocamento intra-metropolitano.

---

[146] Considera-se o período entre 1994 e 2003.

[147] O maior valor absoluto de pessoas que saíam para fins de trabalho ou estudo de acordo com o censo 1980 era de Nova Iguaçu, com 210.385 migrantes pendulares.

Na leitura deste autor, os padrões básicos de viagem nas áreas metropolitanas não obedeciam à mesma lógica dos deslocamentos centro-periferia das cidades de áreas metropolitanas dos Estados Unidos, cidades assumidamente estruturadas para a circulação rodoviária. Neste caso, os dois principais padrões, seriam:

a) Habitantes com níveis baixos de médios de renda que provêm dos espaços periféricos ou suburbanos, demandando os espaços centrais ou outros pontos periféricos (operários, trabalhadores em construção, subempregados urbanos, funcionários menos qualificados do terciário);
b) Habitantes com níveis de renda médios e altos que habitam os espaços centrais e demandam as zonas de serviços (profissionais liberais, funcionários qualificados do terciário, etc.) (BARAT, 1975, p.19).

Além do movimento pendular, a questão da cidade-dormitório perdurou em São Gonçalo devido à ausência nos anos 1970 de ligações fora da área metropolitana, conforme levantamento de Marlene Teixeira (1975) que identificara 19 conexões não metropolitanas para o Rio de Janeiro, 22 para Niterói, 5 para Petrópolis e 4 para Nova Iguaçu.

Enxergar uma cidade unidimensionalmente, considerando apenas o movimento pendular, ou o critério socioeconômico fez de São Gonçalo um grande exemplo de periferia – dormitório a partir dos anos 1970. Consideramos que existem processos não-excludentes, que atuam na organização espacial e na formação da imagem da cidade. O imaginário de que cidades com perfil de moradores que trabalham fora do município, cujos bairros não se assemelhavam à área central da metrópole no que tange à oferta de serviços é o que faria de São Gonçalo um típico caso de cidade-dormitório.

Conforme já salientamos, São Gonçalo apesar de ter um perfil semelhante à Nova Iguaçu e Duque de Caxias em relação aos indicadores econômicos, manteve por mais tempo o "status" – ou estigma[148] – de cidade-dormitório, pelo seu perfil de acolher residentes da classe trabalhadora e principalmente pelo fato desta ser duplamente polarizada, por Niterói e pelo Rio de Janeiro, ao contrário da periferia oeste, que servida também por ramal de trens, era polarizada apenas pela cidade do Rio de Janeiro, o que lhes permitiam, dado o tamanho da cidade, hierarquizar periferias menores e menos dinâmicas.

Uma questão a ser respondida é o por quê de São Gonçalo ser considerada uma cidade-dormitório. Embora não haja uma única explicação, o processo de consolidação da cidade como

[148] Termo adotado por Ricardo Ojima (2008) ao se referir à relação que as cidades classificadas como dormitório tem com sua identidade urbana.

grande periferia metropolitana passa pela questão da mobilidade espacial da população e também pela heterogeneidade socioeconômica de seus habitantes após o período predominantemente industrial.

É preciso ressaltar que a essência do movimento pendular é a divisão territorial do trabalho, que por sua vez é fruto da reprodução capitalista do espaço. Os deslocamentos diários não ocorrem apenas pela quantidade de postos de trabalho fora da cidade mas principalmente pela especialização das atividades no núcleo e pelo número reduzido de atividades especializadas e modernas na periferia. Na medida em que o capital se reproduz mediante as melhores condições de modernização , infraestrutura e disponibilidade técnica de objetos e mão de obra, a tendência é o reforço da centralidade do núcleo em detrimento da expansão de atividades especializadas para a periferia.

Há duas formas de ler a importância dos movimentos pendulares, ou pesquisas de 'origem e destino', que interessam ao nosso argumento. A primeira delas é relacionar o movimento pendular como um dado da realidade metropolitana, pois na medida em que cidades periféricas com perfil rural se urbanizam, estes trabalhadores passam a exercer novas ocupações no comércio, serviços, administração pública ou mesmo na informalidade em outras cidades. A segunda forma de ler esta realidade é conceber o movimento pendular como indicador de dependência de uma cidade em relação ao centro de maior atratividade. Neste caso, o movimento pendular sintetizaria o perfil dormitório da cidade.

No ano de 1980, São Gonçalo apresentava 49,6% de sua população ocupada trabalhando no próprio município. Nova Iguaçu, (44,7%) Nilópolis (35,2%) e São João de Meriti (33,5%) eram as cidades que também apresentaram índice de retenção de trabalhadores ou estudantes abaixo dos 50%. Em relação aos migrantes pendulares de São Gonçalo em 1980, 54,83% deslocavam-se para Niterói e 42,47% para o Rio de Janeiro. Chama atenção o fato da cidade ser exceção entre os municípios metropolitanos, por ser o único cujo movimento pendular não é maior para o Rio de Janeiro, o que evidencia seu forte vínculo com Niterói. Uma das principais explicações para este vínculo é dada pela estrutura do sistema viário da cidade pois, apesar de terem sido criadas linhas de ônibus de São Gonçalo para o Rio de Janeiro, parte da ligação desta cidade com outros centros urbanos periféricos se dá utilizando Niterói como baldeação, o que já acontecia mesmo antes da inauguração do terminal rodoviário Joao Goulart[149].

Para além das infraestruturas de transportes, que são um dos principais definidores da condição de "dormitório" de São Gonçalo, a bibliografia analisada elenca outros fatores

[149] Inaugurado em 1995.

importantes, como a presença – ou não – de serviços e equipamentos públicos e a estrutura socioeconômica da população local.

Em relação à oferta de serviços públicos, São Gonçalo não foi contemplada por uma descentralização tanto das atividades econômicas, quanto de investimentos públicos, apesar do benefício indireto com a proximidade do antigo Distrito Federal. Principalmente no que tange aos serviços médicos e hospitalares especializados, a concentração de equipamentos em Niterói levou a população de São Gonçalo a procurar atendimento na cidade vizinha. Novamente aqui aparece a questão da divisão do trabalho. Não se trata apenas da presença ou ausência dos serviços mas da qualidade destes. Mesmo contando com hospitais e clínicas, encontravam-se na cidade os serviços e atendimento de baixa complexidade, enquanto os serviços mais especializados estavam instalados em Niterói. Como por exemplo podemos citar alguns cursos universitários como Medicina, Odontologia e Engenharia ou emissão de passaportes, como serviços e atividades especializadas que não eram encontravam em São Gonçalo. Outro exemplo são os equipamentos de consumo. Embora São Gonçalo tenha um comércio dinâmico, este se concentra em bens de consumo de baixo valor agregado ou , objetos encontrados nas demais cidades da metrópole. Shopping centers e lojas de grifes caras só eram encontrados em Niterói, evidenciando o caráter popular do consumo na cidade periférica, o que mudaria apenas nos anos 2000 com a chegada do primeiro shopping center em São Gonçalo.

Outro elemento da divisão territorial do trabalho é a distribuição das classes sociais pela metrópole. A periferia dado o seu caráter popular, é onde ser realiza o circuito inferior. Nas grandes cidades periféricas ficava evidente a ambiguidade entre atividades modernas e tradicionais e coexistência de empregos formais e informais . No entanto o elemento que foi mais destacado na caracterização da periferia era o perfil social de seus habitantes. Analisar a periferia, seria também analisar a desigualdade de renda.

De acordo com Binsztok (1999) a preocupação com a pobreza urbana ganha destaque na análise das áreas metropolitanas. Rocha e Tolosa (1993) partilham da mesma preocupação ao analisar o crescimento da pobreza urbana nas áreas metropolitanas que no Rio de Janeiro fora de 27,2% para o ano de 1981 e 32,2% em 1990, o que seria explicado por uma crise recessiva e de perda do protagonismo econômico que negaria a tese do aumento da pobreza via inchaço populacional (OLIVEIRA, 1993), uma vez que a área metropolitana apresentara entre de 1980 para 1990 uma diminuição no seu crescimento vegetativo. A ideia de que áreas periféricas eram essencialmente pobres acompanha o pensamento de Oliveira (1993) para o qual o conceito de pobreza metropolitana combinaria insuficiência de renda e déficits de infraestrutura social.

Sobre São Gonçalo, nos cabe identificar a narrativas e a realidade empírica da cidade como dormitório e sua pertinência nos anos de consolidação como periferia metropolitana inserindo-a no contexto metropolitano que reproduz as desigualdades.

Uma crítica à concentração metropolitana residem em afirmações como a de que " a Guanabara , que completara então quinze anos teve que redistribuir suas gordas receitas com os muitos e paupérrimos municípios fluminenses" (IPP, 2001, p. 04). Como mostramos anteriormente, tanto esta divisão de receitas, quando a ideia de pauperização homogênea é passível de relativização, pois o grupo das grandes periferias (Nova Iguaçu, Duque de Caxias, São Gonçalo) e a antiga capital apresentavam indicadores econômicos destacados em relação ao demais municípios periféricos.

Mesmo assim, em relação ao papel de São Gonçalo, a leitura foi que:

> "Niterói, com um passado de capital, continua dependendo dos empregos do Rio, porém se beneficia de não ter que carregar o lastro de uma periferia essencialmente pobre, já que o município de São Gonçalo faz bem este papel, que em caráter normal gera pouco imposto e demanda muitos serviços [...] ". (Instituto Pereira Passos, 2001, p.04).

Chegando a mesma conclusão, Gonçalves (2012, p.117), em dissertação de mestrado, apontara que "o quadro de baixo dinamismo econômico e altas taxas de crescimento demográfico seriam os pontos essenciais na condição de São Gonçalo como *cidade dormitório*".

A noção de baixo dinamismo econômico, pobreza, conjugada ao movimento pendular mantém-se mesmo nos discursos oficiais da prefeitura municipal. Em estudo para revisão de seu último plano diretor, a cidade era assim definida: "Todavia, São Gonçalo ainda é considerada uma *cidade-dormitório*, perfil que tende a mudar diante dos investimentos em infraestrutura e no trabalho de mudança da imagem da cidade" (PMSG 2011, p.27). O mesmo ocorrendo com BRENE (2009, p.10), que percebia a cidade da seguinte forma:

> "Nesse sentido, ficou claramente destacada a atual situação de fragilidade do município de São Gonçalo, caracterizada em última instância pelo *status* de *cidade- dormitório*, tendo dificuldades para reter as rendas individuais de sua população por falta de uma estrutura adequada de aparelhos urbanos".

Conclusões semelhantes foram feitas pelo Grupo Votorantim Asset (2012, p.2) que em estudo para identificar potencialidades de investimento baseia – se na função dormitório como um estigma considera que São Gonçalo é uma ,*cidade-dormitório*, com poucos

empreendimentos comerciais relevantes [...]", entendendo São Gonçalo como uma cidade de pouco dinamismo econômico.

Atribuindo a década de 1980, como recorte temporal no qual tinha surgido a cidade-dormitório em relação à São Gonçalo, Adalton Mendonça (2007) corrobora a visão de baixo dinamismo econômico . Segundo sua análise:

> "O aparecimento, na década de 1980 do jargão cidade-dormitório demonstrava o esvaziamento econômico local e uma crítica às administrações municipais. Apontava que havia um desequilíbrio entre comércio local e os centros vizinhos de Niterói e do Rio de Janeiro, estes últimos sempre beneficiados. 'Quando o centro do Rio de Janeiro e de Niterói estão cheios, horário comercial, São Gonçalo está vazio, mas no fim de semana é o contrário' (MENDONÇA, 2007, p.107).

Adalton Mendonça (2007) identifica um esvaziamento econômico, a predominância do setor de serviços, além da ausência de investimento por partes de indústrias multinacionais como fatores que tornam São Gonçalo uma cidade-dormitório.

O estudo para revisão da segunda versão do plano diretor da cidade , caracteriza São Gonçalo pela função dormitório baseado no baixo perfil dos salários, no padrão das habitações e na dependência de empregos de outras cidades. Segundo a consultoria contratada para fazer o estudo diagnóstico da cidade, "com uma grande população de baixa renda, São Gonçalo parece uma cidade inacabada. Em decorrência do alto grau de pobreza, o processo de "autoconstrução" das moradias é o mais utilizado" (TECHNUM, 2006, p.36). Assim, percebendo a predominância de loteamentos populares, dado o padrão de casas com "paredes sem revestimento, sem telhados, ausência de arborização, iluminação pública quando existente é precária, falta pavimentação na maioria das ruas" (IDEM), levando os formuladores do estudo a concluir que

> "[...] é nesta cidade dormitório, com largas faixas de ocupações subnormais, grande contingente de população de baixa renda, mão-de-obra farta e com postos de trabalho mais qualificados fora do município, que alguns projetos se colocam dentro das expectativas da população de São Gonçalo". (TECHNUM, 2006, p.36).

Ao citar os Distritos de São Gonçalo, destacam-se no estudo para o Plano Diretor, termos como "ocupação anárquica", "loteamentos irregulares", e "celeiro de mão de obra para Niterói", (TECHNUM, 2006, p.23), reforçando a imagem da cidade como periferia pobre e dormitório como destacado no trecho abaixo:

> Terceiro município mais populoso do estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo caracteriza-se como cidade dormitório. Essa situação não é recente; distante

> apenas cerca de 10 km de Niterói, há muitos anos verifica-se entre as duas localidades um intenso movimento de migração pendular diária, concentrando-se em São Gonçalo o reservatório de mão-de-obra e as funções complementares, sobretudo de moradia para os trabalhadores, ficando Niterói com as tarefas produtivas e de acúmulo do capital. (TECHNUN, 2006, p.13).

O diagnóstico do plano diretor municipal de São Gonçalo (2006) reforça a imagem de cidade-dormitório ao identificar como principais problemas na cidade, a não criação de vínculo entre moradores e a cidade, consolidação da cidade como dormitório, a existência de vazios urbanos e o baixo poder aquisitivo, embora bastante adensada (Anexo A).

Todo este quadro remonta à uma situação oposta àquela vivida pela cidade até os anos 1960 quando a função industrial tinha maior destaque do que a função residencial na cidade.

Dados do IBGE (1980) e Davidovich (1987) apresentam São Gonçalo comparativamente à outras regiões metropolitanas. A intensa expansão demográfica em descompasso com a provisão de serviços como água e esgotamento sanitário por exemplo, estão no cerne da leitura das carências periféricas. Um dado empírico da realidade metropolitana na segunda metade do século XX, como mostrado na tabela 21.

Tabela 21: Instalação sanitária em domicílios particulares permanentes de alguns municípios das RMs de São Paulo, Rio de Janeiro e Recife em 1980.

REGIÕES METROPOLITANAS E MUNICÍPIOS	TOTAL DE DOMICÍLIOS	REDE GERAL	FOSSA SÉPTICA	FOSSA RUDIMENTAR
RM SÃO PAULO				
São Paulo	1.760.496	1.048.274	249.225	118.511
Santo André	133.265	103.392	5.757	3.904
São Bernardo	98.738	72.526	3.352	5.816
São Caetano	41.882	36.761	85	19
Guarulhos	119.785	31.683	10.157	48.621
Osasco	108.797	24.639	35.291	16.401
RM RIO DE JANEIRO				
Rio de Janeiro	1.301.073	1.009.699	24.375	64.688
Nova Iguaçu	246.722	74.757	96.257	20.973
Duque de Caxias	133.252	-	90	9.895
Niterói	97.908	63.329	970	7.628
São Gonçalo	141.802	11.369	13.590	99.551
RM RECIFE				
Recife	246.727	64.333	22.199	85.834
Jaboatão	65.781	8.709	10.028	26.602
Olinda	56.114	11.379	6.691	22.171

Fonte: Davidovich (1987). Adaptado pelo autor.

Em relação às grandes periferias, São Gonçalo possuía em 1980 o maior número de fossas rudimentares, mas em comparação com a periferia oeste, apresentou número muito inferior de fossas sépticas (2.015) do que Nova Iguaçu e Duque de Caxias, o que no caso desta cidade evidencia uma expansão dissonante dos serviços públicos dos serviços privados, a exemplo das companhias de transporte que mesmo operando de modo insatisfatório contemplaram maior parte do território da cidade.

2.4 Diversificação social, de renda e de atividades na cidade periférica

O consenso sobre o padrão periférico como sendo os espaços onde se localizam as classes populares relaciona-se com dois tipos principais de processos: o crescimento demográfico vegetativo (ou "endógeno") e a expansão da população pelas migrações. A forma como a população ocupa a cidade evidencia sua vida de relações e permite uma análise da heterogeneidade da periferia. No caso dos municípios da RMRJ, ela é demonstrada na tabela abaixo (22).

Tabela 22: Taxa de crescimento da população residente, região metropolitana e municípios (1940 / 2000)

Regiões de Governo e municípios	1940 - 1950	1950 - 1960	1960 - 1970	1970 - 1980	1980 - 1991	1991 - 1996	1996 - 2000
Estado	**2,61**	**3,68**	**2,97**	**2,30**	**1,15**	**0,92**	**1,75**
Região Metropolitana	**3,61**	**4,36**	**3,52**	**2,44**	**1,03**	**0,76**	**1,63**
Rio de Janeiro	3,03	3,36	2,54	1,82	0,67	0,26	1,32
Belford Roxo	14,47	11,91	9,00	5,01	2,25	2,05	2,05
Duque de Caxias	12,06	10,17	5,88	2,93	1,36	1,38	1,90
Guapimirim	6,41	2,08	5,30	4,83	1,73	3,10	3,80
Itaboraí	2,40	5,08	5,49	5,79	3,48	2,94	3,79
Itaguaí	8,45	3,07	4,78	5,35	1,92	2,93	3,97
Japeri	10,29	9,35	5,36	4,47	1,41	2,16	3,39
Magé	4,24	5,43	6,93	3,82	1,21	2,26	2,95
Mangaratiba	3,04	1,63	-0,25	1,16	2,38	2,11	5,72
Maricá	0,04	0,26	1,97	3,26	3,29	5,31	6,16
Nilópolis	7,58	7,60	2,86	1,70	0,38	-0,36	-0,27
Niterói	2,44	2,80	2,82	2,05	0,86	0,64	0,45
Nova Iguaçu	10,22	8,83	6,59	3,82	1,42	1,35	2,60
Paracambi	2,34	3,59	4,97	1,80	1,68	1,60	0,61
Queimados	10,29	9,35	9,89	4,20	0,43	1,89	2,90
São Gonçalo	**4,06**	**6,89**	**5,67**	**3,64**	**2,18**	**1,34**	**1,65**
São João de Meriti	6,81	9,63	4,66	2,81	0,60	0,40	0,87
Seropédica	13,13	6,88	5,16	4,39	2,27	0,96	4,30
Tanguá	1,79	-0,94	1,51	5,17	1,94	0,09	2,72

Fonte: IBGE, Censos Demográficos e Fundação Cide, 2005.

A ideia de categorizar uma cidade como dormitório a partir do descompasso entre expansão demográfica e expansão de serviços públicos acontece mais frequentemente após a institucionalização da Região Metropolitana mas não é uma leitura que tenha ineditismo. Já nos anos 1950, Pedro Geiger (1956, p. 509), chamara atenção para o fato de que "os precários serviços urbanos de São Gonçalo apresentam ao observador um contraste chocante com a grande riqueza da produção municipal".

A aceleração dos loteamentos, – que em São Gonçalo ocorreu acompanhando o período de maior relevância industrial– mostra que embora a periferização seja um conceito que apareça a partir dos anos 1970, o processo per si, intensifica-se nas décadas anteriores.

Há entre os moradores da cidade o senso comum de que a intensificação da metropolização, a abertura da ponte Presidente Costa e Silva[150] , da ligação rodoviária entre Niterói e Manilha passando por São Gonçalo[151] e o predomínio do ônibus como modal predominante [152] datam os anos 1970 como o início da fase dormitório dada uma suposta intensificação da migração para a cidade, o que por sua vez teria intensificado os loteamentos que assumiriam o padrão precário indicado no estudo do plano diretor (TECHNUM,2006).

Estatísticas confrontam essa tese, visto que as décadas de 1940 e de 1950 são as que representaram o pico de crescimento demográfico da cidade. A disponibilidade de terrenos à distância relativamente curta das duas maiores centralidades da metrópole , com acesso à serviços de saúde, transporte e educação ainda que carentes de infra estrutura e a possibilidade de inserção em uma crescente economia de serviços, que mesmo remunerando menos do que ocupações industriais é mais dinâmico no que tange à absorção de pessoal ocupado.

O quadro 6 e o gráfico 5 confirmam a expansão declinante de loteamentos, que acompanha o declínio da taxa de crescimento demográfico.

[150] Inaugurada em 1974.
[151] Trecho concluído em 1982.
[152] O ultimo bonde na cidade circulou em 1963. E embora concomitante com uma única linha de trem, A partir dos anos 1970, o predomínio dos ônibus nas ligações intermunicipais ganha destaque.

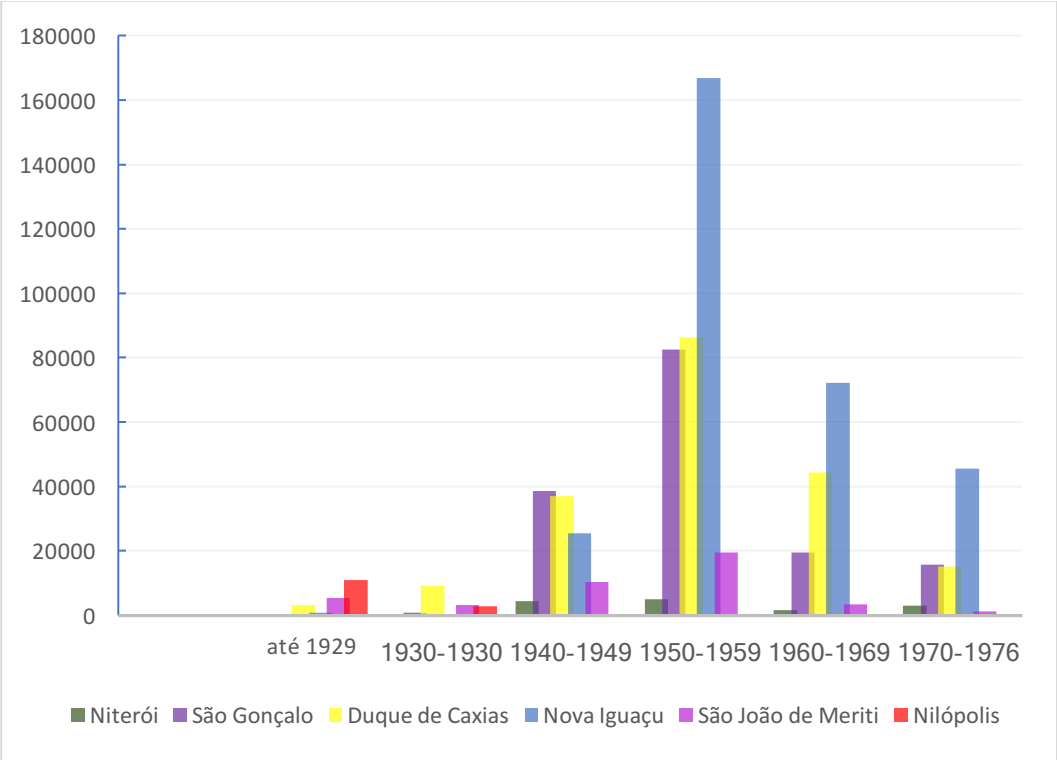
Quadro 6: Lotes aprovados por município e década de aprovação.

Período.	Até 1929	1930-1930	1940-1949	1950-1959	1960-1969	1970-1976
Niterói		296	4.419	4.995	1.622	3.092
São Gonçalo		922	38.617	82.614	19.510	15.724
Duque de Caxias	3.303	9.169	36.959	86.299	44.386	15.095
Nova Iguaçu	866	311	25.592	166.816	72.293	45.572
São João de Meriti	5.356	3169	10.386	19.623	3.479	1.244
Nilópolis	11.000	2.770	88	461	-	-

Fonte: Abreu, 1987 e Limonad, 1996. Adaptado pelo autor.

A década de 1950 representa o pico de loteamentos nas grandes cidades periféricas fluminenses. Elas diferenciam-se no entanto pelo início dos loteamentos (mais antigo na periferia Oeste) e pelo maior destaque da abertura de lotes em São Gonçalo nos anos da década de 1940.

Gráfico 3: Lotes aprovados 1929 - 1976.



Fonte: Abreu, 1987 e Limonad, 1996. Adaptado pelo autor.

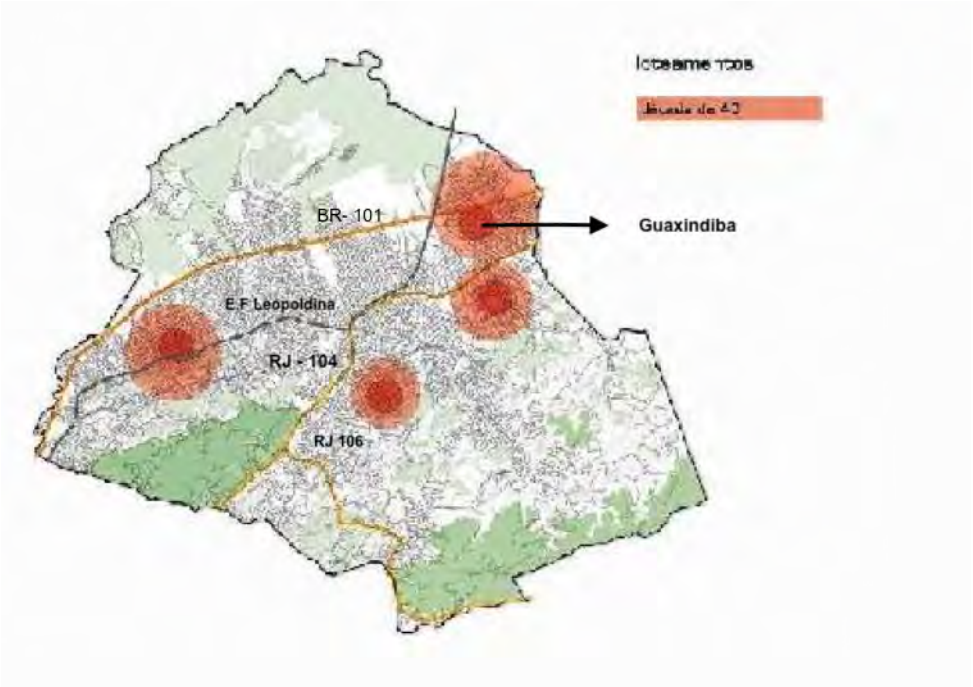
Os loteamentos, seguem uma lógica que, a despeito da cidade perceber-se como periferia, refletem as fases do adensamento urbano da cidade exemplificando o fato de que morar em cidades periféricas denotam alguma vantagem para o residente em relação à habitar

áreas mais adensadas ou concorridas da metrópole, considerando-se aqui, os loteamentos oficiais e os inúmeros loteamentos clandestinos que surgiram nos bairros mais afastados da periferia metropolitana.

A figura 12 representa os loteamentos da fase de maior destaque industrial da cidade, sendo mais antigos, surgindo em maior intensidade após a disponibilização de terrenos devido ao declínio da citricultura (GEIGER, 1956).

Correspondem a um núcleo urbano antigo porém ainda pouco adensado, que se concentrara no Distrito de Neves, a mais importante área industrial na cidade seguindo as bordas da Estrada de Ferro Leopoldina. A mancha nordeste corresponde à produção de cimento com a maior indústria até então na cidade, a Fábrica de Cimento Mauá em Guaxindiba além de duas manchas nos arredores da RJ 104, via de ligação rodoviária entre São Gonçalo e Niterói.

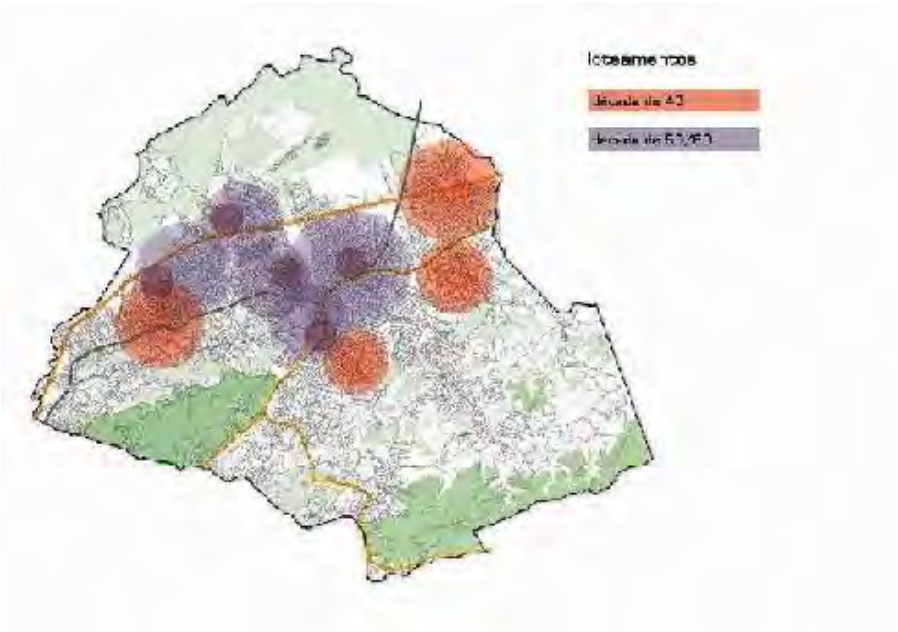
Figura 12: Loteamentos até década de 1940 em São Gonçalo – RJ.



Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo.

Os anos 1950 (figura 13) representam loteamentos (em vermelho) responsáveis pelo adensamento da cidade. Estes, seguem as vias de comunicação de transportes com a capital do estado e ocupa bairros que se ligam ao centro administrativo da cidade em direção ao bairro Alcântara, que crescera por ser um entroncamento entre a RJ 104 e a linha férrea. Além de servir como posto de serviços e comércio para residentes de áreas mais afastadas que ali faziam baldeação, em um fluxo que se manteria na década seguinte.

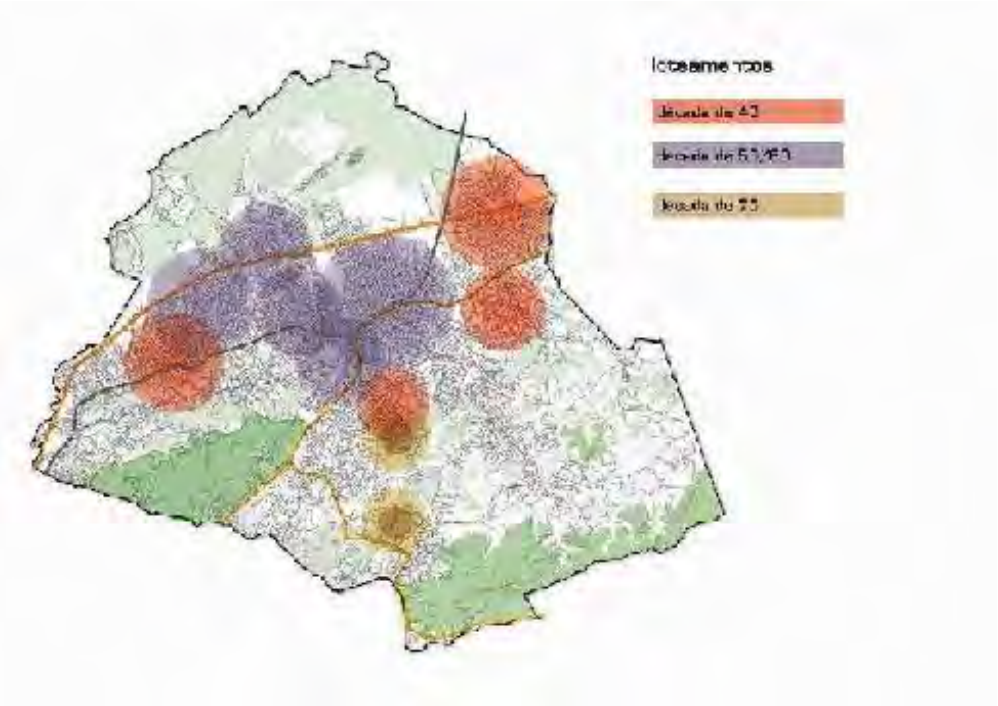
Figura 13: Loteamentos - Década de 1950 e 1960



Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo.

Os anos 1970 (figura 14) representam redução sensível no número de loteamentos, que ocorreram mais ao sul da cidade, em direção à RJ 106 que liga a cidade ao litoral de Maricá, dando também acesso à RJ 108 que liga esta parte da cidade às praias oceânicas de Niterói.

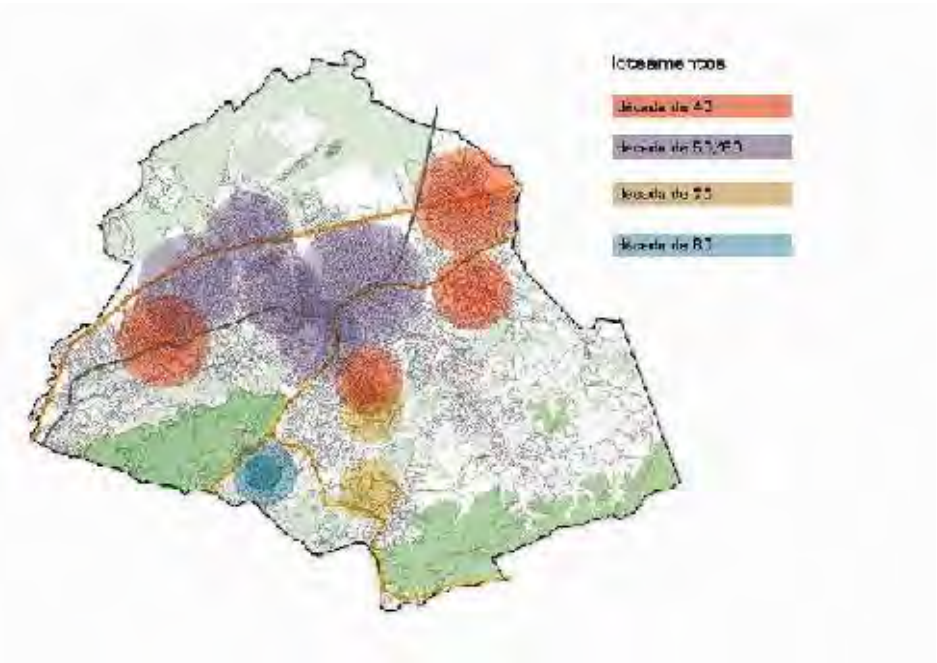
Figura 14: Loteamentos - década de 1970



Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo.

Em 1980, os loteamentos (em azul ao sul do município) já eram residuais (figura 15), como o “Estâncias de Pendotiba”, que apesar de levar o nome do bairro niteroiense, instalou-se no limite entre os dois municípios no Bairro de Maria Paula cujo atrativo seria a ocupação de áreas não adensadas que permitiriam construções com maior metragem e acesso ao litoral de Niterói e Maricá.

Figura 15: Loteamentos - Década de 1980.



Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo.

A Identificação dos loteamentos ajudam na compreensão da dinâmica residencial de São Gonçalo dos anos 1970 até a virada para os anos 2000, pois especializam o processo de periferização, diferenciando os núcleos de urbanização mais antiga dos loteamentos de fase mais recente.

Vimos que a localização segue a um padrão de ocupação que responde à expansão da metrópole e aos períodos de migração para o Sudeste do país. Além disto, morar na cidade periférica pode significar estar menos afastado do núcleo metropolitano, com a vantagem de contar com dois grandes centros de serviços próximos, na medida que atendiam à vida de relações ao mesmo tempo que gestavam possibilidades de acesso às formas de trabalho do circuito inferior na periferia e do ligado às ocupações do circuito superior no núcleo metropolitano.

Os loteamentos mostram a consolidação da periferia metropolitana que vem à reboque do aumento da heterogeneidade da cidade periférica. Diferenças intra-municipais põem em suspeição a leitura de que as grandes cidades periféricas teriam pouco dinamismo econômico, e que nelas há uma estandartização da pobreza ali instalada.

O relatório do Observatório das Metrópoles (2005, p. 14) estabelecera um recorte entre as cidades periféricas, ressaltando que "alguns municípios em consolidação, como Nova Iguaçu, Caxias e São Gonçalo apresentavam, já desde os anos 80, diferenciações intra-municipais quanto ao ritmo do aumento populacional, claramente relacionadas às dinâmicas sócioespaciais [...]". Assume-se então que parte da periferia já nos anos 1980, abrigara um perfil de classes trabalhadoras que se diferenciam do perfil de pobres que ocuparam as favelas do núcleo metropolitano.

Há também de se considerar os elementos que relativizam a afirmação de que a periferia é unicamente ocupada por pobres que praticam movimento pendular. Já nos anos 1980, identificou-se a emergência de padrões socioespaciais diversos em relação as áreas centrais das cidades periféricas (LAGO, 2008), ou no limite do raciocínio, pode-se dizer que estas diferenciações ocorrem quando a cidade periférica também reproduz internamente uma relação de caráter centro-periferia.

Percorrendo alguns bairros da cidade[153] podemos confirmar este fato. Bairros considerados mais 'centrais' pelas vantagens de acesso viário, pela antiguidade do processo de instalação de equipamentos públicos e pela tipologia das residências mostram que há certa semelhança entre estas áreas, localizadas em São Gonçalo daquelas localizadas no subúrbio carioca, por exemplo. Uma particularidade de São Gonçalo em relação aos municípios periféricos e que tem sustentado a imagem de periferia pobre é a sua heterogeneidade social e a tipologia dispersa das classes de renda na cidade.

Uma versão recorrente entre os moradores é o imaginário (que é um dado da realidade na cidade) de que as classes médias e altas em São Gonçalo ao emergirem socialmente migram também para o município vizinho, Niterói. Bairros como Santa Rosa, Icaraí e São Francisco, além do bairro Fonseca são repetidamente citados como desejo de gonçalenses que ascenderam economicamente.

Embora tenhamos encontrado exemplos inversos (moradores da zona norte de Niterói que migraram para São Gonçalo nos anos 1980), o acesso mais imediato e de maior qualidade

153 Realizados em 2005, 2008, 2009, 2013 e 2016.

à serviços urbanos, a proximidade maior com o núcleo metropolitano e a associação entre morar no litoral e qualidade de vida foram relacionados com o desejo de morar na antiga capital fluminense.

Como citamos anteriormente, embora Niterói também tenha uma boa parte de seus moradores que obtém seus rendimentos trabalhando no Rio de Janeiro, o perfil salarial de maior patamar tem sido usado para não considerar esta cidade como dormitório, conforme relatório do Plano Diretor de Niterói de 1991.

O que cabe esclarecer é que no caso de São Gonçalo, ao contrário por exemplo do bairro 25 de Agosto em Duque de Caxias e do bairro K11 de Nova Iguaçu, onde há aglomeração de residências de classes médias e altas, nos parece que esta classe , tem sido 'diluída' pela cidade e por bairros de Niterói. A clara relação entre consumo, e estratos de renda também se reflete no padrão das moradias, uma vez que a habitação é também uma mercadoria . Construir, financiar, alugar, ou mesmo ocupar fazem parte do repertório de fixação de residências sobretudo nos maiores centros urbanos. Deste modo, é pertinente associar renda e qualidade da habitação.

Observando-se a distribuição das faixas de renda (em salários mínimos) entre o pessoal ocupado em 1980, percebemos uma camada do quadro social das cidades.

A complexidade do salário mínimo como indicador de pobreza vem da dificuldade de se

Marina Montenegro (2011) oferece também uma referência sobre as delimitações da pobreza urbana, atribuindo a linha de pobreza em sua pesquisa sobre a pobreza urbana em São Paulo, Belém e Recife utilizando como ponto de partida a renda per capta nas faixas de ¼ e ½ salário mínimo, próximo do estabelecido por Rocha (1995) que aprofunda o debate ao estabelecer a pobreza próxima a ½ salário mínimo e uma linha de indigência abaixo de ¼ de salário mínimo[154].

Como referência, usamos também o censo demográfico, que em 1980 contemplou 10 faixas de renda que compreendem :

a) Até 0, 25 sm;
b) 0,25 a 0,5 sm;
c) 0,5 a 1 sm;
d) 1 a 1,5 sm ;
e) 1,5 a 2 sm;
f) 2 a 3 sm;

[154] A autora estabelece a linha de pobreza a partir de R$55,22 e a linha de indigência em R$27,22 para um salário mínimo de 100, 00 no ano de 1995.

g) 3 a 5 sm;
h) 5 a 10 sm;
i) 10 a 20 sm;
j) Acima de 20 sm.

A periferia metropolitana[155] possuía uma distribuição de 2,43% na faixa 'a'. Nas demais faixas, a distribuição é de 5,5% na faixa b, 18,22% no intervalo c, 22,42% no intervalo d, 12,94% (e), 15,9% (f), 13,21% (g), 6,55% (h), 2,04% (i) e finalmente 0,79% para a última faixa (j). O menor percentual corresponde aos extremos de renda individual. Haviam 37.518 residentes com renda de ¼ do salário mínimo. Na faixa superior, 31.563 indivíduos com renda entre 10 a 20 salários mínimos e 12.140 residentes com renda superior a 20 salários mínimos, estes, concentrados na zona sul do Rio de Janeiro e de Niterói.

O número mostra que em relação aos residentes das cidades periféricas, são os extratos medianos de renda que compõe a maior fatia de participação, mostrando que nem a pobreza é homogênea entre estas cidades nem a riqueza é difundida, estando concentrada em alguns enclaves das grandes cidades periféricas.

A consistência da análise compele à tomar ciência da limitação do salário mínimo como indicador. É possível ter uma percepção sobre a distribuição de renda na região metropolitana mas ao mesmo tempo não é possível separar dos residentes aqueles que obtém sua renda na própria cidade, embora isto não invalide nossa análise. Tomando como exemplo Niterói, sabe-se[156] que entre os municípios periféricos destacou-se com o maior percentual de moradores acima de 20 salários mínimos (5,01%), mas grande parte destes moradores realizam movimento pendular para obter seus ganhos em empresas do núcleo metropolitano. O que mostra que residir em local diferente do trabalho não foi decisivo para classificar esta cidade como dormitório, mas sim o padrão de renda dos moradores no caso das demais periferias.

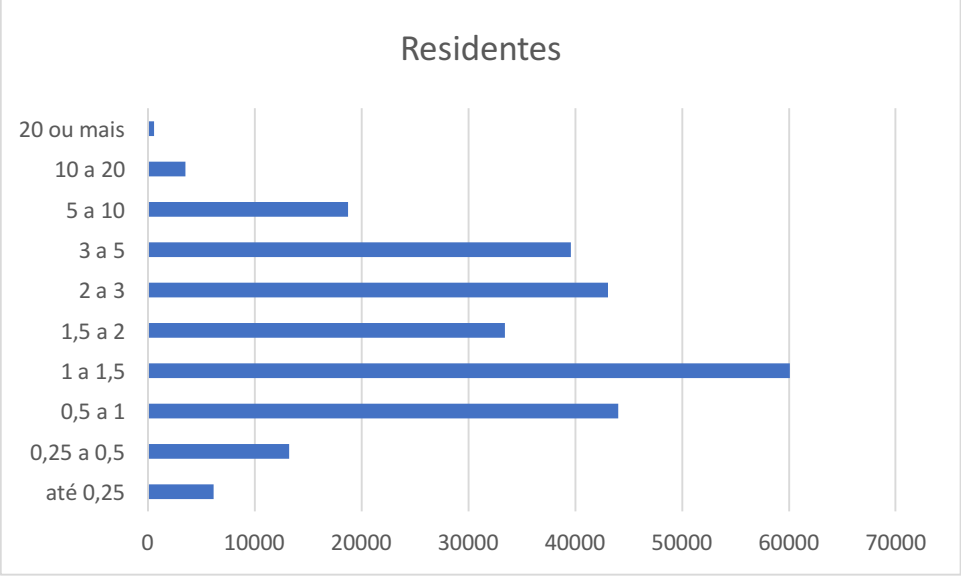
No caso de São Gonçalo, pode-se observar uma diferenciação interna que acompanha, as tendências para o conjunto da periferia metropolitana e as grandes periferias que lhe são semelhantes, como mostra o gráfico (4) abaixo, referente ao ano de 1980.

O percentual de indivíduos com ¼ de salário mínimo é de 2,36%. A tese de que a cidade é majoritariamente abrigo de população pobre é suplantada quando confrontada com os dados que mostram a diferenciação interna.

---

[155] No censo 1980 a atual periferia metropolitana corresponde à microrregião 'Fluminense do Grande Rio'.
[156] Ver a respeito, entrevistas com moradores locais relatadas na edição de 1991 do Plano Diretor Urbano desta cidade.

Gráfico 4: Quantidade de residentes por intervalos de salários mínimos em São Gonçalo - 1980



Fonte: IBGE. Organizado pelo autor.

Os menores percentuais ficam, a exemplo do conjunto metropolitano, com os extremos. A maior massa de residentes encontra-se na faixa entre 1 a 1,5 salários mínimos. Apesar do percentual reduzido - esperado em um contexto de concentração da renda dada a reprodução capitalista do espaço urbano, nas faixas de maior renda, não se pode ocultar o fato de que a periferia também abrigara residentes dos três maiores extratos. Seguem os números na tabela abaixo (23):

Tabela 23: Quantidade de residentes por intervalos de salários mínimos em São Gonçalo - 1980

Faixa	Residentes	Percentual
Até 0,25	6.185	2,36
0,25 a 0,5	13.227	5,04
0,5 a 1	43.998	16,77
1 a 1,5	60.051	22,89
1,5 a 2	33.429	12,74
2 a 3	43.021	16,40
3 a 5	39.597	15,09
5 a 10	18.734	7,14
10 a 20	3.540	1,35
20 ou mais	614	0,23
Total	262.396	100

Fonte: IBGE. Organizado pelo autor.

Nos três últimos estratos, 7,14% dos ocupados que tiveram renda aferida situam-se entre 5 e 10 SM. Acima de 10 a 20 SM a cidade tinha 1,35 residentes e ao contrário do que diz o senso comum, a cidade possuía residentes na faixa acima dos 20 SM.

É de sumária importância notar que , em relação aos dois últimos estratos de renda, São Gonçalo apresentava um percentual ligeiramente maior do que as outras duas grandes periferias. Na faixa entre 10 a 20 salários mínimos em 1980, Nova Iguaçu e Duque de Caxias apresentavam respectivamente, 0,94% e 1,02% de residentes.

Em relação aos residentes com renda a partir de 20 SM, os percentuais também são bem próximos. 0,20 % para Duque de Caxias, 0,25% para Nova Iguaçu e 0,23% para São Gonçalo. A questão é, por que, com indicadores semelhantes, São Gonçalo ainda nos anos 1980 continuou a ser chamada de cidade-dormitório enquanto as grandes periferias à oeste da Guanabara não?

A resposta para esta questão só é dada conjugando os dados com observações feitas nos trabalhos de campo realizados na cidade. Além de dividir uma fatia de sua classe de renda média e alta com Niterói, São Gonçalo não possui um equivalente ao ‘k11’ de Nova Iguaçu ou ao 25 de agosto de Duque de Caxias, bairros onde aglomeram-se residentes dos estratos de renda superior. Pelo padrão de residências, tipologia de edifícios e entrevistas, estes estratos de maior renda descentralizaram-se pelos bairros Alcântara, Trindade, Centro, Rocha, Camarão e Neves, mas nenhum deles pode ser tipicamente caracterizado como bairro de classes alta renda na periferia, dado o perfil misto e heterogêneo dos bairros. N

Este apontamento, crucial para o argumento geral da tese, vai ao encontro do argumento de Furlanetto, Cruz e Almeida (1987), sobre espaços residenciais de classe média na periferia fluminense nos anos 1980.

O estudo baseia-se na premissa de que Nova Iguaçu, Duque de Caxias e São Gonçalo, na qualidade de maiores municípios da periferia metropolitana tendiam à uma heterogeneidade interna no que tange aos espaços residenciais, refutando a hipótese de que estas cidades eram apenas espaços de periferização. Os autores identificam:

> [...] surgimento de uma classe média oriunda da própria população moradora da periferia, que alcançou maiores rendimentos em função do crescimento das atividades industriais, comerciais e de serviços que ocorreram , sobretudo , nos distritos sede dos mais populosos municípios que compõe a área metropolitana [...] e através de um processo de mobilidade residencial que se origina no município do Rio de Janeiro e que se destina à periferia, de segmentos da população, que por razões de ordem econômica estão sendo obrigados a deixar os bairros mais valorizados do município do Rio de Janeiro e fixarem residência em áreas de valor de terra mais baixo, porém com

> determinadas condições de conforto e acessibilidade. (FURLANETTO et all, 1987, p. 27).

Identificando maior variedade de ações de incorporação imobiliária, os autores anteriormente citados constroem o conceito de “heterogeneização da periferia” (1987, p. 31) para exemplificar a diferenciação entre áreas residenciais que abrigam diferentes estratos de renda formados pela expansão da indústria, comércio e serviços.

A foto 6 vai ao encontro da diversificação de residências em São Gonçalo. Nos anos 1980, Alcântara já havia se consolidado como centralidade recebe os primeiros conjuntos de apartamentos da cidade cuja edificação possuía mais de 15 pavimentos. Estes prédios foram ocupados por funcionários púbicos estaduais, das forças armadas, dirigentes locais, comerciantes e funcionários de indústrias locais[157], exemplificando a heterogeneização da cidade periférica.

Em 1980 o bairro era dotado de agências bancárias, comércio, supermercados além de possuir um terminal rodoviário que possuía linhas com saída para Rio de Janeiro, Niterói, Itaboraí, Magé e Rio Bonito tornando-se atrativo tanto para trabalhadores locais como para os migrantes pendulares.

[157] Informações obtidas em trabalho de campo nos condomínios Alcântara I e Alcântara II, em maio de 2016.

Foto 6 – São Gonçalo - Condomínios do bairro Alcântara construídos instalados nos anos 1980.

Foto do autor, 15/04/17

Tal qual fizemos na tabela 19, Furnaletto (et al. 1987) identificaram que a evidência desta heterogeneidade era a existência de percentuais consideráveis nas três cidades, com rendas de 3 a 10 salários mínimos (27% dos totais para São Gonçalo) e também acima de 10 salários mínimos[158] (2% dos totais) alcançando resultados levemente diferentes, mas proporcionalmente semelhantes ao que demostramos, visto que São Gonçalo apresentara leve aumento em relação às outras grandes periferias no que tange a existência de residentes na faixa de mais de 10 SM[159].

A hipótese assumida pelos autores é de que a melhoria do padrão de renda familiar, com ingresso dos filhos ou das esposas no mercado de trabalho, seriam os responsáveis pelos progressos financeiros que melhoraram o padrão das residências.

Sobre isto, podemos acrescentar que há outros elementos, para além do aumento da renda local. Um dos exemplos é o conjunto residencial José Pancetti, localizado no bairro Nova

[158] O estudo citado não atribui valor para a faixa acima de 20 SM como identificamos, a partir do censo 1980.
[159] No estudo citado, considera-se a faixa entre 3 a 10 salários mínimos como delimitador de classe media (20% para Nova Iguaçu, 27% para Duque de Caxias e 27% para São Gonçalo) e respectivamente 1,4%, 2% e 1,4% na faixa acima de 10 salários mínimos.

Cidade que em sua inauguração nos anos 1980 fora ocupado por oficiais de variadas patentes da Marinha do Brasil, cujos rendimentos permitiam adquirir moradias com alguma infra estrutura, serviços básicos e acesso às instalações da marinha localizadas no Mocanguê, Ilha da Conceição , Centro do Rio de Janeiro e Avenida Brasil, muitos deles transferidos para o Rio de Janeiro nos anos 1970 e 1980 vindos de outras unidades da federação.

Neste processo nota-se que áreas de loteamentos antigos e o entorno das principais áreas de comércio e serviços foram escolhidas para residências de perfil médio, além daquelas dotadas de alguma infra- estrutura de transportes.

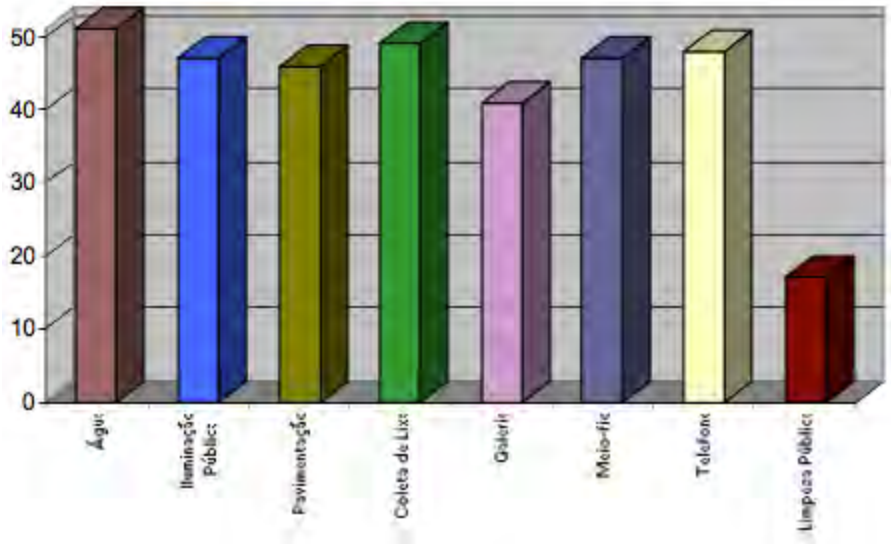
O terminal rodoviário do Alcântara, único no município, fazia a baldeação entre linhas municipais e intermunicipais e tinha saída direta para Niterói e o Rio de Janeiro. Este bairro cresceu por destacar-se como grande centro de comércio do município e contava com satisfatório abastecimento de água, coleta de lixo e rede de telefonia em suas vias principais.

Lançados nos anos 1980, os condomínios Alcântara 1 e Alcântara 2, – vistos na foto 6 –e Almirante Cox eram referência de habitação para classes médias, visto que até então a cidade contava com poucos conjuntos de edifícios residenciais deste porte (mais de 15 pavimentos).

Os bairros Zé Garoto, Centro e Camarão também possuíam residências de classes médias e altas, mas sem no entanto, estarem agrupadas de modo a consolidar um bairro típico destas classes. Residências deste padrão também eram encontradas em Trindade e Mutuá, loteamentos antigos com residências de grande metragem, com via de ligação ao centro administrativo e linhas de ônibus regulares para Niterói. As figuras 16 e 17 ilustram a diferença de infraestrutura urbana entre bairros mais consolidados e bairros afastados do centro.

O centro é um dos bairros em que foram identificadas habitações com padrão de classe média. Das 51 ruas do bairro em 1996, todas eram cobertas por abastecimento de água. Além disto, o bairro possuía mais de quase a totalidade das ruas, servidas por iluminação, pavimentação, coleta de lixo, galerias pluviais, meio-fio, telefonia tendo na limpeza pública seu pior indicador.

Figura 16– Centro de São Gonçalo. Quantidade de ruas atendidas pelos serviços urbanos – 1996.



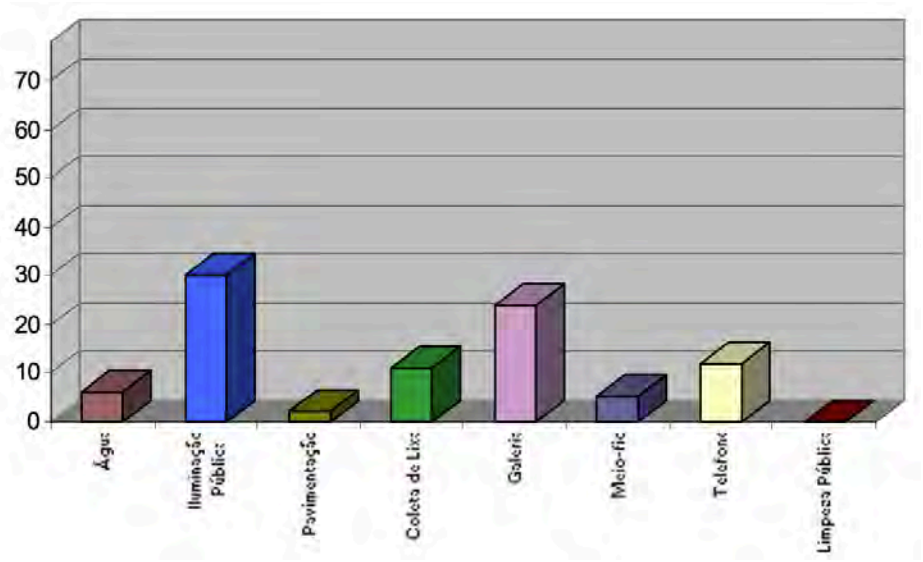
Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo (PMSG) – Secretaria de Fazenda, 1997.

Além do centro, Camarão, Estrela do Norte e Parada 40 foram bairros que apresentaram cobertura satisfatória de serviços urbanos. Estes bairros se caracterizavam pela totalidade de suas ruas possuírem abastecimento de água, pavimentação, meio fio e iluminação pública. São bairros nos quais identificamos por trabalho de campo, residências com padrões de classes médias[160].

Ipiíba tem na iluminação pública seu melhor indicador, mas mesmo assim está longe de receber serviços como a área central da cidade sendo um dos bairros com baixos indicadores de serviços urbanos, sendo um bairro pouco povoado que ainda guarda reminiscências de seu perfil rural. A figura 17 tem o objetivo demonstrar que há pouca cobertura de serviços nas 78 ruas do bairro, que fica afastado do centro da cidade. O perfil de bairro afastado e a ocorrência de loteamentos não oficiais explica a baixa provisão de serviços urbanos e nos oferece uma referência sobre as diferenciações internas que ocorrem em São Gonçalo, a exemplo de bairros com características semelhantes entre os quais citamos Itaoca e Monjolos.

[160] Trabalho de campo em maio de 2016.

Figura 17– Ipiíba- São Gonçalo. Quantidade de ruas atendidas pelos serviços urbanos – 1996



Fonte: PMSG – Secretaria de Fazenda, 1997.

Bairro que figura entre os piores indicadores de serviços urbanos, Itaoca severas carências no que tange ao calçamento, iluminação, abastecimento de água e coleta de lixo. Neste bairro fica localizado o aterro sanitário de Itaoca o que afasta moradores e acabou sendo usado como justificativa (a presença do aterro) para o não investimento em serviços públicos.

A heterogeneização ocorre por um lado, promovida pelos agentes imobiliários que simultaneamente garantem a construção de moradias para camadas populares e geram novos espaços para a classe média na periferia (FURLANETTO et al, 1987). Por outro lado, as taxas declinantes de crescimento demográfico em São Gonçalo a partir dos anos 1970 apontam para o fato de que uma parcela desta classe média, seja por ascensão inter geracional ou por aumento da renda individual, mantém-se residindo na cidade.

Vimos que as contradições sociais reproduzidas pelo modo de produção capitalista avançam nas cidades à medida que avança a urbanização capitalista, concentrada do ponto de vista econômico e desconcentrada no que tange à população urbana. A partir dos anos 1960 o crescimento urbano das cidades periféricas segue o padrão da metrópole e torna-se declinante nas cidades mais consolidadas. Mesmo assim, estas cidades continuam a crescer, denotando que de alguma forma, as cidades periféricas tornam-se atrativas para novos residentes e mantém sua expansão para áreas pouco urbanizadas.

Tratada como cidade-dormitório, o grande volume de viagens diárias era compatível com a configuração de uma periferia próximo à duas importantes centralidades que são epicentro do mercado de trabalho metropolitano, em um período em que o transporte rodoviário

se estabelece em detrimento dos transportes urbanos de massa (VASCONCELOS, 2000), No caso gonçalense, com o agravante de não se poder contar com trens operando ligando cidades periféricas, dotando as empresas de ônibus de uma territorialidade peculiar, e permitindo-lhes optar pelo direcionamento de seus serviços em corredores sobrepostos cuja captação de passageiros era potencializada pelo movimento pendular para fins de trabalho e estudo.

Embora dotada de obviedade, a noção de que a periferia era o oposto do núcleo metropolitano, espaço de maior centralidade, sede de empresas, maior mercado de trabalho e concentrador dos bairros de residência de classes altas influenciou, a partir dos anos 1970, a análise do que significaria o espaço periférico, ou a periferia como condição e não mais, como localização.

Neste sentido, o movimento pendular define o que é uma cidade-dormitório? No caso de São Gonçalo, sua estrutura urbana complexa nos permite dizer que a cidade chega na virada para os anos 2000 com uma vida de relações mais intensa e mais heterogênea do que o período recortado como Manchester Fluminense, não só por que a rede urbana brasileira se torna mais complexa, mas principalmente pois em escala local, alguns processos referentes à sua urbanização carecem de certa relativização em seu entendimento.

Apesar da crise financeira do estado do Rio de Janeiro nos anos 1980, é nesta década que a cidade passa a receber habitações voltadas para a classe média. E não obstante a superação da crise da indústria naval no mesmo período (OLIVEIRA, 2003), desde os anos 1970, simultaneamente à periferização, não se pode atribuir a esta cidade a função meramente comercial.

A Faculdade de Formação de Professores, incorporada à rede pública da UERJ em 1987[163], pode ser um exemplo de fixo geográfico que mostra esta complexidade do entorno metropolitano fluminense. Do ponto de vista dos investimentos privados, podemos lembrar a instalação de planta industrial de capital estrangeiro como Laboratório BBraun no entroncamento entre a RJ 104 e a RJ 106 , a aquisição da fábrica de sardinha Coqueiro[164] , a fundação dos cursos superiores da fundação Dom Helder Câmara[165] ou a transferência da fábrica de refrigerantes Flexa [166] , todas nos anos 1970, que refletem o fato de que a periferia não pode

[163] Criada pela Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro em 1973 e incorporada à Universidade do Estado do Rio de Janeiro em 1987.
[164] Adquirida pela Americana Quaker, que manteve a operação no bairro Gradim.
[165] Fundada como colégio de ensino fundamental e médio em 1959 no bairro Trindade. Em 1976 cria seus primeiros cursos superiores (Educação, Ciências e Letras). Em 1985 torna-se Faculdades Integradas e em 1993 torna-se a atual Universidade Salgado de Oliveira.
[166] Responsável pela marca de refrigerantes Mineirinho.

ser tomada nem de forma linear, nem de modo unidimensional no que tange à sua complexidade interna.

A existência de atividades terciárias "voltadas para diversos segmentos sociais" (FREIRE & FREIRE, 2003, p.346), embora com foco nas camadas populares (maioria neste tipo de cidade) atua como dinamizadora de empresas locais que mesmo aplicando baixo nível de modernização tecnológica são responsáveis por aumentar a empregabilidade na cidade respondendo por 23,9% (comércio), 35,2% (serviços) e 20,3% (indústria) do pessoal ocupado assalariado em 1996[167].

Embora com limitada importância em escala regional, nos anos 1990 o parque industrial de São Gonçalo mantinha um portfólio variado de atividades, sendo superado apenas pelo município núcleo no que se refere à diversidade da produção (FREIRE & FREIRE, 2003).

Em caráter efetivo, não se pode negar as carências de infraestrutura urbana no período em que se intensifica a periferização, que não deve ser entendida como uma forma de ler o espaço apenas, pois trata-se de uma camada da realidade empírica sobre a urbanização brasileira.

Os elementos teóricos e empíricos levantados nesta parte da tese, portanto, indicam sim que existe uma condição periférica que caracteriza São Gonçalo, mas não é possível admitir que esta condição obscureça a sua rica vida de relações, local e regional. A partir dos anos 1970, a expansão e a consolidação desta cidade como uma grande periferia traz desafios e também perspectivas no que tange à divisão territorial do trabalho. Celeiro de mão-de-obra? Sim. Mas não só isso. Cidade com função residencial? Sim e também um importante pólo local de serviços e um parque industrial diversificado. Vazio urbano? O adensamento e as taxas positivas de crescimento – ainda que declinantes – mostram que por vários motivos, como sua localização, proximidade com grandes mercados de trabalho, valor dos terrenos, a cidade continuou atraindo residentes Periferia uniformemente pobre? Definitivamente este é um dos maiores equívocos imputados à cidade no referido período analisado. A ausência de um típico bairro de aglomerações de classes médias, e a concorrência destes, com a zona sul de Niterói acabaram por mascarar o fato de que a cidade periférica não é uma cidade unicamente de classes pobres.

De fato, apesar dos bairros considerados 'nobres[168]' alterarem para cima as médias de renda, infraestrutura e escolaridade do núcleo metropolitano, percorrer a cidade do Centro à

---

[167] IBGE – Caged (1996), atualizado por Freire e Freire, 2003.

[168] No ano de 2016, o valor médio do metro quadrado , colocava 5 bairros cariocas entre os mais caros do Brasil. Sendo eles, respectivamente, Leblon, Ipanema, Lagoa, Gávea e Jardim Botânico. Fonte :

Santa Cruz[169] significa problematizar questões como percepção e imagem da cidade. Tal qual fizeram Petrópolis, Mangaratiba e Maricá, municípios que pleitearam sua exclusão da região metropolitana para fugir do estigma de cidade periférica ou de cidade-dormitório (se o critério for o movimento pendular), a cidade do Rio, sob o signo de 'Cidade Maravilhosa[170]' faz o processo inverso, ao associar suas belezas naturais e as praias dos bairros nobres como ideário que totaliza a imagem da cidade[171], negando que a maior parte de seu território não é composta de bairros nobres e de bons indicadores socioeconômicos.

Sob este aspecto, considerando a periferização, o movimento pendular e a coexistência de funções, evitamos e julgamos inadequado enquadrar São Gonçalo no rol das típicas cidades-dormitório, pois afirmar isto seria negar sua dinâmica urbana interna, sua rica vida de relações, sua centralidade relativa (para a população local), o movimento do circuito movido por comércio e serviços, entre outros fatores da divisão social e territorial do trabalho no município. Mantém-se o descompasso entre seus indicadores econômicos e suas características sociais, mas desde o início dos anos 2000 a consolidação de São Gonçalo, como uma das grandes cidades periféricas do país levantam outras questões, que serão alvo de nossa problematização no capítulo seguinte.

http://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/os-cinco-bairros-com-imoveis-mais-caros-de-rj-sp-e-bh/. Acessado em 20.03/2017.

[169] Último bairro da zona oeste carioca. Distante 58km do centro administrativo da cidade.

[170] Famosa composição musical do gênero 'marchinha de carnival', composta por André Filho, arranjada por Silva Sobreira para o carnaval do ano de 1935, que viria a ser nos anos 1960, tema do município do Rio de Janeiro. Consultar : DINIZ, André; (*Almanaque do samba: a história do samba, o que ouvir, o que ler, onde curtir*. Jorge Zahar Editor. 2006.

[171] Outro exemplo útil de como lugares tentam se dissociar da imagem de periferia – ou reforçar sua imagem positiva destacando apenas as áreas providas de maior beleza ou infra estrutura – está no PL Nº 1369/2015 de autoria do vereador Marcelino D'Almeida (2000 - 2004), (2004 -2008), (20012-2016). A essência do projeto cria uma nova região na cidade, dividindo a zona oeste entre zona Oeste e Zona Oeste –Sul de modo que de um lado fiquem listados os bairros de baixos indicadores sociais como Santa Cruz, Santíssimo, Magalhães Bastos, Inhoaíba, Bangu, Campo Grande e de outro, Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes (Zona Oeste –Sul).

3 A COMPLEXIDADE DA GRANDE PERIFERIA. DINAMISMO E DESIGUALDADES DE SÃO GONÇALO 2000 - 2016.

3.1 Novas características da cidade periférica na atualidade, periferia do consumo e de serviços

Neste capítulo debatemos a heterogeneidade da periferia, questões ligadas à mudança no perfil do consumo e os novos equipamentos que conferem centralidade à cidade consolidando São Gonçalo como uma importante subcentralidade metropolitana (Plano Diretor de Transportes Urbanos, 2013). Ler a periferia como dormitório significa ignorar as demais funções na cidade e não reconhecer que as grandes aglomerações se tornam mais diversificadas socialmente e espacialmente. Neste sentido discorremos sobre a vida de relações de São Gonçalo, sua posição na divisão territorial do trabalho e como sua vida intraurbana torna-se mais intensa, seja pela criação de novos equipamentos de consumo e lazer, ou pelo aumento da retenção de trabalhadores no próprio município.

Há um consenso sobre o início do século XXI, que remonta à superação da chamada crise da economia fluminense nos anos 1980, que teria começado a se recuperar a partir de meados dos anos 1990. Recuando aos anos 1980, encontramos o debate sobre as diversas abordagens da crise fluminense, como em Sobral (2012) que admite um processo que limita-se entre a desindustrialização e a especialização regressiva (2012, p.56), na medida em que os padrões de competitividade vigentes fizeram o Rio de Janeiro ser preterido para alocação de investimentos em regiões com maior densidade de fatores de aglomeração, com decisivo peso das estruturas de comunicação e transportes.

Limonad (1996) debate este “esvaziamento” dos investimentos no estado, listando como elementos do processo, desde a transferência do Distrito Federal para Brasília, com forte impacto na perda de serviços e arrecadação tributária assim como os períodos mais recentes de investimentos do Governo Federal em outros estados, em detrimento do Rio de Janeiro[172]. Esta leitura possibilita identificar simultaneamente um esvaziamento e um período de estagnação, marcado pelo desempenho do PIB estadual inferior ao PIB nacional a partir dos anos 1970 e pelo desempenho demográfico que indica a redução da atratividade do Rio de Janeiro em relação à outros centros urbanos.

[172] A autora cita o Pólo Petroquímico no Rio Grande do Sul, um pólo de informática em Campinas além de outros investimentos federais em Minas Gerais.

Segundo Limonad (1996), a Variação do Produto Interno Bruto do estado, a custos de fatores, era de 4,70% , 2,60%, -1,99% e -9,85% nos respectivos anos de 1971, 1980, 1987 e 1990, enquanto o PIB nacional apresentara para a mesma série os respectivos valores de 13,3% , 9,2% , 3,60% e -4%.

Para Santos (2001), o desempenho demográfico do estado do Rio de Janeiro neste período deve ser entendido a partir da desconcentração espacial e não como esvaziamento. Admitindo um desempenho inferior diante de outras economias estaduais nos anos 1970 e 1980, a autora destaca que no âmbito fluminense, nenhuma das cidades consideradas médias[173] "apresentava dinamismo capaz de competir com a atração locacional exercida pelas cidades médias paulistanas, muito melhor servidas em temos de infraestrutura e proximidade dos maiores mercados consumidores". (SANTOS, 2001, p. 263) Mas que mesmo assim, é possível perceber um significado diferente na queda da participação da capital fluminense na população do estado, que decai , de 47%% em 1970 para 41% em 1996, fenômeno extensível também em âmbito metropolitano, uma vez que a população da periferia metropolitana cresce em ritmo superior à da capital.

Loureiro (2006) aborda a crise fluminense como uma questão de perda de centralidade, listando por exemplo a perda relativa na indústria, perda do comando financeiro além da baixa integração produtiva entre os municípios fluminenses como aspectos da perda de importância econômica capitaneada pelo município núcleo, exemplificada pela queda da participação da administração pública[174] no PIB nacional, que era de 36% em 1960 e chega à 14,6% em 2002 (LOUREIRO, 2006, p.84).

O impacto da queda da participação relativa da cidade do Rio de Janeiro em relação aos empregos no serviço público – de 20,7% em 1970 para 6,1% em 2000 – e a queda da nos empregos da administração pública federal – 33% em 1970 para 11,5% em 2000 (LOUREIRO, 2006) – afetadas também pelas privatizações de empresas estatais como a Companhia Siderúrgica Nacional (1993), Companhia Vale do Rio Doce (1997) e do sistema Telebrás (1998), tem forte impacto regional no mercado de trabalho, uma vez que historicamente, um grande contingente do entorno metropolitano emprega-se em empresas sediadas no município núcleo.

Pereira (1995) também adotara a linha do esvaziamento econômico com foco na perda de competitividade e no empobrecimento da população como elementos de destaque no desempenho socioeconômico fluminense nas duas últimas décadas do século XX. Para este

[173] No referido trabalho a autora considera cidade media aquela com população entre 100 mil a 500 mil habitantes.
[174] Definido pela autora , como serviços governamentais, justiça, defesa nacional, segurança pública e legislativo.

autor, “problemas vivenciados pela economia brasileira afetaram a economia carioca e fluminense numa proporção maior que nos outros estados, evidenciando sua alta dependência da economia brasileira e a pouca mobilidade dos gêneros industriais e agrícolas produzidos regionalmente perante o setor externo” (PEREIRA, 1995, p.162).

O autor, refere-se ao aumento do fluxo periferia-centro (veremos que a partir dos anos 2000 ocorre o contrário), os bolsões de pobreza no entorno metropolitano e um “abandono do interior” (PEREIRA, 1995, p.164), para compor um cenário de baixo dinamismo da economia fluminense entendendo neste caso, esvaziamento, como sinônimo de descentralização industrial, na medida que a participação do estado no Valor da Transformação Industrial (VTI) nacional diminui continuamente a partir dos anos 1950 mostrando o surgimento de outros centros industriais nas demais regiões brasileiras.

Outra observação pertinente é a ideia de que o esvaziamento e a crise fluminense é um processo alicerçado no desempenho industrial. Geração de emprego e renda, investimentos em infraestrutura, melhorias na qualidade de vida e a importância fluminense no cenário nacional tiveram no desempenho industrial o seu principal foco explicativo, o que pode ser explicado em parte pela disponibilidade de dados estatísticos de maior vulto acerca do desempenho dos setores industriais no estado.

Oliveira (2003), tem na sua leitura do que seria crise, ou esvaziamento, o desempenho industrial conectado às demais escalas. Nas palavras do autor:

> O modelo de industrialização centralizado na cidade do rio foi superado e isto se deve ao fato de que o parque industrial ali existente deixou de ter a sustentação tanto financeira quanto de geração de demanda dos poderes públicos. [...]. Por outro lado, o esvaziamento econômico foi também reflexo do fato de que os principais setores produtivos, como o naval, químico e metalúrgico, foram desestruturados pelas mudanças tecnológicas e consequente queda de demanda face à ultrapassada estrutura produtiva tanto no núcleo quanto no interior. (OLIVEIRA, 2003, p. 101).

Para além da indústria, há de se considerar outro elemento no que versa sobre crise econômica fluminense. Ao explicar a importância do meio técnico científico-informacional, Milton Santos (2005) chama a atenção para os aportes de ciência, tecnologia e de informação na constituição das desigualdades que marcam processos produtivos e sociais. As áreas de densidade, chamadas luminosas (SANTOS, 2005, p.148), comandam e ofuscam áreas de menor densidade que passam a ser subordinadas às demandas controladas por objetos hegemônicos (SANTOS, *op.cit.*).

Embora a indústria continue a ter um papel decisivo nas atividades econômicas do estado a perda de primazia financeira é mais um elemento que corrobora o período de declínio do Rio de Janeiro. Dado importante desta geografia da transição do século XX para o XXI é a atuação dos bancos e instituições financeiras que podem tanto drenar, quanto irrigar investimentos atuando por vezes acima do poder Estatal, dada a sua capacidade de prontamente reorganizar o território e selecionar quais áreas serão drenadas ou irrigadas com crédito. O banco é um "instrumento dos desequilíbrios regionais", (SANTOS, 2004 [1979], p. 108), com alta capacidade de ordenamento na hierarquia urbana.

Chesnais (1996) atenta, tal qual Harvey (2011) para o deslocamento do epicentro da reprodução do capitalismo mundial que passa a ser controlado mais pelo capital financeiro do que pelo capital produtivo (industrial) superando o paradigma de reprodução capitaliasta vigente até os anos 1990.

Seja ampliação da atuação do capital financeiro na atividade industrial e nos serviços, na identificação de desintermediação financeira, ou no simples aumento das operações financeiras de grupos industriais (CHESNAIS, 1996, p.240), é inconteste o fato de que os espaços mundiais passam a ser comandados também pelas atividades financeiras e não só pelas atividades industriais.

É neste sentido que o declínio econômico fluminense enquanto processo financeiro é subestimado. A perda de centralidade econômica, ou o chamado esvaziamento leva mais em consideração o aspecto industrial do que um movimento que acompanha globalmente a tendência da maior participação destas instituições na dinâmica espacial regional.

A saída de grandes empresas do Rio de Janeiro liga-se à outro fator de igual ou maior importância: a baixa capacidade deste estado em financiar estrutura, empreendimentos e desenvolvimento tecnológico em escala regional na medida em que estas operações dependem da concessão de crédito em suas diferentes modalidades.

Este encolhimento fluminense vem desde os anos 1980, conforme explicara Nabarro (2016, p.112), uma vez que desde este período:

> "[...] a bolsa de São Paulo vinha ganhando volume e despontando com o Rio de Janeiro a posição de maior bolsa do território nacional [...] os principais acontecimentos do mercado acionário não diziam mais respeito apenas ao Rio de Janeiro, mas era em São Paulo que se encontrava grande parte do dinamismo do mercado de títulos".

Reflexo não apenas do baixo dinamismo econômico, mas também das dificuldades de modernização do seu território – à exemplo da baixa integração entre núcleo, periferia e interior

explicitadas por Limonad (1996) e Oliveira (2003), a incorporação da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro pela Bovespa é o grande evento que marca a consolidação de São Paulo como maior e única metrópole nacional da rede urbana brasileira. Nas palavras de Nabarro (2016, p, 119):

> A Boverj, após o esvaziamento institucional ocorrido na sequência da crise que sofreu em 1989, deixara de negociar ações em 1998, criando-se a alternativa do mercado eletrônico de títulos públicos. O acordo com a Bolsa do Rio, transferindo grande parte da liquidez do mercado para São Paulo e imprimindo a marca Bovespa como 'bolsa de valores brasileira', culminou nessa extinção da bolsa carioca, fruto final de toda a sua lenta decadência.

Da crise de 1989[175] ao seu esvaziamento e incorporação no ano 2000, o Rio de Janeiro dava sinais de que o declínio econômico continuaria, o que é agravado em um contexto de constante periferização e de baixo integração metropolitana no que ser refere à melhoria de indicadores sociais e econômicos do estado, que continuou a ser a UF e região metropolitana mais concentrada, demandando esforços de entendimento e planejamento para reversão desta conjuntura.

No entanto os anos 2000 acabaram apresentando sinais de recuperação e alguns pontos de inflexão na curva descendente que viera nos 20 anos anteriores. O comportamento da periferia metropolitana responde às oscilações no núcleo mas tenderia a ser mais articulado e menos dependente deste, nos permitindo avaliar este novo contexto.

Em primeiro lugar é importante lembramos que apesar da perda de dinamismo da economia fluminense, as perdas foram sentidas com maior impacto no Rio de Janeiro, dado o seu grande dinamismo. As cidades periféricas foram afetadas indiretamente pelo declínio financeiro. Como mostramos na parte 2, a periferia guarda entre si heterogeneidade interna e certas semelhanças entre o desempenho social, econômico e demográfico entre algumas cidades. Neste contexto de declínio, as maiores cidades foram as mais impactadas , por terem uma integração mais intensa entre elas.

Vale ressaltar então, que apesar da perda de centralidade e hegemonia nacional, o estado do Rio de Janeiro apresenta mesmo no fim do século XX desempenhos diferentes para o interior, o núcleo e a periferia. Isto é o que autoriza por exemplo Limonad (1996, p.14) a lembrar que "se há um esvaziamento econômico, não é generalizado , e está restrito à cidade do Rio de Janeiro".

---

[175] Ver a respeito em https://oglobo.globo.com/economia/o-homem-que-quebrou-bolsa-de-valores-do-rio-3609758

A autora demonstra a perda de participação econômica em relação ao total nacional, mas ao mesmo tempo admite que :

> O discurso do esvaziamento persiste até hoje e constitui-se, de certa forma em uma bandeira política com forte comprometimento ideológico. Isto é interessante para as elites da capital do estado que projetam os problemas desta como se fosse uma característica da totalidade do estado. O esvaziamento, assim , é utilizado como síntese da complexa realidade estadual para atender a interesses políticos diversos, em uma tentativa de tomar o Rio de Janeiro, principalmente o município e a região metropolitana , uma prioridade nacional. (LIMONAD, 1996, p. 14).

Entre os indicadores de recuperação do estado podemos novamente citar a atividade industrial. Embora a região metropolitana assuma um perfil mais terciário, a indústria tem impacto no conjunto do estado. Seja pelo que Oliveira (2003) chamou de reestruturação produtiva, ou pelas cadeias estruturantes denominadas por Sobral (2012), os anos 2000 marcam um conjunto de eventos que indicam uma ruptura com a ideia de estagnação da economia estadual, impulsionada pelos setores de farmaco-químicos, extrativismo mineral, indústria naval, automobilística e indústria de petróleo e gás natural.

Conforme defendem estes autores, desde os anos 1990 os municípios do interior passam a participar mais ativamente da composição do PIB estadual, sobretudo no caso dos municípios do norte fluminense ligados à cadeia de exploração do petróleo e à indústria automobilística, que tem na Volkswagen caminhões no município de Resende (1996), a Peugeot- Citroen (2001) no município de Porto Real e mais recentemente a Jaguar Land Rover (2016) em Itatiaia , os expoentes do crescimento fluminense neste setor, impulsionados por questões logísticas de transporte (fácil acesso à Rodovia Presidente Dutra) e por ações dentro da chamada guerra fiscal, onde empresas se valem para além dos fatores locacionais, da oferta de isenções de impostos em troca de geração de empregos.

Este processo fora analisado por Milton Santos (2004 [1979], p.172) como um dos elementos que identificam os agentes produtores do espaço na contemporaneidade. Nas palavras do autor:

> Indubitavelmente, a ideologia do crescimento entra como uma parte importante nas decisões de investimento dos poderes públicos. A necessidade sentida por uma equipe governamental de preparar o terreno para chegada de novas indústrias é, no final, aceita pelo povo como um comportamento inteiramente razoável. Sobretudo por que a maior parte das pessoas são tranquilizadas pelos famosos índices de aumento do produto nacional.

No caso da periferia fluminense, o setor de farmácia e elementos químicos e a indústria naval foram os destaques entre os investimentos realizados visando a recuperação econômica da região.

O Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro , anunciado em 2005, como elemento dinamizador de uma cadeia de transformação do material plástico se insere nesta etapa de guerra fiscal que teve como 'vencedor', o município de Itaboraí, impactando diretamente na previsão da instalação de novas indústrias também em São Gonçalo, local onde seria instalado o centro de inteligência do referido complexo. Voltaremos ao tema quando analisarmos os novos empreendimentos em São Gonçalo.

O início dos anos 2000 marca outro importante ponto de inflexão para a divisão territorial do trabalho no Brasil, e no Rio de Janeiro. Impulsionado pelo desempenho do setor de extrativista, desde os anos 1990 a balança comercial do estado era negativa. Em 1991 o salto de importações e exportações fora negativo em US$ 2.258.723.000,00. O saldo fora ampliado negativamente no ano 2000 (US$ 3.125.825.000,00) e em 2004 atinge pela primeira vez em uma década o saldo positivo (US$703.906.000,00) demonstrando alguma recuperação interna da economia fluminense[177].

No âmbito metropolitano, investimentos em empreendimentos industriais movimentaram (quadro 7) a expectativa por mais investimentos em cidades da região. A tabela mostra o perfil dos principais empreendimentos industriais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro a partir da área de influência do Arco Metropolitano, estrada construída para ligar Itaguaí à Itaboraí conectando a zona do complexo petroquímico à zona portuária de Itaguaí[178].

Como a região metropolitana é bastante integrada em relação a mobilidade, estes empreendimentos impactam o mercado de trabalho em toda a região. Esta fase de instalação de empreendimentos coincide com a instalação de empreendimentos imobiliários e de consumo nas cidades periféricas.

Não é possível analisar o mercado de trabalho apenas localmente. Como a região metropolitana possui um alto índice de pendularidade, o aumento da oferta de empregos em uma cidade tem rebatimentos em outras cidades da região. Em trabalho de campo visitamos a Companhia Siderúrgica do Atlântico, o Porto de Itaguaí e as obras do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro e nestes empreendimentos identificamos trabalhadores de cidades que não eram a da localização da empresa. Santa Cruz, bairro da zona oeste carioca onde se instalou a Siderúrgica do Atlântico, possuía operários vindos de São Gonçalo e o Complexo

[177] Fonte: Fundação Cide. Dados de referência do Rio de Janeiro, 2003.
[178] Em 1/07/2014 inaugurou-se o primeiro trecho, entre Itaguaí e Duque de Caxias.

Petroquímico em Itaboraí possuía operários vindos do Bairro de Santa Cruz[179]. Com isto fica registrado que os empreendimentos tem impactos na pendularidade e acabam influenciando indiretamente o consumo em outras cidades.

Quadro 7– Empreendimentos previstos na área de influência do Arco Metropolitano (RMRJ).

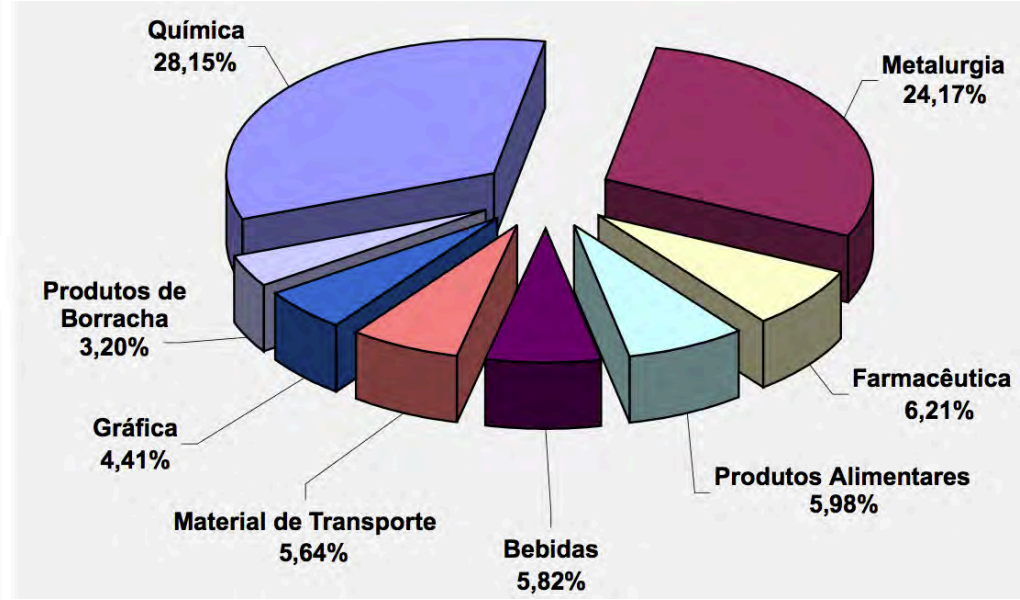
Empreendimento	Localização	Investimentos previstos US$	Empregos durante a obra	Empregos após a operação	Previsão para início das obras	Previsão para início
Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ)	Itaboraí/São Gonçalo	8,4 bilhões	20 mil	3,5 mil	2007	2012
Companhia Siderúrgica do Atlântico	Santa Cruz/RJ	3,4 bilhões	18 mil	3,5 mil	2007	2009
Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)	Itaguaí	3,5 bilhões	18 mil	3,5 mil	2008	2009
Porto de Itaguaí	Itaguaí	700 milhões	2,2 mil	300	2007	x

Fonte: Governo do estado do Rio de Janeiro. Secretaria de obras. 2009. Adaptado pelo autor.

Embora tenhamos afirmado que as grandes aglomerações são cidades com maior peso do setor terciário, a diversidade das atividades industriais no estado do Rio de Janeiro indicam o perfil da especialização da produção no estado o que pode ser visto na figura 19. Em relação aos gêneros da indústria, o destaque no estado vai para a indústria química, dada a sua ligação com a transformação de hidrocarbonetos que representam atualmente a maior atividade do estado, além da metalurgia.

[179] Trabalhos de campo realizado em julho de 2012 (CSA e Porto de Itaguaí) , agosto de 2017 (Santa Cruz) e março de 2010 (COMPERJ).

Figura 18: – Estado do Rio de Janeiro. Distribuição dos setores da indústria no valor adicionado bruto em 2003.



Fonte: Fundação Cide, 2003.

O dado é relevante, uma vez que a indústria farmacêutica e a de produtos alimentares possuem proeminência na diversificação industrial recente de São Gonçalo. A composição da indústria mostra que apesar da concentração econômica, outras cidades recebem investimentos e se tornam mais atrativas.

No ano 2000 a indústria correspondia a 24,05% do Valor adicionado Bruto do estado. O salto para 32,19% no ano de 2012 explica-se em grande parte pelo aumento do volume da participação da indústria extrativista.

Como o Produto Interno Bruto é um indicador de contextualização, a nossa preocupação está mais ligada às atividades que impactam diretamente a periferia metropolitana, uma vez que o setor de serviços representa a maior fatia dos PIB's municipais, a exemplo do que ocorre no estado. O setor de serviços encolheu de 75,29% em 2000 para 67,38% em 2012, mas ainda representa, não só o setor de maior percentual, como aquele que mais emprega nos grandes centros urbanos do estado.

As mudanças na estrutura industrial, a importância do setor de serviços e o peso da administração pública indicam no contexto de recuperação que não só o esvaziamento torna-se relativo como o entorno metropolitano, como também é impactado por alguma desconcentração de atividades.

Não se pode insistir – no caso da RMRJ dos anos 2000 – na tese do esvaziamento, quando a despeito da pouca relevância em escala nacional, os municípios periféricos e o núcleo

metropolitano recebem novo ciclo de investimentos que aquecem a economia local e impactam na vida de relações das grandes aglomerações fluminenses.

Uma das características do período iniciado no começo deste século é a difusão de inovações no território, sejam elas em infraestrutura, macrossistemas técnicos ou objetos de uso cotidiano. Na medida em que o meio técnico-científico informacional avança, novos paradigmas são criados e alteram as condições da ação de atores econômicos, políticos, assim como da população mais simples, dispersa, em seu cotidiano.

Se por um lado são os mercados financeiros, territorializados nas cidades das principais bolsas de valores do mundo, que comandam a economia global, sem dúvida complexos industriais sofisticados como os do Vale do Silício (Califórnia – EUA), representam atualmente as novas formas dos pólos de inovação, consumo e negócios deste primeiro quarto de século.

Inicialmente criada como um pólo científico que reuniu pesquisa de ponta, universidades e investidores, vêm de regiões como esta os principais objetos técnicos que personificam o período atual, no que tange à disseminação de inovações tecnológicas.

Ícone de inovação, status e também de obsolescência planejada, faz exatos 10 anos[180] que Steve Jobs apresentou o seu modelo de smartphone que integraria design, entretenimento com jogos, música, fotos e uma série de aplicativos que vão desde o agendamento de compromissos, consulta a redes sociais até previsão do tempo. Embora seja difícil prever quais serão os próximos limites rompidos pela tecnologia é razoável admitir que todas as cidades e complexos produtivos, com suas respectivas infraestruturas de comunicação e energia, passaram a demandar inovações como as que foram produzidas no Vale do Silício.

David Harvey (1989) mostrara a transição de um modelo fordista para o modelo toyotista, mais adaptado às demandas de produção em tempo real, que diminuía o risco de grandes estoques na medida em que se pode monitorar a demanda e controlar a produção nas montadoras. Neste mesmo contexto, tal qual fizeram Chesnais (1996), Santos (2000), Sennet (2011) e Bauman (2001), analisaram e concluíram que o principal motor da reprodução capitalista mundial não mais se encontrava na indústria tradicional, produtora de bens de consumo como automóveis , alimentos e bebidas, mas nas instituições financeiras.

Entre as maiores corporações privadas do mundo, 10 são instituições financeiras, uma companhia é de tecnologia e uma é indústria tradicional (automobilística)[181] mas no que tange ao valor da marca (brand value), a lista exclui os bancos múltiplos e de investimento e posiciona

---

[180] A primeira versão do Iphone da Apple. Inc. foi lançado no ano de 2007.
[181] Fonte : https://www.forbes.com/global2000/list/#tab:overall para o ano de 2017.

entre as dez maiores, 6 empresas de tecnologia e inovação, a saber: Apple (1ª), Google (2ª), Microsoft (3ª), Facebook (4ª), Amazon (6ª) e Samsung (10ª)[182].

Milton Santos (1994) explica sobre objetos técnicos que participam de sistemas hegemônicos que fazem a ligação entre os centros de difusão de inovações e a vida cotidiana nas cidades. O alcance destas marcas e seus produtos requerem uma complexa cadeia que envolve do marketing à distribuição, mas requer paradoxalmente, uma estrutura física de energia e comunicações para que suas inovações sejam demandadas. Não há razão para se obter um smartphone em um lugar de baixa conectividade ou com baixa provisão de energia elétrica, mas havendo disponibilidade, também não há um motivo claro para que estes serviços e produtos não sejam demandados.

Já existem dados disponíveis que permitem constatar que redes sociais, smartphones, tablets, aplicativos de usos variados pessoais e corporativos passam a compor o tecido urbano de forma heterogênea, desigual porém com forte impacto na vida do cidadão comum.

Carvalho (et al, 2017, p.7) em estudo recente apontam para o fato de que "existem no país 2.325 municípios que não possuem backhaul[183] de fibra, sendo que 58% situam-se nas regiões Norte e Nordeste, o que faz com que tenhamos 14% da população desassistida". Os autores ressaltam que mesmo nos 2.221 municípios com acesso à banda larga, a velocidade média de navegação é de 5mbps, destacando que o Brasil está entre os países onde o serviço de banda larga tem as menores velocidades ofertadas ao consumidor do serviço.

É um consenso que no período atual, as metrópoles são os lugares mais intensamente inseridos na globalização, dada a sua integração vertical com outros espaços. Mas o dado novo é que os avanços técnicos atuais permitiram uma ubiquidade dos meios de comunicação onde há estrutura disponível. Em outras palavras, significa dizer que este aspecto particular da globalização atinge também outros grandes centros urbanos não-metropolitanos, assim como cidades periféricas dos países outrora chamados de subdesenvolvidos.

Esta observação nos é cara pois ainda não foram totalmente delimitados o alcance das inovações em lugares cuja característica nas últimas décadas era de só ter acesso à técnicas e produtos inovadores através dos centros metropolitanos, o que significa perceber novas relações de trabalho, moradia, comando, hierarquia e de cotidiano nas cidades periféricas, que até então eram preteridas ou apenas tangenciais à esta modernização diretamente ligada às técnicas da informação.

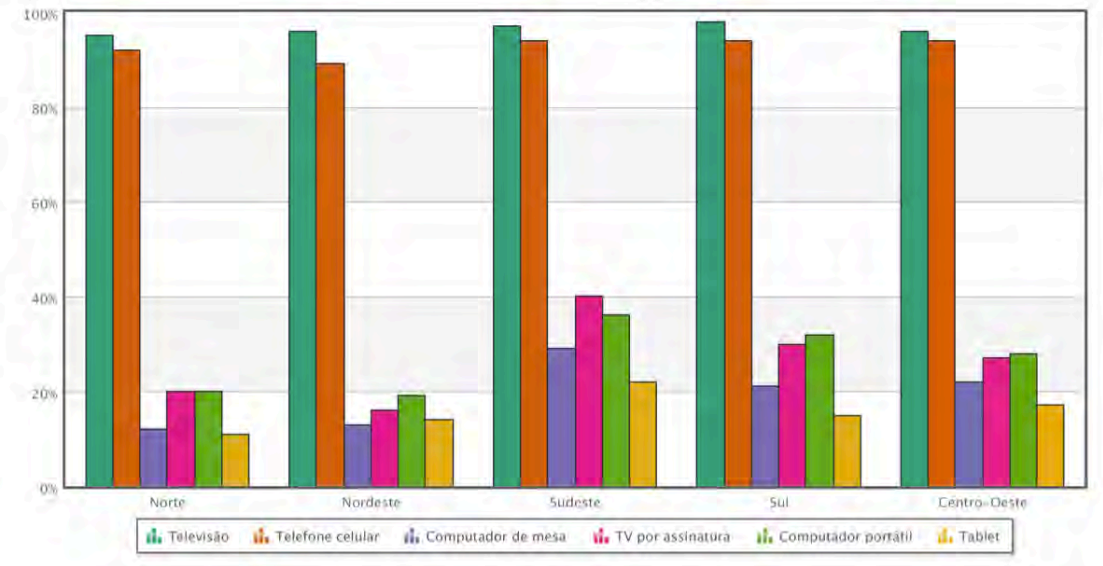
---

[182] Fonte: https://www.forbes.com/global2000/list/#tab:overall para o ano de 2016.

[183] Backhaul é um equipamento que se conecta às redes centrais da internet, localizadas nas estações centrais das operadoras de telefonia. Essa conexão pode se dar por cabo de fibra ótica, rádio, satélite ou outras tecnologias.

Carvalho (et al, 2017) destacam o uso da tecnologia 3G/4G como principal fonte de acesso à internet no país principalmente entre os menores estratos de renda. Ressalta-se também o fato de no sudeste do país, a quantidade de domicílios conectados à internet ser maior (17,4 milhões) do que os domicílios com computador, porém desconectados da internet (11,7 milhões[184]). O gráfico 5 mostra a importância da conectividade via celular como segundo meio de acesso à informação em todas as regiões do país, perdendo apenas para a televisão, que tem sido o objeto técnico mais comumente utilizado para a transmissão de informações públicas, desde o final do século XX. Se por um lado o acesso à televisão foi ampliado na medida que avança a eletrificação como infraestrutura básica, a multiplicação de antenas da rede de telefonia celular nos principais centros urbanos aumenta a oferta do serviço e consequentemente a sua utilização.

Gráfico 5 – Brasil – Domicílios que possuem objetos informacionais por região e tipo (2016)

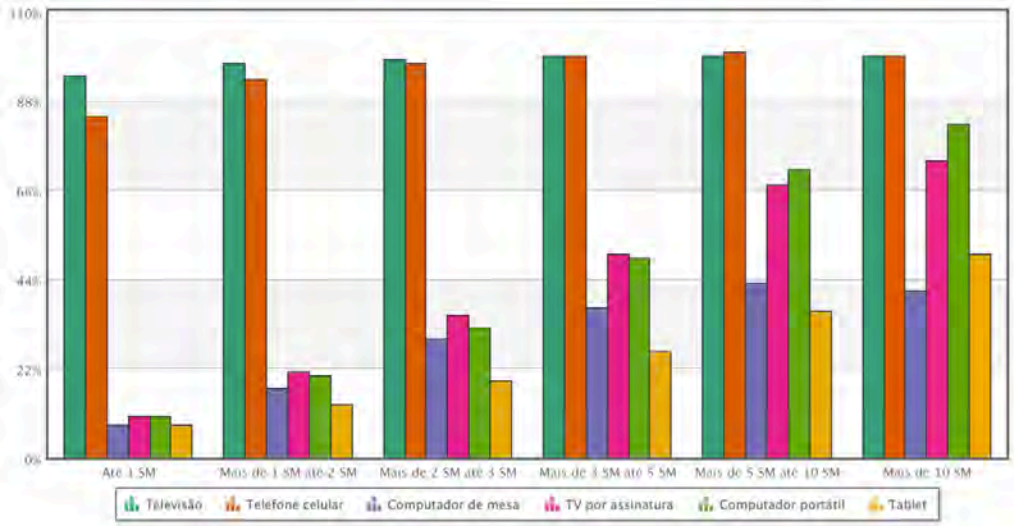


Fonte : CGI.br/NIC.br

Conforme vemos no gráfico 5, o computador de mesa tende a perder espaço para o computador portátil, dada as vantagens de sua mobilidade e menor custo em relação ao computador de mesa. Sua presença avança na medida em que os domicílios são compostos por maiores faixas de renda, seguindo a mesma tendência para os tablets, que tem o mesmo patamar que desktops para a faixa de um salário mínimo e tem maior presença do que estes na faixa de 10 salários mínimos. O telefone celular, por sua vez, rivaliza com a televisão em todas as faixas, sendo ultrapassando-a na faixa entre 3 a 5 salários mínimos.

[184] Dados da pesquisa Tecnologia da Informação e Comunicação por Domicílios -2015.

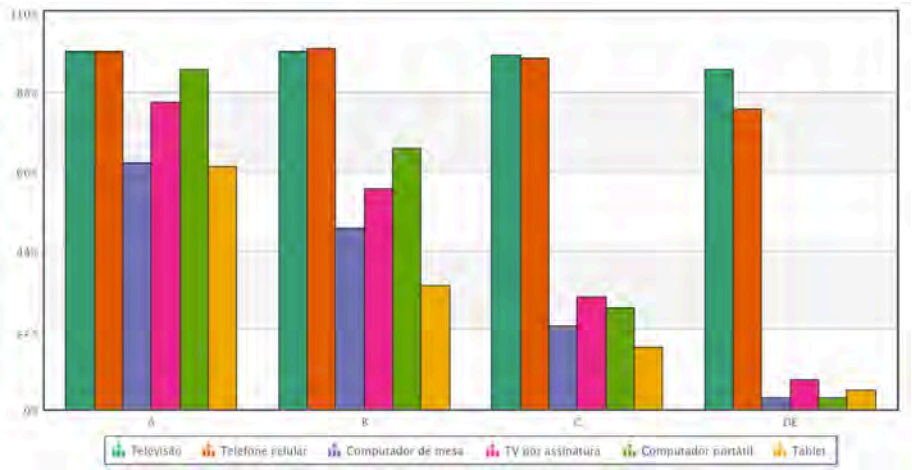
Gráfico 6: Brasil – Domicílios que possuem objetos informacionais - Salários Mínimos (2016)



Fonte : CGI.br/NIC.br, Centro Regional de Estudos para o Desenvolvimento da Sociedade da Informação (Cetic.br), Pesquisa sobre o Uso das Tecnologias de Informação e Comunicação nos domicílios brasileiros - TIC Domicílios 2016.

Segmentando por classes de renda[185] , vemos a mesma tendência. O celular marca sua importância em todas as classes, sendo mais destacado nas classes D e E conforme percebemos no gráfico 6.

Gráfico 7 – Brasil – Domicílios que possuem objetos informacionais -Classe Social (2016).



Fonte : CGI.br/NIC.br, Centro Regional de Estudos para o Desenvolvimento da Sociedade da Informação (Cetic.br), Pesquisa sobre o Uso das Tecnologias de Informação e Comunicação nos domicílios brasileiros - TIC Domicílios 2016.

[185] A classificação segue o critério de Classificação Econômica do Brasil (2015), adotado pela ABEP. Embora o estudo mencione que se tratam de 'classes sociais', o critério leva em consideração na verdade um sistema de pontuação que leva em conta a renda dos indivíduos, listando bens de consumo domésticos, serviços públicos (água encanada e rua pavimentada) e o grau de instrução do(a) chefe de família, não sendo então um conceito sociológico, tampouco servido como referência em relação ao critério de classe adotado pelo IBGE , cujas 5 faixas diferenciam-se pela quantidade de salários mínimos a saber: até 2SM, de 2 a 4SM, de 4 a 10SM, 10 a 20SM e acima de 20 SM.

Os dados mostram que o telefone celular é um objeto informacional que tem enorme capilaridade no tecido social (gráfico 7), sendo bastante comum seu uso e posse por parte da população de mais baixa renda. Há de se avaliar a espacialidade destes bens, mas a priori, o que se pode mostrar é o campo de possiblidades que a comunicação e mobilidade destes dispositivos deram aos habitantes de cidades periféricas.

A internet é também um sistema técnico que tem provocado transformações importantes no cotidiano das grandes cidades, mesmo as não-metropolitanas. Ela é uma das responsáveis, por exemplo, pelo surgimento de uma nova divisão do trabalho no campo dos transportes urbanos, como é o caso daqueles providos pela empresa Uber. O Uber é uma empresa de agenciamento de viagens privadas nas cidades, assim como é um exemplo de inovação tecnológica que chega também à periferia. Presente no Rio de Janeiro desde 2015, a empresa passa a partir de 2016 a operar na periferia leste e oeste fluminense. A despeito de ser considerada ou não um posto de trabalho, o aplicativo de mobilidade abriu um flanco de geração de renda entre os citadinos periféricos.

Pensamos haver dimensões novas desta economia urbana que surgem com os sistemas técnicos informacionais, e que não foram capturadas dada a sua história recente, mas que já fazem parte da vida de relações do cotidiano metropolitano.

Um exemplo destas inovações – com impactos importantes também em cidades como São Gonçalo – é o uso dos sistemas informacionais para a geração de novos tipos de negócios urbanos. Marina Montenegro (2011, p.51) chama atenção para o fato do telefone celular estar sendo "[...] progressivamente incorporado às dinâmicas do circuito inferior enquanto instrumento de trabalho nas mais diferentes atividades". A combinação do celular e acesso à internet permite a mobilidade, atua no sistema de pedidos e entregas de alimentos, antecipa a ida à estabelecimentos físicos e fomentam uma espécie de 'desintermediação' do consumo, na medida em que são criadas páginas próprias e grupos em aplicativos de mensagem de celular para que as comunidades locais realizem toda a sorte de trocas solidárias ou (re)vendas de produtos, como temos observado nos trabalhos de campo realizados para esta tese, sendo mais comuns nas cidades periféricas os cadastros para venda de cosméticos , serviços diversos além da troca de mobiliário e instrumentos musicais usados.

Cria-se um movimento de circuito econômico que é novo. Uma conexão de formas inovadoras de atividades que geram renda e ao mesmo tempo cooperação entre os citadinos sem que haja ali, interferência ou dependência direta do core metropolitano, mostrando que atualmente há um aspecto modernizante da globalização que adensa aquilo que Milton Santos

chamou de “circuito inferior da economia urbana”, tornando a vida de relações na cidade mais complexa.

A partir dos anos 2000, impactam diretamente na periferia uma convergência de fatores que elevam o acesso à bens de consumo anteriormente tipificados apenas como acessíveis às classes A e B. Desde o final dos anos 1990, com a consolidação do Plano Real, o câmbio – o preço externo da moeda nacional – passa a ser favorável às importações de bens de consumo, tornando-os menos exclusivos das classes de maior renda. Roupas, produtos eletrônicos, instrumentos musicais, artigos esportivos, entre tantos outros bens de consumo, passaram a figurar no padrão de compra dos que obtinham ganhos, não necessariamente altos, mas regulares.

Outra mudança foi a elevação constante do salário mínimo (tabela 24), que salta de R$ 130,00 em 1998 para R $937,00 em 2017. Mesmo sabendo que o salário persegue os ajustes inflacionários houve ganho real (POCHMANN, 2012) aumentando o poder de compra dos trabalhadores principalmente nos centros urbanos.

Tabela 24: Brasil – Evolução recente dos valores oficiais do Salário mínimo (1998 – 2017)

Ano	BRL
1998	R$ 130,00
2000	R$ 151,00
2002	R$ 200,00
2003	R$ 240,00
2004	R$ 260,00
2005	R$ 300,00
2006	R$ 350,00
2007	R$ 380,00
2008	R$ 415,00
2009	R$ 465,00
2010	R$ 510,00
2011	R$ 545,00
2012	R$ 622,00
2013	R$ 678,00
2014	R$ 724,00
2015	R$ 788,00
2016	R$ 880,00
2017	R$ 937,00

Fonte: Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócioeconômicos (Dieese) , 2017.

Para além destas mudanças do ponto de vista das redes-suportes (agora mais intensivas em informação) e das variáveis macroeconômicas, também são alterados os padrões de investimento públicos na metrópole fluminense. Esta alteração se deu principalmente com o período de grandes empreendimentos na área de logística e da construção civil, que por sua vez estiveram ligados aos grandes eventos que o Rio de Janeiro sediou a partir da década de 2000. Nesta fase, incluem-se os Jogos Pan Americanos (2007), a copa do Mundo FIFA de Futebol (2014), o anúncio do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro – COMPERJ (2006), os Jogos Olímpicos (2016), Jogos Paralímpicos (2016), assim como a construção de redes-suporte como: o Corredor Bus Rapit Transit (BRT) TransOeste[186] (2012), BRT TransOlimpica (2014), além das fases 1 e 2 do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV)[187] que aqueceu o mercado de imóveis e da construção civil na Região Metropolitana[188].

Para termos uma ideia da importância de um destes circuitos criados – no caso, o da construção civil –, a região metropolitana possuía 78.174 empregados neste setor em 2003, número que saltou para 222.558[189] no ano de 2014, refletindo a movimentação metropolitana do conjunto de intervenções, empreendimentos e eventos na capital e na periferia.

Rugitsky (2016) atenta para mudanças na orientação econômica geral a partir de 2003[190]. Segundo ele, "o poder de consumo dos grupos mais pobres estimulou a demanda por alimentos e expandiu o comércio popular, criando vagas para os trabalhadores menos qualificados".

O autor explica como o conjunto de políticas anticrise no intento de conter os efeitos da crise financeira de 2008 foi crucial para a geração de empregos, retirada de famílias da extrema pobreza e aquecimento da economia graças à uma demanda reprimida pelo consumo dos mais pobres que foi suprida principalmente via crédito, relacionando-se ao aumento em 15 milhões de empregos formais, entre 2003 e 2010.

Araújo (2015) também identifica a partir de 2004 um período de expansão do crédito, que se dividiria em duas fases. Uma entre 2004 até 2008 caracterizada pela expansão generalizada do crédito em suas diversas modalidades e outra, a partir de 2008 até 2014 com os bancos públicos assumindo mais ativamente o papel de financiador do consumo nacional adotando juros abaixo dos praticados pelo mercado. Na explicação do autor:

---

[186] Faixa de ônibus segregada que liga a Barra da Tijuca ao bairro de Santa Cruz.
[187] O MCMV 1 teve início em 2009 e o MCMV 2, foi lançado em 2011.
[188] Segundo Cardoso e Lago (2015), foram contratadas 99.715 unidades residenciais do programa MCMV na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, entre 2009 e 2012.
[189] Fonte: Rais/MTE.
[190] O autor explica que há características conjunturais, diferentes do período do 'Milagre econômico', termo explicitado por Taylor e Bacha (1976) sobre o ciclo de investimentos estatais nos anos 1970 durante os governos militares.

> Entre 2004 e 2008, as operações de crédito cresceram de forma generalizada nas seis modalidades de crédito destinado ao setor privado (pessoas físicas, industrial, rural, habitacional, comércio e outros serviços), ainda que de forma proeminente para as pessoas físicas durante o sub-período 2004-2006. Já após o ano de 2008, que coincide com a eclosão da crise financeira internacional do *subprime*, ocorre uma desaceleração das operações oriundas dos bancos privados (nacionais e estrangeiros), e o crédito bancário passa a ser sustentado eminentemente pelos bancos públicos, cujas taxas de expansão se descolam dos demais [...] (ARAÚJO, 2015, p.12).

É possível claramente identificar no período a convergência entre expansão do crédito, expansão do emprego e expansão da aquisição de bens de consumo. Não há como ignorar que estas mudanças impactam para além dos centros metropolitanos, também as áreas e os habitantes das cidades periféricas, o que ocorre por dois motivos principais:

1. O aumento da demanda de consumo dos pobres que passam a adquirir bens não duráveis que não eram adquiríveis apenas com seu padrão de renda anterior.
2. Em segundo lugar, este 'período virtuoso' pôs em xeque a ideia de que apenas haviam moradores pobres nas cidades periféricas, uma vez que o consumo de bens de classe média também teve larga expansão no período.

Como exemplo, podemos citar a aquisição de automóveis novos (os chamados zero-quilômetro) nas maiores cidades metropolitanas.

Tabela 25: Estado do Rio de Janeiro: Veículos novos licenciados - Ano em Cidades selecionadas (2001-2016)

Cidade	**2001**	**2005**	**2007**	**2009**	**2010**	**2012**	**2014**	**2016**
Rio de Janeiro	112.265	103.208	136.207	154.821	164.893	179.988	172.698	103.571
Niterói	11.466	11.307	16.135	18.319	18.334	20.298	17.346	10.136
Duque de Caxias	4.020	4.519	8.586	8.965	11.603	11.985	12.194	5.622
São Gonçalo	4.101	5.386	9.368	8.830	10.699	11.702	11.278	6.435
Nova Iguaçu	4.230	4.028	7.036	8.012	9.510	10.191	11.155	6.137

Fonte: http://www.detran.rj.gov.br/_estatisticas.veiculos/01.asp - Organizado pelo autor.

Na tabela acima (25) verifica-se por exemplo o peso de medidas de amplo alcance no consumo , fomentadas sobretudo pelas reduções no Imposto sobre Produtos Industrializados de eletrodomésticos e automóveis, realizados entre 2009 e 2011 e reeditados entre 2012 e 2014.

O consumo de veículos nas duas cidades metropolitanas que tem os enclaves de maior poder aquisitivo – Rio de Janeiro e Niterói – é notado pela liderança contínua destas duas

cidades no que tange a aquisição de veículos. O destaque fica para as 3 grandes cidades periféricas que, no período próximo a uma década – explicitado na tabela 25 – expandem seu consumo de novos veículos mais do que dobrando o número de novos licenciamentos.

Não se pode ainda, negligenciar a espacialidade e os impactos do consumo para a vida de relações e a intensidade do movimento das populações de mais baixa renda nas cidades periféricas. No que concerne ao consumo de automóveis, os incrementos vão desde o aumento de arrecadação de impostos dado o consumo de combustíveis ao aumento da oferta de prestadores de serviços que vão, desde corretagem de seguros até oficinas e pequenas revendas que a todo o momento abrem, fecham ou se expandem ao sabor da demanda nos inúmeros bairros periféricos .

O cenário acima contém ainda dois outros componentes de suma importância para a apreensão do novo dinamismo econômico que as cidades periféricas da metrópole fluminense adquirem: Em primeiro lugar, o papel do Programa Bolsa Família (PBF), um programa de transferência de renda criado pelo Governo Federal no ano de 2003.Em relação aos programas de transferência de renda anteriores, o PBF é um avanço significativo pois "unifica o público-alvo, os critérios de elegibilidade e a estrutura de gestão dos programas de transferência de renda" (COTTA e PAIVA, 2010, p. 59). Os efeitos econômicos do gasto social no Brasil impulsionam o consumo nas grandes aglomerações. Sabe-se que ao participar de um programa de transferência, boa parte do valor "[...] é empregado na compra de produtos, o que faz que um determinado setor produtivo produz mais e, portando, aumente a remuneração ou contrate mais empregados, que por sua vez, também vão consumir[...]" (IPEA, 2010, p.109) alimentando o crescimento do consumo. No ano de 2010, 20 milhões de famílias brasileiras constavam no cadastro do programa, das quais 12,6 milhões eram atendidas, com estimativa de 50 milhões de pessoas atendidas (IPEA, 2010). O programa tem relevância no combate à pobreza extrema, estabelecendo o patamar mínimo de R$ 77,00 por pessoa. No ano de 2015[191], O estado do Rio de Janeiro apresentou 1.578.761 de famílias inscritas no cadastro do programa bolsa família. No município do Rio de Janeiro, 475.633 pessoas recebiam o benefício com valor médio de R$143,00. Niterói possuía 27.836 famílias inscritas no programa. O programa é bastante significativo para os municípios periféricos. Duque de Caxias, possuía 108.277 famílias atendidas, enquanto São Gonçalo apresentou 102.571 e Nova Iguaçu 88.177 famílias atendidas. Dados mais atuais192 mostram que o número de famílias inscritas em São Gonçalo

[191] Levantamento março de 2015
[192] Referência, setembro de 2017. Fonte: Ministério do Desenvolvimento Social.

reduziu para 99.728 com rendimento médio de R$ 177,63. (Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação/ Ministério do Desenvolvimento Social, 2017).

Sobretudo nos centros urbanos o programa permitiu melhorar as condições de alimentação e eventualmente consumir alguns bens não duráveis. Principalmente nos bairros distantes das centralidades periféricas o benefício tem sido um incremento de suma importância para fomentar a economia local na medida que permite desde a compra de gêneros alimentícios à materiais que sirvam de base para artesanato, ferramentas ou outros instrumentos de trabalho e geração de renda por parte da população mais pobre. É importante destacar também que o Programa Bolsa Família deve gerar enormes ganhos no longo prazo, já que sua concessão está condicionada a frequência escolar dos filhos/as dos beneficiários (aumentando a taxa de alfabetização e diminuindo a evasão escolar).

É possível associar estes fatores à dinâmica metropolitana. O consumo de bens pautou o debate sobre a mobilidade social das famílias brasileiras e no contexto dos fatores de convergência que alimentaram o ciclo de melhoria da renda, do emprego e do consumo, houve uma mudança no perfil das camadas mais pobres brasileiras que , segundo a bibliografia analisada, foi sentida principalmente nas áreas periféricas.

Sobre o debate do consumo da população de baixa renda na primeira década dos anos 2000, Marcelo Neri (2008), aponta para a evolução da renda domiciliar total, destacando o ano de 2008 como o maior nível (R$ 1957,00/mês) em uma série que começara em 2002, chamando atenção para o fato deste indicador ser 24,76% superior ao apresentado no ano de 2004.

Ao propagar o conceito de “ nova classe média” o trabalho de Marcelo Neri (2008, 2012;2013) traz a questão do consumo dos pobres para o centro do debate sobre a estrutura social do Brasil do início dos anos 2000. Deste modo “[...] os indicadores substantivos, assim como os simbólicos, indicam a ocorrência de um boom na classe C: casa, carro, computador, crédito e carteira de trabalho estão nos seus níveis recordes históricos” (NERI, 2008, p. 5).

Quadros (2008) é mais um pesquisador a endossar as propostas de Neri (2008), admitindo que para além da combinação favorável entre PIB e salário mínimo real, os programas de transferência de renda assumem papel central na melhoria das condições de vida dos brasileiros de estratos de renda baixa – e média. No caso em questão, a diferença está na centralidade que Quadros (2008) dá ao trabalho formal como grande motor da explosão do consumo, aliado ao fato de que “este aquecimento do consumo em grande medida decorre do

forte incremento das várias modalidades de crédito pessoal. Sendo relativamente consensual que a renda pessoal não tem crescido na mesma magnitude". (QUADROS, 2008, p. 9) [194].

Bartelt (2013) embora admita os ganhos sociais e de renda no período que compreende 2002 a 2013[195], nega o conceito de nova classe média para classificar este aumento no nível de renda das populações do estrato médio da hierarquia social. O autor problematiza a mais como um projeto de marketing político do que fruto de políticas públicas de redução de desigualdade.

Analisar as condições do domicílio, acesso a crédito, grau de escolaridade, ter plano de saúde são debates que envolvem não apenas a questão de estrutura social brasileira, mas principalmente, temas que atingem moradores de áreas periféricas, onde historicamente o acesso à qualidade de vida, entendida como acesso a saúde, moradia, transporte e oportunidades de ascensão social são, ainda que não totalmente negadas, muito mais restritas dada também a sua localização.

Embora haja contrapontos dessa narrativa de suposta ascensão social , como fizeram por exemplo Jessé Souza (2012 e 2013) – que criou para a o termo 'batalhadores' –, é fato que a exemplo da análise de Fleury (2013) e Pochmann (2012), trabalho e consumo são temas basilares para o entendimento da dinâmica socioeconômica brasileira sendo que para este último autor, é perceptível a dualidade da análise, uma vez que por um lado se admite o avanço no poder de compra principalmente dos mais pobres ao mesmo tempo em que se deve negar uma perspectiva de que isto signifique alteração de estrutura social.

Pochmann (2012) elabora então, uma crítica direta à concepção de classe média adotada por Marcelo Neri (2008). Sobre a questão, afirma de forma veemente:

> "[…] entende-se que não se trata da emergência de uma nova classe – muito menos de uma classe média. O que há de fato, é uma orientação alienante sem fim, orquestrada para o sequestro do debate sobre a natureza e a dinâmica das mudanças econômicas e sociais, incapaz de permitir a politização classista do fenômeno de transformação da estrutura social e sua comparação com outros períodos dinâmicos do Brasil." (POCHMANN, 2012, p. 8)

---

[194] Em termos gerais, embora os bancos públicos e privados tenham facilitado não apenas o valor do dinheiro emprestado mas também o acesso ao crédito rebaixando os critérios para acesso a ele, entendemos que há forte relação entre aumento da taxa de emprego e acesso ao crédito. No entanto, como observara Montenegro (2011), há formas de uso do crédito não captadas pelas pesquisas de grande escala, como por exemplo o 'empréstimo do nome' entre população pobre para que se tenha acesso ao crédito (na modalidade pessoal e no rotativo) não concedido por estes não atingirem a renda mínima exigida pelos bancos.

[195] Em relação aos critérios estabelecidos, o autor coloca que : e fato, não fosse a força propagandística do governo e suas instituições publicitárias e científicas incumbidas para tal fim, este livro talvez nem precisasse ser publicado, de tão óbvio e evidente é a crítica que constata: uma classe que dispõe de entre 1.200 e 5.174 R$ de renda familiar, visto o nível de custo de vida nas grandes cidades, não constitui uma nova classe média". (BARTELT, 2013, p. 6). Analisando o fenômeno, Bartelt insiste ainda, que "[...] auxiliares de escritório, vendedores, garçons, professores primários, policiais, auxiliares de enfermagem, constituindo uma 'classe média baixa' pelos termos do IBGE, tem carências de todo tipo, não só em relação aos padrões de ocupação, rendimentos e consumo.

O ideário do consumo de bens anteriormente acessíveis apenas à classe média tradicional é o que faz Vicente (2013) identificar na casa própria, carro, eletrodomésticos e viagens de avião, indicadores do aumento do consumo entre os pobres com maior renda do trabalho e com acesso ao crédito.

Não é o consumo a novidade, mas sim sua ampliação, por parte de camadas sociais antes alijadas da possibilidade de aquisição dos mesmos, seja pela limitação de renda ou pela falta de acesso ao crédito. Um problema complexo, antecipado por Milton Santos (1987, p.25) que alertava, tal qual o debate atual sobre a suposta, que "em lugar do cidadão formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de usuário".

Os impactos da melhoria de educação e do nível geral do emprego impactam fortemente o poder de consumo sobretudo dos brasileiros dos grandes centros urbanos. Bens de consumo não apenas passam a ser mais acessíveis como acabam por demandar também mais serviços o que, no caso da demanda reprimida pelos habitantes periféricos, causa uma mudança na forma de enxergar o viver na periferia.

No caso da educação, a introdução da metodologia do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal a partir de 1991 nos permitiu acompanhar mais atentamente este indicador, o que corrobora a afirmação anterior, visto que São Gonçalo está entre as cidades metropolitanas que tiveram melhoria contínua nas duas edições seguintes (2000 e 2010) no segmento Educação, que compõe este índice.

Em relação ao trabalho, a leitura de que seus indicadores melhoram no início dos anos 2000 torna consensual a afirmação de que o aumento do trabalho formal está no centro do aquecimento do consumo de bens não duráveis. Como mostra documento "técnico" elaborado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos (2012)

> [...] O combustível da ascensão social brasileira dos últimos anos é o trabalho e não o consumo nem mesmo o crédito ao consumidor. Estes últimos elementos fazem parte da ascensão da chamada classe C, mas como coadjuvantes. O protagonismo pertence ao mundo do trabalho. Os motores são a melhora da quantidade do ensino e a redução da desigualdade no impacto da educação sobre as rendas do trabalho, partindo de níveis indecentes. [...] Este é o que pode ser chamado lado brilhante dos pobres. (SAE, 2012 p. 105).

No caso da RMRJ, Salata, Ribeiro e Costa (2013) ao compor um compêndio sobre estrutura social das metrópoles brasileiras, ressaltam que entre 2001 e 2008, a faixa de trabalhadores com até um salário mínimo decresce 23,4% enquanto a participação da faixa de um até três salários mínimos cresceu 17 %, influenciando sensivelmente a redução de pobres

no âmbito metropolitano. Outra observação do mesmo levantamento é o aumento de trabalhadores do setor terciário (18,9% em 2001 contra 21% em 2008) e o de trabalhadores com nível superior empregados (7,2% em 2001 e 10,3% em 2008) (SALATA, RIBEIRO E COSTA, 2013)

Apesar dos esforços em compreender estatisticamente os impactos da melhora da renda do trabalho e do poder de consumo dos brasileiros no plano econômico, há uma dimensão espacial do fenômeno não totalmente apreendida, na medida que, partindo de um patamar inferior, são os espaços periféricos de perfil popular, os que mais sentiram estas melhorias. Concordamos que classificações sociais por renda do trabalho são indicadores demasiadamente sensíveis para análises de séries históricas. Isto ocorre pelo fato de que basta uma variação de um mês entre pesquisas como Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) ou Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) para que haja defasagem entre o aferido e a classificação atribuída. Em outras palavras, perder o posto de trabalho pode significar rápidas quedas na classificação de classe , sendo por isso que alguns autores como Souza (2013) fogem à classificação weberiana de classes sociais visto que esta tende a operacionalizar o conceito de forma mais estatística, enquanto a tradição marxista abordaria classes médias não pelo seu poder de consumo, mas pela série de relações interpessoais que lhes garantem acumular patrimônio, ascender economicamente e manter marcas de distinção e privilégios em relação aos pobres.

Como veremos, no caso específico de São Gonçalo, esta transformação no padrão de renda das populações se materializa de distintas formas. Aumenta na cidade, por exemplo, o número de equipamentos de consumo, pequenos empreendimentos comerciais e de serviços que alteram a paisagem urbana. Isto em nada tem a ver com a resolução de problemas típicos de cidades periféricas. Saneamento, iluminação, coleta, déficit de moradias, além de expansão de postos de trabalho mais qualificados continuam a fazer parte do tecido urbano que caracterizam este tipo de cidades, mas passam a conviver com outras nuances que conferem heterogeneidade à cidade. Uma das principais manifestações desta heterogeneidade em São Gonçalo é a consolidação de novas centralidades na cidade, fenômeno que podemos chamar de “centralidades periféricas” e que analisaremos no item a seguir.

3.2 Circulação , desigualdade e centralidades na cidade periférica

Conforme procuramos demonstrar nos itens anteriores da tese, definir uma periferia urbana apenas pelo contraste “binário” com seu centro não parece ser a forma mais adequada

para o entendimento da dinâmica metropolitana; não parece ser possível chegar ao seu entendimento preciso apenas opondo a realidade periférica às características positivas do centro (ou núcleo) de uma cidade/região. Conforme temos visto, mesmo dotadas de carências e ausências – dada a intensidade com que se realizou a periferização sem o devido ordenamento ou tentativa de planejamento da distribuição de equipamentos e de funções na cidade – , parece não ser adequada a noção do espaço periférico como local apenas de "estoque" de mão de obra para áreas dinâmicas da metrópole. Boa parte dos usos que se fazem do conceito de periferia dão uma ideia homogeneizante do espaço que se pretende analisar. A cidade periférica é uma forma-conteúdo percebida a partir de sua localização, de sua condição de desigualdade em relação à sua organização espacial e principalmente pela periferia ser um espaço comparado a um oposto, no caso, o centro.

É relevante neste caso pontuar a análise de Lago (2008), que avaliando o aumento da heterogeneidade social intra-metropolitana, identifica nas grandes cidades periféricas o aumento da retenção de mão de obra pelas mesmas. Sua ideia de heterogeneidade parte da identificação de "manchas" de perfil operário em áreas de tipo médio e superior, e de manchas de tipos superior e médio em áreas de perfil operário e popular na periferia fluminense, o que leva autora a cunhar a ideia da "periferia que virou centro" (LAGO, 2008, p.01).

Apesar do foco do referido trabalho estar na análise da espacialização do perfil social das ocupações dos residentes a partir da dinâmica do mercado de trabalho, a autora conclui que um dos processos de aumento da heterogeneidade na área metropolitana é o crescimento de importantes pólos de serviços em Duque de Caxias, Nova Iguaçu e São Gonçalo, que se consolidam a partir dos anos 2000 como subcentros periféricos.

A análise acima referida também sugere um caminho metodológico para superar a dicotomia centro-periferia, e que dê maior visibilidade à diferenciação interna das cidades. Assim como a metrópole, apesar da concentração de renda, recursos, empresas, serviços e postos de trabalho, não é composta em sua totalidade, por habitantes de altos estratos de renda, a periferia tampouco pode ser resumida como o simples oposto.

Neste sentido, a centralidade continua sendo uma categoria que permite operacionalizar o dinamismo da cidade, sem a lente dos rótulos e estigmas às vezes encontrados nas classificações de centro e periferia. Em primeiro lugar, é possível fazer esta afirmação por que a centralidade não é a totalidade da cidade, permitindo identificar os pontos dinâmicos mesmo dentro das limitações inerentes ao conceito de espaço periférico.

Em segundo lugar, como as centralidades também são hierarquizadas pela densidade e qualidade dos serviços ofertados, portanto os resultados de sua identificação e análise não

divergiriam da hierarquia existente entre as próprias cidades. Em outras palavras: a centralidade contribui para aumentar o grau de detalhamento das interpretações sobre o fenômeno metropolitano, e no caso das áreas periféricas, possibilitam perceber avanços na dinâmica urbana e na vida de relações sem desconsiderar o papel centralizador do núcleo metropolitano.

Partindo do princípio de que " há várias centralidades em definição e diferentes periferias em constituição" (SPOSITO, 2001, p,89), Santos e Júnior (2009), exemplificam como as centralidades são constituídas por movimentos de fragmentação, descentralização e concentração das localizações e fluxos que formam o espaço urbano.

Assim, a noção de centralidade permite identificar esta heterogeneidade nas áreas urbanas, e analisar os mais pormenorizadamente os fluxos e fixos no espaço urbano, mesmo respeitando-se as hierarquias definidas pelos estudos mais gerais, como aqueles feitos pelo IBGE nas décadas de 1960 e 1970. Identificar as sub-centralidades nas periferias pode nos auxiliar a explicitação dos diferentes níveis de interações entre os centros comerciais que, em se tratando das grandes cidades periféricas, mostram um enorme dinamismo econômico. Conforme mostram autores como Milton Santos ([1975] 1978) e María Laura Silveira (1999; 2001) e Marina Montenegro (2014 e 2017) as grandes aglomerações urbanas são fontes de significativo dinamismo econômico, que muitas vezes ficam invisibilizadas por motivos estatísticos, ou mesmo por falha dos "modelos teóricos" utilizados. No caso de São Gonçalo, parece ter ocorrido um aumento da importância das subcentralidades presentes no município (principalmente nas áreas concentração do setor terciário na cidade), que ganham mais robustez a partir do crescimento do comércio, serviços, consumo e do padrão de renda de seus habitantes.

Neste sentido concordamos com Santos e Júnior, quando os autores, ao debater perspectivas para análises de centralidades como resposta à antigos padrões de centro-periferia, afirmam que:

> Portanto, a centralidade surge como resposta espacial da dicotomia centro-periferia da qual a presente combinação concentração e descentralização alteram o espaço urbano. Deste modo, nesta dicotomia centro-periferia, a centralidade constitui-se na superação de modo a relativizar esta relação, e justamente nesta perspectiva ocorrem as alterações espaciais na configuração de novas centralidades. (SANTOS e JÚNIOR, 2009, p. 3).

A melhoria de algumas infraestruturas, a consolidação das pré-existentes e a diversificação dos fatores locacionais que favorecem a diversificação de equipamentos de produção, consumo e distribuição aparecem na ideia de Tavares (2013) que substitui o termo neo- aglomerações funcionais por centralidades periféricas.

A centralidade periférica é um conceito que tem sido mais trabalhado recentemente na área do urbanismo e da geografia urbana, e tem tido grande repercussão nos estudos metropolitanos. O termo foi utilizado por Rolnik, Malta e Nakano (2005) para designar áreas no centro da cidade de São Paulo, que apresentavam, simultaneamente, características típicas de áreas bem assistidas e pessimamente assistidas de equipamentos públicos. Montenegro (2006), por sua vez, também se vale do termo ao analisar a área do Largo Treze de Maio na zona oeste da cidade de São Paulo.

No nosso caso, procuramos utilizar o mesmo termo para identificar processo semelhante, mas nas áreas mais afastadas dos núcleos metropolitanos, como é o caso das principais áreas de comércio e serviços do município de São Gonçalo. O termo "centralidade periférica", ainda que soe paradoxal, permite desmistificar certos estereótipos existentes sobre as periferias metropolitanas, estereótipos que esvaziam o debate sobre o desenvolvimento metropolitano ao subdimensionar o potencial produtivo do entorno da metrópole e afirmar um tipo de 'determinismo urbano' que mantém o ciclo de concentrações no núcleo metropolitano.

O processo de formação de centralidades periféricas não é linear. Há consolidação de centralidades antigas e formação de novas centralidades:

> Assim, as novas estratégias econômicas e locacionais de grandes grupos econômicos comerciais e de serviços interferem diretamente na estrutura urbana, alterando as relações do centro com o seu entorno e, também, com as suas áreas periféricas (distantes). Portanto, a concentração e descentralização que ocorre no urbano refletem em nova dinâmica no espaço intra-urbano, apresentando novas centralidades atreladas às novas localizações de grupos – empresas de comércio e de serviços, favorecendo a fragmentação espacial. Portanto, explicita-se uma nova dinâmica espacial. (SANTOS E JÚNIOR, 2009, p. 3).

Identificamos na periferia os dois processos. Como São Gonçalo é um município de urbanização antiga, o seu adensamento e crescimento estimulou a consolidação de centralidades próprias, locais.

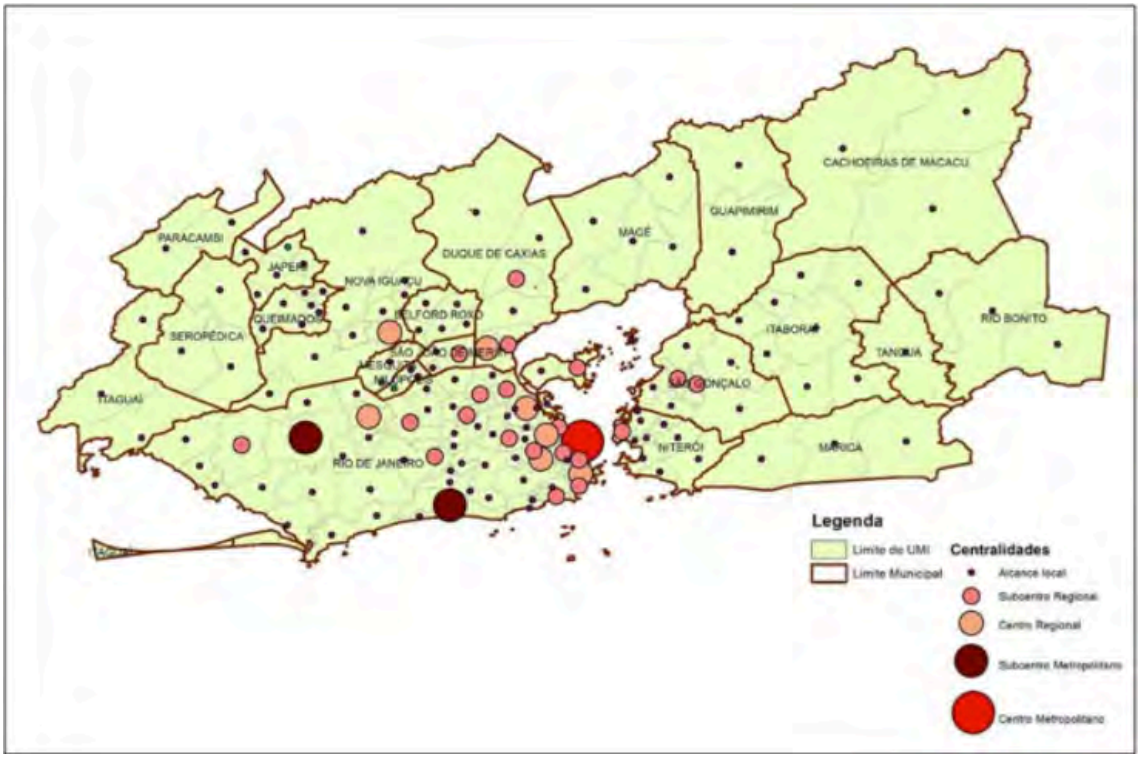
Apresentam-se aqui, a importância das novas centralidades, que se sobrepõem às centralidades já existentes. Santos e Júnior (2009) listam a instalação de shopping-centers e hipermercados como equipamentos que constituem-se como elementos essenciais das centralidades. Sendo assim, a expansão[197] do capital comercial para a periferia consolidada da

[197] No caso dos hipermercados, não entendemos o processo como descentralização pois a cadeia de comando continua nos núcleos metropolitanos e as unidades são expandidas para a periferia mas mantém-se também nas localidades em que já se posicionavam no núcleo metropolitano.

metrópole reforça a leitura de uma metrópole concentrada e ao mesmo tempo polinucleada (MELLO, 2013), na medida em que estes equipamentos alteram a vida de relações nas cidades, oferecendo alternativas aos citadinos que em alguns casos contam com opções locais de consumo e também trabalho conforme lembrara Correa (1997, p.21) ao repensar a teoria das localidades centrais e refletir que " [...] a rede de localidades centrais aparece também como uma estrutura territorial por meio da qual o processo de reprodução das classes sociais se verifica".

Em relação às centralidades periféricas, a maior retenção de postos de trabalho, os novos equipamentos de consumo e o grau de interação entre os centros de serviços são uma proposta que reconhecem os dinamismos metropolitanos que se dão "fora" da área-core. Esta proposta (Instituto de Estudos sobre Trabalho e Sociedade, 2016), concebe cinco níveis de centralidade para a RMRJ: alcance local, subcentro regional, centro regional, subcentro metropolitano e centro metropolitano (figura 19).

Figura 19– Região Metropolitana do Rio de Janeiro : Hierarquia de centralidades na RMRJ - 2016



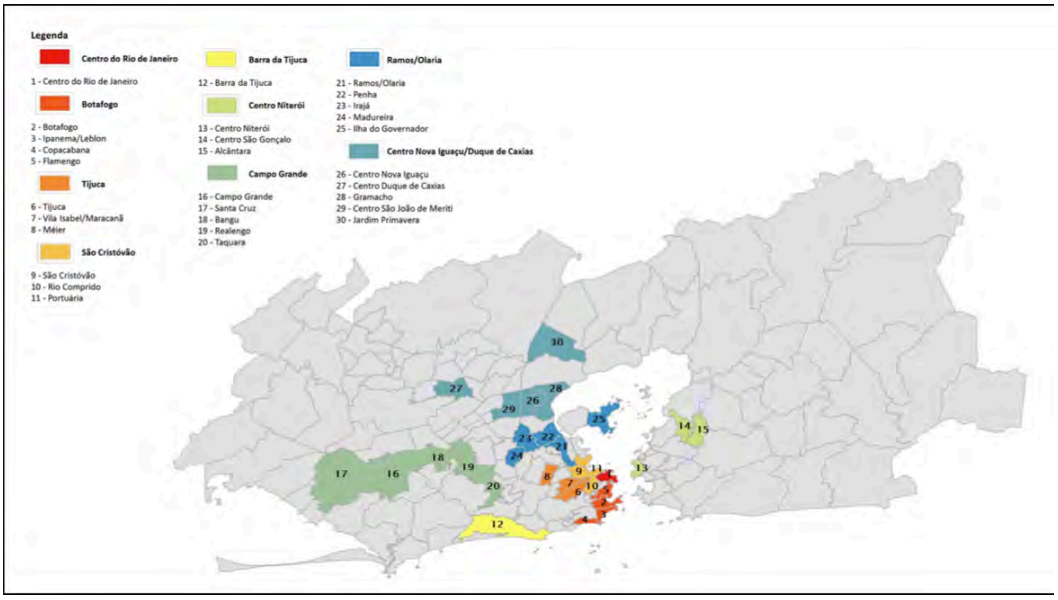
Fonte: Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade, 2016.

Identificando nos municípios as Unidades Metropolitanas de Informação, a redução de escala de análise em comparação com o estudo do IBGE (2007; 2013) resulta na imagem de uma metrópole polinucleada (MELLO, 2013), apesar da concentração metropolitana. Bairros do subúrbio e zona oeste fluminense aparecem em maior densidade, dividindo grau de centralidade com os distritos-sede da grande periferia. Assim, no caso de São Gonçalo aparecem duas centralidades de destaque, que são respectivamente o Centro (distrito sede e centro administrativo da cidade) e Alcântara, destacada localidade de comércio popular para gonçalenses e também moradores de Maricá, Itaboraí, Magé , Tanguá e Rio Bonito.

Alcântara e São Gonçalo são classificados aqui como Subcentros regionais da metrópole, a partir da sua densidade de emprego, densidade de empresas, densidade de deslocamentos, densidade de matrículas e atividades econômicas (CELIDÔNIO e LIMA, 2016) a partir da premissa de que as centralidades são "áreas de alta concentração de atividade econômica, intensa circulação de pessoas e diversidade econômica". (CELIDONIO e LIMA, 2016, p.96).

Estes autores partem da ideia de economias de aglomeração para identificar as centralidades metropolitanas (figura 20). Na medida em que "alta densidade de empresas e trabalhadores gera externalidades positivas para outras empresas e trabalhadores" (CELIDONIO E LIMA, 2016, p.97) tem-se um ciclo virtuoso a partir da grande aglomeração urbana. Deste modo, as grandes aglomerações periféricas qualificam-se a serem classificadas como centralidades pelo seu volume de serviços e movimento do comércio local.

Figura 20– Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Centralidades Fluminenses (2016)

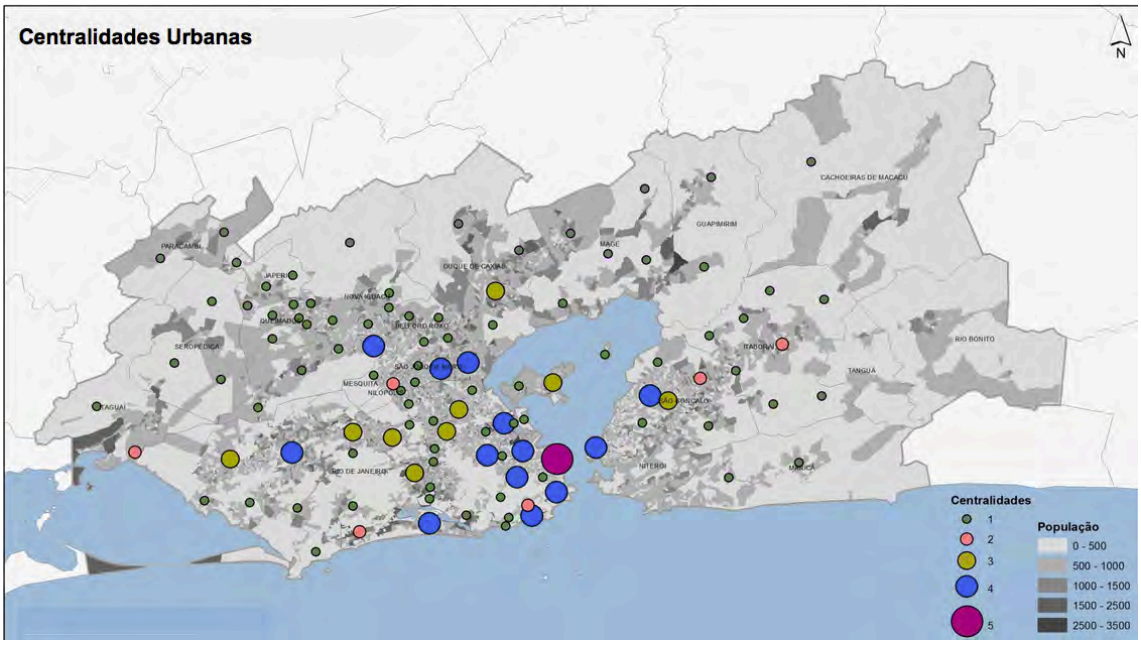


Fonte: Celidonio e Lima, 2016

Na figura 21, os autores identificam 30 centralidades na região metropolitana, que denotam o aumento da heterogeneidade da região e o maior dinamismo de outros subcentros fora do núcleo metropolitano. Ao leste da Guanabara, três centralidades são identificadas: Centro de Niterói, Centro de São Gonçalo e Alcântara, representando respectivamente a antiga capital estadual, o centro administrativo da periferia mais populosa e a um grande centro de comércio da região de São Gonçalo. A figura mostra o destaque de São Gonçalo no leste fluminense, com duas grandes centralidades que correspondem ao Centro de São Gonçalo e Alcântara. A diferença neste caso é que este mapa tem maior peso da população, para além da metodologia que considera a interação e densidade de empregos e serviços.

Área de urbanização antiga e que desde os anos 1980 já se encontrava conurbada – a centralidade do eixo Niterói – São Gonçalo – consolida um vetor de expansão metropolitana e de adensamento comercial e de serviços no que passou a ser chamado Leste Fluminense (QUANTA, 2016), a partir da observância da "reconfiguração de espacialidades" (QUANTA, 2016b, p. 27).

Figura 21– Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Centralidades urbanas (2016)



Fonte: Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado/RMRJ, 2016

Em relação às interações espaciais, o leste metropolitano forma uma rede também centrada na conurbação Niterói-São Gonçalo, destacando a centralidade de Alcântara e neste

caso, incluindo também Itaboraí, que compõe a rede de cidades, pelo seu rápido crescimento após o anúncio da construção do COMPERJ na cidade, que atraiu trabalhadores dos pequenos municípios do leste fluminense .

Neste contexto de valorização da divisão territorial do trabalho nas periferias da metrópole fluminense, quais outros fixos e fluxos geográficos caracterizariam as centralidades periféricas existentes em São Gonçalo? Que outros elementos do espaço geográfico dão dinamismo e identidade para esta parcela do espaço metropolitano?

Em um contexto de área metropolitana polinucleada (MELLO, 2013) e considerando que a centralidade urbana pode ser sinônimo de convergência, a vida de relações na cidade, que é composta pelas rotinas de trabalho, estudo, deslocamentos e consumo, criam duas vertentes para tal identificação. A primeira é a chegada de equipamentos públicos e privados que, por si só, conseguem conferir alguma centralidade à localidade onde se instalam. A segunda vertente explicativa seria a coesão espacial (CORREA, 2003,[1986]) de equipamentos urbanos e serviços que aumentam o poder de atração de pessoas , fluxos ou mais empresas.

Entre as centralidades já existentes, o Centro de São Gonçalo é a maior centralidade da cidade devido a sua concentração de bancos, órgãos públicos, serviços cartoriais e jurídicos graças à sua função administrativa. Some-se a isto, a localização no eixo contínuo das ruas Francisco Portela, Feliciano Sodré (foto 7) e Dr. Nilo Peçanha, caminho de bondes e do Ramal da E.F Leopoldina que forjou o início do adensamento urbano na cidade.

Foto 7 - São Gonçalo, Rua Feliciano Sodré 2017.

Fonte: Foto do autor. 08/2017

No caso do Alcântara, como demonstrado na foto 8, sua tipologia se assemelha ao comércio popular da rua José de Alvarenga em Duque de Caxias ou ao comércio popular de Madureira, bairro carioca que também apresenta este perfil. Nos anos 1980 e 1990, o maior fluxo de pessoas se dava para consumo nos supermercados da área e para compra de roupas na rua João Caetano, na medida que este rivalizava com Vilar dos Telles[199] como pólo de venda de Jeans[200]. Até o início dos anos 2000, serviços de baixa complexidade como consertos de eletrônicos e revelação de fotos eram encontrados com maior frequência nas duas centralidades destacadas na cidade.

Foto 8 – Alcântara. Comércio popular na rua João Caetano. (2017)

Foto do autor. 07/2017

Redes de Varejo e serviços médicos de baixa complexidade também constituíam a dinâmica urbana desta centralidade, sendo esta a única localidade da cidade a ter um terminal de ônibus que possui saídas[201] para Niterói, Rio de Janeiro, Rio Bonito, Magé, Tanguá, Duque de Caxias e Nova Iguaçu além da localidade na cidade que concorrera com o centro administrativo na oferta de serviços bancários.

[199] Bairro do município de São João de Meriti.
[200] http://www.ogoncalense.com/noticia/1443/a-famosa-feira-de-alcantara-completa-50-anos.html
[201] Fonte: Detro-RJ 2015 e trabalhos de campo realizados no terminal rodoviário do Alcântara.

Atualmente, para além das características citadas, Alcântara diversificou o seu comércio (ainda com perfil popular) e passou a abrigar redes de hipermercados (Assaí e Carrefour) consolidando um padrão de comércio exercido pelos residentes e também por transeuntes que fazem baldeação no terminal do Alcântara para outros municípios da região metropolitana.

A distribuição de equipamentos voltados ao consumo está entre os elementos da organização espacial que indicava para São Gonçalo o posto de cidade-dormitório. Mesmo com um dinâmico comércio popular, a cidade não havia atraído shopping centers até o ano 2000. Com forte apelo ao consumo das classes médias e reforçando a centralidade regional da ex-capital estadual, Niterói já havia recebido seu primeiro shopping center em 1986[202], em área de localização privilegiada em região central da cidade, de grande circulação de pessoas, graças também à convergência de terminais rodoviários e a proximidade com universidades e rápido acesso aos bairros de classe média e alta da cidade.

Pintaudi (1987, p. 29) lembra que a localização destes empreendimentos não é dada aleatoriamente, pois instalam-se aproveitando da presença/proximidade de grandes contingentes populacionais e alto poder aquisitivo. A autora interpreta a construção dos shoppings como um empreendimento imobiliário, com fins comerciais que é impulsionado e patrocinado pelo capital financeiro. Assim, a realização de um shopping center equivale à materialização no espaço urbano de uma soma vultuosa de capitais. Shopping centers podem gerar novas centralidades, mas eles mesmos carregam um grande poder de polarização de pessoas, mercadorias e insumos em geral. Bienestein (2001) enfatiza que para além de equipamentos de consumo, shopping centers têm se transformado também em importantes centros de serviços aos consumidores cuja importância foi captada por Lago (2007, p.5) ao afirmar que o debate sobre a emergência de novas “centralidades” nas periferias metropolitanas está pautado pelas alterações econômicas e sociais produzidas, nessas áreas, pelos condomínios fechados e pelos shopping centers.

No contexto de expansão do crédito, emprego e redução de impostos sobre produtos industrializados que listamos anteriormente, a expansão dos shopping centers para a periferia é um movimento de certa forma “natural”, dado o aumento do dinamismo de algumas áreas, tornando-as atrativas para que o capital execute ali, sua reprodução ampliada. A foto 9 ilustra a convergência dos equipamentos de consumo e de serviços. Tem sido cada vez mais recorrente a instalação de agências bancárias nos shopping centers.

[202] O Plaza Shopping , administrado pela BRMalls.

Foto 9 –Agência Bancária da Caixa Econômica Federal dentro do São Gonçalo Shopping. 2017.

Foto do autor. 08/2017.

Niterói era a única cidade fora do centro metropolitano a ter shopping centers. Na periferia oeste, chegam em 1995 o shopping Grande Rio em São João de Meriti, o Top Shopping em Nova Iguaçu (1996), e nos anos 2000 o Caxias Shopping[203] (2008) e o Shopping Nova Iguaçu (2016) na cidade homônima.

Vale ressaltar que estes empreendimentos têm grande capacidade de adaptação ao público alvo. A instalação de um shopping center não denota de forma absoluta que a cidade ou localidade configura um espaço de elevado padrão de renda. Dada a sofisticada estratégia de localização que este tipo de empreendimento realiza antes de sua construção, eles se constituem sim em indicadores de dinamismo econômico, pois se instalam em áreas em que há um número suficiente de consumidores potenciais. Para além disto, os shoppings promovem ‘expansões’ que diferenciam internamente o consumo e se segmentam em diferentes tipos, para atender também as distintas classes de renda (sobretudo médias e altas), a exemplo do que

203 Instalado na Rodovia Washington Luís, em Duque de Caxias.

fizeram o shopping Nova América[204] em 2012, Barra Shopping em 2013[205], e Plaza Shopping[206] em 2013.

É neste contexto que São Gonçalo recebe em 2004 (foto 10), seu primeiro empreendimento deste porte do qual destacamos duas particularidades. A primeira é que sua localização é diferente do padrão deste tipo de empreendimento, já que ocorre em um bairro que não possuía fatores de centralidade. O bairro Boa Vista localiza-se às margens da Rodovia Governador Mário Covas, via rápida de ligação entre São Gonçalo, Niterói e Itaboraí, além de ser área preferencial de passagem para veranistas que rumam para as baixadas litorâneas aos fins de semana e feriados. Neste caso, o shopping é a própria centralidade do bairro[207].

Foto 10: São Gonçalo – BR 101 e São Gonçalo Shopping Rio em 2004.

Foto do autor. 10/2004.

Outra particularidade do empreendimento é o fato de que linhas de ônibus foram alteradas para que a área do shopping São Gonçalo fosse mais facilmente acessada pela

[204] http://hotsite.novaamerica.com.br/expansao/
[205] https://oglobo.globo.com/rio/bairros/expansao-do-barrashopping-forever-21-gap-600-vagas-10220268
[206] https://oglobo.globo.com/rio/bairros/expansao-do-plaza-vai-gerar-1500-empregos-8102957
[207] Ainda que não tenha sido decisivo, um dos prováveis elementos que influenciaram na instalação deste shopping era a possibilidade à época, de que a margem da baía de Guanabara abrigasse uma estação de barcas que ligariam São Gonçalo diretamente ao núcleo metropolitano.

população consumidora, e reforçada com ligações municipais (foto 11) para Alcântara e Centro e intermunicipais para Niterói e Itaboraí.

Foto 11: – São Gonçalo .Linha Municipal alterada para atender o shopping (2015).

Foto de trabalho de campo do autor em 23/05/05.

Em relação à localização dos Shopping Centers, conforme lembrara Alain Bourdin (2001, p. 67), ela "[...] se realiza não conforme uma simples lógica de proximidade, mas combinando um conjunto de escolhas e de meios de mobilidade", o que se aplica no caso em questão, pois a alteração de linhas foi crucial para a consolidação deste shopping como centralidade. Como os ônibus tem poder de aumentar a demanda de consumo, ao controlar e/ou possibilitar o fluxo dos indivíduos, as linhas de ônibus que interligavam o terminal João Goulart em Niterói à bairros de São Gonçalo ramificaram-se em versões passando pelo corredor interno[208] ou em versões "expressas", que faziam menos paradas, com trajetos mais rápidos coletando passageiros no shopping São Gonçalo (foto 12).

[208] Ligando Niterói aos bairros gonçalenses, pela via Dr. March, ou Francisco Portela.

Foto 12: São Gonçalo . Linha Niterói - Trindade (via BR). (2005).

Foto do autor: 07/2005.

Neste caso específico, pela concentração de lojas, serviços bancários, serviços ao cidadão[209], lojas âncora, cinema e supermercado, entendemos que o bairro Boa Vista não constitui uma centralidade, mas o São Gonçalo Shopping possui grande capacidade de polarização de fluxos de pessoas e bens (conforme já mencionado).

Em 2010, São Gonçalo recebe seu 2º shopping center. Diferentemente do shopping São Gonçalo que está "ilhado" no bairro Boa Vista, o Shopping Boulevard São Gonçalo é construído adensando uma centralidade já existente. Instala-se no Centro de São Gonçalo, oferecendo o mesmo padrão de lojas âncora, serviços e compras. Localizando-se na região de maior densidade do município, o shopping justifica sua chegada à cidade destacando o potencial de consumo do grande contingente populacional da cidade, elegido como público alvo do shopping. Na campanha de divulgação (figura 22) para os investidores e lojistas, a cidade fora assim retratada:

> [...] Com 30% de sua população pertencente às classes A e B (302.619) e 47,5% à classe C (478.809), São Gonçalo vive um ambiente extremamente favorável ao Boulevard Shopping. A classe C é hoje a que mais cresce no Brasil, tendo aumentado de forma expressiva sua renda e, consequentemente,

[209] Os serviços do Rio Poupa Tempo foram encerrados no estabelecimento em 2016, pelo Governo do estado do Rio de Janeiro, que alegando falta de recursos parou de repassar os valores para a manutenção e pagamento de funcionários dos órgãos agrupados na unidade São Gonçalo do Poupa Tempo.

> seu poder de consumo. Nos últimos dois anos, 20 milhões de brasileiros ascenderam à classe C, que atinge a marca de 86,2 milhões de pessoas, ou 46% da população do país[210].

Figura 22– Apresentação do Boulevard Shopping em seu website. (2014)

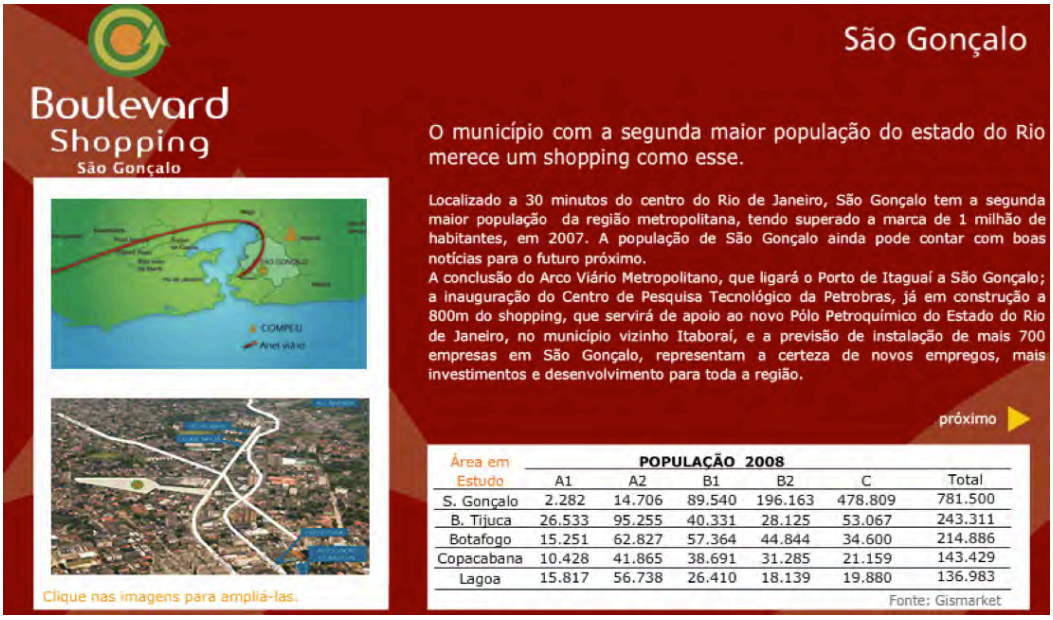
Fonte : www. boulevardsaogonçalo.com.br

Além da faixa salarial, o Boulevard Shopping destaca, tal qual mostramos anteriormente, o potencial de consumo da classe trabalhadora enfatizando a importância das cidades periféricas como núcleos de alto potencial de consumo. No estudo encomendado à Consultoria Gismarket (2010), o shopping associa sua imagem ao COMPERJ, buscando associar sua imagem com ao de um centro de apoio e serviços aos trabalhadores do Centro de Pesquisa Tecnológica da Petrobrás que seria construído em São Gonçalo como parte integrante da logística do complexo petroquímico.

Destaca-se ainda a narrativa de desenvolvimento local construída pela divulgação deste shopping (figura 24), que contabilizara 2.282 habitantes na classe (A1), 14.706 na classe (A2), 89.540 na classe (B1), 196.163 na classe (B2), e 478.809 habitantes na classe C, comparando-os às mesmas faixas de estratificação social dos bairros da capital fluminense que são notoriamente os alta renda (ano de 2008), como demonstrado na figura abaixo.

[210] Fonte: www.boulevardsaogonçalo.com.br/ acessado em 20/02/2010.

Figura 23 – Boulevard Shopping. Texto de divulgação. 2009.



Área em Estudo	POPULAÇÃO 2008					
	A1	A2	B1	B2	C	Total
S. Gonçalo	2.282	14.706	89.540	196.163	478.809	781.500
B. Tijuca	26.533	95.255	40.331	28.125	53.067	243.311
Botafogo	15.251	62.827	57.364	44.844	34.600	214.886
Copacabana	10.428	41.865	38.691	31.285	21.159	143.429
Lagoa	15.817	56.738	26.410	18.139	19.880	136.983

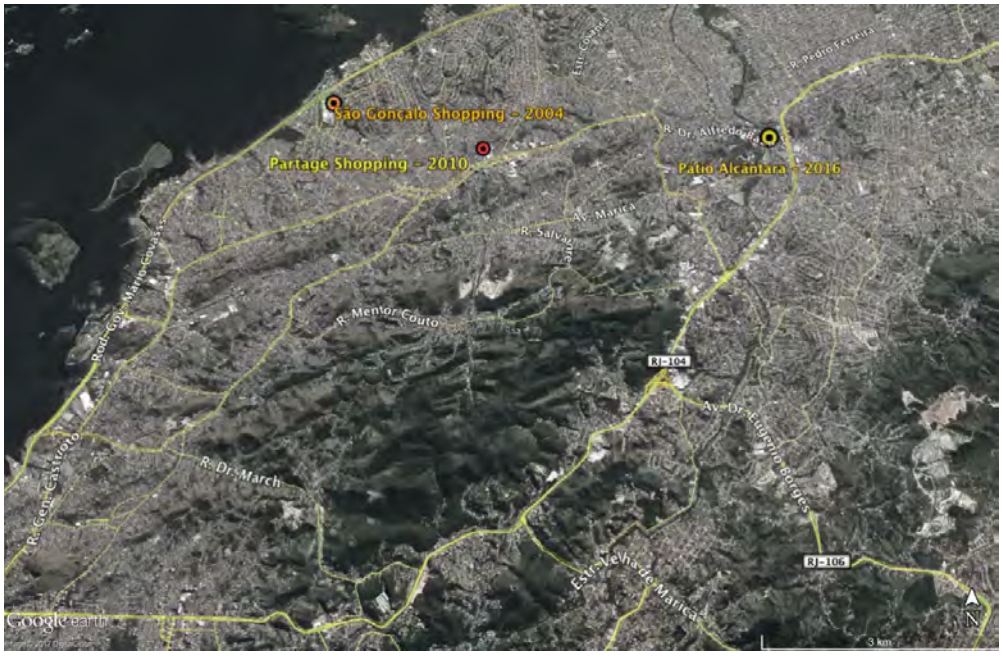
Fonte : www. boulevardsaogonçalo.com.br

Em 2013 a outra grande centralidade da cidade recebe seu empreendimento deste tipo. O Pátio Alcântara[211] , localizado na praça Carlos Gianelli tem como principal característica reforçar a centralidade de Alcântara como área de concentração comercial, com a particularidade de sua integração com o terminal rodoviário municipal, o que o diferencia dos outros dois empreendimentos que foram anteriormente inaugurados. O mapa a seguir mostra, a partir da localização dos três shoppings, como eles se distribuem pelas centralidades já estabelecidas (Partage e Pátio Alcântara) e como esperam ser geradores de centralidade (São Gonçalo).

Os shoppings em São Gonçalo se assemelham no perfil das lojas e diferenciam-se pelas áreas em que estão instalados (figura 24). Comtemplam as áreas de maior circulação de pessoas no município, tanto em relação aos deslocamentos internos quanto aos consumidores que se deslocam para outros municípios do leste fluminense e região das baixadas litorâneas durante finais de semana e feriados (caso do Shopping São Gonçalo).

[211] Inaugurado em 01/11/2013

Figura 24 – São Gonçalo. Data de instalação e localização dos shopping centers. 2017.



Fonte: Google Earth 2017, adaptado pelo autor.

Vemos que o fenômeno do consumo, portanto, está diretamente relacionado com as centralidades dos espaços urbanos, e ambos apontam para questões que vão desde o maior dinamismo econômico, até o aumento do poder de consumo na periferia, o que acaba por se traduzir no reforço de suas centralidades. O comércio e os serviços são atividades basilares da vida de relações das grandes aglomerações e na medida em que estas atividades se expandem, criam empregos, qualificam o espaço pela demanda de infraestrutura e aumentam a retenção de trabalhadores e consumidores. Para o caso de São Gonçalo, trazem também importantes alterações na estrutura da divisão do trabalho, uma vez que o fato destes residentes utilizaram shopping center de Niterói tem sido utilizado como um dos componentes que atestam o padrão dormitório da cidade.

Entre os equipamentos de consumo existentes, outra evidência de dinamismo e centralidade são as grandes redes de varejo que ampliam sua atuação na cidade, que se localizam também a partir da percepção do potencial de consumo da grande aglomeração. Neste caso se enquadram as recentes inaugurações de unidade da rede de supermercados Guanabara[212] e da rede Atacadão, ambos instalados na avenida Jornalista Roberto Marinho.

Para além do reforço da centralidade onde estão instalados, estes fixos geográficos aumentam a complexidade da vida de relações na periferia. No caso dos novos supermercados,

[212] Em 13/12/2012 em 31/08/2017.

contata-se que a importância dos super e hipermercados vão além da sua centralidade como equipamento de consumo, na medida em que também oferecem serviços de alimentação, caixas eletrônicos , pagamento de contas e no caso específico da unidade da rede Guanabara, apresentam uma tipologia semelhante aos shopping centers na medida em que possuem praça de alimentação tal qual os shopping tradicionais e algumas loja que vendem desde colchões a roupas e cosméticos. A unidade da rede de supermercados Guanabara, tem academias de ginástica, uma franquia de loja de chocolates, lojas de cosméticos (O Boticário), loja de produtos para residência (Casa & Vídeo) e uma loja revendedora de colchões. Sua praça de alimentação tem franquias que também são encontradas nos shoppings centers da cidade. Spoletto, McDonald's, Burguer King, Rei do Mate. Bob's, Girafas e Subway[213].

Atuando por vezes como equipamento de lazer, os mercados geram postos de trabalho e movimentam a economia local pela convergência entre compras e serviços. Ir ao mercado para pagar contas, carregar créditos no celular pré-pago, demandar táxis ou aplicativos de mobilidade com carro particular[214], fazem parte dos elementos do consumo nestas áreas que conferem centralidade e dinamismo à periferia metropolitana.

No caso de São Gonçalo, a centralidade pode também ser entendida a partir da sua vida de relações metropolitana, traduzida nos fluxos e deslocamentos de pessoas. Como vimos no capítulo anterior, o movimento pendular tem sido utilizado como baliza para adjetivar a cidade periférica como dormitório. A maior heterogeneidade do período atual, e o aumento das centralidades na periferia, podem ser evidenciadas a partir da análise das variáveis ligadas aos transportes e deslocamentos. Uma vez que há maior dinamismo na periferia, os fixos geográficos que se instalam relacionam-se à mudança na dinâmica dos fluxos. Uma periferia de maior centralidade consegue reter em sua área urbana própria parte dos fluxos que antes seriam capturados pelos centros metropolitanos principais (relativizando assim o clássico movimento pendular centro-periferia). Assumindo isto como premissa, podemos discuti-la no próximo item da tese, e entender a posição e a dimensão da São Gonçalo na área metropolitana.

3.3 Diversidade social e seus rebatimentos na vida de relações intraurbana

A complexidade das relações periféricas reside na estrutura metropolitana que se mantém concentrada, como reflexo da própria lógica do sistema de produção capitalista. No caso da cidade do Rio de Janeiro, soma-se a esta lógica mais geral os condicionantes históricos

[213] Levantamento de trabalho de campo, realizado em 05/2017.
[214] Em São Gonçalo, identificamos que apenas o aplicativo Uber é o aplicativo deste modelo, utilizado.

da formação desta imensa região metropolitana, que intensifica sua diferenciação interna. Neste sentido, as diversas camadas do tecido urbano geram assimetrias entre as centralidades, na medida em que ao mesmo tempo em que as periferias são subordinadas pelo área central do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo subordinam outras áreas de menor dinamismo, áreas mais próximas de seu entorno. Atualmente, pode-se superar a visão da periferia metropolitana como um "vazio" urbano, um mero espaço residencial distante da metrópole.

Silva (2013) ao analisar os movimentos populacionais intra-metropolitanos aponta três nuances do aumento da complexidade da área metropolitana fluminense:

1. Em primeiro lugar, " [...] a expansão do núcleo da periferia [...] emigrantes do município do Rio de Janeiro com boas condições de renda que foram morar em municípios como Niterói, Nova Iguaçu, Duque de Caxias e São Gonçalo." (JARDIM, 2001, p.160);
2. em segundo lugar, aponta o que chamou de periferização do núcleo, para se referir aos imigrantes que migraram da periferia para o núcleo;
3. e por fim, o que chamou de "periferização da periferia" que consiste nas trocas populacionais entre municípios periféricos.

Assim, há vários tipos de atores, classes de renda e estratégias de deslocamento e localização das populações urbanas a partir da formação destas novas centralidades. Há os residentes de camadas de melhor renda que, fugindo da especulação imobiliária, procuram manter suas condições de habitação indo para áreas centrais de cidades periféricas; há os pobres periféricos, que se mudam para áreas favelizadas do núcleo; pode-se citar ainda os movimentos de classes variadas entre cidades periféricas, motivadas por questões que vão desde estudo, mudança de emprego, aumento ou diminuição da renda familiar.

É uma tarefa bastante complexa estabelecer padrões de motivação para movimentos populacionais, pois as razões vão desde elementos estruturais (a indigna desigualdade estrutural da renda no país), passando pelos conjunturais – como as remoções ocorridas no período da realização dos grandes eventos na cidade do Rio de Janeiro [215] – até motivações individuais, que são de difícil apreensão em volume suficiente para ser validado como fenômeno estatístico.

[215] Em "SMH 2016: Remoções no RJ Olímpico". Mórula Editorial, Rio de Janeiro. 2015, Azevedo e Faulhaber (2015) estimam em 60 mil o número de remoções ocorridas no Rio de Janeiro devido às obras da Copa FIFA de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Destaque-se a divergência pela falta de transparência em números oficiais. O Comitê Popular para Copa e Olimpíadas estima no mínimo que 75.000 pessoas foram removidas de suas residências.

Lago (2008) mostra a alta taxa de desemprego (22%) para Nova Iguaçu e Duque de Caxias no ano 2000, como fato que sustenta a tese da "imobilidade dos pobres" (2008, p.8). Se os pobres são aqueles que não conseguem arcar com o custo de deslocamentos para melhorar sua condição social, seja por estudo ou em postos de trabalho mais qualificados, o efeito contrário desta premissa é que são os trabalhadores regulares – ou formais – os que tem condições de se locomover para outras cidades diariamente, em busca de estudo /trabalho. Esta afirmação é de suma importância, pois dado o seu grande contingente populacional, os deslocamentos diários em São Gonçalo fizeram que, mesmo com uma economia mista e dinâmica (ainda que de perfil popular), a cidade continue até a atualidade ser identificada como uma periferia de moradores essencialmente pobres.

Em 1980 , 114.646 pessoas realizavam movimento pendular para algum município metropolitano saindo de São Gonçalo. Deste total, 54,43% se dirigia para Niterói e 42,47% para o Rio de Janeiro, o que é explicado pelo maior relacionamento e proximidade com a antiga capital estadual[216]. Por movimento pendular, segundo o IBGE, entende-se o movimento diário de pessoas para trabalho ou estudo fora do seu município de origem. No Censo de 2000 (tabela 26) do IBGE, chama atenção o fato de São Gonçalo abrigar o maior contingente de indivíduos que realizava fluxo pendular para fins de trabalho e estudo, entre todas as cidades do território nacional. Entre as 149.379 pessoas que se deslocavam diariamente na cidade, 60.960 dirigiam-se para o Rio de Janeiro e 74.396 para Niterói. No entanto, o alto grau de movimento pendular – que foi tomado como uma consequência da dependência do núcleo metropolitano – relaciona-se com a grande dimensão do contingente populacional da própria cidade. Neste caso , os números absolutos são de fato altos, mas ao serem comparados com a população total do município, podem ser relativizados (evitando-se o risco de diminuir a importância da cidade de São Gonçalo na divisão territorial do trabalho). Também para o ano de 2000, as cidades que movimentaram números semelhantes são cidades igualmente populosas e integradas na dinâmica metropolitana. Nova Iguaçu (138.794), Osasco (116.763) e São Paulo 114.414 foram as cidades que apresentaram também os maiores contingentes populacionais em deslocamento diário.

[216] O percentual refere-se à população que realiza movimento pendular, e não em relação ao total de residente (que em 1980 era de 615.351 habitantes).

Tabela 26 – São Gonçalo – Principais destinos de movimento pendular (2000)

Município de Residência	Município de Trabalho ou Estudo		
	Rio de Janeiro	Niterói	São Gonçalo
Rio de Janeiro			
Pessoas	3.736.227	6.478	586
Medianas de Anos de Estudo	8	12	11
Mediana do Rendimento Total (R$)	450	800	920
Niterói			
Pessoas	45.991	238.666	7.294
Medianas de Anos de Estudo	14	8	11
Mediana do Rendimento Total (R$)	1200	400	800
São Gonçalo			
Pessoas	60.960	74.396	415.139
Medianas de Anos de Estudo	10	8	5
Mediana do Rendimento Total (R$)	521	310	300

Fonte: IBGE, censo 2000, organizado pelo autor.

Os percentuais explicam melhor o posicionamento relativo de São Gonçalo na lógica dos fluxos do movimento pendular da metrópole fluminense. Em 1980, 18,59% dos residentes realizavam movimento pendular. No ano 2000 há uma discreta queda, para 16,76% de residentes saindo diariamente para trabalhar ou estudar. Para este ano, 46,5 % da população total (415.139) realizavam suas atividades de trabalho e estudo na própria cidade.

Em 2010, a tendência de retenção populacional permanece, o que se verificou na pesquisa documental realizada . Neste sentido, os fluxos pendulares devem ser analisados não apenas pelo olhar de um deslocamento da periferia para o centro. A heterogeneidade da área metropolitana e as centralidades periféricas são indicadas nos fluxos diários.

Tabela 27 - Fluxos de deslocamentos para trabalho e estudo, acima de 50.000 pessoas entre municípios da Grande concentração urbana Rio de Janeiro/RJ- 2010.

Município A	Município B	Pessoas que trabalham e estudam na ligação
Niterói	São Gonçalo	120.330
Duque de Caxias	Rio de Janeiro	118.971
Nova Iguaçu	Rio de Janeiro	109.611
Rio de Janeiro	São J Meriti	84.247

Niterói	Rio de Janeiro	75.325
Rio de Janeiro	São Gonçalo	70.124
Belford Roxo	Rio de Janeiro	68.468

Fonte: IBGE, 2010. Adaptado pelo autor.

Conforme pode ser observado na tabela 26, a ligação São Gonçalo –Niterói segue como o maior fluxo pendular da RMRJ, mas porém, atingindo valores próximos da ligação Duque de Caxias – Rio de Janeiro. Destaca-se ainda que entre 2000 e 2010, Rio de Janeiro e Niterói aumentaram suas emissões para São Gonçalo por motivo de trabalho e estudo. Em 2000, 586 pessoas saíam diariamente do Rio de Janeiro e 7.294 saíam de Niterói para São Gonçalo. Embora o percentual somando a população das duas cidades (São Gonçalo e Niterói) tenha aumentado (de 6,04% em 2000 para 8,09% em 2010) destaca-se que o fluxo recebico por São Gonçalo também sofre acréscimo, com 10.833 pessoas saídas de Niterói e 1.776 pessoas saídas diariamente do Rio de Janeiro .Apesar da ligação entre São Gonçalo e Niterói seguir no topo do ranking fluminense, as variações que mais chamam a atenção são aquelas que se dão entre as cidades periféricas, que denotam o fortalecimento de suas centralidades como lugar de trabalho e estudo. Esta alteração sugere ainda que a expansão da periferia seja mais acentuada que a do núcleo, assim como ela se desenvolveu mais os impactos de novos empreendimentos comerciais, industriais e imobiliários.

As taxas de crescimento entre 2000 e 2010 também são um indicador da movimentação intrametropolitana. Nota-se que os municípios precocemente conu330rbados, apresentam crescimento menor devido ao adensamento e valor do solo urbano (tabela 28).

Tabela 28: Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Taxa de crescimento e população estimada por município . Exceto o núcleo (2000-2010)

Município	2000	2010	Tx. Cresc	Estimada 2015
Belford Roxo	434.474	469.332	0,77	481.127
Duque de Caxias	775.456	855.048	0,98	882.729
Guapimirim	37.952	51.483	3,1	56.515
Itaboraí	187.479	218.008	1,52	229.007
Itaguaí	82.003	109.091	2,9	119.143
Japeri	83.278	95.492	1,38	99.863
Magé	205.830	227.322	1	234.809
Mangaratiba	24.901	36.456	3,89	40.779
Maricá	76.737	127.461	5,21	146.549

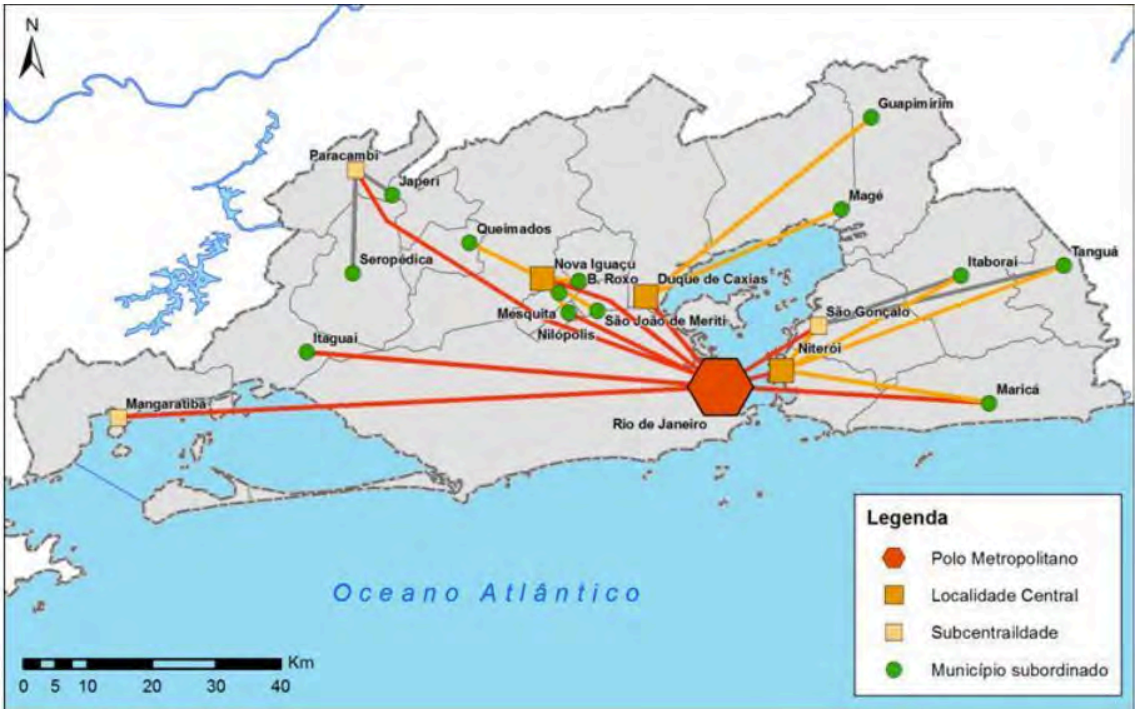
Mesquita		168.376		170.751
Nilópolis	153.712	157425	0,24	158.309
Niterói	459.451	487.562	0,6	496.696
Nova Iguaçu	920.599	796.257	-1,44	807.492
Paracambi	40.475	47.124	1,53	49.521
Queimados	121.993	137.962	1,24	143.632
São Gonçalo	**891.119**	**999.728**	**1,16**	**1.038.081**
São João de Meriti	449.476	458.673	0,2	460.625
Seropédica	65.260	78.186	1,82	82.892
Tanguá	26.057	30.732	1,66	32.426

Fonte: IBGE, 2015.

As taxas são menores nos municípios mais adensados, com exceção de Magé, cidade metropolitana com grande participação da atividade rural cujo valor do solo urbano ainda não atingiu patamares dos municípios mais adensados. As altas taxas em Maricá e Mangaratiba refletem a expansão metropolitana e o movimento de ocupação pela atividade turística. No caso de Maricá, esta cidade recebe ainda residentes dos núcleos urbanos de São Gonçalo e de Niterói, como opção de residência em área metropolitana com acesso aos fluxos metropolitanos que ligam o leste fluminense núcleo. Seropédica e Itaguaí refletem o crescimento do distrito industrial de Santa Cruz e a dinamização do porto de Sepetiba, áreas ainda com estoque de terras a valores menores e próximos destes empreendimentos que geram um grande volume de postos de trabalho (PDTU, 2013).

No caso de São Gonçalo, a taxa de crescimento populacional é declinante (CEPERJ, 2010) mas o crescimento endógeno é elevado, embora o estoque de terras venha diminuindo e tenha se refletido no crescimento de Itaboraí. O crescimento da periferia não consolidada da área metropolitana acaba forçando outros deslocamentos diferentes do movimento entre periferias em direção ao núcleo. Como algumas cidades são centralidades e subcentralidades (figura 26) em relação ao trabalho e estudo , os deslocamentos são fortes indícios de que a RMRJ é mais heterogênea atualmente também em relação às centralidades periféricas.

Figura 25: Rio de Janeiro – Rede urbana intra-metropolitana, 2013.



Fonte : Plano Diretor do Arco Metropolitano, 2013.

Além do deslocamento para o Rio de Janeiro, São Gonçalo divide sua atração de fluxos com Niterói, devido à sua importância como local de comércio e serviços para os municípios de Tanguá, Itaboraí . Retenção e atração aparecem como características das grandes cidades periféricas da RMRJ nos levando a ter outra percepção a respeito do movimento pendular, interpretando-o não como um elemento de “dependência absoluta” das periferias com o núcleo metropolitano, mas sim como maior elemento de maior complexidade entre as cidades da periferia.

O debate sobre os fluxos metropolitanos suscita propostas de que transcendem a oposição utilizada, onde núcleo dinâmico, rico e periferia vazia, dependente e pobre são os dualismos mais comuns. Tabelas e figuras mostram que a centralidade da metrópole não nega, – mesmo em um contexto de intensa concentração – , mudanças que não são sutis na dinâmica das cidades metropolitanas. Não há mudança de estrutura, pois o centro continua respondendo pela maior oferta de empregos, produção de bens e serviços, diferencia-se por ser os lócus dos elementos espaciais que configuram o chamado circuito superior da economia urbana (SANTOS, [1975] 1979) mas é importante reconhecer a diferenciação interna, a fim de não se reforçar estereótipos e entender as tendências e possibilidades das cidades periféricas.

Para melhor compreendermos estas novas lógicas dos fluxos intrametropolitanos que foram detectadas em nossa investigação, realizamos também um intenso uso de estudo recente

realizado pelo IBGE, intitulado Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil (IBGE, 2015). O minucioso estudo procura contabilizar e localizar as principais formas de fluxos entre os grandes municípios brasileiros, sem no entanto buscar dar uma hierarquia à eles, ao contrário dos estudos de Região de Influência das Cidades, a REGIC (IBGE, 2007). A proposta metodológica do estudo preenche uma lacuna da REGIC em relação aos municípios da periferia metropolitana, que no estudo de áreas de influência aparecem subordinados ao centro sem que seja possível captar as suas centralidades, seus dinamismos locais.

No caso do Arranjo Populacional, busca-se entender a intensidade dos fluxos e o nível de integração metropolitana, deste modo, movimentos pendulares ainda que denotem o tamanho das centralidades, não são vistos como elementos majoritariamente de dependência de um centro ao outro. Os Arranjos Populacionais neste caso, entendem que os fluxos mostram o grau de integração metropolitano da aglomeração ratificando o que Milton Santos (2005, p.123) antecipara a mostrar que " estamos diante de um novo patamar quanto à divisão territorial do trabalho. Esta se dá de forma mais profunda e esse aprofundamento leva a mais circulação e mais movimento em função da complementaridade necessária".

Com 1.073.831 deslocamentos diários e 182 ligações na RMRJ, a proposta permite olhar de forma mais atenta os fluxos entre a periferia, o que vai ao encontro de nossa hipótese de aumento da centralidade das grandes aglomerações periféricas. Sobre isto, vale ressaltar que os arranjos embora apresentem sobreposições com as regiões metropolitanas na medida em que o centro de maior ligação é a metrópole, escapa do contorno institucional destas regiões. Assim, no caso do AP Rio de Janeiro, Saquarema e Mangaratiba, mesmo não sendo municípios metropolitanos, foram incluídos pelo número de ligações e viagens diárias, tal qual Mangaratiba. As ligações mais intensas de Saquarema são respectivamente com Rio de Janeiro, Maricá, Duque de Caxias, Niterói, São Gonçalo, Mesquita, Itaboraí, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Guapimirim, Nilópolis e Queimados.

No caso de Mangaratiba, suas ligações contando em ordem decrescente são com Itaguaí, Rio de Janeiro, Seropédica, Nova Iguaçu, Magé, Duque de Caxias, Japeri, Nilópolis, Queimados, Mesquita, São Gonçalo, Paracambi, São João de Meriti, Belford Roxo, Niterói e Maricá.

O estudo não estabelece um ponto de corte para que se estabeleça algum grau de centralidade pois a proposta é entender os fluxos como totalidade. Não há como captar todas as motivações individuais, mas fluxos pouco significativos em relação ao total podem futuramente ser identificados. É o exemplo de Mangaratiba, que recebe 22 pessoas que se deslocam somente para trabalhar. Identificamos 7 indivíduos deste fluxo e na amostra, descobriu-se que tratam-se

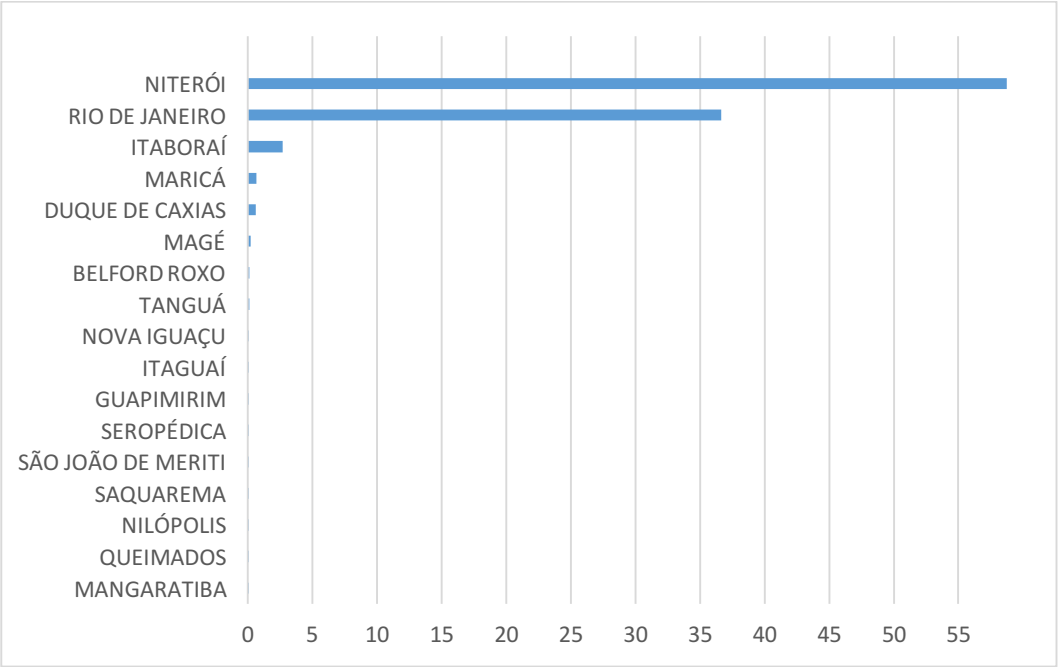
de docentes com matrícula na rede municipal de Angra dos Reis, que usam a cidade de Mangaratiba como base logística para pernoitar ou para acessar a Ilha Grande[217].

No caso de São Gonçalo, analisamos a cidade como emissor e como receptor de fluxos para o arranjo. Como já era tendência no levantamento de movimento pendular realizado pelo Censo 2000, São Gonçalo tem em Niterói seu maior receptor (58,7%), seguido de Rio de Janeiro (36,6%), Itaboraí (2,7%), Maricá (0,7%) e Duque de Caxias (0,6%); a partir daí, as ligações assumem números de baixa relevância (gráfico 8).

É esperado que os municípios mais populosos , sendo periféricos sejam grandes emissores de fluxos para outras cidades da periferia. É regra que a ligação acaba sendo mais intensa com a centralidade mais próxima de nível superior à do emissor do fluxo. Isto explica, somada à conurbação dos municípios consolidada desde os anos 1990, a tendência de São Gonçalo ter mais viagens para Niterói do que para o Rio de Janeiro , com uma ressalva : mesmo com a pesquisa atendo-se ao destino da viagem, o fato de em alguns casos (como a utilização de barcas por exemplo) a ligação São Gonçalo – Rio de Janeiro acaba passando obrigatoriamente por Niterói, sendo esta razão por exemplo, o fato de São Gonçalo não ter ligações com o exterior da área metropolitana, visto que estes fluxos são concentrados no terminal Rodoviário Roberto Silveira em Niterói.

[217] Informação adquirida em consulta em perfis de professors na rede social ‘Facebook’.

Gráfico 8– Arranjo Populacional Rio de Janeiro . Principais fluxos pendulares que tem São Gonçalo como destino.(2010)



Fonte: IBGE, 2015, organizado pelo autor.

Para além do papel de fornecedor de mão-de-obra para outros municípios, interessa-nos também o comportamento de São Gonçalo como receptor de fluxos (tabela 29) . Em relação às ligações com municípios do Arranjo Populacional Rio de Janeiro, suas viagens têm como emissores, Itaboraí, Niterói, Maricá, Rio de Janeiro, Magé, Tanguá, Guapimirim, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Saquarema, Nilópolis, Queimados, Belford Roxo, Seropédica, Mesquita, Paracambi, Itaguaí e Japeri sendo que nas sete últimas, não há registro de viagens por motivo ‘estudo’, apenas por motivo ‘trabalho’.

Tabela 29 – Arranjo populacional Rio de Janeiro. Municípios do arranjo que tem São Gonçalo como destino. 2010.

Nome do município de origem	**Nome do município de destino**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**	**G**
ITABORAÍ	SÃO GONÇALO	362	8.477	2.157	10.996	3,3	77,1	19,6
NITERÓI	SÃO GONÇALO	344	8.444	2.045	10.833	3,2	77,9	18,9
MARICÁ	SÃO GONÇALO	153	1.839	520	2.512	6,1	73,2	20,7
RIO DE JANEIRO	SÃO GONÇALO	44	1.493	242	1.779	2,5	83,9	13,6

MAGÉ	SÃO GONÇALO	25	583	216	824	3,0	70,8	26,2
TANGUÁ	SÃO GONÇALO	29	584	131	744	3,9	78,5	17,6
GUAPIMIRIM	SÃO GONÇALO	0	168	227	395	0,0	42,5	57,5
DUQUE DE CAXIAS	SÃO GONÇALO	0	224	15	239	0,0	93,7	6,3
NOVA IGUAÇU	SÃO GONÇALO	50	103	0	153	32,7	67,3	0,0
SÃO JOÃO DE MERITI	SÃO GONÇALO	0	134	19	153	0,0	87,6	12,4
SAQUAREMA	SÃO GONÇALO	0	59	22	81	0,0	72,8	27,2
NILÓPOLIS	SÃO GONÇALO	0	49	15	64	0,0	76,6	23,4
QUEIMADOS	SÃO GONÇALO	0	42	0	42	0,0	100,0	0,0
BELFORD ROXO	SÃO GONÇALO	0	37	0	37	0,0	100,0	0,0
SEROPÉDICA	SÃO GONÇALO	0	24	0	24	0,0	100,0	0,0
MESQUITA	SÃO GONÇALO	0	21	0	21	0,0	100,0	0,0
PARACAMBI	SÃO GONÇALO	0	15	0	15	0,0	100,0	0,0
ITAGUAÍ	SÃO GONÇALO	0	12	0	12	0,0	100,0	0,0
JAPERI	SÃO GONÇALO	0	9	0	9	0,0	100,0	0,0

Fonte = IBGE, 2015. Organizado pelo autor. A = Pessoas que se deslocam para trabalhar e estudar, B = Pessoas que se deslocam somente para trabalhar, C = Pessoas que se deslocam somente para estudar. D = Total de pessoas que se deslocam para trabalhar e/ou estudar, E = E Percentual de pessoas que se deslocam para trabalhar e estudar, F = Percentual de pessoas que se deslocam somente para trabalhar, G =Percentual de pessoas que se deslocam somente para estuda (IBGE, 2015).

Apesar de compor a ligação com mais viagens no arranjo, chama atenção as diferenciações intrametropolitanas mostradas pela composição do Arranjo Populacional.

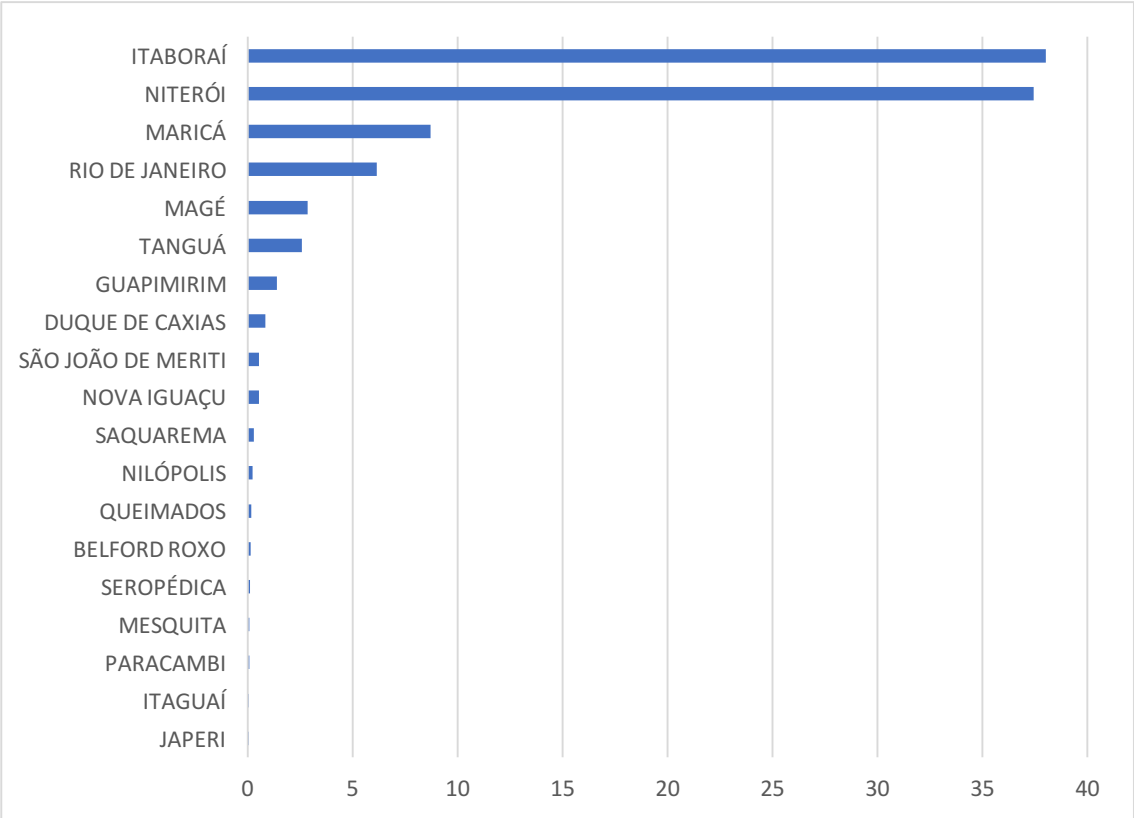
Em primeiro lugar, excetuando-se a quase totalidade dos fluxos para o Rio de Janeiro, apenas Niterói 14,90%, Duque de Caxias 6,75%, Nova Iguaçu 4,86%, São Gonçalo 2,70%, São João de Meriti, 2,31% viagens[219], recebem fluxos pendulares que indicam alguma centralidade. Outro dado relevante é o fato de que os maiores percentuais (coluna ‘F’ da tabela 29) de fluxos para São Gonçalo são por motivo de trabalho

Já a participação de São Gonçalo como receptor, apresenta um gráfico mais distribuído, ratificando a tese do aumento dos fluxos entre municípios periféricos mesmo com a manutenção da primazia do município do Rio de Janeiro. Por sua proximidade física, Itaboraí e Niterói dividem percentuais bem próximos de emissões de viagens para São Gonçalo. Itaboraí é responsável por 38% das viagens para o município, o que mostra a tendência à conurbação destas duas cidades (além de consolidar a posição de São Gonçalo como provedor de serviços e pólo de comércio para Itaboraí).

[219] Neste caso, retiramos da tabulação os dois municípios não metropolitanos do arranjo, Saquarema e Mangaratiba.

Niterói tem praticamente o mesmo percentual, sendo responsável por 37,44% do fluxo externo que chega à São Gonçalo (gráfico 9). O dado é coerente com a vida de relações das duas cidades, que tem muitas ligações diárias sendo um fluxo que se divide próximo da casa dos 80% para trabalho e 20% para estudo em São Gonçalo.

Gráfico 9: Viagens pendulares dos municípios do Arranjo Populacional Rio de Janeiro, tendo como destino São Gonçalo (2010)

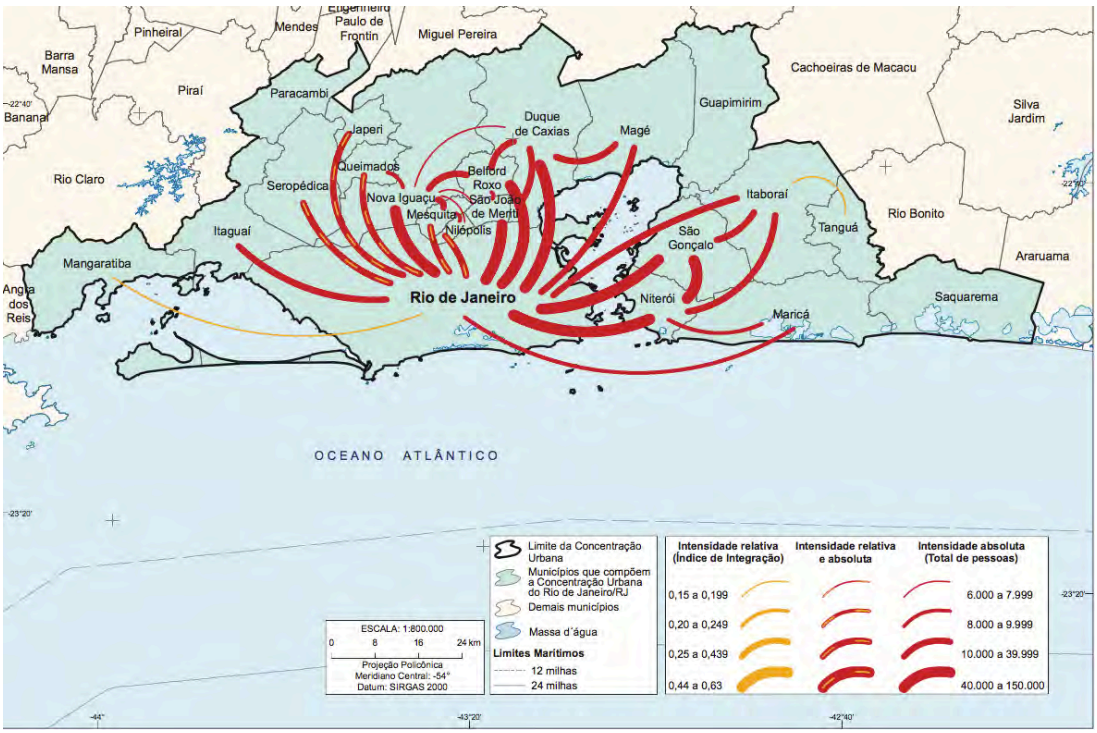


Fonte: IBGE, 2015. Elaborado pelo autor.

Maricá e Rio de Janeiro correspondem a 8,68% e 6,14% do fluxo externo diário que São Gonçalo recebe, seguidos por Magé (2,84%), Tanguá (2,57%) e Guapimirim (1,36%), que se ligam diretamente à centralidade do Alcântara, através do terminal de ônibus que tem saída desta centralidade para os municípios citados. A partir deste, as emissões diárias passam ter valores inferiores a 1%, com menção para Duque de Caxias (0,82%) , São João de Meriti (0,52%) e Nova Iguaçu (0,52%).

Há uma nítida mudança de abordagem em relação à centralidade periférica. Deste modo é possível representar os fluxos e perceber que a periferia não apenas emite mas passa também a ser receptora da movimentação intra-metropolitana (figura 26).

Figura 26 – Arranjo Populacional Rio de Janeiro: intensidade dos deslocamentos para trabalho ou estudo (2010)



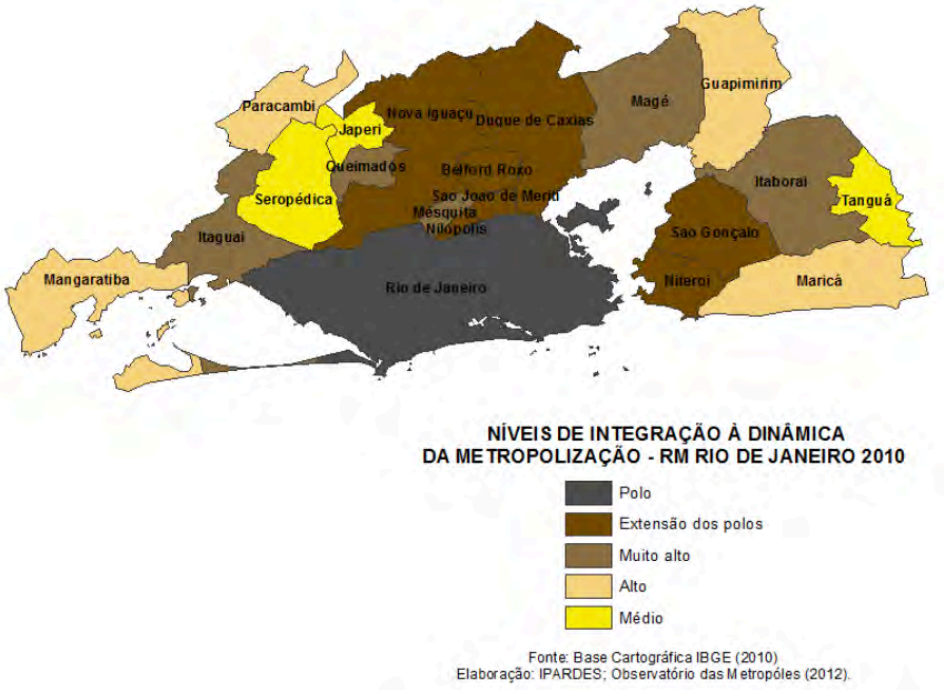
Fonte: IBGE, 2015.

Para além dos dados extraídos do minucioso estudo do IBGE, a observância de que os fluxos da vida de relação da conurbação fluminense são indícios da centralidade periférica aparecem também nos resultados de investigação realizada pelo Observatório das Metrópoles (2012). Os pesquisadores desta organização partiram das seguintes variáveis para realizar sua análise: 1. dimensão populacional; 2. a taxa de crescimento; 3. grau de urbanização; 4. percentual de trabalhadores em ocupações não- agrícolas; 5.densidade populacional dos setores urbanos; 6. o produto interno bruto; 7. total de rendimentos; e finalmente 8. entradas e saídas de movimento pendular. A partir destas variáveis, foram estabelecidos graus de integração entre os municípios da região metropolitana. Nesta proposta, fica evidente a primazia metropolitana exercida pelo município do Rio de Janeiro, mas há clara vantagem em identificar o grau de centralidade das cidades periféricas, superando a 'imagem' criada pelos estudos de influência do IBGE, de que toda a RMRJ é exclusivamente subordinada ao seu núcleo.

Milton Santos (2005, p. 193) mostrara que "mais circulação e mais movimento permitem de novo o aprofundamento da divisão territorial do trabalho e isso cria, por sua vez, mais especialização do território" lembrando que neste caso o circulo é virtuoso. É neste sentido que as ligações intra-metropolitanas assumem papel relevante no dimensionamento da integração da metrópole. Segundo o Observatório das Metrópoles, os municípios da periferia

metropolitana seriam caracterizados “por desempenharem dois papéis: o de receptores, pois já apresentam atividades e funções atrativas, e o de evasores, registrando ainda importantes fluxos de saída de pessoas – o que confirma as características particulares desse grupo de municípios” (Observatório das Metrópoles, 2012, p. 26/27). Chegou-se então a seis níveis de integração em relação à vida de relações dos municípios metropolitanos: 1. Polos; 2. extensão dos polos; 3. muito alto; 4. alto. 5. médio; e 6. baixo. Esta integração é assim expressa na figura 27.

Figura 27– Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Nível de integração entre os municípios (2010)



Fonte: Observatório das metrópoles, 2010.

Em relação à RMRJ, 7 municípios são considerados extensão dos polos[220]: São Gonçalo e Niterói no leste metropolitano, além de Duque de Caxias, Belford Roxo, São João de Meriti, Nova Iguaçu e Nilópolis. Para serem classificados sob esta rubrica, estes municípios apresentam as seguintes características:

- Processo de metropolização bastante avançado no contexto das aglomerações analisadas, com elevada integração aos polos efetivos, constituindo-se uma

[220] No Brasil, 20 municípios receberam esta classificação. 7 da RMRJ, 10 na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), dois na Região Metropolitana de Recife e um da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Contagem).

extensão destes;

- Destacam-se pela escala dos fenômenos demográficos, econômicos e de mobilidade, com volume e intensidade muito maiores do que os observados nos demais grupos;
- Apresentam um caráter efetivamente metropolitano, até mais do que alguns polos de unidades que são centros de dimensão regional ou local;
- Este grupo confirma sua importância na dinâmica da metropolização brasileira, por ser composto por municípios contíguos aos núcleos de suas unidades (seus polos) e constituírem-se em extensão desses, apresentam alta densidade urbana (a maior entre os grupos) e 99,5% de grau de urbanização e de percentual de ocupados não-agrícolas.

É neste contexto, de "redução no movimento pendular em direção ao núcleo do Rio de Janeiro" (SILVA, 2013, p.442), e do aumento de algumas centralidades periféricas que podemos entender como o crescimento das trocas periferia-periferia revelam uma maior mobilidade interna e menor dependência do centro metropolitano. De fato, seja como partícipe do Arranjo Populacional – como mostra o estudo do IBGE – , ou extensão do polo – como salienta a pesquisa do Observatório das Metrópoles –, São Gonçalo, sendo uma das grandes cidades do país (considerando indicadores demográficos e econômicos) aparece como uma periferia que não deve ser tomada apenas pelo signo da dependência estrita ao núcleo metropolitano.

Nos últimos 30 anos, sua ligação com Niterói e Rio de Janeiro teve maior significado em relação à sua posição na divisão territorial do trabalho, mas atualmente, não se pode ignorar na análise, sua ligação com Itaboraí, Maricá, Tanguá, Magé, Guapimirim e a baixada fluminense. A polarização envolve um volume mínimo para ser atribuída, mas as motivações individuais (percebidas em trabalho de campo[221]) mostram que nestes fluxos estão contidas

[221] Em trabalho de campo realizado em agosto de 2017, visitamos o 'Vitor Pré-Vestibular' (Rua Guarapari, 187-Trindade, São Gonçalo) . Instituição educacional cujo foco é o treinamento para vestibular e orientação para vida acadêmica. A matriz de ensino diferente dos cursos pré-vestibulares normais faz com que o curso seja procurado por estudantes do Leste Fluminense e da classe média de São Gonçalo. Em entrevista, Vitor Quintan, fundador da empresa, que atua há 20 anos no bairro, aponta para frequência da classe média que frequenta sua instituição, destacando o perfil dos pais com ocupações entre 5 e 10 salários mínimos. Segundo Vitor Quintan, A opção por estudar em São Gonçalo envolve desde questões de acesso (há uma linha de ônibus regular que liga o bairro ao Alcântara, centralidade que distribui linhas para outros municípios do leste fluminense) até uma solidariedade entre alunos que eles alegam não encontrar se estudassem em Niterói. Com acesso à planilha de matrículas, descobrimos que neste curso, há frequentadores vindos de Maricá, Magé, Tanguá, Rio Bonito, Niterói e Itaboraí, além dos frequentadores de São Gonçalo.

relações que vão desde trabalho na indústria, comércio , serviços e administração pública, até relações de estudo (nível superior e cursos em geral), e também visitas de antigos residentes , mostrando que há uma centralidade formada pelas relações cotidianas – que aqui nos referimos como dinâmica intraurbana, que conferem movimento e dinamismo à cidade, que dada sua grande densidade, não pode ser significada como uma periferia que é um "vazio" econômico.

É neste sentido que podemos argumentar que existe atualmente uma vida de relações na periferia da região metropolitana do Rio de Janeiro que é extremamente dinâmica, e que possui suas lógicas próprias (ainda que dependente, em parte, do núcleo carioca). A periferia é hoje, em maior grau, lugar de trabalho, estudo, consumo e lazer para boa parte de sua população, temáticas que serão analisadas no item a seguir.

3.4 Diversidade social e seus rebatimentos na vida de relações intraurbana

Embora as cidades periféricas continuem com índices de desenvolvimento abaixo do núcleo metropolitano, uma mudança contemporânea importante é o fato dos municípios mais "distantes" apresentarem suas próprias diferenciações internas, sejam as diferenças entre as cidades (interurbanas), assim como as especificidades dentro de seus respectivos espaços "internos").

Como vimos até aqui, São Gonçalo, junto com Nova Iguaçu e Duque de Caxias, compõe um grupo diferenciado entre as cidades periféricas que mantém características de áreas que abrigam populações pobres, com problemas de infraestrutura urbana e baixa oferta de empregos mais qualificados. Ao mesmo tempo, dinamizam seu espaço intraurbano com maior retenção de força de trabalho, serviços de maior complexidade (típicos do "circuito superior da economia urbana") e localização recente de fixos geográficos que dinamizam a vida de relações na cidade.

Como a cidade é uma totalidade composta de pontos com maior ou menor centralidade, é esperado que a dinamização da economia urbana ocorra de forma assimétrica no espaço, seguindo o padrão urbano de concentração nas áreas de maior densidade de infraestrutura, população e serviços. Esta dinamização tem também trazido e mudanças qualitativas nos elementos que comumente caracterizam a periferia.

As aglomerações, os grandes contingentes demográficos, são um fator que torna a grande periferia atrativa para uma série de atividades econômicas, principalmente aquelas ligadas à prestação de serviços e ao consumo. Mas a localização destes empreendimentos depende do porte e nível de modernização da atividade exercida. Isto significa dizer que, um

estabelecimento comercial de pequeno ou médio porte depende da localização em vias de grande fluxo de pedestres ou em shopping centers; por outro lado, bancos, hospitais, laboratórios e hipermercados obedecem a outros critérios para definir suas respectivas localizações nas áreas urbanas.

Um dos fixos geográficos que melhor representam estas estratégias de localização nas áreas periféricas são as agências dos bancos comerciais. A localização destas agências, via de regra, indica o contexto de maior consumo e dinamismo da periferia, principalmente na conjuntura inaugurada em meados da década passada, quando houve significativa a expansão do crédito e do emprego, o que é refletido na abertura de novas agências.

Até 1999, São Gonçalo possuía 11 agências bancárias. A partir de 2004 até 2016[222] 35 novas agências foram abertas das quais 9 no Centro, 8 no bairro Alcântara reforçando sua condição de centralidade, 3 em Colubandê, 2 em Estrela do Norte, 2 em Porto Velho, Raul Veiga e Rocha e 1 nos bairros, Barro Vermelho, Boa Vista[223], Mutondo, Neves, Nova Cidade, Santa Catarina e Trindade, mostrando uma concomitante tendência à coesão/concentração e expansão para outros bairros.

Sobre estas as agências bancárias, além da importância de sua expansão física, é necessário ressaltar a diferença de serviços oferecidos por cada uma delas. Se por um lado, o maior número de agências demonstra uma hipercapilaridade das finanças (CONTEL, 2006), que passam a incluir a periferia sob suas atividades, a presença de agências com serviços ‘Prime’(Bradesco), ‘Personnalité’(Itau), ‘Van Gogh’ (Santander) e ‘Estilo’ (Banco do Brasil) demonstra também que existe nas áreas periféricas agentes econômicos com poder aquisitivo suficiente para autorizar as firmas bancárias a disponibilizar ali serviços mais sofisticados. Ao contrário das metrópoles, na periferia este serviço tem a particularidade de operar tanto em agências próprias, quanto segmentadas dentro das agências regulares. Em entrevista com uma gerente Santander da agência 1523, localizada na Rua Feliciano Sodré,[224] levantamos que entre os critérios de elegibilidade para migração da conta comum para Van Gogh, estão o tipo de relacionamento com o banco (uso de cartão de crédito, empréstimos, capitalizações, cheque especial), o tempo de conta (em média 10 anos) e uma renda média de R$ 6.000,00 mensais.

O banco Itaú instalou uma agência Personnalité em Estrela do Norte[225] (foto 13), bairro que se destaca pelos índices de serviços urbanos e pela presença de residentes com maiores

[222] Dados do Bacen, 2017.
[223] Agência localizada no interior do Shopping São Gonçalo
[224] Agência localizada na Rua Dr. Nilo Peçanha 56 Loja 4.
[225] Inaugurado em 2015, localizado na Avenida Presidente Kennedy, no Edifício Icon Business Mall.

níveis de escolaridade e renda. Situado em uma torre comercial, ao lado de agência de automóveis e de empreendimentos imobiliários (à época de nosso trabalho de campo, ainda em construção), reforça a capacidade de polarização de fluxos da área central da cidade. A cidade já possuía clientes elegíveis às contas 'Personnalité', mesmo antes da inauguração da agência, no entanto, estes clientes eram atendidos em agências Personnalité de Niterói e Rio de Janeiro. Em nossos trabalhos de campo não foi possível identificar o número de correntistas nestas agências que prestam serviços mais sofisticados em São Gonçalo, mas a própria localização delas é evidência empírica de que há residentes de altos estratos de renda na periferia metropolitana.

Foto 13 – Agência Itaú Personnalité (2017), Estrela do Norte, São Gonçalo.

Foto do autor. 05/2017.

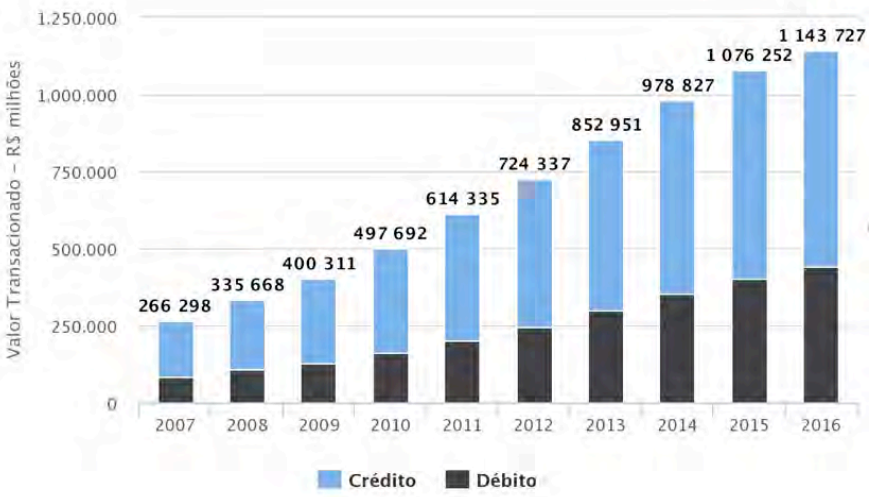
Conforme mostramos anteriormente, o aumento da atividade bancária impacta a vida dos cidadãos da periferia de modo a atuar interferindo no fluxo de recursos pessoais e na relação com movimento pendular. O fato de Niterói, antiga capital, ter mais agências[226] – e fácil acesso por transportes rodoviários ao centro da cidade – fazia com que muitos habitantes de São Gonçalo fossem à Niterói para executar serviços bancários. Com o aumento da quantidade de agências, o primeiro impacto imediato é a retenção para este tipo de fluxo, o que reforça a

[226] Até 1999 Niterói possuía 23 agências e São Gonçalo contava com 11 agências bancárias.

centralidade de São Gonçalo, que se torna um polo deste serviço para moradores vindos de Itaboraí, Magé e Guapimirim.

Some-se a isto o fato de que a hipercapilaridade das finanças atinge também as grandes cidades da periferia, valendo-se da melhoria dos indicadores de emprego e renda, aumentando a "creditização do território" (SANTOS, 1993), e inaugurando novos nexos entre as atividades econômicas dos circuitos inferior e superior da economia urbana (SILVEIRA, 1999; MONTENEGRO, 2009). Se por um lado as áreas mais centrais da metrópole são o lócus do consumo de luxo, dos serviços mais especializados e da maior concentração de riqueza, a atividade bancária – e em maior vulto, as finanças em geral – , são um elemento recente da compreensão da vida na periferia em um contexto de crescente uso dos meios de pagamento remotos e eletrônicos.

Gráfico 10: Brasil – Evolução do mercado de crédito e débito em valor das transações (2007 – 2016)



Fonte : Associação Brasileira das Empresas de Cartões de Crédito e Serviços (ABECS, 2017)

Em relação ao valor transacionado, em 2007(gráfico 10), as operações com débito em conta somaram R$ 83.032 milhões. Chama a atenção sobretudo sua evolução nos anos de 2010 (R$ 161.160 milhões), 2012 (R$ 244.781 milhões) e 2016 (R$ 440.633 milhões). Destacam-se ainda as operações de crédito, que em relação ao volume transacionado, eram de R$ 183.266 milhões em 2007, saltam para R$ 336.532 milhões em 2010, R$ 479.556 milhões em 2012 e R$ 703.094 milhões para o ano de 2016.

A sobreposição do aumento crescente do valor das operações de crédito e débito à expansão de agências bancárias, e a disseminação de meios de pagamento eletrônico pelos

estabelecimentos comerciais e de serviços de menor porte, são um dado real de como o consumo se realiza não apenas nos centros metropolitanos, mas principalmente entre os moradores periféricos que tinham acesso à renda que os torna elegíveis ao consumo de bens. Estes bens e serviços que passam a ser mais frequentemente consumidos vão desde as necessidades imediatas e diárias até os de valor mais elevado, que haviam se tornado signos das classes médias e altas (SENNET, 2011).

Sobre a oferta de crédito, Silveira (2009, p.26) nos lembra que :

> Nos dias de hoje, existe uma oferta extraordinária de crédito de instituições financeiras bancárias e não-bancárias, redes, franquias e outlets de eletrodomésticos, roupas e materiais de construção. Uma profusão de formas de crédito pessoal favorece o aumento do consumo e, simultaneamente, o endividamento, a inadimplência e a insolvência.

Silveira (2009, p. 67) debate o fato do circuito inferior da economia urbana, pela sua localização em áreas "degradadas", ou por sua organização menos sofisticada do ponto de vista técnico, "oferecer produtos mais simples, essenciais ou supérfluos, criativos ou imitativos a uma população que não tem acesso aos produtos da economia superior". O avanço das agências bancárias e do fenômeno do crédito nas periferias acaba por criar, portanto, novos nexos entre os dois circuitos nas grandes aglomerações, onde mesmo as atividades do circuito inferior passam a adotar meios de pagamentos eletrônicos, aumentando a soma de capitais drenados, também, nas áreas periféricas.

Deste modo, tanto o crédito institucional, quando o crédito desburocratizado, passam a fomentar uma série de pequenos negócios, aumentando a liquidez dos mesmos e permitindo aquisição de mercadorias e serviços com maior agilidade. Além disso, como explicam Silveira (2009, p.70) e Bauman (2010)[228], para além da expansão do crédito há de se ter preocupação com o fato de que este hoje em dia é também acessível aos pobres, cujo endividamento pode torná-los insolventes, aumentando a pobreza urbana. Montenegro (2011) relata as estratégias utilizadas pelos pobres para ter acesso a crédito, como por exemplo a partilha do saldo do cartão de crédito e também o 'empréstimo do nome'.

Como nos lembra Contel (2006, p.193), "tecnologias de transmissão de dados tornam-se cada vez mais ubíquas, eficientes e baratas", sendo esta observação a razão para atentarmos

[228] Para Bauman (2010, p. 31), o "sucesso" recente da difusão do crédito se deu " […] "ao transformar uma enorme maioria de homens, mulheres, velhos e jovens numa raça de devedores. Alcançaram seu objetivo: uma raça de devedores eternos e autoperpetuação do estar endividado, à media que fazer mais dívidas é visto como a única forma realista (ainda que temporária) de suspensão da execução da dívida[...] Todos os que podiam se transformar em devedores e milhões de outros que não podiam e não deviam ser induzidos a pedir empréstimos já foram fisgados e seduzidos para fazer dívidas.".

para o fato de que a crescente demanda oferta e demanda por crédito no Brasil não é um fenômeno exclusivamente das classes de renda mais altas. Em 2008, o país possuía 68.575.068 cartões de créditos ativos. Em 2016 esse estoque salta para 84.432.150 associando-se à expansão de agências físicas, meios de recebimento eletrônicos e Automatic Teller Machines (ATM) mostrando que há maior dinamismo nas economias locais (BACEN, 2016).

Como mostra Silveira (2009), o crédito pessoal é utilizado nos supermercados, redes de varejo e no consumo de serviços diversos. Não há, portanto, como dissociar a expansão estatística de impactos na vida de relações urbanas, sobretudo no que tange às cidades periféricas com grande aglomeração e demanda de consumo reprimida ou em outras palavras, a expansão financeira é um indício empírico da maior disponibilidade de dinheiro circulando localmente, o que significa neste caso, consequências de fatores conjunturais que favorecem o consumo e o aumento da renda.

Em relação à renda, as áreas de destaque do arranjo populacional do Rio de Janeiro, continuam sendo o pólo central e Niterói. É na periferia consolidada que a heterogeneidade passa a ser mais percebida. Em princípio, pode-se comparar os municípios da RMRJ em relação ao rendimento médio nominal mensal (tabela 30).

Tabela 30 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Pessoas de 10 anos ou mais de idade, por classes de rendimento nominal mensal em salários mínimos, segundo os municípios (2010)[231]

	Salários Pessoas	1	1 a 2	2 a 3	3 a 5	5 a 10	10 a 20	mais de 20
RMRJ	10.413.607	2.000.642	2.257.804	866.253	750.176	627.059	285.682	142.290
Rio de Janeiro	5.559.923	889.169	1.163.682	486.076	470.814	445.156	227.352	120.796
São Gonçalo	874.678	196.568	210.567	76.487	55.102	30.903	6.657	1.371
Duque de Caxias	729.834	163.638	168.011	59.270	39.524	21.643	3.690	862
Nova Iguaçu	681.292	163.372	149.729	48.132	33.831	18.831	4.428	1.102
Belford Roxo	398.520	98.193	96.501	27.549	15.906	6.555	882	361
São João de Meriti	394.810	90.739	98.616	32.808	20.349	10.792	1.976	507
Niterói	437.702	62.589	76.064	35.764	43.126	50.764	31.073	14.740
Itaboraí	187.193	53.009	41.705	13.549	8.372	5.066	958	330
Magé	192.828	50.974	43.521	13.736	8.942	4.553	936	405
Mesquita	144.967	34.191	31.764	11.295	8.723	5.514	1.089	232
Queimados	116.681	29 393	26.739	8.351	4.555	2.072	373	66
Nilópolis	137.414	27.749	30.348	12.098	10.655	6.568	1.428	307
Japeri	80.236	21.867	17.774	4.108	2.226	765	108	72
Maricá	111.228	21.831	23.014	10.206	9.595	7.607	2.202	409

Itaguaí	92.462	19.780	19.959	8.129	5.502	2.812	656	185
Seropédica	66.815	18.159	15.032	4.816	3.729	2.193	393	171
Cachoeiras de Macacu	46.837	14.778	10.292	3.098	2.056	1.421	384	110
Rio Bonito	48.316	14.234	9.760	3.348	2.336	1.680	419	81
Guapimirim	43.568	11.635	10.127	3.194	1.945	955	243	127
Paracambi	42.143	10.375	8.889	2.791	2.131	866	385	40
Tanguá	26.161	8.396	5.708	1.447	758	347	50	19

Fonte: IBGE, 2010. Organizado pelo autor

Como pode ser identificado na tabela 30, o Rio de Janeiro concentra a maior quantidade de indivíduos em todas as faixas de rendimento (pela razão de seu contingente populacional maior), e lidera a quantidade absoluta de pessoas entre a faixa dos 3 a 5 salários mínimos/mês. A cidade é seguida por São Gonçalo, que inverte de posição com Niterói a partir da faixa de 5 a 10 salários mínimos, tendência que prossegue nas faixas superiores de 10 a 20 e mais de 20 salários mínimos. O dado é importante pois excetuando a capital carioca, são os municípios de Niterói, São Gonçalo, Duque de Caxias e Nova Iguaçu que concentram não apenas o maior contingente absoluto de população de baixa renda, mas também os estratos de maior renda. As últimas faixas que representam os valores de salários superiores apresentam o menor número de pessoas, o que é reflexo da concentração de renda. Esta tendência é seguida pelos municípios periféricos, que apresentam maiores contingentes nas menores faixas e os menores, nos salários mais altos.

Neste cálculo, Niterói aparece como município metropolitano com menor percentual de indivíduos com renda de até um salário mínimo (14,30%). São Gonçalo apresenta 22,47% de seus residentes com renda declarada nesta condição, 24,07% para a faixa de 1 a 2 salários, 8,7% na faixa de 2 a 3 salários, 6,29% na faixa de 3 a 5 salários , 3,5% na faixa de 5 a 10 salários, 0,7% em 10 a 20 salários e 0,15% com mais de 20 salários mínimos.

No conjunto da região metropolitana, São Gonçalo apresentou em 2010 rendimento nominal médio de R$750,00 com o mediano sendo aferido em R$ 1703,93 o que o coloca abaixo de Niterói, Rio de Janeiro, Maricá e Nilópolis em relação ao rendimento médio; e distante de Niterói, Rio de Janeiro, Maricá, Nilópolis e Itaguaí em relação à mediana dos rendimentos .Isto sustenta a hipótese de que os indicadores são razoáveis no conjunto metropolitano, mas insuficientes para a cidade ser melhor qualificada em relação a sua posição na geração de emprego e renda o que novamente corrobora a premissa do fato estar relacionado não com números absolutos dos indicadores do trabalho, mas à qualificação de trabalhadores e sua escolarização.

Os números da tabela mostram que, se por um lado São Gonçalo não é a atualmente a cidade com maioria de pobres metropolitanos – como sugeriram os Planos Diretores do município em 1991 e 2006 – , há de se considerar o peso das duas primeiras faixas de renda, que somam 46,54% dos residentes com renda declarada. Isto significa dizer que os dados desautorizam a leitura de uma cidade exclusivamente pobre, dado a observância de ser desta o terceiro maior contingente nas três faixas superiores de remuneração (de 5 a 10, 10 a 20 e acima de 20 salários mínimos) no âmbito metropolitano. Pode-se questionar o fato destas faixas terem pouco peso no percentual geral de seus residentes tratando-se de indagações como: a cidade tem pobres? A periferia atual abriga classes médias? A periferia atual abriga classes de alta renda? As respostas para estas perguntas serão positivas para o caso de São Gonçalo. Esta constatação empírica vem também ao encontro de argumentação contida em Silva (2013, p.285), que ao investigar a heterogeneidade da periferia, mostra que

> Há uma diversificação (social, econômica, espacial) especialmente nessas áreas mais consolidadas da periferia que se tornam também lugar de trabalho, pois passam por mais inserção da população no mercado de trabalho local, especialmente em ocupações do terciário especializado e não especializado [...]

A renda mostra o aumento da diferenciação interna da periferia, o que não é um paradoxo em si, mas uma reprodução em menor escala da totalidade metropolitana, que é concentrada e desigual. Embora São Gonçalo esteja posicionada entre os municípios de maior renda média na metrópole, é preciso ressaltar que a baixa escolaridade da população ainda é um entrave para o aumento da renda média. A variável educação também mostra o alargamento das assimetrias dentro da periferia, na medida em que não se pode atestar a ausência de profissionais de ocupações de nível superior, mas o percentual de indivíduos com baixa qualificação ainda é elevado.

No estado do Rio de Janeiro, o maior percentual de pessoas com ensino fundamental incompleto ou sem instrução está em Sumidouro, com 75,63% da sua população com idade escolar. Na esfera metropolitana, esta posição é ocupada por Tanguá, com 63,3% da população com esta qualificação. Em ambos os casos, é possível identificar uma relação entre estes baixos índices e o perfil agrícola destas cidades.

No extremo o posto, Niterói (26,79%) e Rio de Janeiro (34,29%) apresentam os menores percentuais de pessoas com baixo nível de qualificação. Observa-se que mesmo o menor patamar é bastante alto, mostrando que apesar da universalização do ensino básico, as habilidades, competências e conhecimentos que potencializam a cidadania, o aumento da renda

e a qualidade de vida ainda não são o padrão mínimo (ensino fundamental) para um grande percentual de residentes tanto do centro, quanto das periferias da metrópole/arranjo.

São Gonçalo apresenta 41,68% da população em idade escolar sem o ensino fundamental completo[232]. Este percentual é próximo da soma dos primeiros estratos de renda municipal (22,47% para até 1 SM e 24,07% para 1 a 2 SM). Seguindo-se para as outras faixas, 20,79% possuem o fundamental completo e médio incompleto, 31,91% o médio completo e superior incompleto e finalmente, 5,62% era a proporção de residentes que possuem superior completo.

É na faixa do nível médio completo e superior incompleto que São Gonçalo apresenta seu melhor desempenho, sendo ranqueado em 4º lugar na Unidade da Federação e 3º da região metropolitana. Esta característica parece também ter relação com os postos de trabalho gerados da cidade, cujas principais atividades são comércio e serviços e exprime a dualidade que caracteriza a grande periferia: seus números absolutos são relevantes no âmbito metropolitano, mas seu percentual em relação à sua própria população aponta para uma heterogeneização e concentração a nível intraurbano.

Como exemplo, tomando as pessoas que possuem nível superior em 2010 (tabela 31) , a hierarquia metropolitana e a dinâmica dos municípios do arranjo é fielmente representada pelo Rio de Janeiro, seguidos de Niterói que ocupa esta posição devido a concentração de instituições de nível superior explicadas pela sua centralidade como capital do estado, seguido pelas duas grandes periferias. Este arranjo tem o mesmo efeito em âmbito metropolitano e na Unidade da Federação, pois em ambas as escalas a ordem não é alterada.

Tabela 31– Rio de Janeiro – Pessoas com ensino superior completo, valores absolutos e percentuais (municípios selecionados) – (2010)

Cidade	Total	Com ensino superior completo	% sobre o total ERJ
Rio de Janeiro	5.559.923	917.337	60,49
Niterói	437.702	116.814	7,70
São Gonçalo	874.672	48.836	3,22
Nova Iguaçu	681.292	33.343	2,19
Campos dos Goytacazes	396.966	31.658	2,08
Duque de Caxias	729.834	30.784	2,02

[232] A baixa escolaridade geral é um problema agudo para o desenvolvimento de São Gonçalo. É sintomático que nas eleições municipais de 2016, o vereador com o maior número de votos (7.369) tenha como grau de instrução o ensino fundamental incompleto. (TSE, 2016).

Fonte: IBGE 2010, elaborado pelo autor.

A concentração e o número absoluto de pessoas com nível superior é também um fator importante para entendermos as centralidades na área metropolitana. Em algumas cidades, ela reflete grande peso de atividades econômicas específicas, como é o caso de Campos dos Goytacazes, Volta Redonda, Petrópolis e Macaé, cidades não metropolitanas que possuem relevância no quantitativo de pessoas com nível superior. Petrópolis é um pólo tecnológico e de pesquisa em aviação, enquanto Macaé e Campos atraem profissionais de nível superior pelo dinamismo da indústria de exploração do petróleo em alto mar, enquanto Volta Redonda demanda estes profissionais pela indústria metalúrgica e a cadeia de serviços à ela ligadas.

No ano 2000, São Gonçalo possuía 7.093 pessoas matrículas no ensino superior (Plano Diretor de Transportes Urbanos, 2013), número que passou para 12.967 no ano de 2009. A cidade conta com 5 instituições de ensino superior: Universidade Salgado de Oliveira, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Faculdade de Formação de Professores), Universidade Estácio de Sá[233] , Faculdade Paraíso e Instituto Superior Anísio Teixeira sendo que as duas primeiras, tradicionalmente recebem estudantes de outros municípios da área metropolitana.

No caso de São Gonçalo, a demanda por profissionais de ensino superior está principalmente ligada aos serviços de educação ali prestados. Além disto, em uma economia variada, estes trabalhadores são absorvidos também pelo conjunto metropolitano, não se podendo apontar um setor específico responsável pela geração desta demanda.

Vale ainda ressaltar a importância da leitura do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal da cidade, uma vez que além de ter diminuído a participação de pobres de 5,92% em 1991 para 1,55% em 2010 é o critério 'longevidade' que mais contribui para a classificação da cidade como IDH 'alto' (PNUD, 2010). Em 1991 a nota para longevidade para São Gonçalo era de 0,689; já em 2010, a nota é de 0,833, o que não pode ser dissociado de melhorias no emprego e renda e dos efeitos positivos na melhoria de algumas infraestruturas urbanas e equipamentos urbanos como por exemplo postos de saúde, clínicas da família ou o centro municipal de diagnóstico por imagens, inaugurado em maio de 2016.

Outra mudança significativa é o estabelecimento da periferia como lugar de trabalho, como mostram Lago (2008; 2010) e Silva (2013), entre outros. A redistribuição dos fluxos entre cidades periféricas está diretamente relacionada à estrutura do emprego, um indicador que vem

[233] Instalada inicialmente no São Gonçalo Shopping e posteriormente transferida para o bairro Alcântara.

alterando a espacialidade dos fluxos na periferia mesmo antes do anúncio em 2006, da construção do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ), obra que geraria empregos diretos em Itaboraí, mas impactaria todo o leste metropolitano. O COMPERJ teria em São Gonçalo sua base logística e de pesquisa, gerando grandes expectativas em relação à dinâmica do trabalho na região, sendo saudada por políticos locais (foto 14) como panaceia para mazelas da periferia, cujo aporte de mais empresas do setor petroquímico ajudariam a resolver, seja pelos efeitos multiplicadores locais que geraria, assim como pelos consequentes aumento do emprego ou da arrecadação local.

Foto 14 – São Gonçalo. Passeata de anúncio da instalação do COMPERJ, 2006.

Fonte: Extraído de http://saogonçalo.rj.gov.br/noticiaCompleta.php?cod=415&tipoNoticia=Secretaria (Acesso em 05/10/2006

Lago (2008) advoga a tese de que a periferia tenha virado centro, o que significa dizer "que que os municípios mais consolidados e que sofreram um processo de desindustrialização nos anos 80 – Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Nilópolis e São Gonçalo – foram aqueles que mais ampliaram a retenção da mão de obra local" (LAGO, 2008, p.16) sendo que em São Gonçalo, os 49,6% de pessoas que trabalhavam dentro do próprio município em 1980, tornaram-se 63,1% do total no ano já no ano 2000, mostrando que a retenção de mão de obra

local é um processo cujo em curso já a três décadas. A tabela 32 mostra a composição dos postos de trabalho formais em São Gonçalo, destacando o peso do comércio como principal setor ocupacional na cidade.

Tabela 32 – São Gonçalo. Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência por setor de trabalho da atividade principal (2010).

Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	20,54
Serviços domésticos	10,08
Indústrias de transformação	9,88
Construção	8,45
Atividades mal definidas	7,19
Educação	5,76
Transporte, armazenagem e correio	5,54
Administração pública, defesa e seguridade social	5,06
Saúde humana e serviços sociais	4,70
Atividades administrativas e serviços complementares	4,46
Alojamento e alimentação	4,26
Outras atividades de serviços	3,84
Atividades profissionais, científicas e técnicas	2,99
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	1,85
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	1,85
Informação e comunicação	1,58
Artes, cultura, esporte e recreação	1,11
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	0,78
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	0,58
Atividades imobiliárias	0,53
Atividades imobiliárias	0,53
Eletricidade e gás	0,45
Indústrias extrativas	0,36
Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	0,00

Fonte: IBGE, 2010. Elaboração própria.

Tanto o terceiro produto do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) de 2016 quanto Sobral (2012) analisam e identificam a melhoria de infraestruturas produtivas na RMRJ desde o início dos anos 2000.

No caso de São Gonçalo, conforme já mencionado, para além do mercado de trabalho gerado pelas atividades do circuito inferior da economia urbana, destacam-se também os postos de trabalho gerados por complexos produtivos como os polos Químico-Farmacêutico e Naval – Offshore[234], ambos por sua vez relacionando-se com os seguintes fatores:

1. a proximidade dos portos, estaleiros, atividades de carga e descarga;
2. fabricação de bebidas alcoólicas e não-alcoólicas, fabricação de máquinas, equipamentos e estruturas metálicas, metalurgia básica , fabricação de produtos alimentícios (carne e processados), indústrias fármaco-químicas , fabricação de peças e acessórios para vestuário;
3. indústria Naval e Offshore , pesca e produção de produtos do pescado;
4. indústrias de preparações farmacêuticas e artefatos de uso médico, fabricação de papel e produtos de papel, tintas e de material plástico além de fabricação de artigos de concreto e cerâmica para construção . (Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado _03, 2016).

Sobral (2012) ressalta a relevância de alguns setores industriais em São Gonçalo, como por exemplo o de fármaco-químicos[235] e da indústria naval, sem no entanto ignorar que apesar da modernização, estes setores carecem de maior encadeamento regional, pois sem isto encontram-se insulados, o que limita suas possibilidades de gerar efetivos efeitos multiplicadores locais, e melhorar a inserção de São Gonçalo na divisão territorial do trabalho na região metropolitana que faz parte

Ainda no caso das indústrias, o setor têxtil, uma modalidade tradicional na cidade, é emblemática como exemplo das ausências e permanências que mesclam modernização e avanço com elementos que limitam seu crescimento. A indústria têxtil opera de forma fragmentada mas emprega uma quantidade significativa de trabalhadores tanto na etapa de

[234] Apenas quadro cidades fluminenses possuem estaleiros de construção/reparação de navios. Angra dos Reis, Niterói, Rio de Janeiro e São Gonçalo, representado pelas empresas Bravante - Brasbunker Participações - Estaleiro São Miguel, Dock Brasil Engenharia e Serviços S.A, Estaleiro Cassinu e Estaleiro São Jacinto Ltda. (FIRJAN, 2015).

[235] O Laboratório BBraun transferiu sua fábrica do bairro Arsenal para o pólo de pesquisa, tecnologia e produção criado em Guaxindiba, sendo este o maior investimento do Laboratório alemão na américa latina.

produção, circulação, na distribuição e no mercado (vendas/consumo). Centenas de pequenas confecções instaladas na cidade são um quadro da ambiguidade que é encontrada em outros setores do município. Sem competir com empresas de maior porte – e sem o apelo de valor agregado que permita que a maioria das marcas atinja o circuito da moda de alto valor –, as empresas ao mesmo tempo que tem bastante dinamismo, não tem grande expressão nacional. Empregam um número significativo de pessoas, atuando na geração de renda e retenção de mão de obra local, mas é um exemplo das atividades em São Gonçalo que tem grande escala e baixo valor de remuneração. . Em função das baixas intensidades de tecnologia utilizada – e também em função de serem mais simples do ponto de vista organizacional –, estas empresas optam por não fortalecer suas marcas, e entram na divisão do trabalho do setor têxtil como subcontratadas das empresas/marcas de maior prestígio. As pequenas confecções[236] de São Gonçalo, portanto, possuem enorme dinamismo, mas ao mesmo tempo produzem a partir de um comando que não é local. As quantidades, os destinos, o design e as especificações dos produtos são determinados a partir das sedes das empresas que comando o setor, instaladas nas áreas metropolitanas mais centrais. Assim, é comum encontrar peças de vestuário de alto valor agregado em shopping centers do Rio de Janeiro que foram confeccionadas no pólo da moda de São Gonçalo[237], mostrando a relevância desta atividade e como esta, apesar de seu grande dinamismo, ocupa posição subordinada na divisão do trabalho existente no setor têxtil da metrópole fluminense.

Em função desta posição subordinada na divisão do trabalho no setor têxtil – e apesar da importância do setor para a economia local, já sublinhada –, as condições de trabalho nestas confecções e pequenas fábricas e manufaturas é bastante precarizada. Some-se a isso o fato de que em alguns casos é difícil aferir renda, pois o conhecimento técnico adquirido na produção de bens com rígidas especificações técnicas pode ser replicado individualmente, sendo comum no caso dos trabalhadores deste setor haver uma renda informal e uma renda formal advinda desta mesma atividade mostrando um dinamismo do setor e ao mesmo tempo as possibilidades não captadas em escala individual[238].

A variedade de atividades faz com que Sobral (2012, p.167) fale em “diminuição da hipertrofia do município do Rio de Janeiro [...] pela geração de maiores oportunidades para consolidação de polos regionais interioranos”. A questão de destaque aqui, é o fato de que sua

---

[236] http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo?article-id=534162

[237] O Shopping das fábricas em São Gonçalo, no bairro Nova Cidade é um exemplo de readequação desta divisão do trabalho. Peças encomendadas por estilistas e marcas consolidadas podem ser encontradas sem as etiquetas que as identifique , mostrando a subordinação e o grau de especialização das confecções na cidade.

[238] A respeito da cadeia produtiva e dos circuitos espaciais de produção das confecções, ver Obal, (2017), Circuito espacial de produção de jeans em Cianorte/PR : reestruturação e fragmentação produtiva. ENANPEGE, Porto Alegre, 2017. Anais, p.45.

análise sobre ciclos de investimentos e agentes econômicos na periferia identificam a diferenciação interna entre estes municípios, com proeminência de Duque de Caxias e Nova Iguaçu na periferia oeste e São Gonçalo e Niterói na periferia leste.

Outro componente da vida de relações que não se pode ignorar é a expressão da heterogeneidade periférica na paisagem urbana. O aspecto visual da cidade, ora fruto de planejamento e decisões de agentes hegemônicos, ora fruto de iniciativas espontâneas, sobretudo locais, denota o alargamento das diferenças internas.

Uma das questões que balizaram a ideia de São Gonçalo como cidade-dormitório era a dificuldade de se identificar tipologias residenciais de classes médias. A ausência de evidência espacial empírica mantinha o imaginário de periferia como lugar de residentes predominantemente pobres, a despeito dos dados de renda e emprego mostrarem que independentemente de onde é obtida a renda, a cidade abrigava moradores de estratos mais altos como acontece de forma espelhada, nas duas grandes periferias do lado oeste da Guanabara (Duque de Caxias e Nova Iguaçu).

Neste sentido, procuramos enfatizar que , apesar da periferização, a grande cidade demonstra a tendência de ter áreas de tipologia superior, áreas de tipologia de classes médias , convivendo com loteamentos populares. Este mosaico com diferentes geografias sociais se tornou ainda mais complexo recentemente, na metrópole fluminense, com o efeito de políticas públicas que subsidiam moradias nas áreas afastadas do núcleo central, e em bairros da periferia consolidada. O Programa federal Minha Casa Minha Vida talvez seja talvez seja o principal motor desta diferenciação recente das condições de habitação da cidade. Como mostra a figura 28, dois empreendimentos deste Programa foram construídos em São Gonçalo recentemente no bairro Jóquei, um bairro de perfil popular com estrutura de calçamento e asfaltamento deficiente.

Figura 28 – São Gonçalo: Localização dos Conjuntos do Minha Casa Minha Vida no bairro Jóquei. (2017)

Fonte : Google Earth. Acessado em 30/05/2017.

Os novos condomínios destacam-se na paisagem em relação à organicidade das casas, cujo arruamento integra o resultado das fases de loteamento que mostramos no capítulo 2. No caso do condomínio da figura 29, sua particularidade reside na prática das incorporadoras imobiliárias de adquirirem terrenos que perderam sua função “original”, e são comprados por preços relativamente baratos. Os moradores do bairro têm a memória da antiga função do terreno onde hoje encontra-se o empreendimento imobiliário Completo São Gonçalo. A área era um complexo esportivo composto por um campo de futebol de dimensões oficiais e dois campos da modalidade ‘society’ que eram escolas de futebol nos anos 1980 e 1990, que depois foram arrendados por um clube de futebol da cidade do Rio de Janeiro, após uma fase em que os campos eram alugados para prática de atividade esportiva entre os moradores de bairros vizinhos.

Figura 29 – São Gonçalo : Condomínio Minha Casa Minha Vida no Bairro Nova Cidade. (2017)

Fonte: Google Earth. Acessado em 20/06/2017

Outro bairro de perfil popular é o Jardim Catarina. Tido como maior loteamento do país, seu padrão de arruamento construído desde os anos 1950 – quando a região de Guaxindiba integrava ainda a “fase Manchester” de São Gonçalo, este bairro abriga um perfil de baixa renda e representa o imaginário de carências da cidade periférica (figura 30).

Figura 30 – São Gonçalo – Bairro Jardim Catarina. (2017).

Fonte: Google Earth. Acessado em 20/06/2017

O bairro está posicionado às margens baía de Guanabara (ao fundo),cortado pela BR 101 (atual rodovia Mário Covas) sendo esta a razão técnica pela qual este bairro é constantemente afetado pela maré alta através de alagamentos e refluxo de esgoto nas partes mais próximas à baía.

Por fim, listamos o bairro Estrela do Norte (figura 31) . Este bairro tem bons índices de serviços urbanos, sendo uma área cujo padrão das habitações reflete o fato deste ser ocupado por moradores dos mais altos estratos de renda na cidade. Embora ao contrário do núcleo central no Rio de Janeiro, de Niterói e da grande periferia oeste (Duque de Caxias e Nova Iguaçu), São Gonçalo não apresenta um típico ‘bairro de alta renda’, embora isto não signifique que não existem na cidade residentes com renda acima de 10 e 20 salários mínimos.

Figura 31 – São Gonçalo, Bairro Estrela do Norte. 2017.

Fonte: Google Earth. Acessado em 20/06/2017

No lado oeste da imagem notam-se três edifícios. Entre eles o 'Barão de Mauá', edifício em que os apartamentos (2 e 3) quartos foram precificados entre 250 e 500 mil reais em preços de 2012. A imagem mostra o padrão adensado e uma disposição menos orgânica de um bairro de classes médias. Neste bairro, próximo ao centro administrativo está a agência Personnalité do Banco Itaú e há residências de empresários, políticos e de representantes da classe dirigente da cidade[239].

Outro exemplo é o condomínio residencial Parque das Águas[240], primeiro grande condomínio do tipo bairro planejado da cidade, construído no final da primeira década dos anos 2000, marcando o aporte do capital imobiliário voltado para a classe média em São Gonçalo, a despeito das condições regionais que fomentaram o consumo no período que listamos entre 2003 – 2014.

A grande particularidade deste empreendimento é a sua campanha de marketing cuja essência captou o processo de invasão – sucessão no núcleo metropolitano que tem rebatimentos espaciais na periferia. O folder de divulgação do bairro planejado (foto 15) destacava as características positivas do empreendimento nos fornecendo pistas de que a cidade não apenas tinha classes médias, como começava um movimento de retenção da mesma. " Você não precisa sair de São Gonçalo para morar no melhor de Niterói" dizia o folder distribuído nos

[239] Levantamento de trabalho de campo feito no bairro, em 03/2014, 07/2015 e 08/2017.
[240] Este empreendimento também conta com unidades para fins comerciais.

sinais de trânsito e estampados em ‘busdoor’ a respeito do condomínio cujos blocos se chamavam Icaraí, São Francisco, Camboinhas, Piratininga, fazendo clara referência às áreas nobres de Niterói, em uma tentativa nada sutil de manipular o imaginário das classes médias de São Gonçalo que, historicamente, almejavam se mudar para Niterói.

Foto 15 – Alcântara. Divulgação do condomínio Parque das Águas.

Foto do autor, 09/02/2009

Seguindo para a conclusão, podemos dizer que São Gonçalo é um exemplo de que há heterogeneidade entre os municípios da periferia e que estes, internamente também são diversificados, no perfil dos moradores, na variedade de atividades e na tipologia dos bairros. No capítulo, vemos que a cidade diversifica o perfil do consumo, mas é preciso ter ressalvas quando a relação entre o acesso aos bens de consumo e equidade espacial. De fato, havia uma demanda reprimida por certos objetos e equipamentos que a partir dos anos 2000 chegam as grandes periferias.

Como alertam Silveira (2009) e mais recentemente Montenegro (2017), entre os nexos hegemônicos da atualidade encontram-se a hegemonia do crédito e do endividamento e por esta

razão apesar dos indicadores de renda e consumo mostrarem maior dinamismo interno, os problemas de equidade espacial, provisão de serviços urbanos e instalação de infraestrutura permanecem como marcas das grandes cidades periféricas.

É tangível a percepção de que morar em grandes aglomerações periféricas atualmente não se resume a usar a cidade apenas como moradia. Ela hoje oferece estudo, lazer e como tem demonstrado alguns autores como LAGO, (2008 e 2010) a periferia e mais especificamente, São Gonçalo tem sido cada vez mais lugar um de trabalho e isto é causa e simultaneamente consequência do aumento de sua centralidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A área metropolitana do Rio de Janeiro é marcada por um grande desnível entre o núcleo e sua periferia. É esperado que o centro metropolitano exerça um papel de centralidade e comando em relação ao seu entorno, mas no caso em questão há o agravante de que o desenvolvimento da região não foi coordenado pelo núcleo, embora estivesse subordinado a ele.

O resultado deste processo foi o intenso crescimento da área metropolitana sem que houvesse articulação entre os entes municipais no provimento dos serviços básicos à população. Deste modo, sobretudo em se tratando da chamada região concentrada, desde os elementos mais básicos da urbanidade como calçamento, iluminação, saneamento até os mais complexos como o provimento de serviços conformaram o entendimento de uma periferia dependente dos equipamentos, serviços e principalmente postos de trabalho do centro.

Isto não significa admitir a inexistência de desenvolvimento endógeno. Alguns núcleos de urbanização antiga no entorno da Guanabara como Niterói e São Gonçalo alcançaram algum destaque pelo estabelecimento de indústrias tradicionais que à época chamavam atenção pelo porte, pela presença de capitais estrangeiros e pelo grande volume comercializado, tendo como principal mercado a capital federal.

Passando rapidamente de um pequeno núcleo pouco povoado à um grande subúrbio industrial, São Gonçalo figurava entre as poucas cidades da Unidade da Federação que em 1940 já haviam ultrapassado 50 mil habitantes, crescimento que se deve à rápida instalação de variadas indústrias aliado à proximidade da capital estadual e à facilidade de terrenos que,

loteados, favoreceram a ocupação de migrantes vindos principalmente do Nordeste, Sudeste e do próprio núcleo metropolitano.

É o parque industrial diversificado e o volume da produção, alcançando números próximos da indústria da capital estadual, que deram à São Gonçalo o título de Manchester Fluminense, termo que embora externe um sentimento ufanista por parte de seu proponente (PALMIER, 1940), não se mostra inconsistente pelas atividades industriais desenvolvidas na cidade, em um período em que a industrialização era o principal motor de transformação de áreas rurais em centros urbanos.

Desde este período, São Gonçalo já apresenta uma rede de transportes estruturada em torno da ligação com a capital estadual, através de um ramal da estrada de Ferro Leopoldina e pelos bondes elétricos, que eram uma novidade técnica que expressava o grau de rápida modernização da cidade, lembrando que como objeto técnico que modifica o uso do território, bondes são a convergência de avanços que vão, desde a rede elétrica, até o uso de materiais mais leves e resistentes, desenvolvimento de motores e uma engenharia que aumenta a velocidade média de locomoção em um período em que automóveis particulares ainda eram pouco disseminados fora das grandes capitais .

Vimos que neste período, sobretudo entre os anos 1950 e 1960, a cidade recebe seu maior incremento populacional. Pedro Geiger (1956) advogava uma expansão com maior adensamento, entendendo que era preciso construir políticas públicas de expansão de serviços urbanos no mesmo ritmo do crescimento periférico. Este descompasso foi utilizado para justificar a carência de infraestrutura na periferia.

Nesta fase, optamos por caracterizar São Gonçalo como subúrbio industrial, menos pela relação de subordinação que o termo indica, e mais pela definição em voga até os anos 1960, do subúrbio como área marcada pela transição entre o rural e o urbano, na medida em que "subúrbio foi uma definição classificatória decorrente da mentalidade em transformação e modernização (MARTINS, 2002, p.74).

Deste modo, analisando o surgimento das funções urbanas, atesta-se que no período até 1970, há um claro predomínio na função industrial no município de São Gonçalo, não apenas pela sua contribuição à economia da cidade, mas principalmente pelo fato do tecido urbano moldar-se às demandas da atividade industrial sendo esta a característica que resume a Manchester Fluminense.

Os anos 1970 marcam uma nova fase na cidade. Passa-se a discutir a desindustrialização do estado do Rio de Janeiro e a fusão da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro que não se converteu em aportes de capital e investimentos produtivos fora do núcleo metropolitano. Neste

período há mais consciência das desigualdades regionais e passa-se a entender o espaço como um fator de reprodução das desigualdades. O declínio do emprego industrial justapõe-se à ascensão da economia de serviços (SINGER, 1979) e de um "circuito inferior da economia urbana" (SANTOS, [1975] 1979), que apesar de diversificado, remunera menos seus agentes, demandando uma força de trabalho de menor qualificação.

A partir dos anos 1970 aumenta a flexibilidade dos fatores de instalação das indústrias, e elas passam a adotar estratégias mais seletivas para se instalarem sobre o território (HARVEY, 1989; CORREA, 2000). Os aportes de investimentos privados coordenados por iniciativas estatais – como os que criaram os distritos industriais – fomentam novas concentrações, que no caso da metrópole fluminense preteriu São Gonçalo. Some-se a isto o fato de suas indústrias, pelo perfil tradicional (têxtil, alimentos, bebidas, papel, pescado, materiais de construção) serem superadas por indústrias mais modernas em um período de desconcentração espacial da produção. Um exemplo é a indústria de cimento, símbolo da Manchester Fluminense por ter sido por um curto período a maior fábrica do país, que passa a enfrentar a concorrência da abertura de novas áreas mais produtivas, o que leva ao fechamento da Cia Portland Mauá no início dos anos 1980.

Paradoxalmente, o processo de desindustrialização em São Gonçalo – entendido como uma perda de dinamismo industrial local em função da nova concorrência gerada por outros centros mais competitivos – , não desestimulou o contínuo aporte populacional. Uma das explicações é que sendo uma área não central, o valor do solo urbano era inferior ao dos principais bairros do núcleo metropolitano; e por se tratar de uma área de urbanização mais antiga, consolidada e tendendo à conurbação com Niterói, havia oferta de serviços de transporte, hospitalares e educacionais, além de um comércio diversificado, que tornara a cidade atrativa para novos migrantes.

É no contexto do "agravamento dos problemas urbanos provocados pelos altos índices de urbanização existentes no país" (LAVALLE, 2005) que emerge o conceito de periferia, para traduzir as assimetrias que conjugam espaço, economia e sociedade quando a partir dos anos 1970, há maior interesse pelos temas da distribuição de renda e pobreza, conforme o registro de Geiger (1980, p.477) :

> O tema da distribuição da renda e da pobreza vem merecendo no Brasil uma atenção crescente na década de 70, em trabalhos e debates de cunho acadêmico, sendo que mais recentemente passou a ser focalizado com certa frequência por políticos e governantes de alto escalão. [...] estourou no Brasil a partir do momento em que se divulgaram os dados do censo 1970, os quais,

> comparados com o do censo de 1960, demonstraram que a repartição tinha tornado ainda mais regressiva ao longo da década".

A ideia de subúrbio, parcialmente aceita inspirada nas cidades norte-americanas (BARAT, 1975) é substituída por um conceito de periferia que representava o conjunto de carências sociais aliada ao baixo dinamismo e problemas de infraestrutura. Adota-se um conceito cuja essência "é a designação dos espaços caracterizados pela urbanização patológica, pela negação do propriamente urbano e de um modo de habitar e viver urbanos" (MARTINS, 2002, p. 78), que materializavam no espaço a "precarização da vida da população". (BONDUKI, 2002, p.92).

Assim, se por um lado o subúrbio possuía uma classificação funcional, (LANGENBUCH, 2002), a periferia permite transcrever o conjunto de problemas urbanos em diversas escalas, a exemplo da periferia metropolitana, no qual São Gonçalo se insere como exemplo. Na medida em que "as relações de propriedade vão impondo os limites dos usos dos lugares e a morfologia espacial fortemente hierarquizada revela a desigualdade [...]" (CARLOS, 2007, p.17) inerente ao processo de concentração espacial ditado pela reprodução do capital, as áreas periféricas acabam sofrendo estagnação por não usufruírem das economias de aglomeração ao mesmo tempo em que recebem pessoas que não conseguem se fixar no núcleo metropolitano, sendo esta a explicação consensual para a periferização.

Como os transportes reafirmam "funções já existentes" (SANTOS, 2008, p.161), e na medida em que a estrutura urbana da metrópole conforma uma divisão do trabalho onde o direito a um emprego e a acessibilidade a bens e serviços considerados essenciais é extremamente concentrada (SANTOS, 2008), o movimento pendular caracteriza São Gonçalo como uma das grandes cidades-dormitório do país, por ser dela o maior fluxo pendular nos anos 2000, em um padrão que viria a se se conformar deste os anos 1980, associando mobilidade e emprego no debate sobre as desigualdades socioespaciais.

Mais pessoas trabalhando ou estudando fora do município, aliado à baixa escolaridade da população e a oferta de empregos e postos de trabalho de menor remuneração deram à São Gonçalo o título de "periferia dormitório".

Isto fizera com que São Gonçalo, dado o movimento pendular somado ao padrão de residências e o perfil (equivocado) da inexistência de uma classe média fosse caracterizada como um exemplo de cidade-dormitório, identidade assumida pela cidade, no imaginário de

seus cidadãos e utilizada como capital político (MODESTO, 2006[242]) , uma vez que a primazia metropolitana (SINGER, 1988) foi utilizada para justificar as carências de infra- estrutura da cidade, o que não pode ser atribuído a falta de recursos, visto que a cidade sempre figurou entre as grandes arrecadações da região metropolitana.

Não apenas isto. O fato de ser polarizada em vez de polarizar uma área ou cidade (IBGE, 1993) mesmo havendo ligações rodoviárias diárias é outro fator elencado como evidência de que esta, se trata de uma cidade-dormitório.

Uma das evidências de sua condição 'dormitório' era a suposta ausência de centralidade da cidade, o que ocultou um dinamismo econômico e uma vida de relações própria. Os estudos de região de influência das cidades do IBGE (1972, 1987, 1993), atribuíram esta ausência de centralidade à São Gonçalo, menos pela tipologia e variedade dos serviços oferecidos e mais pelo alcance espacial da centralidade do Rio de Janeiro e parcialmente de Niterói. Embora com um comércio bastante ativo e com equipamentos públicos na cidade, o fato de São Gonçalo não subordinar nenhuma área limítrofe foi lido com um dado que reforça sua condição de periferia dependente.

Mesmo ofertando serviços bancários, médicos, odontológicos e de manutenção de máquinas, motores e eletrônicos, era sintomático o fato de que o maior hospital de emergência no leste fluminense – localizado em Niterói [243] – fosse a referência para atendimento de ocorrências vindas de São Gonçalo e que as maiores escolas estaduais de Niterói [244] aceitassem anualmente um número considerável de matrículas de residentes em São Gonçalo, demonstrando que a cidade era mais emissora do que receptora de fluxos intrametropolitanos. Porém, como procuramos demonstrar, esta dependência relativa, e a inexistência de áreas subordinadas à cidade não devem ser lidas como ausência de centralidade da mesma.

A respeito dos consensos sobre a cidade-dormitório, advogamos a relatividade do termo em relação à esta cidade. Desde os anos 1990, São Gonçalo já indicara figurar entre as maiores aglomerações urbanas de sua Unidade da Federação e também do país. A atividade industrial não cessa por completo e algumas indústrias conseguem se manter na cidade, como exemplo a

[242] Para Nilo Sérgio D'Ávila Modesto, além de atribuir às carências de infraestrutura à primazia metropolitana, haveria na cidade uma reserva de carências e ausências, que garantindo a renovação de promessas políticas faria parte do jogo de manutenção do poder dos políticos locais.

[243] Hospital Universitário Antônio Pedro .

[244] Liceu Nilo Peçanha, Escola Técnica Henrique Lage, Colégio Aurelino Leal e Instituto de Educação Professor Ismael Coutinho.

fábrica de sardinha Coqueiro e a fábrica de refrigerantes Mineirinho, remanescentes ainda hoje do período de destaque industrial da cidade.

O setor têxtil, concentrado em confecções nos bairros Alcântara, Trindade e Nova Cidade, também mostrava importante dinamismo à época, tendo sido projeto até um 'pólo da moda' para o município, que além da grande empregabilidade, ligava-se ao pujante comércio do bairro Alcântara, reforçando a centralidade local e deslegitimando a cidade-dormitório como um vazio de empregos e vida de relações.

Outro levantamento importante é o padrão de moradias na cidade a partir dos anos 1980. Na medida que o acesso à moradia está subordinado ao nível salarial (SPOSITO, 2000), não se pode ignorar a existência de moradias construídas para classes médias na periferia metropolitana. Embora este debate surja com mais vigor a partir dos anos 2000, não há ineditismo no fato das cidades periféricas abrigarem residentes de classes de renda média e superior. Como vimos, a conjuntura nacional de integração regional, industrialização induzida, investimentos em capital produtivo e um período de grandes obras desde os governos militares permitiu, simultaneamente, o agravamento da pobreza urbana e o surgimento de 'blue collars' que estabelecem residência também em áreas centrais das grandes periferias.

Procuramos no capítulo 2, portanto, relativizar a condição dormitório de São Gonçalo, mostrando que, se por um lado o movimento pendular atesta uma baixa capacidade do mercado de trabalho local gerar postos para a retenção de trabalhadores – situação cuja inversão inicia-se já a partir dos anos 1980 (LAGO 2008, 2010; SILVA, 2013; MELLO, 2013) –, por outro há uma vida de relações própria, dinâmica, que não parece ter sido visibilizada pelos estudos metropolitanos nas décadas de 1970 e 80 (principalmente nas análises do IBGE, como vimos). Foi demonstrado que a ideia de que a São Gonçalo era no período uma relativo "vazio urbano", uma área sem centralidades próprias, e que abrigara uma população exclusivamente pobre, não se sustenta.

Conclui-se que em relação às periferias de Duque de Caxias e Nova Iguaçu, São Gonçalo tivera tratamento diferente em relação à tipologia social por não possuir um bairro que concentre as classes médias, que se encontram dispersas espacialmente dando a falsa impressão de que apenas os pobres moram na cidade.

A partir de 1991, com a inclusão do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) como indicador de qualidade para a análise do fenômeno urbano no Brasil, passou – se a caracterizar de forma mais clara a grande cidade periférica. Tendo em educação seu pior desempenho, a cidade posiciona-se na faixa de IDH baixo na primeira edição do estudo.

Temos então dois grandes eixos que definem São Gonçalo neste período. O primeiro é o processo de periferização, que tem influência da estrutura de transportes e de uma crise da indústria fluminense, da qual escolhas internas preteriram São Gonçalo. Em segundo, o fato de que os anos 1970 representam um ponto de inflexão no papel econômico da cidade, pois o valor adicionado bruto do setor de serviços (sem incluir o comércio) ultrapassara o valor da produção industrial[246] sendo esta uma das características que se tornariam marca das cidades periféricas com grandes aglomerações, um setor de serviços com grande peso na composição do PIB municipal.

No início dos anos 1970, São Gonçalo era a 44ª cidade do país em relação ao produto interno bruto, a 7ª em relação à Unidade da Federação e a 5ª cidade metropolitana. Fora ultrapassada já nos anos 1980 por Londrina, São Carlos , Juiz de Fora, Goiânia, Ribeirão Preto , Ouro Preto Timóteo e Taubaté , demonstrando que pode-se falar em declínio, embora o processo mais atuante seja a combinação de estagnação com dinamismo de outras áreas no Sudeste do país.

No período que compreende o capítulo três, buscamos entender mais pormenorizadamente a posição relativa da cidade na atual divisão territorial do trabalho, explicitando assim o significado atual da periferia, a centralidade da cidade e a sua vida de relações.

> As questões giraram entorno de buscar evidências para São Gonçalo como uma centralidade periférica, como importante cidade da aglomeração e quais mudanças internas ocorrem na sua vida de relações intraurbana.

Embora a periferia exista como localidade é preciso redefinir a ideia do que ela significa, a começar por admitir sua heterogeneidade. Sob este aspecto, São Gonçalo, sendo uma das grandes aglomerações urbanas do país, é marcada como uma periferia consolidada, o que nos levou a subdividir a periferia, uma vez que São Gonçalo, junto com Nova Iguaçu e Duque de Caxias, figuram entre as maiores aglomerações periféricas com semelhantes características em relação ao setor de serviços, comércio e atividade industrial em detrimento das cidades de menor porte.

A partir dos anos 2000, e sobretudo na conjuntura econômica nacional a partir de 2003, o aumento da renda e do consumo impacta diretamente o padrão das grandes aglomerações periféricas. Neste sentido, o consumo é elemento chave para entender a heterogeneidade da periferia.

---

[246] Em 1970, os valores eram de 639. 313,88 (mil) para o setor de serviços contra 358. 228,49 (mil) para o setor industrial a preços do ano 2000. (IPEAData).

A elevação dos patamares de emprego e renda, a maior oferta de crédito e o período de contratações criados pelo período de grandes empreendimentos no estado do Rio de Janeiro sobretudo no núcleo metropolitano, tem impacto direto no saldo de ocupações. As grandes periferias recebem equipamentos que reforçam sua centralidade e denotam o aumento do consumo, deslegitimando a noção de periferia como homogeneidade da pobreza, ao mesmo tempo em que ações governamentais como o programa Minha Casa Minha Vida fomentam uma periferização ao induzir moradias em áreas de baixa densidade de serviços.

No caso de São Gonçalo, chama atenção a chegada de Shopping centers, a criação de cursos de pós-graduação e a abertura de agências bancárias, como expressão desta fase em que a periferia se torna mais heterogênea socialmente.

É necessário fazer a crítica a respeito do peso que o consumo tem na vida de relações da cidade. Milton Santos (1988) já havia percebido o problema de que o aumento do consumo e a satisfação das necessidades pessoais poderiam preterir as decisões coletivas, sobretudo nas grandes cidades onde o acesso a bens de consumo torna-se cada vez mais difundido. Debate que aparece posteriormente em Bauman que alerta para o problema de que “o código em que nossa política de vida está escrito deriva da pragmática do comprar” (BAUMAN, 2001, p.46) lembrando tal qual Milton Santos (1988) fizera com grande predição, ao citar que o acesso à bens de consumo não deve ser confundido com exercício de cidadania, na medida em que “o indivíduo é o pior inimigo do cidadão” (1988, p.45)

De fato, há relação entre o aumento da renda, o acesso a bens duráveis e não duráveis e a melhoria da qualidade de vida no plano individual, o que se reflete na mudança do status do IDH da cidade de baixo em 1991 para alto em 2010, com destaque para educação (entre 1991 e 2000) e longevidade (entre 2000 e 2010).

O consumo aparece como um fator resultante da dissolução da metrópole (SANTOS, 2005) uma vez que elementos e objetos de consumo que antes compunham a paisagem dos centros metropolitanos principais passam a compor a vida de relações da periferia, sobretudo bens de consumo ligados ao vestuário, eletrônicos e aos transportes.

A metrópole continua sendo o local de consumo de luxo e de serviços especializados e concentrados. Como exemplo, se por um lado é possível adquirir eletrônicos, locar automóveis, fazer câmbio de moedas ou comprar passagens aéreas na cidade periférica, estes elementos diferenciam-se qualitativamente daqueles encontrados no núcleo.

É possível comprar automóveis , mas não todo tipo de automóveis. É possível adquirir pacotes de viagens e passagens aéreas mas não há emissão de passaporte. É possível adquirir

smartphones de última geração mas os serviços de manutenção dos representantes oficiais ainda estão concentrados no núcleo.

Sob este aspecto, o consumo indica avanços dentro da mesma estrutura concentrada, mas não há como negligenciar o fato de que há mais elementos globais na periferia do que houve outrora. Novos condomínios de classes médias foram instalados reforçando o perfil de diversidade social da cidade periférica, assim como empresas dotadas de maior tecnologia, com destaque para as clínicas de exames laboratoriais privadas e a produção de material e instrumentos hospitalares.

O movimento pendular é outro aspecto de mudança na relação de São Gonçalo com seu entorno. Acredita-se que o problema atual seja menos a mobilidade e mais a falta de dispersão de empregos de melhor remuneração. Um paradoxo reside no fato de que São Gonçalo figura entre as cinco maiores rendas médias metropolitanas, mas esta renda ainda é considerada demasiadamente baixa.

Conclui-se que é um grande avanço a diminuição do movimento pendular e o aumento da retenção da força de trabalho. O que evidencia o aumento da centralidade de São Gonçalo, indicado principalmente pelos fluxos de ordem periferia-periferia, aferidos pelo número de ligações e viagens tendo São Gonçalo como destino e não apenas, como emissor.

No entanto, como lembra Sposito, (2000, p.17), a nível intraurbano , “o poder público escolhe para seus investimentos em bens e serviços coletivos, exatamente os lugares da cidade onde estão os segmentos populacionais de maior poder aquisitivo”, e a exemplo da linha 3 ter sido preterida pela linha 4[248] que serviu para ligar um curto trecho da capital fluminense deixando de atender o maior fluxo pendular da área metropolitana , evidencia-se a falta de integração política a nível metropolitano suplantando o planejamento relegando à periferia um papel secundário na ordem de investimentos tal qual ocorrera na antes da fusão da Guanabara.

Seja como arranjos populacionais ou extensão dos pólos, pensamos que é preciso superar as noções mais “dualistas” que opõe a periferia como mero par subjugado do centro, e não ignorar que periferias, diferentes em tamanho, função e posição na divisão do trabalho, fazem parte de uma rede urbana que percebida em escala nacional não é bem distribuída em escalonamentos que são complementares.

Como mostrado nos trabalhos de campo, residentes lembram que a vida de relações da cidade passa também por outras motivações além do trabalho, estudo e consumo, que são as

[248] O traçado da linha 3 previa originalmente a ligação das estações Carioca (Rio de Janeiro) até a Praça Araribóia (Niterói), ligando esta, à São Gonçalo até o bairro Guaxindiba. Já a linha 4, inaugurada em 2016, liga as estações General Osório(bairro de Ipanema) até a estação Jardim Oceânico (Barra da Tijuca).

causas pelas quais a cidade continua sendo procurada ou retém moradores. Laços familiares, eventos religiosos, eventos culturais estão na lista de atividades que apenas tangenciam a abordagem socioeconômica mas que compõem a dinâmica urbana de uma das grandes aglomerações do país.

Toda a área leste da metrópole fluminense, portanto, possui um dinamismo que tender a ser sub-valorizado em trabalhos anteriores. Pelos motivos elencados na tese, o dinamismo gerado pelo próprio contingente populacional, assim como pelas atividades econômicas em São Gonçalo – e na periferia fluminense como um todo – podem ser um exemplo da força regional identificada por Milton Santos (2008). Para o autor,

> [...] a força regional… não é o resultado apenas da presença de serviços frequentemente induzidos por interesses distantes; ela é o resultado de fatores intra-regionais, como sejam as relações entre atividades urbanas e população urbana, o conteúdo da região, ou seja, a população global e ativa, as atividades econômicas, a origem e a distribuição da renda, a fração local da estrutura econômica e social, a rede de transportes e sua frequências regional.(SANTOS, 2008, p.181).

Concluímos, portanto, que São Gonçalo é uma importante centralidade metropolitana, figurando entre as grandes aglomerações urbanas do país. Não é uma cidade-dormitório, possui uma economia diversificada, apresenta elementos da metrópole, é diversa socialmente e segue seu dilema entre ser uma das maiores cidades periféricas do país e não conseguir converter seus grandes números econômicos (PIB, arrecadação, dinamismo local) em melhorias coletivas, na medida em que no contexto metropolitano mais amplo são recriadas constantemente relações assimétricas entre as centralidades e localidades não centrais.

A centralidade periférica nos pareceu uma noção que reflete com mais verossimilhança a realidade urbana de São Gonçalo, e que eventualmente possa ser utilizada como referência para o estudo de novas aglomerações periféricas (principalmente aquelas que já são, ou que tornar-se-ão igualmente populosas nos próximos decênios).

A cidade tem mais empregos, qualifica o consumo, recebe novos equipamentos públicos e privados que evidenciam o dinamismo da aglomeração, mas não se deve perder o horizonte crítico em relação à diferença de desempenho econômico e social.

Evoca-se a assertiva de Doreen Massey (2008, p.251), de que “a beleza do trabalho empírico é que logo que se chega a conclusões nítidas e satisfatórias ele começa a mostrar frestas e questões”. Uma das questões que surgem a posteriori é como tratar cidades periféricas, pertencentes à grandes aglomerações com um crescente grau de heterogeneidade interna ,

relevância nas atividades terciárias e que consolidam-se como áreas de centralidade metropolitana.

É mister perceber que nos índices de desenvolvimento como o índice Firjan (2013) as maiores cidades fluminenses tem desempenho acanhado em relação à emprego e renda, educação e saúde. São Gonçalo é o 80º município do estado no ranking de saúde, 86º em educação, 31º em emprego e renda, posicionando-se em 75º lugar entre os 92 municípios fluminenses. É relevante o fato de que, à exceção da capital, as cidades melhor posicionadas neste rankings, a exemplo do que ocorre com o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (2010), sejam cidades médias e pequenas cujo impacto de um único grande empreendimento concentra a vida de relações da cidade e altera significativamente os indicadores econômicos.

É preciso ser cautelosamente propositivo e admitir a necessidade de uma agenda de investimentos, planejamento e compreensão de que uma grande periferia tem características diferentes das demais cidades fluminenses pelo que atualmente há mais destaque: sua heterogeneidade.

Resignificar a periferia significa enfrentar uma disputa de narrativas hegemônicas que reforçam estereótipos e adiam entendimentos radicalmente necessários para a busca de equidade espacial.

A câmara metropolitana representada pelo escritório Jayme Lerner, ao elaborar o plano de desenvolvimento para a região metropolitana (2016) propagandeia o desejo de uma ‘metrópole sem periferia’. O slogan reforça o entendimento da periferia como espaço de características negativas que se pretende eliminar. O que pensamos é o contrário. A exemplo do que disse Milton Santos, “ nosso problema teórico e prático é o de reconstruir o espaço para que não seja o veículo de desigualdades sociais e ao mesmo tempo, reconstruir a sociedade para que não crie ou preserve desigualdades sociais”. (2007 [1982], p. 81).

Neste sentido entre as novas questões que surgem, está a constatação de que grandes cidades metropolitanas como São Gonçalo são densas, populosas, diversificadas, heterogêneas e dinâmicas economicamente. Estas características, subdimensionadas por parte dos estudiosos e dos planejadores das metrópoles, demanda um novo conceito de periferia que se adeque às demandas, problemas, potencialidades e dinâmica desta cidade e das demais cidades de características semelhantes.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, M. A. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1987

_____. A cidade da geografia no Brasil: percursos, crises, superações. In: CIDADE: história e desafios / Lúcia Lippi Oliveira, (org). Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2002.

ARANHA, V. Mobilidade pendular na metrópole paulista. SÃO PAULO EM PERSPECTIVA, v. 19, n. 4, p. 96-109, out./dez. 2005

ARAUJO, V. L.; MELO, H. P. O processo de esvaziamento industrial em São Gonçalo no século XX: auge e declínio da Manchester Fluminense. In: Cadernos do desenvolvimento Fluminense. N, 4, 2014.

ARAÚJO, V.L. O ciclo expansivo de crédito no Brasil entre 2004-2014. XX Encontro Nacional de Economia Política, Foz do Iguaçu , 2015.

ARENDT, H. A condição humana (1ª Edição, 1958). Rio de Janeiro, Forente, 1981.

ASSET, Grupo Votorantin. Relatório do administrator RB capital Renda II Fundo de Investimento Imobiliário – FII. Rio de Janeiro, 2012

AZEVEDO, L e FAULHABER, L. SMH – Remoções no Rio de Janeiro Olímpico. Mórula Editora. Rio de Janeiro, 2015.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Agências de instituições sob a supervisão do BACEN em funcionamento no país,2016

BACEN, BANCO CENTRAL DO BRASIL. Agências de instituições sob a supervisão do BACEN em funcionamento no país .2017

BARAT, J. Estrutura metropolitana e sistema de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro. IPEA, Rio de Janeiro,1975

BARTELT, D.D. A “Nova Classe Média” no Brasil como Conceito e Projeto Político. Dawid Danilo Bartelt (org). – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013

BAUMAN, Z. Modernidade Líquida. Rio de Janeiro: Jorge *Zahar* Editor, 2001.

_____.Vida a Crédito. Rio de Janeiro: Jorge *Zahar* Editor, 2010.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. Geografia urbana. Lisboa: Caouste lbenkian,1997.

BECKER, B. Crescimento econômico e estrutura espacial do Brasil. In: Revista Brasileira de Geografia, v34 n3. Rio de Janeiro,1972

BERNARDES, L, M,C. A pesca no litoral do Rio de Janeiro, in: Revista Brasileira de Geografia, v12 n1, Rio de Janeiro, 1950

_____. Expansão do espaço urbano no Rio de Janeiro, in: Revista Brasileira de Geografia, v23 n3, Rio de Janeiro, 1961

BEUF, A. Concepcíon de cdentralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano em la Bogotá de siglo XX. XII Colóquio Internacional de Geocrítica. Bogotá, 2012.

BIENESTEIN, G. Shopping Center: O fenômeno e sua essência. Revista Geographia, Niterói, 2001

BINSZTOK, J. Crise e construção de uma nova ordem territorial no estado do Rio de Janeiro. Revista Geographia, Niterói, 1999. Disponível em: http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/20/18

BONDUKI, N.; ROLNIK, R. Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da reprodução da força de trabalho. .Revista . Espaço e Debates, n.42, 2002.

BOURDIN, A. A questão local. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

BRAGA, M.N.C. O município de São Gonçalo e sua história. São Gonçalo, Falcão, 1998.

BRENE, P.R.A. Limites e possibilidades para o desenvolvimento autóctone do município de São Gonçalo/RJ. Diálogo e Interação, volume 1. 2009.

BURGESS, E. W. O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa (1936). In: Pierson, Donald (org). Estudos de ecologia humana. 2 ed. São Paulo, Martins Fontes (1970).

CAIADO, M. C. S. Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população. Revista Brasileira de Estudos Populacionais, v.22, n.1, p.55-88, jan/jun. 2005.

CAIAFA, J. Aventura das cidades: Ensaios e etnografias. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

CARLOS, A.F.A A (re)produção do espaço urbano. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, *1994*.

_____. O consumo do espaço. In: Novos caminhos da Geografia, São Paulo: Editora Contexto, 1999.

_____. O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CARVALHO. A. Y. Et al, DIMENSIONAMENTO DO MERCADO DE BANDA LARGA NO BRASIL. Textos para discussão. IPEA, Rio de Janeiro , 2017.

CASTELLS, M. A questão urbana. Paz e Terra S.A, 1983.

CASTRO, I. E de. ROCHA, M do S. e SANT'ANNA, M. Classificação dos municípios das regiões metropolitanas, segundo níveis de urbanização, in: Revista Brasileira de Geografia, v39 n3, Rio de Janeiro, 1977.

CELIDÔNIO, M e LIMA, F. Análise por UMI Centrais, in: Centralidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – relatório final. Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade, Rio de Janeiro, 2016

CEPERJ. Produto interno Bruto Municipal 1999-2010. Rio de Janeiro, 2010.

CHESNAIS, François. A Mundialização do Capital, São Paulo, Xamã,*1996*.

CHRISTALLER, W. Central places in Southern Germany. New Jersey: Prentice Hall, 1966.

CRISTO, M.de C.V. A "Europa dos Pobres": Juiz de Fora na Belle-Époque mineira. Juiz de Fora, EDUFJF, 1994.

CONTEL, F. B. Território e Finanças: Técnicas, Normas e Topologias Bancárias No Brasil. Tese de Doutorado. FFLCH-USP, São Paulo, 2006.

CORDOVIL, W. Do caminho novo à Manchester Mineira : As dinâmicas sócio-espaciais da gênese e evolução do município de juiz de fora no contexto regional d zona da mata mineira. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.

CORREA, R. L.A . Contribuição ao estudo do papel dirigente das metrópoles brasileiras, Revista Brasileira de Geografia, v30 n2, Rio de Janeiro, 1968.

_____. Estudo das relações entre cidade e região. Revista Brasileira de Geografia, v31 n4, Rio de Janeiro, 1968.

_____. Contribuição à análise espacial do sistema universitário brasileiro, Revista Brasileira de Geografia, v36 n1, Rio de Janeiro, 1974

Região e Organização espacial. São Paulo: Ática,*1986*.

_____. Espaço, um conceito-chave da geografia In: Geografia: conceitos e temas, Castro (org). Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1995.

_____. Interações Espaciais. In: Iná Elias de Castro; Paulo Cesar da Costa Gomes; Roberto Lobato Corrêa. (Org.). Explorações Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, v. 1, p. 279-319.

COSTA, P. A. Duque de Caxias (RJ) de cidade dormitório à cidade do refino do petróleo: um estudo econômico- político do início dos anos 1950 . Tese de Doutorado. UFF, 2009.

COTTA, T.C. e PAIVA, L.H. O programa bolsa família e a proteção social no Brasil. In: Bolsa família 2003–2010: avanços técnicos, Castro e Modesto (org), IPEA v1, 2010.

CUNHA, J.M.P e MIGLIORANZA, E. Valinhos: um novo padrão de cidade-dormitório? in: MIGLIORANZA, E. - Condomínios fechados: Localizações de pendularidade -Um estudo de caso no município de Valinhos. (Dissertação de mestrado), SP, Unicamp, 2005

DAMAS. E. T. Distritos industriais da Cidade do Rio de Janeiro: Gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca, Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

DAVIDOVICH, F. Tipos de cidades brasileiras. Revista Geográfica, Rio de Janeiro. 1964

_____. Reflexões sobre necessidades teóricas para estudos geográficos de problemas de urbanização brasileira in: Revista Brasileira de Geografia, v39 n3, Rio de Janeiro, 1977.

_____. Transformações do quadro urbano brasileiro: Período de 1970 -1980, in: Revista Brasileira de Geografia, v49 n4, Rio de Janeiro, 1986.

_____. Um foco sobre o processo de urbanização do estado do Rio de Janeiro, in: Revista Brasileira de Geografia, v48 n3, Rio de Janeiro, 1987 .

DAVIDOVICH, F & BUARQUE DE LIMA, M. A configuração espacial do sistema urbano brasileiro como expressão no território da divisão social do trabalho, in: Revista Brasileira de Geografia v44 n4, Rio de Janeiro, 1982.

DOMINGUES, A. (Sub)úrbios e (sub)urbanos – o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? Anais III Congresso Portugês de Sociologia, Lisboa, 1996.

DUARTE,H.S.B. A ciade do Rio de Janeiro : Descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. In: Revista Brasileira de Geografia v36 n1, Rio de Janeiro , 1974.

ERIKSON, R. GOLDTHORPE, J. H. e PORTOCARRERO, L. (1979), "Intergenerational Class Mobility in Three Western European Societies". *British Journal of Sociology*, vol. 30, pp. 415-441.

FAISSOL, S. As grandes cidades brasileiras : Dimensões básicas de diferenciação e relações com o desenvolvimento econômico. Um estudo da análise fatorial. In: Revista Brasileira de Geografia v32 n4, Rio de Janeiro, 1970.

_____. A estrutura urbana brasileira: uma visão do processo brasileiro e desenvolvimento econômico. In: Revista Brasileira de Geografia , v34 n3, Rio de Janeiro , 1972.

_____. O sistema urbano brasileiro: Uma análise e interpretação para fins de planejamento In: Revista Brasileira de Geografia, v35 n4, Rio de Janeiro, 1973.

FERREIRA, J.S.W. Globalização e urbanização subdesenvolvida. São Paulo em Perspectiva. vol.14 no.4 São Paulo Oct./Dec, 2000

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO . Índice de desenvolvimento humano municipal. Rio de Janeiro, 2013.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Mapeamento da indústria naval; Plano de ação para seu fortalecimento. Rio de Janeiro. 2015.

FLEURY, S. A fabricação da classe média: projeto político para nova sociabilidade. In: A “Nova Classe Média” no Brasil como Conceito e Projeto Político. Dawid Danilo Bartelt (org). – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013

FREIRE, A. Guerra de posições na metrópole, a prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro (1906-1948). Ed. FGV, RJ, 2001.

_____. A light e os transportes coletivos no Rio de Janeiro : roteiro de questões. In: Simpósio internacional Globalización , innovación y construcción de redes técnisas urbanas em América y Europa, Barcelona, 2012.

FREIRE, D. G.; FREIRE, D. Consolidação de São Gonçalo (RJ) na periferia metropolitana e produção industrial: novas questões para a reflexão. In: Metrópole: governo, sociedade e território. DA SILVA, Cátia Antônia; FREIRE, Désirée Guichard; DE OLIVEIRA, Floriano José Godinho (Orgs). Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, 2003.

FRIEDMANN, J. regional *Development* Policy: A Case Study of *Venezuela*. Front Cover. M.I.T. Press, *1966*

FURLANETTO, D. A et al. Promoção imobiliária e espaço residencial da classe média na periferia metropolitana do Rio de Janeiro. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 1987.

FURTADO, C. *Desenvolvimento e subdesenvolvimento.* Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961.

_____. *O mito do desenvolvimento econômico.* Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1974.

_____. Subdesenvolvimento Revisitado. Aula Magna - Instituto de economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1990.

_____. . Formação Econômica do Brasil. Companhia Editorial Nacional, 33ª edição, São Paulo. [1959], 2004.

GEIGER, P. P. Ocupação humana na Baixada Fluminense. Revista Brasileira de Geografia. v.16, julho-Setembro, 1954.

_____. Urbanização e industrialização na Orla Oriental da Baia de Guanabara. Revista Brasileira de Geografia, V.18, ed. 4. 1956.

_____. Ensaio para estrutura urbana do Rio de Janeiro. In: Revista Brasileira de Geografia, v22 n1, Rio de Janeiro, 1960.

_____. Fluxos interestaduais de vazamento de renda e pobreza urbana. In: Revista Brasileira de Geografia, v42 n3, Rio de Janeiro, 1980.

GEIGER, P. P.; SANTOS, R. L. Notas sobre a evolução humana na baixada fluminense. Revista Brasileira de Geografia, v.16, n3. 1954

GEIGER, P.P e DAVIDOVICH, F. 1961. Aspectos do fato urbano no Brasil. In: Revista Brasileira de Geografia, v23, n3, Rio de Janeiro, 1961.

GEIGE P, P. e SANTOS, R.L. Notas sobre a evolução e ocupação humana na baixada fluminense. In: Revista Brasileira de Geografia, v16, n3, Rio de Janeiro, 1961.

GISMARKET, Consultoria. Estudo para o Boulevard Shopping em São Gonçalo, 2010

GONÇALVES, T. G. B. Periferias segregadas, segregação nas periferias: por uma análise das desigualdades intraurbanas no município de São Gonçalo, RJ/ Rio de Janeiro. (Dissertação de Mestrado). UFRJ/FAU, 2012.

GUIMARÃES, M.R.S. Estudo da população ativa fluminense e sua utilização na distribuição das zonas econômicas do estado, In: Revista Brasileira de Geografia, v19, n4, Rio de Janeiro, 1957

HADDAD, P, R. Padrões Regionais de crescimento do emprego industrial de 1950 a 1970. In: Revista Brasileira de Geografia v39, n1, Rio de Janeiro, 1977.

HARVEY, D. (1973), Social justice and the city, Hucitec, São Paulo, 1980.

_____. *Condição* Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1989.

_____. O enigma do capital: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, *2011*.

HEILBRONER, R. História do Pensamento Econômico. Nova Cultura, São Paulo, 1996.

HOBSBAWN, E. J. A era do Capita, [1977]l. Paz e Terra, São Paulo, 15ª edição .2010

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes Do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1936.

HOYT, Homer, *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. U.S. Federal Housing Administration, Washington, D.C., 1939.

IANNI, O. Teorias da Globalização, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 9ª edição, 2001

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, 1958.

_____ Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 1964/1965

_____, Estudos para geografia da indústria no Brasil Sudeste, Rio de Janeiro, 1963.

_____ Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 1964/1965

_____, Divisão do Brasil em micro-regiões homogêneas, Rio de Janeiro, fundação IBGE 1968.

_____Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas, Rio de Janeiro, 1972.

_____Censo Industrial . 1975

_____Censo Demográfico, 1980

_____ Região de influência das cidades, Revisão atualizada do estudo Região de influência das cidades, Rio de Janeiro , 1987

_____ Região de influência das cidades, Rio de Janeiro, 1993.

_____Censo Demográfico, 2000

_____ Região de influência das cidades, Rio e Janeiro,2007

_____Arranjos Populacionais e concentrações urbanas do Brasil, Rio de Janeiro, 2015.

_____ Censo demográfico, 2010.

_____. Tendências da Rede Urbana : Região de influência das cidades, 2013.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONOMICAS APLICADAS. O programa bolsa família e a proteção social no Brasil. In: Bolsa família 2003–2010: avanços técnicos, Castro e Modesto (org), IPEA v1, 2010.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS, O Rio e sua Região Metropolitana. Um resgate de 60 anos de informações demográficas, dez, 2001.

JARDIM, A. P. Mobilidade intrametropolitana: o caso do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Rio de Janeiro, 2001

Trecho de: Érica Tavares da Silva. "Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles". iBooks. JESUS E SPINOLA, 2015

KELLER, E. C. S. Crescimento da população do estado do Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Geografia. V15, n1, 1953.

KOMATSU, H. Cidade-Dormitório, Smashword , 2011

LAGO, L. C. Repensando a periferia metropolitana à luz da mobilidade casa-trabalho. Anais, 31º Encontro Anual da Anpocs. Caxambu, 2007

_____. O mercado de trabalho na metrópole do rio de Janeiro: a periferia que virou centro. "O mercado de trabalho na metrópole do Rio de Janeiro: a "*periferia" que virou "centro*"". Anais do Encontro da ABEP, 2008

_____. (org.), Érica Tavares da Silva... [et al.]. Olhares sobre a metrópole do Rio de Janeiro: Economia, Sociedade e Território- Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles: IPPUR/UFRJ: FASE, 2010.

LAKATOS, Eva Maria e MARCONI, Marina de Andrade. Fundamentos de metodologia científica. São Paulo. Atlas, 2003.

LAMEGO, A. O Homem e a Guanabara, Biblioteca Geográfica Brasileira, 2ª edição, Rio de Janeiro, 1948

LANGENBUCH, A estruturação da grande São Paulo in: Revista Espaço e Debates, n.42, Periferia Revisitada, 2002.

LAVALLE, A.G. As dimensões constitutivas do espaço público: uma abordagem pré-teórica para lidar com a teoria. Espaço & Debates: espaço público: o conceito e o político, v.25, n.46, 2005.

LEFEBVRE, H. Revolução Urbana. 2ª Reimp. Minas Gerais: Ed. UFMG, 2004.

_____.. Espaço e política. Tradução: Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: Território e sociedade. In: Metrópole: governo, sociedade e território. DA SILVA, Cátia Antônia; FREIRE, Désirée Guichard; DE OLIVEIRA, Floriano José Godinho (orgs). - Rio de Janeiro: DP&A:FAPERJ, 2006.

_____. Observações sobre os conceitos de cidade e urbano. Geousp (USP), v. 24, p. 109-123, 2008.

LESSA, Carlos. O Rio de todos os brasis, Rio de Janeiro: Record, 2000.

LIMONAD, Ester. Urbanização e Organização do Espaço na Era dos Fluxos. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon et all. (org's). Território, territórios: Ensaios sobre ordenamento territorial. 2a ed. Niterói: DP&A Editora, 2006.

LINDGREN, C.E.S, BARBOSA, E.F. e PETTERIE,T. Hierarquia dos centros na cidade do Rio de Janeiro, in: Revista Brasileira de Geografia, v38, n2, Rio de Janeiro, 1976.

LOUREIRO, A.C.N.S. Rio de Janeiro: Uma análise da perda recente de centralidade. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

LOWY M. *As aventuras de Karl Marx contra o Barão de Münchhausen*: marxismo de positivismo na sociologia do conhecimento. São Paulo: Cortez, 1994.

LUZ, L. F. A geografia do transporte de passageiros: avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2010.

MAGALHÃES, C. Função industrial de Petrópolis. In: Revista Brasileira de Geografia, v28, n1. Rio de Janeiro, 1966.

MANNARINO, R.P Distritos industriais: entre e o mito e a realiade (O caso do estado do Rio de Janeiro). 1983. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1983.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, Otília. VAINER, Carlos.; MARICATO, Ermínia.(org). A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

MARICATO, E. Metrópole, legislação e desigualdade. Estudos Avançados v 17, 2003

MARTINS, J.S "*Periferia* revisitada" (depoimento), em Espaço e *debates*, revista de estudos regionais e urbanos, São Paulo, nº. 42, 2002,

MASSEY, D. 1984. Spatial divisions of labour: Social structures and the geography of production. New York: Methuen.

_____. *Pelo espaço* - uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, *2008*.

MELLO, J.A.V.B. Centralidades e mobilidade urbana: o caso da região metropolitana do Rio de Janeiro, Tese de Doutorado. Universidade Federal Do Rio de Janeiro, 2013.

MENDONÇA, A. Transformações sócio-econômicas no eixo Niterói Manilha em São Gonçalo. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007

MITCHAM Carl. Tecnología *en Marcha (Instituto Tecnológico de Costa Rica), vol. NJ:* Institute for Critical Thinking, Montclair State, *1991*)

MODESTO, N. S. D. As práticas espaciais do poder político em São Gonçalo. In: Metrópole: governo, sociedade e território. DA SILVA, Cátia Antônia ; FREIRE, Désirée Guichard; DE OLIVEIRA, Floriano José Godinho (orgs). Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, 2006.

MONTENEGRO, Marina Regitz. O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização. Dissertação de mestrado, São Paulo, 2006 .

_____. Globalização, trabalho e pobreza nas metrópoles brasileira. Annablume, São Paulo, 2014.

_____. Da Financeirização ao lugar. Dos nexos hegemônicos às contra-racionalidades do cotidiano. Geographia. Niterói, 2017.

MORAES, J. M. B. Espaço do trabalho e da cultura: mudanças socioespaciais e a reconstrução dos espaços urbano-industrial no município de São Gonçalo-RJ. 2008. (Apresentação de Trabalho/Congresso).

MOREIRA, A Geografia serve para desvendar máscaras sociais. Vozes, Rio de Janeiro, 1982.

MUMFORD, L. (1934) Technics and Civilization. New York, Harcourt, Brace & World, 1963.

MYRDAL, G. Economic theory and Underdeveloped Regions. New York , Harper torchbooks/harper & Row, 1957.

NABARRO, W. N. O mercado de capitais no território brasileiro: Ascensão da BM&FBovespa e centralidade financeira de São Paulo (SP). Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, 2016.

NAKANO, K. CAMPOS. C.M e ROLNIK, R. Dinâmicas dos subespaços da área central de São Paulo. São Paulo, 2005.

NERI, M.C .A nova classe média. FGV/IBRE, Rio de Janeiro ,2008.

Obal, (2017), Circuito espacial de produção de jeans em Cianorte/PR : reestruturação e fragmentação produtiva. ENANPEGE, Porto Alegre, 2017. Anais, p.45.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, Como andam as metrópoles – Rio de Janeirio, 2005.

_____. Relatório : Níveis de integração dos municípios brasileiros em RMs, RIDEs e AUs À dinâmica da metropolização. Rio de Janeiro, 2012.

OJIMA, Ricardo, et al. Cidades-dormitório e a mobilidade pendular : espaços da desigualdade na redistribuição dos riscos socioambientais? XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxmbú, 2008

OJIMA, R. et al . O estima de morar longe da “cidade”. Repensando o consenso sobre as cidades-dormitório no Brasil. ANPOCS. 2010.

OLIVEIRA, J.S. O traço da desigualdade social no Brasil. Rio de Janeiro: FIBGE, 1993.

OLIVEIRA, F. J. G. Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2003.

_____. Mudanças no espaço metropolitano nova centralidades e dinâmicas espaciais na metrópole fluminense in: Território e sociedade. In: Metrópole: governo, sociedade e território. DA SILVA, Cátia Antônia; FREIRE, Désirée Guichard; DE OLIVEIRA, Floriano José Godinho (orgs). - Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, 2006. 2006

PALMIER, L. São Gonçalo cinquentenário: história, geografia e estatística. Rio de Janeiro: IBGE, 1940.

PAMPLONA, J. B e FEDERICH, J.L.A.F. Desenvolvimento e Centralidade da Indústria. Uma atualização do debate no Brasil. 2016/ Disponível em: *http://repositorio.uscs.edu.br/bitstream/123456789/966/2/75247943004.pdf 2016*

Prefeitura Municipal de Niterói. Plano Diretor Municípal de Niterói, 1991.

Plano Diretor de Transportes Urbanos para o Rio de Janeiro, 2013.

PERROUX, François. O conceito de pólo de crescimento. In: SCHWARTZMAN, Jacques. Economia regional. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. (Textos escolhidos).

PINTAUDI, S.M Os Shopping centers brasileiros e o processo de valorização do espaço urbano. 1Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho", Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, Sao Paulo. 1987.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO (SECRETARIA DE FAZENDA), 1997

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Índice de Desenvolvimento Humano. 2010

POCHMANN, M. Nova Classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo, Boitempo, 2012.

QUADROS, A evolução recente da estrutura social brasileira. Texto para Discussão. IE/UNICAMP. 2008.

QUANTA, Consórcio. Estudo de Centralidades. Seminário Modelar a Metrópole. Rio de Janeiro, 2016.

QUANTA, Consórcio. Estudo de Centralidades, produto '03'. 2016b

RAAGMAA, G/ Centre-Periphery model explaining the regional development of the informational and transitional society. University of Tartu Parnu College, 2003

RIBEIRO. M.A. Atlas do Rio de Janeiro, 2002.

RIBEIRO, A.C.T. O Fato Metropolitano – Enigma e poder. Revista eletrônica de ciências humanas e sociais. Nº 2, vol., 5. 2007

_____. Metrópole: Sentidos de fragmentação, in: SILVA. C.A et ali. Metrópoles, entre o global e as experiências cotidianas. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012.

RITTER C. e FIRKOWSKI,O.L.C.F. Novo Conceitual para as periferias urbanas. Revista eletrônica do programa de pós-graduação em geografia – UFPR, 2009.

ROCHA, S. Pobreza no Brasil : parâmetros básicos e resultados empíricos , 1995

ROCHA, André. Santos. As representações ideais de um território : Dinâmica econômica e política , agentes e a produção de sentidos na apropriação territorial da baixada fluminense pós 1990. Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014

ROCHA, S. e TOLOSA, H. "Pobreza Metropolitana e Políticas Sociais", in Perspectivas da Economia Brasileira, IPEA/INPES,1993

ROCHEFORT M. Determination des types de villes d'un reseau urbain – méthode d'analyse de la population active. In: UGI (Union Géographique Internationale). Les comptes rendus du XVIII ème Congrès International de Géographie. Rio de Janeiro: UGI, Comité du Brésil, 1959, III

ROLNIK, R. O que é cidade. Brasiliense, São Paulo, 4ª edição. 1988

ROSA, Daniel Pereira. Política urbana, planejamento, fragmentação e articulação: São Gonçalo e as transformações no espaço da cidade periférica / Dissertação de mestrado; Universidade do Estado do Rio de Janeiro – 2010. 147 f.

RUGITSKY, F. Milagre, Milagre, Antimilagre : A economia política dos governos Lula e as raízes da crise atual. Revista Fevereiro, 2016.

SALATA, RIBEIRO E COSTA, Mercado de trabalho das regiões metropolitanas. In: Estrutura social das metrópoles, Rio de Janeiro, 2013

SANT'ANNA, M.S.C. Elaboração de um modelo de estrutura espacial para o sistema administrativo do novo estado do Rio de Janeiro. In: revista Brasileira de Geografia, v38 , n3, Rio de Janeiro, 1976.

SANTOS, A.M.S.P . Guanabara: Uma experiência de gestão local da Cidade-Estado. In: Seminário Rio de Janeiro: Capital e Capitalidade, 2000, Rio de Janeiro. anais da UERJ, 2000.

_____. Cidades Médias Como Instrumentos de Descentralização Espacial: O caso do Estado do Rio de Janeiro. In: IX Encontro Nacional da ANPUR, 2001, Rio de Janeiro. Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR, 2001.

_____. Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, FGV, 2003.

SANTOS, Milton. A cidade como centro de região. Definições e métodos de avaliação da centralidade. Salvador. Progresso Editora, 1959.

. _____. O Espaço Dividido. Os Dois Circuitos da Economia Urbana nos Países Subdesenvolvidos. Rio de Janeiro. Francisco Alves Editora. 1979.

_____. Metrópole Corporativa Fragmentada. O caso de São Paulo. Nobel, São Paulo , 1990.

_____. A urbanização brasileira. 3ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. A natureza do espaço. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. O espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. Da Totalidade ao Lugar. São Paulo: Edusp, 2005.

_____. Pensando o espaço do homem. São Paulo: Edusp, 2007.

_____. Manual de geografia urbana. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS , E.C.B. e JÚNIOR,W.M.L. Centralidades na perspectiva da relação centro-periferia, 2009, Sociedade & Natureza, Uberlândia, 21 (3): 351-359, dez. 2009

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI. Editora Record. Rio de Janeiro, 2001

SENNET, R. A cultura do Novo Capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SILVA, M. Tentativa de classificação da cidades brasileiras. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v3, n3, 1941.

SILVA, M. Tentativa de classificação das Cidades Brasileiras. Revista Brasileira de Geografia. V8, n3, 1946.

SILVA, E. T. Organização Socioespacial e Dinâmica Demográfica na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. In:

LAGO, L. C. (Org.). Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, Sociedade e Território. 1ed.Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010, v.

_____. Movimentos populacionais metropolitanos e algumas relações socioespaciais. Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais, Rio de Janeiro, 2011.

_____. Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles, Rio de Janeiro, 2013.

SILVEIRA, Maria Laura. UM país, uma região. Fim de século e modernindades na Argentina. FAPESP, São Paulo, 1999

_____. Finanças, Consumo e Circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. CADERNO CRH, Salvador, v. 22, n. 55, p. 65-76, Jan./Abr. 2009

_____. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. GEOUSP: espaço e tempo, v. 19, p. 245-261, 2015.

_____. Circuitos de la economia urbana (org). Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo. Buenos Aires, Café de las ciudades, 2016.

SIMÕES, M. R. A Cidade Estilhaçada : Restruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense. Tese de Doutorado. UFF, 2006.

SINGER, P. A ECONOMIA DOS SERVIÇOS. Estudos CEBRAP. São Paulo ; CEBRAP, n.24, p. 127-135, 1979. Disponível em http://www.cebrap.org.br/v2/files/upload/biblioteca_virtual/a_economia_dos_servicos.pdf

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SMITH, Adam. Riqueza das Nações. Livro I. São Paulo: Abril , [1776], 1996.

SMITH, N. Desenvolvimento desigual. Natureza, Capital e a Produção de Espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOARES, M.T.S. Nova Iguaçu, absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Geografia. V23 n2, Rio de Janeiro, 1962.

_____. Bairros, Bairros suburbanos e subcentros. Espaço Aberto, PPGG - UFRJ, V. 1, N.1, p. 143-154, 2011 2011 [1968].

SOBRAL, B.L.B . Ciclo de investimentos e o papel das estratégias de grandes agentes econômicos: O caso da periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – 1995- 2010, Universidade Estadual de Campinas. Tese de Doutorado, 2012.

SOJA, E. Geografias pós-modernas. Zahar, São Paulo, 1993

SOUZA, J. As classes sociais e o mistério da desigualdade brasileira. In: Classes? Que classes? Ciclo de debates sobre classes sociais. Fundação Perseu Abramo, 2012.

_____. A invisibilidade da luta de classe ou a cegueira do economicismo. In A “Nova Classe Média” no Brasil como Conceito e Projeto Político. Dawid Danilo Bartelt (org). – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Governo urbano. São Paulo: Nobel, 1988.

SPOSITO, Capitalismo e urbanização, Coleção Repensando a Geografia, Contexto, São Paulo, 1988.

TAVARES, A. M. P. C. Centralidades Periféricas. Revista Iberoamericana de Urbanismo, nº10, 2013.

TECHNUM, Consultoria. Estudos para o plano diretor de São Gonçalo.2006

TEIXEIRA, M. A rede fluminense de localidades centrais. Revista Brasileira de Geografia , v34 n3, Rio de Janeiro, 1972

_____. Padrões nodais/funcionais: alguns comentários conceituais e metodológicos. Revista Brasileira de Geografia, 1975

TOFFLER, Alvin, A Terceira Onda. São Paulo: Record, 1980.

TOLOSA, H. C. Pólos de crescimento: teoria e política econômica. In: HADDAD, Paulo Roberto (Ed.). Planejamento regional: métodos e aplicação ao caso brasileiro. Rio de Janeiro, 1972.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL, dados da eleição de 2016

VASCONCELOS, E. T*ransporte* urbano, *espaço e eqüidade*: análise das políticas públicas. Annablume, 2000

_____.Transporte urbano em países em desenvolvimento: reflexões e propostas. Annablume, 2010.

VICENTE, E. Nova Classe média: Um delírio coletivo? In: 2013 , A “Nova Classe Média” no Brasil como Conceito e Projeto Político. Dawid Danilo Bartelt (org). – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

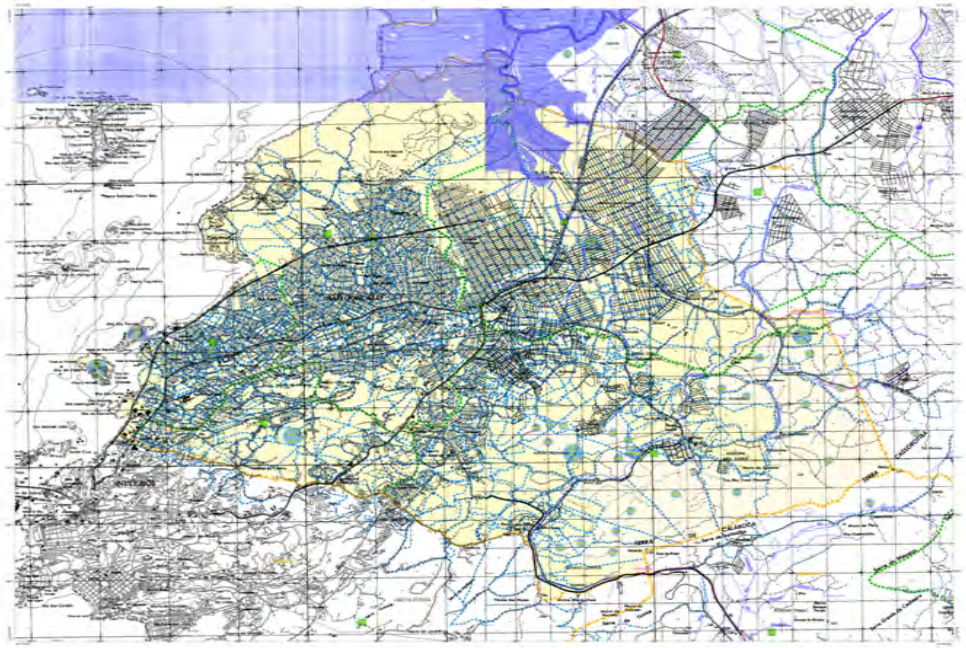
WYLY, E. Industrial cities, Geography 350, *Introduction to Urban Geography* September 19, 2012

ANEXO A

IBGE

São Gonçalo-RJ

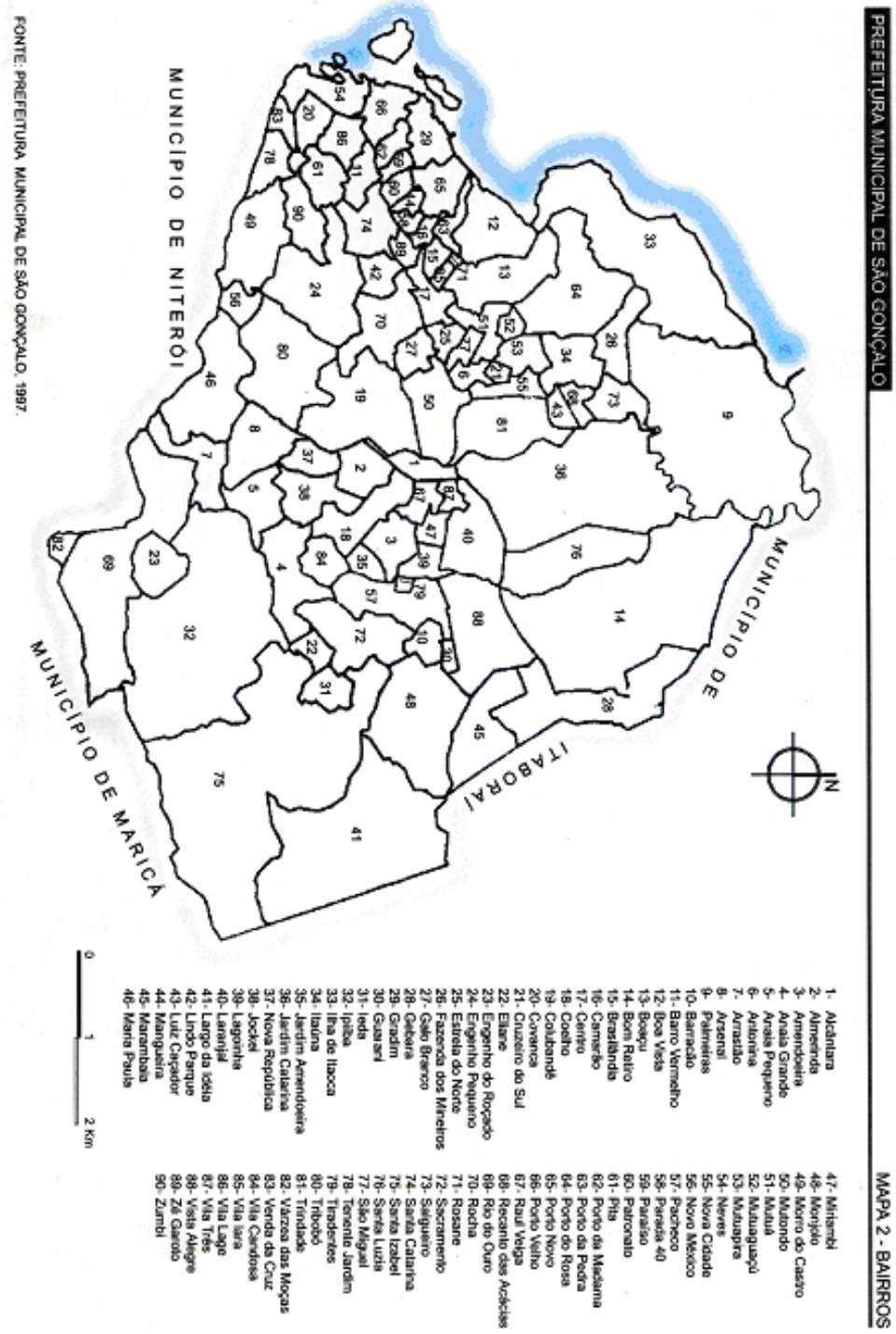
3304904



MAPA MUNICIPAL ESTATÍSTICO

São Gonçalo - RJ

ANEXO B



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO, 1997.