



A PROVÍNCIA E O URBANO NA CONSTRUÇÃO DO ESTADO NACIONAL LATINO-AMERICANO NO SÉCULO XIX: A INVENÇÃO DO RIO DE JANEIRO COMO CIDADE CAPITAL

Jorge Luiz Barbosa
Universidade Federal Fluminense
jorgebarbosa@vm.uff.br

Resumo

A questão que orienta o trabalho se dispõe no conjunto de relações entre o Estado e o urbano na construção de Projetos Nacionais na América Latina, especialmente no que concerne ao Brasil. O processo em anúncio ganha maior visibilidade da segunda metade do século XIX ao início do XX, quando as cidades afirmam a autarquia do seu poder territorial face aos *domínios de província* articulados no binômio latifúndio - exportação. È justamente nesta textura geográfica que se inserem os processos de modernização urbana inaugurados na América Latina, notadamente em Buenos Aires (Argentina), em Montevideo (Uruguai) e no Rio de Janeiro (Brasil), criando capitais modernas como espaços de exercício de hegemonias políticas e culturais.

Portanto, estamos diante da construção de capitais que são organizadas com o propósito de se tornarem efetivamente como espaços de centralização da política territorial, combinando a modernização urbana (funcional e simbólica) com emergência de alianças políticas e blocos de classes sociais que redefinem o significado do Estado e, evidentemente, o sentido do projeto de poder inscrito na produção do espaço urbano.

Palavras chave: Estado, espaço urbano, poder.

Summary

The question that guides the work is available in the set of relations between the state and city in the construction of National Projects in Latin America, especially in relation to Brazil. The listing process has gained more visibility in the second half of the nineteenth century to the early twentieth century, when cities claim the authority of his power against the territorial areas of the province articulated in the binomial landowners / export. It is precisely this geographical texture that fits the processes of urban modernization inaugurated in Latin America, notably Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguay) and in Rio de Janeiro

(Brazil), creating capital and modern spaces for the pursuit of political hegemony and cultural.

So this is the construction of capital that are organized in order to become effective as spaces of political centralization of planning, combining urban modernization (functional and symbolic) with the emergence of political alliances and blocs of social classes that redefine the meaning of State and, of course, the sense of power project entered in the production of urban space.

Key words: State, urban space, power.

O Rio de Janeiro como cidade-província

Com a expansão da economia cafeeira (1840) no Vale Paraíba fluminense, e o crescente desenvolvimento comercial que esta atividade impulsionou, a cidade do Rio de Janeiro se tornará, por excelência, *o centro nevrálgico entre a economia agroexportadora e a circulação internacional de mercadorias* (Oliveira, 1982). A imagem “cidade armazém” parece ser a mais apropriada para o Rio de Janeiro das primeiras décadas do século XIX. Stanley Stein assim retrata a cidade:

“Em ambos os lados das ruas dos Beneditinos, Rosário, Prainha, Visconde de Inhaúma; ruas estreitas e ladeadas de casas comerciais de cujas portas vinha o cheiro de café e sacaria, localizavam-se as casas comissárias que recebiam a produção cafeeira das grandes fazendas de Vassouras (...) Aqui e nas ruas vizinhas concentravam-se os negócios de café dos Municípios do Vale do Paraíba; e daqui e de outras grandes casas comerciais, seguiam as mercadorias para as grandes fazendas de café, e para abastecerem as prateleiras das casas de negócio do interior – ranchos, vendas, tabernas e botequins (...)” [1].

O cheiro do café e sacaria, as casas comerciais e casas comissárias, o movimento frenético das mercadorias, são elementos da paisagem urbana da relação campo-cidade sob a égide do capital mercantil. Acrescentaríamos o Prédio da Alfândega, os trapiches, a mobilização das sacas de café pelas ruas em direção do embarque. Todos são elementos sintéticos da imagem “cidade armazém” que denota a posição da cidade do Rio Janeiro no processo de produção e circulação de mercadorias da economia das províncias plantacionistas do Vale do Paraíba fluminense.

É importante frisar, entretanto, que período que consagra a expansão da lavoura cafeeira no Vale do Paraíba, e no qual a cidade do Rio de Janeiro torna-se a sede do Capital Mercantil controlador da produção agroexportadora (1840-1970), marca o elevado acréscimo da população urbana que atinge a taxa de crescimento em torno de 72% (passando de 137.078 para 235.291 em 30 anos!). Essa tendência da urbanização da população, em passos largos, corresponde contraditoriamente à forma particular da relação cidade-campo, sobretudo diante da estrutura agrária (latifúndio/monocultura/escravidão) que aborta o desenvolvimento de uma rede urbana mais complexa.

As casas comerciais e as casas comissárias localizam-se nas ruas estreitas de uma cidade de limites estreitos, e sede do controle burocrático/político do Estado Nacional. A mobilização da mercadoria café, como a das demais mercadorias, é largamente apoiada na exploração do trabalho compulsório. As vielas sujas por onde o comércio transbordava sua euforia, estavam mais do que nunca presentes com seus cheiros e sons. Negros “madraceando”, perseguindo

trabalho, carregando cestos e apregoando suas mercadorias estão presentes nas ruas e em busca do seu sustento e do sustento dos seus senhores. O tímido artesanato que floresce terá como mestres dos homens brancos e como “aprendizes” os homens escravizados. E as casas comissárias e as casas comerciais se localizam nessa cidade de mosaicos sem encaixe, constituindo riquezas e meio a miséria urbana em reprodução na *cidade-província*.

A cidade do Rio de Janeiro do século XIX exprimia a inscrição do Brasil na ordem mundial da divisão geográfica do trabalho. E, neste aspecto, representava a ordem hegemônica do capital em suas dimensões objetivas e subjetivas, porém constituindo formas particulares de internacionalização do ciclo dinâmico da mundialização do capital.

A reforma urbanística do Rio de Janeiro

É sabido que a Cidade do Rio de Janeiro era o principal centro escoador da produção cafeeira (sem concorrente até 1890), concentrando o movimento financeiro e comercial relacionado a esta atividade. A cidade do Rio de Janeiro era também o centro do movimento de importação de mercadorias (sobretudo manufaturados ingleses) e de um promissor comércio interiorano, drenando e distribuindo mercadorias numa ampla rede de ancoradouros e pequenos portos fluviais e marítimos. Entretanto, o principal interesse do capital mercantil estava vinculado à circulação das mercadorias e manifestava-se pouco interessado em promover mudanças radicais no urbano, a não ser aí quais forçosamente imprimiu para aumentar a intensidade dos fluxos de exportação/importação: a ferrovia e o reaparelhamento portuário.

A ferrovia é a invenção técnica do século XIX, a expansão virtual do maquinismo que celebra o desenvolvimento das forças produtivas libertas com Revolução Industrial. A criatura produzida pela moderna indústria britânica chegou e movimentava-se como uma serpente entre matas e montanhas brasileiras. O movimento da máquina-de-ferro e sua capacidade de carregamento rompiam os limites das tropas de burros e dos portos fluviais no escoamento do café, estabelecendo novos padrões de circulação de produtos agrícolas.

A máquina-de-ferro encurtava o tempo e aumentava o volume da mercadoria-café que chegava ao porto, mas como uma serpente voraz, devorava a tímida rede de portos fluviais e povoados articulados com a cidade do Rio de Janeiro, através do circuito de exportação do café e do abastecimento de gêneros. A ferrovia viria contribuir decisivamente para a centralização e concentração de capitais (bancário e comercial, sobretudo) na cidade do Rio de Janeiro. E, como espaço da realização de oligopólios, a cidade ganharia outra fisionomia urbana.

A reestruturação urbana da cidade do Rio de Janeiro esteva intimamente associada aos dispositivos de circulação (reaparelhamento portuário, abertura de avenidas, alargamento de ruas) exigidos pela agro-exportação, entretanto também abrigava um projeto mais ambicioso: criar uma cidade capital.

O espaço urbano criado como um mosaico complexo de atividades se erguia como obstáculo. Ruas estreitas, vielas, becos, casario, armazéns e oficinas constituíam um aglomerado de formas urbanas incompatível com as novas demandas do capital na produção / organização do espaço urbano.

O urbano da racionalidade do capital requeria a destruição das formas urbanas pretéritas não somente porque estas ocupavam o lugar destinado à modernização da circulação, mas em função das relações sociais cristalizadas na organização do espaço urbano, pois estas expressam modos de apropriação e uso inaceitáveis para as exigências impostas por novos modos de poder em afirmação na cidade. É neste sentido que a reforma urbanística do inicio do século consagra o padrão geométrico do planejamento urbano sem precedentes nesta “parte do mundo”. No lugar das formas *antediluvianas* do urbano quem eram esfumaçadas no ar, surgiam as linhas longas e retas das avenidas:

“Em dois annos! Sem contar uma imensidade de obras pequenas effectuadas, outras maiores realizadas no interior de edifícios da Municipalidade, institutos, etc, e outras grandiosas, a que também se dedicou intensamente, como o alargamento das ruas Camerino, Uruguayana, Assembléia e abertura das projetadas avenidas Mem de Sá e Salvador Correa e Sá” [2].

A remodelação do aparelho portuário previa a construção de “*soberbos caes e extensão de três e meio kilometros*” sob o encargo do Governo Federal que, por sua vez, concedeu à empresa C.H. Walker Company Limited London o exercício lucrativo da construção do novo cais [3].

As obras de remodelação do porto, que se estenderam de 1904 a 1911, se destinavam à retilinização da sinuosidade natural da orla marítima (da atual Praça Mauá à Ponta do Caju) e à dragagem do fundo marinho para permitir a atracação de navios de maior calado. Para à execução de tal projeto se impôs a demolição e a desapropriação de centenas de habitações além do aterro de enseadas, que abrigavam pequenas embarcações utilizadas no transbordo de mercadorias, tão comum à estrutura anterior do cais, como das atividades pesqueira artesanal. O reparelhamento portuário contava também com a edificação de 17 grandes armazéns em substituição aos trapiches e com a instalação de gigantes mecânicos, movidos a energia elétrica, para mobilizar as cargas de maior volume. Articuladas também à remodelação portuária, duas grandes avenidas eram abertas – a Avenida do Mangue e Avenida do Cais – permitindo maior acessibilidade à zona portuária. Emergia, portanto, uma renovada centralidade, uma que as principais vias de circulação inauguradas estavam dispostas como afluentes do porto, agilizando os fluxos de mercadorias na cidade.

Surgia a geometria no espaço urbano, o império das retas e da uniformidade nas vias de circulação. Não é por excesso de precisão físico-matemática que as vias de comunicação impostas ao urbano passaram a ganhar, no vocabulário científico dos urbanistas, o conceito de vetores de expansão. A ordem da perspectiva geométrica no espaço urbano combinava-se a expansão dos bondes elétricos da Light and Power Company no centro da cidade, substituindo a então vagarosa mobilização das mercadorias através dos caris e carroças movidas a tração animal e dos chamados “burros sem rabo” (carros movidos pela energia muscular humana).

As obras de remodelação do porto, calcadas na extensão e retilinização do cais, permitiram a aproximação de embarcações de maior porte, dispensando progressivamente o uso de chatas, faluas, alvarengas e, sobretudo, a eliminação de formas de sobrevivência de inúmeros trabalhadores. O uso da maquinaria para o transbordo de mercadorias ratificava a dispensa de atividades “porosas” para o capital. O mesmo pode-se afirmar em relação à maquinaria aplicada aos transportes urbanos (o bonde elétrico é sua mais virtual expressão do período), que elimina os carroceiros do movimento incessante e febril das mercadorias. A projeção territorial do sistema fabril impõe sobre as tarefas da circulação, determinando sequências técnicas que viabilizam tanto a realização como a criação do valor de troca. Portanto, fundando um novo padrão de urbanização do território.

A construção do Rio de Janeiro como cidade-capital

A (re)divisão técnica que transforma o modo de ser do trabalho social na circulação urbana cumpria os desígnios de uma nova categoria de propriedade privada, agora tipicamente capitalista e que progressivamente tudo abarca através da força homogeneizadora do mercado e da hegemonização do trabalho pelo capital. O trabalho, o movimento, o território, o tempo e o espaço são agora objeto de apropriação e controle direto do capital na cidade.

Portanto, a objetivação do tempo útil no espaço erigia um arranjo funcional que adequava a estrutura urbana do Rio de Janeiro à consolidação dos empórios comerciais, à difusão de produtos imobiliários e à formação de um centro bancário. Emergia novos capitais e novas personas do capital.

Na esfera comercial da cidade, a moderna circulação possibilitava a rapidez dos fluxos de abastecimento e das trocas sob o impulso das exigências da realização do valor. A Avenida Central assume a visibilidade maior do entrelaçamento dos interesses do capital comercial e do emergente capital imobiliário. Na grande avenida eram inauguradas as casas comerciais do mundo burguês das mercadorias, assumindo o cosmopolitismo dos objetos que chegavam ao porto moderno. Os grandes proprietários vinculados às atividades comerciais, sobretudo de importação, foram agraciados com a grande avenida que nascera da modernização urbana. Assim como os empreendedores imobiliários ganharam espaços de raridade para seus negócios Novos proprietários e novos usos cristalizavam-se na orla das artérias que cortavam a cidade.

Apesar da articulação entre o desenvolvimento fabril e a modernização urbana tenha passado ao largo dos estudos sobre as reformas urbanas do inicio do século XX, esta articulação, nos parece, assumir contornos menos nebulosos quando analisamos as estatísticas do movimento de importação no porto do Rio de Janeiro. Recorrendo aos índices quantitativos é possível identificar que as matérias primas e artigos aplicados às artes e indústrias ocupam um lugar de destaque nos fluxos de mercadorias importadas. O destaque especial é o carvão em pedra (matéria prima utilizada como força energética nas indústrias) que alcançava, no início do século, mais da metade da tonelagem total importada. O ferro e o aço manufaturados também reluziam entre os materiais destinados a produção industrial.

Embora consideremos que os artigos e matérias-primas importados não eram destinados exclusivamente à cidade do Rio de Janeiro, podemos inferir que o próprio desenvolvimento das atividades fabris e manufatureiras foi beneficiado com a modernização, portuária e das vias de circulação. Um bom exemplo é a Avenida do Cais (atual Rodrigues Alves), que possibilitava maior acessibilidade entre o porto e a “zona” industrial e manufatureira que emergia entre o bairro de São Cristovão e as instalações portuárias.

É bem verdade, como afirmam os estudiosos do período em questão, que entre os principais personas da “regeneração” da cidade não sobressaiu nenhum representante orgânico dos interesses industrialistas. (Apesar da criação, por parte dos industrialistas, de formas específicas de representação dos seus interesses na cidade, a exemplo da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e do Clube de Engenharia). Entretanto, é correto frisar que os interesses industrialistas estavam incluídos no imenso rol dos interesses privados de comerciantes, banqueiros, especuladores e aristocratas de papel timbrado, formando um elenco variado de beneficiados com a modernização da cidade.

A diferenciação entre os agrários, banqueiros, comerciantes e industrialistas, manifestava-se no Brasil, daquele período, se constituía no campo das disputas nos aparatos institucionais de poder estatal e nos interesses diretos na apropriação/regulação da cidade.

O esgotamento da antiga ordem disciplinar de sujeição e coerção pessoal caracterizada pelo binômio senhor-escravo, exigiu a reelaboração de estratégias capazes de conter, nos estreitos limites do mercado, aquela massa de livres e libertos que convergia para a cidade. O Código Penal e a posterior Lei Adolfo Gordo (1907) foram medidas institucionais através das quais a propriedade e os proprietários eram resguardados, sob o escudo protetor do Estado, dos despossuídos que ingressavam nas novas relações entre homens “juridicamente livres e iguais”. A nova ordem disciplinar requerida pelos dominantes não se evidenciaria exclusivamente pelo aparato legal e policial do Estado. Novas formas de trabalho e de relações de produção exigiam estratégias espaciais capazes de conter o “nomadismo” daqueles homens disponíveis como força-de-trabalho e transformá-los da condição “de multidões confusas, inúteis ou perigosas em multiplicidade organizadas”.

A “cidade da ordem agroexportadora” como espaço disciplinador estava em plena decomposição com a transição para o capitalismo, tanto como referência simbólica indicadora dos “de cima” (o sobrado) e dos “de baixo” (o térreo), como pelos seus dispositivos de coerção que tinham como alvo principal o corpo do escravo. O novo Poder do Estado e da Economia deveria ser impessoal, vasto e negador das singularidades objetivas e subjetivas. Portanto, dedicado a toda a “nação flutuante” das ruas da cidade. Estava posto um projeto de poder que se constituía na cidade e, a partir da cidade, para desdobrar-se como hegemonia sobre as províncias.

Compreende-se agora porque os discursos das autoridades intelectuais dirigiam seus ataques contra a “cidade colonial” – símbolo do passado, do opróbrio, do atraso. Percebe-se que a “cidade colonial” significa a imagem-síntese do capital agroexportador e seu cortejo de conflitos territoriais, considerados como expressão da desordem urbana.

Contudo, a demolição da “cidade colonial” para a construção do urbano da “ordem e do progresso” teve como alvo principal a destruição da “cidade negra e pobre”. O contexto social urbano que emergiu em plena ordem escravista e se reproduzia nas fimbrias do urbano do capital mercantil agroexportador. Homens livres e libertos que constituíam seus modos de vida e trabalho nas ruas-labirinto, não estavam suficientemente sensíveis à nova disciplina que a economia da mais-valia exigia. Portanto, seus códigos de vida e trabalho, surgidos à margem da ordem escravocrata, contradiziam com a nova ética do trabalho do universo fabril, que agora teimosamente era precipitada na cidade.

A realização da cidade como espaço disciplinar requeria a destruição das ruas-labirinto que entrelaçavam e ocultavam vidas. Demolir o casario e as vielas por onde transbordava cheiros e sons, significava descortinar modos de vida, vigiar e punir a coagulação densa e plasmática da multidão. Destruir os labirintos significava a possibilidade concreta de edificar uma ordem espacial capaz de impedir o cruzamento entre os proscritos pela indigência da miséria e a “população ordeira” capaz de ingressar no mundo civilizado da higiene e da disciplina.

A modernização urbana ao buscar subsumir o movimento “inútil e perigoso” da multidão na circulação útil e ordeira da mercadoria força-de-trabalho realizava no espaço os princípios da industrialismo: o “progresso” como trabalho e a “ordem” como disciplina. O espaço modernizado celebrava a substituição das “leis da rua” pelas leis do capital.

A construção do arranjo funcional no espaço urbano exigia a eliminação dos “usos da desordem” no coração da cidade! Refazer a cidade era também construir um “habitat civilizado” para o desfrute das novas classes dominantes. Se o sentido econômico da construção do “habitat civilizado” materializa-se na instrumentalização do urbano em favor da adequação do urbano as novas condições de acumulação de capital e da formação do mercado de força de trabalho, outros negócios seriam beneficiados e inclusive tomariam parte do processo de reestruturação urbana para além da urbi primordial. Estamos nos referindo à apropriação da terra urbana e da terra urbanizável, e ao tratamento tipicamente capitalista que assume este processo de apropriação que é acompanhado e, até mesmo, impulsionado, pela especulação imobiliária.

As intervenções urbanísticas da cidade do Rio de Janeiro no inicio do século XX é tomada como uma razão do Estado. Chamando para si as tarefas de modernização, o Estado estabelece uma nova relação com o urbano, onde a própria razão do Estado é a razão própria do capital. No bojo deste processo a cidade começa se autonomizar em relação aos interesses agromercantis até então dominantes, tornando-se o espaço de construção de uma nova hegemonia de classe.

A modernização urbana abrigou a transformação do uso espaço que, em linhas gerais, podemos definir como a ultrapassagem definitiva da hegemonia do uso senhorial-mercantil para o uso da racionalidade capitalista. É desnecessário frisar que, no período anterior a chamada “Reforma Passos”, já estava em marcha, o processo de especulação imobiliária no urbanismo. Porém, esta tendência na urbi primordial convivia com as formas de apropriação do capital mercantil vinculada a uma incerta “acumulação primitiva urbana”, matizada na propriedade (e nas rendas provenientes da propriedade) de habitações precárias, prédios de uso comercial (armazéns, quitandas, carvoarias, oficinas) e até mesmo dos imóveis que abrigavam atividades artesanais e manufatureiras.

Os limites desta “acumulação primitiva” estariam, sobretudo, no caráter de classe dos seus ocupantes que, por sua vez, exprimiam nas formas urbanas ocupadas o seu lugar na sociedade. Portanto, o novo uso do solo, ou melhor, o novo uso da cidade, impregnado pela racionalidade econômica burguesa exigia a “limpeza do terreno” para que o solo pudesse ser tratado como mercadorias em toda sua plenitude.

Na cidade do Rio de Janeiro esta tendência extrema da especulação imobiliária teve como seu pilar os poderes do Estado. De modo discricionário, o Estado passa a dotar a cidade de infraestruturas e serviços modernos privilegiando a expansão de certas companhias – Light and Power Company, Companhia Belga de Gás e Iluminação, Companhia do Jardim Botânico – que encontram condições de expandir suas negócios monopolizando determinadas “áreas” da cidade e, ao mesmo tempo, acrescendo o valor venal e locativo de terrenos sob o controle de companhias construtoras e incorporadoras de imóveis.

O Estado, por sua vez, colhe resultados objetivos de sua atuação e demonstra sua racionalidade econômica, à medida que a elevação do valor de prédios e terrenos permitiu a criação de mais impostos e uma previsível regulação das rendas capturadas por suas esferas administrativas, como pressuposto para o reinício do ciclo dos investimentos públicos que são, na maioria das vezes, apropriados de modo privado.

A abertura da Avenida Central permite descortinar a nítida associação do Estado e dos interesses privados na reestruturação urbana. Os novos proprietários e os novos usos assim

como as trilhas da Light and Power que percorrem a avenida de mar a mar, revelam a concretude dos interesses econômicos em despertar o “bem gosto arquitetônico”:

“Com a Avenida Central, ganhou a cidade do Rio de Janeiro a sua mais importante artéria, na zona do centro; modificou por completo os hábitos e aspectos da cidade. Sua influencia no comercio foi decisiva. As melhores casas comerciais foram ali instaladas. Os jornais nela constituíram seus prédios, então monumentais. As grandes companhias, clubes, hotéis e vários edifícios do governo como a Escola de Belas Artes, a Biblioteca Nacional, o Supremo Tribunal, o majestoso Teatro Municipal, o Palácio Monroe, foram ali localizados” [5].

A Avenida Beira Mar, conectada à Avenida Central, além dos seus atributos paisagísticos destinados ao olhar do visitante (negociante) estrangeiro desde a entrada da baía da Guanabara, garantia maior acessibilidade aos bairros do Flamengo e Botafogo, bairros onde os empreendimentos imobiliários estavam em expansão e agraciados com jardins e praças criadas pela municipalidade.

A expansão do toque mágico da especulação imobiliária no período da Reforma Passos não tardaria a alcançar “o novíssimo e salubérmino” bairro de Copacabana. Retalhado e loteado, o novo bairro que era integrado às premissas da especulação imobiliária é a expressão da incorporação da terra urbanizável pelo capital, antecipando e dirigindo o processo de ocupação territorial na cidade.

Os limites da valorização real e artificial (preço da especulação) têm seus horizontes alargados no poder aquisitivo das classes sociais que ocupam o novo ambiente urbano construído, justamente as classes que podiam pagar os valores de troca criados. Avenidas, ruas, jardins, praças, infraestruturas e serviços criados pela modernização urbana do inicio do século XX correspondiam ao estilo civilizado do viver burguês, porém com o preço carimbado do mundo das mercadorias.

A modernização operou uma demarcação territorial na extensão do urbano e da urbanização, através do controle do solo sob as finalidades de produção e consumo tipicamente capitalista. Essa demarcação, aparentemente regulada pelo mercado, construiu em definitivo a zona sul como espaço geográfico da reprodução do capital imobiliário e criou a clivagem decisiva entre o que é urbano e o que é suburbano, não mais de modo primitivo ou embrionário, mas sob as novas condições objetivas de produzir e o destino social da produção do espaço urbano.

O espírito de do Barão de Hausmann estava em sua própria casa no Rio de Janeiro! Aqueles que não se sentiam à vontade eram homens e mulheres contra os quais o arbítrio da modernização se fez. A carta da União Operária do Engenho de Dentro, publicada no Jornal do Brasil em junho de 1905, nos oferece o agravamento das condições sociais pelas intervenções urbanísticas na cidade:

“Com as reformas radicais e necessárias por que está passando esta capital, afluíram aos subúrbios muitos e muitos habitantes, que até essa ocasião moravam em outros pontos, o que veio dar lugar a promiscuidade natural e consequentemente a miséria e a fome. Daí o encarecimento enorme de alugueis, e serem os moradores pobres obrigados a habitar verdadeiras pocilgas infectadas e imundas. A fome, porém, não tem peias, credo ou lei, e a fome já avassala nossas pocilgas, não há prédios para habitar, os alugueis sobem, enquanto a vida se torna mais difícil (...)” [6]

A reforma urbana do Rio de Janeiro foi tecida como uma vasta e complexa rede de interesses privados sob o patrocínio do aparelho estatal da “República das Oligarquias”. Mas, havia entre todos os interesses particulares algo em comum que a “regeneração” da cidade materializou: a construção do espaço urbano como estrutura de reprodução da hegemonia das relações capitalistas de produção.

A modernização na cidade do Rio de Janeiro realizou-se como um processo destruição das formas *antediluvianas* do capital para dar lugar à construção de um espaço próprio da racionalidade burguesa, dadas às novas condições gerais de acumulação de capital. E, é neste sentido que a cidade do Rio de Janeiro assumiu, com o processo de modernização, a configuração de um projeto de poder de classe.

Apesar dos diferentes interesses privados e específicos em jogo na “regeneração” da cidade, esta surgiu como a primeira e decisiva investida sistemática de hegemonização das relações sociais através da instrumentalização do espaço urbano. Para cumprir seus objetivos nada ocultos, as classes dominantes e suas agências instrumentais impuseram a dissolução brutal de modos de vida e códigos sociais ainda não inteiramente determinados pela força disciplinadora do capital.

A “regeneração” impôs as regras do “progresso e da ordem” burguesa utilizando estratégias espaciais para a objetivação de um padrão racional e utilitário do urbano que correspondia às necessidades intestinais do movimento de autovalorização do capital “nesta parte do mundo”. E, se o urbano criado estava orientado pelos princípios da acumulação de distintas formas de capital, a própria modernização surgiu como fruto-semente de um projeto de poder hegemônico. Fruto, porque foi impulsionada e construída pela universalização do valor de troca e semente, pois investiu na dissolução dos “mundos do trabalho” e da vida cotidiana de homens e mulheres, tornando-os não somente despossuídos das condições objetivas da vida material, mas de seu espaço social de existência: a própria cidade.

A modernização possuiu esse duplo papel de fruto-semente da reprodução de capitais, criando a teia que “tornava impossível outros modos de vida” e na qual os homens e as mulheres pobres estariam progressivamente integrados e subalternizados. Os novos rumos da história estavam lançados e o espaço assumia toda a sua exterioridade como expressão de modos de poder hegemônicos que, agora livres para sua reprodução urbana, galvanizavam um projeto dominante de Estado e Sociedade.

Conclusão

As relações de poder assentada no urbano como condição para instituição do Estado Nacional na América Latina e, particularmente no Brasil, requer maior atenção das pesquisas dedicadas ao tema das formas políticas institucionais. Acreditamos que a construção do Estado Nacional tem como materialidade o urbano, tanto como sua mediação nevrálgica de desenvolvimento e quanto escala territorial de poder. É neste momento que a cidade se emancipa da província e se impõe como campo político e cultural de direção hegemônica.

Por outro lado, as cartografias das posições e disposições dos atores políticos revelam o complexo jogo de poder que atravessou (e atravessa) a construção do Estado demonstrando que a centralidade do urbano é decisiva em todo processo, implicando inclusive os enfrentamentos entre atores em suas diferentes escalas espaciais de poder. Emurge neste

intricado tecido práticas territoriais que se originam de modos diferenciados de exercício de poder.

Acreditamos que curso das mudanças sociais de *modos de poder* configura as cidades como espaços de conformação política, fazendo das mesmas uma síntese das disputas pelo sentido do Estado e de sua projeção nacional como instância de direção política. Portanto, a leitura aqui proposta visa contribuir para a construção de uma analítica urbana centrada nas relações de poder que, embora não desconsidere a dimensão econômica das relações sociais, direciona sua ótica para o entendimento no campo da geografia política da modernização das cidades como um dos principais pilares do Estado Nacional. Ou seja, estamos colocando em causa a condição urbana da constituição de hegemonias de classe e, portanto, do próprio Estado Nacional.

A modernização da cidade do Rio de Janeiro no início do século é emblemática na configuração geográfica do processo aludido, pois é elevada a condição de uma *razão* de e para o Estado (nacional). De sua posição nevrálgica entre economia agroexportadora e o mercado externo, a cidade do Rio Janeiro passa a se tornar a centralidade de governo e afirmação do projeto de poder, revelado nas premissas que engendram sua passagem de cidade-província para cidade-capital.

Notas

[1] STEIN, Stanley. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1961, pág. 101.

[2] Fecunda Administração. Revista “*O Comentário*”, janeiro, 1905.

[3] A empresa inglesa contratada para a remodelação portuária contava no seu vasto currículo a construção das docas de Preston e Barrow, do canal de Manchester e, no período de ampliação dos seus serviços no Rio de Janeiro, estava em andamento sob seus técnicos a construção de um quebra-mar nas Bermudas e da Doca Sul de Buenos Aires. Como podemos observar, o próprio currículo da C.H. Walker aponta as exigências do desenvolvimento capitalista na modernização das estruturas espaciais de circulação “nesta” e em outras “partes do mundo”.

[4] Foucault, Michel. *Vigiar e Punir*. pag. 135.

[5] Reis, Jose de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos*. Rio de Janeiro. Prefeitura do Rio de Janeiro, 1977, pag. 129.

[6] Jornal do Brasil, 14/06/1905.

Bibliografia

ABREU, Maurício A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1987.

BARBOSA, Jorge Luiz. *Modernização Urbana e Movimento Operário*. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Geografia. UFRJ, 1990.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir*. Petrópolis: Vozes, 1987.

LEME, M.C. (Org.). *Urbanismo no Brasil 1895/1965*. São Paulo: Nobel.1999

LOJKINE, J. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

OLIVEIRA, Francisco. O Estado e Urbano no Brasil. Revista Espaço & Debates, n.6. 1982

REIS, Jose de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos*. Rio de Janeiro. Prefeitura do Rio de Janeiro, 1977.

STEIN, Stanley. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1961.

