

O PADRÃO DE LOCALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA TÊXTIL NO BRASIL E NO RIO DE JANEIRO, EM FINS DO SÉCULO XXI

*Location Pattern of Textile Industry
in Brazil and Rio de Janeiro by the
end of the 19th century*

*El Modelo de Ubicación de la
Industria Textil en Brasil y Río de
Janeiro a Fines del Siglo XIX*

MÁRCIO PIÑÓN DE
OLIVEIRA

Universidade Federal
Fluminense (UFF)

e-mail: marpinon@hotmail.com

Resumo

Em fins do século XIX a indústria fabril, representada aqui pelo setor têxtil, apresentava-se bastante dispersa territorialmente. Até 1890, quando a indústria fabril se tornaria realmente regular, é ainda pouco adequado falar-se em espaço industrial no Brasil, embora as primeiras fábricas tenham surgido, ainda nessa época, junto aos antigos núcleos urbanos herdados do período colonial, como Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Belém e Rio Grande, aproveitando-se das condições favoráveis à formação e desenvolvimento do capital industrial existentes nestes núcleos. A ausência de uma economia de escala e de um mercado nacional amplo e integrado levaram a atonização da indústria fabril no território, fazendo surgir, no interior do país, e em áreas até então estritamente rurais, fábricas que atenderiam a um mercado de natureza local ou regional. Até o final da década de 1880, o Rio de Janeiro já possuía a maior concentração operária e fabril do país. A instalação de estabelecimentos fabris na capital e adjacências, a partir de meados do século XIX, deveu-se a um conjunto de fatores, dentre os quais a acumulação de capitais provenientes da empresa agrícola e dos negócios do comércio exterior, a facilidade de financiamento dos grandes bancos, cuja sede estava localizada na capital do país, um mercado de consumo de proporções razoáveis, abrangendo não só a cidade como a região tributária, servida pela rede de ferrovias, e a substituição da água pela energia a vapor como força motriz. Acresça-se a tudo isto, ainda, o peso da presença do aparelho administrativo da capital federal e a estrutura portuária, facilitando o acesso às matérias primas e às máquinas necessárias à produção fabril. Se na escala nacional o Rio de Janeiro reunia, no final do século XIX, condições francamente favoráveis ao desenvolvimento da atividade fabril, na escala local, no nível da forma e funcionalidade da organização interna do seu espaço, faziam-se presentes, também, algumas limitações para a implantação da indústria fabril, sobretudo a moderna indústria têxtil. Tal fato, aliado à evolução tecnológica desta indústria, irá ajudar a explicar a sua localização diferenciada no núcleo urbano do Rio de Janeiro e sua *hinterland*.

Palavras Chaves: padrão de localização fabril, indústria têxtil, Rio de Janeiro, século XIX

Abstract

By the end of the 19th century, the manufacturing industry, here represented by the textile sector, has its territory dispersed. It was still inappropriate referring to industrial spaces in Brazil until 1890, when the manufacturing industry would become regular, although the first factories have already appeared in that period, together with the old urban places as a heritage of the colonial period, like Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Belém and Rio Grande, taking advantage of the favorable conditions to development and formation of industrial capitalism which already existed there. The absence of an economic scale and a wide and integrated national market lead to an atomization of local manufacturing industry, appearing in the country side and rural areas, factories to deal with local or regional market demands. Rio had already the largest worker and manufacturing concentration in country until the end of 1880. Plants facilities settled in the capital and nearby, from mids 19th century, occurred due to a whole of events, such as capital storages that came from agricultural enterprises and foreign business, financing easiness by huge banks, whose headquarters were in the capital, a reasonable market consumption, covering not only town but the local income, served by railroads and the replacement of water by steam energy as motive power. In addition, the strong presence of administrative organisms of federal capital and an infrastructured port, enabling the access to raw materials and gadgets needed for manufacturing output. There were considerable conditions for development of the manufacturing activities in national scale in Rio by the end of the 19th century. In local scale, according to internal organizations condition and functional spaces, there were some restrictions for the manufacturing industries settlement, above all, the modern ones. This event, allied to the industrial technologic advances, will help to explain its distinct location into the urban heart of Rio and its *hinterland*.

Resumen

A fines del siglo XIX, la industria fabril - representada aquí por el sector textil - se señalaba demasiado dispersa territorialmente. Hasta 1890, cuando se convertiría de hecho regular, todavía era poco adecuado tratar del espacio industrial en Brasil, aunque las primeras fábricas hayan surgido, aún en esa época, juntamente a los antiguos núcleos urbanos heredados del período colonial, tales como Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Belém y Rio Grande, que se aprovechan de las condiciones favorables a la formación y desarrollo del capital industrial existente en estas zonas. La ausencia de una economía de escala y un mercado nacional amplio e integrado llevaron a la atonización de la industria fabril en el territorio, al hacer surgir en el interior del país y en áreas hasta entonces estrictamente rurales, fábricas que atenderían a un mercado de naturaleza local o regional. Hasta el fin de la década de 1880, Rio de Janeiro ya poseía la mayor concentración obrera y fabril del país. La instalación de establecimientos fabriles en la capital y adyacencias, a partir de mediados del siglo XIX, se debió a un conjunto de factores, entre los cuales figuran la acumulación de capitales provenientes de la empresa agrícola y de los negocios del comercio exterior, la facilidad de financiación de los grandes bancos, cuya sede se ubicaba en la capital del país, un mercado consumidor de proporciones razonables, que abarca no solo la ciudad, sino que la agencia tributaria aportada por la línea de ferrocarriles, y la sustitución del agua por la energía en vapor como fuerza motriz. Agreguen a todo esto, todavía, el peso de la presencia del aparato administrativo de la capital federal y la estructura portuaria, facilitando el acceso a las materias primas y las máquinas necesarias a la producción fabril. Si en la escala nacional Rio de Janeiro reunía a fines del siglo XIX condiciones francamente favorables al desarrollo de la actividad fabril, en la escala local, a nivel de la forma y funcionalidad de la organización interna de su espacio, se presentaban, nomás, algunas limitaciones a la implantación de la industria fabril, sobre todo la moderna industria textil. Dicho suceso, aliado a la evolución tecnológica de esta industria, ayudará a explicar su ubicación diferenciada en el núcleo urbano de Rio de Janeiro y su *hinterland*.

Introdução

Este trabalho procura contribuir para o debate do processo de industrialização no Brasil, notadamente em fins do século XIX, com base no primeiro surto fabril, que teve como centro principal a cidade do Rio de Janeiro e sua região de influência imediata. Busca-se, sobretudo, situar o padrão de localização da indústria têxtil na época, pioneira nesse processo, em diferentes escalas.

Ao levarmos em conta os “processos clássicos” de industrialização, fica difícil tecer uma comparação adequada com a implantação da indústria fabril no Brasil, visto que nossa economia não percorreu os mesmos “caminhos” no que se refere, tanto aos aspectos institucionais quanto à própria evolução das relações de produção (Cano, 1972, p.195).

Quando ocorre o nosso primeiro surto industrial, na década de 1880 a 1890 (Simonsen, apud Silva, 1976, p.77), a Revolução Industrial na Inglaterra já era uma realidade há mais de um século e o capitalismo alcançava a sua fase monopolista, sob a égide do capital financeiro. Além do seu caráter retardatário, a formação industrial brasileira adquiriu outra peculiaridade: comportar “economias regionais” com tênues interligações, engendrando uma indústria, relativamente menos concentrada em termos espaciais, até fins do século XIX (Cano, 1972, p.196).

No entanto, caberia fazermos aqui algumas considerações sobre os “processos clássicos” de industrialização, em especial àquele que se desenrolou na Inglaterra, no tocante a dois aspectos importantes quanto à localização fabril em área rural, periférica à cidade, e o papel desempenhado pela ferrovia.

Na Inglaterra a presença da indústria em área rural antecede ao surgimento do sistema fabril. Como lembra Engels (1979, p.11),

antes da introdução das máquinas, a fição e tecelagem das matérias-primas efetuavam-se na própria casa do trabalhador. Mulheres e crianças fiavam o fio que o homem tecia ou que elas vendiam, quando o chefe da família não trabalhava. Estas famílias de tecelões viviam, geralmente, no campo, próximo das cidades, e o que ganhavam assegurava perfeitamente a sua existência, porque o mercado interno constituía ainda o fator decisivo da procura de tecidos.

Foi através do advento das máquinas, acionadas por meio de força hidráulica (1771) e, mais tarde, movidas a vapor (1785), que foi possível se evoluir do sistema doméstico de manufaturas (“putting-out-system”), em grande parte disperso no campo, para o sistema de fábricas, concentrado nas cidades. Conjugam-se a isto, como parte de um mesmo processo mais amplo, as transformações ocorridas com a expropriação do trabalhador agrícola e a aniquilação da vida camponesa,

constituindo um numeroso exército de proletários que se dirigia às cidades (Kautsky, 1980).

Neste sentido, no “processo clássico” de industrialização da Inglaterra, o sistema fabril já nasce urbano e é por natureza centralizador de população no espaço, assim porque o é de capital. Esta tendência centralizadora da indústria fabril conduziu a uma concentração espacial dos meios de produção e da população, promovendo uma urbanização acelerada que culminou com o surgimento das grandes cidades – processo este que foi brilhantemente resumido por Engels (1979, p.32-33) em outra passagem:

o grande estabelecimento industrial exige numerosos operários trabalhando juntos num mesmo edifício, eles têm que habitar juntos: para uma fábrica média já constituem uma vila. Têm necessidades para cuja satisfação outras pessoas são necessárias; os artesãos: alfaiates, sapateiros, padeiros, pedreiros, e marceneiros. Os habitantes da vila, sobretudo a geração mais jovem, habitam-se ao trabalho na fábrica, familiarizam-se com ele e logo que a primeira fábrica, como se compreende, já não os pode ocupar a todos, o salário baixa e, por consequência, vêm se instalar novos industriais. De modo que a vila se transforma numa pequena cidade e a pequena cidade numa grande cidade. Quanto maior for a cidade maiores são as vantagens da aglomeração. Surgem as vias férreas, os canais, as estradas; a escolha entre os trabalhadores experimentados torna-se cada vez maior (...) Daí o desenvolvimento espantosamente rápido das grandes cidades industriais.

Desse modo, quando surge o sistema fabril na Inglaterra as fábricas tendem a se situar preferencialmente, nas cidades, concentrando-se geograficamente, ao contrário do que acontecia no Brasil quando da implantação da indústria fabril, onde esta tenderia a se dispersar pelo território, fragmentando-se espacialmente.

Cabe ressaltar que, se a indústria fabril não se apresentava concentrada ainda espacialmente aqui ela era, entretanto, bastante concentrada no nível de empresas. Segundo Cano (1977), os fatores que teriam determinado esta concentração no Brasil foram, fundamentalmente: a inexistência de um mercado nacional integrado; a dinâmica de cada uma das economias regionais e sua estrutura de concentração da propriedade e da renda e, finalmente, os problemas decorrentes da relativa rigidez tecnológica (Cano, 1972, p.197).

Quanto às ferrovias, que no Brasil e em vários outros países tiveram um papel condicionador importante na localização fabril, na Inglaterra elas foram muito mais condicionadas pela organização fabril, que brotou na Revolução Industrial no século XVIII, do que condicionantes da mesma.

A primeira importante ferrovia inglesa foi a de Liverpool a Manchester, inaugurada em 1830, e a partir daí é que todas as grandes cidades do país foram ligadas por vias férreas (Engels, 1979, p.25). Portanto, quando a primeira ferrovia entra no cenário da Revolução Industrial na Inglaterra, o sistema de fábricas já era um fato consumado a mais de meio século e as bases de organização do espaço fabril já estavam lançadas.

As ferrovias, enquanto formas, vieram se sobrepor ao arranjo espacial delineado pelo sistema fabril na primeira fase da Revolução Industrial (Foot & Leonardi, 1982, p.23). Nesta fase a dependência dos rios como meio de transporte, fonte de energia hidráulica e depositários de resíduos industriais seria bem maior. A proximidade da água e da via fluvial atrairia, de um modo geral, as fábricas para o fundo dos vales, onde se comprimiam e se amontoavam junto às filas de casas e de porões habitados por operários de todo o tipo (Engels, 1979, p.54). Tratava-se, portanto, de uma ordem espacial onde a rede fluvial tinha um papel fundamental na localização e na organização fabril.

Nestes termos, as ferrovias vieram subverter toda a lógica de organização daquele espaço fabril primitivo, saltando através de pontes de ferro sobre cidades cinzentas de fumaça, espremidas junto aos vales dos rios. Enfim, as ferrovias cortavam o ar como se fossem objetos estranhos vindos do céu que atravessavam as cidades diante da perplexidade dos seus novos habitantes – o proletariado. Na descrição de Stockport, Distrito Industrial de Manchester, Engels (1979, p.54-55) nos dá bem uma idéia desta ordem espacial.

Estende-se num estreito vale paralelamente a Mersey, de forma que um lado da rua apresenta uma descida brusca para voltar a subir do outro com uma inclinação igualmente acentuada, enquanto a via férrea de Manchester à Birmigham passa sobre um alto viaduto, por cima da cidade e do próprio vale. Stockport é conhecida em toda a região por ser um dos buracos mais sombrios e cheios de fumaça e oferece efetivamente – sobretudo quando vista do viaduto – uma visão nada atraente. Mas, aspecto pior tem as filas de casas e de porões que os proletários habitam por toda a cidade, desde o fundo do vale ao topo das colinas.

Mas, o verdadeiro papel revolucionário das ferrovias foi o de dinamizar a circulação de matérias-primas, máquinas, trabalhadores e bens industriais produzidos, reduzindo drasticamente os custos de produção e elevando em muitos graus a taxa de lucro dos capitalistas.

No Brasil, ao contrário da Inglaterra, as ferrovias antecederam ao surgimento da indústria fabril. Elas foram implantadas inicialmente para facilitar o escoamento

da produção cafeeira das fazendas até os portos, tendo contribuído para a criação de uma infra-estrutura básica para a circulação de mercadorias. Foi a partir daí que o sistema ferroviário ganhou uma dimensão nacional, aproximando populações, até então isoladas, e favorecendo a fomentação do mercado interno (Foot & Leonardi, 1982, p.44). Em contraposição ao que ocorrera na Inglaterra, as ferrovias aqui vieram se sobrepor à organização de um espaço fundamentalmente rural, regido pela agro-exportação. Por serem um meio de transporte moderno, rápido e eficiente (Hobsbawn, 1982, p.222), e o único em escala nacional para o mercado da época, as ferrovias acabaram por ter no Brasil um papel muito mais condicionador na localização e na organização do espaço da indústria fabril do que no “processo clássico” de industrialização da Inglaterra.

Enfim, se no Brasil o desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo retardatário acabou por diferenciar a indústria fabril e sua organização espacial do “processo clássico” inglês, alguns pontos, porém, são comuns ao sistema fabril de ambos os países: o trabalho altamente mecanizado; a intensa divisão social do trabalho internalizada à fábrica e a rigorosa disciplina e hierarquia no processo de produção. Noutros termos, é a consagração do sistema no qual uma dada tecnologia se impõe “não apenas como instrumento para incrementar a produtividade do trabalho, mas, muito principalmente, como instrumento para controlar, disciplinar e hierarquizar esse processo de trabalho” (Decca, 1982, p.40).

O padrão de localização da indústria têxtil no Brasil em fins do século XIX

Em fins do século XIX a indústria fabril, representada aqui pelo setor têxtil, apresentava-se bastante dispersa territorialmente. Segundo Moreira (1985, p.58) até 1890, quando a indústria fabril se tornaria realmente regular, é ainda pouco adequado falar-se em espaço industrial no Brasil, embora as primeiras fábricas tenham surgido junto aos antigos núcleos urbanos herdados do período colonial, como Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Belém e Rio Grande, aproveitando-se das condições favoráveis à formação e desenvolvimento do capital industrial existentes nestes núcleos (Foot & Leonardi, 1982, p.166).

A ausência de uma economia de escala e de um mercado nacional amplo e integrado levaram à atomização da indústria fabril no território, fazendo surgir no interior do país, e em áreas até então estritamente rurais, fábricas que atenderiam a um mercado de natureza local ou regional. Esta fragmentação da atividade fabril pelo território fez com que Castro (1979, p.171) utilizasse a expressão “industrialização descentralizada” para se referir à fase inicial da industrialização brasileira.

As indústrias têxteis, devido ao elevado grau de autarcização, são levadas a

mobilizar, elas próprias, os meios de produção e a força de trabalho localmente, o que gera uma certa urbanização do lugar para que sejam criadas as condições necessárias de funcionamento do sistema fabril (Oliveira, 1985, p.405).

O isolamento da produção industrial em torno de um grande estabelecimento fabril fez, portanto, com que brotassem em diversas partes do país verdadeiras "cidades industriais" nucleadas por uma grande fábrica, ou "cidades dentro de uma fábrica", como chama Francisco de Oliveira (Idem), que são a regra no Brasil da República Velha.

São inúmeros os exemplos de núcleos urbanos espalhados pelo Brasil que se desenvolveram em torno de uma ou mais fábricas têxteis, constituindo aquilo que Foot & Leonardi (1982, p.176) denominaram de "cidade-fábrica". São os casos, no interior paulista, da Fabrica Têxtil Carioba (1875), na periferia de Americana; do núcleo de grande Fábrica de Tecidos Votorantim (1874), a 7 km do centro de Sorocaba - posteriormente, o núcleo urbano-fabril daquela empresa se tornaria município independente; e da urbanização de Salto, no final do século XIX, totalmente dirigida e nucleada pelas Fábricas de Tecidos França e Pacheco Jr. (1875) e de Barros Jr. (1882). No Nordeste são exemplos típicos de "cidade-fábrica": Valença, na Bahia, cuja urbanização se desenvolveu em torno das Fábricas Todos os Santos (1844) e Nossa Senhora do Amparo (1860); Rio Tinto, no interior da Paraíba, onde até hoje a maior parte dos terrenos e casas de operários pertence à indústria têxtil local, de propriedade do Grupo Lundgren desde 1917 (Foot & Leonardi, 1982, p.176); e a Paulista, em Pernambuco, hoje município de mesmo nome do Grande Recife, cuja cidade se constituiu ao redor da Cia. De Tecidos Paulista (1891), também pertencente aos Lundgren (Lopes, 1988).

De um modo geral, estas fábricas construíam casas ou vilas operárias para seus empregados, abriam e urbanizavam ruas, implementavam sistema de água e esgotos, produziam energia elétrica, erguiam pontes, estendiam ramais ferroviários até suas terras, enfim, dotavam estes núcleos urbano-fabris de uma certa autonomia quanto ao processo de produção. Isto sem mencionar a forte influência que estas fábricas exerciam em todas as esferas da vida de seus operários, mantendo um rigoroso controle social da massa de trabalhadores através da "rede ideológica Fábrica-Igreja-Escola", na qual incluía-se, ainda, times de futebol, bandas de música e outras atividades recreativas, tudo "monoliticamente fixado, sob a batuta do capital" (Hardman, 1984, p.176).

Por sua vez, estas fábricas conviviam simultaneamente com as atividades rurais ao seu redor e, ao contrário de anulá-las, conjugavam-nas ao processo de acumulação fabril, pois necessitavam delas para gerir as condições objetivas de trabalho (meio de produção) e as condições subjetivas de trabalho (meio de subsistência), nos termos propostos por Marx no inédito capítulo VI d'O Capital (1978, p.57).

Alguns industriais têxteis, mesmo tendo que empatar um capital fixo volumoso na criação de infra-estrutura, julgavam mais conveniente que as fábricas e oficinas ficassem fora da cidade, longe da “aglomeração de seres famintos, enterrados na pior miséria, arrastados ao desespero mais violento... e receptivos à voz de homens malevolentes e ambiciosos que perturbavam a ordem pública” (Stein, 1979, p.68).

As cidades brasileiras dessa época, sobretudo as do litoral, possuíam “ruas estreitas, habitações pobres, precárias condições de saneamento, assoladas anualmente pela febre amarela – a saúde, a segurança e moralidade pública corriam sério risco” (Idem: 69). Além dos fantasmas das insurreições revolucionárias dos trabalhadores urbanos que incendiaram a Europa em 1848 e rodavam a imaginação dos cidadãos brasileiros mais instruídos. “Em meio a esse quadro sombrio da condição urbana brasileira, brilhou, como um ponto de luz, o exemplo da cidade industrial de Lowell, em Massachusetts”, que “brotou da floresta virgem com uma fábrica de tecidos de algodão”, onde o bom comportamento dos operários era “proverbial” (Idem).

Lembra Foot & Leonardi que esse processo de relativo isolamento da atividade fabril em determinados núcleos autônomos, fora das aglomerações urbanas, também se registrou na Europa, em especial nos períodos de transição ao capitalismo industrial (Foot & Leonardi, 1982, p.177). No Brasil, o surgimento de um espaço industrial concentrado (em escala nacional), só germinaria com o processo de diferenciação desencadeado pelo desenvolvimento das relações capitalistas de produção a partir do núcleo da economia cafeeira, tendo como centro de gravidade São Paulo, como assinalam Cano (1972), Silva (1976) e Mello (1982) em seus trabalhos.

A Fábrica Bangu, no Rio de Janeiro, por exemplo, se enquadraria sob medida neste padrão de organização espacial da indústria têxtil no Brasil em fins do século XIX, tanto no que diz respeito à sua localização em área rural nas proximidades de um importante centro urbano, reproduzindo com notabilidade o modelo de “cidade-fábrica” descrito acima, quanto na presença da Estrada de Ferro como um fator locacional importante e com implicações na organização fabril.

Segundo Stein (1979), “a construção de uma rede de estradas de ferro ligando o Rio de Janeiro a São Paulo e Minas Gerais após a década de 1860, contribuiu, finalmente, e de forma decisiva, para o deslocamento da supremacia têxtil da Bahia para a região centro-sul do Brasil”. Para ele, o impacto revolucionário das estradas de ferro, na organização do espaço fabril da época, “é ilustrado pelo fato das doze pequenas fábricas existentes em Minas Gerais, em 1887, estarem situadas junto a ferrovias (concluídas ou projetadas), e, em São Paulo, inúmeras fábricas surgiram em torno de Sorocaba, Salto e Tatuí – cidades abastecidas de algodão e força hidráulica e, a partir dos anos oitenta, servidas por linhas férreas” (Stein,

1979, p.38). O mesmo acontecia também no Nordeste, com a instalação de várias fábricas têxteis nos estados de Alagoas, Pernambuco e Paraíba, com o aproveitamento da rede de estradas de ferro que atendiam a agroindústria da cana-de-açúcar.

Mas não é apenas nas indústrias têxteis localizadas no interior dos estados que as ferrovias desempenharam um papel importante, condicionando a localização fabril. Em centros urbanos, como Recife e São Paulo, as ferrovias tiveram uma participação categórica na localização das fábricas têxteis. Estas tenderam a se localizar, preferencialmente, às margens de estradas de ferro e na periferia dos centros urbanos em processo de expansão. Em Recife temos como exemplos a Fábrica Madalena (1870) a Fábrica Torre (1877); e a Fábrica de Paulista (1891) – todas situadas em área periférica à cidade e servida por ferrovias (Foot & Leonardi, 1982, p.176).

No caso da cidade de São Paulo esta relação fábrica/ferrovia seria ainda mais exemplar, e não se restringiria apenas a indústria têxtil. De um modo geral, as fábricas “instalaram-se seguindo de perto o traçado das ferrovias (São Paulo-Railway e, depois Sorocabana e Central do Brasil). Este percurso acompanhou a direção natural dos Rios Tamanduateí e Tietê. Foi em torno das várzeas ribeirinhas que se formaram os primeiros núcleos fabris e proletários. Nestas baixadas, os bairros industriais descreveram um semi-círculo em volta da colina central da cidade, na qual se instalaram o centro comercial e os bairros burgueses (Higienópolis e Jardins)” (Foot & Leonardi, 1982, p.195). O baixo preço dos terrenos (pantanosos e insalubres) e a proximidade das estações ferroviárias atraíram para as planícies varzeosas as novas indústrias e muitos dos imigrantes recém-chegados à cidade (Fausto, 1971, p.19), dando origem à formação dos bairros operário-fabris do Brás, Bom Retiro, Moóca e, mais tarde, Pari, Belenzinho e Ipiranga (Rolnik, 1988, p.73-78). Desse modo, a expansão da cidade de São Paulo resultou de uma urbanização do tipo fábrica/ferrovia, na qual os bairros operários constituíram-se ao redor de fábricas que ocupavam primordialmente áreas baixas e atravessadas por ferrovias.

Como exemplos expressivos de fábricas têxteis incluídas no padrão de urbanização descrito acima, encontramos: a Tecelagem de Algodão Mariângela (1904), do Grupo Matarazzo, situada no Braz e ladeada pelos trilhos da São Paulo-Railway (Martins, 1976, p.31); a Fiação e Tecelagem Moóca (1897), no bairro de mesmo nome e cortado também pela Estrada de Ferro São Paulo-Railway (Suzigan, 1986, p.387), e a Cia. Nacional de Tecidos (1916), mais conhecida como Fábrica Maria Zélia, do controvertido empresário Jorge Street, localizada em Belenzinho junto à Estrada de Ferro Central do Brasil (Foot & Leonardi, 1982, p.176). Destas, a que melhor se enquadra no modelo cidade-fábrica, visto anteriormente, e mais se assemelharia à Fábrica Bangu no Rio de Janeiro, é a Maria Zélia, por constituir-

se num núcleo urbano-fábril relativamente autônomo, possuindo vila operária, escola, creche, armazém, praça, campo de futebol e igreja, “tudo gerado pela administração do proprietário da indústria para seus operários” (Rolnik, 1988, p.83-84).

No Rio de Janeiro, embora a densidade da malha ferroviária fosse igual ou maior do que a de São Paulo, na época, a indústria fabril, de um modo geral, não iria acompanhar o traçado das ferrovias, localizando-se, principalmente, em São Cristóvão e Caju, ou no fundo dos vales da antiga periferia da cidade – Gávea, Laranjeiras, Tijuca e Andaraí Grande.

Todas essas áreas, à exceção de São Cristóvão, não eram cortadas por ferrovias, mas, sim, servidas pelo sistema de carris urbanos, os famosos bondes. Das indústrias têxteis do antigo Distrito Federal, a Fábrica Bangu foi a única grande empresa do setor, nesta época, localizada às margens de uma ferrovia, no caso o ramal da Santa Cruz, da Estrada de Ferro Central do Brasil. Além dela, apenas duas outras pequenas indústrias têxteis a acompanhariam: a Cia. de Tecidos de Seda Brasileira, que se instalou na estação da Piedade e começou a funcionar em 1893 (Abreu, 1987, p.55); e a fábrica de tecidos e linha de algodão que se instalou em Sapopemba (hoje Deodoro), entrando em funcionamento, provavelmente, nesta mesma década de 1890 (Suzigan, 1986, p.390). Por volta do ano de 1908 estas duas fábricas já não se encontravam mais em funcionamento, pois não constam no levantamento feito pela Prefeitura do Distrito Federal para a Exposição Nacional da Indústria Fabril desse mesmo ano (Prefeitura do Distrito Federal, 1908, p.64-65).

Somente mais tarde, na década de 1920, e completamente deslocada do surto fabril do final do século XIX, é que outra grande indústria têxtil viria se situar às margens de uma ferrovia do Distrito Federal: foi a Cia. Nacional de Tecidos Nova América S.A., fundada em 1924 por membros demissionários da diretoria da Companhia América Fabril e que foi montada com a mais moderna aparelhagem da época (Weid e Bastos, 1986, p.115), no subúrbio de Del Castilho, junto à linha auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil.

No nosso entender um conjunto de fatores ocorreu para que as fábricas têxteis não fossem norteadas pelas ferrovias nas suas localizações no Rio de Janeiro. Dentre esses fatores estão: a não concordância do sentido dos rios com o traçado das ferrovias, a exemplo do que ocorreu em São Paulo; a não coincidência do surto fabril com o auge do desenvolvimento da economia cafeeira e, conseqüentemente, com o aumento do tráfego e da malha ferroviária; a fraca divisão do trabalho campo-cidade entre o Rio de Janeiro e a sua hinterlândia; e a forte atração exercida pelo Porto do Rio de Janeiro sobre a atividade fabril.

Tal fato aponta, ao nosso ver, para uma situação particular do processo de urbanização do Rio de Janeiro, no que diz respeito ao papel da indústria fabril,

merecendo o tema um melhor aprofundamento.

O padrão de localização da indústria têxtil no Rio De Janeiro em fins do século XIX

O Rio de Janeiro em fins do século XIX era ainda uma cidade de estrutura colonial-mercantil e que tinha experimentado um rápido crescimento em poucas décadas. Sua população aumentou 72% de 1838 a 1870, passando de 137.078 para 232.291 habitantes, e quase dobrou em menos de duas décadas, elevando-se de 274.972 para 522.651 habitantes no curto período de 1872 a 1890 (Abreu, 1987, p.39). Este vertiginoso crescimento demográfico do Rio de Janeiro deveu-se, em grande parte, à entrada de muitos estrangeiros na cidade e, também, a um considerável fluxo de migrantes oriundos de toda parte do país para a capital da República, em função da desagregação do sistema escravista, visto que um importante contingente foi de antigos escravos que abandonaram a região fluminense em decadência (Fausto, 1971, p.25).

Até o final da década de 1880 o Rio de Janeiro já possuía a maior concentração operária e fabril do país. A instalação de estabelecimentos fabris na capital e adjacências, a partir de meados do século XIX, deveu-se, segundo Boris Fausto, a um conjunto de fatores, dentre os quais a acumulação de capitais provenientes da empresa agrícola ou dos negócios do comércio exterior, a facilidade de financiamento dos grandes bancos, cuja sede estava localizada na capital do país, um mercado de consumo de proporções razoáveis, abrangendo não só a cidade como a região tributária, servida pela rede de ferrovias, e a substituição da água pela energia a vapor como força motriz (Idem, p.14-15). Acresça-se a tudo isto, ainda, o peso da presença do aparelho administrativo da capital federal e a estrutura portuária, facilitando o acesso às matérias-primas e as máquinas necessárias à produção fabril (Lobo, 1978, p.463).

Se na escala nacional o Rio de Janeiro reunia, no final do século XIX, condições francamente favoráveis ao desenvolvimento da atividade fabril, na escala local, ao nível da forma e funcionalidade da organização interna do seu espaço, faziam-se presentes algumas limitações para a implantação da indústria fabril, sobretudo a moderna indústria têxtil. Tal fato, aliado à evolução tecnológica desta indústria, irá ajudar a explicar a sua localização diferenciada, como veremos a seguir.

Partindo da análise sobre a localização das indústrias têxteis fundadas no Rio de Janeiro e adjacências até 1891, podemos observar que as primeiras fábricas de tecidos fundadas localizavam-se nos contrafortes da Serra do Mar e não na cidade do Rio de Janeiro. É o caso da Santo Aleixo (1849), a mais antiga delas, e daquelas que surgem na década de 1870: A Brasil Industrial (1872); A Petropolitana

(1874); a São Pedro de Alcântara (1874) e a Pau Grande (1878). A exceção à regra era dada pelas fábricas S. Lázaro (1877), Santa Rita (1877) e Rink (1879) que situavam-se na área urbana do Rio de Janeiro, as duas primeiras em São Cristóvão e a última no Centro (Suzigan, 1986, p.389-390). Contudo, quando comparadas àquelas situadas nos contrafortes da Serra do Mar, estas fábricas eram pouco expressivas, tanto em volume de capital quanto em número de fusos, de teares, de operários e de força motriz (Idem).

As indústrias têxteis que se instalaram junto à Serra do Mar tinham uma grande dependência das quedas d'água, pois utilizavam tecnologia baseada na energia hidráulica. Em função disso, a distância do mercado assumia posição secundária em relação à possibilidade das fontes hidráulicas. Segundo Stein (1979, p.37) havia no meio industrial brasileiro da época uma mentalidade de que para o país este tipo de tecnologia era a mais adequada devido ao fato de que o Brasil tinha grande potencial hidráulico.

Outro fator a ser considerado é o da força de trabalho. Não havia até o final da década de 1870 um mercado de força de trabalho capitalista totalmente constituído, o que só iria acontecer ao longo das décadas seguintes, em especial após a abolição da escravatura (Fausto, 1971, p.26). Tal fato fez com que estas empresas lançassem mão, quase que obrigatoriamente, da força de trabalho estrangeira (imigrantes), no estilo de núcleos coloniais afastados das áreas urbanas do Rio de Janeiro. Foi o caso da Santo Aleixo, da Brasil Industrial e da Petropolitana (Stein, 1979, p.37).

No tocante as ferrovias, das indústrias têxteis situadas nos contrafortes da Serra do Mar, houve apenas duas que se beneficiaram da malha ferroviária já existente: a Brasil Industrial e Pau Grande. Para as demais, a ferrovia parece não ter exercido um papel de atração locacional tão fundamental, tanto que a localização dessas fábricas, de um modo geral, não se deu às suas margens.

O sistema de transporte que era utilizado pelas fábricas Petropolitana, São Pedro de Alcântara e Santo Aleixo foi o mesmo que servia tradicionalmente à lavoura cafeeira nesta área, isto é, feito através de trilhas de mulas em conexão com pequenos portos fluviais e marítimos que davam acesso à Baía de Guanabara (Cano, 1977, p.29).

Em contraposição às indústrias têxteis mais antigas, aquelas que foram fundadas na década de 1880 e início da década seguinte seguiram outros raciocínios locacionais, resultando daí uma localização dominante junto à cidade do Rio de Janeiro, no Distrito Federal, caracterizando um surto, ao contrário do anterior, marcadamente urbano. A opção preferencial pelo vapor como força motriz teve um papel fundamental na orientação deste padrão. De maneira integral ou parcial todas as indústrias deste surto adotaram a energia a vapor, o que se traduzia, conseqüentemente, numa menor dependência das fontes hidráulicas e na maior

liberdade para se localizar junto a outros fatores locacionais, como o porto e a força de trabalho, tornada cada vez mais abundante no Rio de Janeiro pelo constante afluxo de imigrantes nacionais e estrangeiros, que vinham tentar a sorte na capital federal do País, e de ex-escravos, que deixavam as áreas decadentes da lavoura cafeeira do Vale do Paraíba.

Embora orientadas para o urbano, estas indústrias não vão, entretanto, se situar no centro da cidade, mas em bairros situados em fundos de vales – Gávea, Laranjeiras, Tijuca e Andaraí Grande. Alguns destes bairros eram mais antigos, como o aristocrático São Cristóvão que, em função de já possuir uma infra-estrutura e uma localização estratégica em relação aos principais eixos de transporte, passou a ser um local privilegiado para a implantação fabril (Abreu, 1987, p.55). Outros brotaram de loteamentos bem recentes, de concepção moderna e inspirados nas novas cidades européias, como Vila Isabel, no Andaraí Grande, criado em 1873 pela Companhia Arquitetônica, de propriedade do Barão de Drumond (Idem, p.44). Outros, ainda, como Laranjeiras e Gávea, ocupavam áreas que estavam mais encaixadas nos vales da Serra da Carioca, e as indústrias têxteis que aí se instalaram tinham como objetivo o aproveitamento dos rios e córregos que desciam das vertentes da serra. Embora a matriz tecnológica dominante das fábricas deste surto não fosse mais a energia hidráulica e sim o vapor, a água continuava a ser um meio de produção indispensável à atividade fabril da indústria têxtil. Levando-se em conta, também, que o serviço de distribuição de água por parte do poder público era extremamente precário, eram, pois, as próprias indústrias têxteis que tinham que arcar com o suprimento de água necessário as suas atividades.

O fato de essas indústrias têxteis não se situarem na antiga área urbana da cidade – o Centro – e sim na sua periferia, não é por acaso. O padrão de acumulação imposto pela moderna indústria têxtil não cabia na antiga ordem urbana. O Rio de Janeiro era, até então, uma cidade mercantil que tinha como herança uma estrutura colonial de uma sociedade escravocrata. Com seus sobrados senhoriais e suas ruas estreitas e espremidas entre brejos e morros, o Centro da cidade, que tinha o seu cotidiano ligado às atividades agro-exportadoras e político-administrativas, não atendia, nem enquanto conjunto de formas, nem enquanto funcionalidade destas, as necessidades da moderna indústria têxtil. Em outras palavras, não atendia, enquanto arranjo espacial, às exigências da produção e reprodução do capital industrial emergente. Não é à toa que a cidade passaria por uma grande reforma urbana no início deste século, que redefiniria o seu papel sócio-econômico. As novas empresas necessitavam de um espaço que abrigasse formas amplas e largas e proporcionasse uma maior funcionalidade, facilitando a circulação de capital, mercadorias e força de trabalho. Necessitavam também de um espaço socialmente estratificado, que atendesse às exigências da racionalidade do trabalho, da disciplina e hierarquia fabril; necessitavam, enfim, de um espaço

que correspondesse ao elevado grau de divisão social do trabalho no interior da fábrica e ao ritmo frenético da produção fabril.

Embora houvesse muitos estabelecimentos industriais no centro da cidade, a maioria ligada ao setor artesanal e manufatureiro (couro, chapéus, velas etc), o centro não era, efetivamente o lugar da moderna indústria têxtil.

Neste sentido, não podendo prescindir do mercado e da infra-estrutura portuária e mercantil que o Centro lhes proporcionava, estas indústrias iriam situar-se junto a ele, onde era mais fácil adequar o seu espaço à dinâmica do sistema fabril visto que, na maioria dos casos eram áreas em processo recente de estruturação urbana (Abreu, 1987, p.44-45).

Por outro lado, a moderna indústria têxtil, em função de uma produção fabril mecanizada, que não exigia no processo de trabalho muita qualificação, era altamente concentradora de mão-de-obra (Prefeitura do Distrito Federal, 1908: 64-65). Tal fato, somado ao irregular sistema de transportes e a grave crise de habitação que se abateu sobre a cidade em fins do século XIX, contribuiu, decisivamente, para que uma massa numerosa do proletariado nascente fosse morar com suas famílias junto às fábricas, muitas vezes em vilas operárias, tornando assim as áreas aludidas acima, na antiga periferia da cidade, de forte concentração operário-fabril.

Dentre aquelas indústrias têxteis deste surto, notadamente urbano da década de 1880, a CPIB (Fábrica Bangu) constituiu-se na única exceção, pois, embora estivesse situada dentro dos limites do antigo Distrito Federal, nas proximidades da Capital, não se localizou na área periférica ao centro da cidade, como as outras, e sim em área rural.

A exemplo, entretanto, dessas indústrias têxteis que tiveram origem neste surto urbano, a Fábrica Bangu será montada com base na tecnologia a vapor, e suas necessidades para a produção fabril serão as mesmas das demais. Portanto, o lógico era que a Fábrica Bangu se localizasse na periferia do antigo centro da cidade. E isto quase aconteceu, na Tijuca, não fosse, como já vimos, a falta de garantia no fornecimento de água para a fábrica.

A sua localização em área rural aparece, portanto, como uma variante ao padrão desenhado por este surto eminentemente urbano. A diferença marcante da Fábrica Bangu em relação às outras é que ela está situada em área rural no Distrito Federal, e isto é algo que influenciaria decisivamente na organização do seu espaço fabril, como veremos mais tarde.

No que diz respeito à distância do mercado (Rio de Janeiro), a Fábrica Bangu não apresentaria uma situação tão dispar e desvantajosa em relação às demais, pois embora estivesse a 31 km do Centro da cidade e do Porto do Rio de Janeiro, esta distância em termos relativos representava cerca de uma hora do Centro, através da Estrada Federal Central do Brasil – quase o mesmo tempo que

se levava da Gávea ou mesmo da Tijuca até o Centro da cidade pelo sistema de carris urbanos (bondes) – isto sem mencionar a redução dos custos de transportes proporcionados pela estrada de ferro, permitindo transportar um volume de carga bem maior de uma só vez, além de contar com um acesso exclusivo do ramal de Santa Cruz que saía de dentro da própria fábrica (CPIB, 1983, p.35). Desse modo, tanto a matéria-prima quanto o produto industrializado poderiam ir do Centro até a fábrica e desta para o mercado sem nenhum transbordo.

Conclusão

Em fins do século XIX a indústria fabril, representada aqui pelo setor têxtil, apresentava-se bastante dispersa territorialmente. Até 1890, quando a indústria fabril se tornaria realmente regular, é ainda pouco adequado falar-se em espaço industrial no Brasil, embora as primeiras fábricas tenham surgido, ainda nessa época, junto aos antigos núcleos urbanos herdados do período colonial, como Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Belém e Rio Grande, aproveitando-se das condições favoráveis à formação e desenvolvimento do capital industrial existentes nestes núcleos.

A ausência de uma economia de escala e de um mercado nacional amplo e integrado levaram à atomização da indústria fabril no território, fazendo surgir, no interior do país, e em áreas até então estritamente rurais, fábricas que atenderiam a um mercado de natureza local ou regional.

Até o final da década de 1880, o Rio de Janeiro já possuía a maior concentração operária e fabril do país. A instalação de estabelecimentos fabris na capital e adjacências, a partir de meados do século XIX, deveu-se a um conjunto de fatores, dentre os quais a acumulação de capitais provenientes da empresa agrícola e dos negócios do comércio exterior, a facilidade de financiamento dos grandes bancos, cuja sede estava localizada na capital do país, um mercado de consumo de proporções razoáveis, abrangendo não só a cidade como a região tributária, servida pela rede de ferrovias, e a substituição da água pela energia a vapor como força motriz. Acresça-se a tudo isto, ainda, o peso da presença do aparelho administrativo da capital federal e a estrutura portuária, facilitando o acesso às matérias-primas e às máquinas necessárias à produção fabril.

Se na escala nacional o Rio de Janeiro reunia, no final do século XIX, condições francamente favoráveis ao desenvolvimento da atividade fabril, na escala local, ao nível da forma e funcionalidade da organização interna do seu espaço, faziam-se presentes, também, algumas limitações para a implantação da indústria fabril, sobretudo a moderna indústria têxtil. Tal fato, aliado à evolução tecnológica desta indústria, irá ajudar a explicar a sua localização diferenciada no núcleo urbano do Rio de Janeiro e sua *hinterland*.

Bibliografia

- ABREU, Maurício de *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. IPLANRIO/Zahar. 1987.
- CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Difel. 1977.
- COMPANHIA PROGRESSO INDUSTRIAL DO BRAZIL (CPIB). Rio de Janeiro. "Histórico da Fábrica de Tecidos e Estamparia na Estação de Bangu", publicado no Relatório apresentado à Assembléia Geral dos Acionistas, em 29/03/1893. Anexos.
- CASTRO, A. B. *Sete Ensaios. Sobre a Economia Brasileira*. Vol. 2. Rio de Janeiro. Forense Universitária. 1980.
- DECCA, Edgar S. de. *O Nascimento das Fábricas*. São Paulo. Brasiliense. 1982.
- ENGELS, F. *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo. Global. 1985.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito Social*. São Paulo. Difel. 1971.
- FOOT, Francisco & LEONARDI, Victor. *História da Indústria e do Trabalho no Brasil (das origens aos anos vinte)*. São Paulo. Global Editora. 1982.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Nem Pátria, Nem Patrão! (vida operária e cultura anarquista no Brasil)*. 2 Ed. São Paulo. Brasiliense. 1984.
- HOBBSAWN, Eric J. *Em A Era do Capital: 1848-1875*. 3ª Ed. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1982.
- KAUTSKY, Karl. *A Questão Agrária*. São Paulo. Proposta Editorial. 1980.
- LUZ, Nícia Vilela. *A Luta pela Industrialização no Brasil*. São Paulo. Difel. 1981.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro)*. Vol.2. Rio de Janeiro. Ed. IBMEC. 1978.
- LOPES, José Sérgio Leite. *Cia. de Tecidos Paulista. A tecelagem dos conflitos de classe na "Cidade das Chaminés"*. São Paulo. Marco Zero/UnB. 1988
- MARTINS, José de Souza. *Conde Matarazzo, o Empresário e a Empresa*. 2 Ed. São Paulo. HUCITEC. 1976.
- MARX, Karl. *O Capital*. Livro I, capítulo VI (inédito). São Paulo. Ed. Ciências Humans. 1978.
- MELLO, Cardoso de. *O Capitalismo Tardio. (contribuição à revisão crítica da economia brasileira)*. São Paulo. Brasiliense. 1982
- MOREIRA, Ruy. *O Movimento Operário e a Questão Cidade-Campo no Brasil*. Petrópolis. Vozes. 1985.
- OLIVEIRA, Francisco. *A Emergência do Modo de Produção de Mercadorias: uma interpretação teórica da economia da República Velha no Brasil*. In *Historia Geral da Civilização Brasileira*. Tomo III. O Brasil Republicano, Vol. 1. Estrutura de Poder e Economia (1889-1930). 4 Ed. São Paulo. Difel. 1985.
- PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL. *Notícia sobre o desenvolvimento da Indústria Fabril no Distrito Federal e sua situação actual*. Exposição Nacional de 1908.
- ROLNIK, Raquel. *São Paulo, início da industrialização: o Espaço e a Política*. In KOWARICK, Lucio (org). *As Lutas Sociais e a Cidade. São Paulo: passado e presente*. São Paulo. Paz e Terra.
- SILVA, Sérgio. *Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil*. São Paulo. Ed. Aka-Omega. 1976.
- STEIN, Stanley. *Origens e Evolução da Indústria Têxtil no Brasil-1850*. Rio de Janeiro. Campus. 1979.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria Brasileira . Origem e Desenvolvimento*. São Paulo. Ed. Brasiliense. 1986.

WEID, Elizabeth Von Der e BASTOS, Ana Marta R. *O Fio da Meada. Estratégia de Expansão de uma indústria Fabril (1878-1930)*. Rio de Janeiro. Fundação Casa de Rui Barbosa/Confederação Nacional da Indústria. 1986.

Recebido para publicação dia 11 de Março de 2008

Aceito para publicação dia 01 de Maio de 2008