

TÉCNICA, SOCIEDADE E NATUREZA NA LIGAÇÃO RIO DE JANEIRO–JUIZ DE FORA

Aluno: Matheus Cavalcanti Bartholomeu

Orientador: João Rua

Introdução

Conseguimos observar com clareza, na atualidade, um processo de metropolização do espaço que ocorre na ligação entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e de Juiz de Fora (MG). A partir da capital fluminense se disseminam o tempo, as formas e a racionalidade metropolitana. Entretanto, essa difusão de símbolos e signos não se dá uniformemente por todo o espaço, de modo que para podermos compreendê-la com mais clareza, precisamos examinar as distintas periodizações do processo de ocupação ao longo e no entrono das rodovias e ferrovias. Em cada compartimentação temporal, constatamos diferentes modos pelos quais se dá a interação entre as dimensões físico-natural e social do espaço geográfico. Baseados em marcos temporais associados à evolução da técnica rodoviária, dividimos em três o decorrer do processo de ocupação da ligação. Antes de discriminá-los, necessitamos acrescentar que a técnica precisa ser entendida como continente de aspectos “humanos” e “não-humanos” e, portanto, capaz de superar dicotomias, como a entre natureza e cultura [1].

O primeiro período se estende de 1861, ano da inauguração da Estrada União e Indústria, entre as cidades de Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora (MG), a 1928, quando a Rodovia Washington Luís foi aberta, ligando aquela cidade a sua capital. Esse momento se caracteriza por já podermos chamar a ligação em questão de um eixo de urbanização, ainda que esta ainda se realize incipientemente. Também possui como característica o grande condicionamento do traçado das estradas aos fatores geomorfológicos e potamográficos. O segundo período compreende de 1928 a 1973, quando foi aprovado o Plano Nacional de Viação, efetivando a rodovia BR-040 como estrada de ligação entre Brasília (DF) e Rio de Janeiro, passando por Juiz de Fora. Aqui já podemos tratar da consolidação da urbanização ao longo do eixo, bem como de drástica diminuição do grau de sujeição da técnica aos aspectos físicos do ambiente. Por fim, o terceiro momento diz respeito ao atual, desde 1973, em que a técnica se desenvolve sobremaneira, e o eixo passa a se caracterizar como um eixo de metropolização, processo que adere ao espaço características metropolitanas, como alta densidade de fluxos de informação e capitais e aumento da força das relações com outras metrópoles [2].

Objetivos

Elucidar os diferentes momentos da ocupação ao longo das estradas (tanto rodoviárias como ferroviárias) de ligação entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora, de modo a entender o atual processo de disseminação da lógica e da racionalidade metropolitana pelo interior. Ademais, objetivamos discutir o papel da técnica na sujeição ou não aos condicionantes físico-naturais deste estabelecimento das populações, entendendo a influência que exerceram sobre ele, contribuindo para direcioná-lo alhures ou assentá-lo em determinados locais.

Metodologia

Amparamo-nos na abordagem pluriescalar e multidimensional do espaço geográfico, bem como nos esclarecimentos de Edgar Morin e outros sobre o Paradigma da Complexidade,

para entendermos e darmos relevo aos estudos, como pretende o nosso, que procuram integrar Geografia Física e Geografia Humana. Entretanto, por ocasião da falta de um método mais crítico que o Positivismo para abranger as diferenças entre os estudos das ciências naturais e das ciências sociais, utilizamos modelos diferentes para analisar cada dimensão do espaço geográfico. Quanto às questões sociais, adotamos o método materialista histórico e dialético, cuja ênfase na superação de contradições e na evolução histórica nos é interessante. Por sua vez, ao tratarmos da dimensão físico-natural, recorreremos às elucidações da Teoria Geral dos Sistemas, compreendendo as diferentes escalas dos fenômenos.

Considerações finais

A construção das vias de ligação no primeiro período especificado, por não contar com técnicas elaboradas de engenharia, teve de se sujeitar sobremaneira aos condicionantes hidrogeomorfológicos. Exemplo disso é que a Estrada União e Indústria e um ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II tiveram de se estabelecer seguindo o curso do rio Piabanha, geralmente à meia-vertente e aproveitando-se de uma fratura de orientação S-N, que próxima à zona de fronteira entre o *graben* do Paraíba do Sul e o *horst* da Serra da Mantiqueira foi deslocada para oeste, por onde segue o rio Paraíba e por onde seguiu a construção das estradas mencionadas.

A evolução da técnica rodoviária foi pujante na transição para o período seguinte, uma vez que a Rodovia Washington Luís, a primeira asfaltada do Brasil, teve de subir as íngremes escarpas da Serra dos Órgãos. Essa anteposição do poderio da técnica do homem em relação às dinâmicas da natureza permitiu ainda mais o espraiamento da ocupação pelo interior, num período que consolidou o processo de urbanização no espaço referido. Na atualidade, o empreendimento da Nova Subida da Serra, em execução no trecho em questão da BR-040, é atestado de que esse domínio é ainda mais claro, uma vez que dentre obras de contenção de encostas, cortes nas rochas para passagem da estrada, alargamento de vias, há a construção de um túnel de 5 km. de extensão contínua em aclive, o maior túnel rodoviário do País.

Além dessas manifestações, também conseguimos perceber com nossos estudos, leituras direcionadas e constantes observações de campo, diversas evidências do processo de metropolização do espaço ao longo do eixo em questão: desconcentração das plantas industriais, com muitas vindo a se instalar no médio vale do Rio Paraíba do Sul, próximas ou nos limites do município de Três Rios, onde lhes são permitidos baixos impostos; concentração das esferas de decisão e poder na cidade do Rio de Janeiro, cuja influência no cenário nacional aumenta rigorosamente nos últimos anos; loteamento de áreas residenciais em sítios distantes do centro urbano; estreitamento das relações comerciais entre as cidades; entre outras.

Apontamos, neste estágio da pesquisa, para ainda maior aprofundamento da análise – já mirando em eventuais temas para pós-graduação – a fim de consolidar a questão da técnica como ponto forte para estabelecer uma concisa relação entre as dinâmicas sociais e naturais do espaço. Procuraremos evitar vaguear sobre esse meio fascinante mas de difícil compreensão sem perspectivas maiores, o que infelizmente se tornou comum na ciência geográfica brasileira.

Referências

1 - SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: EdUSP, 2006.

2 – LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. *In:* SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée G.; OLIVEIRA, Floriano José G. de (Orgs.). **Metrópole: governo, sociedade e território.** Rio de Janeiro, DP&A; FAPERJ, 2006. p. 41-57.