

FÁBIO NUNES MACHADO

**A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO
GONÇALENSE, ENTRE OS ANOS 1920-1950**

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

FFP/2002

FÁBIO NUNES MACHADO

**A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO
GONÇALENSE, ENTRE OS ANOS 1920-1950**

Monografia apresentada como exigência parcial para obtenção do título de graduação em Licenciatura Plena em História pela Faculdade de Formação de Professores da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Orientador: Prof. Dr. Luís Reznik.

São Gonçalo/2002

Dedicado a

Valdir Amorim Machado, meu pai, in memoriam, pelo exemplo de vida e caráter, onde busco inspiração para alcançar êxito em meu viver.

Juracy Nunes Machado, minha mãe, pelo exemplo de luta e resistência pela vida, que me impulsiona a cada dia a conquistar tudo que está ao meu alcance.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me conceder o dom da vida, capacitar-me para realização de tal trabalho e permitir que eu chegasse a este momento importante da minha vida. A Ele devo tudo que tenho e tudo que sou. Portanto, rendemos a Ele toda a honra e toda a glória para todo o sempre.

Aos meus familiares, em especial, ao meu irmão, Flávio, pela compreensão e apoio em todos momentos, principalmente, os mais difíceis durante a graduação.

Ao meu grande amor, Ana Carolina, que comigo divide os mesmos sonhos, felicidades, conquistas e realizações.

Ao professor Luís Reznik, pela paciência, dedicação e orientação na concretização deste trabalho. A ele devo grande parcela da minha formação no ofício de historiador.

A todos os professores do Departamento de Ciências Humanas, da Faculdade de Formação de Professores, que contribuíram durante a minha graduação.

Aos meus amigos, conquistados no decorrer da vida, que nunca me deixaram desistir dos meus sonhos, e me ajudaram no caminhar da vida.

A Walter, arquivista do jornal O SÃO GONÇALO, e aos funcionários do Departamento de Patrimônio da Prefeitura Municipal de São Gonçalo, que tornaram esta pesquisa possível.

“A história é a testemunha dos tempos,
mestra da vida, luz da verdade.”
Cícero.

RESUMO

Este trabalho se propõe a organizar um estudo sobre como eram implementadas as políticas públicas no momento de forte crescimento econômico do município de São Gonçalo, quando da chegada de indústrias com alto valor de capital; compreendendo, portanto, como a administração municipal se posicionou frente a esta fase de vertiginoso progresso econômico. Entender a dinâmica da urbanização gonçalense é perceber como pressões da opinião pública, reivindicando o desenvolvimento urbano da cidade, através, principalmente, da imprensa escrita influenciaram na concretização dos melhoramentos urbanos pela administração municipal, configurando o momento quando a Prefeitura Municipal de São Gonçalo começa de forma gradual a assumir efetivamente sua municipalidade.

SUMÁRIO

Introdução	07
CAPÍTULO I - Os primeiros momentos da “urbe gonçalense”	15
CAPÍTULO II - A centralidade do bairro de Neves no processo da urbanização gonçalense	27
CAPÍTULO III - A consolidação de benefícios e serviços públicos no contexto da formação urbana gonçalense	32
Conclusão	42
Fontes	44
Bibliografia	45

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa se insere no conjunto de estudos da chamada “História Local”, norteando sua diretriz para as questões urbanas. Tendo como objetivo principal compreender o processo de urbanização do município de São Gonçalo, o qual se consolida no período entre as décadas de 20 e 40 do século passado – quando se observa a realização das primeiras medidas urbanísticas na cidade – este trabalho busca investigar o crescimento urbano de uma região delimitada pela capital do Estado e pela Capital Federal, procurando analisar como esta conjuntura determinou seu aprimoramento como meio urbano. Para tanto, o trabalho pretende investigar os fatos que levaram ao início deste processo, e entender como estes interagiram na aceleração do mesmo, no período referido.

Partindo desta linha de pensamento, a presente pesquisa objetiva compreender como se processa a urbanização gonçalense, buscando entender a participação do poder público na construção deste espaço urbano. Como ocorreu o plano de ação da Prefeitura, compreendendo, ainda, de que forma as "pressões populares" contribuíram para uma ação mais eficaz da administração municipal. Enfim, como se deu a atuação do poder público na organização deste novo espaço, que surgia não apenas por sua iniciativa mas também como necessidade frente à nova realidade econômica do município.

Neste sentido, tornou-se fundamental analisar documentos oficiais da Prefeitura, relativos a este período, tais como: atos do Prefeito, decretos, decretos-lei e atas de concorrência, pesquisados no Departamento de Patrimônio da Prefeitura Municipal de São Gonçalo, afim de esclarecer a linha de ação da Prefeitura.

Acompanhar a ação do poder público estadual neste processo foi possível através da análise das Mensagens de Presidente de Estado à Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, entre os anos de 1914 a 1937, pesquisadas no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro. As mensagens se apresentam como importantes fontes de pesquisa na medida

que se configura como um verdadeiro resumo de cada administração com suas respectivas medidas nos mais diversos serviços (educação e saúde públicas, transportes coletivos, saneamento básico, obras públicas etc.)

No intuito de acompanhar a explosão demográfica no município, inserida no seu crescimento urbano, foi essencial trabalhar os dados estatísticos da cidade. Para tanto foi utilizado censos e anuários, relativos à época, publicados pelo IBGE, juntamente com as pesquisas da Agência Municipal de Estatística, uma extensão do IBGE no município, que trabalhava fundamentalmente com resultados municipais.

A abordagem das edições de periódicos locais, tais como: A GAZETA e O SÃO GONÇALO, permitiram perceber a forte pressão exercida através da imprensa, que cobrava da Prefeitura não só um comprometimento frente à urbanização da cidade como, também, exigia desta uma postura efetiva da sua municipalidade, principalmente em relação à prestação de serviços essenciais ao desenvolvimento do município.

A compreensão da dinâmica da urbanização em São Gonçalo pode ser facilitada utilizando linhas de comparação do mesmo processo nas cidades vizinhas mais desenvolvidas, uma vez que, invariavelmente, estas são citadas pela imprensa gonçalense como importantes para alavancar o crescimento urbano gonçalense, pela proximidade de suas áreas. Neste caso utilizaremos os exemplos da cidade de Niterói, então Capital do estado do Rio de Janeiro, e da cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal.

Analisando a obra de Carlos Whers¹, percebemos que o processo de urbanização em Niterói coincide com o momento de formação de sua municipalidade, o que ocorre no início do século XX, no período de consolidação do regime republicano.

Segundo o referido autor, os reflexos do republicanismo no estado do Rio de Janeiro conciliava as idéias de democratização da administração pública e descentralização do poder. Nesta perspectiva, Niterói, entretanto, sofria no final do século XIX (1890) uma baixa considerável. O distrito de São Gonçalo tornava-se um novo município, levando cerca de 65% de seu território².

Quatro anos após o ocorrido, Niterói sofria outra baixa, com a transferência da sede de Capital do estado para Petrópolis, em 1894; idéia esta que também surgira em 1890, com a administração do governador Francisco Portela, diante da ineficiência da cidade em

¹ Carlos Whers. **Niterói: Cidade Sorriso. A história de um lugar**. Rio de Janeiro. 1984

abrigar diversos serviços públicos, mas que somente se concretizou após estragos proporcionados pela Revolta da Armada na mesma³.

O restabelecimento como Capital do estado, em 1903, após constante mobilização política nas legislaturas e na imprensa niteroiense, e com participação de nomes de peso, como Quintino Bocaiúva e Nilo Peçanha, será o momento que marcará o crescimento urbano da cidade.

Em 1904, sob a administração de Nilo Peçanha, foi criada a Prefeitura Municipal de Niterói, sendo nomeado o engenheiro Dr. Paulo Ferreira Alves, o seu primeiro prefeito. Até então, a função executiva no município pertencia ao presidente da Câmara.⁴

O início do exercício da municipalidade niteroiense coincide com a realização de um plano de melhoramentos, que marcaria a completa transformação da cidade, segundo as palavras do autor: “*A execução de tão vasto programa significava, em última análise, a transformação de uma grande aldeia em cidade...*”⁵

O mesmo processo, desencadeado em São Gonçalo, que buscava promover o desenvolvimento urbano, com o intuito de consolidação de municipalidade, ocorria em Niterói, pelo menos 20 anos antes, com diferenças e semelhanças.

No caso de Niterói, o autor se refere a um “plano de melhoramentos” – algo não observado em São Gonçalo – já no início do processo, responsável por alargamento e calçamento das principais ruas e pela reparação e construção de prédios públicos, que pudesse abrigar todo aparato político-administrativo do estado.

Entretanto, como ocorre em São Gonçalo, há uma clara disposição da Prefeitura de Niterói em assumir os postos de serviços públicos. Desta forma, o plano de melhoramentos incluía pontos sobre o serviço de esgotos, limpeza e conservação pública, além da criação de um Centro de Serviços Municipais.⁶

Em 1912, por exemplo, o abastecimento de água em Niterói passou a ser efetuado pela Prefeitura, em detrimento da ação do governo estadual⁷, o que demonstra a tendência de consolidação da municipalidade niteroiense através da efetivação de serviços públicos,

² Ibidem. Pág: 81

³ Ibidem. Págs.: 90, 91

⁴ Ibidem. Pág.: 93

⁵ Ibidem. Pág.: 93

⁶ Ibidem. Pág.: 93

⁷ Ibidem. Pág.: 99

mesmo fenômeno observado no caso gonçalense.

A existência de um projeto de cunho urbanístico, em Niterói, não era um privilégio daquele momento. Já em 1819, era visível a preocupação de urbanizar a recém-criada Vila Real da Praia Grande _ que viria a dar origem à cidade de Niterói – como afirma Maristela Chicharro de Campos⁸:

*“ A partir de então, os investimentos em obras públicas e aberturas de ruas, no geral, consumiram parcelas consideráveis das despesas empreendidas pela Câmara, denotando, portanto, sua preocupação em transformar a sede da nova vila numa área urbanizada.”*⁹

Com este intuito, em 1820, era elaborado o Plano de Edificação da Vila Real da Praia Grande, pelo então presidente da Câmara, José Clemente Pereira.¹⁰

Por meio de tal projeto, a Câmara procurava estabelecer normas de urbanização que determinariam a construção da nova vila, tais como: a largura de ruas, regras para construção e conservação de casas, sobre quintais, desapropriação para construções públicas, dentre outras.¹¹

Observamos, portanto, que o objetivo do projeto era normalizar tanto o espaço público como também o espaço privado, principalmente, no que diz respeito à estética das residências. Tal controle era realizado através do Código de Posturas da Vila Real da Praia Grande, em 1825.

Traçando uma linha de comparação, percebemos que São Gonçalo não passou pela mesma diretriz. Os estudos e aperfeiçoamento das principais vias gonçalenses – iniciados na década de 1930 – somente ocorreu quando da preparação destas para o calçamento, e não como um plano inicial de urbanização. A intervenção e tentativa de controle sobre o espaço privado no processo de urbanização não é notado tão consolidado na cidade, principalmente, constatando a pouca preocupação quanto à interferência das residências na estética urbana de São Gonçalo.

Do outro lado das margens da Baía de Guanabara, a então Capital Federal, encarava

⁸ Maristela Chicharro de Campos. **Riscando o solo**. Niterói: Niterói Livros. 1998

⁹ Ibidem. Pág.: 45

¹⁰ Ibidem. Pág.: 46

¹¹ Ibidem Pág.: 50

sua transformação urbana, profundamente, a partir da introdução do bonde e do trem a vapor. Neste sentido, o ano de 1870 é usado como marco divisor, pois marca a introdução de tais meios-de-transporte, responsáveis pelo crescimento físico da cidade¹².

A introdução destes será responsável pela crescente diferenciação social na cidade, que passará a ser marcada pela localização das habitações – já que antes era norteada apenas pela forma/aparência das residências, uma vez que a carência de meios-de-transporte coletivos ocasionava a relativa proximidade das moradias.

A partir deste momento, a classe mais privilegiada passa a ocupar os bairros da zona sul, facilitada pela expansão dos serviços de bonde, nesta localidade. O trem a vapor, por outro lado, vai permitir o crescimento demográfico em direção ao subúrbio carioca, promovido pelos grupos de menor poder aquisitivo, forçadas que foram a abandonar o centro da cidade, que começava a encarar um remodelamento da sua estética urbana, principalmente, a partir do governo Pereira Passos (1904).

A partir desta visão, Maurício de Abreu passa a entender a evolução urbana do Rio de Janeiro sob duas perspectivas: centro/zona de sul, de um lado, e subúrbio, por outro lado.

A atuação do poder municipal ocorre de forma diferenciada nestas duas localidades, caracterizadas, por Maurício de Abreu, como bairros burgueses – centro e zona sul – e bairros proletários – subúrbio, áreas centrais periféricas (Gamboa, Saúde, Santo Cristo, Catumbi) e, posteriormente, São Cristovão.¹³ A intervenção pública mais efetiva se percebe nos primeiros, o que veio a acelerar o processo de estratificação social¹⁴, consolidando a estrutura núcleo/periferia, no espaço urbano carioca.

Observa-se, portanto, o embelezamento e valorização do centro e zona sul em detrimento de intervenções cirúrgicas na periferia, que sofria crescente processo de ocupação – gerando problemas de origem demográfica, como o surgimento de favelas, neste espaço – motivada pela rápida expansão industrial, devido aos baixos valores dos esparsos terrenos e pelo crescimento da malha ferroviária ao longo dos subúrbios cariocas.

Tal conjuntura, marcada pelo acirramento das contradições sociais, na formação

¹² Maurício de Abreu. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora. 1987
Pág:37

¹³ Ibidem. Pág:73. Sobre São Cristovão, o autor considera como um bairro muito procurado e ocupado pelas classes abastadas até o final do Império, quando passa a tornar-se um bairro industrial. Ver pág.: 55

¹⁴ Ibidem. Pág:73

urbana da cidade, acaba por provocar a elaboração, já no final da década de 1920, de um plano urbanístico, que embora nunca tenha sido colocado em prática – principalmente devido ao novo momento político que o país, e, conseqüentemente, sua capital, passam a viver a partir da Revolução de 1930 – constitui, segundo Maurício de Abreu: “*o exemplo mais importante da tentativa das classes dominantes da República Velha de controlar o desenvolvimento da forma urbana carioca.*”¹⁵

O plano, denominado Agache, pretendia fixar no poder público o controle sobre o desenvolvimento da forma urbana carioca. Tinha a idéia de ordenar a cidade, organizando suas áreas residenciais segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço. Um dos objetivos era solucionar os custos habitacionais da população operária, a fim de promover a erradicação de favelas.¹⁶ A nova perspectiva política da Revolução de 1930, entretanto, impediu a implementação de um projeto político originado da República Velha.

No processo de formação urbana gonçalense não observa-se claramente a estratificação social, caracterizada no Rio de Janeiro. Principalmente, porque o principal bairro gonçalense, no período de sua urbanização – o bairro de Neves – apesar de ser considerado um bairro essencialmente operário abrigava também grande parte da elite dirigente gonçalense. A atuação do poder público municipal, que se fez mais presente nesta região não tinha uma intenção, à primeira vista, de estratificação social, pois não percebe-se estabelecida uma estrutura núcleo/periferia em tal espaço. Antes atendia a interesses do maior bairro demográfico da cidade, beneficiando a elite dirigente gonçalense, as grandes indústrias e os operários.

A urbanização gonçalense assume, portanto, suas peculiaridades frente aos exemplos de processo de urbanização, proporcionados pelas metrópoles vizinhas. O presente estudo insere-se neste contexto, buscando compreender tal conjuntura, que se consolida entre as décadas de 1920 e 1940, quando se observa as primeiras medidas de cunho urbanístico na cidade. O trabalho pretende, assim, investigar as circunstâncias que levaram ao início deste processo, e entender como estas interagiram no sentido da aceleração do mesmo, no referido período.

No primeiro capítulo traçamos, o momento inicial deste contexto, apresentando o

¹⁵Ibidem. Pág.: 86

¹⁶ Ibidem. Págs: 86, 87

surgimento gradual e meio que desordenado¹⁷ dos primeiros melhoramentos urbanos em São Gonçalo, que vão resultar também nos primeiros movimentos no sentido de uma municipalização gonçalense.

O segundo capítulo apresenta um estudo sobre a centralidade do bairro de Neves neste processo, onde o referido bairro canaliza os primeiros melhoramentos públicos e urbanos no município. A grande concentração industrial nesta localidade, observado no decorrer da década de 30, impulsiona o seu crescimento econômico e demográfico, que a credencia como a de maior importância do município, dentro deste corte temporal.

No último capítulo, o trabalho propõe-se a analisar o momento de crescimento, e, conseqüente, consolidação da urbanização, resultado do aperfeiçoamento dos serviços públicos, no perímetro urbano de São Gonçalo. Este momento irá coincidir com o da crescente municipalização gonçalense, fruto das exigências por uma administração compatível com o desenvolvimento econômico do município, desencadeado por sua expansão industrial.

¹⁷ Neste particular, desordenado assume um sentido de alguma coisa não planejada.

CAPÍTULO I

Os primeiros momentos da “urbe gonçalense”: a década de 1920

A partir do final da década de 1910, inicia-se, em São Gonçalo, um processo de organização do seu espaço urbano. O crescimento econômico vivenciado pela cidade com chegada de indústrias de grande porte, principalmente, nas décadas de 1920 e 1930, torna-se um impulso para motivar a concretização de medidas de cunho urbanístico no município.

Desde então se percebia a vertente da urbanização gonçalense, que se daria em direção aos caminhos que ligavam a cidade à capital do Estado. Neste sentido, Sete Pontes e Neves, principalmente, são as localidades que mais se beneficiavam com as intervenções urbanas da Prefeitura, que a princípio ocorriam de forma esparsas.

Esta direção se desenhava desde os primeiros melhoramentos públicos implementados pelo governo estadual; já em 1915, quando a administração do Dr. Nilo Peçanha, realiza obras em ruas de Neves e Sete Pontes, com o intuito de aprimorar nestas o serviço de águas e esgotos.¹⁸

Os melhoramentos urbanos, estabelecidos, especialmente, nestas localidades ocorriam também pela iniciativa do capital privado. Neves irá se consolidar, nas décadas de 1920 e 1930, como sede das principais indústrias recém-chegadas ao município, e isto lhe traz benefícios tanto do investimento público como do privado.

Em 1919, por exemplo, a Hime & Companhia¹⁹, inicia melhoramentos nas ruas próximas às suas instalações, cujo objetivo, obviamente, era melhorar seu investimento. Neste sentido, a Companhia realiza, também, obras no cais de Neves, importante via de

¹⁸ RIO DE JANEIRO (estado) Mensagem Apresentada à Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro pelo Presidente do Estado, Dr. Nilo Peçanha, em 01 de agosto de 1915. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & Cia. Livro 411. 1915. Os melhoramentos públicos ocorreram nas ruas Marechal Deodoro e Maurício de Abreu, em Neves; e nas ruas Dr. Porciúncula, Benjamin Constant e Dr. Jurumenha, em Sete Pontes

ligação com a cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal. Tais melhoramentos eram acompanhados pela Prefeitura, o que demonstra uma certa relação do poder público com a via privada na realização de algumas obras públicas.²⁰

A análise de exemplares de A GAZETA²¹, datados de 1919 a 1924, nos permite perceber que já nas primeiras questões urbanas gonçalenses, surgidas no decorrer da década de 1920, ocorre cobranças, a partir da imprensa, junto ao poder público no sentido de ordenação das mesmas.

Desta forma, nota-se, claramente, a participação ativa da imprensa gonçalense – A GAZETA, na década de 1920 e O SÃO GONÇALO, nas décadas de 1930 e 1940 – na construção da São Gonçalo urbana, através de pressões, junto a administração municipal, exigindo melhorias nos serviços públicos e urbanos do município.

A imprensa assumia, portanto, um papel de interlocutora dos anseios da população gonçalense, como veremos mais adiante. Entretanto, é preciso observar tais manifestações com muito cuidado, pois, invariavelmente, percebemos esta mesma imprensa defendendo interesses de uma parte da sociedade – geralmente o grupo representativo de Neves – como sendo reivindicações de todo o conjunto da população de São Gonçalo.

A organização inicial dos transportes coletivos

Nas principais manchetes do início da década de 1920, encontramos o problema do serviço de transportes, que movimenta a opinião pública da cidade, neste período, pois passava a existir a cobrança por um serviço mais eficiente, com estabelecimento de paradas e horários, investimento no “material rodante” e modernização do serviço.

A necessidade de estabelecer uma parada na estação de São Gonçalo para os expressos da Leopoldina Railways, companhia responsável pelo trajeto de Niterói a Campos e a Friburgo²², tornava-se uma das principais reivindicações em relação ao serviço

¹⁹ Indústria siderúrgica de grande porte, localizada em Neves

²⁰ MELHORAMENTOS municipais em Neves. A GAZETA, São Gonçalo, 06 julho 1919 Edição n.º 269, p. 01

²¹ Jornal de circulação local. Disponível na Biblioteca Nacional

²² POR QUE os "expressos" da Leopoldina não param em São Gonçalo? A GAZETA, São Gonçalo, 15 junho 1919. Edição n.º 266, p. 01

de transportes, já que os populares gonçalenses eram obrigados a se deslocarem até Niterói para tomarem uma condução que atravessava boa parte do seu município.

Os protestos em relação a esta situação eram constantes e endereçadas, através de A GAZETA, ao poder público (Câmara Municipal e poder executivo) na cobrança de uma posição de defesa dos interesses gerais da cidade frente à empresa estrangeira.²³ A exigência era para que a administração municipal não viesse se curvar diante dos desmandos da citada empresa.²⁴

Um outro problema referente ao processo de ordenação do sistema de transportes urbanos na cidade diz respeito ao serviço de bondes, o qual se apresentava, no início da década de 1920, segundo A GAZETA, com um serviço deficiente, devido ao precário “material rodante”, a cargo da Companhia Viação de São Gonçalo (ex-Tramway Rural Fluminense).

" Dia a dia mais se acentua a necessidade de urgente melhoria no serviço de viação férrea em nosso município, especialmente do que está a cargo da Companhia de Viação de São Gonçalo.

*A ex-T. R. Fluminense além de não mais satisfazer as necessidades do publico que se utiliza dos bondes, já pelo seu pequeno número de viagens, já pelo seu actual sistema de tração a vapor - tão repellido e condemnado - tem ainda a sua situação agravada com a falta de material rodante indispensável a um tráfego normal."*²⁵

Com texto apresentado acima, o jornal introduzia a apresentação um artigo que apelava, novamente, para o poder público municipal afim de que uma providência fosse tomada no intuito de solucionar tal problema, sendo através de uma cobrança enérgica junto à empresa ou com a aquisição de recursos necessários para melhoramentos do serviço.²⁶

Percebemos, claramente, que em tais artigos a imprensa tem exercido o papel de interlocutor entre a população e o governo municipal, exigindo deste último uma participação ativa quanto a fiscalização dos serviços oferecidos à população.

²³ OS “EXPRESSOS” da Leopoldina quando pararão em São Gonçalo? A GAZETA.19 fevereiro 1920. Edição n. 306, p. 01

²⁴ OS “EXPRESSOS” da Leopoldina devem parar em São Gonçalo. A GAZETA, São Gonçalo, 03 fevereiro 1921. Edição n. 394, p. 01

²⁵ O PROBLEMA dos bonds. A GAZETA, São Gonçalo, 24 outubro 1920. Edição n.º 370, p. 01

Os problemas no serviço de bondes conturbava ainda mais o processo de renovação do contrato de prestação do serviço, que estava em andamento desde 1920, com constantes sessões na Câmara Municipal, em torno do palpitoso assunto. No novo contrato a ser assinado, a administração municipal buscava obrigar a Companhia Viação de São Gonçalo a se comprometer a modernizar seus serviços, com alargamento da bitola e a eletrificação das linhas do 1º distrito (Vila de São Gonçalo).²⁷ Segundo percebemos através das reportagens sobre tal assunto, a situação de penúria do serviço de bonde deveria ser contornado neste novo contrato que seria firmado com a Companhia.

Entretanto, a solução encontrada pela administração municipal causou veementes protestos na "sociedade gonçalense". O novo acordo que regulava o serviço de tráfego de bondes na cidade concedia tal serviço à Companhia Cantareira e Viação Fluminense - responsável pelo mesmo serviço em Niterói - que passava a incorporar todo o material pertencente à Companhia Viação de São Gonçalo. A Companhia Cantareira, por sua vez, se comprometia a eletrificar a linha do trecho que ia de Neves à Vila de São Gonçalo²⁸, e, posteriormente, do trecho que seguia da Vila de São Gonçalo ao Alcântara e a realizar o alargamento da "bitola" das linhas ferroviárias.

O novo acordo foi encarado por A GAZETA como um ataque ao patrimônio público municipal²⁹; uma vez que, pelo antigo contrato, todo o material da Companhia Viação de São Gonçalo, passaria para as mãos da Prefeitura ao final de cinco anos. O jornal justificava sua indignação em relação ao novo acordo, afirmando que a administração municipal entregava um "valioso patrimônio municipal"³⁰ a uma companhia privada, já marcada pelos seus maus serviços prestados à população, em troca de benefícios, que, embora indispensáveis para o desenvolvimento do município, não justificavam o acordo concretizado.³¹

²⁶ O PROBLRMA dos bonds **A GAZETA**, São Gonçalo, 13 fevereiro 1921 N.º 370, p. 01

²⁷ O CASO dos bonds. **A GAZETA**, São Gonçalo, 29 julho 1920 Edição n.º 349, p. 01

²⁸ A chamada Vila de São Gonçalo corresponde atualmente ao centro da cidade, localizado no primeiro distrito, sede do município.

²⁹ O MUNICÍPIO de São Gonçalo em leilão. **A GAZETA**, São Gonçalo, 13 fevereiro 1921. Edição n.º 396, p. 01

³⁰ Patrimônio que viria pertencer a Prefeitura, segundo o jornal.

³¹ O MUNICÍPIO de São Gonçalo em leilão. **A GAZETA**, São Gonçalo, 13 fevereiro 1921. Edição n.º 396, p. 01

Tal indignação podemos constatar no artigo intitulado: "Em defesa do Património Municipal"³², publicado em A GAZETA, de 13.02.1921, assinado pelo Dr. Luiz Palmier:

"A população do município foi nas ultimas quarenta e oito horas alarmada com a noticia altamente escandalosa de que o patrimonio do municipio havia sido desfalcado de centenas de contos.

[...]

Soube-se então que as pessoas de alguma responsabilidade na orientação da política local haviam aproveitado a oportunidade das confusões de momento para solucionarem de afogadilho do chamado casa dos bondes.

Não se sabia bem qual a orientação a seguir pelo núcleo limitado que havia deliberado fazer doação de qualquer modo do precioso patrimonio representado por um contracto de vinte e tantos annos de existencia.

Não se podia mesmo calcular que siquer passasse pela mente de homens de responsabilidade tal absurdo em que se tratando dos interesses collectivos e principalmente do que há de mais sagrado para um municipio _ o seu patrimonio.

Entretanto a noticia correu celere e a grande [?] foi consumada em todos os seus detalhes; com particularidades as mais comprometedoras.

A onda de protesto avolumou-se de tal forma que não há mais força humana que possa conseguir conter essa mesma avalanche.

Em todos os recantos que palpita um coração gonçalense ou de um amigo de São Gonçalo forma-se um nucleo de protesto, que immediatamente adquire raízes e apparece com todas as forças das grandes revanches.

Em cada recanto onde possa existir uma particula de bom senso há também como consequencia logica uma condemnação formal ao ato em má hora praticado.

* * *

Defensores incansaveis dos interesses do povo não podemos deixar que passe em branca nuvem tão grande sacrificio do patrimonio desse mesmo povo.

Necessitamos dos bondes no percurso da Villa.

Precizamos que elles percorram os portos.

Queremos que sigam até o 2º districto, mais ainda almejamos que alcancem o 3º districto. Todas essas conquistas são indispensáveis ao progresso de São Gonçalo tanto quanto a ida do bonde ao Alcântara.

³² O MUNICÍPIO de São Gonçalo em leilão. A GAZETA, São Gonçalo, 13 fevereiro 1921. Edição n.º 396, p. 01

Todos esses melhoramentos devem ser exigidos pelo povo dos seus representantes mas nunca trocando-os por um sagrado patrimonio dado assim em algumas horas a uma companhia estrangeira, que nos explora cada vez mais, servindo mal.

Não é possível trocar todos estes melhoramentos que interessam todos os districtos, toda uma população por alguns kilometros de linha em prazo dilatadíssimo.

Não é possível trocar tudo isso e ainda dar de mão beijada um patrimonio de mais de quinhentos contos para gozo de uma companhia estrangeira sem resultado algum para o povo assim tão rudemente sacrificado em seus mais nobres interesses.

[...]

Não acreditamos na consumação de mais essa delapidação do patrimonio do municipio.

Caso seja confirmado a noticia fatal o sinete do desprezo será a lembrança que marcará a época presente e apontará os responsaveis a uma sagração publica .

Não é possível que a geração actual queira compartilhar tão grande immoralidade.

Os protestos chovem de todos os lados.

A avalanche conseguirá demover vestaes que surdiram na notável deliberação. Justiça !!!³³ "

Luiz Palmier.

Segundo as autoras Marilena Peluso e Kátia Rangel,³⁴ neste período a Cantareira estava sob a propriedade da Estrada de Ferro Leopoldina Railways, contra a qual o jornal também se voltava com diversas reclamações contra o transporte ferroviário mal prestado para com os habitantes gonçalenses, como já mencionamos em relação aos expressos de Campos e Friburgo. Provavelmente por isso que Palmier, no artigo transcrito tenha se referido à Cantareira como "*companhia estrangeira, que nos explora cada vez mais, servindo mal.*"³⁵ Se a Cantareira acabara de chegar com seus serviços ao município é bem capaz que ele tenha feito relação da referida companhia com a Leopoldina Railways.

O jornal mantém sua posição de fiscalizador, promovendo diversas reportagens dirigidas contra os serviços prestados pela Cantareira.

Em agosto de 1921, o jornal relata, por exemplo, que a concessão do serviço de bondes à Cantareira, não tinha solucionado os problemas já existentes, pois

³³ O MUNICÍPIO de São Gonçalo em leilão. **A GAZETA**, São Gonçalo, 13 fevereiro 1921. Edição n.º 396, p. 01

³⁴ Mariana dos Reis Peluso e Kátia Araújo de Marco Rangel. **A travessia Rio-Niterói**, Niterói: FAC. 1983

³⁵ O MUNICÍPIO de São Gonçalo em leilão. **A GAZETA**, São Gonçalo, 13 fevereiro 1921. Edição n.º 396, p. 01

*"diariamente os bondes andam atrasados, expellindo grande quantidade de fagulhas e tendo viagens até suprimidas. É um escandalo, uma vergonha. Frequentemente os descarrilamentos são registrados com grandes danos para as pessoas que se servem do 'chaleira'."*³⁶

As mesmas reclamações voltam às páginas do jornal nas edições n.º 464, de 06.11.1921; n.º 557, de 09.11.1922 e n.º 568, de 17.12.1922.

Ainda em agosto de 1921, o jornal protestava contra o aumento de tarifas por parte da Cantareira, sem que esta iniciasse minimamente os melhoramentos acertados no contrato com a Prefeitura. Este aumento exagerado, segundo o jornal, traria sérios problemas à já paupérrima lavoura gonçalense.³⁷

Por estas reportagens percebia-se que a Companhia Cantareira, até o final do ano de 1922, não tinha efetivado os melhoramentos acordados com a Prefeitura, o que era cobrado insistentemente pelo jornal.

O ano de 1923 é marcado pela solicitação da Cantareira em inverter as bases do acordo com a Prefeitura, pretendendo realizar a eletrificação do trecho da Vila de São Gonçalo ao Alcântara para posteriormente realizar o mesmo em Neves.

A tentativa de inversão das obras, por parte da Cantareira, causa grande insatisfação para com os negociantes e proprietários de Neves, que chegam a endereçar, em maio de 1923, um memorial ao prefeito para que fosse mantido o primeiro contrato.³⁸ Em outubro deste mesmo ano, o então prefeito de São Gonçalo, Dr. Olavo Lamego, envia um ofício – o qual é transcrito em A GAZETA, na edição n.º 651, de 14.10.1923 – ao Secretário Geral do Estado afirmando que a inversão do contrato de eletrificação da linha de bondes no município era contrária aos interesses municipais, pois tal melhoramento visava, principalmente atender à exportação da pequena lavoura gonçalense, que, segundo o ofício, se escoava toda ela pelos sete portos localizados no trecho das Neves a São Gonçalo. Desta forma, o prefeito solicitava o indeferimento do pedido da Cantareira, pois este acarretaria sérios e graves prejuízos à produção e exportação desta localidade.³⁹

³⁶ A CANTAREIRA fora dos trilhos. A GAZETA, São Gonçalo, 11 agosto 1921. Edição n.º 443, p. 01

³⁷ AS TARIFAS da Cantareira. A GAZETA, São Gonçalo, 18 agosto 1921 Edição n.º 445, p. 01

³⁸ A PROPÓSITO da electrificação do trecho de Alcântara. A GAZETA, São Gonçalo, 13 março 1923. Edição n.º 606, p. 01

³⁹ A PREFEITURA e a Cantareira. A GAZETA, São Gonçalo, 14 outubro 1923 Edição n.º 651, p. 01

Por outro lado, porém, os moradores de Alcântara, também, se organizavam para lutarem pela inversão das obras de eletrificação. Proprietários, industriais e negociantes desta localidade elaboram, em agosto de 1923, um abaixo-assinado a ser entregue ao Interventor Federal, Dr. Feliciano Sodré, defendendo a eletrificação do trecho Vila de São Gonçalo-Alcântara, antes mesmo de Neves. A petição alegava que o transporte de bonde a vapor causava prejuízos consideráveis à lavoura local.

A pressão exercida pelos proprietários de Neves, com apoio do Prefeito e da imprensa escrita, não surtiu o esperado efeito. Neste mesmo ano, segundo a Mensagem do Presidente de Estado à Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro, de 1924, foi permitido a inversão dos trabalhos de eletrificação nas linhas de bonde do município. Por este reformulado contrato entre a Prefeitura e a Cantareira, sob mediação do governo estadual, a Companhia se comprometia a entregar, irremediavelmente, o trecho da Vila de São Gonçalo à Alcântara até junho de 1924 e, até junho de 1925, o trecho de Neves à Vila de São Gonçalo.⁴⁰

A inversão da eletrificação de Alcântara por Neves é alvo de ataques e denúncias por parte de A GAZETA. O jornal afirmava, na sua edição n.º 690, de 13.03.1924, que a permissão anteriormente dada à Cantareira de estabelecer um vagão de transporte de cargas do Largo da Conceição, nesta cidade, à Niterói era o início da derrocada de Neves. Tudo isso porque com o assentamento dos trilhos eletrificados do trecho de Alcântara, o vagão de cargas seguiria diretamente à Niterói transportando os produtos lavoura gonçalense. Daí seguiriam em cargueiros marítimos da Cantareira – estabelecidos em Niterói – até à Capital Federal, o que deixaria os portos marítimos e todo comércio de Neves, segundo o jornal, completamente isolados e decadentes.⁴¹ Observemos o relato do jornal:

“Uma vez tenha a Cantareira estabelecida a sua linha directa de Alcântara a Nictheroy, estamos certos que não haverá forças que a obriguem a transportar cargas para os portos marítimos de Neves, mesmo porque daqui a dous annos, quando ella se dispuzer a electrificar o ramal de Neves, alli não existirá mais porto algum, pois todos estarão reduzidos a teias de aranha com a sua perigosa e desleal concorrência.

⁴⁰ RIO DE JANEIRO (estado) Mensagem Apresentada à Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro pelo Presidente do Estado, Dr. Feliciano Sodré, em 01 de agosto de 1924. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio de Rodrigues & Cia. Livro 416, p. 93, 94. 1924

⁴¹ O COMMERCIO de Neves e a Cantareira. A GAZETA, São Gonçalo, 13 março 1924 Edição n.º 690, p 01

É tempo ainda de remediar o mal, obrigando a Cantareira a levar a Neves, via Sete Pontes, os productos da lavoura destinados a embarque nos portos alli existentes.

Seja lá como for, o commercio de Neves não pode ser asphixiados pela ganancia absurda da Cantareira, que delle aufere todos os proventos.

O governo do Estado que ampare os que confiam na acção do poder publico em se tratando de factos, como esse da maior gravidade⁴².

O movimentado caso do bondes demonstrava como se exercia fortes pressões frente ao poder público quanto às questões sociais na cidade. Papel este liderado pela imprensa escrita, se assumindo como uma suposta “transmissora dos anseios populares”.

O estabelecimento do serviço telefônico

O serviço telefônico na cidade, inexistente ainda na década de 1910, também era utilizado como motivo para chamar a administração municipal a assumir sua responsabilidade para com os serviços urbanos. Em fevereiro de 1920, A GAZETA afirmava que o serviço telefônico seria fundamental para o crescimento econômico da cidade, uma vez que a aproximava mais da Capital do Estado e da Capital Federal. Segundo o editorial o telefone “*seria sem dúvida alguma, um verdadeiro traço de união com a Capital do Estado e a grande metrópole do Rio de Janeiro*”.⁴³

Mais uma vez, o jornal procura se colocar como interlocutor das aspirações populares para com as instâncias públicas: “*Nestas columnas continuaremos infatigavelmente a pugnar para que seja uma realidade o telephone, certos que advogamos uma causa sympathica por todos os títulos*”.⁴⁴

A aproximação mais coesa junto às duas metrópoles, então vizinhas de São Gonçalo, a ser proporcionada pelo serviço telefônico se constitui no principal argumento levantado por A GAZETA, para a aceleração da sua instalação, no início da década de 1920. Sua instalação, entretanto, ocorre somente no final da década, após o acerto de um

⁴² O COMMERCIO de Neves e a Cantareira A GAZETA, São Gonçalo, 13 março 1924 Edição n.º 690, p. 01

⁴³ UM MELHORAMENTO indispensável. A GAZETA, São Gonçalo, 08 fevereiro 1920. Edição n.º 304, p. 01

⁴⁴ UM MELHORAMENTO indispensável. A GAZETA, São Gonçalo, 08 fevereiro 1920. Edição n.º 304, p. 01

acordo entre a Prefeitura e Companhia Telephonica Brasileira, mediado pelo governo do Estado. A Prefeitura concedia isenção de impostos municipais à Companhia e recebia isenção da taxa interurbana, além da construção de dois centros telefônicos no município, um na sede do município e outro no distrito de Neves.

O abastecimento de água

Outro melhoramento público muito cobrado à Prefeitura diz respeito ao abastecimento de água no município, que neste período era realizado pela Prefeitura de Niterói. Ainda no início da década de 1920, São Gonçalo não contava sequer com uma agência da repartição responsável pelo serviço na cidade.⁴⁵ Desta forma a quitação e/ou reivindicação somente poderia ser feita em Niterói.

Esta situação do serviço de abastecimento de água na cidade gerava um descontentamento geral, tanto pelo péssimo serviço prestado pela Prefeitura de Niterói como pelo descaso da mesma para com os contribuintes gonçalenses.

Em outubro de 1922, observamos um editorial de A GAZETA, incitando a administração gonçalense a assumir tal serviço, o que traria um lucro considerável aos cofres municipais e garantiria a extensão do benefício a outros metros quadrados do território gonçalense, visto que nem toda a zona urbana era detentora do serviço. Segundo o contrato entre as duas prefeituras, a municipalidade de Niterói ficava responsável a fornecer 4.800 penas d'água ao município, que seriam distribuídas pela Prefeitura de São Gonçalo. O jornal sugeria, então, a construção de três reservatórios (na Vila de São Gonçalo, em Neves e em Alcântara) pela Prefeitura de São Gonçalo para suprir toda a demanda local.⁴⁶

Notamos que as cobranças começam a receber entonação para que a Prefeitura possa assumir sua municipalidade efetiva, o que deveria ocorrer através da concentração dos principais serviços públicos fundamentais para o bem-estar social da cidade, como notamos nas palavras do jornal:

“Há vários trechos da zona urbana onde não há água canalizada e isto porque a Prefeitura de Nictheroy não tem interesse algum em melhorar este ou aquelle trecho da nossa urbs.

⁴⁵ POR QUE não temos uma agência da repartição da água entre nós? A GAZETA, São Gonçalo, 31 agosto 1922. Edição n.º 538, p. 01

⁴⁶ FALLAM os algarismos. A GAZETA, São Gonçalo, 01 outubro 1922. Edição n.º 545, p. 01

Mas esta sensível lacuna poderia ser facilmente preenchida pela Prefeitura local, se ella estivesse confiada a homens que se interessam pelo progresso do municipio e o bem estar da população.”

Ainda sobre a passividade da prefeitura gonçalense frente à dificuldade do abastecimento em toda a zona urbana, o jornal protesta, em maio de 1923:

“A GAZETA já muito tem chamado por providencias em prol do problema ainda insolúvel do abastecimento d’água a nossa população.

É uma questão de muito interesse para o nosso município e que tem a maior relação com o seu desenvolvimento econômico.

Ninguém, em boa fé, não poderá contestar, que dado o aumento apreciável da nossa população, São Gonçalo, é actualmente um município trancado a qualquer evolução material, principalmente a zona urbana, com a falta d’água com que lutam actualmente os seus habitantes.

A Prefeitura de Nictheroy cumpriu o seu contracto com a de São Gonçalo fornecendo-lhe as 5000 penas d’água a que se obrigara.

Esse número já em muito fora excedido, não podendo a administração da vizinha cidade attender mais aos appellos dos que aqui fazem edificações novas, sob pena de ficar também na impossibilidade de attender a sua população.

Como, pois, resolver a crise, em face do grande número de pretendentes à penas d’água?

O que a nossa Prefeitura tem feito em auxilio da nossa população e em prol do equilibrio da nossa situação econômica?

Nada, absolutamente nada!⁴⁷”

Conclusão do capítulo

Este capítulo propôs-se a apresentar um breve panorama de um primeiro momento do processo de urbanização em São Gonçalo. Os serviços públicos, fundamentais para o bem-estar social, tais como o abastecimento de água, o serviço telefônico, a questão dos transportes públicos, assim como o calçamento, mais posteriormente⁴⁸, são responsáveis pelas primeiras medidas urbanas no município de São Gonçalo. Concentram, portanto, as

⁴⁷ PELO progresso local: O abastecimento d’água. **A GAZETA**, São Gonçalo, 20 maio 1923 Edição n.º 608, p. 01

primeiras linhas de ação do poder público – mais efetivamente o municipal e mais timidamente o estadual – na organização de um espaço urbano em São Gonçalo.

Através das informações de A GAZETA conclui-se que não houve um plano consistente de urbanização no município, neste momento. As obras públicas seguem o rumo do crescimento da importância econômica do município, e por conta disto, se apresentam de forma meio desordenada, muitas das vezes, sendo impulsionadas por “pressões populares”, veiculadas pela imprensa escrita local.⁴⁹ Esta, por sua vez, assume a função de explanar e cobrar junto ao poder público as principais reivindicações de uma parte sociedade gonçalense – geralmente a que representava o bairro de Neves, como observamos, por exemplo, na defesa da eletrificação, pioneiramente, das linhas de bonde do distrito de Neves – mas que eram apresentadas no jornal como aspirações de toda a população gonçalense.

⁴⁸ Décadas de 1930 e 1940

CAPÍTULO II

A centralidade do bairro de Neves no processo da urbanização gonçalense.

Pensar a posição de Neves durante o período de urbanização gonçalense é perceber a sua fundamental importância na construção deste processo, o qual se desenrolava de forma paralela à expansão industrial no município.

A centralidade em torno do bairro de Neves ocorre durante o momento da expansão industrial no município, verificado, principalmente, na década de 1930. Sede de grande parte do parque industrial gonçalense, o que proporciona também um significativo aumento demográfico no bairro, Neves experimenta um crescente progresso econômico, e acaba por tornar-se o principal beneficiado com as primeiras políticas públicas de urbanização da cidade.

Concentrando as mais diversas atividades comerciais e industriais, Neves se constituía, já nas décadas de 1920 e 1930, como o maior centro econômico da cidade⁵⁰.

Algumas características se resumiam em vantagens do bairro e contribuíram para esta centralidade econômica. O fato de ser o bairro que fazia limite com a então Capital do Estado, Niterói, possibilitou uma conurbação com o bairro industrial do Barreto⁵¹, formando nesta área um espaço marcadamente industrial.

A proximidade com a Capital Federal também trouxe benefícios ao bairro, uma vez que a saída pela Baía de Guanabara facilitava a comunicação e estreitava as relações entre estes dois centros⁵².

Além da opção pela Baía, as duas estradas de ferro que cortavam o bairro permitiam

⁴⁹ A GAZETA, na década de 1920, e o SÃO GONÇALO, nas décadas de 1930 e 1940.

⁵⁰ Luiz Palmier. **São Gonçalo Cinquentenário**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1940 Pág.: 76.

⁵¹ Simoni L. Guedes. **Jogo de Corpo: um estudo de construção social de trabalhadores**. Pág.: 66

⁵² Palmier. Op. cit. Pág.: 115

um rápido carregamento de matérias-primas e escoadouro de produtos⁵³. Esta dinamização da produção acabou por atrair indústrias dos mais diversos ramos.

Paralelamente ao crescimento econômico, e em consequência deste, ocorria em Neves um forte crescimento populacional. Considerado um bairro proletário, Neves passava a abrigar uma vasta gama de trabalhadores, além daqueles que chegavam em busca de oportunidades de empregos .

A concentração de indústrias de grande porte, tais como a Vidreira, a Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas, e a Companhia Brasileira de Fósforos⁵⁴, entre outras, influenciou decisivamente na explosão demográfica do bairro.

A administração municipal também contribuiu para a consolidação deste cenário. Através de resoluções oficiais, a Prefeitura colaborava diretamente com quem pretendia estruturar habitações proletárias no município⁵⁵.

Na década de 30 passaram a ser emitidos atos no intuito de incentivar o surgimento de locais de moradia para os trabalhadores. Era permitido, por exemplo, o averbamento, independente de despesas, de casas pertencentes a operários e pessoas reconhecidamente pobres (cujo valor da construção não excedesse um determinado valor)⁵⁶.

Isenções do imposto predial, mesmo que por um tempo determinado, eram concedidas a proprietários que construíssem vilas operárias. As condições para assentamento do proletariado cresciam à medida que era limitado um valor máximo de aluguel a ser cobrado pelos locatários que pretendiam se beneficiar do direito da isenção⁵⁷. Com a solidificação deste valor a Prefeitura evitava um aumento desproporcionado dos aluguéis – o que poderia ocorrer em face da provável grande procura – trazendo mais estabilidade habitacional para o trabalhador gonçalense.

Não é de se admirar, portanto, o crescimento das edificações operárias no bairro⁵⁸,

⁵³ Palmier. Op. cit. Pág.: 113

⁵⁴ Palmier. Op. cit. Págs.: 121, 122 e 123.

⁵⁵ UM ACTO feliz do Prefeito. Construcções livres para casas de operários. **O SÃO GONÇALO**, São Gonçalo, 09 fevereiro 1936. Edição n. 268, p. 01

⁵⁶ SÃO GONÇALO. Ato n.º 17, de 03 de março de 1936. Atos do Prefeito de 1931 a 1936, São Gonçalo, livro 27-B. 1936

⁵⁷ SÃO GONÇALO. Ato n.º 54, de 09 de janeiro de 1934, Atos do Prefeito de 1931 a 1936, São Gonçalo, livro 27-B. 1934

e SÃO GONÇALO. Ato n.º 11, de 08 de fevereiro de 1936, Atos do Prefeito de 1931 a 1936, São Gonçalo, livro 27-B. 1936

⁵⁸ HABITAÇÕES Proletárias. **O SÃO GONÇALO**, São Gonçalo, 22 janeiro 1938. Edição n. 374. P. 01.

assim como em toda cidade⁵⁹, uma vez que a Prefeitura possibilitava meios viáveis para que estas fossem levantadas e para que os trabalhadores pudessem encontrá-las compatíveis com os seus orçamentos.

Outros atos municipais contribuía para a fixação do proletariado na cidade. Invariavelmente, para receberem isenções fiscais da Prefeitura, as indústrias eram obrigadas a manter, em seus quadros pessoais, operários residentes no município⁶⁰.

As isenções fiscais, utilizadas demasiadamente para incentivar a fixação de indústrias no município, atuavam simultaneamente para garantir a presença dos cidadãos gonçalenses empregados nas mesmas. A Prefeitura agia de uma forma bastante inteligente. Facilitava a instalação das indústrias, exigindo em troca o emprego de moradores nos seus serviços. Ou seja, promovia o crescimento econômico de forma que este pudesse atingir, fundamentalmente, a população da cidade.

Portanto, aqueles que pretendiam se empregar numa indústria, alocada em São Gonçalo, e não fossem moradores, tinham que estabelecer residência no município. Isto, provavelmente, pode ter funcionado como uma alavanca para uma migração sofrida pelo município⁶¹.

Além da comodidade de morar perto do local de trabalho, a necessidade de residir na cidade tornou-se um outro artifício que pode ter atraído uma massa de trabalhadores para a sociedade gonçalense.

Ficava a impressão de um objetivo de intensificar a expansão demográfica por parte do governo municipal. Mas, por qual motivo a Prefeitura agiria neste sentido?

Os atos, em suas redações, falam, principalmente, da incumbência dos poderes municipais em promover o desenvolvimento da iniciativa particular e de organizar a estética urbana do município⁶². Entretanto, em relação à questão da obrigatoriedade de utilização somente de trabalhadores habitantes na cidade para as indústrias isentas não há nenhuma justificativa.

⁵⁹ UM GRANDE bairro operário em São Gonçalo. Serão construídas 1.000 casas na Brasilândia. **O SÃO GONÇALO**, São Gonçalo, 06 maio 1945. Edição n. 756, p. 01

⁶⁰ SÃO GONÇALO. Ato n.º 23, de 05 de agosto de 1936. Atos do Prefeito de 1931 a 1936, São Gonçalo, livro 27-B. 1936

⁶¹ A falta de dados estatísticos em relação à questão da migração nos impossibilitou de realizarmos um estudo mais consistente sobre o assunto.

⁶² SÃO GONÇALO. Ato n.º 54, de 09 de janeiro de 1934. Atos do Prefeito de 1931 a 1936, São Gonçalo, livro 27-B. 1934

Isto nos leva a pensar que, além das explicações oficiais, objetivos não relatados deviam estar movendo as ações da Prefeitura. Um maior número de cidadãos sob a sua jurisdição significava mais contribuintes e uma melhor arrecadação, por exemplo.

Nota-se que a expansão demográfica do município ocorria de forma paralela ao desenvolvimento econômico. A forma como era conduzida este processo estava intimamente ligada ao movimento da economia, uma vez que o aumento populacional se dava através dos trabalhadores.

Neves era o que mais se beneficiava nesta conjuntura. Como a região economicamente mais ativa, acabava por contar com os maiores efeitos da política populacional e habitacional praticada pela Prefeitura.

Já no ano de 1920, com relevante força econômica e demográfica, Neves tornara-se um distrito, o quarto de São Gonçalo. Desmembrado do distrito de São Gonçalo, sede do município, o distrito de Neves abrangia os bairros que iam até o centro da cidade.⁶³

O peso da força do novo distrito é comprovado nas estatísticas posteriores à sua criação, onde este aparece como o mais desenvolvido do município.

Na estimativa da população por distritos de 1935 a 1939⁶⁴, o distrito de Neves possuía uma média de 43.6% da população gonçalense, enquanto o primeiro distrito apresentava uma média de 33.2%. A supremacia do quarto distrito é comprovada também no total de casamentos, nascimentos e óbitos⁶⁵. Entre 1937-1939, Neves concentra 39% da totalidade de casamentos no município, 35% dos nascimentos e 54% dos óbitos.

No Recenseamento Geral de 1940⁶⁶, Neves mantém-se como o distrito mais populoso embora tenha se desmembrado dele o quinto distrito, o de Sete Pontes, em 1938.⁶⁷

Neste censo⁶⁸, o distrito de Neves representa 38.2% da população municipal. O distrito de Sete Pontes, originado de Neves, representa 26.8%, enquanto o de São Gonçalo representa 14.9%.

⁶³ Palmier. Op. Cit. Pág.: 75, 76

⁶⁴ Palmier. Op. Cit. Pág.: 171

⁶⁵ Palmier. Op. cit. Págs.: 172, 173.

⁶⁶ Fonte: IBGE

⁶⁷ Palmier. Op. cit. Pág.: 76.

⁶⁸ IBGE. Recenseamento Geral de 1940.

Neves é também o distrito mais urbanizado do município⁶⁹. Seu quadro urbano possui 38.1% da população do município contra 26.8% de Sete Pontes e 9.4% de São Gonçalo. Quanto à situação de domicílio, Neves, com 99% de quadro urbano, tem praticamente toda a sua população fixada no meio urbano, o mesmo ocorrendo em Sete Pontes. Por outro lado a sede possui pouco mais de 60% de quadro urbano.

Quanto às estatísticas de cunho econômico⁷⁰, a hegemonia do quarto distrito permanece. Neves reúne 51.6% dos estabelecimentos comerciais existentes no município. Já o distrito de São Gonçalo reúne apenas 18.9%.

Em relação aos estabelecimentos industriais totais de São Gonçalo, a situação se repete. O distrito de Neves agrupa 57.3% das indústrias registradas no município.

Devido a este crescimento econômico, Neves sediava os principais sindicatos operários da época, entre eles a Concentração Proletária Gonçalense, que reunia cinco sindicatos, União Operária Gonçalense, Sindicato dos Operários Metalúrgicos de São Gonçalo e outros.

Neves, portanto, figurava como o bairro central e mais próspero do município e passava a atrair os primeiros investimentos relativos à urbanização da cidade, como construção e alargamento de vias públicas, incremento da educação, organização de áreas de cultura e lazer, etc.

As ruas Oliveira Botelho e Alberto Torres, localizadas em Neves e principais vias de ligação da cidade com Niterói, foram as primeiras a receberem calçamento. Antes mesmo da rua Feliciano Sodré, onde se encontra até hoje a Prefeitura⁷¹.

A conjugação destes dois fatores, a força econômica e o limite com Niterói, foi determinante para o florescimento urbano de Neves.

⁶⁹ IBGE. Recenseamento Geral de 1940.

⁷⁰ Palmier. Op. cit. Págs.: 176, 177.

⁷¹ Palmier. Op. cit. Pág.: 101.

CAPÍTULO III

A consolidação de benefícios e serviços públicos no contexto da formação urbana gonçalense

Ao analisarmos a forma de ação da Prefeitura no processo de urbanização de São Gonçalo, notamos que, inicialmente, esta age desordenadamente, sem um plano de ação que possa orientar a lógica da sua movimentação. Observamos, portanto, que as medidas de ordem urbana, no município, são implantadas de acordo com as crescentes demandas – refletidas nas cobranças feitas pela imprensa escrita local – derivadas, em parte, da sua ascensão econômica. Entretanto, desde os primeiros melhoramentos, implementados pela administração municipal, percebemos que sua linha de ação segue o sentido das vias de ligação da cidade à Niterói, então Capital do estado, localizadas em Neves e Sete Pontes

No final da década de 1930, nota-se o início da elaboração de planos que pudessem organizar o processo de urbanização gonçalense. Neste momento, por exemplo, começavam a surgir projetos de alinhamento, perfil longitudinal, perfil transversal e galerias de águas pluviais das principais vias de penetração, por conta da Prefeitura. Isto revela a preocupação do governo municipal em abrir vias públicas – onde as ruas de Neves foram pioneiras⁷². O município passava a experimentar a consolidação de sua formação urbana.

⁷² SÃO GONÇALO. Decreto n.º 53, de 10 de junho de 1943. Decretos de 1943, São Gonçalo, livro 179. 1943

O crescimento do calçamento

A pressão em favor do calçamento da cidade passava a tomar grandes proporções na sociedade gonçalense. Durante a década de 1930, o jornal O SÃO GONÇALO realizou uma campanha em torno deste objetivo. Haja visto a constante publicação no periódico de artigos⁷³ lembrando da condição “lastimável e deplorável” em que se encontravam as vias de acesso em São Gonçalo.

O forte caráter crítico apresentado nestes artigos buscavam chamar a atenção dos leitores na tentativa de sensibilizar os governantes quanto à necessidade urgente do calçamento público para o bem-estar da população, uma vez que os mesmos procuravam reclamar, de forma veemente, da forte poeira que os gonçalenses eram obrigados a respirar. Os dias de chuva também não eram esquecidos, pois, nessa situação, as ruas ficavam, praticamente, intransitáveis.

Segundo as considerações do jornal, a Prefeitura não acompanhava o progresso da cidade, emperrando, de certa forma, um maior desenvolvimento do município.

São Gonçalo sofria um tráfego cada vez mais intenso, principalmente, devido à sua posição estratégica na geografia do então estado do Rio de Janeiro, onde a cidade servia como o elo de ligação e comunicação entre o sul do estado e sua capital, Niterói.

A crescente circulação do trânsito era encarada como um dos fatores para o aumento do progresso do município. Mas era primordial uma política que proporcionasse condições viáveis para tal. A grande quantidade de pó levantada na hora da atividade comercial, por exemplo, prejudicava demasiadamente os negócios locais, que não podiam aproveitar por completo os benefícios que a cidade oferecia. Também o incremento dos meios-de-transporte coletivos dependia do calçamento para um melhor aproveitamento do seu serviço. A pavimentação atendia, portanto, aos mais diversos interesses.

Talvez por isso, o enfoque maior dos principais jornais locais em relação a urbanização, nesse momento, fosse o calçamento. Os problemas da poeira e da lama eram

⁷³ “ A praga do pó”, escrito por Renato de Lacerda, em O SÃO GONÇALO, de 14.11.1937, é um exemplo destes artigos indignados com a situação deprimente das estradas gonçalenses. Neste artigo, o autor lamenta que São Gonçalo, “cidade em constante progresso”, “... ainda não tem a felicidade de ser dotada de calçamento, tão comum até nos pequenos centros do interior, como Rio Bonito ...”

freqüentemente abordados; e quando a administração municipal acenou com as primeiras medidas para efetivação do calçamento⁷⁴, no ano de 1938, foi acompanhado, pelo “O São Gonçalo”, todo o seu processo; desde as negociações com as Companhias de construção até o início das obras, com reportagens durante quase todo este ano sobre o assunto. As entrevistas feitas com os prefeitos envolviam invariavelmente perguntas sobre o calçamento, com a idéia de constatar com cada novo prefeito se o mesmo iria continuar com o plano de pavimentação já iniciado⁷⁵.

O plano de ação da Prefeitura para realização do calçamento da cidade, em fins da década de 30, foi estabelecer parceria com os proprietários. A instituição da taxa de calçamento⁷⁶, em 1940, visou arrecadar fundos, junto às propriedades marginais às ruas que seriam calçadas, os quais possibilitaram à administração municipal executar o serviço de assentamento calçado das principais vias públicas.

Os caminhos que uniam a cidade à capital do estado foram prioritários nos melhoramentos. Após ter iniciado nas duas principais ruas de Neves, o calçamento, partindo da sede, se expandiu pelas duas artérias que chegavam a Niterói: Porto Velho-Neves e Sete Pontes.

Juntamente com o início das obras, seguia os estudos técnicos e projetos para o aperfeiçoamento destas vias objetivando o nivelamento e a preparação das mesmas para receberem o asfalto.

O primeiro trecho da sede a ser pavimentada foi o que estava localizado entre as praças Luiz Palmier (conhecida como Rodo de São Gonçalo) e a Cinco de Julho⁷⁷ (atual Estephânia de Carvalho), localidade aonde se encontrava o prédio da Prefeitura. Posteriormente, na década de 1940, se iniciou a implementação de asfalto nos caminhos

⁷⁴ O assentamento calçado do primeiro distrito iniciou em 20 de novembro de 1938.

⁷⁵ Este é um período de constante alternância de prefeitos, já que durante o Estado Novo (1937-1945) a nomeação dos mesmos era feita diretamente pelo interventor federal do estado. No caso de São Gonçalo, o interventor Comandante Ernani do Amaral Peixoto nomeou como prefeitos, neste espaço de tempo, o coronel Francisco Lima, o Dr. Eugênio Borges, o Dr. Brigido Tinoco e o Dr. Nelson C. Monteiro. Todos estes foram entrevistados, pelo O São Gonçalo, no decorrer de seus mandatos.

⁷⁶ A divulgação desta nova taxa levou a várias reuniões da Associação dos Proprietários, a fim de discutirem a mesma, já que a Prefeitura se declarara, através dos jornais aberta a sugestões e opiniões. O debate maior ocorreu em torno da divisão do gasto das obras entre ambas partes. Enquanto a Prefeitura sugeria que os proprietários arcassem com 70%, estes pretendiam meio a meio. Ao final foi estipulado 60% para os proprietários e 40% para a Prefeitura. Fonte: O São Gonçalo.

⁷⁷ INICIADO o calçamento da cidade. **O SÃO GONÇALO**, São Gonçalo, 20 novembro 1938. Edição n. 417, p.01

que levavam à capital fluminense, tendo começado a priori pela via de Sete Pontes em detrimento da de Porto Velho. A preferência por Sete Pontes se deu pela *“melhor disposição de suas ruas, quanto a colocação do trilho, sempre do mesmo lado, a existência do meio-fio já colocado em grande parte, do pequeno movimento de terra para a obtenção de seu perfil longitudinal definitivo”*, segundo o então diretor de Viação e Obras Públicas, Dr. Feliciano Vasconcellos, em entrevista ao O São Gonçalo. A via do Porto Velho não seria, entretanto, deixada de lado, mas, segundo novamente o entrevistado, exigia como trabalhos preliminares para a pavimentação *“o estudo de seu perfil transversal, melhor disposição dos trilhos da Cantareira, evitando as travessias da faixa de tráfego, melhoria de seu perfil longitudinal e conseqüente consolidação pelo tráfego, bem como a drenagem de “águas pluviais”*,⁷⁸ o que prolongaria seu calçamento. Chama a nossa atenção, neste momento, a clara preocupação do governo municipal em estabelecer projetos para realização de melhoramentos urbanos, algo não observado no início do movimento de sua urbanização.

O processo urbanístico da cidade despertava para outras vertentes, como por exemplo, o fornecimento de água e luz, o sistema de transporte e o serviço de telefonia. Embora com um espaço não tão presente quanto o calçamento, estas também eram constantemente lembradas pela opinião pública.

O fornecimento de eletricidade

A iluminação da cidade era alvo de intenso protesto. Considerado um sistema “arcaico e deficiente”, esta apresentava, ainda na década de 1930, o mesmo aspecto de sua inauguração, datada de 1908, onde o serviço era prestado com postes em um só lado das ruas, distantes uns dos outros cerca de 100 metros.⁷⁹

Segundo indica uma das reportagens de O SÃO GONÇALO, sobre a iluminação pública no município, o alto valor de débito da Prefeitura junto à Companhia Brasileira de Energia Elétrica impedia a exigência por parte da administração municipal de uma melhoria

⁷⁸ A VIA de Sete Pontes será asfaltada. O SÃO GONÇALO, São Gonçalo, 19 maio 1940. Edição n.496, p.01

⁷⁹ A QUESTÃO da iluminação pública. O SÃO GONÇALO, São Gonçalo, 20 setembro 1931. Edição n.º 80, p. 01

no serviço⁸⁰. Entretanto o acordo da quitação do referido débito, que fora efetuado pela Prefeitura, em 1938, não significou a efetivação de um serviço mais eficiente como acreditava o jornal.

No ano de 1939, foi anunciada alguma mudança no antigo sistema. Um maior número de lâmpadas foi instalado em Neves e na sede do município⁸¹, iniciando um plano de aperfeiçoamento da iluminação pública, que, entretanto, não chegou a suprir os anseios gerais, continuando a existir exigências por um melhor fornecimento de luz.

Observamos, por outro lado, que Neves permanece como carro – chefe dos projetos urbanísticos da cidade, uma vez que, juntamente com o centro, é o primeiro bairro a receber a modificada iluminação pública.

O abastecimento de água

O abastecimento de água na cidade, promovido, na década de 1930, ainda, pela prefeitura de Niterói, era também motivos de grandes insatisfações, devido, principalmente, ao alto valor financeiro cobrado por um serviço proporcionado de forma tão precária. Num universo de aproximadamente nove mil prédios, que compreendiam a zona urbana gonçalense, apenas cerca de dois mil prédios recebiam o benefício da água, o que representava tão somente 22% do total da zona urbana⁸².

Eram constantes os pedidos de equiparação dos preços cobrados, pela água, em São Gonçalo com os de Niterói, visto que os gonçalenses pagavam o dobro dos preços de Niterói. A Associação de Proprietários de São Gonçalo, uma das mais importantes da sociedade gonçalense, foi a que mais se movimentou neste sentido, se manifestando de forma oficial junto às autoridades políticas.

⁸⁰ A ILLUMINAÇÃO da cidade vae ser muito melhorada **O SÃO GONÇALO**, São Gonçalo, 27 novembro 1938. Edição n. 418, p. 01

⁸¹ MELHORADA a iluminação pública em Neves e nesta cidade. **O SÃO GONÇALO**, São Gonçalo, 01 janeiro 1939. Edição n. 423. p. 01

⁸² TRECHOS da Plataforma do candidato Dr. Rodolpho Pimenta Velloso, lida na Convenção Municipal do Partido Liberal Fluminense [realizada no dia 10 de maio nesta cidade]. **O SÃO GONÇALO**, 17 MAIO 1936. Edição n. 282 p. 02. Na apresentação de sua proposta de governo, para as eleições municipais de 1936, onde seria derrotado por Manoel G. Amarante, o candidato faz uma apreciação sobre os serviços públicos no município.

Diversos ofícios⁸³, de representação da Associação supracitada, foram encaminhados não somente ao prefeito de Niterói, mas também ao interventor federal do estado fluminense, no ano de 1932, Comandante Ari Parreiras, e ao próprio prefeito gonçalense no intuito de que estes intercedessem junto ao mesmo quanto a questão da redução de preços da pena d'água.

A pressão sobre o prefeito de São Gonçalo ultrapassava o ponto da taxa d'água, e voltava a se referir, mesmo que indiretamente, a necessidade da municipalidade gonçalense assumir a execução do serviço⁸⁴, a qual era vista como uma das soluções emergenciais para o problema da deficiente prestação do serviço.

A firme atuação da Associação, acompanhada de uma forte pressão da imprensa, acabou de forma bem-sucedida. A diminuição dos preços satisfaz aos consumidores gonçalenses, embora a prestação do serviço ainda não fosse o esperado

A assinatura de contrato entre a Prefeitura e a Companhia Brasileira de Águas e Esgotos, em julho de 1942, onde acertava o direito desta de efetuar o abastecimento d'água na cidade⁸⁵, representou a esperança de dias melhores para a população. O projeto para inauguração de uma rede de distribuição de água no município, com a construção de um reservatório de grande proporção (o reservatório teria capacidade para conter 10 milhões de litros), apresentado já em abril de 1943⁸⁶, parecia justificar tanta euforia.

O serviço telefônico

O serviço de telefonia na cidade era, de igual forma, calamitoso, segundo as impressões passadas pelo jornal O São Gonçalo. O prejuízo da população se resumia não apenas ao péssimo serviço telefônico, onde o jornal aponta, como um “verdadeiro suplício”, o sofrimento de quem se encontrava obrigado a depender de um telefone em São

⁸³ Carta-ofício enviada ao Prefeito Municipal de São Gonçalo, Dr. Samuel Barreira, em 09 de dezembro de 1931; telegrama enviado ao Chefe do Governo Provisório, Dr. Getúlio Vargas, em 09 de dezembro de 1931; Carta-ofício enviada ao Interventor Federal do Estado do Rio de Janeiro, Comandante Ari Parreiras, em 11 de janeiro de 1932;

⁸⁴ Num editorial de O SÃO GONÇALO tratando do pífio serviço telefônico, em 21.11.1937, o autor, Renato de Lacerda, reclama a não ter quem apelar, pois nem a Prefeitura municipal tem sabido defender os interesses de seus cidadãos. Observamos que invariavelmente as matérias que protestavam contra a triste realidade dos serviços públicos procuravam também criticar a atitude passiva do governo municipal.

⁸⁵ ASSINADO contrato com a Companhia Brasileira de Águas e Esgotos **O SÃO GONÇALO**, 19 JULHO 1942. Edição n. 609, p. 01

Gonçalo. O ínfimo número de linhas telefônicas era outro motivo de preocupação por parte dos gonçalenses. Em 1944, o município possui em torno de 300 aparelhos instalados contrastando com um total de mais de 90.000 habitantes.

Assim como também ocorria com o fornecimento de água e luz, o serviço de telefônico não tinha um alcance correspondente ao crescimento em vários âmbitos da cidade. Este era fundamental para estreitar ainda mais as relações do município, em processo de ascensão econômica, com os dois grandes centros econômicos da região_ a capital fluminense e a capital federal _ de onde podiam sair negócios a serem aplicados no seu território.

A desculpa utilizada pela Companhia Brasileira Telefônica para um serviço tão abaixo da expectativa era a situação de guerra, que impossibilitava a importação de materiais, principalmente dos EUA⁸⁷. Entretanto, isto não bastava para conformar a opinião pública, que reclamava do fato de um serviço de qualidade estar condicionado ao tempo imprevisível de duração da 2ª Grande Guerra.

Percebemos, portanto, uma posição bastante crítica da opinião pública contra as deficiências que os benefícios apresentavam, e a cobrança em relação às melhorias de tais serviços eram constantes.

A questão dos meios-de-transporte

A explosão demográfica no município vai, também neste enfoque urbano, chamar a atenção para a questão da modernização e ampliação dos meios – de – transportes. O serviço de bondes, o principal transporte coletivo continua a causar veementes protestos, principalmente na década de 40, pelo mau estado de conservação de suas linhas (trilhos corroídos, afinados, tortos e superpostos) _ o que colocava em risco a vida dos passageiros _ e pela constante irregularidade de horários.⁸⁸

A ineficiência do principal meio – de – transporte diante do crescimento populacional abria caminhos para novas possibilidades de transporte, como o rodoviário e o

⁸⁶ SÃO GONÇALO terá muita água. **O SÃO GONÇALO**, 18 abril 1943 Edição n. 648, p. 01

⁸⁷ MAIS telefones para São Gonçalo. **O SÃO GONÇALO**, 20 fevereiro 1944. Edição n..365, p. 01

⁸⁸ A CANTAREIRA e o mau estado de suas linhas. **O SÃO GONÇALO**, 31 janeiro 1941 Edição n. 637, p. 01. OS BONDES da Cantareira faltam cada vez mais! **O SÃO GONÇALO**, 13 fevereiro 1943. Edição n. 692, p. 01

ferroviário.

O serviço de auto-ônibus na cidade, cresce exatamente neste momento, incentivada inclusive pelo melhoramento que estavam recebendo as principais vias do município. A exaltação das linhas rodoviárias que percorriam o tráfego de São Gonçalo à Niterói, ressaltada na imprensa, comprova o bom momento deste sistema de transporte, que por sua regularidade no cumprimento do horário estipulado, acaba conquistando progressivamente a confiança da população.⁸⁹

Embora as estradas de ferro já transportassem passageiros desde o início do século, é na década de 1940 que ocorrerá a dinamização do serviço para atendimento mais ágil da população. A inauguração de trens de pequeno percurso, os chamados trens suburbanos, tinham o objetivo de atender necessariamente a classe operária do município, diminuindo a extensão da linha⁹⁰ para somente os bairros operários. A primeira estação seria em Niterói e se estenderia até a estação de Alcântara, passando pelas estações do Barreto, Porto da Madama e São Gonçalo, na respectiva ordem de trajeto. Desta forma reduzia-se a diferença de tempo entre os trens.

A influência da industrialização/urbanização no contexto educacional e cultural

A parceria entre a Prefeitura e os sindicatos, na questão educacional, ocorrida com frequência em São Gonçalo, proporcionou a possibilidade de estudo para os trabalhadores com a criação de cursos noturnos, além da instalação de alguns cursos técnicos.

Os cursos noturnos eram sediados nos sindicatos⁹¹ e organizados pela Prefeitura⁹². Foram criados, através de diversos atos municipais, cursos primários e profissionais. Além destes, alguns cursos técnicos eram patrocinados propriamente pelos sindicatos, como os de bordado, corte e costura, datilografia.

⁸⁹ A VIAÇÃO Cabussú e seus serviços de ônibus entre S. Gonçalo – Niterói. **O SÃO GONÇALO**, 24 janeiro 1943 Edição n. 636, p. 01. A AUTO Viação Renascença em progresso. **O SÃO GONÇALO**, 24 janeiro 1943 Edição n. 636, p. 01

⁹⁰ A extensão normal da linha ferroviária era de Niterói a Porto das Caixas, em Itaboraí, o que ocasionava grande demora no transporte ferroviário.

⁹¹ Concentração Proletária Gonçalense, Sindicato dos Operários Metalúrgicos de São Gonçalo, Sindicato dos Empregados da Companhia Nacional de Cimento Portland. Fonte: Jornal O SÃO GONÇALO.

⁹² SÃO GONÇALO. Ato n.º 07, de 16 de fevereiro de 1935. Atos do Prefeito de 1931 a 1936, São Gonçalo, livro 27-B. 1935. SÃO GONÇALO. Decreto n.º 51, de 16 de abril de 1943. Decretos de 1943, São Gonçalo, livro 179. 1943.

Com a criação dos cursos noturnos, permitindo aos trabalhadores a continuidade dos estudos, ocorreu o crescimento do grau de alfabetização no município. No Censo Federal de 1920⁹³, apenas 35% da população era alfabetizada. Já no Censo de 1940⁹⁴, este índice aumentou para 50%. Tomando esta análise como referência podemos observar que a variação do grau de alfabetização em São Gonçalo, entre 1920 e 1940, acompanhou o ritmo do restante do país. Na capital do estado, por exemplo, este índice variou de 56% para 64%; no distrito federal, de 61% para 69%, no estado do Rio de Janeiro, de 25% para 36% e a nível nacional, de 25% para 32%⁹⁵.

Entretanto, embora o índice de alfabetização tenha aumentado, ressentia-se, ainda, uma política que pudesse conciliar de uma melhor forma o serviço dos operários com o estudo noturno, uma vez que vários cursos foram fechados por baixa frequência de alunos⁹⁶.

Além da união com os sindicatos, a Prefeitura aproveitava a iniciativa das grandes indústrias no intuito de promover atividades culturais e de lazer no bairro. Haja visto os melhoramentos no parque do Neves Atlético Club, em 1935, realizados pela Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas, como a construção de uma moderna praça desportiva e a modelagem de um grande parque arborizado⁹⁷.

Esta situação atendia a interesses mútuos. Os industriais garantiam um espaço de descanso e descontração para os seus funcionários desfrutarem nos momentos de folga e, ao mesmo tempo, cumpriam uma obrigação que cabia à Prefeitura, geralmente, impedida de realiza-la pela dificuldade de se estruturar terrenos públicos neste espaço vastamente ocupado e pelo alto valor financeiro necessário para este tipo de empreitada.

Afora isto, a forte representação proletária no bairro contribuía de forma relevante para a investidura de políticas públicas no então maior centro populacional do município, o que o consolidava como o maior reduto eleitoral, e também uma região importante para aplicação das chamadas políticas de massa.

⁹³ Fonte: IBGE

⁹⁴ IBGE. Recenseamento Geral de 1940.

⁹⁵ Fonte: IBGE.. Recenseamento Geral de 1920 e Recenseamento Geral de 1940.

⁹⁶ SÃO GONÇALO. Ato n.º 02, de 24 de janeiro de 1935. Ato n.º 09, de 19 de agosto de 1936. Ato n.º 15, de 30 de setembro de 1936. Atos do Prefeito de 1931 a 1936, São Gonçalo, livro 27-B. 1936.

⁹⁷ O FUTURO Parque de Neves. **O SÃO GONÇALO**, 18 agosto 1935. Edição n. 235, p. 01

Conclusão do capítulo

Analisando de forma conjunta a questão da urbanização no município, chegamos a conclusões importantes. O clamor da opinião pública, vocalizado pela imprensa escrita local, reivindicando serviços que permitem um maior conforto ao cidadão gonçalense, impulsionava cada vez mais a idéia de uma municipalidade efetiva em São Gonçalo, onde a Prefeitura deveria assumir tais serviços, essenciais para o pleno desenvolvimento do município e para a garantia do bem-estar social da sociedade gonçalense.

Considerando os aspectos trabalhados na pesquisa, percebe-se que, diante do amplo processo de organização da estética urbana de São Gonçalo, Neves, convertida na principal região econômica e demográfica do município, e como principal elo de ligação com a cidade de Niterói, concentrava as primordiais medidas que dizem respeito à urbanização, educação, lazer, etc., não só das iniciativas públicas mas também destas correlacionadas com as particulares.

A urbanização gonçalense seguia uma linha de direção em relação às vias que ligam o município à Capital do Estado, Niterói, e tem seus primeiros movimentos, na década de 1920, de forma meio desordenada sem um plano de ação definido. Esse processo se consolida na década de 1930, quando o município experimenta um crescimento econômico, impulsionado pelo incremento industrial e comercial do município. A década de 1940 é o momento quando a cobrança da sociedade passa a exigir que os serviços públicos possam acompanhar o progresso que começava a tomar conta da cidade, o que força o surgimento de projetos com o intuito de ordenar o seu desenvolvimento urbano.

Embora, ainda, no final da década de 1940, não esteja completada a plenitude dos melhoramentos públicos e urbanos, em São Gonçalo, algumas medidas começaram a ser implantadas, assim como a elaboração e apresentação de propostas de aperfeiçoamento, como já citamos, o que demonstra que o processo de urbanização se encontrava em fase de consolidação; movimento este que se concretizara nas últimas três décadas – de 1920 a 1950.

CONCLUSÃO

A consolidação de uma política de ordem urbana em São Gonçalo, no período compreendido entre 1920-1950, pode ser entendida como reflexo do crescimento econômico assimilado pelo município, principalmente a partir da expansão industrial, observado no município, na década de 1930.

Como conseqüências de tal situação, observa-se uma explosão demográfica no município e o aumento da necessidade por serviços urbanos, que pudessem contemplar esta nova realidade. A precariedade de tais serviços, geralmente praticados por particulares ou pela administração municipal da Capital do Estado – sua ilustre vizinha – acabou por impulsionar a crescente autonomia municipal gonçalense, uma vez que o poder público local passa a sofrer “pressões” para que pudesse arcar com a responsabilidade de estabelecer um “universo urbano” em São Gonçalo, promovendo uma administração condizente com o progresso que acompanhava o município.

Tal análise nos permite compreender que o momento de crescimento urbano gonçalense (1920-1950) é também o momento em que a Prefeitura de São Gonçalo começa a assumir de forma efetiva sua municipalidade, o que pode ser constatado não só pelo aumento da realização de obras públicas (abertura e alargamento de vias de acesso e calçamento das principais estradas, por exemplo) – o que se verificou principalmente em Neves – mas, também, levando em consideração que neste período ocorre um maior controle da administração municipal em relação aos serviços públicos prestados no município, essenciais para o seu progresso urbano (tais como, o abastecimento de água, o serviço telefônico e o sistema de transportes coletivos).

O sentido da urbanização em São Gonçalo, ocorrida em direção aos caminhos que a

ligavam à Niterói, então capital do Estado do Rio de Janeiro, explica a centralidade em torno do bairro de Neves, principal elo de ligação geográfica entre as duas cidades. Aliado a isto, ressalta-se a expansão industrial, configurada nesta localidade, como elementos fundamentais para estabelecimento de Neves como bairro central na formação urbana gonçalense.

FONTES

Arquivo do Departamento de Patrimônio da Prefeitura Municipal de São Gonçalo

- Atos do Prefeito, de 1930 a 1939 e 1943
- Decretos municipais, de 1940 a 1946
- Decretos-lei municipais, 1939 a 1947
- Atas de concorrências públicas.

Arquivo do Jornal O SÃO GONÇALO

- Edições do jornal O SÃO GONCALO, de 1931 a 1945.

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

- Mensagens de Presidente de Estado à Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, de 1914 a 1937.

Biblioteca do IBGE

- Recenseamento Geral de 1920
- Recenseamento Geral de 1940

Biblioteca Nacional

- Edições de A GAZETA, de 1919 a 1924

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Maurício de. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora. 1987.
- AZEVEDO, José Affonso Mendonça. *Consolidação de legislação do município de São Gonçalo*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil. 1939.
- CAMPOS, Maristela Chicharro de. *Riscando o solo*. Niterói: Niterói Livros. 1998
- DAVIDOVICH, Fany R. “*Um foco sobre o processo de urbanização do Estado do Rio de Janeiro*”, In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: julho/setembro. 1986.
- GALVÃO, M. C. C. *Rio de Janeiro. Contradições de um espaço desigual*. In: Revista do Rio de Janeiro, n.º 3. Niterói: UFF. 1986.
- LOBO, Eulália M. L. *Rio de Janeiro operário: natureza de Estado, a conjuntura Econômica, condições de vida e consciência de classe. 1930-1970*. Rio de Janeiro: Acess Editora. 1992
- _____. *História do Rio de Janeiro. Do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC. 1978
- MARTINS, Ismênia de Lima & KNAUSS, Paulo (org.) *Temas de história de Niterói – Cidade múltipla*. Niterói: Niterói Livros. 1997
- MENDONÇA, Adalton da Motta. *Breve história da indústria gonçalense*. São Gonçalo: MEMOR. 1996
- MELO, Ildete & CONSIDERA, Cláudio. *Industrialização Fluminense – 1930-1980*. In: Revista do Rio de Janeiro, n.º 3, Niterói: UFF. 1986
- MELO, I. P. *Formação econômica do estado do Rio de Janeiro*. Relatório de pesquisa. Departamento de Economia da UFF. s/d

PALMIER, Luiz. *São Gonçalo cinquentenário*. Rio Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1940.

PALMIER, Maria Aída. *Neves, esplendor e decadência*. Rio de Janeiro: Nacional. 1990

PELUSO, Marilena dos Reis e RANGEL, Kátia Araújo de Marco. *A travessia Rio-Niterói*. Niterói: FAC. 1983

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e PECHMAN, Roberto (orgs.) *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: 1996.

SANTOS, Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: História e legislação*. Rio de Janeiro: Divisão de editoração da Secretaria Municipal de Cultura. 1996

SILVA, Maria Laís P. *Os Transportes Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Divisão de editoração da Secretaria Municipal de Cultura. 1992.

WHERS, Carlos. *Niterói, cidade-sorriso. A história de um lugar*. Rio de Janeiro. 1984.