

A REPRESA DE RIBEIRÃO DAS LAJES E OS EFEITOS SOCIOESPACIAIS NO PLANALTO DA SERRA DO MAR NO SUL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Virgínia Bertino Jorge Vaz
Universidade do Estado do Rio de Janeiro/ FAPERJ
virginiabertino@gmail.com

Resumo

No início do século XX, a empresa canadense de energia elétrica Light and Power Company chegou ao Rio de Janeiro e tornou-se a grande agente modificadora do espaço urbano da cidade, iniciando a implantação da maior rede de fornecimento de energia do país. Diversos avanços decorreram desse fato, tais como serviços de iluminação pública, telefonia e, principalmente, a eletrificação do sistema de bondes, que até então eram movidos por tração animal. Tal fato influenciou na expansão de diversas linhas para áreas até então pouco adensadas. Assim, a implantação desses recursos e a modernização de vários serviços pela Light foram fundamentais para a intensificação dos processos de urbanização da cidade do Rio de Janeiro.

Em 1905, as atividades econômicas e sociais no Rio de Janeiro viviam sob forte dependência do carvão importado, devido a sua incapacidade de desenvolver uma fonte de eletricidade em seu território e por possuir uma densidade populacional muito elevada. No mesmo ano, a Light iniciou a construção da represa de Ribeirão das Lajes, com o objetivo de criar o reservatório de água para aquela que seria a maior e mais moderna hidrelétrica do país no início do século XX, a Hidrelétrica de Fontes. Localizada a apenas 47 quilômetros da capital, a hidrelétrica foi inaugurada em 1908 e situava-se no sopé da Serra do Mar, na região sul do estado fluminense, atual município de Piraí. Após a conclusão dessa primeira etapa da represa, a Light realizou várias obras de expansão do sistema de captação e formação de reservatórios, que culminou com a formação da segunda represa, a partir de bombeamento de águas do Rio Paraíba do Sul e que reverteu o curso do Rio Piraí.

A presente análise, portanto, investiga os diversos impactos sócio-espaciais causados pela construção do complexo de represas de Ribeirão das Lajes na região do planalto sul da Serra do Mar, nos primeiros anos do século XX até meados da década de 1950. Objetiva-se compreender os efeitos territoriais causados nos atuais municípios de Piraí, Rio Claro, Paracambi, Barra do Piraí e Mangaratiba, nos quais estão situadas partes dos reservatórios que formam as represas. Além disso, a pesquisa traz contribuições para as análises do processo de extinção de outro município, São João Marcos do Príncipe, decorrente da extensão territorial do empreendimento, que promoveu intensos movimentos migratórios da população residente para cidades vizinhas, a partir de 1940.

Por fim, discute-se a formação do que é considerado o maior latifúndio do estado do Rio de Janeiro, sob o controle da Light and Power, bem como as influências exercidas pelos empreendedores da empresa de energia elétrica nos municípios atingidos pela formação das represas no interior do estado fluminense.

Palavras Chaves: eletrificação, Hidrelétrica de Fontes, Represa de Ribeirão das Lajes, complexo hidrelétrico de Lajes.

Abstract

In the beginning of the 20th century, the Canadian company 'Light and Power' arrived at Rio de Janeiro and became the greatest modifier of the city's urban area, starting the implanting of the biggest power supply network in the country. Several improvements originated from this fact, as public lighting services, telephony and, above all, electrification of the tram system, moved by animal traction by that time. This fact influenced in the expansion of several railways to areas with a low rate of population density until then. The implantation of these resources and accommodation of several services to modern usages by 'Light' were essential to intensify urbanization processes in the city of Rio de Janeiro.

In 1905, economical and social activities in Rio de Janeiro were strongly dependent on imported coal, due to its incapacity to develop electricity sources in the territory and for its high rate of population density. In the same year, 'Light' started building the Ribeirão das Lajes dam, aiming the creation of a water reservoir to what was going to be the biggest and most modern power station of the country in the beginning of the 20th century, the Fontes' hydroelectric power station. Situated 47 km from the capital, the power station was inaugurated in 1908 and was located near Serra do Mar, in the south of the estate, city of Pirai currently. After the conclusion of the first stage in the construction of station, 'Light' expanded the impounding system and built reservoirs, that culminated in the construction of the second dam, through pumping water from Paraíba do Sul river, reverting Pirai river's direction.

This paper investigates the social and spatial impacts of the Ribeirão das Lajes dam system's construction in the south tableland area of Serra do Mar, from the beginning of the 20th century until mid-1950's. It aims to understand the territorial effects in the cities of Pirai, Rio Claro, Paracambi, Barra do Pirai and Mangaratiba, where part of the reservoirs that form the station are set. Moreover, this research cooperate with the analysis of the extinction process of São João Marcos do Príncipe city, due to the station's territorial expansion, promoting intense migration from local citizens to neighboring cities after 1940.

Ultimately, the shaping of the greatest latifundium of Rio de Janeiro estate, by 'Light and Power' control, is examined, as well as the influences used by the businessman of the electric power company in the cities affected by the construction of dams in the countryside.

Keywords: electrification, Fontes' hydroelectric power station, Ribeirão das Lajes' dam, hydroelectric complex of Lajes.

A energia elétrica no mundo e no Rio de Janeiro no fim do século XIX

Na segunda metade do século XIX a eletricidade dava seus primeiros passos para consolidar-se como fator fundamental de desenvolvimento tecnológico, uma fonte de energia

capaz de ampliar os usos dos recursos existentes. Desde a iluminação até o desenvolvimento de novas tecnologias industriais, passando pelos serviços telefônicos e pelos transportes públicos, por meio da eletrificação dos sistemas, a eletricidade foi redesenhando o espaço social e o modo de vida da sociedade nas últimas décadas do século XIX. A rigor, este momento representou o estabelecimento de um novo padrão de qualidade de vida, em função do desenvolvimento industrial, potencializado pela chegada da energia elétrica.

No final do século XIX, a eletricidade já fazia parte do cotidiano das grandes cidades do mundo e o Rio de Janeiro, capital da República desde 1891, encontrava-se sob forte dependência do carvão importado, devido às grandes dificuldades encontradas para desenvolver uma fonte de energia em seu território, adensado de forma rápida e desordenada. Seguindo sua morfologia, caracterizada por inúmeras montanhas e pela proximidade com o mar, a cidade do Rio de Janeiro crescia espremendo-se entre os quatro principais morros localizados em seu centro histórico: Morro do Castelo, Morro de São Bento, Morro da Conceição e Morro de Santo Antônio. Tal fato, levou à necessidade de o Presidente em exercício no início do século XX, Rodrigues Alves¹, pensar em novas formas para configuração do espaço urbano da cidade. O presidente, então, conferiu ao engenheiro Francisco Pereira Passos o cargo de prefeito do Rio de Janeiro², como parte de uma estratégia que vislumbrava proporcionar maior fluidez à cidade mais importante do país, através de reformas urbanísticas que seriam capazes de transformar a cidade colonial em um centro urbano de visibilidade internacional.

O Rio de Janeiro passou a ser a maior cidade do país em um curto espaço de tempo: possuía mais de quinhentos mil habitantes no ano de 1890 e, uma década depois, esse número havia passado para cerca de oitocentos mil habitantes. Tal fato refletia, ao mesmo tempo, o desenvolvimento de uma grande potência consumidora e a total falta de planejamento de uma cidade, incapaz de oferecer serviços básicos de qualidade à sua população.

A necessidade de geração de uma fonte de energia em seu território tornava-se mais evidente. Contudo, ao contrário do Rio de Janeiro, as principais cidades do mundo, nos primeiros anos do século passado, viviam a euforia do desenvolvimento dos serviços proporcionados pela energia elétrica. Na Alemanha, Berlim já contava com o serviço público

de carros elétricos desde 1881. No mesmo ano, foi construída a primeira rede de distribuição elétrica em corrente contínua em Godalming, na Inglaterra.

Porém, não se deve atribuir tão somente à morfologia e ao adensamento acelerado do tecido urbano do Rio de Janeiro os tardios processos de eletrificação em seu território. Faltavam recursos técnicos e capitais a serem aplicados em infraestrutura de geração de energia em larga escala. No entanto, o grande número de sua população e as obras de reurbanização de seu centro fizeram vislumbrar ao capital internacional todo o seu potencial econômico. As grandes reformas urbanísticas do período Pereira Passos e as favoráveis alianças promovidas em todas as esferas políticas do país viabilizaram essa perspectiva.

No mandato do prefeito Pereira Passos as reformulações do espaço urbano carioca passaram a ser pensadas com o objetivo de dinamizar a cidade e expandir seu tecido urbano para áreas até então pouco habitadas, integrando-as com o centro. A primeira reforma foi viabilizada pelo governo federal, com o intuito de modernizar a área portuária, entre os anos de 1903 e 1906. Tal reforma levou ao desmonte do já citado Morro do Castelo, onde se localizavam as residências das camadas populares da cidade, como forma de expandir o centro para além da Praça XV, principal área de moradia das classes abastadas no início do século XX.

A segunda reforma foi projetada pela prefeitura do Rio, sendo essa complementar à primeira, isto é, foram reformas planejadas com o objetivo de servir e completar a dinamização do Porto do Rio de Janeiro e seus arredores, mas também de direcionar o desenvolvimento da cidade para novas áreas, como mencionado anteriormente.

Outros projetos também foram realizados nas principais áreas da cidade, produzindo a estrutura urbana encontrada até os dias atuais. Dessa maneira, é possível identificar esse momento histórico do Rio de Janeiro como um verdadeiro marco, não somente na questão urbana e estrutural da cidade, mas no padrão de vida que se consolidou. Tais mudanças foram infinitamente ampliadas com a chegada da luz elétrica e dos bens de consumo derivados das novas tecnologias e do desenvolvimento da industrialização.

A chegada da Light and Power ao Rio de Janeiro

Alexander Mackenzie e Friedrich Pearson, fundadores da empresa canadense de energia elétrica Light and Power, fizeram seus investimentos iniciais no Brasil primeiramente em São Paulo, fundando a São Paulo Tramway Light and Power em Toronto, no Canadá, em 07 de Abril de 1899. A cidade de São Paulo e o potencial de investimento industrial existente chamavam a atenção do capital internacional, dentre os quais se destacaram os empreendedores que fundaram a Light, ao verem a oportunidade de estabelecer seus negócios em um território onde o poder político não oferecia objeções à sua instalação.

A meta inicial da empresa era implantar os serviços de geração de energia através do pólo que seria instalado em Parnaíba, localidade a cerca de 36 km da capital paulista, como forma de produção segura e em abundância para promover a exploração dos direitos concessionários das linhas de bondes atuantes em São Paulo. Essa foi a estratégia desses empreendedores para chegar ao país. Aos poucos, a Light foi adquirindo as concessões das pequenas empresas de carris da época, que realizavam o transporte coletivo de bondes através da tração animal em São Paulo.

Com efeito, a usina de Parnaíba teve uma representatividade para além da expansão promovida pela eletrificação do sistema viário de bondes, "... a usina de Parnaíba estava pronta para desempenhar um papel de cunho formativo na industrialização de São Paulo".³ Com o apoio político do governo, que não oferecia obstáculos ao crescimento e à consolidação da empresa no país, a Light se expandia no território nacional e passou a vislumbrar uma nova área para se estabelecer: o Rio de Janeiro.

Com a prosperidade dos negócios, os fundadores da São Paulo Railway estenderam seus domínios e, em 1904, chegaram ao Rio de Janeiro, fundando a Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company que, mais tarde, seria conhecida apenas como a Rio Light. Estrategicamente, o primeiro passo de Pearson e Mackenzie foi a sondagem do apoio político que o projeto teria em todas as esferas governamentais da época. Diferente de São Paulo, onde o prefeito Campos Sales deu total apoio à instalação da empresa, no Rio de Janeiro Mackenzie encontrou algumas dificuldades, principalmente devido às forças de oposição lideradas pelos concorrentes diretos da empresa na cidade, o Grupo Guinle. Ao passo que a Light se estabelecia em São Paulo, os Guinle caminhavam com seus projetos de

eletrificação no Rio de Janeiro, iniciados antes mesmo da chegada da empresa canadense no país.

Fundado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle, o Grupo Guinle, foi o grande precursor do estabelecimento de energia elétrica no país, porém, teve grande parte de seus recursos fragilizados com a chegada de seus principais concorrentes: Mackenzie e Pearson. Diversas tentativas de negociações foram realizadas entre Pearson/Mackenzie e Gaffrée/Guinle e passaram por duas vias: uma delas seria a participação dos Guinle nos negócios de Pearson, e a outra seria uma associação dos Guinle na exploração dos serviços de eletricidade do Distrito Federal.⁴ Isso porque havia um grande interesse do “grupo de Pearson” em associar-se aos Guinle para a exploração do mercado de eletricidade do Distrito Federal, já que não havia por parte dos capitalistas canadenses associados a Pearson, naquele momento, grande interesse em investir no projeto do Rio de Janeiro. Porém, sem chegarem a um acordo, a associação não ocorreu e deu-se o rompimento entre as duas empresas.

A rigor, as primeiras experiências com a eletricidade no transporte viário do Rio de Janeiro ocorreram através da Botanical Garden Railroad Co⁵, em 1892. A Companhia Jardim Botânico, como foi nomeada posteriormente, inaugurou a primeira linha de bondes movida por energia termoelétrica, expandindo a linha Centro - Largo do Machado, a primeira no sentido sul da cidade, até o bairro do Flamengo. Com esse feito, o Rio de Janeiro se tornou a quarta cidade do mundo a possuir um sistema elétrico de transporte viário de bondes. Todavia, os serviços foram oferecidos por pouco tempo e, com a falência da empresa, os bondes voltaram a ser movidos por tração animal.

Com a chegada no Rio de Janeiro, em 1904, a Light, mais do que promover a urbanização, direcionou o adensamento do tecido urbano da cidade, consolidando a segregação social à medida que seus trilhos eram estendidos tanto para localidades que posteriormente se tornariam a principal área residencial das classes mais abastadas, quanto para os subúrbios mais distantes que não eram atendidos pelo sistema ferroviário.

Por outro lado, os trens se responsabilizavam por direcionar a expansão para os subúrbios da zona norte e da zona oeste, dando origem a um novo vetor de crescimento que seria a principal área de moradia das classes populares. Devemos considerar, assim, o papel dos transportes urbanos como fator determinante da produção do espaço social do Rio de

Janeiro e sua função no direcionamento das classes média e alta para um sentido da cidade, a zona sul, e a ocupação do centro e dos subúrbios da zona norte pelas camadas menos favorecidas.

A construção da Represa de Ribeirão das Lajes

Em 1905, Pearson e Mackenzie davam continuidade ao projeto de gerar e distribuir energia elétrica no Rio de Janeiro, iniciando as obras de construção da represa de Ribeirão das Lajes e da Usina de Fontes. Com a falta de terras na cidade para instalação do projeto de uma Usina geradora de energia elétrica para abastecer o Rio de Janeiro, Reid encontrou na região da Serra das Araras, 64 km a oeste da capital da república, o local ideal para a construção da barragem que represaria as águas de Ribeirão das Lajes.

No final de 1903, o engenheiro James Mitchell realizou os primeiros estudos sobre a geração de energia hidrelétrica em Ribeirão das Lajes e afirmou que o local era “capaz de produzir 100.000 HP (ou 75.000 kW) na estação mais seca”⁶. Porém, provavelmente devido à grande dificuldade de Reid em driblar o monopólio de distribuição de energia elétrica que pertencia a empresa Société Anonym   du Gaz (SAG), as obras foram paralisadas em 1904, quando Reid transferiu seus direitos ao Banco Nacional Brasileiro e chamou a aten  o dos promotores da São Paulo Tramway, Light and Power Company para o Rio. Primeiramente, Pearson e Mackenzie trataram de analisar o alinhamento do poder político naquele momento.

Mackenzie adquiriu a concessão em 07 de Janeiro de 1905, por cerca de 105 mil dolares e 4.500 em a  o  s ordinárias da Rio Light. Com a autoriza  o para a empresa funcionar no Brasil, Mackenzie transferiu-se para o Rio de Janeiro, que passou a sediar o Grupo Light no país. Foi possível perceber que nesse momento a Light caminhava rumo    consolida  o de uma holding no país, por meio do estabelecimento de seus negócios na capital federal e promovendo, já em 1905, a descentraliza  o necessária para ampliar e modernizar os processos industriais no Rio de Janeiro.

No mesmo ano os engenheiros da Light and Power deram continuidade à construção da Usina de Fontes, na região que hoje compreende ao município de Piraí, sul do estado fluminense, e da barragem de Ribeirão das Lajes. Os empreendedores da Rio de Janeiro Tramway avançavam com as obras sob uma crise financeira interna da empresa, juntamente com as dificuldades de acesso ao local e a escassa mão-de-obra qualificada, proporcionada pelos empecilhos de se conseguir trazer seus empregados canadenses com suas famílias. Tais fatores contribuíam fortemente para a lentidão das obras da represa. O esquema a seguir procura mostrar a localização do sítio onde se localiza a hidrelétrica.

Localização da barragem de Ribeirão das Lajes, Rio de Janeiro.



Fonte: Site Light Energia.

Um ano antes da conclusão das obras, em 1907, o governo do estado do Rio de Janeiro deu autorização para aumentar a disponibilidade hídrica do Reservatório de Lajes por meio de um desvio parcial das águas do rio Piraí, afluente do rio Paraíba do Sul. A intenção da empresa de se expandir era evidente e à medida que a energia elétrica se tornava cada vez mais parte integrante do cotidiano da cidade, a necessidade do aumento de produção também crescia. Complementarmente a isso, a Light já pensava em estratégias que promovessem a instalação de novas usinas e, conseqüentemente, a sua consolidação na geração de energia no sul do estado do Rio de Janeiro.

Anos mais tarde, a Light obteve mais uma concessão, agora para permitir o desvio das águas do córrego do Prata, no município de São João Marcos, com o objetivo de aumentar a capacidade de produção das usinas do complexo de Lajes. Em 23 maio de 1908, a Light inaugurava a Usina de Lajes.

Contudo, também em 1908, a região onde se localizava a represa sofreu com um trágico surto de malária que se estendeu até o ano de 1909 e foi capaz de dizimar boa parte da população dos municípios de Piraí e São João Marcos. Segundo a imprensa local, o reservatório de Lajes era o principal responsável pela proliferação do mosquito transmissor da doença, o que gerou grandes problemas para a Light. Diversas manifestações foram realizadas, inclusive com o apoio do Grupo Guinle, levando o governo estadual a exigir maiores esclarecimentos dos promotores da empresa no país. Porém, o caso não foi levado adiante.

Em suma, grande parte das áreas florestais localizadas nos arredores da represa foi devastada ainda no cultivo de café, dentre as quais, cerca de vinte mil hectares foram adquiridos pela Light nos primeiros anos de instalação da Represa de Lajes. Em levantamentos recentes, foi possível concluir que cerca de 50% dessa área foi reflorestada. Porém, o que não deve ser deixada de lado é a perda intrínseca das importantes espécies que não podem ser replantadas e se localizavam em Ribeirão das Lajes, bem como a diversidade biológica do bioma Mata Atlântica, que já havia sofrido com o apogeu do café na região e voltou a passar por um intenso processo destrutivo com a construção da represa.

No Brasil, que ainda estava em uma fase inicial de sua industrialização, a ampliação das atividades econômicas e, conseqüentemente, a intensificação de sua urbanização, ocorreu sob a égide de um novo paradigma. Rio de Janeiro e São Paulo, nesse contexto, se tornaram áreas de grande interesse de investimentos dos novos setores dinâmicos da economia com a eletricidade. Em 1912, Pearson e Mackenzie realizaram a fusão das três maiores empresas de energia elétrica do Brasil, a São Paulo Railway, São Paulo Electric e a Rio de Janeiro Tramway, fundando a Brazilian Traction, Light and Power Co. Ltd., conhecido no Brasil como Grupo Brascan.

Após a inauguração oficial da Usina de Fontes, associada à barragem e ao reservatório de Lajes, os empresários da Rio Light vangloriavam-se de operarem a maior

hidrelétrica do Brasil e uma das maiores do mundo, com uma potência de 30.000 kW. Contudo, a permanente necessidade de ampliar a geração de energia se fez sentir rapidamente conforme o Rio de Janeiro crescia. Nessa época, a capital da república passou a demandar um aumento expressivo do consumo de energia elétrica, o que levou à criação de outros sistemas hidrelétricos nas décadas seguintes, como: Ilha dos Pombos (1924), Fontes Nova (1940), Santa Cecília (1952), Vigário (1952), Nilo Peçanha (1953), Pereira Passos (1962) e, recentemente Santa Branca (1999).

A Hidrelétrica Ilha dos Pombos localizada no pequeno município de Carmo, no centro-norte fluminense, a 150 quilômetros da capital, começou a ser construída em 1922, um ano depois de a Light adquirir a concessão para exploração do potencial hidráulico do rio Paraíba do Sul. A hidrelétrica entrou em operação em 1924 e até 1949 teve sua capacidade ampliada diversas vezes, com a inclusão de novos geradores.

Contudo a expansão da capacidade de geração de energia ocorreu mesmo por meio da ampliação do sistema Lajes, iniciando um conjunto complexo de novas usinas e a formação de uma nova represa baseada na transposição das águas do Rio Paraíba dos Sul, na altura do município de Barra do Piraí, promovendo uma imensa devastação ambiental devido ao represamento e reversão do Rio Piraí. A primeira medida para a formação desse sistema foi trabalhar com o aumento da capacidade da represa e construção de uma segunda usina geradora: a Usina Fontes Nova, que seria a segunda usina instalada. Na década de 1930, começou a ser projetada a ampliação da represa através do desvio de águas do córrego do Prata e foram necessárias algumas medidas que contribuíssem para essa expansão na região onde se localizava o município de São João Marcos, inicialmente chamado de São João Marcos do Príncipe.

São João Marcos e a chegada da Light

Fundada em 1737, a cidade de São João Marcos localizava-se no reverso da Serra o Mar e teve seu auge no ciclo do café, como uma das rotas que se consolidou através do escoamento da produção que ocorria pelo litoral na rota Rio-São Paulo. Conhecida como a

“área de terras ricas” ou a “área dos grandes barões de café abastados”, São João Marcos configurava-se por sua prosperidade econômica alcançada através do café do Vale do Paraíba e de seus casarões de arquitetura grandiosa, reconhecidos como Patrimônio Nacional 100 anos após a fundação da cidade.

Desde a época de D. João VI o Rio de Janeiro passava por problemas com o abastecimento de água e, com a expansão da cidade, a necessidade de maior acesso à energia elétrica ia tornando-se mais relevante com os processos de industrialização e o aumento significativo da população da cidade. Até que em 1940, o Presidente Getúlio Vargas assinou o Decreto-Lei 2059/40, que previa o aumento da capacidade do reservatório de Ribeirão das Lajes através da ampliação de sua barragem (foto 1), com o intuito de suprir o fornecimento de água ao Rio de Janeiro. Colocava-se em marcha os processos para construção da Usina Fonte Nova (foto 2).

Foto 1 – Alto do muro de contenção e represa de Ribeirão das Lajes, Pirai-RJ.



Represa de Ribeirão das Lajes, Pirai-RJ. (Autora: *Virgínia Vaz, 2011*).

Foto 2 – Usinas de Fontes (prédio menor à direita) e Fonte Nova (prédio Maior à esquerda).



Usinas de Fontes e Fonte Nova, Pirai-RJ. (Autora: *Virgínia Vaz*, 2011).

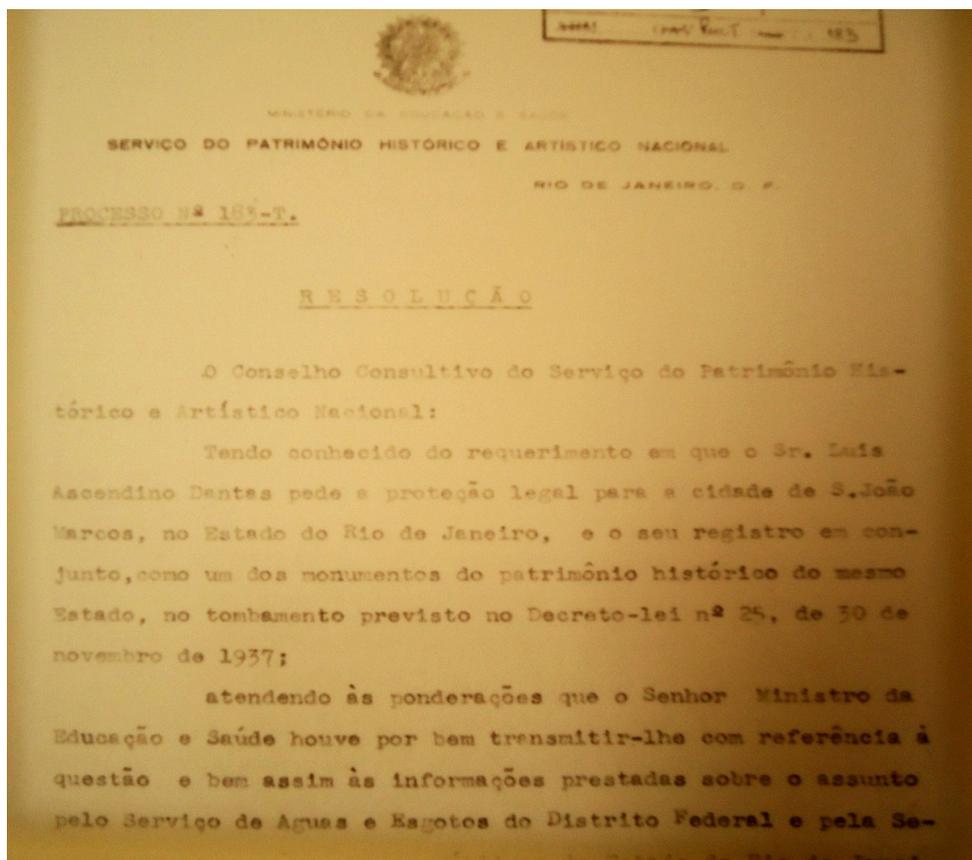
Se na construção da represa, entre 1905 – 1908, a Light contou com grandes dificuldades para instalar-se, principalmente em virtude da falta de apoio político da época, para a ampliação, entre 1940 – 1942, o presidente do Brasil, Getúlio Vargas, foi o grande viabilizador do projeto. O apoio irrestrito do Presidente Vargas estava diretamente relacionado à necessidade de fornecimento imediato de energia elétrica para o maior e mais importante investimento industrial brasileiro na época: a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) inaugurada em 1942, no município vizinho de Pirai.

Com os planos para a ampliação da represa na década de 1930, surgiram rumores de que a cidade seria inundada em breve, levando ao aparecimento de alguns movimentos, principalmente dos intelectuais da época, com o propósito de apoiar os moradores que

desejavam continuar residindo na cidade e preservá-la. A Light precisou enfrentar grandes dificuldades para ampliação da barragem de Ribeirão das Lajes, mesmo com a incorporação de São João Marcos ao município de Rio Claro, que passou a constituir-se como distrito em 1937.

Como forma de tentar deter o alagamento da cidade, São João Marcos foi a segunda cidade tombada como patrimônio histórico registrado pelo antigo SPHAN (Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional)⁷, em 1939, dois anos depois de completar duzentos anos de existência. A resistência dos moradores ganhou o apoio do Conselho do órgão através do departamento cultural do estado, representado por Rodrigo Mello Franco de Andrade, que indicou a cidade como "monumento cultural" e exigiu sua preservação. Por pouco tempo, moradores e intelectuais engajados na causa da cidade acreditaram que suas construções do século XVIII, feitas de pedra, estariam salvas do alagamento e das implosões do megaprojeto da Light.

Foto 3 – Trecho da Resolução de vinte páginas do SPHAN assinada em 19 de Maio de 1939, que previa o tombamento definitivo de São João Marcos, a fim de impedir a implosão e o alagamento do Patrimônio Histórico da cidade.



Fonte: *Acervo do Parque Arqueológico de São João Marcos, Rio Claro – RJ. (Autora: Virgínia Vaz, 2011).*

Pouco depois, entretanto, Getúlio Vargas, na época com poderes ditatoriais no regime do Estado Novo, decidiu “destombá-la”, para facilitar os planos da Light de expansão do Ribeirão das Lajes. Vargas assinou em 03 de Junho de 1939, o único Decreto (nº 2.269) de “destombamento” de um patrimônio histórico registrado até hoje. O Decreto-Lei concedia o direito de desapropriação das terras em questão, suspendendo o Decreto anterior, que previa a proteção do patrimônio histórico artístico e nacional.

Em 1940, contando com uma população de 4.300 pessoas, em um processo doloroso, São João Marcos foi sendo desocupado pouco a pouco e suas construções históricas implodidas à medida que a população deixava o local em direção aos municípios vizinhos, como Angra dos Reis, Mangaratiba, Pirai, entre outros. A hipótese de remoção parcial da cidade foi descartada de imediato pela Light, devido à possibilidade de contaminação através do esgoto não tratado que poderia comprometer a qualidade das águas do Ribeirão das Lajes, que deveria ser a mais pura possível para fornecer os serviços com qualidade máxima para o Distrito Federal. São João Marcos teve suas terras desapropriadas pela empresa canadense,

onde o Estado brasileiro concedeu a Light o direito de ampliar a capacidade da Usina de Fontes para 162.000 kW.

Dessa forma, faz-se fundamental pensar os diversos impactos, ambientais e socioespaciais, decorrentes da ampliação da barragem da Represa de Ribeirão das Lajes na região que alcançava o município de São João Marcos e atualmente compreende os Municípios de Pirai e Rio Claro. São João Marcos, cidade de nascimento do prefeito Pereira Passos, orgulhava-se de ser um dos municípios mais populosos da região do médio vale do Paraíba, contando com cerca de 20 mil habitantes até o início da década de 1940.

Dentre as edificações destruídas na peculiar cidade colonial de São João Marcos, destacava-se a Igreja Matriz, dedicada ao santo que dava nome à cidade, que teve sua construção iniciada no ano de 1796 e foi inaugurada em 1801. Com o interior decorado em ouro, a Igreja, de inspiração barroca e maneirista, foi uma das últimas a ser implodida, devido à solidez de sua estrutura e aos apelos dos ex-moradores. Como forma de acalmar a população, a Light comprometeu-se, na época, a construir outra igreja com características semelhantes em uma localidade próxima. Porém, a igreja nunca chegou a ser projetada e a empresa canadense apenas pagou um valor simbólico ao Governo Estadual.

A cidade também contava com uma segunda capela, pertencente à Irmandade Nossa Senhora do Rosário e outra, dedicada a São Benedito e frequentada pelos ex-escravos. Também havia dois cemitérios, o da Irmandade e o segundo, destinado às camadas populares do município. São João Marcos também sediava um importante teatro de grande reconhecimento, o Teatro Tibiriçá, um cinema, uma sede hospitalar, pensões que serviam os viajantes que circulavam pela Estrada Imperial e dois clubes: o elitizado “Marquense” e o “Prazer das Morenas”, de origem popular.

Foto 4 – Cidade de São João Marcos, 1927.



Fonte: Site Breves Café.

Quando as obras de elevação da barragem foram concluídas, no mesmo ano, constatou-se que as águas não alagaram e nem alagariam o perímetro urbano correspondente a São João Marcos e que, uma simples contenção poderia ter preservado o patrimônio colonial e imperial da cidade, bem como a cultura e a vida das famílias que ali residiam. Os possíveis erros de cálculos dos técnicos da Light levaram grande parte da população a revoltar-se. Como forma de conter os ex-moradores e a imprensa, a Light deliberadamente fechou as comportas e deixou inundar a cidade, ainda que desnecessariamente, para evitar que a população tentasse retornar a São João Marcos. Mesmo assim, com todo esse esforço e risco, as águas não ultrapassaram os cinco centímetros nas áreas mais baixas da antiga cidade.

Foto 5 – Abaixo, podemos observar o momento do alagamento da cidade.



Fonte: Site Breves Café.

Podemos perceber, portanto, que a drástica medida assinada pela Light foi capaz de comprometer a própria represa, pois foi preciso fazer o nível subir além dos limites máximos de segurança da barragem (foto 3). Justificado, o alagamento foi suficiente para gerar a retirada dos moradores, a enorme agressão ambiental e o desaparecimento de dois séculos de nossa história. Posteriormente, jamais a represa tornou a alcançar a cidade, nem nos períodos de chuvas mais intensas.

Foto 6 – Barragem de Ribeirão das Lajes.



Elevação do paredão de Ribeirão das Lajes, Pirai. (Autora: *Virgínia Vaz*, 2011).

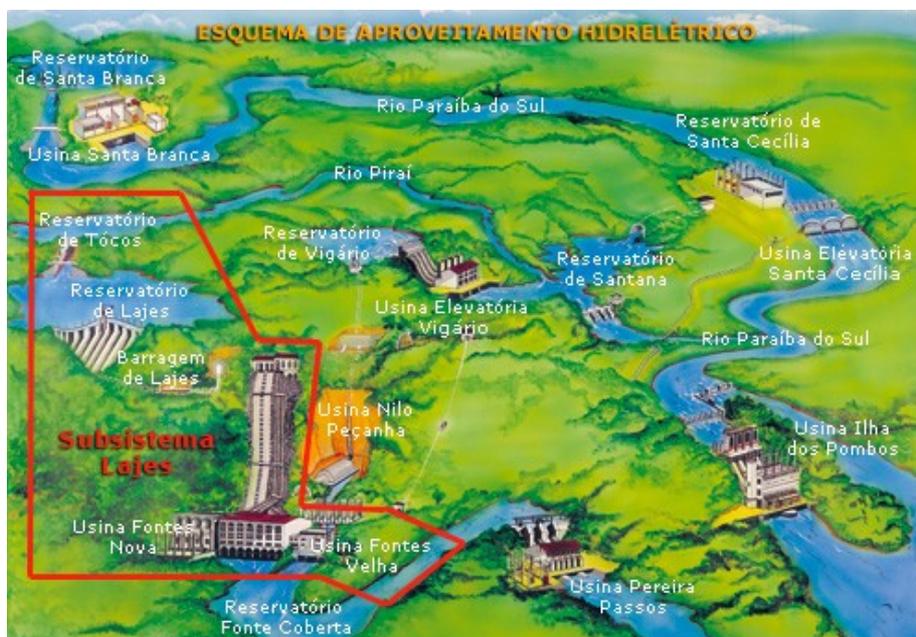
O que é possível constatar, então, é que o real motivo que levou ao esvaziamento de São João Marcos não era o possível alagamento da cidade pela ampliação da represa, mas uma estratégia da empresa canadense de evitar que a presença da população nos arredores

contaminasse as águas do manancial e compromettesse o abastecimento de água e energia para a capital federal.

A formação de um latifúndio no sul fluminense

Após a construção da Usina Fontes Nova, o Grupo Light continuou se empenhando na elaboração de projetos para novas usinas. Em termos gráficos podemos visualizar o sistema de abastecimento de água do sistema de Lajes, que se situa entre os municípios de Rio Claro e Pirai, composto pelo Reservatório de Lajes, Reservatório de Tocos, Barragem de Tocos e pelas Usinas de Fontes Velha e Fontes Nova. Tal sistema é o responsável pela desocupação do município de São João Marcos. Hoje, todo esse subsistema possui uma capacidade de 132 MW em três unidades geradoras de 44 MW cada, que entraram em funcionamento em 1908 e 1942, respectivamente.

Ilustração do esquema de aproveitamento hídrico do Subsistema Lajes:

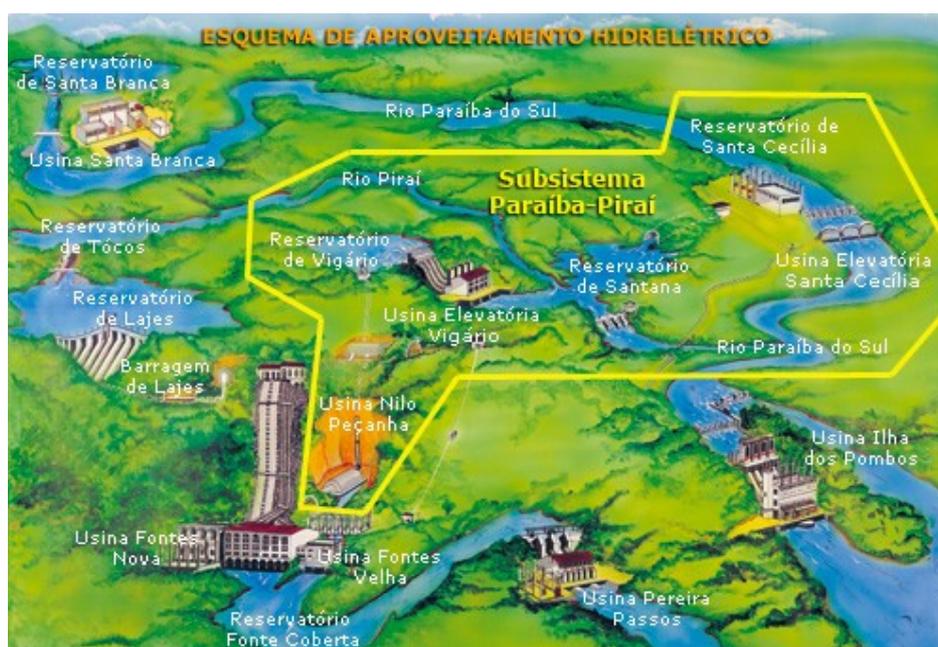


Fonte: Site Light e Energia.

Depois de Fontes Nova, a segunda usina do Subsistema de Lajes, a Light inaugurou a Usina Elevatória Santa Cecília, localizada no município de Barra do Piraí, que funciona como captação de água do Rio Paraíba do Sul, para a formação de uma nova represa. Inaugurada no ano de 1952, Santa Cecília é responsável pelo bombeamento de águas do Rio Paraíba do Sul para o Rio Piraí, que teve seu curso invertido, formando uma pequena represa. Na altura do centro do município de Piraí, as águas dessa nova represa/rio são bombeadas por meio da elevatória/usina do Vigário que é também a primeira usina elevatória reversível, ou seja, pode bombear águas para alimentar o reservatório a uma altura de 50 metros e ao mesmo tempo alimentar os dutos para gerar energia, devolvendo a água para a base do rio.

Após serem elevadas, as águas alcançam a Represa – o Reservatório do Vigário –, inaugurada no mesmo ano, onde as águas represadas são levadas para próximo ao ponto de “mergulho”, indo alimentar a quarta e mais importante usina do sistema Lajes: a Usina Nilo Peçanha, inaugurada em 28 de novembro de 1954. Essa nova usina foi inteiramente construída em uma caverna escavada na montanha, no sopé da Serra do Mar, possuindo 100 metros de comprimento, 25 de largura e 30 metros de altura. No interior dessa caverna funcionam seis geradores, com uma capacidade de produção de 300 MW. O esquema a seguir ilustra o funcionamento desse subsistema.

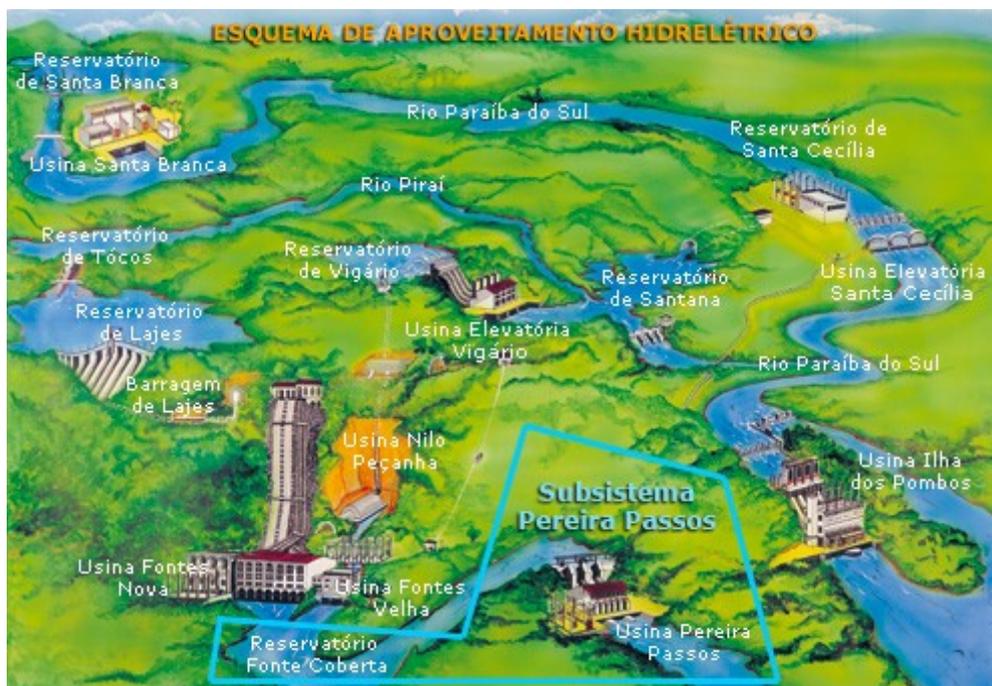
Ilustração do esquema de aproveitamento hídrico do Subsistema Paraíba-Piraí:



Fonte: Site Light e Energia.

Por fim, o Subsistema Pereira Passos, que entrou em operação em 1962, surgiu para ampliar a capacidade do Ribeirão das Lajes, através das vazões oriundas das Usinas de Fontes Nova e Nilo Peçanha. Recentemente, em 1999, entrou em operação a última Usina do Grupo Light, Santa Branca. Com uma capacidade de 58 MW, a usina conta com dois geradores para produzir energia elétrica.

Ilustração do esquema de aproveitamento hídrico do Subsistema Pereira Passos:



Fonte: Site Light e Energia.

Hoje, a Light possui a maior propriedade fundiária do estado do Rio de Janeiro quando somadas as terras em que se localizam todo o complexo hidrelétrico de Lajes e as demais usinas de menor porte, como a das Ilhas dos Pombos e Usina Santa Branca. Assim, consideramos a forte influência da empresa canadense de energia elétrica, que chegou ao estado no início do século com dificuldades em conseguir investimentos financeiros para seus projetos e é hoje a maior empresa de energia elétrica, fornecendo 72% da energia consumida.

Analicamente, a Light estruturou-se ao longo dos seus cento e seis anos de existência no Rio de Janeiro, inicialmente com o capital buscado no exterior, principalmente no Canadá, posteriormente com os acordos e incentivos do Estado e, por fim, através da sua expansão e consolidação como principal fonte geradora de energia, com cinco usinas hidrelétricas, duas usinas elevatórias, contando com uma capacidade de pouco mais de 855 MW.

O Parque Arqueológico e Ambiental de São João Marcos

A Light que, com o aval do Estado, desapropriou terras, desalojou inúmeras famílias – algumas sem sequer serem indenizadas – e destruiu diversas construções de valor histórico inestimável para promover a ampliação da Usina de Fontes, procurava de certa

forma, no século XXI, ressarcir culturalmente o que havia tomado no início da década de 1940, através da criação de um Parque que abrange a área que correspondia ao município destruído de São João Marcos, bem como parte do trecho da Estrada Imperial que ligava o estado de Minas Gerais ao município de Mangaratiba. Ao longo de sete décadas, as ruínas permaneceram abandonadas, levando os agentes naturais a cobrirem o que havia restado da cidade.

Com uma área total de 930 mil m² e uma área para visitação de 33 mil m² e localizado no município de Rio Claro, o primeiro Parque Arqueológico e Ambiental do país constituiu-se com o trabalho de arqueólogos, museólogos, ambientalistas, paisagistas, historiadores, arquitetos e outros profissionais ligados a diferentes organizações. Porém, o que observamos é uma pequena tentativa de projetar ludicamente, através da construção de maquetes, o que foi a cidade desaparecida e que, dificilmente nos remete à verdadeira dimensão histórica que São João Marcos possuía até o início do século XX, quando a Light chegou à região.

A construção do Parque, inaugurado no mês de julho do ano de 2011, foi dividida em duas fases: a primeira, de 2008 a 2010, consistiu na limpeza da área, considerando a vegetação arbórea e a fauna existente no local, a identificação e a coleta de depoimentos dos antigos moradores, como forma de resgatar, em partes, o passado da cidade e a construção de uma edificação de apoio dentro do sítio arqueológico, local onde funciona um pequeno resumo histórico de São João Marcos. Já a segunda fase, de 2011 até 2015, corresponde ao início da operação do parque, com o objetivo de chegar a sua sustentabilidade até 2015. A seguir, parte das ruínas que hoje constituem o Parque Arqueológico e Ambiental de São João Marcos (Foto 7).



Ruínas da Igreja Matriz de São João Marcos. (Autora: Virgínia Vaz, 2011)

Atualmente, o parque arqueológico opera com um museu do território e uma reserva particular, consolidando a idéia da preservação de um sítio arqueológico aberto, com uma interpretação de herança cultural pouco explícita entre as ruínas que restaram das implosões. Contudo, o Parque Arqueológico e Ambiental recebeu recentemente, em outubro do ano de 2011, um importante prêmio de excelência do IPHAN, o Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, na categoria Proteção do Patrimônio Natural e Arqueológico.

Referência bibliográficas:

ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. 2ª. Ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar Editores, 1988.

FREIRE, Américo Guichard. *A guerra de posições na metrópole*. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2011.

HANSEN, Cláudia R. S. Oliveira. Guinle&Cia e CBEE: os Guinle no setor de eletricidade brasileiro do século XX. (XIV Encontro Regional da ANPUH-Rio, 19 a 23 de Jul. de 2010). Disponível em:

<http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1276735864_ARQUIVO_Anpuh20101.pdf
> Acesso em: 20 de Dez. de 2011.

LESSA, Carlos. O Rio de todos os Brasis. (Coleção Métrópolis). Editora Record. Rio de Janeiro, 2000.

MCDOWALL, Duncan. Light: A história da empresa que modernizou o Brasil. Editora Ediouro. Rio de Janeiro, 2008.

MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. (Coleção Descobrimdo o Brasil). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2004.

SAES, Alexandre Macchione. Light versus CBEE: Capital nacional e estrangeiro na modernização da cidade do Rio de Janeiro (1905-1915). Revista Territórios e Fronteiras V.1 N.2 – Jul/Dez 2008. (Programa de Pós-Graduação – Mestrado em História do ICHS/UFMT). Disponível em: <<http://cpd1.ufmt.br/ichs/territorios&fronteiras/revista20082/artigos/2008-2-9.pdf>> Acesso em: 20 de Dez. de 2011.

SERRA, MV (org). São João Marcos: patrimônio e progresso. Rio de Janeiro: Cidade Viva Editora: Instituto Cultural Cidade Viva, 2011.

SERQUEIRA, Celso de Martin. Mapas Antigos. Disponível em: <<http://www.serqueira.com.br/mapas/lages7.htm>> Acesso em: 25 de Ago. de 2011.

WEID, Elisabeth von der. A expansão da Rio de Janeiro Tramway Light and Power ou as origens do “Polvo Canadense?”. Fundação Casa de Rui Barbosa. Disponível em: <http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB_ElisabethvonderWeid_Expansao_RiodeJaneiro_TramwayLightandPower.pdf> Acesso em: 25 de Ago. de 2011.

VAZ, Humberto. Entrevistado por Virgínia Bertino. Rio de Janeiro, Brasil. Em: 27 de Ago. De 2011.

Sites consultados:

Breves Café. Disponível em: <http://www.brevescafe.xpg.com.br/breves_sjmarcos_ofim.htm> Acesso em: 22 de Dez. de 2011.

IPHAN. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16210&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia>> Acesso em: 18 de Nov. de 2011.

Patrimônio Fluminense. Disponível em:

<http://patrimoniofluminense.tmp.br/index.php?option=com_content&view=article&id=148&Itemid=235> Acesso em 22 de Dez. de 2011.

São João Marcos. Disponível em: <<http://www.saojoaomarcos.com.br>> Acesso em: 22 de Dez. de 2011.

¹ Francisco de Paula Rodrigues Alves foi um advogado, político brasileiro, Conselheiro do Império, presidente da província de São Paulo, presidente do estado, ministro da fazenda e quinto presidente do Brasil. Governou São Paulo por três mandatos: 1887 - 1888, como presidente da província, e como quinto presidente do estado de 1900 a 1902 e como nono presidente do estado de 1912 a 1916. Rodrigues Alves foi o último paulista a tomar posse como presidente do Brasil. Foi eleito duas vezes, cumpriu integralmente o primeiro mandato (1902 a 1906), mas faleceu antes de assumir o segundo mandato (que deveria se estender de 1918 a 1922).

² Francisco Pereira Passos era engenheiro e foi prefeito do Rio de Janeiro no mandato de 1902-1906, nomeado pelo então presidente do Brasil, Rodrigues Alves. Conhecido por suas reformas urbanísticas, Pereira Passos consolidou-se como o grande nome dos projetos de modernização do Rio de Janeiro no início do século XX.

³ McDOWALL, 2008.

⁴ HANSEN, 2010.

⁵ Fundada em 1856, foi a primeira empresa de transporte público a atuar no Rio de Janeiro. Em 1862 teve sua concessão comprada pelo grande empreendedor brasileiro Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, como era chamada, faliu no ano de 1966.

⁶ McDOAWALL, 2008.

⁷ O SPHAN – Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – idealizado por Mário de Andrade, o órgão foi criado em novembro de 1937 e presidido pelo escritor e jornalista Rodrigo Mello Franco de Andrade.