Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 63 (1998-1999)

Artikel: L'urbanisation et la modernisation de Nova Friburgo
Autor: Araujo, João Raimundo de
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-817881

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'URBANISATION ET LA MODERNISATION DE NOVA FRIBURGO

JOÃO RAIMUNDO DE ARAUJO[1]

Les changements majeurs survenus à Nova Friburgo se situent essentiellement vers la fin du XIXe siècle, et accompagnent les transformations traversées par le Brésil dans le processus d'insertion du pays au sein du système capitaliste. Ces transformations se traduisent concrètement pour la municipalité dans le développement rapide de son centre urbain et dans un processus général de modernisation, caractérisé par les facteurs suivants:

la migration accélérée de la population
le rôle de Nova Friburgo comme carrefour commercial
l'industrialisation et la modernisation à partir de 1911

Migration accélérée de la population

Après l'abolition de l'esclavage (1888), la culture du café a connu, dans la région de Rio, une crise aiguë. Après l'expulsion des travailleurs des régions où se plantait le café, Nova Friburgo est devenu un pôle d'attraction pour la main d'œuvre rurale. Il s'est alors formé dans le marché du travail une masse laborieuse offrant, pour le commerce comme pour le secteur industriel, une main d'œuvre bon marché.

Parallèlement, on observa une accentuation de l'exode de toute une population, provenant des districts ruraux en direction de la ville.

---

[1] Texte traduit du brésilien par Renato de Aguiar, synthèse de la conférence donnée le 9 juin 1999 à la Société d'Histoire du Canton de Fribourg. João Raimundo de Araujo est Professeur à la Faculté de philosophie de l'Université Santa Doroteia de Nova Friburgo (Brésil).

Le rôle de Nova Friburgo comme carrefour commercial

Depuis le milieu du XIXe siècle, avec le développement dans les régions du Pariba Oriental de l'économie du café, Nova Friburgo est devenu le point de passage des troupeaux d'animaux se dirigeant vers le port de Rio de Janeiro. Nova Friburgo jouissait en effet à cette époque de sa position de dernier village de l'*Alto da serra* (haut de la colline). Les paysans devaient s'y arrêter pour passer la nuit et nourrir leur bétail, en vue d'affronter, dès le lendemain, une longue marche d'environ six jours jusqu'à Rio de Janeiro.

A cette même époque, peut-on lire dans l'ouvrage *Da Monarquia a Republica* de l'historienne Emilia Viotti da Costa, le Brésil a connu un processus de modernisation, symbolisé par le développement du chemin de fer. Les voies ferrées ont été construites en fonction du transport du café, qui devait être acheminé depuis les régions de production les plus reculées jusqu'aux ports d'exportation.

Le chemin de fer du Cantagalo fut inauguré en 1880. Il fut construit grâce à l'initiative et aux investissements du plus grand producteur de café de la région, Antonio Clemente Pinto. Il fut vendu la même décennie, devenant alors la *Estrada de Ferro Leopoldina Railway* (Chemin de fer Leopoldina Railway). Progressivement, les voies du chemin de fer atteignirent les régions de production du café. La ligne reliait alors Rio de Janeiro à Nova Friburgo. Par la suite, celle-ci se divisa en deux lignes, une en direction du Cantagalo et l'autre vers le Sumidouro.

Nova Fribourg assuma dès lors un rôle de carrefour dans toute la production de café de la région de la Paraiba Oriental. Le chemin de fer facilita également le transport des légumes vers les marchés de la capitale.

De plus, le chemin de fer simplifia le transport des touristes en provenance de la capitale ainsi que d'autres régions, en quête d'une villégiature sous un climat plus agréable, à l'abri des chaleurs tropicales. En 1849, lorsque Rio de Janeiro fut touché par les épidémies de variole, de fièvre jaune et de tuberculose, le chemin de fer facilita le transport d'une partie de la population vers l'*Alto da Serra*. Peu à peu, Nova Friburgo s'affirma comme une ville apte à fournir des services tels que le tourisme, les loisirs, la santé ou l'éducation. A ce titre, on peut citer la création en 1886 du Collège Anchieta par les pères jésuites, du Collège Nossa Senhora das Dores par Ordem das Doroteias en 1892, et, en 1910, du Sanatorium Naval.

Nova Friburgo modifia ses caractéristiques originelles et prit un aspect plus urbain, devenant en 1890 une ville officiellement reconnue.

Industrialisation et modernisation de Nova Friburgo à partir de 1911

En comparaison avec la plupart des pays européens et les Etats-Unis d'Amérique, l'avènement de l'industrialisation brésilienne fut tardif. Les historiens brésiliens les

plus importants, spécialistes en la matière, estiment qu'elle apparut au Brésil aux alentours de 1870, alors que le «vieux monde» vivait sa 2e révolution industrielle. Dans ce processus, São Paulo et Rio de Janeiro furent les villes les plus dynamiques. Tandis que São Paulo avait un rapport direct avec l'industrialisation et la production de café, à Rio de Janeiro, cela n'eut pas lieu, parce que les capitaux provenaient des secteurs commerciaux et financiers ainsi que de l'étranger.

Jusqu'en 1930, l'industrie alimentaire et l'industrie légère destinée à la consommation interne se consolida au Brésil, donnant naissance à une bourgeoisie industrielle et à un prolétariat originaires des migrations internes aussi bien que de l'immigration européenne (italienne, portugaise et espagnole). Durant cette phase, on constate la prédominance d'une idéologie libérale, ce qui explique l'inexistence de lois de protection sociale. On vivait alors un processus de modernisation avec des caractéristiques conservatrices marquantes et une forte exclusion sociale.

L'industrialisation de Nova Friburgo commença en 1911 dans le secteur textile, avec la création les fabriques Arp et Ypu. La condition imposée pour le début du développement industriel était que l'entrepreneur Julius Arp devenait en même temps concessionnaire de l'entreprise électrique de la municipalité. La troisième entreprise – la fabrique Filò S.A. – s'installa en 1925 dans le secteur textile, et c'est en 1937 qu'apparut la première usine métallurgique – Fabrica de Ferragens Haga. La raison de l'implantation de ces établissements a un rapport direct avec l'injection de capitaux des sociétés allemandes dirigés par l'entrepreneur Julius Arp.

La défense des entrepreneurs d'origine allemande dans la ville a été soutenue par le médecin et politicien Galdino do Valle Filho, qui fut l'un des protagonistes de l'épisode appelé *O dia do quebra lampiões* (le jour des lanternes cassées), dont le but était de faire pression sur la Chambre des députés afin que celle-ci accorde par sa signature la concession de l'entreprise d'électricité à Julius Arp. Jeune politicien et défenseur des idéaux du libéralisme, Galdino do Valle Filho voyait dans l'industrie la possibilité pour Nova Friburgo de prendre finalement le chemin de la modernité. Il croyait qu'en plus de la modernité effective, Nova Friburgo devait contribuer à la constitution d'une idéologie basée sur ses origines historiques. Nova Friburgo devait se transformer en «Suisse brésilienne». L'histoire de la ville, la nature, le climat ainsi que l'industrie moderne fournissaient les éléments justifiant cette association idéologique.

Dans les années suivantes et jusque dans les années '80, de nouvelles industries textiles et métallurgiques vinrent s'installer en ville, justifiant l'expression de «Suisse brésilienne».

Nova Friburgo, en tant que ville industrielle, a privilégié l'initiative privée, tant dans la constitution d'un capital productif qu'au niveau des investissements de base dans le secteur public (l'éclairage, les transports en commun, l'instruction publique, etc.). Le caractère idéologique et conservateur du processus de modernisation à

l'époque du chemin de fer servit aussi d'instrument à une expansion efficace de la municipalité.

Nova Friburgo au début du XXIe siècle

La crise générale et mondiale du système capitaliste et la crise brésilienne des années '90 annoncent une phase délicate pour l'avenir de Nova Friburgo. Le modèle de modernisation industrielle a généré un ensemble significatif de problèmes, tels que la forte concentration de la population dans l'espace urbain, le phénomène des bidonvilles, la pollution urbaine, l'augmentation du chômage, ou encore la recrudescence de la violence.

Malgré le modèle d'exclusion, on constate une augmentation de la participation de la société civile dans les décisions et les orientations de la municipalité. Des mouvements tels que *Com amor* (Avec Amour) et *Ser mulher* (Etre femme) témoignent de cette nouvelle donne.

Alors, quel avenir pour Nova Friburgo? Il faut écarter toute solution visant à la récupération d'un modèle de modernisation traditionnel et conservateur. Nous croyons que, au travers d'une plus grande participation des citoyens aux préoccupations de la cité, la société pourra trouver des chemins qui rendront la dignité au paysan, et qui pourront ainsi établir une relation dynamique entre le passé et le présent. Des investissements dans de nouveaux domaines tels que la culture et le tourisme peuvent contribuer à cet objectif, pour autant que notre nature généreuse et notre passé, encore présent dans nos cœurs et dans nos pensées, soient respectés.