

## DE SERTÃO À ZONA INDUSTRIAL

*Cleia Schiavo Weyrauch\**

**Resumo:** Apresenta uma abordagem familiar sobre a mudança de perfil socioeconômico da região hoje nomeada como Zona Oeste, especificamente a Área de Planejamento P5 do Município do Rio de Janeiro e seu respectivo litoral. À época, a região da atual AP5 reagiu politicamente com uma relativa autonomia seja por uma significativa dinâmica econômica, seja porque afastada das polêmicas políticas de então ou porque dominada por uma oligarquia que a fez votar em uma dada direção política.

**Palavras-chave:** Rio de Janeiro; Zona Oeste; Zona Industrial.

**Abstract:** Presents an approach familiar about changing socioeconomic profile of the region now named West Zone, specifically the P5 Planning Area of the City of Rio de Janeiro and its respective coast. The time, the region's current political AP5 2 reacted with relative autonomy is a significant economic dynamics, either because away from the controversial policies or because then dominated by an oligarchy that did vote for a given political direction.

**Keywords:** Rio de Janeiro; Western Zone; Industrial Zone.

\*\*\*

Uma abordagem familiar marca o início deste artigo cujo objetivo volta-se para a elaboração de um resumo sobre a mudança de perfil socioeconômico da região hoje nomeada como Zona Oeste, especificamente a Área de Planejamento P5 do Município do Rio de Janeiro e seu respectivo litoral. Como oriunda de uma família de agricultores residente na região vi nela acontecerem transformações significativas: a principal delas a passagem da sua fase agrícola para a industrial / portuária. A estrada macadamizada da minha infância na década de 1940 - àquela época ainda chamada de - Estrada Real de Santa Cruz - é hoje Avenida Cesário de Mello via que atravessa subúrbios e favelas em território outrora voltado para a produção agropecuária. Essa estrada Real passava na entrada do sítio de meu avô um pequeno proprietário agrícola chegado à estação de Inhoaíba no ano de 1922, bairro vinculado à Estrada de Ferro Central do Brasil, antes nomeada como Estrada de Ferro Pedro II.<sup>1</sup> À época, a cidade do Rio de Janeiro se confundia com o Distrito Federal e representava simbolicamente uma centralidade político econômica em relação a todo país; embora se mantivesse parcialmente distante do seu sertão/ Zona Rural (1918) que representava sua periferia distante. Na República Velha, a região da atual AP5 reagiu politicamente com uma relativa autonomia seja por uma significativa dinâmica econômica, seja porque afastada das polemias políticas de então ou porque dominada por uma oligarquia que a fez votar em uma dada direção política.<sup>2</sup> É possível que o frágil controle da Zona Rural pelo Estado tenha propiciado essa autonomia.

Na estrada da minha infância passavam carroças e caminhões que recolhiam as caixas cheias de legumes, hortaliças e frutas que abasteciam as Feiras-Livres da cidade, surgidas na

---

\* Professora colaboradora do Programa de pós-graduação de Políticas Públicas e Formação Humana (PPFH).

<sup>1</sup> Aquela época, ainda não existia a Estação de Inhoaíba, que foi construída na década de 1930. Em 1922, o que de fato existia era uma parada de trem chamada Engenheiro Trindade.

<sup>2</sup> Sobre o tema visitar obra de Américo Freire intitulada *Uma capital para a República*.

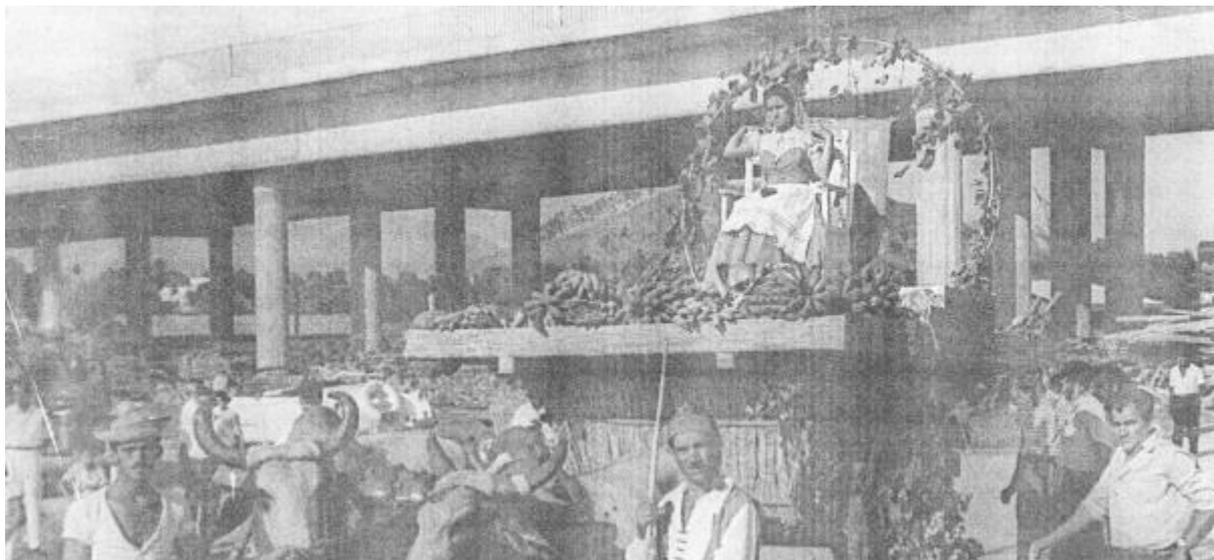
esteira do processo de modernização da capital. A ideologia do higienismo, além de ter sido uma das causas /pretexto da Reforma Urbana foi também responsável pela melhoria das condições de abastecimento da população, através da colocação de cobertura de alguns mercados e criando novas formas de varejo na cidade.

O surgimento de um mercado de alimentos nas duas primeiras décadas do século XX, resultado do aumento demográfico da cidade, estimulou a criação das Feiras-livre na primeira década do século XX.<sup>3</sup>

As laranjas, produto nobre da região a partir da década de 1920 do século XX garantiam aos lavradores e suas famílias o grande lucro anual; no período da safra realizavam-se os casamentos e outras festas adiadas da família. Também as melhoria nas propriedades e o planejamento para o ano seguinte

Em Campo Grande acontecia a Festa da Lavoura com desfile de agricultores em suas carroças e charretes; e, afirmando o caráter rural da região, foi fundado nesse bairro Teatro Rural na esteira das ideias de Paschoal Carlos Magno.

**FIGURA 1:** Festa da Lavoura realizada no bairro de Campo Grande na década de 1950.



Com relação à pecuária, havia a de pequeno porte, a exemplo suínos e ovinos que também eram vendidos para atender a demanda semanal de alimentos da população. O forte entretanto era a produção de carne bovina de grande importância política econômica na medida em que fazia girar um grande fluxo de capital com base no envolvimento de grandes instituições públicas como hospitais, exército e outras do mesmo porte. Na prática, instituições particulares parceiras enriqueceram a muitos, algumas com raízes na própria área.

O Matadouro de Santa Cruz foi criado em 1881 transferido de São Cristóvão para este bairro o que acelerou tanto a economia como seu processo de urbanização. Foi em parte o comércio da carne que estimulou a autonomia política dessa já citada região representada no

---

<sup>3</sup> A autorização para a instalação de Feiras-livre se deu no Governo Wenceslau Braz , e , entre outras causas respondeu à crise de abastecimento que grassava à época . As feiras-livre tiveram como objetivo neutralizar os açambarcadores que encareciam os produtos com a venda direta do produtos ao consumidor.

Parlamento Nacional pela oligarquia local liderada pelo Diretor do Matadouro o Coronel Cassiano Caxias dos Santos. O território das três freguesias (Santa Cruz, Campo Grande e Guaratiba) elegeu senadores e um deputado para o Parlamento Nacional localizado no Centro da Cidade <sup>4</sup> Os nomes de Cesário de Melo (deputado) Otacilio Camara e Augusto Vasconcelos (ambos senadores) deram nome a uma importante rua e a duas estações de trem.

A crise da laranja cujo pique se deu na década de 1950, alimentou uma frente urbana que acelerou o desmantelamento da dinâmica agrícola da Zona Rural. Na prática, houve um avanço dos loteamentos pelas Cias Imobiliária fato responsável pela fragmentação das propriedades locais e sua respectiva economia.

Na década de 1970 dá-se início de fato a criação dos Distritos Industriais cuja raiz estava na mudança de status da cidade do Rio de Janeiro na década de 1960<sup>5</sup>; dos cinco distritos projetados, quatro eram dirigidos à Zona Oeste (Santa Cruz, Paciência, Palmares e Campo Grande). <sup>6</sup>

A vocação industrial/portuária da região já estava registrada no Plano Doxiadis de 1965 assim como a importância da Baía de Sepetiba no desenvolvimento do então Estado da Guanabara

A mudança da capital para Brasília forçou as autoridades do então Estado da Guanabara a pensar a cidade na sua condição de região <sup>7</sup> e não mais como capital do país. Para isso a antiga capital, tornada Estado da Guanabara precisou de neutralizar o distanciamento da capital em relação à sua periferia distante. Nesse registro, a fusão dos Estados da Guanabara e Rio de Janeiro em 1975 fortaleceu o processo de industrialização na Guanabara já definida anteriormente pelo governo de Carlos Lacerda, quando governador deste Estado.

Foi ainda durante a existência do Estado da Guanabara que se fizeram os primeiros estudos para a construção do Porto de Sepetiba com o objetivo de atender ao II PND <sup>8</sup>, voltado às áreas de siderurgia e petróleo. A localização estratégica definida pela proximidade dos estados de São Paulo, Minas, espírito Santo consolidada por malhas viária e ferroviária tornou o porto um Portal do Atlântico Sul, na pratica um ponto de escoamento de indústrias como as Companhia Siderúrgica do Atlântico, VALESUL, CSN, a LLX de Eike Batista. O litoral da baía de Sepetiba e suas ilhas próximas hoje fazem parte do território siderúrgico do Estado do Rio de Janeiro conectado pelo Arco Metropolitano aos polos gas-químico e petrolífero do Estado.

---

<sup>4</sup> O Parlamento Nacional até a década de 1960 funcionava no demolido Palácio Monroe no centro da cidade do Rio de Janeiro.

<sup>5</sup> Em 1961, a capital do país transfere-se para Brasília, deixando o Rio de Janeiro.

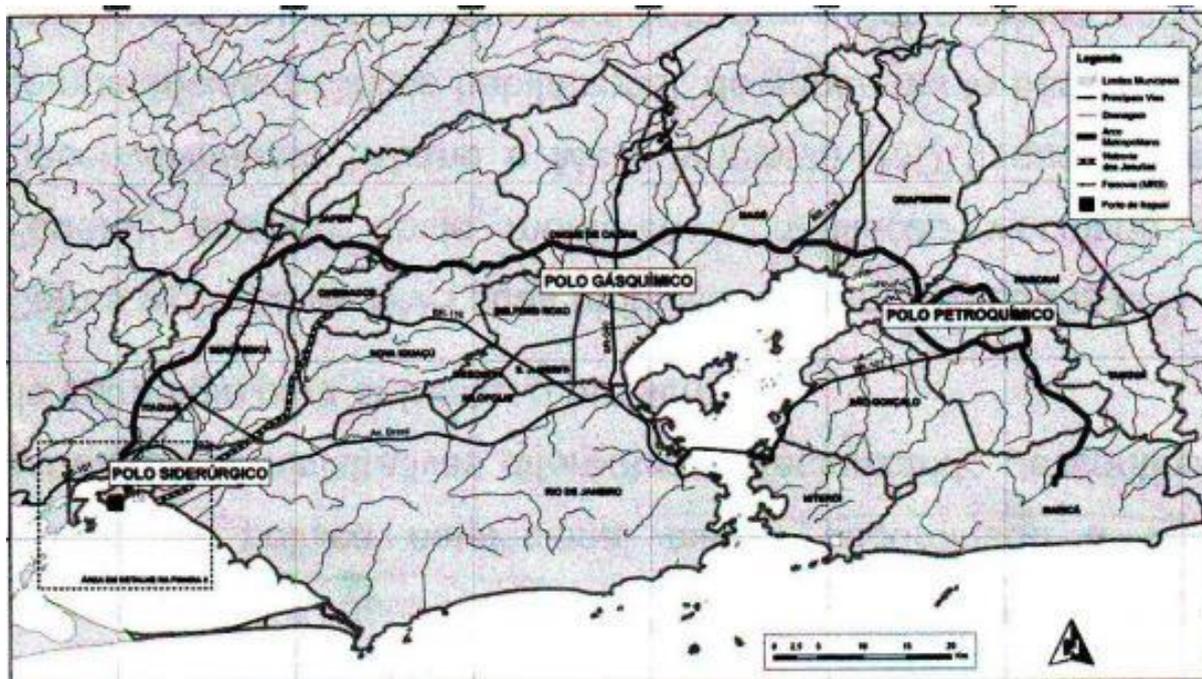
<sup>6</sup> O distrito industrial de Santa Cruz está situado no extremo oeste da cidade do Rio de Janeiro, nas margens da Avenida Brasil, que o divide em duas partes norte e sul, se localiza entre o Canal de São Francisco e o Rio Itaguaí e ao sul é limitado pela linha férrea - Ramal Santa Cruz. Em 1977 existiam 15 empresas no Distrito Industrial [...]. Nessa época, predominavam as indústrias do setor químico (4), do setor mecânico (3) e do setor metalúrgico (3), a exemplo white Martins (químico) Casa da Moeda, Farmatêxtil (textil) Temperaçõ (metalúrgico). Cf: DAMAS, Eduardo Tavares (Dissertação de Mestrado).

<sup>7</sup> O projeto de urbanização do grego Constantin Doxiadis (1965) já indica o território da atual Zona Oeste (AP5) como zona industrial e portuária.

<sup>8</sup> O II PND apresentava “um novo padrão de industrialização centrado na indústria de base, com redefinições da infra-estrutura de suporte e um processo de integração nacional” (LESSA, 1978 *apud* CAIADO, 2002).

Como se vê área selecionada neste trabalho foi considerada estratégica, desde os tempos coloniais <sup>9</sup>, em tempos de globalização se consolidou como tal na medida em que hoje como grande espaço de conexão interliga tanto o país com o mundo como o Estado a alguns de seus municípios. Atualmente a cidade do Rio de Janeiro está em vias de tornar-se a capital do petróleo no Brasil e tem no Porto de Itaguaí um importante polo de escoamento.

**FIGURA 2:** Traçado do Arco Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro interligando os Polos: Siderurgico (Sepetiba / Itaguaí), Gas-químico (Duque de Caxias) e petroquímico (Itaboraí).



Em suma, a Área de Planejamento 5 recebeu várias denominações no correr da História: sertão, Zona Rural, Zona Oeste (AP4 e AP5); abriu-se como uma frente agrícola no início do século XX que foi substituída por uma frente urbana na segunda metade do mesmo século na qual se construíram conjuntos populares de moradia.

Segundo a Dra. Nanci Vieira, o litoral da AP5, as bacias de Sepetiba e Angra dos Reis funcionavam como área de retaguarda da cidade do Rio

De área de retaguarda passou a local de conexão global, importante zona de exportação de produtos minerais e outros.

\*\*\*

E agora, onde estão as laranjeiras e limoeiros da antiga Zona Rural? E o gado que atravessava a Estrada Real em direção ao Matadouro de Santa Cruz? Atualmente transitam nessa via carros, ônibus e caminhões em direção à Santa Cruz bairro limítrofe ao Município

<sup>9</sup> Segundo a Dra. Nanci Vieira coordenadora do Laboratório de Antropologia Biológica da UERJ, a área próxima ao litoral da Bacia de Sepetiba significava para as autoridades coloniais uma área de retaguarda, a exemplo um dos seus últimos trabalhos sobre o sistema de defesa da região.

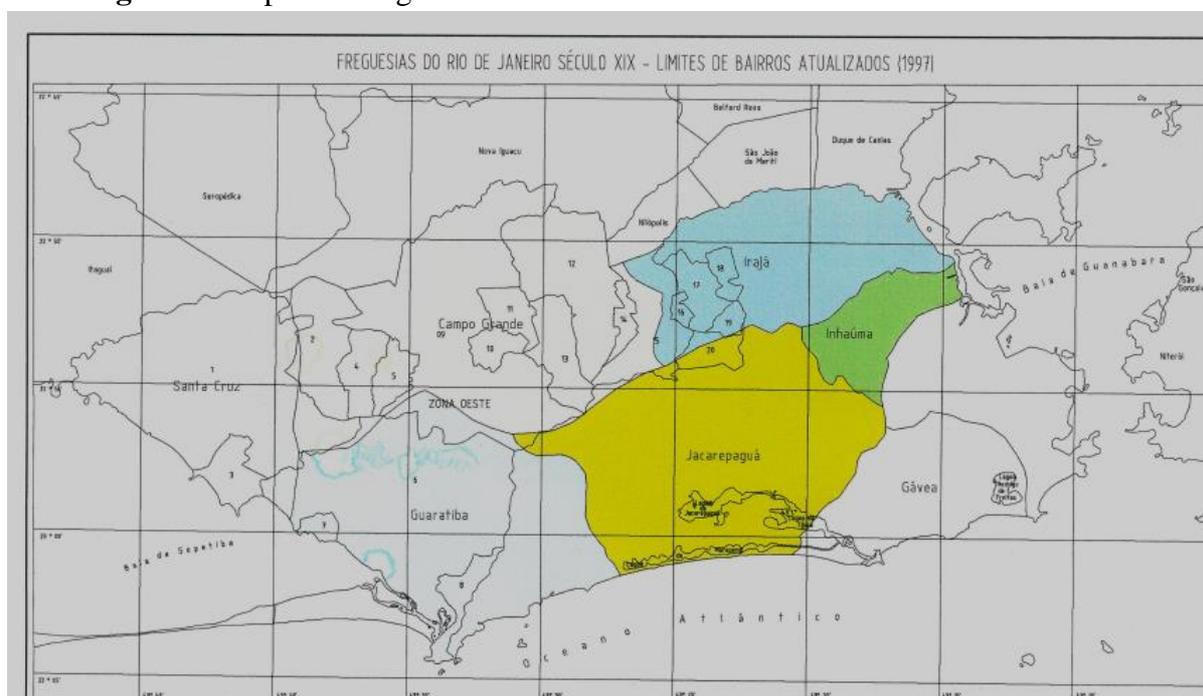
de Itaguaí onde se localiza o Porto Global de Itaguaí, ainda chamado por alguns de Porto de Sepetiba.

\*\*\*

A bucólica zona rural da minha infância desapareceu surgindo no mesmo lugar um território com baixo Índice de Desenvolvimento Humano <sup>10</sup>(nota) marcado pelas agressões sistematicas das corporações ali instaladas contra o meio ambiente e a economia pesqueiras nela incluída as voltadas para a maricultura.

Hoje uma chuva ácida cai na região

**Figura 3:** Mapa das Freguesias Rurais da cidade do Rio de Janeiro no século XIX



O mapa acima mostra a localização dos bairros que hoje compõe a Zona Oeste:

1 – Santa cruz; 2 – Paciência; 3) Sepetiba; 4) Cosmos; 5) Inhoaiba; 6) Guaratiba; 7) Pedra de Guaratiba; 8) Barra de Guaratiba; 9) Campo Grande; 10) Senador Vasconcelos; 11) Santíssimo; 12) Bangu; 13) Senador Camará; 14) Padre Miguel; 15) Realengo; 16) Magalhães Bastos; 17) Vila Militar; 18) Deodoro; 19) Campo dos Afonsos; 20) Jardim SULACAP.

O trabalho ora em desenvolvimento concentrar-se-á nas freguesias rurais sejam de: Santa Cruz (Curato), Campo Grande e Guaratiba.

\*\*\*

<sup>10</sup> O Índice de Desenvolvimento Humano mede a qualidade de vida de uma dada população . No caso da Zona Oeste (AP5) os bairros de Paciência, Santa Cruz e Inhoaiba tem respectivamente 0,751, 0,742 , 0, 747 , Os bairros com o índice mais altos são Gávea (0,970) e Leblon 0,067).

## **A importancia politica das freguesias**

Do século XVI ao início do século XX a cidade do Rio de Janeiro foi dividida em Freguesias, por um lado pela relação simbiótica entre o Estado Português e a Igreja e por outro pela ausência de “normas civis específicas para a conformação urbana” (FRIDMAN, 1999, p. 13).

No período colonial eram elas que estabeleciam os censos: populacional e de recursos materiais em seus valiosos livros chamado “das Desobrigas” posteriormente alguns deles desaparecidos, destruídos certamente por grileiros que legitimaram esses bens em seus próprios territórios.

Durante séculos o espaço territorial da cidade do Rio de Janeiro foi presidido pelas regras impostas pela Igreja, não surpreende assim que as Freguesias perdurassem durante longos anos. Ordens como a dos Jesuítas, dos dominicanos, beneditinos, carmelitas, franciscanos mantiveram um extenso território sob sua dominação.

Na antiga zona oeste destacaram-se os Jesuítas e Carmelitas.

No conjunto, os territórios das freguesias de Santa Cruz (Curato de Santa Cruz), Campo grande e Guaratiba correspondem aproximadamente a atual Área de Planejamento 5 definida pelo Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro (nota) Como um todo, a Zona Oeste inclui as Áreas de Planejamento 5 e 4 esta última agregada na década de 1970 pelo Prefeito Negrão de Lima, dizem com constrangido pelo termo Sertão então utilizado à época.

## **A redução jesuítica**

O território da AP5, parte da atual Zona Oeste, nomeado como sertão nos primórdios da colonização portuguesa, acolheu no século XVI a redução Jesuítica instituição cujo nível de organização levou Nireu Cavalcanti a destaca-la como uma instituição moderna. Anteriormente Noronha Santos a ela se referiu da seguinte forma: “Pertenceu a Freguesias de Santa Cruz aos padres jesuítas, senhores e possuidores da fazenda, olarias, escravos, hospital, farmácia, armazéns, oficinas, engenhos de açúcar e muito gado de açúcar e muito gado” (NORONHA SANTOS, 2000, p. 117).

A importância histórica dessa freguesia foi ter garantido para a Coroa Portuguesa este estratégico território seja: pelo apascentamento dos índios, como ponto de observação de navios estrangeiros seja como área de controle do ouro que escapava ao sistema de vigilância colonial. Além do mais Santa Cruz, localizada próximo à Baía de Sepetiba ficava no caminho para os sertões de Minas Gerais

Sobre as atividades da Redução Jesuítica Nireu Cavalcanti acentua seu caráter empresarial pela racionalidade do uso de seu território; na prática os jesuítas construíram uma pequena cidade com escolas, igrejas, olarias, oficinas, teatro e um sistema de produção que previa parcerias entre colonos, escravos e a igreja. também um traçado delineado de ruas e edificações onde circulavam os habitantes da redução De suas terras, segundo Noronha Santos, “saíam 500 bois anuais e as verduras e legumes para a manutenção do Colégio dos Jesuítas no Morro do Castelo” (SANTOS, 2000, p. 396).

\*\*\*

O território da Redução assim como o sertão carioca constituiu-se uma região de reserva do corte de madeira com vista à construção de navios, mais tarde para dormentes da estrada de ferro e para a fabricação de carvão, atividade responsável pelo desmatamento da região. Os lucros obtidos com a produção de carvão enriqueceram a muitos, alguns deles imigrantes que antecipadamente sabiam sobre a abundância de madeiras, também de lei existentes na região. Era comum então o roubo de carregamentos de carvão antes que estes pudessem alcançar os trens da Estrada de Ferro Central do Brasil responsável pelo seu escoamento

Com a expulsão dos Jesuítas, a região teve que refazer sua administração na medida em que o espaço tornado alvo de intensa desordem foi sucateado tanto por grileiros como por autoridades vinculadas ao Vice-Reinado. Como exemplo, registra-se que o número do rebanho diminuiu significativamente de 9.450 cabeças em 1768 para 2.330 em 1770.

Com a chegada da Família Real, a antiga Redução abrigou o Palácio de Veraneio Real onde se instalava por longos meses o rei D. João VI

### **Uma estrada para o rei**

A Estrada Real nasceu de uma antiga picada indígena; seu ponto de partida era o Palácio da Boa Vista em São Cristóvão local onde se localizava a residência oficial inicialmente do rei D. João VI e posteriormente dos Imperadores Pedro I e Pedro II. Este último frequentou pouco tempo Santa Cruz na medida em preferiu Petrópolis como lugar de veraneio da Família Real .

Segundo Benedito Freitas, a anterior picada indígena foi substituída pelo "Caminho geral dos Jesuítas" devido ao nome da ordem dos padres da Redução. A comunicação entre a Redução e demais propriedades desta área com o centro político-econômico da cidade, se dava ou por mar ou por uma Estrada que ligava o centro da cidade à Santa Cruz.

No tempo de D. João VI implantou-se um serviço de carruagens (diligências) que ligava Santa Cruz à São Cristóvão com objetivo de atender os nobres obrigados a despachar com o rei no seu Palacete de Verão.<sup>11</sup>

Como curiosidade registra-se que D. João VI, em Santa Cruz, dedicava-se além das obrigações oficiais à caçadas, esporte favorito do rei e as visitas às dependências de locais de caráter agropecuários, entre elas às plantações de chás e as destinadas à vacaria.

Com a expulsão dos jesuítas no ano de 1763? a metrópole, através da Capitania do Rio de Janeiro nomeou representantes para administrar a agora Fazenda Real (RFSA). O relatório do Conde Rezende (1790-1801) a descreve da seguinte forma.

---

<sup>11</sup> Essas conduções saíam da cidade , às quatro horas da madrugada e aqui chegavam às nove e meia , horário esse cumprido a risca e um tanto limitado levando-se em conta a tração utilizada o que obrigava seu condutor a fustigar impiedosamente os animais (FREITAS, Vol.II, p. 165).

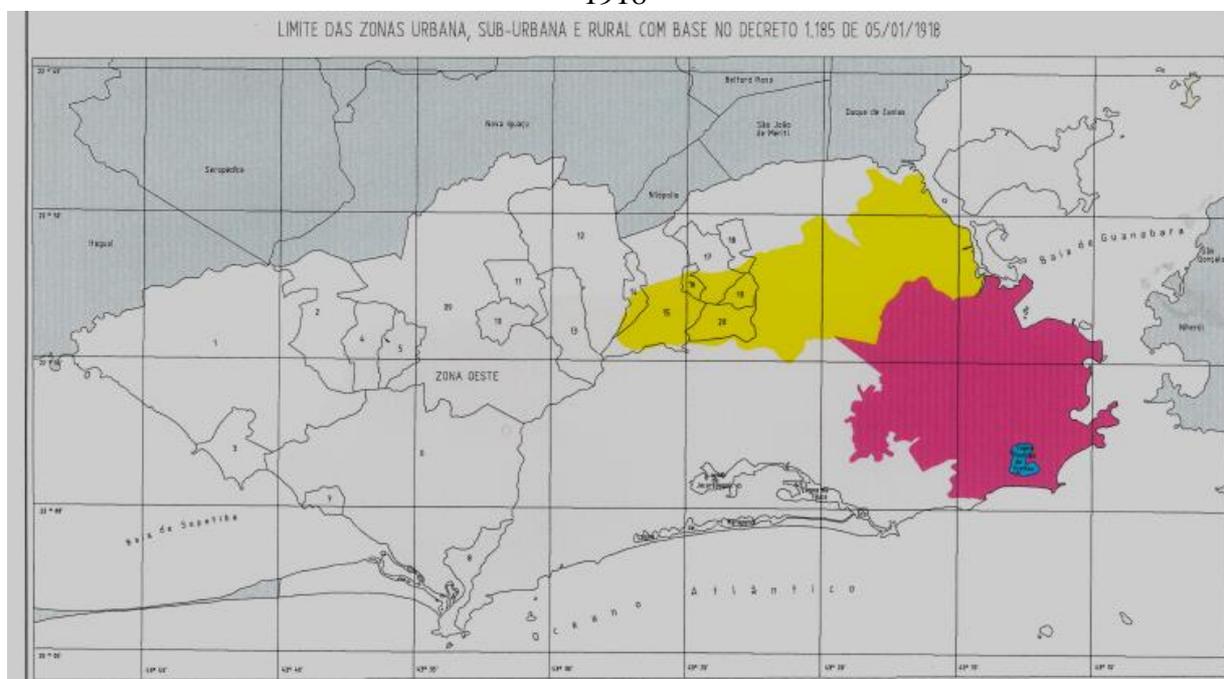
Distante a fazenda de Santa Cruz desta capital doze léguas (mais ou menos 79 Km) de caminho, a praia de Sepetiba é o limite da Fazenda da parte do mar e é o único lugar de embarque, ainda que de incômodo e só capaz de pequenas embarcações, por ser uma enseada de pouco fundo coberta por uma Restinga de área, de duas ou três léguas de praia. Nas ilhas adjacentes e ela habitavam alguns pescadores e pelas notícias que tenha adquirido, ainda antes da expulsão dos índios da Aldeia de Itaguaí, já viviam da pesca que nessa praia é tão abundante, que não só lhes dava o sustento, mas também proviam de peixe todo o *sertão adjacente*, fazendo um pequeno comércio das suas pescarias, que redundam em utilidade geral, não só pelo benefício que os dos *sertão* recebiam, como se povoar à praia. (Cavalcanti, 2002, 23)

No final do século XIX, exatamente em 1881, já às vésperas da República a região é impulsionada pelo Matadouro ali instalado por onde corriam *valas de sangue*<sup>12</sup> face ao volume de gado abatido para o consumo da cidade.

\*\*\*

No sentido da elucidação da área seguem os mapas da Área Rural (decreto 1.185/1918, Mapas da zona oeste (inteiro) e apenas um com destaque na Área de Planejamento 5.

**Figura 4:** Limites das Zonas urbana, suburbana e Rural com base no Decreto 1.185 de 05/11/1918



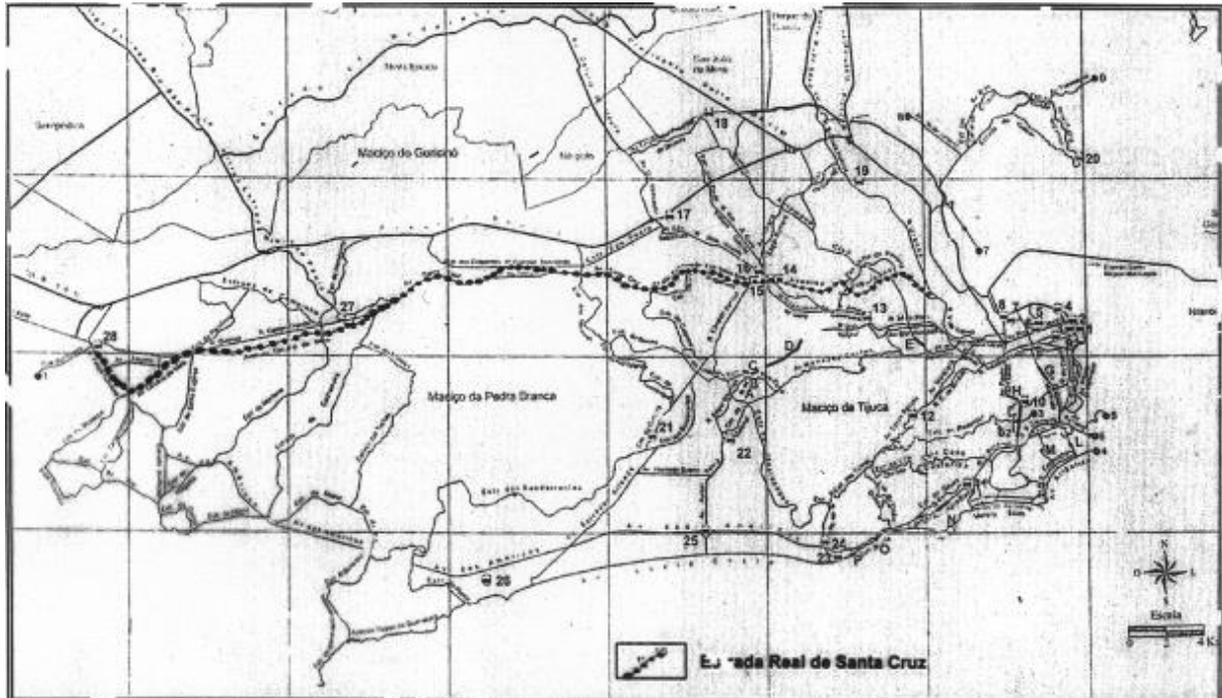
<sup>12</sup> expressão usada por Noronha Santos ao referir-se ao sangue que ali escorria do gado abatido.



## A chegada do trem

O espaço de uma cidade é construído por sujeitos cujo poder de definir regras determinam seu formato e dinâmica; do ponto de vista analítico pode-se escolher entre múltiplas concepções. No caso deste trabalho preferiu-se optar pelo seu caráter produtivo, ou seja analisar a cidade da perspectiva da sua produção e do sistema econômico a ela vinculado

**Figura 7:** Mapa da Estrada Real de Santa Cruz ligando o Palácio de Verão situado neste bairro ao Centro da cidade



Nesse registro, questiona-se o conceito de sertão aplicado à Zona Oeste até o século XX face às atividades nele desenvolvidas. Oficialmente o sertão vinculou-se a cidade em 1918 quando um novo o zoneamento se instaurou vinculando o sertão à cidade com o nome de Zona Rural. Por esse zoneamento a cidade passou a ser dividida em urbana, sub-urbana e rural fruto de uma concepção de cidade que a definia apenas pelo seu centro político=econômico. Esse zoneamento deixa ver que o conceito de urbano se concentrava apenas em um pequeno território, como diria Lefebvre a cidade política, eixo de domínio sobre todos os seus limites. Mais tarde serão discutidas outras concepções de cidade, entre elas a de cidade planejada, hoje expressa em seu Plano Diretor.

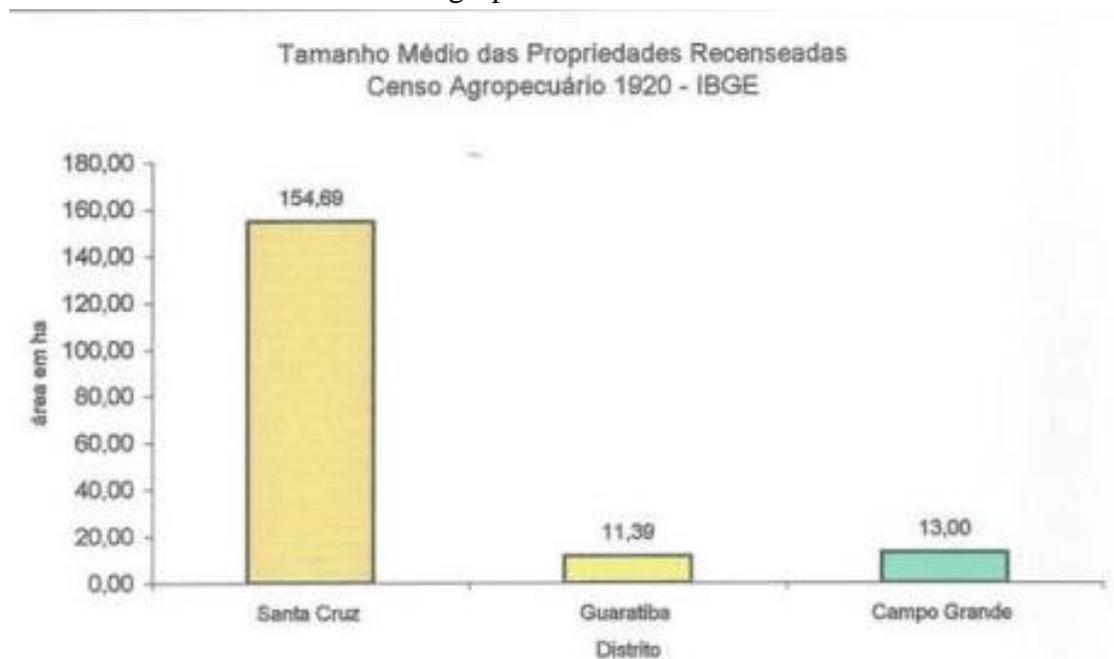
Como um produto socialmente produzido, o espaço revela os engendramentos históricos na suas dimensões sócio-espacial, daí intervenções urbanizadoras como o trem e o bonde alterarem o significado de espaços tradicionais sobretudo quando nele introduzido uma nova dinâmica econômico-social. A Estrada de Ferro D. Pedro II<sup>13</sup> implantada a partir de

<sup>13</sup> A Estrada de Ferro Central do Brasil foi inaugurada em 1858 como so uma viagem de ida e volta entre o Campo de Sant'Anna e Maxambomba (Nova Iguaçu), os seus chamados serviços suburbanos teriam inicio dois anos depois em 1860 (NORONHA, 2000, p. 418).

meados do século XIX contribuiu para desenvolver a olericultura e a citricultura como para urbanizar a região correspondente a sua área de plantio. Nesse sentido o desenho espacial que vigorou até o século XIX regulado pelas grandes fazendas foi minado por interesses de um mercado interno de alimentos e de terra. Do ponto de vista econômico o capitalismo que se consolidou no país no século XX, mostrou as contradições existentes entre as estruturas patriarcal e burguesa; no caso do sertão carioca a decadência do plantio da cana sob o comando da pequena nobreza local estimulou a pequena propriedade produtora de alimentos para o consumo da cidade. A libertação dos escravos mais a queda do preço do açúcar no final do século XVIII fez tanto desaparecer aos poucos os engenhos da região como enfraquecer a nobreza local criando assim espaço para o surgimento de uma economia familiar típica dos imigrantes que se estabeleceram na região. Na prática, o sertão /Zona Rural pode ser também compreendida como uma área de imigração a partir do século XX quando se deu a grande transumância entre 1870 e 1920.

A instalação da linha férrea contribuiu para consolidar uma frente agrícola com base na pequena e média propriedade. As freguesias de Campo Grande e Guaratiba possuíam propriedades menores em comparação com a de Santa Cruz. O mapa comparativo das propriedades no censo de 1920 mostra o seguinte

**Figura 8:** Tamanho Médio das propriedades recenseadas na Zona Rural pelo Censo Agropecuário de 1920



Em torno das estações de trem surgiram áreas urbanas nas quais se estabeleceram pequenos comerciantes, certamente a casa do chefe da estação, a escola primária, o precário correio existente<sup>14</sup>. Para além da pequena área urbana, até a década de 1940, estavam as pequenas e médias propriedades voltadas para o cultivo da olericultura, citricultura e frutas de

<sup>14</sup> Meu pai nascido em 1913, contava que as cartas eram entregues a cavalo, em Inhoaíba pelo marido da Dina Zizi responsável pelo posto do correio local.

importância para o mercado. As estações de trem possuíam currais para concentrar os animais que eram embarcados para o consumo da população. Além do trem, os bondes articularam as áreas produtoras entre si conectando-as às estações ferroviárias<sup>15</sup>

O trem, chegou ao sertão em 1878, ano em que se estendeu um ramal ferroviário de Deodoro até Sapopemba (Nova Iguaçu). Em ordem cronológica as estações ferroviárias em torno das quais se desenvolveu a Frente Agrícola foram as seguintes: Sapopemba (1859), Campo Grande (1878) Santa Cruz (1878) Bangu (1890) Santíssimo (1890) Paciência (1897), Engenheiro Trindade (1912)<sup>16</sup> nota Cosmos (1928), Senador Camará (1923) Augusto Vasconcelos (1914)

No ano de 1884 foi criado o ramal do Matadouro ao lado do Prédio do Matadouro Municipal criado para o transporte das carnes e do gado de corte. Posteriormente serviu para o uso dos passageiros que habitavam nos arredores. Segundo fonte da Rede Ferroviária Federal a estação do Matadouro ficava a 1.700 metros da estação de Santa Cruz, ponto de partida do trem para a cidade. Em 1976 esse ramal foi desativado

**Figura 9:** Mapa das Principais Ferrovias do Rio de Janeiro na primeira metade do século XX



<sup>15</sup> Em 1894 a Cia de Carris Urbanos introduziu-se através de uma concessão nas Freguesias de Campo Grande e Guaratiba, estendendo-se aos bairros de Guaratiba, Ilha e Rio da Prata. Em 1915 a tração animal foi substituída pela energia elétrica facilitando o transporte agrícola.

<sup>16</sup> A estação de Inhoaiba foi construída na década de 1930, substituindo a parada de trem anterior de nome Engenheiro Trindade.

O cultivo da cana de açúcar cujo objetivo era o mercado externo até o fim do período Imperial, foi a economia responsável pela sustentação de uma nobreza local do século XVII e XVIII<sup>17</sup>; o fumo, o anil e o café também integraram a economia da região sem entretanto se igualar a produção de açúcar e aguardente. A fragmentação da propriedade canavieira na última metade do século XIX coincidirá com a entrada de migrantes e imigrantes, os primeiros chegados, sobretudo de zonas economicamente decadentes da Província, cidade do rio de Janeiro. Paralelamente ao desenvolvimento da pequena propriedade familiar, a citricultura estimulou a compra de propriedades médias que aproveitaram a exportação de laranjas por exemplo para a Argentina e para a Europa. Mas, a área por excelência de produção de *citrus* foi a baixada fluminense onde se localizaram *parking houses* beneficiadoras deste produto, embora a Baixada de Guaratiba se destacasse entre as três freguesias citadas (Campo Grande, Guaratiba e Santa Cruz). Na verdade o plantio da laranja rompeu com a fronteira do Distrito Federal com a Província do Rio de Janeiro como podemos ver no texto de Chambarelli sobre Francisco Baroni

Pioneiro incontestável de 1915 a 1930 construiu três casas de embalagem de fruto para exportação sendo duas em Nova Iguaçu e outra em Campo Grande. Sumamente eficiente e engenhoso esse homem forte revolucionaria o sistema de beneficiamento com máquinas idealizadas por ele próprio. Construiu e montou também, às suas expensas, diversas máquinas para outros estabelecimentos de amigos seus (CARVALHO, 1999).

A fronteira agrícola aberta a partir do século XX atraiu imigrantes/mediterrâneos<sup>18</sup>, muitos deles italianos que com suas habilidades no campo da citricultura colaboraram para o desenvolvimento do comércio da laranja. Da década de 1920 a de 1950, os barracões onde era recolhidas as laranjas se multiplicaram: do pequeno como o do Marcolino até os barracões maiores como dos Guimarães, Coccozza e Baroni. A safra tornava a região festiva com os barracões cheios cujas laranjas se acumulavam nas estações para serem escoados nos trens da Estrada de Ferro Central do Brasil. O senhor Leitão, agente da estação de Santíssimo relata que os comerciantes de laranjas trabalhavam noites inteiras para organizar no interior dos trens as laranjas que escoavam para os mercados através da Estrada de Ferro.

As colheitas eram feitas pelas famílias e complementadas por mão de obra adicional chegada da área localizada entre Itaguaí e Mangaratiba. O início da crise da laranja teve como causa o fechamento do mercado europeu para a laranja brasileira, no mapa abaixo pode-se ver que a partir de 1939 a exportação sofreu uma queda que culminou no fim do ciclo no ano de 1960.

Em mesa redonda promovida pela Sociedade Nacional de Agricultura em 10 de junho de 1952 os representantes de diversas instituições ligadas à citricultura e à fruticultura discutiram medidas para a neutralização da crise (Weyrauch, 2009:156). Mas, o mercado de

---

<sup>17</sup> Manoela Pedroza em seu livro *Engenhocas da moral*, assinala a decadência da nobreza produtora de açúcar na região por nós tratada, segundo ela não se instalaram ali novos engenhos desde 1794 e muitos do que existiram transformaram-se em engenhocas de aguardente que exigiam capital menos vultoso.

<sup>18</sup> Entre os nove maiores exportadores de laranja do Estado seis eram italianos. Os mais famosos foram Francisco Baroni, Alberto Coccozza e Pantaleão Rinaldi (WEYRAUCH, 2009, p. 160).

terra naquela região já se anunciava como mercado urbano como mostram os loteamentos anunciados nos jornais em trabalho apresentado por Leonardo Santos e Jayme Lucio.

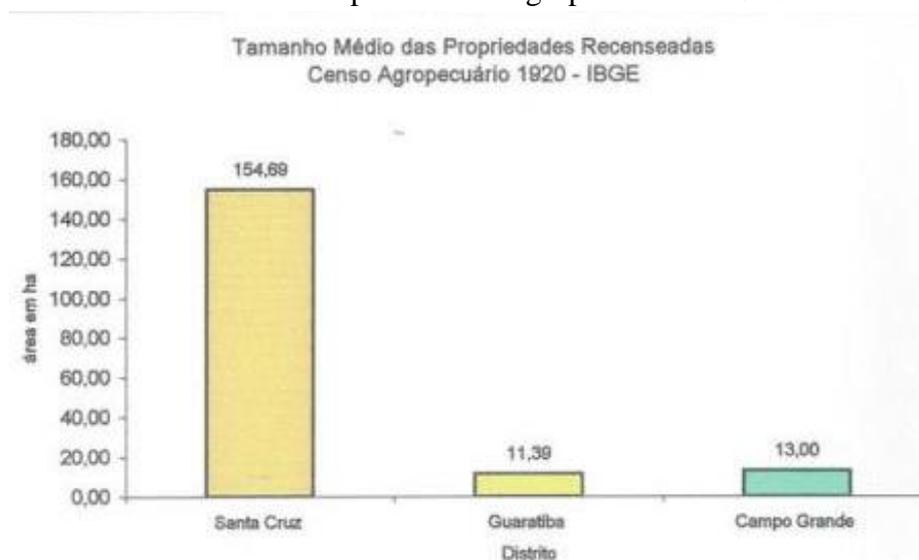
**Figura 10:** Mapa relativo a exportação de laranjas entre os anos 1926 a 1941



Revista: *A Lavoura* (1942)

Além da laranja, a fruticultura local produziu frutas procuradas pela população nas Feiras Livres e nas quitandas como o mamão, a goiaba a manga. Ah, esqueci da jaboticada fruta predileta da criança

**Figura 11:** Mapa relativo ao tamanho médio das propriedades da Zona Rural da cidade do Rio de Janeiro pelo Censo Agropecuário de 1920



O fim do ciclo da laranja abriu caminho para a urbanização definitiva da região com o apagamento gradativo dos traços rurais que a marcaram durante longos anos, a tímida urbanização das primeiras décadas do século XX deu lugar a partir da década de 1950 a especulação urbana em nome dos interesses empresariais e do abandono da agricultura pelas instituições responsáveis. No período Carlos Lacerda<sup>19</sup>, Doxiadis sugere em seu plano para todo o Estado da Guanabara que ela abrigue uma zona industrial e de moradia (nota sobre a qualificação da área por Doxiadis). Na verdade, propõe para a região uma termoelétrica uma siderúrgica e um porto, considerando com isso atrair mão-de obra operária para a região. Nesse sentido, o governo Lacerda promoveu uma política de remoção de favelas e transferência de suas população para a Zona Rural. Na prática, Lacerda na esteira de um novo conceito de zoneamento urbano, classificado como local integrado rompia com o modelo radial perimetral, centrado na zona urbana consolidada e preconizava uma mudança com base em novas regras de uso e ocupação do solo cortado por artérias que cobririam o território como um todo. Sobre o sistema viário no Plano Doxiadis de 1965 discorre Marília Vicente Borges:

Quanto ao sistema viário e transportes propôs a transformação do sistema radial que convergia para o centro para um sistema xadrez, reticular, composto de artérias norte-sul leste-oeste que reduziria sensivelmente o tráfego do centro. Esse sistema iria viabilizar a projeção das comunidades hierarquizadas possibilitando suas ligações internas e externas; e suas delimitações. Para a implantação dessa idéia foram criados três eixos: 1. norte-sul, desenvolvido ao longo do início da avenida Brasil e da via Dutra, visando o desenvolvimento industrial e a interligação com outros estados; 2. leste-oeste, formado pela Rio-Santos, a zona industrial de Santa Cruz e o porto de Sepetiba, tendo como ideal a construção da COSIGUA e da usina termelétrica da CHEVAP, seguindo por Campo Grande, Madureira, Méier, Radial Oeste e centro da cidade; e 3. interno, ligando Jacarepaguá à avenida Brasil, facilitando a ligação entre as grandes comunidades. As vias expressas de alta velocidade projetadas para interligarem os diversos núcleos comunitários ficaram conhecidas como as linhas policromáticas, pois se destacavam por cores nos mapas do Plano Doxiadis. Nos anos 90 do século passado, a Linha Vermelha e a Linha Amarela foram implantadas (BORGES, 2007, p. 114).<sup>20</sup>

Na década de 1960, o conceito de cidade planejada ganha evidência, a cidade como um todo passa a ser objeto de análise e intervenção do Estado em relação ao seu espaço social. O urbanismo ganha fôlego com base no estudo da distribuição dos espaços urbanos, segundo suas características e funções, digamos tímido para certas concepções de urbanismo com foco na sua dimensão social. Na cidade do Rio de Janeiro, a saturação de certas áreas industriais além da escassez e preço dos terrenos leva o novo Estado da Guanabara a pensar o redesenho urbano da cidade. Para isso, o escritório grego do urbanismo de Constantin Doxiadis é chamado a dar conta desta tarefa e o faz analisando o território da cidade de Baía a

---

<sup>19</sup> No Governo Carlos Lacerda, exatamente em 1962 teve início o Programa de Remoção de Favela realizado pela COHAB-GB, assim foram construídas as Vilas Kennedy (Senador Camará) Aliança (Bangu) e Vila Esperança (Vigário Geral) para onde foram transferidos os moradores transferidos de favelas localizadas no centro urbano da cidade. A essas vilas se agrega a Cidade de Deus construída no final do Governo Lacerda.

<sup>20</sup> Nota extraída da Dissertação de Mestrado de Marília Vicente Borges defendida no IPPUR no ano de 2007.

Baía: da Guanabara à Sepetiba. A Zona Oeste já em crise, a da laranja, se marcava claramente como fronteira urbana sem qualquer planejamento, desordenada à mercê dos interesses imobiliários particulares. A Cia Progresso Industrial da Guanabara responsável por repensar o Desenvolvimento econômico e respectivo espaço urbano da cidade cria instrumentos no sentido de facilitar a implantação de indústrias na região como venda barata de terrenos, isenções de impostos e outras tantas medidas

No parecer de Doxiadis era necessário tanto desafogar áreas industriais como a Zona da Leopoldina como abrir com a siderurgia um novo polo de desenvolvimento do novo Estado.

Os quatro Distritos Industriais (Santa Cruz, Paciência, Palmares e Campo Grande) criados na região da AP5 na década de 1970 os de: Santa Cruz, Paciência, Palmares e Campo Grande surgiram na esteira do segundo PND que previa a implantação de grandes complexos industriais, para além do Estado de São Paulo.

\*\*\*

A implantação desses distritos industriais além de abrir caminho para a instalação de outras unidades industriais na Zona Oeste, contribuiu para tornar mais significativas as exportações do Porto de Sepetiba/Itaguai.

Da perspectiva ambiental o complexo industrial vem provocando agressões contra a Baía de Sepetiba e a população instalada no seu entorno. A economia pesqueira sofre com a queda da qualidade das águas, além da pesca predatória que nela vem se realizando. Pequenas empresas voltadas para maricultura são atingidas da mesma forma com a poluição da Baía de Sepetiba, antes território privilegiado de peixes, crustáceos e moluscos. Na prática os interesses corporativos envolvidos no complexo industrial/portuário estão, lamentavelmente acima dos interesses econômicos das comunidades tradicionais. A poluição ambiental provocada pelo polo siderúrgico deixa um enorme prejuízo para a população local que vez por outra tanto recebe os efeitos da chuva ácida que somados a poluição do ar atentam contra a saúde pública da população .

Protestos vem sendo organizados pelas instituições de defesa da população como a Associação de Pescadores e Lavradores da Ilha da Madeira e outras atingidas por interesses das corporações que pouco compromisso tem com a questão social/ambiental.

### **Simple considerações**

Nos tempos coloniais o conceito de planejamento expressava-o binômio defesa/segurança responsável pela sobrevivência da colônia portuguesa. A partir deste argumento a Dra. Nanci Vieira nomeou a área da Baía de Sepetiba como área de retaguarda, resultado de pesquisas sobre o sistema de defesa colonial contra piratas e invasores estrangeiros que ensaiaram dominar a cidade do Rio de Janeiro. Alguns tiveram sucesso em suas pilhagens como o francês Duclerc. Também pode-se ver a Redução Jesuítica como um espaço de defesa da colônia conforme argumento já exposto. No correr da História o território

da atual AP5 foi área de produção agro-pecuária, de moradia e a partir dos anos 1970 área industrial /global expressa na década de 1980 na construção do Porto de Itaguai. O conceito de estratégico hoje aplicado para aquele território possui um significado diverso ao de defesa usado nos séculos XVI, XVII e XVIII já que inserido no contexto da economia globalizada na qual o Brasil luta por conquistar um lugar.

## **Referências**

### **Documentação primária**

**O Quarteirão**, jornal publicado pelo NPH (Núcleo de Orientação e Pesquisa Histórica de Santa Cruz). Exemplares consultados: De novembro de 1984 a dezembro de 1998.

### **Obras de apoio**

FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/ Garamond, 1999.

GOMES, Angela de Castro (org.). **Histórias de imigrantes e de imigração no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Ed. Sete Setas, 2000.

GONDIM, Linda Maria Pontes. **Integração social nos conjuntos habitacionais da COHAB-GB**. Tese de Mestrado em Planejamento Urbano. Rio de Janeiro: COPPE/URRJ, 1976.

LAGO, Luciana Corrêa do. **O movimento de loteamentos do Rio de Janeiro**. Tese de Mestrado em Planejamento Urbano. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, s/d.

LEITE, P. Serafim. Fazendas e Engenhos dos Jesuítas. *Verbum*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 2, p.183-206, 1945.

LINHARES, Maria Yedda; TEIXEIRA, Francisco Carlos. **História política do abastecimento 1918/1974**. Rio de Janeiro: BINAGRI Edições, 1979.

MANGABEIRA, Wilma. **Lembranças de Moscouzinho (1943-1964): Estudo de um Conjunto Residencial Construído pelo Estado para Trabalhadores Industriais**. Tese de Mestrado em Sociologia. Rio de Janeiro: IUPERJ, 1986.

MELLO JR., Donato. **Rio de Janeiro, planos, plantas e aparências**. Rio de Janeiro: Centro Empresarial Rio, 1988.

MOREIRA, Alfredo. **Apontamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, s/d.

MOTTA, Marly Silva de. **Saudades da Guanabara**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2000.

NORONHA, Santos. **Meios de transporte no Rio de Janeiro: História e Legislação.** 2ª edição. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1996.

OLIVEIRA, Márcio de. **Bangu: De Fábrica-Fazenda e Cidade-Fábrica a mais uma Fábrica na Cidade.** Tese de Mestrado em Geografia. Rio de Janeiro: Instituto de Geociências/UFRJ, 1990.

PAGANI, Ivo; VELLOSO, Guilherme Paranhos. **Collecções de Leis Municipaes vigentes: 1893-1921).** Rio de Janeiro: Pap. Venus, 1922.

REIS, José de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos.** Projetos de alinhamento. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. **Trabalho urbano: biscate e biscateiros.** Tese de Mestrado em Sociologia. Rio de Janeiro: IUPERJ, 1977.

RIBEYROLLEF, Charles. **Brasil pitoresco 1812-1860.** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

RUGENDAS, Johann Moritz. **Voyage Pittoresque dans le Brésil.** Paris: Mulhouse, Engelman & Cie., 1835.

SÁ, Cristina. **Uma arqueologia do urbano em Pedra de Guaratiba, Arraial do Cabo e Quinta do Caju.** Contribuição para o estudo do processo de construção do espaço social. Tese de Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas. São Paulo: FAU/USP, 1988.

SALIBY, Cristina. **Análise da implantação da política de habitação provisória.** Um estudo de caso: Vila Paciência. Tese de Mestrado em Planejamento Urbano: Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, 1977.

SANTOS, Noronha. **Chorografia do Distrito Federal.** Benjamin de Aguilá, 1993.

SILVA, Gracilda Alves de Azevedo. **Bangu, a fábrica e o bairro.** Um estudo histórico (1889-1930). Tese de Mestrado em História. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1985.

SILVA, J. F. G.. (coord.). **Estrutura agrária e produção de subsistência na agricultura brasileira.** São Paulo: Ed. Hucitec, 1978.

SILVA, Maria Laís Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Coleção Biblioteca Carioca, 1992.

SEGUININI, Liliana R. Petrili. **Ferrovia e ferroviários: uma análise para o poder disciplinar na empresa.** São Paulo: Ed. Autores Associados. 1982.

SOUZA, Célia Ferraz de (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano.** Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1997.

VALLADARES, Licia do Prado. **Opération de Relogement et Réponse Socialies; les cas de Residents des Favelas à Rio de Janeiro**. Tese de Doutorado. 3éme. Cycle. Toulouse, Université de Toulouse – Lê Mirail. Publicado: “Passa-se uma casa; Análise do Programa de Remoção de Favelas do Rio de Janeiro”, 2ª ed., Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1980.

VASCONCELLOS, Max. **Vias brasileiras de comunicação**. Estrada de Ferro Central do Brasil. Linha do Centro e Ramais. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.

---

Recebido em: 06/06/2012

Aprovado em: 05/08/2012