

O PAPEL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA
SUBURBANIZAÇÃO DA ZONA OESTE.


(Cayano Klitzman)

FERNANDA FURTADO


(Adilson)

MONOGRAFIA DO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEJAMENTO
E USO DO SOLO URBANO DO INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO.

Turma de 1987

1988

ÍNDICE

U. F. R. J.
BIBLIOTECA
IPPUR

INTRODUÇÃO

PÁG.

CAPÍTULO 1 - A IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO RIO DE JANEIRO

1.1. A criação das ferrovias

- 1.1.1. - As transformações na função na cidade 01
- 1.1.2. - A Estrada de Ferro D. Pedro II.. 02

1.2. O Ramal de Santa Cruz

- 1.2.1. - A construção do ramal 04
- 1.2.2. - Um novo eixo de penetração 05

CAPÍTULO 2 - A CONSOLIDAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E A TRANSFORMAÇÃO DAS ÁREAS RURAIS

2.1. O desenvolvimento do ramal de Santa Cruz - última década do século XIX

- 2.1.1. - A criação da estação de Bangu... 08
- 2.1.2. - As outras estações criadas: uma interpretação 09

2.2. A renovação da área central e a expansão das fronteiras da cidade 13

2.3. A incorporação das áreas periféricas

- 2.3.1. - O papel de cada eixo na 1ª década no século XX 15
- 2.3.2. - O desenvolvimento do processo - a 2ª década do século 18

CAPÍTULO 3 - A SUBURBANIZAÇÃO DA ZONA OESTE

| | |
|--|----|
| 3.1. Contextualização | 24 |
| 3.2. A dinâmica dos eixos de penetração | 26 |
| 3.3. A evolução do eixo do Ramal de Santa Cruz | |
| 3.3.1. - Os primeiros processos de parcelamento: as "vilas" rurais | 28 |
| 3.3.2. - Completa-se o parcelamento: a produção de loteamentos.. | 31 |
| 3.4. Informações complementares | 38 |
| CONCLUSÃO | 40 |
| NOTAS | 42 |
| BIBLIOGRAFIA | 49 |
| ANEXOS (MAPAS) | 52 |

INTRODUÇÃO

Este trabalho procura elaborar como se constitui historicamente o espaço suburbano da Zona Oeste, objetivando identificar os processos que resultam na integração desta região ao sistema de subúrbios do Rio de Janeiro.

Numa primeira aproximação, verificou-se a partir dos levantamentos censitários do IBGE que a área em questão está inserida em quadro rural até os anos 40, e que somente nos anos 50 ela será identificada dentro do quadro suburbano. Por outro lado, na literatura inicialmente identificada que procura resgatar os processos de anexação das áreas periféricas ao tecido urbano da Cidade, não se constatou referências específicas à zona oeste.

O fato de que a região é usualmente considerada, na perspectiva histórica, como uma parcela da zona suburbana da Estrada de Ferro Central do Brasil, deu a partida para o enfoque aqui privilegiado. Trata-se de estabelecer as relações, ao longo do tempo, da evolução do ramal ferroviário de Santa Cruz com os processos espaciais que se estabelecem nas áreas servidas por esta via férrea.

É de consenso geral a importância da implantação do sistema de transportes coletivos, num dado momento histórico, para a expansão urbana do Rio de Janeiro. Neste sentido, trens e bondes funcionam como vetores que, possibilitando ultrapassar os antigos limites da cidade, imprimem as direções do crescimento urbano. No caso dos trens, no entanto, é interessante observar que a implantação de uma

linha ferroviária não implica na transformação imediata das terras percorridas, mas que estas transformações estão ligadas à evolução da via férrea e especialmente à abertura das estações, o que não ocorre uniformemente no espaço e no tempo.

No caso específico do ramal de Santa Cruz esta observação é particularmente importante. De fato, tendo iniciado o serviço com 3 estações ainda no século passado, o ramal conta hoje com 16 estações, cuja criação se distribui ao longo das décadas, tendo sido a mais recente inaugurada em 1987. Considerando que cada uma destas estações tem uma história ligada às terras que a circundam, é através desta história que se pretende resgatar como se dá a passagem do rural para o urbano das áreas percorridas pelo ramal.

No desenvolvimento do trabalho, procurou-se levar em conta, por um lado, a implantação das ferrovias, a criação do ramal, a abertura das estações, as modernizações no sistema ferroviário, enfim, uma evolução ao longo do tempo das transformações ao nível do transporte; por outro lado, tentou-se sistematizar as informações referentes às terras percorridas pelo ramal: as grandes fazendas, os núcleos populacionais pré-existentes, o primeiro "ciclo" do parcelamento destas fazendas, o desenvolvimento dos núcleos urbanos, a decadência agrícola, o retalhamento das terras, ou seja, também uma sucessão temporal das transformações espaciais da região. Fechando o circuito entre estes dois níveis, buscou-se contextualizar estas

transformações às mudanças e evoluções sócio-econômicas mais gerais que permeiam a história da cidade e do País.

Quanto às fontes utilizadas, os limites deste trabalho impuseram a que se recorresse, dentro do possível, a outros trabalhos que já contivessem uma sistematização de dados relacionados ao tema desenvolvido nesta monografia.

Procurou-se, a partir destes dados, obter as informações consideradas relevantes e pertinentes aos assuntos escolhidos. Assim, este trabalho se constitui principalmente na confrontação, análise e crítica de dados obtidos em fontes secundárias, tentando estabelecer uma nova sistematização das informações, sob a ótica da abordagem aqui privilegiada.

As fontes utilizadas não esgotam o tema, apenas introduzem os assuntos, deixando em aberto um espaço para o aprofundamento futuro das questões que se impõem no decorrer deste estudo.

CAPÍTULO I

A IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO RIO DE JANEIRO.

1.1. - A CRIAÇÃO DAS FERROVIAS

1.1.1. - As transformações na função da Cidade.

O Rio de Janeiro da metade do século XIX é uma cidade marcada pela transição, observando-se uma forte dicotomia entre suas características físicas e econômicas. Sua importância comercial como capital do País, centro redistribuidor, principal porto exportador e sede da riqueza e do poder,⁽¹⁾ contrastam com sua estrutura física de cunho colonial, assentada com base no trabalho escravo e limitada a um perímetro pouco maior que aquele onde se iniciou sua implantação.

A partir de 1850, alguns fatores - dentre eles destacando-se o crescimento da economia cafeeira e a proibição do tráfico de escravos - vão impulsionar as transformações neste cenário físico. Desenvolve-se na cidade, como resposta ao crescente afluxo de capitais, um intenso processo de urbanização. Este processo se verifica em dois níveis: por um lado, o centro é beneficiado com obras de arreamento, calçamento, saneamento, começando a ser dotado de uma infra-estrutura urbana; por outro lado, começa a ser implantado um sistema coletivo de transportes, permitindo a expansão dos limites da cidade. ⁽²⁾

A implantação dos transportes, como a dos outros serviços públicos, é feita mediante concessões. Inicia-se, assim, uma nova perspectiva da função da cidade, que deixa de ser apenas o local privilegiado do lucro para se tornar também ela mesma o objeto da valorização de capitais.⁽³⁾ É dentro desta lógica que se estabelecem as primeiras companhias concessionárias das linhas de bondes e trens.

É importante verificar que a implantação de linhas ferroviárias e linhas de carris não obedecem às mesmas lógicas de valorização nem podem ser igualadas no que diz respeito à expansão da malha urbana. Enquanto as concessões de bondes apresentavam como pré-condição a execução de obras públicas⁽⁴⁾ e se relacionavam fortemente aos interesses do setor imobiliário,⁽⁵⁾ as estradas de ferro se estabelecem principalmente atraídas pelos lucros relativos à própria construção das linhas, acrescidos ainda dos pagamentos de fretes de mercadorias transportadas.⁽⁶⁾

1.1.2. - A Estrada de Ferro D. Pedro II

A história da Estrada de Ferro D. Pedro II (depois Central do Brasil) começa em 1855, tendo sido a companhia constituída a partir da obtenção da concessão de direitos e privilégios para a construção de uma ferrovia ligando a Corte às províncias de São Paulo e das Minas Gerais. Sua criação é concretizada quando se faz necessário facilitar o escoamento da produção agrícola destinada à exportação e ao abastecimento interno do País.⁽⁷⁾

A concessão tem como base o Decreto 641 de 1852, que estabelece as condições de aplicação de capitais no setor. Como principal mecanismo de atração, o Decreto determina a garantia de juros pagos pelo Estado para o capital aplicado no empreendimento. Outros benefícios importantes se referem ao direito de desapropriação dos terrenos necessários, cessão de terras devolutas, privilégio da zona de 30 Km em ambas as margens da linha e isenção de direitos de importação sobre materiais necessários à construção, etc. (8)

Diante destas facilidades, os trabalhos são iniciados em agosto do mesmo ano, e em 29 de março de 1858 é inaugurado o 1º trecho da linha do Rio de Janeiro, com 47,2 Km entre a estação da Aclamação (antigo nome do Campo de Santana) e a localidade de Queimados, com as estações intermediárias de Venda Grande (Engenho Novo), Cascadura e Maxambomba (Nova Iguaçu).

Em 1861 foi efetivado o serviço regular de trens para os subúrbios e também o transporte de passageiros, já contando com as estações de São Cristóvão, São Francisco Xavier, Sapopemba (Deodoro) e Japeri.

Ao mesmo tempo em que são abertas estas novas estações, é executada a construção do 2º trecho, que alcança Barra do Piraí - às margens do Rio Paraíba - em 1864 . No ano seguinte, devido às dificuldades financeiras da empresa, oriundas de conflitos na construção e dos altos custos da travessia da Serra do Mar, O Governo Imperial absorve a companhia, da qual já possuía mais de 90%, indenizando o restante do capital aplicado. (9)

1.2. - O RAMAL DE SANTA CRUZ

1.2.1. - A Construção do Ramal

A década de 1870 marca grandes mudanças no perfil do Rio de Janeiro, que com o desenvolvimento dos transportes, se amplia, estendendo-se para além do centro tradicional. Paralelamente à implantação do sistema ferroviário, inicia-se o serviço de bondes, sendo a 1ª linha estabelecida em .. 1868 entre o Largo da Mãe do Bispo (Centro) e o Largo das ' Três Vendas (Gávea) pela Cia. do Jardim Botânico. O serviço de bondes desenvolve-se rapidamente, e no decorrer da década são concretizadas e começam a operar suas primeiras linhas as Cias. de São Cristóvão, de Vila Isabel e de Carris' Urbanos, entre outras. (10)

O rápido impulso no desenvolvimento dos transportes se explica pela conjugação das oportunidades e necessidades relativas ao momento. Por um lado, o afluxo de capitais oriundos do tráfico de escravos e da intermediação dos negócios do café (que a partir de 1870 entra em decadência no Vale do Paraíba), e que passam a realizar investimentos' em atividades urbanas, dentre elas os transportes, atraídos pelos grandes benefícios concedidos pelo Poder Público. Por outro lado, o intenso crescimento populacional da cidade , que relacionado à rigidez do espaço habitacional, geram uma' pressão no sentido da expansão das fronteiras do centro tradicional.

O Ramal de Santa Cruz começa a ser construído nesta década, partindo da estação Deodoro e margeando a Estrada Real, atravessando a zona rural a oeste da Capital e dirigindo-se para a Fazenda Nacional de Santa Cruz. A inauguração da linha se dá em 1878, contando com estações intermediárias em Realengo, local de pousada dos imperadores, e Campo Grande, ponto de confluência dos acessos ao sudoeste e noroeste da província. Alguns anos depois, em 1884, o ramal é complementado por uma linha circular que atinge o Matadouro de Santa Cruz.

1.2.2. - Um novo eixo de penetração

Permanecem um tanto obscuras as motivações que levaram à construção do ramal de Santa Cruz, bem como o traçado escolhido e os agentes envolvidos no processo. Na falta de dados sobre estas questões, inferências podem ser feitas em relação à implantação do 1º trecho da linha-tronco (Corte-Queimados), cujo quadro é detalhadamente descrito por Pereira da Silva,⁽¹¹⁾ e que pode ser resumidamente caracterizado por uma nítida iniciativa do poder imperial - corroborada pela posterior absorção da companhia pelo Governo, ausência de estudos técnicos, orçamentos ou traçados detalhados, e interesse primordial dos empreiteiros no próprio processo de construção.

A relevância destas questões, no entanto, no âmbito deste trabalho, fica subordinada à criação das estações, aqui consideradas como principal determinante do processo. Neste sentido, incorpora-se a visão de que a

implantação das linhas ferroviárias, funcionando como vetores do crescimento da cidade em direção às terras rurais, de finem os eixos de penetração, mas é o estabelecimento das estações o fator decisivo na definição dos diferentes momentos da "onda" urbanizadora que perpassa um mesmo eixo ferroviário. (12) (13) É necessário, no entanto, esclarecer que está se considerando aqui o ramal de Santa Cruz como um eixo de penetração independente, com lógicas próprias e características diferenciadas do eixo estabelecido pela linha-tronco, e o que não está explicitado em nenhuma das fontes a que se teve acesso do decorrer da pesquisa.

Observando a evolução do Ramal de Santa Cruz e a cronologia da abertura das várias estações, percebe-se que o desenvolvimento deste trecho nem sempre obedece a lógica da urbanização por etapas a partir do Centro e em direção às localidades mais afastadas, como ocorre com o eixo definido pela linha-tronco, cujo processo de urbanização é minuciosamente descrito e sistematizado por Pechman. (14) O autor estabelece 4 "ondas" urbanizadoras para este eixo, resumidas a seguir:

1ª onda - 1860/1870 - alcança o Engenho Novo e as terras vizinhas (hoje bairros do Rocha, Riachuelo e Sampaio).

2ª onda - 1870/1890 - chega até Cascadura, impulsionada pelos bondes suburbanos, aí estacionando por algum tempo.

3ª onda - 1890/1920 - consolidação do tecido urbano que começava a se formar, com a densificação do espaço já ocupado, e extensão da zona pioneira para além de Cascadura.

4ª onda - 1900/1930 - o processo de urbanização se aprofunda na direção dos limites do município, dilatando-se também

ao norte e ao sul do eixo ferroviário.

É nesta última onda urbanizadora, ainda segundo Pechman, que serão atingidas as localidades que se seguem a Madureira, incluídas aquelas servidas pelo ramal de Santa Cruz.

Em relação ao ramal de Santa Cruz, no entanto, admite-se a hipótese que esta evolução ao longo da linha, tomando-se o centro da cidade como pólo de atração, nem sempre é o fator determinante, ficando muitas vezes subordinado a outros processos, como por exemplo a atração exercida por determinadas localidades, que se distribuem ao longo do ramal.

CAPÍTULO II

A CONSOLIDAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E A TRANSFORMAÇÃO DAS ÁREAS RURAIS.

2.1. - O DESENVOLVIMENTO DO RAMAL DE SANTA CRUZ - ÚLTIMA DÉCADA DO SÉCULO XIX.

2.1.1.- A criação da Estação de Bangu.

As mudanças ocorridas na Cidade a partir de 1870 , e que se estendem pelas três últimas décadas do século XIX, são produto de grandes transformações nos planos político, econômico e social que acontecem a nível nacional, concentrando no Rio de Janeiro, capital do País e principal porto exportador, seus principais efeitos.

Somam-se a estes aspectos o empobrecimento das terras do Vale do Paraíba e a queda da lucratividade da produção escravagista, que levarão à decadência da economia cafeeira na província do Rio de Janeiro. O capital acumulado na agricultura é transferido para a cidade, onde, aliado à entrada de capitais estrangeiros no País, será investido não só em atividades urbanas, mas também no artesanato, na manufatura e na indústria, caracterizando um surto manufatureiro-industrial no período. (15)

Neste contexto, vão se instalar diversas fábricas no entorno da cidade, escolhendo localizações onde possam tirar partido da presença de cursos d'água, de vastas áreas

as desocupadas e do recém-implantado serviço de transportes. (16) Quanto à força de trabalho, cuja disponibilidade poderia ficar prejudicada pela escolha de localizações fora do Centro da Cidade, as próprias condições do fator mão-de-obra, naquele momento histórico vão determinar como solução a construção de habitações operárias pelas fábricas. De fato, estas habitações dariam conta não só da fixação da força de trabalho na fábrica, necessidade oriunda da escassez de operários qualificados - já que grande parte da mão-de-obra disponível era composta de imigrantes provindos do campo de ex-escravos - como também permitiriam um maior controle do operariado, possibilitando o aumento da produtividade dos estabelecimentos. (17)

No ramal de Santa Cruz esta realidade se concretiza na implantação da Fábrica de Tecidos Bangu, trazendo como consequência imediata a abertura da estação Bangu, em 1890. A criação da estação, catalizada pela presença da fábrica, vai rapidamente transformar a região, desenvolvendo-se em pouco tempo um importante núcleo urbano. Na verdade, os efeitos desta implantação serão sentidos não só na área de entorno da fábrica e da estação, mas se constitui no ponto de partida para mudança do caráter de todo o ramal e das terras por ele servidas.

2.1.2 - As outras estações criadas: uma interpretação

Ainda na última década do século XIX, duas novas estações serão abertas no ramal de Santa Cruz: a 1ª delas, a estação de Coqueiro (hoje Santíssimo), a meio caminho entre Bangu e Campo Grande, em 1890, no trecho da ferrovia que

margeia a Fazenda Coqueiro; a 2ª, a estação de Paciência , entre Campo Grande e Santa Cruz, em 1897, no local em que ' o ramal corta as terras da mais antiga e importante fazenda de cana-de-açúcar do Brasil no início do século XVIII, a Fazenda do Matto da Paciência. (18)

Não tendo sido encontrada, no âmbito desta pesquisa, nenhuma referência ou documentação relacionada a negociações de propriedades nas proximidades destas estações ' no período, e pelas características marcadamente rurais ' destas terras periféricas, supõe-se que a criação das estações não esteja relacionada a processos de parcelamento de terras. Por outro lado, existem registros, no que se refere a Paciência, como se transcreve a seguir:

" Certifico ... que consta em nome de Villa Sagres S.A., a transcrição do imóvel denominado Fazenda do Mato ' da Paciência, onde existem os sítios denominados Stª Anna, Stª Eugênia e Leme na freguesia de Campo Grande... " e " A Estrada de Stª Eugênia divide o terreno em 2 partes. O terreno faz parte da Fazenda Paciência e foi adquirido em ... 27/07/1926 ". (19)

Estes dados reforçam a idéia de que na época da ' criação das estações as fazendas ainda existiam como propriedade única, e que sua abertura estaria ligada a necessidades oriundas da produção das fazendas. A partir destas considerações, chega-se a 2 hipóteses básicas:

- A abertura das estações, como 1ª hipótese, é feita por conta e risco dos proprietários das fazendas. Supõe-se que o procedimento se dê do seguinte modo: o interessado, mediante cessão do terreno e/ou construção da estação,

solicita a efetivação da parada dos trens naquele ponto, facilitando o transporte e escoamento de sua produção, entre outras vantagens.

Este processo, sobre o qual não se encontrou referências para a situação em questão, torna-se bastante comum em outro momento histórico, quando o interessado é representado pelo capital imobiliário. No próprio ramal, pode-se tomar o exemplo da estação de Cosmos:

" A estação tomou o nome da Vila aí constituída , pertencente à Cia. Imobiliária Cosmos, que cedeu gratuitamente o terreno em que fica a estação". (20)

- A 2ª hipótese é uma variação da anterior, pois o objetivo final é também o frete de mercadorias. O poder público, representado pela própria Cia. Estrada de Ferro Central do Brasil, organiza a construção e abertura das estações.

O investimento certamente é lucrativo, já que na mesma época são solicitadas várias concessões de linhas de trens e bondes com vistas ao transporte de cargas. Um exemplo pode ser dado pela Cia. de Jacarepaguá, que já em 1876 inaugura sua 1ª linha de bondes entre a estação ferroviária de Cascadura e a freguesia de N. Srª. do Loreto de Jacarepaguá, indo até o Largo do Tanque. Segundo Noronha Santos " ... ao lado de um tráfego ainda incipiente de passageiros, os bondes desta Cia. servem, sobretudo, ao transporte de produtos agrícolas daquela zona rural para a concentração urbana." (21)

Na prática, estando as duas ações relacionadas, há um entrelaçamento das 2 hipóteses, e provavelmente a criação destas estações teria se dado como o resultado da negociação entre ambas as partes, o Estado e os proprietários' das fazendas, visto que havia vantagens de lado a lado.

2.2. - A RENOVAÇÃO DA ÁREA CENTRAL E A EXPANSÃO DAS FRONTEIRAS DA CIDADE.

O início do século XX marca, para o Rio de Janeiro, a reorganização de seu espaço urbano; de fato, as mudanças político-institucionais, somadas ao rápido crescimento da economia no País, vão criar a necessidade da adaptação de sua capital em um modelo condizente com o novo momento pelo qual passava a nação.

A cidade, no período, se reafirma como centro distribuidor de bens e serviços, constituindo-se num mercado consumidor de peso. As atividades portuárias, recuperando-se da decadência do café no Vale do Paraíba, se desenvolvem e se intensificam. Neste contexto, o centro da cidade passa por um processo de especialização comercial. Ao mesmo tempo, continua crescente o afluxo populacional; sua estrutura social se diversifica, surgindo com maior peso os setores médios, paralelamente ao reforço da chegada de populações do campo em busca de trabalho. Face à baixa disponibilidade da oferta de moradias, a consequência é uma enorme deterioração das condições habitacionais, com a proliferação das habitações coletivas, o que resulta, numa cidade já marcada pela concentração de usos e populações, num processo de degradação ambiental da área central, com surtos de epidemias e doenças infecciosas. (22)

O combate à insalubridade, aliado à criação de uma "nova" capital, serão a tônica da gestão do Prefeito Pereira Passos (1902 - 1906). A reforma urbana realizada sob sua admi

nistração, caracterizada pela renovação da área central, tem como consequência o alargamento dos limites da cidade, que incorpora antigas áreas rurais e agrícolas, para onde se desloca um expressivo contingente populacional. (23) A expansão do Rio de Janeiro em direção às áreas periféricas tem como vetores os sistemas de transportes coletivos.

Pechman explicita, a partir dos dados de crescimento do parque domiciliar para a freguesia de Inhaúma, o intenso crescimento dos subúrbios no período. Segundo o autor, o número de moradias construídas nesta freguesia cresce de 3,4 % do total de residências da cidade em 1870 para 11% deste total em 1906. (24) O aumento do movimento de passageiros nos trens suburbanos confirma estes dados: o inexpressivo total de cerca de 1,4 milhões de passageiros transportados em 1886 atinge o volume de 20 milhões de passageiros em 1906. (25)

Esta é a fase definida por Pechman como a da 3ª onda urbanizadora: há uma continuidade do tecido urbano até Cascadura, estando todo o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil marginado de habitações até aquela localidade. (26) Mas não é só o trem o responsável por esta ocupação. Na verdade, a implantação de linhas de bondes nos subúrbios vai possibilitar a consolidação e alargamento desses espaços. É notável o desenvolvimento do sistema de carris na cidade, tendo sido assentados, entre 1868 e 1907, 290 Km de linhas de bondes, e transportando, no ano de 1905, o volume de 110 milhões de passageiros. (27)

2.3. - A INCORPORAÇÃO DAS ÁREAS PERIFÉRICAS

2.3.1. - O papel de cada eixo na 1ª década do século XX

A história do desenvolvimento das ferrovias suburbanas no perímetro do Rio de Janeiro, a partir do início do século XX, mostra uma multiplicidade de obras realizadas, que variam segundo os eixos de penetração. Tomando-se cada um dos eixos separadamente, observa-se também que estas obras têm características diferenciadas ao longo do tempo, e que os perfis destas realizações podem ser relacionados aos processos espaciais que ocorrem em cada uma das regiões percorridas pelas vias férreas.

Enfocando primeiramente a linha-tronco da Estrada de Ferro Central do Brasil (trecho compreendido pelas estações Central e Anchieta), no decorrer da 1ª década do século, verifica-se que a atuação da companhia se refere principalmente a obras e adaptações relativas ao aumento do volume de tráfego. De fato, a única nova estação criada no trecho entre 1900 e 1909 foi a estação Lauro Müller, em 1900, em substituição à estação Praia Formosa, situada a poucos metros do antigo Mangue da Cidade Nova. (28) Das realizações no período, destacam-se a criação da 4ª linha até Madureira, em 1904, e a construção do viaduto sobre o canal do Mangue, em 1907, além de empreendimentos gerais como a efetivação da iluminação elétrica nos trens em 1904, e a incorporação da Linha Auxiliar ao patrimônio da Central do Brasil, em 1903. (29)

A atuação na Linha Auxiliar se dá de forma inteiramente diferente, pois além da reconstrução de vários trechos e da melhoria do material rodante, foram abertos no período um total de onze estações, distribuídas por todo o percurso da linha. (30)

Quanto ao ramal de Santa Cruz, observa-se que após a abertura da estação de Paciência, em 1897, e durante toda a 1ª década do século, não sofre nenhum tipo de alteração.

Além das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, o sistema de trens de subúrbio é então composto, no Rio de Janeiro, pela Estrada de Ferro Rio D'Ouro, e pela Leopoldina Railway. (31) Tendo sido a Rio D'Ouro construída para o transporte de material necessário à construção das redes de abastecimento da cidade, e só funcionando a título provisório para o transporte de passageiros, sua influência na conformação espacial dos subúrbios e na redistribuição da população não são significativas neste período. Já o eixo ferroviário da Leopoldina, apesar do pequeno número de estações, tem uma grande importância na conformação dos subúrbios, devido à trajetória de suas vias, que correm paralelamente à Baía de Guanabara, atravessando uma grande extensão de áreas alagadas.

Complementando os eixos de penetração para os subúrbios, então, a Leopoldina Railway opera, nos primeiros anos do século XX, uma série de melhoramentos nas vias e no material rodante; o período corresponde, também, à realização de aterros ao longo de suas linhas, permitindo o poste-

rior loteamento dos terrenos para construção. (32)

A partir destes dados, pode-se identificar, na década em questão diferentes etapas no processo de incorporação das áreas periféricas à malha urbana. Assim, enquanto a região servida pela linha-tronco encontrava-se em franco processo de densificação, as terras percorridas pela Linha Auxiliar se caracterizam pela ocupação. A área da Leopoldina, por sua vez, assiste a um processo de preparação, enquanto as terras servidas pelo ramal de Santa Cruz - o qual conforme explicitado anteriormente, é aqui considerado como um eixo de penetração independente - cumprem o seu papel no contexto geral, funcionando (na falta de um termo mais adequado) como reserva. Esta identificação pode parecer a princípio um pouco apressada, mas o histórico do desenvolvimento da região nas duas décadas seguintes virá confirmá-la e reforçá-la.

É necessária uma explicação a respeito da relação que se faz entre as realizações e investimentos nas estradas de ferro e os processos espaciais que se estabelecem nas áreas servidas pelas vias férreas. Não se pensa em atribuir, deste modo, influências causais ao transporte ferroviário. Ao contrário, considera-se o desenvolvimento das ferrovias, como o dos transportes em geral, como epifenômenos. Admite-se, no entanto, que em determinados momentos históricos os sistemas de transporte representam importante papel na criação, consolidação e renovação urbana. (33) Neste sentido, entende-se que os sistemas de transportes coletivos implantados no Rio de Janeiro a partir de meados do

século XIX vão funcionar como vetores da expansão urbana , contribuindo para que fossem ultrapassadas as fronteiras ' antigas da cidade e possibilitando a incorporação de áreas rurais ao perímetro urbano.

2.3.2. - O desenvolvimento do processo - a 2ª década do sé-
culo.

No período correspondente à 2ª década do século , observa-se que a alteração do perfil das obras realizadas ' em cada eixo das ferrovias suburbanas reflete um novo mo - mento no processo de urbanização das áreas periféricas.

Quanto à linha-tronco da Estrada de Ferro Central do Brasil, a consolidação das terras percorridas como áreas suburbanas justifica a manutenção do mesmo perfil de atuação do período anterior. As principais realizações nesta linha são a retificação da via no trecho entre Piedade ' e Quintino, e a construção da 5ª e 6ª linhas entre Madureira e Engenho de Dentro. Estas obras fazem parte de um plano geral de remodelação implementado pela companhia, proposto a partir da constatação de uma relativa saturação ' das linhas. (34)

Na Linha Auxiliar, o intenso ritmo de abertura de estações característico da década anterior se reverte inteiramente, sendo criadas no atual período apenas as estações de Triagem e Turiaçu, ambas no início da década. A justificativa para esta retração pode ser definida a partir da explicação de Pechman de que na medida em que esta '

linha corre em eixo paralelo ao da linha-tronco, o desenvolvimento de seus bairros de deveu muito à expansão dos chamados bairros da Central, ocorrendo também em ritmo ' mais lento. (35) Assim sendo, e coerentemente com o período anterior, pode-se identificar para esta região uma ' continuidade do processo de ocupação, paralelamente a uma densificação das áreas mais próximas àquelas servidas pelos trens da linha-tronco.

No eixo da Leopoldina ocorrem grandes transformações na década. A atuação da companhia, cujo enfoque principal até então é dirigido a um 1º trecho da linha, onde já estavam implantadas desde 1886 as estações de Bonsucesso, Ramos e Penha, se desloca para um 2º trecho, em direção aos limites do município, onde são inauguradas já em 1910 uma série de novas estações. (36) O 1º trecho é então caracterizado pela implantação de grandes loteamentos. Em Bonsucesso, tendo sido abertas em 1917 seis grandes avenidas e a Praça das Nações, foram loteados mais de 600 terrenos na ocasião. Em Ramos é inaugurada, em 1912, a Vila Gérson, contando também com mais de 600 lotes e oito ' ruas. Na Penha, a Cia. Territorial do Rio de Janeiro adquire, em 1915, quase 20 milhões de m² de terras, e já em 1918 são lançados vários loteamentos, dando origem aos ' bairros da Penha, Vila da Penha, e Penha Circular. (37) ' Quanto as áreas servidas pelo 2º trecho da linha, há uma ' rápida passagem, no decorrer da década, da etapa de preparação para a efetivação da ocupação. A evolução do volume de passageiros transportados no período pela companhia dá

conta da velocidade com que a zona de influência da Leopoldina se expande: o total de cerca de 2 milhões de passageiros em 1912 ultrapassa a casa dos 4 milhões em 1915, atingindo 5,7 milhões em 1918 para chegar aos 9 milhões em .. 1921. (38)

Segundo Pechman, " à medida que a ocupação dos terrenos em torno do eixo da central se torna mais intensa, a oferta dos mesmos começa a escassear e o seu preço a se tornar menos atraente. Essa conjugação de fatores estimulará , de alguma maneira, o redirecionamento da ocupação da zona ' suburbana." (39) O autor se refere ao eixo da Leopoldina, que considera como o novo vetor de expansão da cidade.

A atuação da Cia. Estrada de Ferro Central do Brasil no ramal de Santa Cruz, na 2ª década do século, indica' que já há também, a partir desta época, um movimento no sentido da incorporação das áreas percorridas por esta linha ' do sistema suburbano.

A 1ª indicação é a duplicação da linha no trecho ' Deodoro-Bangu, que se efetiva em 1916. Há, quanto a este dado, uma duplicidade de informações. Pereira da Silva, citando Noronha Santos e Barat, (40) se refere a esta duplicação como se estendendo até Campo Grande, mas o relato de ' Vasconcellos descreve que "... logo após a estação de Bangu termina a linha dupla ...", (41) informação que é corroborada por Guimarães, que conta que "... em 1934, o diretor ' Mendonça Lima inaugurou a linha dupla de 24 Km entre Bangu' e Santa Cruz. (42) A natureza dos dados leva a crer que ,

se o projeto envolvia o ramal até Campo Grande, sua realização se limita à estação de Bangu. De qualquer modo o ponto importante é que, a exemplo do que ocorre com o eixo da Leopoldina, há uma política de divisão do ramal em 2 trechos diferenciados. A manutenção desta divisão ao longo dos anos vai mostrar que é a estação de Bangu o divisor efetivo.

A abertura de quatro novas estações no período , decorridos 12 anos da criação da estação de Paciência, também denota uma vitalidade da região de influência do ramal. A 1ª delas é a estação de Vila Militar, em 1910, criada para atender ao conjunto para aquartelamento de tropas e guarnição militar do Rio de Janeiro, implantado naquela localidade. Em 1914 são inauguradas as estações de Magalhães Bastos e Senador (Augusto) Vasconcelos. Não tendo sido possível obter outras informações sobre a abertura destas estações, não se pode precisar se obedecem à mesma lógica daquelas estações criadas na década de 1890, ou se as terras servidas já teriam a conotação do parcelamento das fazendas em sítios e chácaras. Numa primeira aproximação , no entanto, o fato que chama a atenção é a proximidade destas estações de dois dos maiores núcleos populacionais do ramal: Magalhães Bastos é a estação imediatamente anterior a Realengo, o mesmo se dando para a estação de Sen. Vasconcelos em relação à Campo Grande.

A 4ª e última estação criada neste período é a de Engenheiro Trindade (depois Inhoaíba), edificada na área'

da antiga Fazenda do Campinho, ponto de descanso de D. Pedro I em suas viagens à Fazenda Nacional de Santa Cruz. A determinação da data de abertura desta estação também é dúbia: enquanto o Guia Geral das Estradas de Ferro indica o ano de 1912,⁽⁴³⁾ Vasconcellos estabelece o ano de 1918.⁽⁴⁴⁾ Em qualquer um dos dois casos, o que se torna relevante são as informações obtidas a respeito do destino das terras do entorno da estação - que serão descritas no próximo capítulo - pois a partir destes dados pode-se inferir que a criação desta estação esteja vinculada aos processos de parcelamento de terras, característicos da zona de influência do ramal na década seguinte.

Em conclusão aos dados relacionados para o ramal de Santa Cruz no período em questão, observa-se uma tendência à ocupação do 1º trecho da linha, o que pode ser relacionado em certa medida à saturação relativa das áreas servidas pela linha-tronco. Quanto ao 2º trecho da linha, a partir de Bangu, pode-se identificar desde então o início de um processo de preparação ao parcelamento e loteamento das terras, que será reafirmado de maneira mais intensa na década seguinte.

Resta ainda uma menção, com relação à década, à efetivação da implantação de um 3º trecho no ramal, partindo da estação de Santa Cruz em direção a Angra dos Reis. Durante a década de 10 este trecho se desenvolve rapidamente, sendo inauguradas as estações de Itaguaí (1910), Coroa Grande e Itacuruçá (1911), Muriqui e Mangaratiba (1914).

Na década seguinte são inauguradas as estações intermediárias de Ibicuí (1920) e Praia Grande (1925), mas a confirmação da linha nunca é efetivada até Angra dos Reis, ficando limitada a Mangaratiba.

O estudo deste novo trecho não foi aprofundado, por ultrapassar as fronteiras estabelecidas para este trabalho. Optou-se, porém, por resumir aqui as principais informações levantadas, de modo a justificar os nomes que o ramal, como um todo, toma ao longo do tempo. Vasconcellos, em seu relato de 1934, refere-se ao ramal como "linha de Angra", ressaltando que a partir de Mangaratiba a linha não estava concluída, estando apenas o leito e algumas obras de arte preparadas. Numa edição posterior da mesma obra, de 1947, a linha que inicia em Deodoro chama-se "ramal de Mangaratiba", ⁽⁴⁵⁾ nome que se repete em outras publicações até a década de 60.

CAPÍTULO III

A SUBURBANIZAÇÃO DA ZONA OESTE

3.1. - CONTEXTUALIZAÇÃO

Nos anos 20, a gestão municipal do Rio de Janeiro demonstra uma continuidade do processo iniciado com a Reforma Urbana de Pereira Passos, ainda que em menor escala.⁽⁴⁶⁾ A ação do poder público, no período, é canalizada para a modernização e aparelhamento da área central, com a consequente remoção e deslocamento das camadas populares para as áreas periféricas, aliada a uma valorização e beneficiamento das áreas nobres da cidade, representadas a partir de então pela zona sul.

A preparação da capital para as comemorações do centenário da Independência resulta em grandes obras de remodelação no centro da cidade, destacando-se o desmonte do morro do Castelo, na administração de Carlos Sampaio (1920 a 1922). A demolição, no entanto, se estende para os espaços vizinhos, dentre eles o bairro da Misericórdia, habitado por camadras populares.

Na zona sul da cidade, as atuações são diversificadas e abrangem todo o período entre as administrações de Paulo de Frontin (1919) e de Alair Prata (1922 a 1926). Dentre as realizações pode-se citar a duplicação e pavimentação da Avenida Atlântica, a criação do bairro da Urca e o saneamento e aterro de grandes extensões de áreas às margens da Lagoa Rodrigo de Freitas, contribuindo para a valo-

rização dos bairros de Ipanema, Lagoa, Jardim Botânico , Gávea e Leblon.

No período entre 1926 e 1930, sob a administração' do prefeito Antônio Prado Junior, as atenções são volta - das para a elaboração do Plano Agache, encomendada ao urbanista francês pela Prefeitura, visando a reestruturação da cidade, sua remodelação e embelezamento. (47) Em sua análise sobre o Plano, Rezende o coloca como uma concessão da oligarquia cafeeira, classe então dominante, à burguesia industrial, tendo como objetivo, além de resolver' seus conflitos com esta burguesia ascendente, escamotear' aqueles oriundos das camadas médias e baixas, restaurando a ordem. (48)

Quanto à população, que em 1920 supera a casa dos 1,1 milhões de habitantes, a já característica expulsão ' das camadas populares das áreas mais próximas ao centro é reforçada pelo progressivo aumento das camadas médias da população, que, premidas pela valorização dos bairros centrais, passam a disputar cada vez mais com as classes operárias a moradia nos bairros dotados de alguma infra-estrutura de serviços e comércio. (49) Este movimento de contínua pressão da população, cada vez mais empurrada para longe do centro, e, nas palavras de Pereira da Silva, " por isso mesmo cada vez mais dependente de transporte de massa", (50) vai se refletir na ocupação definitiva das terras mais afastadas, em direção aos limites do município.

3.2. - A DINÂMICA DOS EIXOS DE PENETRAÇÃO

A partir da década de 20, observa-se a suburbanização definitiva das áreas servidas pelos eixos ferroviários. Este processo, impulsionado em seus primeiros momentos pelas atuações das companhias de estradas de ferro, é agora a resultante de um conjunto de fatores, ou seja, embora a direção dos eixos ferroviários estabeleça os vetores de crescimento, a ação destas companhias não é proponderante na conformação dos espaços. Neste momento, um outro agente será o responsável pela ocupação das novas áreas de expansão da cidade: as companhias loteadoras. Estas empresas, que já se apresentam no contexto da urbanização dos subúrbios mais próximos ao centro em épocas anteriores, proliferam a partir dos anos 20, comprando grandes extensões de terra nas áreas mais longínquas e parcelando-as em lotes. (51)

Estando consolidadas as áreas relativas ao eixo da linha-tronco, com a presença de vários bairros providos de comércio e serviços, o crescimento se desloca para as áreas que correspondem aos outros eixos de penetração.

O eixo estabelecido pela Linha Auxiliar, que no período anterior se caracterizava pela ocupação das áreas servidas pelas estações recém-inauguradas, assiste, na década de 20, a uma intensa atividade loteadora, quando algumas companhias criaram bairros inteiros. (52)

Pechman recorre aos dados sobre as construções realizadas na cidade no período para definir a zona suburbana da Leopoldina como principal área de crescimento. (53) A es

te eixo se incorporam as áreas atravessadas pela Rio D'Ouro, no que diz respeito ao impulso urbanizador. Para esta região, o autor estabelece dois momentos da onda urbanizadora, ⁽⁵⁴⁾ a exemplo daquelas identificadas para o eixo da linha-tronco da Central do Brasil, conforme descrito no 1º capítulo. Comandando a 2ª onda urbanizadora, que se estende de Braz de Pina até Pavuna - limite do município - estão as companhias loteadoras, cuja atuação se distribui por toda a região. ⁽⁵⁵⁾ Ainda segundo o autor, outro fator de atração de populações para a área foi a abertura da Rodovia Rio-Petrópolis, em 1926. ⁽⁵⁶⁾

Não é só para esta região, no entanto, que se dirigem as camadas menos favorecidas da população. O quadro de distribuição dos prédios do município pelas circunscrições ⁽⁵⁷⁾ aponta a circunscrição de Realengo como aquela de maior quantidade de casebres de todo o Distrito Federal. Outra informação que pode ser avaliada no mesmo quadro é a quantidade de prédios existentes, constadando-se que, em termos absolutos, Realengo está entre as circunscrições de maior número de edificações. Estes dados vêm confirmar a tendência à ocupação identificada para o período anterior no 1º trecho do ramal de Santa Cruz. ⁽⁵⁸⁾

Estabelecidos os processos de suburbanização para o conjunto das áreas periféricas, enfoca-se mais detalhadamente a seguir as transformações ocorridas na zona oeste do município, particularmente nas áreas servidas pelo ramal de Santa Cruz.

3.3 A EVOLUÇÃO DO EIXO DO RAMAL DE SANTA CRUZ

3.3.1. - Os primeiros processos de parcelamento: as "vilas" rurais.

Conforme vimos anteriormente, a evolução do ramal de Santa Cruz se baseia na divisão da linha em 2 trechos diferenciados. O 1º trecho, impulsionado pela duplicação da via férrea entre Deodoro e Bangu e influenciado pela relativa proximidade da linha-tronco da Central do Brasil, sofre um processo de paulatina ocupação e adensamento. Nesta conjuntura, é inaugurada em 1923 a estação Senador Camará (primitiva Viegas, nome de rio do local), próxima a Bangu, dentro da área estabelecida pela circunscrição de Realengo. Fica claro que a área correspondente a esta estação, apesar de formalmente se encontrar no trecho não beneficiado pela duplicação, sofre grande influência do 1º trecho.

Mas é no 2º trecho da linha, e especificamente entre as estações de Campo Grande e Santa Cruz, que vão se dar grandes transformações na década. Do mesmo modo que naquelas áreas mais longínquas da zona norte da cidade, e ao mesmo tempo em que lá ocorrem, observa-se nesta região a atuação de companhias loteadoras, comprando e parcelando as áreas das antigas fazendas.

As estações que abrangem a região têm origem em datas diferenciadas: a estação de Paciência data da última década do século XIX, enquanto Inhoaíba é criada na 2ª década do século XX. A estas é acrescida a estação de Cosmos, entre as duas primeiras, inaugurada em 1928. Este fato não impede que os processos de parcelamento das terras correspondentes

sejam similares e concomitantes.

Começando por Inhoaíba, constatou-se que a Fazenda do Campinho, corresponde, no final da década de 20, à área chamada de "Vila Palmares".⁽⁵⁹⁾ Complementando esta informação, obteve-se no IPLAN - RIO outros dados sobre o loteamento.⁽⁶⁰⁾ De fato, a gleba designada como Vila Palmares foi registrada em maio de 1928 no 4º ofício do Registro de Imóveis, em nome da Cia. Palmares de Terrenos do Distrito Federal. Quanto à averbação do parcelamento, verificou-se que foi inscrito em duas etapas, sendo que a 1ª delas apenas em 1939. Tratando-se de um loteamento onde são imprecisas até as definições de seus limites, e tendo sido muito irregular a sua ocupação, não foi possível estabelecer a causa de um hiato de tempo considerável entre o registro da escritura e o do parcelamento. Observa-se, porém, que a averbação não necessariamente corresponde ao parcelamento "de fato", mas que pode corresponder apenas ao cumprimento das determinações do Dec. Lei nº 58 de 1937, que estabelece a obrigatoriedade da aprovação prévia dos loteamentos. Complementando as informações sobre a área de entorno desta estação, Vasconcellos relata que "A Metrópole Cia. S.A. possui a Villa do Céu, toda traçada em excelentes terrenos".⁽⁶¹⁾

No que se refere à estação de Paciência, verifica-se que a área onde se situava a antiga fazenda corresponde, também em fins da década de 20, ao loteamento designado como Vila Sagres. A determinação do ano de 1926 como a do parcelamento da fazenda já foi descrita anteriormente. É interessante verificar, por outro lado, que se trata de um pri-

meiro processo de parcelamento, recorrendo-se mais uma vez a Vasconcellos, que conta: "... aí fica situada a Vila Sagres, com 6 milhões de m² de terrenos divididos em lotes para chácaras e 83 sítios de culturas diversas, sobressaindo a da laranja". (62) Mais tarde, a mesma Cia. Vila Sagres S.A. realiza outros loteamentos no local, através do desmembramento / remembramento de sítios, chácaras e lotes, além da utilização de áreas não comercializadas anteriormente. Da ampla documentação encontrada no Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, relativa ao Loteamento Jardim 7 de Abril (vide nota 19) alguns trechos se referem a este processo :

" O terreno de propriedade da Vila Sagres S.A. tem' área total de cerca de três milhões de m², sendo' que o plano de loteamento abrange apenas uma parte ...".

" Transcrição em nome de Vila Sagres, do terreno situado à estrada de St^a Eugênia, designado por sítio' S-13, adquirido por compra a João Figueiredo em ' 17.11.1953".

" Os lotes 36, 13, 33, 59 ou 59a foram lembrados' e o todo com a área de 536.361 m² passou a ter a seguinte descrição...".

" Em 1946, os sítios nºs 1, 2, 3, 4, 7 e 5-59a foram desmembrados".

" A área vistoriada resultou da fusão do lote 36 com outros sítios, adquiridos pela Vila Sagres S.A. em 1926 a Angelo Benevenuto...".

Completando o quadro da região no período , duas'

referências relativas à estação de Cosmos. A 1ª delas, utilizando-se ainda as informações de Vasconcellos, de que "a estação tomou o nome da vila aí construída, pertencente à Cia. Imobiliária Cosmos, que cedeu gratuitamente o terreno em que fica a estação." (63) A outra referência, relativa à origem do agente responsável pela abertura da estação, no caso a empresa imobiliária: trata-se de uma das empresas relacionadas por Pechman como tendo atuado na zona da Leopoldina, mais especificamente em Braz de Pina e Vicente de Carvalho, no período entre 1925 e 1929. (64) Esta informação é válida no sentido de demonstrar que a empresa loteadora não se constitui numa empresa familiar, constituída pelos antigos proprietários ou herdeiros das terras. Mais ainda, este fato vem confirmar que a zona oeste passa pelo mesmo processo de parcelamento de terras (e no mesmo período temporal) que estava ocorrendo nas áreas abrangidas pelo eixo da Leopoldina.

3.3.2. - Completa-se o parcelamento: a produção de lotamentos.

Se por um lado os processos de ocupação e parcelamento das áreas servidas pelo ramal de Santa Cruz podem ser identificados em 2 trechos diferenciados, por outro lado o Ramal como um todo é influenciado pelo desenvolvimento daqueles núcleos urbanos estabelecidos desde os primórdios da construção da linha. O "passeio" de Vasconcellos fornece um panorama do conjunto da linha e de suas principais povoações: (65)

"Cortando quase pelo meio o território do Distri-

to Federal, salpicada de estações para as quais convergem excelentes estradas de rodagem e tangida sempre pela antiga e povoada Estrada Real de Santa Cruz, a linha de Angra é, no município federal, a verdadeira linha de bondes cômodos, rápidos e frequentes, por onde transita a maior parte da população rural do Distrito". (66)

Sobre Realengo, identificado como um dos mais importantes núcleos de população, o autor relata:

"...ruas retas e largas, vastos quarteirões vazios à espera de um meio de comunicação urbana frequente e barato".

No núcleo urbano, o autor identifica excelentes edificações, contando a povoação com "todos os recursos de um bairro confortável". Quanto às áreas de expansão, são relacionadas:

"A Cia. Imobiliária Nacional está construindo dois elegantes bairros; igualmente, a Cia. Nacional de Imóveis traçou, nas fraldas do morro da Barata, a graciosa Villa Itamby".

"A Cia. Brasileira de Imóveis e Construções criou, à direita da linha, a nova e importante povoação de Villa Nova (+ 700.000 m²)".

Em Bangu, outro importante núcleo de população, o autor imputa o "extraordinário movimento de passageiros" à presença na localidade da Fábrica de Tecidos Bangu e ao Bangu Atlético Clube. Ao mesmo tempo, critica a "velha estação"

de táboas, que não condiz com o asseio e a beleza do jardim, que pertence à Fábrica".

Sobre Campo Grande, outro dos 4 grandes núcleos de população atravessados pelo ramal, e esclarecendo que "a estação está ao centro de movimentada povoação", o autor se de_utém nos serviços de transportes complementares:

" Daqui partem os bondes elétricos da Cia. de Campo Grande, ⁽⁶⁷⁾ que possui três linhas: a do Rio da Prata, a da Ilha e a da Pedra", esta última ' margeada por " estabelecimentos rurais, terrenos cultivados e chácaras em seus dezoito quilômetros até Pedra de Guaratiba".

Além dos bondes, "há também para o arraial de Pedra um serviço de ônibus em estrada macadamizada".

Em Santa Cruz, último dos 4 maiores núcleos de população, o autor identifica uma " grande população, com ruas bem cuidadas, edificações modernas e muito movimento".

Estabelece , também, além de outras linhas férreas' que partem da estação, a antiga ligação com Sepetiba:

" ... daqui parte a linha circular do Matadouro, servindo a um dos matadouros que abastecem de carnes a população do Rio de Janeiro".

" Pela estrada de rodagem aberta sobre o leito de ' antiga linha de bondes de tração animal, trafegam os ônibus que ligam Santa Cruz a Sepetiba".

e finalizando:

" Está em construção a linha que vai de Santa Cruz'

ao Aeroporto de Santa Cruz, cerca de 6 quilômetros a sudoeste".

A partir deste relato, que demonstra a vitalidade das povoações no entorno destas estações, verifica-se a influência destes núcleos, que funcionam como verdadeiros centros intermediários das terras da zona oeste do município.

Em 1934 é completada a duplicação da linha, estendendo-se pelo 2º trecho do ramal (vide nota 42). Se esta realização não é decisiva no processo de parcelamento das terras, que já estava em curso desde a década anterior, certamente vai contribuir para intensificar a movimentação dos núcleos urbanos de Campo Grande e Santa Cruz.

Mas há um novo elemento, relacionado ao transporte ferroviário, que resultará em um fator importante na transformação das terras, acelerando os processos de parcelamento e contribuindo para a suburbanização definitiva da zona oeste. Trata-se do projeto de eletrificação das ferrovias da Estrada de Ferro Central do Brasil. O projeto, cujos primeiros movimentos ocorrem em 1917, durante a I Guerra Mundial, e tendo sido objeto de concorrência pública em 1921, acaba ficando adiado, sendo retomado nos últimos anos da década de 20.

Em 1931 é realizada nova concorrência, e os trabalhos, iniciados em 1935, definem duas etapas para os serviços: a 1ª etapa, estendendo-se da estação Central até Nova Iguaçu na linha-tronco, e até Bangu, no ramal de Santa Cruz; a 2ª etapa, complementando o atendimento, respectivamente, até Barra do Pirai e Santa Cruz. (68)

Em 1937 é inaugurado o 1º trecho da eletrificação, até Madureira, e em 1938 é completada a 1ª etapa definida em projeto. A importância da eletrificação é imediatamente confirmada pelo movimento de passageiros nos trens, que cresce de 32 milhões de viagens em 1937 para 55 milhões de viagens em 1938. (69) Note-se que esta modernização ocorre somente nas linhas da Central do Brasil; quanto às linhas da Leopoldina, pode-se afirmar que pelo menos até 1956 as linhas não funcionam com tração elétrica. (70)

A eletrificação dá uma nova conotação às terras servidas pelo ramal, no que diz respeito a sua integração efetiva ao centro da cidade. Sua contribuição pode ser sentida pelo crescimento da produção de loteamentos na região durante a década de 40, aumento que alcança seu apogeu na década de 50 (71), podendo-se concluir que nesta época, que corresponde à explosão metropolitana da cidade, a zona oeste já se encontrava integrada como área suburbana do Rio de Janeiro.

A 2ª etapa definida pelo projeto da eletrificação fica prejudicada pelo advento da II Guerra Mundial. Assim, a utilização da tração elétrica só atinge a estação de Campo Grande em 1944 e em 1945 completa-se a etapa até Santa Cruz. Sua influência, conseqüentemente, fica retardada em relação ao 1º trecho do ramal, o que justifica os dados de que a produção de loteamentos em Santa Cruz (19ª Região Administrativa) só se equipara à área de Bangu (17ª R.A.) na década de 50. (72)

Paralelamente à eletrificação, outro fator se alinha na contribuição à transformação das terras, que como foi

visto foram inicialmente parceladas em sítios e chácaras: a cultura de cítricos, entre eles a laranja, principal produto agrícola da região, é seriamente atingida por uma praga de insetos, no pós-guerra, entrando em decadência acelerada.

A Ata da Assembléia Geral Extraordinária convocada pela Vila Sagres S.A. em 29.09.1950, reproduzida a seguir, exemplifica o que ocorre na época:

"A diretoria convocou a Assembléia porque a Sociedade, para o bom desenvolvimento de suas atividades, tem necessidade de uma mudança de orientação dos negócios sociais, visto como a exploração agrícola de terras muito valorizadas e próximas à linha suburbana da Central do Brasil não oferecia vantagens à sociedade, quer pelo fato de terem sido destruídos pelo fogo cerca de 20 mil pés de laranja, tornando deficitária a exploração dessa atividade, quer pelo fato da grande valorização de terras da sociedade não aconselhar de forma alguma a exploração dessas terras em atividades exclusivamente agrícolas, sendo aconselhável em benefício de todos os acionistas, que a Assembléia deliberasse que essas terras fossem loteadas e vendidas pelo seu justo valor, quer a vista, quer a longo prazo ..." (73)

A respeito da criação de loteamentos a partir de parcelamentos anteriores, os dados da pesquisa sobre produ

ção de loteamentos na zona oeste elucidam que foram encontrados nos PALS de 30 e 40 modificações relativas a desmembramentos e remembramentos, indicando que muitos loteamentos posteriores são resultado do parcelamento de lotes maiores produzidos anteriormente. (74)

Esta informação é ainda confirmada pelos dados relativos à área média dos lotes pesquisados, que cai continuamente entre as décadas de 40 e 70 para toda a região. (75)

3.4. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Apenas a título de complementação, são arroladas a seguir algumas informações genéricas sobre os acontecimentos relativos a Estrada de Ferro Central do Brasil, além de alguns dados sobre o ramal de Santa Cruz e a zona oeste em geral.

O crescimento do número de passageiros transportados desde a inauguração da tração elétrica em 1937 é contínuo até 1949, quando atinge a marca dos 194 milhões de passageiros. A partir de então o volume de passageiros entra em declínio acentuado, chegando ao quase colapso do serviço de subúrbios em 1953. (76) Os resultados financeiros da empresa (que se transformara em autarquia em 1941) são coerentes com estes dados, demonstrando um saldo deficitário persistente a partir de 1948. (77) Ao mesmo tempo, são incentivadas as modalidades rodoviárias de transportes, havendo uma concessão indiscriminada de linhas de ônibus. Estes, contrariamente à tendência historicamente evidenciada de funcionarem como complementares aos transportes de massa (trens e bondes), passam a funcionar em concorrência àqueles serviços.

Foram levantados alguns dados sobre a população da zona oeste entre 1940 e 1960, constatando-se que o crescimento da zona censitária de Campo Grande (abrangendo o ramal ferroviário desde Magalhães Bastos até Santa Cruz) é superior ao crescimento da população total: a população da região cresce 126%, para um crescimento de 86% da população recenseada do Distrito Federal. (78)

Uma outra informação relevante com relação às terras da zona oeste diz respeito à legislação. Em 1949, refletindo o processo de expansão urbana na zona rural, o parcelamento e a ocupação desta região passam a ser disciplinados pelo Decreto nº9942. Basicamente, o decreto divide a Área Agrícola do Distrito Federal em 2 zonas distintas: uma zona de expansão urbana (ZA - 1), abrangendo os núcleos populacionais já estabelecidos, onde ficam permitidos os lotes residenciais e proletários, e uma zona de reserva agrícola, compreendendo as regiões de chácaras, sítios e granjas (além dos maciços locais), onde não são permitidos arruamentos, sendo no entanto facultados loteamentos em glebas agrícolas com lotes de 10 mil m² de área mínima. A justificativa do decreto se refere à necessidade de manutenção de centros locais de auto-abastecimento, resguardando a pequena propriedade rural da ameaça constante do comércio imobiliário. Ao mesmo tempo, a grande extensão da área destinada à expansão urbana procurava evitar a alta artificial dos preços dos terrenos. (79)

Quanto às estações do ramal de Santa Cruz, seu número não se limita hoje às doze estações descritas ao longo deste trabalho. De fato, foram inauguradas mais 4 estações, que podem ser agrupadas em dois momentos distintos: Padre Miguel (1940) e Guilherme da Silveira (1948), complementando o trecho entre Realengo e Bangu, fazem parte de um 1º momento; Benjamin Dumont (1971) e Tancredo Neves (1987), no trecho entre Campo Grande e Santa Cruz, completam as dezesseis estações hoje existentes no ramal. (80)

CONCLUSÃO

O estudo do desenvolvimento do ramal ferroviário de Santa Cruz, paralelamente às transformações espaciais que resultam na integração das áreas servidas por esta via férrea ao sistema de subúrbios do Rio de Janeiro, evidencia a relação que se estabelece entre estes dois processos. No decorrer do trabalho, observa-se como esta relação, que pode ser também percebida nos momentos de formação dos outros eixos suburbanos, se mostra de maneira mais intensa e persistente no ramal estudado.

No desenvolvimento do trabalho, no entanto, observa-se que esta relação não se constitui num circuito fechado e bipolarizado, e que estes processos serão influenciados por diferentes agentes ao longo do tempo, o que dá margem ao desdobramento de diversas questões.

Inicialmente, foi visto como a implantação do transporte coletivo no Rio de Janeiro se referia à valorização de capitais que tinham como objeto de lucro a própria cidade. Assim, as ferrovias nasceram como atividades privadas em todos os eixos de penetração, à exceção do ramal de Santa Cruz, que desde a sua criação estava vinculado ao Governo Imperial. Esta particularidade coloca em si mesma uma série de questões, que permeiam toda a evolução do ramal. Neste sentido, o processo de desenvolvimento do ramal e das áreas de entorno está ligado às relações que o poder público estabelece, em cada momento, com os outros agentes modeladores do espaço: os proprietários das terras,

o capital imobiliário, a população.

Outras questões dizem respeito à história da transformação das terras. Observa-se que esta história está relacionada às formas de apropriação das rendas que elas proporcionam pelos diversos agentes. Fica então em aberto a possível delimitação de uma periodização para sua atuação, e a identificação das lógicas a que estas atuações se referem.

Uma questão que esta monografia não aborda é a da hierarquização social do espaço. Os fatores ideológicos, mencionados nas passagens em que se trata da renovação e modernização do centro da cidade, ficam relegados a um plano secundário quando se identifica a suburbanização das áreas periféricas ao norte e a oeste da cidade, sendo privilegiadas as relações econômicas.

Em resumo, um estudo mais completo e mais abrangente sobre a constituição histórica do espaço suburbano da zona oeste, que se pretende realizar num outro trabalho, deve dar conta das relações econômicas, políticas, sociais e ideológicas que permeiam a história desta região.

NOTAS

- (01) Sobre o conceito de evolução das cidades, ver "Campo e Cidade no contexto histórico latino-americano" in SINGER, Paul, Economia Política da Urbanização, S.P., Ed. Braziliense, 1973.
- (02) PECHMAN, Robert M. . A gênese do mercado urbano de terras, a produção de moradias e a formação dos subúrbios no Rio de Janeiro - Tese apresentada ao PUR-UFRJ, RJ, 1985, pp. 1 e 9
- (03) Ibid. , p. 2
- (04) PEREIRA DA SILVA, Maria Lais. O Estado e o Capital Privado na Disputa pelo Controle e Administração dos transportes coletivos. Tese apresentada ao COPPE - UFRJ, RJ, 1979, p.8
- (05) PECHMAN, R., op. cit. p.11
- (06) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit. p.190
- (07) PRESERFE/RFFSA. Centro de Preserções da História ' Ferroviária do Rio de Janeiro, Publicação nº 1 , RJ , 1983.
- (08) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit., pp. 57 a 59.
- (09) Ibid. , pp. 61 a 64
- (10) Para maiores detalhes sobre as companhias de bondes , consultar NORONHA SANTOS, F.A., Meios de Transporte ' no Rio de Janeiro, RJ, Tipografia do Jornal do Comércio, 1934.

- (11) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit., pp. 61 a 64
- (12) O termo "onda urbanizadora" é estabelecido por PECHMAN, R., op. cit., pp.45,112 e 113
- (13) "... o próprio estabelecimento das estações ferroviárias, ..., são questões que, a nosso ver, não podem ser deixadas em 2º plano na recuperação de aspectos históricos do transporte de massa."
PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit. , p. 8
- (14) PECHMAN, R., op. cit., pp. 113 a 131
- (15) Ibid., pp. 19 e 20
- (16) VAZ, Lilian Fessler . Notas históricas sobre a habitação multifamiliar no Rio de Janeiro (1850-1930) - Trabalho apresentado no II Encontro Nacional da AN - PUR, RJ , xerox, 1987, p. 11
- (17) Ibid. , p.13
- (18) A data da abertura destas e de todas as estações que se seguem foi consultada em RFFSA., Guia Geral das Estradas de Ferro, Public. Contadoria Geral de Transportes, RJ, 1960.
- (19) REGISTRO GERAL DE IMÓVEIS . Documentação pesquisada' por Robert Pechman no Arquivo da Cidade do RJ, parte integrante do processo de solicitação do loteamento' Jardim 7 de abril, da Vila Sagres S.A., datado de .. 1950.
- (20) VASCONCELLOS, Max. Vias Brasileiras de Comunicação ,

RJ, Public. Cons. Nac. de Geografia, 6ª edição, 1947.

- (21) NORONHA SANTOS, op. cit., pp. 281 e 282
- (22) VAZ, Lilian F. , op. cit. pp. 5 e 6
- (23) PECHMAN, R. , op. cit., pp. 15 e 16; 38 a 40
- (24) Ibid. , p. 16
- (25) BARAT, Josef . Equilíbrio entre sistemas de atendimento público e individual no transporte de passageiros - Exame do caso da área metropolitana do RJ - Tese apresentada ao concurso de Livre Docência da FAU-UFRJ, RJ, 1974.
- (26) PECHMAN, R. , op. cit., pp. 52 e 131
- (27) SCHNOOR, Jorge. O Metropolitano e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, RJ, Public. CEPE-2, 1968
- (28) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit., p. 88 e quadro 4 p. 312
- (29) SCHNOOR, J. , op. cit. p.19
- (30) PEREIRA DA SILVA, M.L. , op. cit., p. 65
- (31) NORONHA SANTOS, op. cit. p. 499
- (32) PEREIRA DA SILVA, M.L. , op. cit., p.68
- (33) Uma discussão mais ampla sobre o assunto é estabelecida por SANTOS, Carlos Nelson F. dos, "Transportes de Massa: condicionadores ou condicionados?" in Revista de Administração Municipal, RJ, IBAM, set/out 1977.

- (34) BARAT, Josef, op. cit.
- (35) PECHMAN, R., op. cit., p. 48
- (36) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit. , quadro 4, p.312
- (37) PECHMAN; R., op. cit., pp. 137 e 138; 155 a 157
- (38) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit., p.69
- (39) PECHMAN, R., op. cit. , p.135
- (40) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit. p.236 - nota 157
- (41) VASCONCELLOS, Max. Vias Brasileiras de Comunicação, RJ, Public. Imprensa Nacional, 1934.
- (42) CBTU - Os 50 anos da eletrificação dos trens de subúrbios do Rio de Janeiro . (realizado por Benício Domingues Guimarães), RJ, 1987
- (43) RFFSA - Guia Geral das Estradas de Ferro , Public. Contadoria Geral de Transportes, RJ, 1960.
- (44) VASCONCELLOS, Max , op. cit.
- (45) Ibid.
- (46) Para uma visão mais ampla da atuação dos prefeitos, consultar REIS, José de Oliveira, O Rio de Janeiro e seus Prefeitos, RJ, Prefeitura da Cidade do RJ, 1977
- (47) PEREIRA DA SILVA, M.L. op. cit., pp.90 e 91
- (48) REZENDE, Vera. Planejamento Urbano e Ideologia - 4 planos para a Cidade do Rio de Janeiro, RJ, Ed. Civilização Brasileira, 1982.

- (49) VAZ, Lilian F., op. cit. pp. 14 e 15
- (50) PEREIRA DA SILVA, M.L., op. cit., p. 89
- (51) PECHMAN, R., op. cit., p. 135
- (52) A criação de bairros, nesta área, conjuga as atividades fundiária e imobiliária.
PECHMAN, R., op. cit., p. 133
- (53) Ibid., pg.144
- (54) Ibid., pp. 138 e 139
- (55) Vide levantamento realizado na Bolsa de Valores e Junta Comercial do RJ por Mário Aizen, citado em PECHMAN, R. , op. cit., pp. 135 e 136
- (56) PECHMAN, R., op. cit., p. 139
- (57) Estatística Predial do Distrito Federal, 1933, citada em PECHMAN, op. cit., pp. 146 e 147
- (58) A área então definida pela Circunscrição de Realengo engloba aquela determinada pelo limite oeste da atual 17ª Região Administrativa - Bangu.
- (59) VASCONCELLOS, Max, op. cit., 1ª edição.
- (60) IPLAN - RIO. Loteamentos irregulares no Município do RJ : levantamento e subsídios para a regularização . RJ, Anexo 3, julho de 1985.
- (61) VASCONCELLOS, Max. op. cit., 1ª edição
- (62) Ibid.
- (63) Ibid.

- (64) Os dados se referem ao levantamento especificado na nota nº 55
- (65) VASCONCELLOS, Max. op. cit., 1ª edição
- (66) Conforme ficou explicado anteriormente, o ramal de Santa Cruz toma, em certa época, o nome de linha de Angra.
- (67) Na 6ª edição, publicada em 1947, os mesmos bondes já pertencem, segundo o autor, à prefeitura do D.F.
- (68) Todos os dados foram obtidos em CBTU - Os 50 anos da eletrificação ... , op. cit.
- (69) Ibid.
- (70) IBGE - Conselho Nacional de Estatística. Estradas de Ferro do Brasil, aspectos gerais e traçado esquemático , 1956.
- (71) IPPUR/FINEP - Produção de Loteamentos na Zona Oeste - Relatório parcial de pesquisa, RJ, xerox., 1988
- (72) Ibid., p.5
- (73) REGISTRO GERAL DE IMÓVEIS . Vide nota nº 19
- (74) IPPUR/FINEP - op. cit.
- (75) Ibid., p. 5
- (76) CBTU. op. cit.
- (77) IBGE. op. cit., p.17

- (78) Dados analisados a partir dos censos demográficos da FIBGE de 1940, 1950 e 1960
- (79) Pesquisado no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
- (80) Com relação à estação de Padre Miguel, inaugurada em 1940, há referências à sua criação em 1933, com o nome de Moça Bonita. Quanto à estação Tancredo Neves, a data de sua inauguração coincide com a comemoração do cinquentenário da eletrificação, porém já se encontrava em funcionamento desde 1985.

BIBLIOGRAFIA

- 01 - BARAT, Josef - Equilíbrio entre sistemas de atendimento público e individual no transporte de passageiros - Exame do caso da área metropolitana do R.J. - Tese apresentada ao Concurso de Livre Docência da FAU-UFRJ , RJ, 1974.
- 02 - BARAT, Josef. Introdução aos problemas urbanos brasileiros. RJ, Ed. Campus, 1979.
- 03 - CASTELLS ,Manuel. A questão urbana . RJ, Ed. Paz e Terra, 1963.
- 04 - CBTU - Os 50 anos da eletrificação dos trens de subúrbio do Rio de Janeiro (realizado por Benício Domingues Guimarães), RJ, 1987
- 05 - EDMUNDO, Luis. O Rio de Janeiro do meu tempo. RJ, Public. Imprensa Nacional, 1938.
- 06 - HARVEY, David. A Justiça Social e a Cidade. SP, Ed. Hucitec, 1980
- 07 - IANNI , Octavio . Estado e Planejamento Econômico no Brasil. RJ, 4ª edição, Ed. Civilização Brasileira, 1986
- 08 - IPLAN-RIO . Loteamentos irregulares no município do Rio de Janeiro: levantamento e subsídios para a regularização. RJ, Anexo 3, 1985.
- 09 - IPPUR/FINEP . Produção de Loteamentos na Zona Oeste - Relatório Parcial de Pesquisa. RJ, xerox, 1988.

- 10 - LOJKINE, Jean - O Estado capitalista e a questão urbana. SP., Ed. Martins Fontes, 1981
- 11 - MARX, Karl . O Capital . RJ, 5ª edição. Ed. Difel, 1987
- 12 - MOISÉS, J.A. e MARTINEZ, V. . "A Revolta dos Suburbanos ou Patrão, o trem atrasou" in Contradições Urbanas e Movimentos Sociais. RJ., Ed. Paz e Terra, 1977.
- 13 - NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro. RJ, Typografia do Jornal do Comércio, 1934.
- 14 - PECHMAN, Robert M. . A Gênese do mercado urbano de terras, a produção de moradias e a formação dos subúrbios' no Rio de Janeiro- Tese de Mestrado apresentada ao PUR-UFRJ, RJ, 1985.
- 15 - PEREIRA DA SILVA, M.L. . O Estado e o Capital Privado' na disputa pelo controle e administração dos transportes coletivos - Tese de Mestrado apresentada ao COPPE- UFRJ , RJ, 1979
- 16 - PRESERFE/RFFSA - Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro. Publicação nº 1, RJ, 1983.
- 17 - REIS, José de Oliviera - O Rio de Janeiro e seus Prefeitos. RJ, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro , 1977.
- 18 - REZENDE, Vera . Planejamento Urbano e Ideologia - 4 Planos para a Cidade do Rio de Janeiro. RJ, Ed. Civilização Brasileira, 1982.
- 19 - RFFSA - Guia Geral das Estradas de Ferro . RJ, Public. Contadoria Geral de Transportes, 1960.

- 20 - SANTOS, Carlos Nelson F. dos . "Transportes de Massa: Condicionadores ou Condicionados?" in Revista de Administração Municipal. RJ, IBAM, 1977 (nº 144).
- 21 - SCHNOOR , Jorge . O Metropolitano e a região metropolitana do Rio de Janeiro. RJ, Comissão Executiva do Metropolitano do RJ - CEPE-2 , 1968
- 22 - SINGER, Paul . Economia Política da Urbanização. SP , Ed. Brasiliense, 1973.
- 23 - TOPALOV, Christian . La Urbanización Capitalista. México, xerox, s/d.
- 24 - VASCONCELLOS, Max . Vias Brasileiras de Comunicação. RJ, Public. Imprensa Nacional, 1934.
- 25 - VASCONCELLOS, Max. . Vias Brasileiras de Comunicação. RJ, 6ª edição, Public. Cons. Nacional de Geografia , 1947.
- 26 - VAZ, Lilian F. . Notas históricas sobre a habitação multifamiliar no Rio de Janeiro (1850 - 1930). Anais da ANPUR, RJ, xerox, 1987.





