

## **A modernização na Baía de Sepetiba (RJ): qualidade de vida para quem?**

**Nome: Izânia Maria Calixto**

**Orientador: Augusto César Pinheiro da Silva**

### **Introdução:**

A Baía de Sepetiba tem se mostrado uma região do Rio de Janeiro de grande relevância no contexto da expansão da cidade do Rio de Janeiro, pois a população carioca cresce na direção da Zona Oeste, ampliando as demandas sociais, econômicas e infraestruturais. Além disso, a Baía de Sepetiba possui ligação ferroviária, aquaviária (Porto de Itaguaí) e rodoviária com a Avenida Brasil. Neste sentido, os bairros de Sepetiba e Santa Cruz, bem como outros bairros da Zona Oeste se adequam a nova necessidade de ampliação no contexto geral do município. Como recorte espacial, optamos por trabalhar os bairros de Sepetiba e Santa Cruz que se localizam às margens da Baía de Sepetiba nosso ponto focal devido as mudanças e transformações ocorridas nos últimos anos. A Baía de Sepetiba possui importância histórica, social e cultural para o Brasil e também para o Estado do Rio de Janeiro. Sua importância histórica diz respeito a alguns acontecimentos da história do Brasil onde até hoje, mantém sua importância como posto de vigília em frente à Base Aérea de Santa Cruz para garantir a soberania nacional, sua importância também está diretamente ligada à pré-história indígena, como observado através da presença de sambaquis na região. Sua importância social e cultural dizem respeito ao modo de desenvolvimento da região, ocupada tradicionalmente por famílias de pescadores tradicionais que sobreviviam da pesca local e também do turismo que era uma atração a mais desta região devido a boa qualidade e beleza das praias do entorno, o que já não é mais visto frente as atividades industriais e a ausência de saneamento básico.

O entorno da Baía de Sepetiba tem recebido grandes investimentos industriais como a instalação de um megaporto (o Porto de Itaguaí) e indústrias pesadas como a Companhia Siderúrgica do Atlântico- TKCSA a qual nossa pesquisa melhor se refere. Observamos que embora essa região seja o principal ponto de interesse de grandes investimentos e investidores (nacionais e internacionais) a população dos bairros ao redor não tem tido a mesma atenção e investimento das empresas que se localizam as margens da Baía de Sepetiba, os investimentos na área da saúde, saneamento ambiental e melhorias na qualidade de vida da população ‘não conectada com essa racionalidade modernizadora’ não têm sido ampliados. Ao contrário disso, o que tem sido percebido é uma grande

deficiência no atendimento e prestação de serviços para populações que não têm o perfil da modernização em curso, recebendo esta, um tratamento secundário e até mesmo o descaso pelo poder público na região. Alguns exemplos desse descaso começam a aparecer ao longo da investigação em curso. Por exemplo, o número de doentes seja por contaminação da água, problemas respiratórios e de pele tem crescido na região (a partir dos dados obtidos junto às Secretarias Estadual e Municipal de Saúde), evidenciando assim uma má gestão de políticas públicas que contemplem, com competência, os problemas citados. Outro fator significativo em relação à queda de qualidade de vida na região se refere à destruição de patrimônio e de práticas sociais tradicionais, ao aumento das violências implícita e explícita e recuo nos padrões de acessibilidade dos moradores da região a serviços públicos essenciais, ao mesmo tempo em que milhões de dólares são gastos pelas esferas federal, estadual e municipal em prol da modernização daquele espaço regional do Rio de Janeiro. Destaca-se, mais uma vez, em relação à queda da qualidade de vida na região o enfraquecimento, e muitas das vezes, o abandono cultural dos pescadores tradicionais, porque a pesca que se constitui como uma forte característica identitária e econômica para a população de Sepetiba tem deixado de ser praticada devido à poluição das águas que não é um fato recente, mas que com o passar dos anos tem se agravado devido à políticas públicas que não se concluem na área.

Nossa pesquisa pretende compreender como os processos de modernização no Rio de Janeiro afetam a natureza das dinâmicas espaciais na cidade, ao mesmo tempo em que serão identificadas as formas de participação social e política de grupos sociais afetados pelas mudanças estruturais que impactam a sua qualidade de vida, a partir das transformações e investimentos em curso. Além disso, buscamos por meio dessa entender o fenômeno da periferização (segundo Bonduki; Rolnik, 2011) de bairros tradicionais da Zona Oeste do Rio de Janeiro (Sepetiba e Santa Cruz, entre outros) que refletem a degradação da Baía de Sepetiba ganhando assim relevância nas discussões espaciais, tendo em vista que são bairros com grande potencial turístico, econômico e de lazer, porém mais à margem da cidade do Rio de Janeiro por questões de ordem história, mas que comunga de uma proximidade regional que os afasta, ao mesmo tempo, dessa identidade moderna e desenvolvida.

O entorno da Baía de Sepetiba possui um histórico de ocupação industrial antigo o que já configura na degradação ambiental da Baía de Sepetiba há tempos com os distritos industriais e abertura do Porto de Itaguaí (antigo Porto de Sepetiba), Fazenda Botafogo, Campo Grande, Palmares, Paciência e Santa Cruz ( ainda nas décadas de 1970 e 1980 aparecem as indústrias Cosígua do grupo Gerdau, White Martins e a Casa da Moeda). O Porto de Itaguaí possibilita uma forte articulação das empresas do entorno com o mercado

externo, tanto para exportação como para importação de matéria-prima, o que sinaliza a grande importância da revitalização do antigo Porto de Sepetiba. Durante os anos de 1990 houve um declínio das atividades industriais em decorrência de acidentes ambientais na Baía de Sepetiba. Ao longo das últimas décadas dos anos 2000 a Zona Oeste vem sendo palco de intensas transformações de ordem econômica e social pelo investimento pesado no setor industrial e de transporte com a modernização do antigo Porto de Sepetiba ( hoje Porto de Itaguaí) e com a própria instalação da TK-CSA que sem dúvidas configura na maior siderúrgica da América Latina e com isso, ampliam-se ainda mais as disparidades econômicas e sociais entre seus bairros. Desse modo, enquanto a Barra da Tijuca concentra sua economia no setor de serviços e apresenta altos indicadores de qualidade de vida (de acordo com a OMS), as outras áreas seguem concentrando elevados índices de pobreza. O fato de a Zona Oeste apresentar áreas pobres, pouco urbanizada e uma população com baixo acesso à educação e à saúde, configuraria uma situação de baixa atratividade ao capital industrial. Mas, do ponto de vista dos grandes empreendimentos esses fatores se reverterem numa atração a mais, tendo em vista que possibilita um menor custo operacional para os projetos.

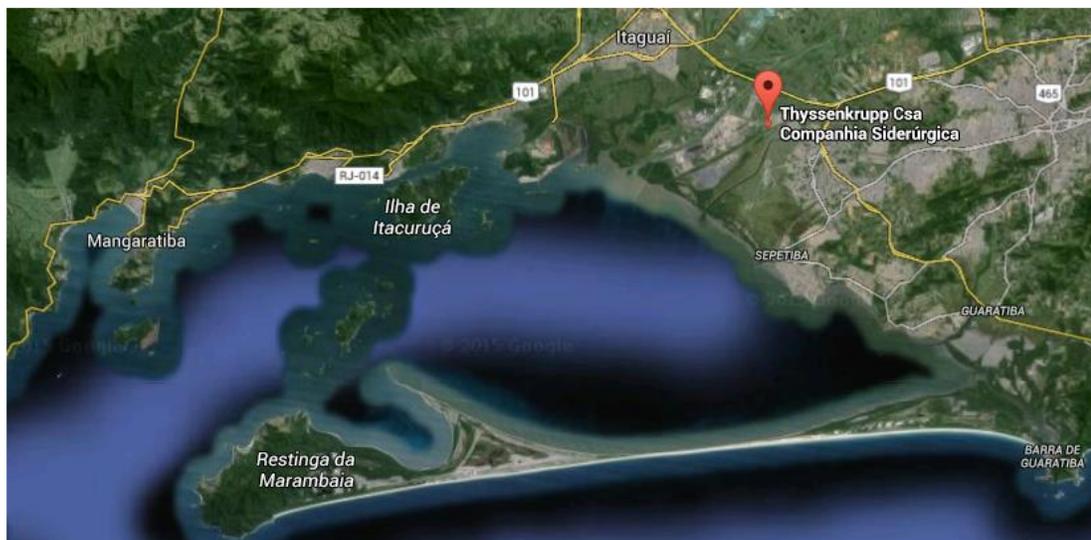
O presente trabalho tem como objeto as diferentes concepções de qualidade de vida vista sob a ótica do desenvolvimento industrial em ambiente metropolitano. Seu objetivo é, portanto, valorizar os projetos de desenvolvimento em vários níveis de ação pública, a fim de que investimentos no setor industrial seja realizado na Zona Oeste do Rio de Janeiro, porém respeitando o modo de vida e as práticas sociais da população local. A relevância da pesquisa e sua justificativa se dá pela possibilidade de compreender a natureza das dinâmicas espaciais na Zona Oeste do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que se pode aferir as formas de participação social e política dos grupos humanos afetados por mudanças estruturais que impactam a sua qualidade de vida, a partir das transformações e investimentos que nem sempre são positivas. Além disso, um outro aspecto abordado nesta pesquisa é o processo de periferização que bairros tradicionais da Zona Oeste como; Santa Cruz e Sepetiba vem sofrendo devido a poluição da Baía de Sepetiba, tendo em vista que são bairros com grande potencial histórico e turístico.

## **Metodologia**

A metodologia de investigação para realização deste trabalho consiste em três partes: 1) Leituras sobre os temas: Espaço, Periferização, Desenvolvimento, Qualidade de vida, Pesca, Sustentabilidades; 2) Visita a associações políticas da região e 3) Trabalho de Campo com realização de questionários abertos e fechados

Localização:

Recorte espacial da área de estudo demarcando os bairros de Sepetiba e Santa Cruz onde se localiza a CSA e a Baía de Sepetiba.



fonte: relatório PACS

### **Baía de Sepetiba: Pólo Industrial**

O entono da Baía de Sepetiba possui um histórico de ocupação industrial antigo com os distritos industriais e abertura do Porto de Itaguaí (antigo Porto de Sepetiba), Fazenda Botafogo, Campo Grande, Palmares, Paciência e Santa Cruz ( ainda nas décadas de 1970 e 1980 aparecem as indústrias Cosígua do grupo Gerdau, White Martins e a Casa da Moeda).

O Porto de Itaguaí possibilita uma forte articulação das empresas do entorno com o mercado externo, tanto para exportação como para importação de matéria-prima, o que sinaliza a grande importância da revitalização do antigo Porto de Sepetiba. Durante os anos de 1990 houve um declínio das atividades industriais em decorrência de acidentes ambientais na Baía.

### **O Sertão Carioca: um percurso histórico de valorização do lugar**

A Zona Oeste do Rio de Janeiro é citada nos livros de História do Brasil por dois aspectos importantes: a invasão de piratas franceses em Guaratiba, no ano de 1710, cujo o ponto de ataque aos franceses e defesa do território nacional se fez pela Baía de Sepetiba e as longas temporadas de D. João na antiga fazenda dos jesuítas, em Santa Cruz no início do século XIX, porém existem muito mais riquezas da história do sertão carioca.

Até a chegada da estrada de ferro da Zona Oeste, no final do século XIX, o único caminho para se chegar à região era a Estrada Real de Santa Cruz, que antes era chamada de Caminho dos Jesuítas, pois foram os padres da Companhia de Jesus que abriram boa parte dela quando fizeram sua fazenda em Santa Cruz. A estrada Real era mais importante para a economia nacional do que a sofisticada Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), centro econômico e social do centro da cidade no século XX. Essa afirmação faz sentido quando entendemos que aquela era a estrada dos tropeiros, comerciantes, mineradores e donos dos engenhos e plantações de café, primeiro ponto para se chegar a São Paulo, Minas e as riquezas do interior do Brasil. Foi por ela que D. Pedro I cavalgou para proclamar a independência, tendo descansado na Fazenda de Santa Cruz depois que partiu, no dia 14 de agosto de 1822.

Em 1917 começou a funcionar o sistema de diligências ligando Santa Cruz ao Centro da cidade. Diligências essas que não eram atacadas por índios e tinham os seguintes horários:

“ Partiam do Centro às quatro horas da madrugada, para chegarem à fazenda real às nove e meia. Voltavam às cinco e meia da tarde e chegavam à cidade às dez e meia da noite”. (Meio de Transporte no Rio de Janeiro, vol.1, Noronha Santos)

Percebe-se assim, que a viagem a Santa Cruz era, de fato, longa e penosa, o que só mudou com a chegada do trem, primeiro em Campo Grande (1878) e depois em Santa Cruz (1882) que encurtou bastante o tempo do percurso e pôde integrar de forma muito mais eficiente a região ao centro da cidade. Hoje, o trajeto da Estrada Real de Santa Cruz ainda se mantém em sua maior parte, com poucas alterações, em vias como a Avenida Santa Cruz (que percorre boa parte dos bairros da Zona Oeste). Para entendermos como se desenvolveu toda essa região atravessada pela Estrada Real de Santa Cruz é preciso compreender como funcionava sistema de ocupação do espaço físico na época, o sistema das sesmarias, as grandes porções de

terras doadas pelo Rei a quem ele julgasse que as mereciam e que poderiam cultivá-las e povoá-las.

“ O caso do Rio de Janeiro parece típico e particularmente interessante, porque nos mostra como a fórmula das sesmarias vai permitir criar uma cidade rodeá-la de explorações rurais, sobretudo engenhos de açúcar e criações de gado, que lhe permitiam a vida econômica necessária”. (Revista do IHGB, n. 348, As sesmarias no direito luso-brasileiro, Marcelo Caetano)

Assim, a Zona Oeste, chamada de Sertão Carioca pelo escritor Magalhães Corrêa, foi desde o início uma terra de latifúndios, de senhores e senhoras de engenhos e fazendas, cujos limites na maioria das vezes imprecisos davam origem a conflitos e processos judiciais que podiam se arrastar por anos. Com o tempo, essas grandes porções de terras foram sendo fragmentadas, principalmente devido ao declínio da produção dos engenhos e das lavouras, dando origem a fazendas e propriedades menores e daí a bairros e localidades que muitas vezes mantiveram os nomes dos engenhos e fazendas que lhes deram origem. Sertão, na verdade, era “ a terra que ficava ao longe e começava no limite suburbano das cidades e vilas, nos lugares por onde passavam afastados os rios, nas florestas espessas, nos vales cercados por altaneiras montanhas; principiava no desconhecido que tanto se desejava conhecer” ( O Rio de Janeiro Imperial, Adolfo Morales de Los Rios Filho). A região, na verdade, só passou a se integrar de fato à cidade do Rio de Janeiro com os limites de hoje a partir do Ato Adicional de 1834, que criava o Município Neutro ou da Corte, e que na prática separava a capital da província do Rio de Janeiro (antes, as freguesias mais distantes eram chamadas de freguesias “de fora”). Santa Cruz, por exemplo, freguesia desde o ano anterior, se desligava do Termo (correspondente aos limites dos atuais municípios) de Itaguaí para receber o batismo de “terra carioca”. Com a proclamação da República, a região se tornou a zona rural do Distrito Federal, até que, em 1960, com a transferência da capital para Brasília, ela passou a ser a Zona Oeste do Estado da Guanabara e em 1975, com a fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, passou a ser a Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro.

O surgimento da estrada de ferro, no final do século XIX, fez com que a concentração populacional e comercial se verificasse próximo às estações de trem. Além disso, a construção de novas estradas, muitas delas atravessando montanhas que só eram percorridas por trilhas e caminhos complicados, integrou mais ainda a região ao restante da cidade. A história da Zona Oeste começa, assim, por Guaratiba, onde em 1567, dois anos após a fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, o capitão-mor Cristóvão Monteiro recebia suas primeiras sesmarias devido aos serviços prestados na luta contra tamoios e franceses pela conquista da cidade. Depois de lutar pela conquista das terras cariocas, ele receberia algumas sesmarias como recompensa, entre elas uma que abrangia parte dos atuais bairros de Guaratiba e Santa Cruz. Seu objetivo, como o de todos os outros, era o de povoar e, principalmente, de extrair o máximo de riquezas que pudesse do lugar. Em relação aos mangues da Barra de Guaratiba, havia uma Carta Régia de 1678 que os definia como realengos e, portanto, impedia qualquer apropriação particular. Uma lei de 1834 também determinou que estes terrenos pertenceriam à administração do novo Município Neutro ou da Corte.

Qualquer descrição da Restinga da Marambaia, na praia da Barra de Guaratiba, por mais poética que fosse, seria injusta. É uma das mais belas vistas da cidade, principalmente ao pôr-do-sol, e seus mais de quarenta quilômetros de extensão permanecem preservados pelo Exército, que possui no local um Polígono de Tiro e, mais ao sul, na ilha de Marambaia, pela Marinha. Diversas espécies animais e vegetais estão a salvo de extinção por uma disciplina rígida, que só permite a entrada de poucas pessoas. Toda essa beleza na Restinga tem uma história rica, ligada principalmente a um dos nomes mais poderosos do Brasil colonial: o comendador Joaquim José de Souza Breves, dono de mais de vinte fazendas, a maioria com plantações de café. A Marambaia não deixou de ser vista pelos muitos viajantes europeus que se aventuraram pelo velho oeste carioca logo após a chegada de D. João ao Brasil, em 1808. Naquele mesmo ano chegava ao país John Luccock, comerciante inglês e descreveu uma pequena aventura naquelas águas nem sempre calmas e que serve como ilustração da vida na região há dois séculos:

“ Ao atravessarmos de um lado para o outro, pela frente de um amplo espaço coberto de mangue, quase tivemos um acidente fatal; uma rajada súbita de vento deitou a canoa de bordo, com a vela n'água; endireitou-se, porém, e prosseguimos em nossa rota ao comprido do litoral oeste, apreciando o pitoresco do cenário e o conforto aparente dos seus habitantes”. (Donos do Rio em nome do Rei, Fania Fridman)

O bairro de Santa Cruz recebe um atenção especial na história do Brasil por conta da preferência da Família Real, que com ao se transferir a Corte Portuguesa para o Brasil em 1808, o príncipe regente D.João se encantou pela região da Zona Oeste e escolheu os campos de Santa Cruz para passar longas temporadas, assim como ele importantes artistas e naturalistas europeus que passaram a vir para o Brasil incentivados por D.João, que fez do antigo Convento dos Jesuitas o Palácio Real, melhorou a estrada e a fazenda passou a viver sua fase de maior esplendor, conforme dito por Cláudio Bardy:

“D. João encantou-se por ela, restaurou-a, fê-la produzir e adaptou a casa para a sua residência campestre. Finalmente, elevou-a à condição de Fazenda Real de Santa Cruz, melhorou a estrada que a ligava ao centro urbano, e foi essa razão bastante para que a cidade se fosse expandindo naquela direção, com o surgimento de núcleos de população suburbana”. (O Rio de Janeiro em seus 400 anos, “O século XIX”)

Hoje ainda existem cinco marcos da antiga estrada , tombados pela Prefeitura, dois na Avenida Cesário de Melo, um na Avenida Santa Cruz, outro na Estrada de OlariaVelha e um na esquina da Rua Felipe Camarão com a Avenida Isabel. Com a República, a Fazenda trocava o nome Imperial por Nacional e só teria novamente um momento de expansão econômica durante o governo de Getúlio Vargas, a partir de 1930, quando passaria por diversas obras de saneamento e seriam criadas colônias agrícolas, com a chegada de muitos agricultores japoneses, que plantavam principalmente um tomate de excelente qualidade. Depois, seria criada a Zona Industrial de Santa Cruz, dinamizando a economia local, hoje uma das mais importantes da Zona Oeste. Mais tarde suas terras teriam o mesmo destino das grandes propriedades da região: seriam desmembradas e loteadas. Santa Cruz também possui o único hangar de dirigíveis do mundo. Construído entre 1934 e 1936, o hangar do Zeppelin, como é conhecido servia de abrigo aos dirigíveis construídos na Alemanha e que faziam a rota entre Berlim e o Rio de Janeiro. A região foi escolhida para sediar o hangar principalmente devido às condições climáticas e direção favorável dos ventos. As estruturas vieram da Alemanha, no hangar hoje, ficam recolhidos aviões da Base Aérea de Santa Cruz, que conta com o aeroporto Bartolomeu de Gusmão.

Outro bairro da Zona Oeste onde nossa pesquisa se foca é Sepetiba, cujo nome tem origem na língua tupi-guarani, designando uma grande quantidade de um tipo de capim, o sapê que cobria quase todo o litoral. Sepetiba era uma comunidade pesqueira que tem como padroeiro São Pedro, o santo dos pescadores, onde também a partir da mobilização dos moradores na arrecadação de investimentos conseguiram levantar uma igreja para cultuar o padroeiro dos pescadores. O Decreto-Lei de 1813, assinado por D. João, demarcava e doava parte da área de Sepetiba aos antigos pescadores e lavradores, conforme está no texto:

“ (...) no sítio de Sepetiba se demarque o terreno convenientemente para a comodidade dos pescadores e pessoas que aí habitam, designando-se o terreno que for mais a propósito e proporcionado à mesma povoação, o qual se repartirá livre, sem mais foro do que um módico reconhecimento por cada morador, que agora ou para o futuro aí edificar (...)”. (História de Sepetiba, Alcibíades Francisco Rosa)

A partir de tal decreto podemos observar que tradicionalmente Sepetiba é um bairro voltado para a atividade pesqueira e que as famílias que lá moravam retiravam seu sustento da pesca artesanal, o que hoje já não tem sido o suficiente devido a qualidade das águas. Durante a permanência de D. João em Santa Cruz havia sempre uma embarcação da Guarda Real em Sepetiba, para evitar qualquer tipo de invasão. Uma definição de Sepetiba no início do século XIX dada pelo austríaco Johann Emmanuel Pohl pode nos remeter a ideia do que era Sepetiba naquela época;

“Sepetiba tem cerca de umas doze cabanas. Em Sepetiba, há uma fábrica real de telhas. Fabrica-se também cal de conchas. Vi lá amontoadas para esse fim, enormes quantidades de conchas. Os moradores alimentam-se precariamente de peixes. Alguns peixes secos, carne seca ao sol, que vem de Minas Gerais e é cozido com feijão preto, e farinha de mandioca constituem os alimentos dos habitantes. Parece que nunca são capazes de grande atividade. Vi-os dias inteiros, de pés descalços e jaqueta floreada, passeando pela sala, a olhar ociosamente pela janela. Dão-se muito a jogos de cartas e vi, às vezes, pessoas que, dia e noite, não faziam outra coisa”. (Viagem no interior do Brasil, Johann Emmanuel Pohl)

John Mawe também nos traz uma outra definição bucólica sobre Sepetiba dessa época;

“ Romântico cenário em redor. Existem poucas casas pobres e algumas plantações de índigo, cana de açúcar e legumes. Na praia, alianham-se belos aloés e se descortina paisagem interessante, com várias ilhotas em frente a baía, das quais a mais importante é a da Madeira, já em outra direção, vê-se a Ilha Grande”. Acrescenta Mawe, “Uma das mais belas e férteis planícies da América do Sul”. (Viagens ao interior do Brasil, John Mawe)

A partir deste percurso histórico, podemos perceber as riquezas que existem na Zona Oeste do Rio de Janeiro, principalmente nos bairros de Santa Cruz e Sepetiba, foco do presente trabalho e que precisam ser conhecidas e valorizadas o que justifica ainda mais nosso trabalho.

### **Baía de Sepetiba: potencialidades além do pólo industrial**

Cabe aqui uma reflexão sobre potencialidade e vocação “ambiental”, pois percebemos que essa discussão se faz necessária para entendermos no que o espaço da Baía de Sepetiba e seu entorno foi transformado ao longo dos anos e que hoje a tornou um espaço basicamente de zona industrial. Entendemos que a vocação é algo imanente ao homem, seres humanos nascem com vocação e isso não se aplica a um espaço geográfico, a um território. Sendo assim, acreditamos que o termo melhor empregado é a potencialidade do local, potencialidade ambiental. Tendo em vista, conforme dito no percurso histórico sobre o sertão carioca, que determinadas atividades eram realizadas tanto em Santa Cruz com as suas várias fazendas e até mesmo em Sepetiba com as colônias de pescadores de onde tiravam seus sustentos e de suas famílias.

A Baía de Sepetiba é delimitada pelo bairro de Guaratiba, tendo em sua

entrada pelo mar de um lado o município de Mangaratiba e do outro o extremo da Restinga da Marambaia, chamada de Ponta Grossa da Marambaia. Possui atrações interessantes como ilhas, restingas e sambaquis. Possui algumas praias que podemos enumerar as de Barra de Guaratiba, da Restinga da Marambaia, a Praia da Capela, Praia do Aterro que é também conhecida como Praia da Brisa, a Praia do Cardo, Praia do Recôncavo e Praia de Sepetiba.

Outro fato interessante e curioso, ligado à natureza é a existência de 38 sambaquis ao longo das áreas costeiras da Baía de Sepetiba. Os sambaquis são pequenos montes pré-históricos, formados por amontoados de conchas, sendo estas compostas por moluscos que vem do mar e rios, e que supõe-se, foram amontoados pelos primitivos habitantes da área em tempos pré-históricos. Nestes montes, são encontrados também ossos humanos, objetos feitos de cerâmica, chifre e de pedra. Em um conhecido sambaqui chamado "Zé do Espinho", foram encontrados objetos de pedra, urnas mortuárias, esqueletos e caveiras, quando pesquisado por arqueólogos do Museu Nacional de História Natural da UFRJ, localizado na Quinta da Boa Vista. A descoberta e investigação deste sambaquí contribuiu bastante para o conhecimento do Rio de Janeiro pré-histórico. O sambaqui Zé do Espinho fica próximo ao Quartel Central do Centro Tecnológico do Exército.

A Baía de Sepetiba é alvo de interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos que se refletem no território num complexo emaranhado de megaempreendimentos com alto potencial de impacto social e ambiental. Ao longo da última década, a empresa TKCSA tornou-se símbolo da ocupação da Zona Oeste do Rio de Janeiro e símbolo dos planos de desenvolvimento arquitetados para a Baía de Sepetiba. A empresa reflete um modelo de desenvolvimento de imposição de um destino que subordina toda a região aos fluxos globais de matéria e energia, polui e adoce a população. Considerada a maior siderúrgica da América Latina, a TKCSA foi o primeiro grande projeto industrial implantado na região nos anos 2000. Apesar de emblemática, a TKCSA não é o único empreendimento pensado para a Baía de Sepetiba, nem constitui um caso isolado. Todos esses casos refletem o modelo de desenvolvimento que vem se conformando no país desde 2003, quando tem início uma política agressiva de inserção internacional do Brasil. Essa estratégia buscou fortalecer o posicionamento do país em relação às macrotendências da economia mundial, garantindo o acesso aos mercados emergentes e fomentando a internacionalização de algumas empresas nacionais, ampliando suas condições de competição com transnacionais no cenário global. Com isso, buscou-se assegurar os

interesses dos setores que, ao longo da última década, compõem o bloco de poder do governo que sustenta esse mesmo modelo desenvolvimentista. Neste contexto, a região do entorno da Baía de Sepetiba tornou-se um território chave para entendermos como este modelo se reflete nos territórios. De uma região periférica, a Baía de Sepetiba crescentemente passou a ser alvo de interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos, ancorados em um complexo de megaempreendimentos com alto potencial de impacto social e ambiental.

Neste contexto, precisamos lembrar que quando estimulamos um potencial já existente numa área as chances de uma determinada atividade dar certo é muito maior, além disso, o respeito a cultura e ao modo de vida local são mantidos e assim de fato, há uma sustentabilidade nas relações política, econômica e social, configurando as sustentabilidades. Sendo assim, se faz necessário levar em consideração as condições apresentadas pela região como as boas terras para plantio e também as praias, que além de servirem como sustento para várias famílias sua paisagem servia como um atrativo turístico que movimentava a economia local.

### **A Companhia Siderúrgica do Atlântico e o Destino da Baía de Sepetiba**

Ao longo das últimas décadas a Zona Oeste vem sendo palco de intensas transformações de ordem econômica e social e com isso, ampliam-se ainda mais as disparidades econômicas e sociais entre seus bairros. Desse modo, enquanto a Barra da Tijuca concentra sua economia no setor de serviços e apresenta altos indicadores de qualidade de vida, as outras áreas seguem concentrando elevados índices de pobreza. O fato de a Zona Oeste apresentar áreas com grande pobreza, pouco urbanizada e uma população com baixo acesso à educação e à saúde, configuraria uma situação de baixa atratividade ao capital industrial. Mas, do ponto de vista dos grandes empreendimentos esses fatores se revertem numa atração a mais, tendo em vista que possibilita um menor custo operacional para os projetos.

A grande disponibilidade de terras ainda não completamente urbanizadas, que são vistas como “novas fronteiras” a serem abertas e a uma ampla rede de vias de transporte tanto ferroviário, rodoviário quanto aquaviário que facilitaria a logística da região torna a área bastante atraente. Comparada com outras regiões administrativas do Rio de Janeiro, a

Zona Oeste ( menos a Barra da Tijuca) possui índices inferiores de escolaridade, renda, saneamento básico, fornecimento de água, entre outros serviços. Este quadro contribui para que a mão-de-obra seja barata e pouco organizada, o que configura um elemento-chave para que as empresas escolham o local de implantação de seus empreendimentos. A população possui menores poderes políticos e econômicos para incidir nas decisões públicas sobre o território. Isso determina uma distribuição espacial desigual dos danos ambientais e dos riscos à saúde. Isso configura assim situações diretas de racismo ambiental ou injustiça ambiental, onde as populações mais empobrecidas ficam expostas a maiores riscos ambientais e à sua saúde, com o objetivo de manter um modelo de produção e de consumo que privilegia a parcela mais rica da sociedade.

A Companhia Siderúrgica do Atlântico é o primeiro projeto do bloco de megaempreendimentos portuário e industrial planejado para a Baía de Sepetiba nas últimas décadas. Foi lançado em 2006, esse conglomerado industrial é um projeto da Vale e da Thyssen Krupp, este empreendimento conta com o apoio dos governos municipal, estadual e federal por meio de financiamento direto de R\$ 1,48 bilhão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social- BNDES e isenções fiscais. Antes de vir para o Rio de Janeiro, as empresas tinham a intenção de implantá-lo em São Luís do Maranhão, porém encontraram forte resistência e mobilização de ambientalistas, sindicatos, moradores, pesquisadores, religiosos e Ministérios Públicos articulados em um movimento chamado Reage São Luís que se manifestou contrário a instalação do pólo, fazendo com que as empresas envolvidas abrissem mão de seu plano de instalação naquele local. O Estado do Rio de Janeiro então negociou a vinda da siderúrgica para Santa Cruz, onde os trabalhos para a instalação foram iniciados em 2005. Desde então, os problemas ambientais e sociais causados pela TKCSA são vários e tornaram-se mais explícitos em 2007, com as obras de implantação. Sua inauguração aconteceu em 18 de junho de 2010 ( MILANEZ et.ali., 2011).

Seus impactos podem ser percebidos desde a destruição do potencial turístico, passando pela pesca, violação dos direitos trabalhistas, violação à saúde humana e desrespeito às práticas tradicionais do lugar.



Início da obra de implantação da TKCSA em 2006. (Fonte: [ecodebate.com.br](http://ecodebate.com.br)- acesso em 5/06/14)



Chuva de “prata” em Santa Cruz ( fonte: [pacs.org.br](http://pacs.org.br) – acesso em 18/07/15)

A chuva de “prata” foi ocasionada pelo armazenamento contínuo de ferro gusa em poços ao ar livre, os poços de basculamento, sem controle de afluentes gasosos por parte da empresa. Quando os alto fornos da TKCSA foi autorizado a aciaria não estava pronta, obrigando a colocar o ferro gusa nos poços ao ar livre sem controle das emissões. Com isso, a poluição gerada tem afetado diretamente os moradores do entorno que encontram suas

casas constantemente empoeiradas, e mais que isso, tal poeira é extremamente prejudicial à saúde humana, causando irritações nos olhos, alergias respiratórias e problemas na pele.

### **Objetivo:**

Mostrar que investimentos de modernização nos mais diferentes lugares devem ser implementados como projeto de desenvolvimento em vários níveis e escalas (local, estadual e federal), porém que a população local e a do entorno seja ouvida para que suas necessidades e desejos também sejam respeitados, para que a sua qualidade de vida não seja degradada. Acreditamos que assim as sustentabilidades nas relações sociais, econômicas, políticas e ambientais possam ser mantidas. Além disso, busca-se resgatar a importância histórica, cultural, ambiental e social da Baía de Sepetiba e do seu entorno, visto que nos últimos anos essa área tem passado por um processo de desvalorização intensa.

### **Conclusões parciais:**

Até o momento, as conclusões atingidas estão associadas às abordagens teórico-conceituais acerca do Rio de Janeiro, seus processos históricos e jurídicos de formação e ocupação territorial e as fases de modernização que afetaram a sua construção infraestrutural e sociológica. Assim sendo, a Baía de Sepetiba é uma periferia distante da core area da cidade e os efeitos dos seus atuais processos de modernização deixam a qualidade de vida dos cariocas ‘mais longínquos’ menos positiva afetando a cidade como um todo. Verificamos que se esta degradação continuar no ritmo atual, somente restarão fotografias da Baía de Sepetiba que mostrarão seu passado, bem como a cultura de seu povo que há muito foi esquecida. Por isso, a necessidade de estudos que contemplem a natureza das transformações espaciais no Rio de Janeiro

**Referências Bibliográficas:**

- AMADOR, Elmo da Silva. **Baía de Guanabara: ocupação histórica e avaliação ambiental**. Rio de Janeiro: Interciência, 2013.
- BONDUKI, Nabil; ROLNIK, Raquel. **Periferias**. São Paulo: FUPAM-FAUUSP, 1979.
- COELHO, Victor Monteiro Barbosa. **Baía de Guanabara: uma história de agressão ambiental**. UFRJ, 2010.
- MANSUR, André Luis. **O Velho Oeste Carioca**. Ibis Libris, 2008.
- MONTEIRO, Teófilo Carlos do Nascimento. Projeto integrado saúde, saneamento ambiental e condições de vida na área de implementação do complexo industrial portuário de Sepetiba. Escola Nacional de Saúde Pública- Fiocruz e Fac. de Engenharia- UERJ
- KATO, Karina; QUINTELA, Sandra. TKCSA- **Companhia Siderúrgica do Atlântico: Impactos e Irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro**
- KATO, Karina. **Relatório do Instituto de Políticas Alternativas para o ConeSul (PACS)**
- VINHAS, Antonio Lopes Ferreira. **Pescadores Artesanais de Pedra de Guaratiba (RJ): os diferentes conflitos pela identidade**. PUC-Rio, 2011.