

# **Evolução Urbana, Uso e Ocupação do Solo em Campo Grande, Rio de Janeiro**

## **Resumo**

O trabalho tem por finalidade apresentar a evolução urbana de Campo Grande, um dos maiores bairros da cidade do Rio de Janeiro, através da análise histórica e das formas atuais do uso do solo, a fim de verificar transformações urbanas. Rememorando o período agrícola, sua mais promissora produção, a laranja, rendeu-lhe o título de Citrolândia. A estação ferroviária, inaugurada no fim do século XIX, foi responsável pelo surgimento do núcleo de comércio e serviços, e entre os anos 1950 e 1960, o desenvolvimento da malha viária rodoviária e a formação do Distrito Industrial, impulsionou ainda mais a ocupação da área. Nos anos 1990, o bairro apresentou uma alta taxa de crescimento demográfico, fomentando o avanço do mercado imobiliário formal nesta direção. Nesta década, a construção do primeiro *shopping*, impulsionou a oferta de infraestrutura e serviços urbanos, favorecendo o crescimento do bairro, principalmente nos anos 2000. A literatura observada abarcou autores que estudam a evolução e produção do espaço urbano, como Corrêa (1979 e 1999), Abreu (2006) e Soares (1965 e 1990). O uso e ocupação do solo foram averiguados através de imagens de satélite, mapas temáticos, fotografias e do Projeto de Estruturação Urbana, realizado pela Prefeitura em 2004.



possuem parques naturais para visitação e também são APA's<sup>1</sup>. O primeiro maciço conta com elementos naturais de grande relevância à proteção, tais como estruturas geológicas vulcânicas, florestas de Mata Atlântica e uma ampla diversidade biológica<sup>2</sup>. O maciço da Pedra Branca abarca fauna e flora ricas e exuberantes e possui o cume mais alto da cidade (1.025m). Além do patrimônio natural, apresenta construções de interesse cultural, como um velho aqueduto, represas e ruínas de antigas fazendas.

Os jesuítas foram os responsáveis pelo desenvolvimento de estradas, pontes, canais de irrigação, contenção das encostas e barragens para a prevenção de cheias (LESSA, 2000). No entanto, o adensamento urbano foi facilitado também pelas características naturais (SOARES, 1965). Sua localização distinta entre maciços e topografia regular favoreceu a ocupação que se deu em diversas direções a partir do eixo central que se expandiu com a construção da Igreja Nossa Senhora do Desterro (FRÓES & GELABERT, 2004).

Como zona rural, suas principais atividades foram a plantação de cana-de-açúcar e a pecuária. No século XVIII desenvolveu-se também, o cultivo do café nas encostas dos maciços (PERNAMBUCO *et al.*, 1979).

Porém, a mais promissora produção agrícola deu-se com a laranja nos primeiros anos do século XX e fez Campo Grande ser conhecido como Capital Rural do Distrito Federal, alcançando seu apogeu em meados de 1930, com o título de Citrolândia (OLIVEIRA, 1960). Neste mesmo íterim, toda a porção rural do Rio de Janeiro, que englobava as freguesias de Jacarepaguá, Campo Grande, Guaratiba e Santa Cruz, passou a ser chamada de Sertão Carioca (CORREIA, 1936).

A crise econômica de 1929 e 1930 não abalou profundamente o cultivo da laranja, mas intensificou o esvaziamento das tradicionais áreas industriais, localizadas no Centro, Zona Portuária e arredores (DAMAS, 2008). A lógica que cabia no início do século XX de que as proximidades do Centro eram os melhores locais para esta atividade pelas facilidades de circulação, transporte e mão de obra barata e farta, fazia-se no momento de ser substituída. A produção industrial passava a sofrer transformações significativas a nível espacial, pois começou a abandonar estas áreas e a absorver a mão de obra proveniente da atividade agrícola, instalando-se cada vez mais nas fronteiras da cidade. Esta reorganização iniciou-se antes mesmo da crise e deu-se de forma lenta, foi incentivada pela isenção de impostos promovida pelo Estado e pela grande quantidade de terrenos de baixo custo (ABREU, 2006).

A fase preocupante da agricultura da laranja veio com a Guerra em 1939, devido ao fechamento dos mercados externos. Entretanto, após este período, voltou-se a produzi-la,

contudo em menor escala (OLIVEIRA, 1960). Na década seguinte houve um incremento populacional em torno de 70% em Campo Grande (IBGE, 1950). O apogeu da citricultura havia favorecido a permanência de uma classe média ali erradicada, de comerciantes e ex-proprietários de chácaras, estas, foram sendo divididas em lotes onde era promovida a autoconstrução (SOARES, 1965).

O censo de 1960 revelou que nos últimos dez anos houvera a diminuição de estabelecimentos agrícolas e o aumento da população em torno de 112%, confirmando a tendência já iniciada em 40 (IBGE, 1960). O bairro era como um pequeno centro comercial atrativo para as áreas rurais próximas, pois possuía uma rede de serviços, tais como escolas, igrejas e atendimento médico, fatores que contribuíram para a transição rural/urbana (Figuras 2 e 3). Campo Grande foi, assim, evoluindo de pequeno centro de serviços para a zona rural até um núcleo urbano populoso e progressista (SOARES, 1965).

FIGURAS 2 e 3: Estação Ferroviária de Campo Grande em 1930 e 1956, evidenciando a transição rural/urbana



Fonte: <[oriodeantigamente.blogspot.com/2011/05/estacoes-ferroviarias-ramal-de.html](http://oriodeantigamente.blogspot.com/2011/05/estacoes-ferroviarias-ramal-de.html)>. Acesso em 10 jun. 2011 às 15:15 e IBGE, 1958.

A partir da década de 1960, portanto, as relações rural/urbano entrelaçaram-se de modo a alcançar praticamente todo o Sertão Carioca, redefinindo dinâmicas, designando novos modos de vida e alterando paisagens e estruturas.

Nos anos seguintes a 1960, o saturamento dos locais conhecidamente industriais chegou ao seu limite. Não havia mais áreas que permitissem a expansão do setor. O congestionamento de veículos crescia progressivamente, o encarecimento do preço da terra restringia a vantagem que a boa localização oferecia e a concentração da poluição devido às fábricas prejudicava a saúde da população (CODIN, 1987).

A reconfiguração espacial ganhava força e planejamento. Foi quando surgiram os Distritos Industriais na Zona Oeste da capital<sup>3</sup>, que passava a ser a nova frente de expansão do setor. Na verdade, também havia um temor do governo de que as indústrias fugissem

inclusive da cidade, o que seria prejudicial financeiramente ao município. A construção da Avenida Brasil, inaugurada em 1946, se tornou o principal eixo de ligação entre o Centro e as novas zonas industriais, as quais se encontravam à margem ou a poucos quilômetros dessa via. Era o marco de um novo momento na organização do espaço na capital (ABREU, 2006).

Além dos terrenos mais baratos e amplos, o setor industrial beneficiava-se de uma série de vantagens preexistentes, pois estes locais eram habitados por uma população rural que estava à procura de empregos em outros ramos. O governo também incentivava esta descentralização principalmente através da isenção de impostos (SOARES, 1990a). Percebe-se que a função industrial é característica das franjas periféricas e também de certa maneira responsável pela dilatação das mesmas (BERNADES, 1990b).

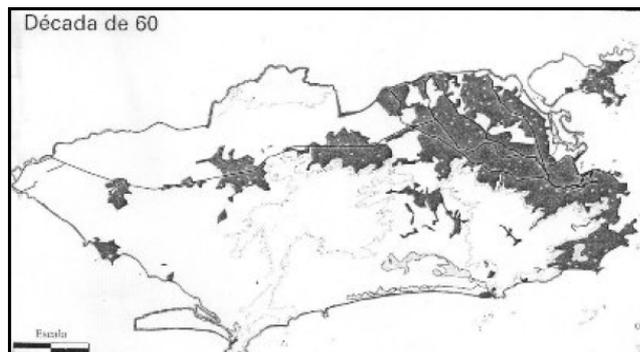
Outro fator que contribuiu para o crescimento urbano de Campo Grande foi a “febre viária” dos anos 1950 e 1960, que mudou a forma e aparência não só desta porção da cidade, bem como de toda ela.

## **2. Da Chegada do Trem e do Bonde à Avenida Brasil**

De certa maneira, a descentralização industrial e populacional implicou na melhoria do acesso a outros locais devido ao desenvolvimento dos meios de transporte intraurbanos flexíveis como o automóvel. Alguns núcleos urbanos desenvolveram centros comerciais importantes concernentes a serviços essenciais e outros passaram a concentrar indústrias, originando subcentros e zonas industriais não centrais respectivamente. No caso de Campo Grande houve os dois processos (CORRÊA, 1979). É importante ressaltar que o Centro não perdeu sua função de sede na relação com a cidade, pelo contrário, reforçou o comando administrativo como cerne de decisões da metrópole.

Acompanhando a evolução dos meios de transporte em Campo Grande, percebe-se a importância das linhas férreas como vetor para a expansão da malha urbana no primeiro momento (Figura 4). A Estrada de Ferro D. Pedro II proporcionou a Campo Grande, a partir da abertura do trecho Santa Cruz em 1878, o melhor acesso ao centro da cidade.

FIGURA 4: Distribuição da população nos anos 60, comprovando a influência das linhas ferroviárias no processo de expansão urbana



Fonte: Instituto Pereira Passos, 2001.

As ferrovias desempenharam o papel de manter as relações interurbanas e interregionais. Suas estações eram pontos de interseção ou passagem obrigatória, e por isso, não demorou para que próximo à muitas delas se desenvolvessem núcleos de comércio e serviços para atender a população que por ali passava diariamente (SOARES, 1965 e 1990a). Santos (1989) afirma que nos bairros que cresceram demográfica e economicamente, é possível verificar o surgimento de centros comerciais.

A ampliação espontânea dos aglomerados ao redor das ferrovias se fazia em ritmo acelerado e a unificação do valor da passagem facilitou o deslocamento das áreas mais distantes para o trabalho ainda concentrado no Centro (SOARES, 1990a). Dessa forma, Campo Grande começava a ter uma fisionomia de núcleo urbano como de uma pequena cidade, com centro comercial importante em desenvolvimento (CORRÊA, 1979).

No fim do século XIX, chegou o bonde de tração animal e, finalmente em 1915, os bondes elétricos permitiram o amplo adensamento populacional no bairro. O traçado dos bondes orientava a ocupação dos novos loteamentos, pois possibilitava a moradia fora da região central (SOARES, 1965 e 1990b). Tornava-se mais fácil também ir às zonas rurais ainda existentes (LESSA, 2000). O crescimento dessa periferia refletia a expansão das classes populares na cidade (GEIGER, 1960).

A década de 1940 marcou o início da obsolescência do transporte sobre trilhos pela ênfase ao rodoviário de acordo com a lógica capitalista. Neste período construíram-se viadutos, vias expressas e túneis. Villaça (2001) explicita que os subcentros atingiram importância fundamental para a metrópole na década de 1950, devido à modernização do sistema viário.

A Avenida Brasil, como já exposto, proporcionou um maior desenvolvimento industrial nesta região. Outro objetivo dessa via era facilitar o escoamento da circulação interestadual, contudo, neste período iniciou-se o estímulo ao transporte rodoviário, e,

assim, passou também a servir aos trabalhadores que se deslocavam para o Centro (GEIGER, 1960).

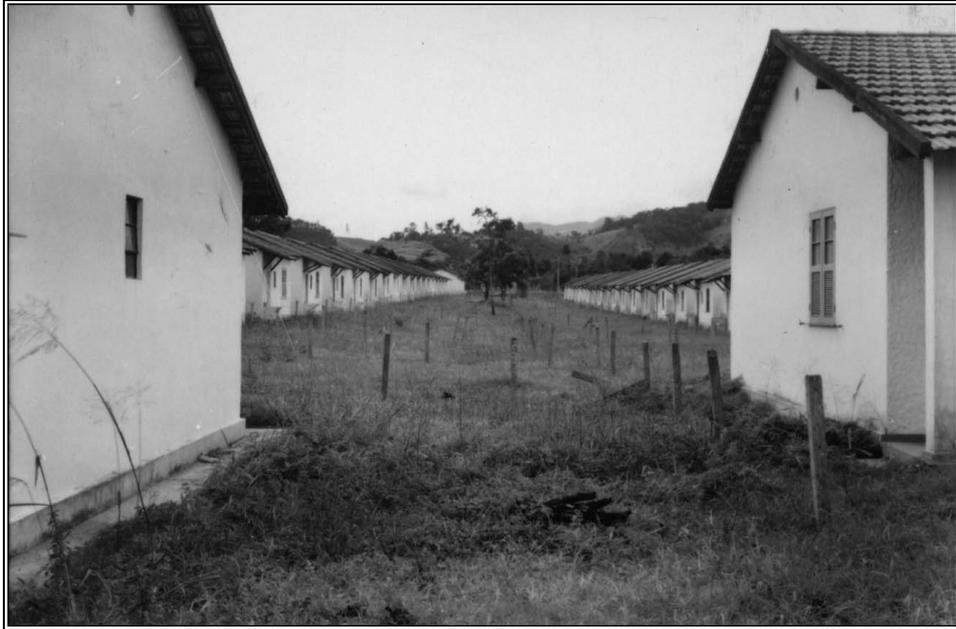
O relevo também teve influência na produção da malha viária (SOARES, 1965). Um anel de estradas foi formado ao redor dos maciços cariocas – Maciço da Tijuca, Gericinó-Mendanha e Pedra Branca – viabilizando a acessibilidade em várias direções. O crescimento longitudinal teve forma tentacular, ampliando a Zona Sul em direção à Barra da Tijuca pela orla marítima, e a Zona Norte, principalmente pela Avenida Brasil, à outra porção da Zona Oeste – Realengo, Bangu, Campo Grande e Santa Cruz. As ocupações iam se abrindo a partir destas vias (GEIGER, 1960).

A aproximação na altura de Bangu dos maciços da Pedra Branca e Gericinó-Mendanha dificultaram a ocupação nesta área e separaram bairros, porém, em Campo Grande, abre-se novamente um corredor de terras baixas da bacia de Sepetiba, que permite a conexão entre os bairros da Zona Oeste. Assim Campo Grande tornou-se o principal acesso desta região ao resto da cidade, o que contribuiu para sua ocupação e centralidade.

É importante destacar que o aumento da população e o estoque de terras nestas áreas ainda não valorizadas pelo mercado formal propagaram invasões, loteamentos ilegais e parcelamentos clandestinos, com serviços urbanos escassos ou inexistentes. Diante disso, é inevitável citar a importância dos programas habitacionais do Governo Federal na produção do espaço das cidades brasileiras. Assim, em 1964, deu-se início às políticas públicas de geração de habitações para classe de baixa renda como parte do Plano Nacional de Habitação e a ampliação do crédito imobiliário através do Banco Nacional da Habitação – BNH (BIENENSTEIN, 2001). Além da produção de habitação, o BNH investiu em melhorias e implantação de saneamento, eletricidade, pavimentação e construção de estradas.

Neste âmbito, quatro conjuntos habitacionais foram implantados pela Companhia Estadual de Habitação do Rio de Janeiro em Campo Grande (Figura 5) e adjacências<sup>4</sup>, fora do tecido consolidado, de forma dispersa e fragmentada. Ao todo eram aproximadamente mil e noventa novas moradias. Portanto, estes programas habitacionais caracterizaram-se, como incentivadores do avanço da mancha urbana, devido à construção de novas moradias em áreas periféricas ainda vazias.

FIGURA 5: Exemplo de um conjunto habitacional em Campo Grande, ano e localização desconhecidos



Fonte: <[biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/RJ17177.jpg](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/RJ17177.jpg)>. Acesso em 18 jun. 2011 às 14:30

Quase que paralelamente à construção de residências pelo setor público, após 1970, o sucesso da indústria automobilística e o aumento da acessibilidade permitiram que os grupos de maior poder econômico se deslocassem para locais mais distantes à procura de outros atrativos, tais como qualidades do sítio e amenidades, como destacados por Corrêa (1999), gerando a dispersão de espaços habitados por uma mescla de segmentos sociais e expandindo o setor imobiliário em diversas direções (HARVEY, 1980).

Os ganhos do setor imobiliário nas áreas de expansão urbana foram patrocinados pelo Estado, especialmente, pela abertura de grandes eixos viários, o que permitiu o fácil acesso da população. A circulação mais eficiente dos meios de transporte contribuiu para ocupação de espaços antes desvalorizados, por se localizarem distantes do centro urbano.

### **3. As Consequências da Crise dos Anos 80 e o Cenário Urbano Atual**

Durante toda a década de 1980 o país enfrentou uma séria crise, que se caracterizou pela alternância de ciclos rápidos de recessão e de expansão econômica. Os principais pontos de destaque da economia brasileira nesta década foram a queda no crescimento, a estagnação do Produto Interno Bruto, a redução do investimento e a transferência de recursos para o exterior, chegando perto de uma hiperinflação. Sem contar a instabilidade política, com o fim da ditadura militar. Foi uma época de mudanças significativas na cidade, que reconfigurou a economia e a sociedade e provocou a redistribuição da população no espaço.

Desde os anos 1930, o Estado caracterizava-se pela valorização do trabalhador e seus direitos sociais e pela intervenção nas atividades econômicas do país, a partir dos anos 80, no entanto, esta estrutura começa a ser desmontada. A redução dos salários, o desemprego, o aumento da inflação e da jornada de trabalho desencadearam maiores desigualdades.

Em face desses acontecimentos, nos anos 1990, Campo Grande apresentou uma taxa de crescimento demográfico maior que 20% (IBGE, 2000). Assim, o mercado imobiliário formal finalmente avançou nesta direção, objetivando a incorporação imobiliária pela classe média. Em 1997 com a construção do *West Shopping*, houve um impulso na oferta de infraestrutura e serviços urbanos, fatores primordiais para o desenvolvimento local, conforme Duarte (1974) afirma, favorecendo ainda mais o crescimento do bairro.

Naturalmente, aquele centro comercial dinamizou-se, servindo como ponto convergente de serviços a várias outras franjas periféricas da cidade e inclusive municípios vizinhos, cuja população foi atraída pela oferta de escolas, entretenimento, transporte, atividades esportivas, advogados, faculdades, laboratórios e atendimento médico particular e público, além dos vastos empregos oferecidos.

A produção imobiliária atual apresenta duas vertentes: a pública e a privada. A primeira tem sido implantada pelo setor público através de melhorias na infraestrutura urbana e programas de financiamento e construção de conjuntos habitacionais. Paralelamente à aparente melhoria de condição de moradia à população de baixa renda, o mercado imobiliário encontra condições favoráveis ao seu avanço devido também à infraestrutura existente – malha viária desenvolvida, serviços públicos, oferta de empregos e subcentro – e qualidades ambientais. Este recente negócio começou a produzir uma segregação socioespacial, pois passou a agregar camadas de maior renda que buscam infraestrutura, conforto e comodidade nas melhores porções do bairro, empurrando os pobres para locais periféricos, com estrutura urbana limitada.

#### **4. Uso do Solo**

O bairro abriga, de acordo com o censo do IBGE 2010, 328.370 habitantes, sendo o mais populoso da cidade. Sua área de grandes extensões com 11.912,53 hectares e baixa densidade – 24,9 hab/ha – concentra 61,4% da XVIII Região Administrativa – RA – e faz parte da Área de Planejamento 5<sup>5</sup> – AP5 – do Plano Diretor da Prefeitura do Rio de Janeiro.

Quanto à acessibilidade, elemento relevante para o crescimento urbano (VILLAÇA, 2001), o bairro está ligado à cidade por meio de corredores de transporte de massa – Avenida Brasil e Ferrovia – e conta com eixos viários considerados estruturantes do

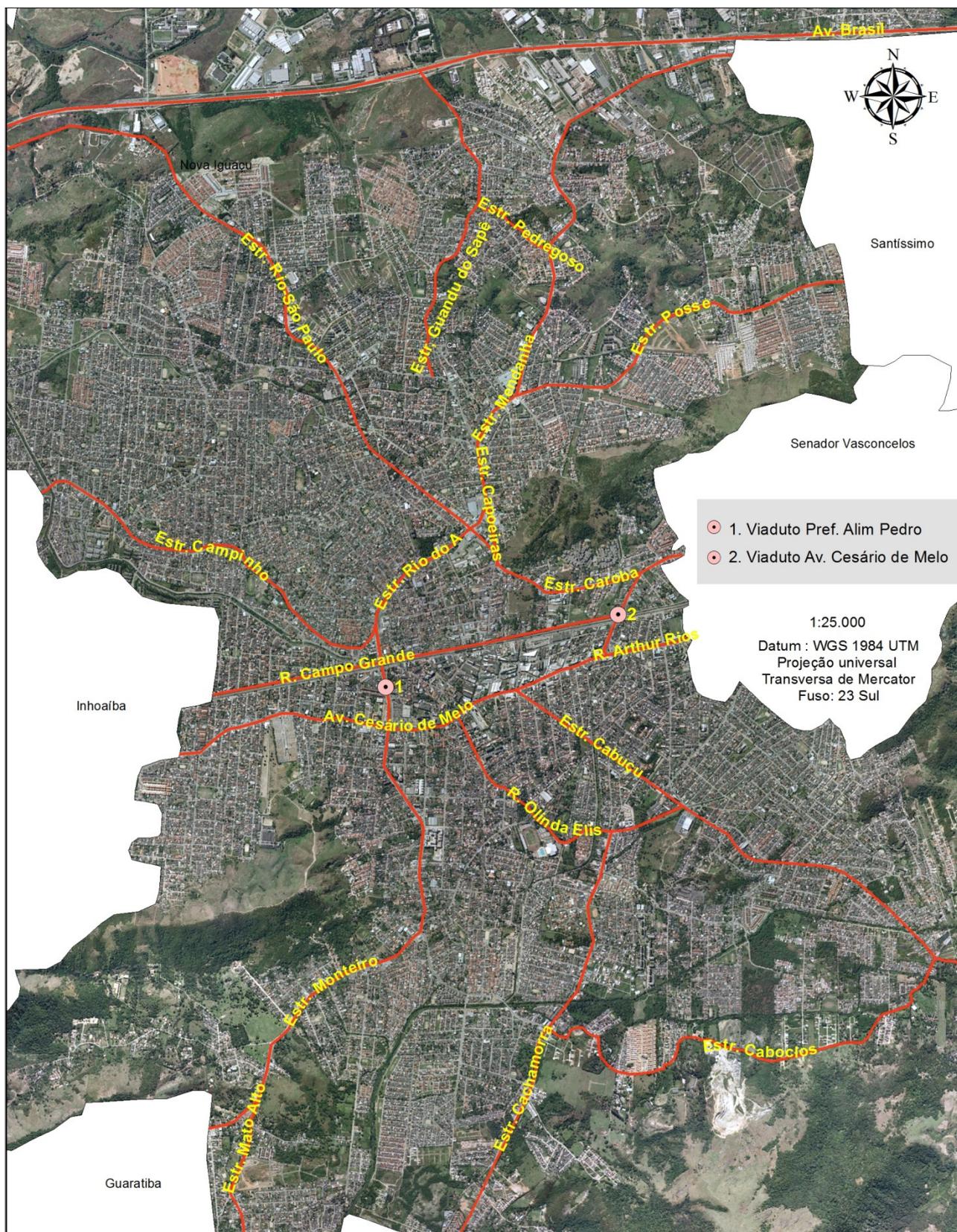
Município na escala intra/intermunicipal<sup>6</sup>. Alguns exemplos são a Rodovia Rio-Santos e a antiga Estrada Rio-São Paulo. A primeira permite o acesso à região sul-fluminense e, a segunda, serve de ligação ao município de Nova Iguaçu e ao estado de São Paulo. No âmbito municipal, os principais eixos de conexão com a cidade são a Avenida das Américas, em direção à Barra da Tijuca, e à Avenida Brasil e Avenida Santa Cruz, como ligação à Zona Norte e Centro.

As linhas de ônibus e o trem conectam o bairro à vizinhança, ao Centro, às Zonas Norte e Sul e também aos municípios contíguos, como Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Nilópolis, Itaguaí, Mangaratiba e Seropédica. Verifica-se na Rodoviária a presença de algumas linhas intermunicipais de média e longa distância – Alcântara, Petrópolis, Volta Redonda, Barra Mansa, Piraí, Angra dos Reis, Itaperuna, Cabo Frio e Nova Friburgo – e uma interestadual – São Paulo (SILVA, V. 2009). Outra opção é o transporte alternativo, que leva para inúmeras regiões, inclusive com trajetos não oferecidos pelos ônibus regulares.

A gestão municipal inaugurou recentemente a TransOeste, um corredor expresso ligando à Barra da Tijuca ao bairro de Santa Cruz, cujo trajeto passa por Campo Grande. É uma estratégia que atende às exigências das Olimpíadas de 2016 e que possivelmente dinamizará ainda mais a região. Também, ainda em fase de implantação, encontra-se o Arco Metropolitano. O projeto pretende ligar o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – COMPERJ – em Itaboraí ao Porto de Itaguaí. Isso acarreta benefícios indiretos ao bairro em questão, ao desobstruir o intenso tráfego de caminhões na Avenida Brasil e proporcionar o crescimento do seu Distrito Industrial, conseqüentemente trazendo progressos à economia.

Com objetivo de facilitar o entendimento, foi desenvolvido um mapa com os principais acessos viários (Figura 6).

FIGURA 6: Principais acessos viários de Campo Grande



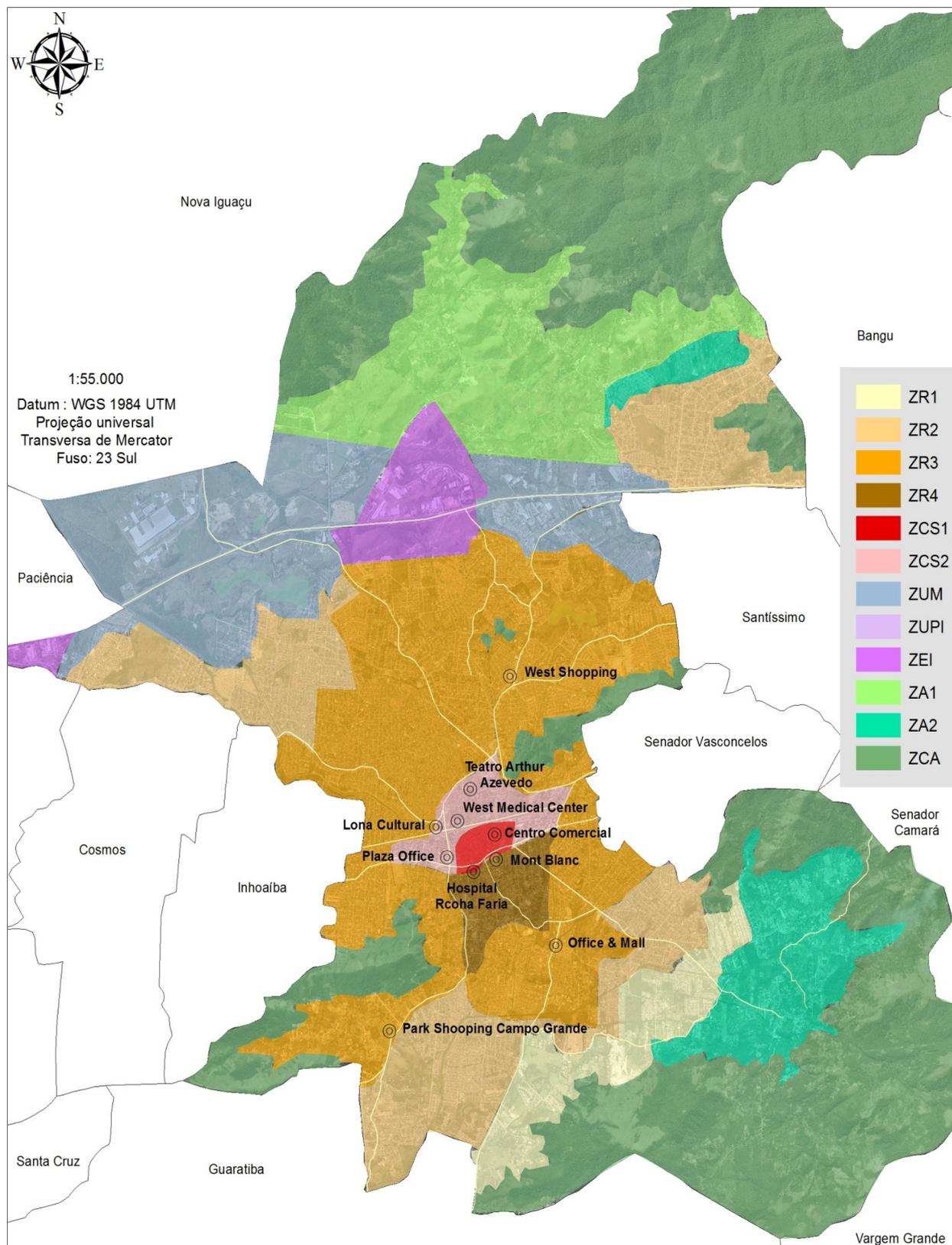
Fonte: *Google Earth*, acesso em 14 jun. 2011 às 14:20. Imagem de 2 abr. 2011. Edição da autora, 2011.

Em 2004 foi aprovada uma Lei Complementar instituindo Projeto de Estruturação Urbana<sup>7</sup> – PEU – da XVII RA Campo Grande com objetivo de regulamentar as atividades e usos do solo. O diagnóstico culminou em um mapa de zoneamento, que será utilizado aqui como apoio para análise do uso do solo recente juntamente com imagens de satélite. O mapa do PEU foi sobreposto com as principais localidades públicas e de serviços do bairro (Figura 7).

São estes os Zoneamentos observados pelo PEU:

- Zona Residencial – ZR;
- Zona de Comércio e Serviços – ZCSI;
- Zona de Uso Misto – ZUM;
- Zona de Uso Predominantemente Industrial – ZUPI;
- Zona Exclusivamente Industrial – ZEI;
- Zona Agrícola – ZA;
- Zona de Conservação Ambiental – ZCA.

FIGURA 7: PEU Campo Grande, 2004, com as principais localizações



Fonte: <[www2.rio.rj.gov.br/smu/imagens/PEU/ZONEAMENTO\\_CG.pdf](http://www2.rio.rj.gov.br/smu/imagens/PEU/ZONEAMENTO_CG.pdf)> acesso em 18 jun. 2011 às 11:50. Edição da autora, 2011.

Apesar do aparente avanço urbano, ainda é notória uma produção agrícola e pecuária na região do Rio da Prata, a sudeste, próximo a Estrada dos Caboclos e do Viegas; e do Mendanha, a norte, entre a Estrada do Pedregoso e do Mendanha (Figuras 8 e 9). Dentre as plantações, destacam-se o cultivo da banana, laranja, manga, abacate, aipim e chuchu, e na pecuária e avicultura, criações de aves, caprinos, suínos, bovinos e coelhos.

FIGURAS 8 e 9: Zonas Agrícolas 1 e 2



Fonte: *Google Earth*, acesso em 18 jun. 2011 às 15:39. Imagem de 8 jun. 2008.

Percebe-se, no entanto, que estes locais considerados agrícolas, mantêm proximidade com outros usos, principalmente o residencial, ficando cada vez mais difícil zoneá-los. Outra característica é que próximo as ZA's e em porções menores dispersas no bairro, verificam-se áreas de conservação ambiental que incluem os Maciços Gericinó-Mendanha e Pedra Branca.

Concentradas no subcentro de Campo Grande encontram-se as duas Zonas de Comércio e Serviços (Figura 10), a Estação Ferroviária e a Rodoviária. Também é notável através da Figura 6, que a circunvizinhança apresenta densa malha viária, que vai diminuindo em direção as fronteiras norte e sul, o que significa também ser a região dotada de maior infraestrutura e que primeiro se expandiu quando da transição rural/urbana.

FIGURA 10: Zona de Comércio e Serviços 2 e principais localizações



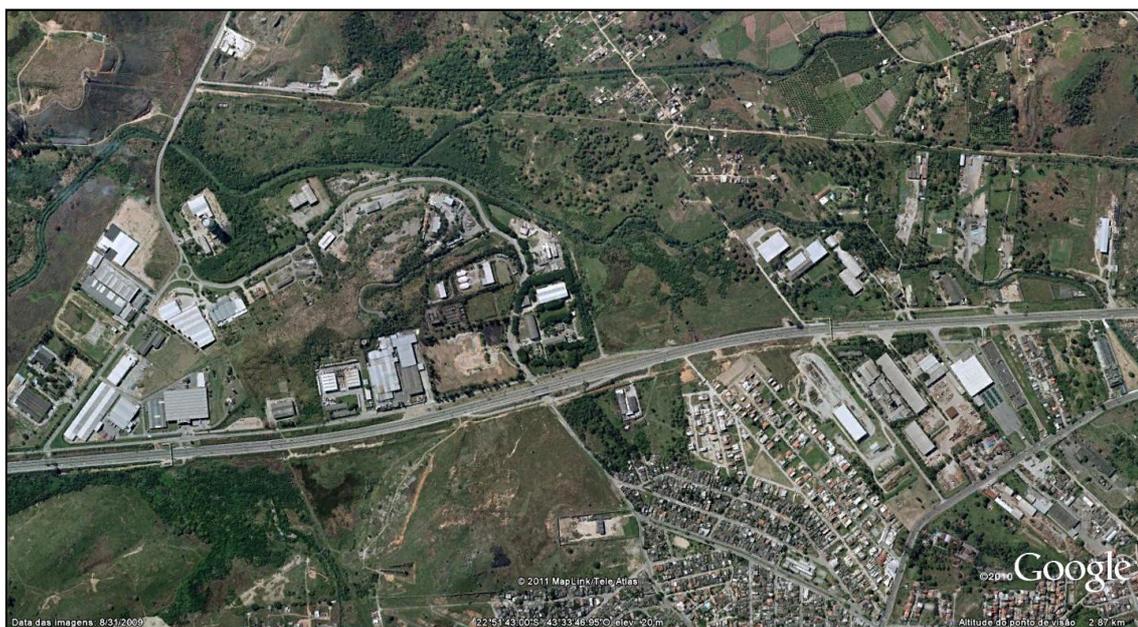
Fonte: *Google Earth*, acesso em 12 jul. 2011 às 19:21. Imagem de 2 abr. 2011. Edição da autora, 2011.

Localiza-se próximo ao subcentro na grande área residencial em tons de laranja – ZR3, Figura 7 – o *West Shopping*, que teve significativa importância no crescimento urbano dos últimos anos. Toda esta porção possui uma ocupação mais remota juntamente com a ZR1, visto que as duas regiões eram antigos sítios de proximidade com os espaços ainda agrícolas.

Toda a parte sul a partir do subcentro foi ocupada por casas de autoconstrução, sendo hoje a porção mais valorizada pelo mercado imobiliário de alta renda. Indo em direção a Estrada dos Caboclos, no sub-bairro Rio da Prata, está surgindo condomínios de nível elevado.

No Quilômetro 43 da Avenida Brasil, vê-se a Zona Exclusivamente Industrial (Figura 11), a Zona Predominantemente Industrial, e também às margens dessa mesma via uma Zona de Uso Misto que acolhe residências, plantações e algumas indústrias de pequeno porte. Do mesmo modo que nas Zonas Agrícolas, a ocupação urbana tem avançado em direção ao Distrito Industrial, dificultando as divisões do uso do solo.

FIGURA 11: Zona Exclusivamente Industrial



Fonte: *Google Earth*, acesso em 18 jun. 2011 às 16:33. Imagem de 31 ago. 2009.

Verifica-se, desta forma, no bairro, algumas características gerais das modificações da dinâmica metropolitana, como o crescimento demográfico que ocasionou uma composição social heterogênea e grandes transformações físicas, que propiciaram os diversos usos do solo, com zonas industriais, comerciais, residenciais.

Pode-se afirmar que o incremento da periferia está associado a fatores que inibiram ou expulsaram as atividades comerciais e industriais da área central como o aumento do preço da terra, o congestionamento de veículos, a saturação urbana e dos espaços para expansão, entre outros. O crescimento demográfico e espacial alargou distâncias, cunhando condições para novas centralidades, principalmente nos bairros mais populosos (NACIF & ANTUNES, 2010). Hoje, Campo Grande destaca-se pelas atividades comerciais, com potência para dinamizar-se ainda mais e gerar novas oportunidades de emprego e melhorias na infraestrutura urbana.

### **Considerações Finais**

A realidade urbana do Rio de Janeiro até meados do século XX caracterizava-se pelo modelo núcleo-periferia, em que a área central apresentava forte poder centralizador. O crescimento urbano desenfreado permitiu que o espaço da cidade fosse organizado de maneira a segregar as camadas populares, fadadas a morar em espaços periféricos, em sua maioria localizados próximos às ferrovias, excluídas do acesso a equipamentos e serviços urbanos de qualidade.

A segunda metade deste mesmo século foi marcada pela polinucleação das atividades econômicas pela cidade. A saturação populacional, a competitividade no uso do solo, o incentivo ao setor automobilístico e a abertura de grandes eixos viários foram alguns fatores desta mudança. Nesta ocasião também foi possível a difusão de núcleos de comércio no tecido urbano, criando inclusive novos pólos de emprego.

Somado a isso, a instabilidade financeira que atingiu o país como um todo nos anos 1980, causou uma reconfiguração socioespacial da metrópole. A porção predominantemente rural da Zona Oeste até a década de 1960 tornava-se, então, a última fronteira de expansão para a população carioca. Em Campo Grande, o Distrito Industrial já instalado e o subcentro em desenvolvimento indicavam a expansão da área desde os anos 70.

É importante destacar que as características atreladas à questão do transporte e da acessibilidade interferiram sobremaneira na produção do espaço urbano. Diante disso, faz-se notório apontar que esse elemento teve relevância para a expansão urbana da Zona Oeste e especificamente do bairro de Campo Grande, através das grandes avenidas implantadas anteriormente à primeira metade do século XX, como a Avenida Brasil e a antiga Rio-São Paulo.

O adensamento populacional da classe média nesta área nos anos 1990 fez crescer a demanda por moradia, incentivando o setor imobiliário a investir na região. Dessa forma, o subcentro de Campo Grande também foi se fortalecendo, servindo como uma centralidade à periferia da cidade, com carência de transporte público, empregos e infraestrutura. A chegada do *West Shopping* afirmou ainda mais essa relação com as porções segregadas do Rio de Janeiro.

Hoje, a paisagem da antiga Citrolândia transformou-se. Uma estrutura urbana desenvolvida precocemente em relação à região a qual está inserida reforçou sua centralidade na porção oeste da capital fluminense. Usos antigos, como o agrícola permanecem, apesar do avanço da urbanização. Não obstante o crescimento da Zona Industrial, o adensamento populacional esbarra em suas fronteiras, revelando a necessidade de rever leis de zonamento. Os usos comerciais estão cada vez mais entelados às zonas residenciais e o tráfego torna-se intenso. A evolução urbana do bairro reitera as palavras de Corrêa (1999) sobre o movimento de descentralização, que teve como fatores condicionantes além da dilatação urbana, as facilidades de transporte, infraestrutura, qualidades atrativas do sítio e amenidades.

Dada a dinamicidade deste processo, é de importância fundamental o aprofundamento dos estudos sobre os movimentos de expansão e desenvolvimento desta

que é uma das áreas que mais cresce na cidade do Rio de Janeiro. Espera-se que a pesquisa sirva de subsídio para novas investigações e fomenta discussões e outras abordagens.

## Referências

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana no Rio de Janeiro*. 4ª ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006. 156p.

BERNADES, Lysia M. C. A faixa suburbana *in*: BERNADES, Lysia M. C. (Org.); SOARES, Maria Therezinha de Segadas (Org.). *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Biblioteca Carioca, 1990b. 160p.

BIENENSTEIN, Regina. *Produção da Habitação Popular no Brasil: Algumas Notas. Redesenho Urbanístico e Participação Social em Processos de Regularização Fundiária*. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU USP, 2001.

CODIN. Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro. *Codin: Histórico*. Rio de Janeiro, 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processos Espaciais e a Cidade. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 41, n.3, 1979. 172p.

\_\_\_\_\_. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1999, 4ªed.

CORREIA, Magalhães. *O Sertão Carioca*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1936. 308p.

DAMAS, Eduardo Tavares. *Distritos Industriais da Cidade do Rio De Janeiro: Gênese e Desenvolvimento no Bojo do Espaço Industrial Carioca*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal Fluminense, Niterói – RJ, 2008. 144p.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. A cidade do Rio de Janeiro: Descentralização das Atividades Terciárias. Os Centros Funcionais. *Revista Brasileira de Geografia*, ano 36, n.1, 1974.

FRÓES, José N. S; GELABERT, Odaléia R. E. *Rumo ao Campo Grande por Trilhas e Caminhos*. Rio de Janeiro: sem editora, 2004.

GEIGER, Pedro Princhas. Ensaio para a Estrutura Urbana do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, ano 22, n.1, 1960. 140p.

HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Editora Hucitec, 1980.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1950.

- \_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1960.
- \_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2000.
- \_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010.
- \_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, vol. VI, 1958. 410p.
- \_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em <[www.ibge.gov.br/home](http://www.ibge.gov.br/home)>. Acesso em 5 out. 2011 às 18:37.
- LESSA, Carlos, *O Rio de Todos os Brasís*. Editora Record, 2000.
- NACIF, Cristina Lontra; ANTUNES, Gisele Teixeira. Centro Funcional de Campo Grande no Início do Século XXI: Centralidade Renovada ou Periférica? *Cadernos Metrópole*, n.23, 2010. 294p.
- OLIVEIRA, Lúcia de. Aspectos Geográficos da Zona do Rio da Prata. *Revista Brasileira de Geografia*, n.1, 1960. 140p.
- PERNAMBUCO, Ruy José de Almeida; MELLO, Luiz Eduardo Cunha; PITANGA, Jane Fonseca de Souza; ALBUQUERQUE, Joaquim José Sombra de; MEIRA, Paulo Figueiredo. Diagnóstico do Desmatamento nos Maciços da Tijuca, Pedra Branca e Gericinó - Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, n.3, 1979. 172p.
- RIO DE JANEIRO. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP. Disponível em <[portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codaut=678&aut=INSTITUTO%20MUNICIPAL%20DE%20URBANISMO%20PEREIRA%20PASSOS%20-%20IPP/DIG](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codaut=678&aut=INSTITUTO%20MUNICIPAL%20DE%20URBANISMO%20PEREIRA%20PASSOS%20-%20IPP/DIG)>. Acesso em 21 nov. 2010 às 13:39.
- SANTOS, Milton. *Manual de Geografia Urbana*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1989.
- SILVA, Vânia Regina da. *Examinando os Processos de Segregação e Descentralização através do Transporte Público na Cidade do Rio de Janeiro - o exemplo de Campo Grande - RJ, 1999-2009*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – RJ, 2009. 133p.
- SOARES, Maria Therezinha de Segadas. Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, n.3, 1965. 212p.
- \_\_\_\_\_. A integração do recôncavo da Guanabara na Área Metropolitana do Grande Rio de Janeiro *in*: BERNADES, Lysia M. C. (Org.); SOARES, Maria Therezinha de Segadas (Org.). *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Biblioteca Carioca, 1990a. 160p.

\_\_\_\_\_. Divisões principais e Limites externos do Grande Rio de Janeiro *in*: BERNADES, Lysia M. C. (Org.); SOARES, Maria Therezinha de Segadas (Org.). *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Biblioteca Carioca, 1990b. 160p.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Estudio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001. 143p.

---

## Notas

<sup>1</sup> Área de Proteção Ambiental.

<sup>2</sup> Disponível em <[www.lojaseservicoscg.com.br/site/%28tsmx2wfgwgm1zjazj3kft%29/site/indexInst.aspx?acao=prod&id=152768&usuid=9931&conteudo=Campo%20Grande](http://www.lojaseservicoscg.com.br/site/%28tsmx2wfgwgm1zjazj3kft%29/site/indexInst.aspx?acao=prod&id=152768&usuid=9931&conteudo=Campo%20Grande)>. Acesso em 19 mai. 2011 às 14h.

<sup>3</sup> Distritos Industriais de Campo Grande, Inhoaíba, Palmares e Santa Cruz. Neste período também foi inaugurado um DI na Zona Norte, o Fazenda Botafogo, e assim como os outros, encontrava-se às margens da Avenida Brasil.

<sup>4</sup> Na Estrada da Boa Esperança em Inhoaíba, Estrada Guandu do Sena em Campo Grande, Estrada do Engenho em Bangu e Avenida João XXIII em Santa Cruz (disponível em <[emilioibrahim.eng.br/d\\_3-82\\_4conjresidencial.shtml](http://emilioibrahim.eng.br/d_3-82_4conjresidencial.shtml)>. Acesso em 17 jun. 2011 às 20:09).

<sup>5</sup> AP5: Composta pelas RA`s de XVII Bangu (Bangu, Padre Miguel e Senador Camará), XVIII Campo Grande (Campo Grande, Cosmos, Inhoaíba, Santíssimo e Senador Vasconcelos), XXVI Guaratiba (Barra de Guaratiba, Guaratiba e Pedra de Guaratiba), XXXIII Realengo (Campo dos Afonsos, Deodoro, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Realengo e Vila Militar) e XIX Santa Cruz (Paciência, Santa Cruz e Sepetiba).

<sup>6</sup> Conforme o Plano Diretor Decenal, 1992. IPP, 2005.

<sup>7</sup> A Lei Complementar 72 de 27 de julho de 2004 institui Projeto de Estruturação Urbana dos Bairros de Campo Grande, Santíssimo, Senador Vasconcelos, Cosmos e Inhoaíba, integrantes das Unidades Espaciais de Planejamento 51 e 52 – UEP 51 e 52. O Decreto 25.700 de 25 de agosto de 2005 regulamenta o enquadramento das atividades nos usos do solo permitidos e dispõe sobre regulamentações mencionadas na Lei Complementar nº 72 de 27 de julho de 2004 (disponível em <[www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/PEU\\_campogrande.asp](http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/PEU_campogrande.asp)>. Acesso em 18 jun. 2011 às 11:50).