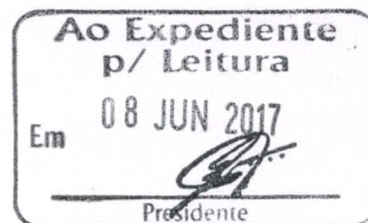




ESTADO DO RIO DE JANEIRO

**Câmara Municipal de Mangaratiba**

INDICAÇÃO N.º 433/2017



Tenho a honra de I N D I C A R ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal a seguinte medida em favor de nossa coletividade:

"Que seja construída uma estação ferroviária em Muriqui para que seja utilizada para fins turísticos e culturais, buscando ao máximo preservar a memória histórica do 4º Distrito"

**J U S T I F I C A T I V A**

A chegada do trem à Mangaratiba, no começo do século XX, representou a retomada do desenvolvimento econômico do Município após um período de decadência que seguiu ao fim da escravidão. A inauguração da Estrada de Ferro foi uma luta que o vereador José Caetano de Oliveira, um grande fazendeiro e empreendedor de Itacuruçá, travou desde 1894, segundo nos ensina a historiadora **Mirian Bondim**:

"Finalmente o trem chegou, em 1911, à Itacuruçá e, em 1914, ao centro de Mangaratiba. Nesse período, o mundo começava a viver o conflito da Primeira Guerra Mundial, e o consumo de lenha aumentou consideravelmente, já que a maior parte do carvão mineral consumido no Brasil vinha da Europa e, durante a guerra, foi totalmente cortada sua exportação. Os lavradores aproveitavam os espaços abertos com o corte de lenha e de madeira para fazer carvão e faziam o plantio da banana. Aos poucos, os bananais foram se espalhando pelas serras da região e ganhando destaque na economia mangaratibense. Grandes carregamentos desse produto chegavam às estações e paradas de trem, levados por tropas de burros, carroças e barcas. Os trens que circulavam por essa região, apelidados por "Macaquinhos", por





ESTADO DO RIO DE JANEIRO

## *Câmara Municipal de Mangaratiba*

andarem abarrotados de bananas. Mangaratiba chegou a ser o maior produtor de banana do país. Além da lenha, do carvão e da banana, esses trens possuíam também vagões especiais destinados para o transporte de peixes. A pesca foi uma atividade presente em todos os períodos históricos de Mangaratiba e, também ficou mais incrementada com a chegada do trem. O último vagão ficou destinado somente ao transporte de peixes, devido ao mau cheiro que exalava. Caixas de pescado de qualidade saíam da Baía de Sepetiba, via Itacuruçá, repletas de cação, linguado, namorado, corvina etc. Uma grande estrutura voltada à navegação, à pesca e ao beneficiamento de peixes foi sendo criada nessa localidade com o estabelecimento da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, da Colônia de Pesca, de antiga Escola de Pesca Darcy Vargas, das fábricas de sardinha, do Iate Clube de Itacuruçá etc. Sobre os trilhos do trem, também chegava à região o que seria hoje a principal base econômica deste município: o turismo. Todo o litoral passou a viver a efervescência do turismo praiano. Nos finais de semana e em períodos de férias e feriados, os trens chegavam do Rio de Janeiro lotados de turistas que desembarcavam nas estações à procura das belíssimas praias e ilhas da região. Por todo o progresso e benefício que o trem trouxe a Mangaratiba, podemos considerar o ano de 1911 como um marco histórico do desenvolvimento deste município no período republicano." (Extraído do portal da Prefeitura de Mangaratiba na internet conforme extraído em 09/05/2017, às 21 horas, de <http://www.mangaratiba.rj.gov.br/novoportal/pagina/historia.html>)

Assim, foi graças ao trem que, na década seguinte, o Município experimentou um considerável crescimento urbano em que muitas habitações "foram construídas e o fluxo de veranistas aumentou". E isso possibilitou o surgimento de futuras localidades balneárias através de grandes loteamentos na década de quarenta na orla marítima como Muriquí, em Ibicuí, Praia Grande, Praia do Saco e Itacuruçá.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO

## *Câmara Municipal de Mangaratiba*

Pode-se dizer que os trilhos foram a principal via de acesso à Mangaratiba e continuaram sendo utilizados para o transporte de passageiros. Assim continuou sendo mesmo depois da construção da RJ-14, em meados do século passado, e alguns anos depois da inauguração da Rio-Santos (BR-101), até ser extinto entre o final dos anos 1970 e o ano de 1984, de acordo com a citação encontrada em um site sobre transporte ferroviário na região:

"Ir a Mangaratiba devia se resumir em o passageiro pegar um trem até Deodoro (suburbano elétrico) e de lá baldear para outro "elétrico", até Santa Cruz. Dali, prosseguir até Mangaratiba. O "fim de tudo" foi gradativo a partir de 1973, ano em que o terminal de Guaíba iniciava as operações. Mangaratiba resistiu mesmo possivelmente até o final dos anos 70, quiçá 1982/4, para salvaguardar a dignidade do nosso querido Guia Levi. É interessante que no "Trens de Passageiros e Mistos - Horários e Outras Informações", editado pela Diretoria de Operações da Divisão de Transportes da RFFSA, atualizado em 28/02/1982, havia um par de trens, prefixos SDS-501 (que saía de Itaguaí, às 6:00hs, parando em Coroa Grande, Muriqui, Ibicuí e finalmente Guaíba, após 01:15hs de viagem) e o seu retorno, que era o SDS-502, saindo 17:35 hs, chegando em Itaguaí de volta às 18:40. sem que haja nesta data indicação de conexão com Santa Cruz" (J. E. Buzelin, 2004). - Extraído em 09/05/2017, às 21 horas, de [http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens\\_rj/mangaratiba.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/mangaratiba.htm)

Por sua vez, a estação de Muriqui, inaugurada em 1914, foi desativada pelo menos desde os anos 1980, mesma época quando o trem de passageiros deixou de passar no trecho entre Santa Cruz e Mangaratiba. Dela o que restou seria um prédio que servia de dormitório para os ferroviários e os trilhos hoje utilizados para o transporte de minérios para o Terminal da Ilha de Guaíba.