



PROFHISTÓRIA

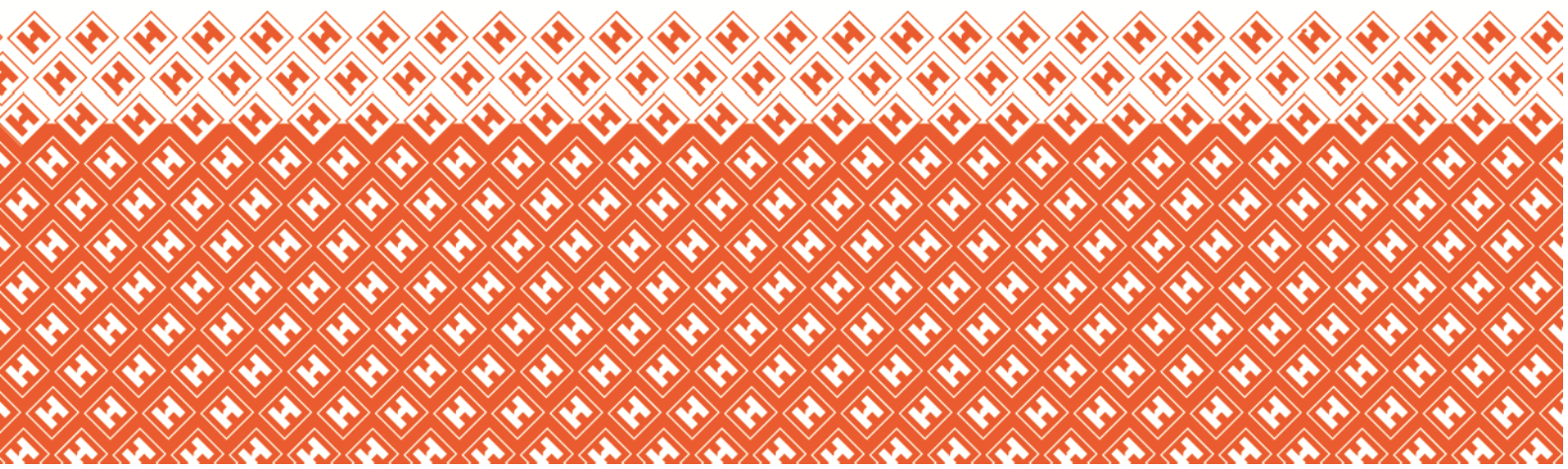
MESTRADO PROFISSIONAL
EM ENSINO DE HISTÓRIA

IZABELA MORGADO DA SILVA

Caminhos e descaminhos de uma rodovia: a Rio-Santos em pauta na sala de aula

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO

Agosto / 2024





MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENSINO DE HISTÓRIA

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA -
PROFHISTÓRIA**

**CAMINHOS E DESCAMINHOS DE UMA RODOVIA: A RIO-
SANTOS EM PAUTA NA SALA DE AULA**

IZABELA MORGADO DA SILVA

Sob a orientação da Prof.^a

Dra. Fabiana de Moura Maia Rodrigues

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional de Ensino de História – PROFHISTÓRIA – da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Ensino de História.

Seropédica, RJ
Agosto de 2024



S586c Silva, Izabela Morgado da, 1991-
Caminhos e descaminhos de uma rodovia: a Rio Santos em pauta na sala de aula / Izabela Morgado da Silva. - Rio de Janeiro, 2024.
188 f.: il.

Orientadora: Fabiana de Moura Maia Rodrigues.
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Mestrado Profissional de Ensino de História, 2024.

1. Rio-Santos. 2. História Local. 3. Angra dos Reis. 4. Ensino de História. 5. Ditadura. I. Rodrigues, Fabiana de Moura Maia , 1973-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Mestrado Profissional de Ensino de História III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENSINO DE HISTÓRIA

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA - PROFHISTÓRIA**

TERMO Nº 1003 / 2024 - PROFHIST (12.28.01.00.00.79)

Nº do Protocolo: 23083.064038/2024-19

Seropédica-RJ, 21 de novembro de 2024.

Nome do(a) discente: IZABELA MORGADO DA SILVA

DISSERTAÇÃO submetida como requisito parcial para obtenção do grau de MESTRA EM ENSINO DE HISTÓRIA, no Programa de Pós-Graduação em Ensino de História - Curso de MESTRADO, área de concentração em Ensino de História

DISSERTAÇÃO APROVADA EM : 22 de agosto de 2024

Banca Examinadora:

FABIANA DE MOURA MAIA RODRIGUES - UFRRJ - orientadora e presidente

PATRICIA BASTOS DE AZEVEDO - UFRRJ - examinadora interna

ANDERSON JOSÉ LISBOA BAPTISTA - UERJ - Examinadora externa

(Assinado digitalmente em 21/11/2024 09:52)

FABIANA DE MOURA MAIA RODRIGUES
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptES (12.28.01.00.00.86)
Matrícula: 2083489

(Assinado digitalmente em 21/11/2024 11:42)

PATRICIA BASTOS DE AZEVEDO
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
PROFHIST (12.28.01.00.00.79)
Matrícula: 1548864

(Assinado digitalmente em 29/11/2024 11:29)

ANDERSON JOSÉ LISBOA BAPTISTA
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 052.101.747-51

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **1003**, ano: **2024**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **21/11/2024** e o código de verificação: **2f06352e35**

AGRADECIMENTOS

A escrita parece ser um trabalho solitário, mas para que ela aconteça é preciso o apoio de muitos e gostaria de agradecer a essas pessoas. Agradeço ao apoio incondicional da minha mãe, Barbara, que sempre está do meu lado, torcendo por cada conquista. Ter esse lugar de amor e conforto é muito importante para seguir em frente. Agradeço ao meu companheiro de vida, Gabriel, incansável em me animar, todas as vezes em que pensei em desistir. Agradeço todos os cafés para me manter acordada, almoços e risadas juntos. Seu apoio foi essencial para que esse trabalho fosse entregue. Agradeço as minhas amigas, Aline, Anne, Barbara, Júlia Ribeiro, Julia Lanzarini, Renata, Samara e Michele. A amizade de vocês é o meu ponto de consolo e alegria. Repartir a vida com tanta gente querida traz sentido a existência. Agradeço a todos os autores consultados para essa pesquisa, pois sem eles eu não conseguiria transformar minhas inquietações em um trabalho sólido. Agradeço a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro que trouxe de volta meu encanto pela universidade. Agradeço aos professores que lecionaram durante o mestrado, suas contribuições foram fundamentais na minha formação como professora-pesquisadora. Agradeço aos professores Anderson, Geny e Patrícia por participarem das bancas de qualificação e defesa e tão generosamente terem repartido seu conhecimento comigo. Sem eles, o trabalho não seria o mesmo. Por último e não menos importante, agradeço a minha orientadora, Fabiana, que demonstrou enorme paciência e amabilidade ao longo de toda minha trajetória. Sua orientação cuidadosa e amorosa, renovam as esperanças para um espaço acadêmico humano e acolhedor. Muito obrigada.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

*“(...) Porque vem os condomínios com o
fascínio do dinheiro
E o pescador troca a rede pela colher de
pedreiro
Depois só volta na praia, de gari ou
faxineiro
A estrada do político não foi feita pro
roceiro
Só serve para o levar
no dia de ir limpar o lixo dos forasteiros”*

Luís Perequê

Resumo

SILVA, Izabela Morgado da. **Caminhos e descaminhos de uma rodovia: a Rio-Santos em pauta na sala de aula**. RJ. 2024. 94p. Dissertação (Mestrado Profissional em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2024.

Esta pesquisa tem como objeto de estudo a construção da rodovia Rio-Santos durante o regime ditatorial, sua memória e as implicações que teve sobre a população de Angra dos Reis, tanto no período da obra quanto atualmente. O objetivo é discutir, por meio da história local, os impactos socioespaciais trazidos pela construção da rodovia para a organização da cidade. A partir dessa análise, busca-se elaborar um material didático que possa ser trabalhado em sala de aula, permitindo que os alunos reflitam sobre o território em que vivem. Para alcançar tal objetivo, o referencial teórico-metodológico adotado baseia-se na análise de fontes primárias, na bibliografia referente ao período e na discussão das contribuições da História Local e do Ensino de História para o tema. Além disso, serão apresentados materiais, especialmente arquivos digitais, relacionados ao período, demonstrando como podem ser utilizados para análises em sala de aula. Como produto final da pesquisa, foi elaborado um material didático contendo atividades baseadas nas fontes sobre a construção da rodovia Rio-Santos em Angra dos Reis. Visando alcançar um público mais amplo, esse material será disponibilizado em formato impresso e digital. O objetivo é proporcionar aos alunos e professores atividades que estimulem discussões sobre os efeitos da rodovia na vida dos moradores de Angra, promovendo debates sobre temas como o direito à cidade, o modo de vida caiçara e quilombola, a propaganda no período ditatorial, a ocupação desorganizada da cidade e a qualidade de vida.

Palavras-chave: Rio-Santos. Angra dos Reis. Ditadura. História Local.

Abstract

SILVA, Izabela Morgado da. **Rio-Santos: paths and missteps of a highway analyzed in the classroom.** RJ. 2024. 94p. Dissertação (Mestrado Profissional em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2024.

This research focuses on the construction of the Rio-Santos highway during the dictatorial regime, its memory, and the implications it had on the population of Angra dos Reis, both during the construction period and in the present day. The objective is to discuss, through local history, the socio-spatial impacts brought by the construction of the highway on the city's organization. Based on this analysis, the goal is to develop educational material that can be used in the classroom, enabling students to reflect on the territory they inhabit. To achieve this, the theoretical-methodological framework is based on the analysis of primary sources, the relevant bibliography from the period, and the discussion of contributions from Local History and History Education on the topic. Additionally, materials, especially digital archives related to the period, will be presented, demonstrating how they can be used for classroom analysis. As the final product of the research, educational material containing activities based on sources about the construction of the Rio-Santos highway in Angra dos Reis was developed. Aiming to reach a broader audience, this material will be made available in both print and digital formats. The objective is to provide students and teachers with activities that stimulate discussions on the effects of the highway on the lives of Angra's residents, fostering debates on issues such as the right to the city, the caiçara and quilombola way of life, propaganda during the dictatorial period, the disorganized occupation of the city, and quality of life.

Keywords: Rio-Santos. Angra dos Reis. Dictatorship. Local History.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figuras

Figuras 1 e 2: A Escola Municipal Júlio César de Almeida Larangeira.....	35
Figura 3: Casa Larangeiras.....	37
Figura 4: A E.M. Júlio Larangeira e as escolas Francisco Pereira Rocha e Lomeu Bastos.....	39
Figura 5: Mapeamento das áreas de risco próximas à escola.....	40
Figura 6: Origem dos alunos da E.M. Júlio César de Almeida Larangeira.....	41
Figura 7: Mapa de Angra dos Reis.....	44
Figura 8: Crescimento populacional de Angra dos Reis.....	46
Figura 9: Mapa Rio-Santos.....	48
Figura 10: Rio-Santos realiza sonho de 400 anos.....	49
Figura 11: Rodovia dos programas especiais do período ditatorial.....	52
Figura 12: Modelo de resort pelo Projeto Turis, da Embratur.....	57
Figura 13: Costa Verde, um paraíso que está em extinção, matéria do Jornal do Brasil.....	60
Figura 14: Traçado da Rio-Santos em Angra dos Reis.....	64
Figura 15: Conflitos de terra em Angra dos Reis.....	66
Figura 16: Centro de Angra, aproximadamente década de 30.....	67
Figura 17: Centro de Angra atualmente.....	68
Figura 18: Mapa do Quilombo Bracuhy.....	69
Figura 19: Angra dos Reis, as Bahamas brasileiras.....	70
Figura 20: Propaganda do Ministério dos Transportes sobre a Rio-Santos.....	72
Figura 21: Capa da Revista Veja de dezembro de 1972.....	73
Figura 22: Nas rodovias, o caminho para o progresso.....	74

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO	09
CAPÍTULO 1 – ASFALTO A PAVIMENTAR: HISTÓRIA LOCAL E ENSINO DE HISTÓRIA.....	14
1.1 Análise metodológica.....	14
1.2 História Local: potencialidades de seu uso.....	17
1.2.1 História Local: seu início e limitações.....	18
1.2.2 História Local: potencialidades.....	20
1.3 Ensino de História: suas principais contribuições.....	25
1.3.1 Ensino de História: uma breve apresentação.....	26
1.3.2 Ensino de História e Saber Escolar.....	31
1.3.3 Transposição didática.....	33
CAPÍTULO 2 – A PAISAGEM: ESCOLA, CIDADE E A RODOVIA.....	35
2.1 Apresentando a escola.....	35
2.2 Angra e a Rio-Santos.....	43
2.3 A idealização da Rio-Santos.....	47
CAPÍTULO 3 – OS QUILOMETROS DA ESTRADA: MEMÓRIA E HISTÓRIA DA RIO-SANTOS.....	53
3.1 A construção da Rio-Santos e o Projeto Turis.....	53
3.2 A Rio-Santos e moradores de Angra dos Reis.....	57
3.3 Rio-Santos, milagre econômico e propaganda da ditadura.....	69
CAPÍTULO 4 – UM E-BOOK SOBRE A RIO-SANTOS.....	77
4.1 Organização do material didático.....	80
4.2 Angra dos Reis antes da Rio-Santos – Parte Um.....	81
4.3 A chegada da Rio-Santos – Parte Dois.....	83
4.4 Rio-Santos: seus impactos, resistência e memória – Parte Três.....	84
CONCLUSÃO.....	90
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
ANEXO.....	97

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa busca explorar os caminhos e descaminhos da construção da rodovia Rio-Santos durante o período ditatorial e compreender suas implicações para a população de Angra dos Reis ao longo dos anos, com foco nas aulas de História. Nosso objetivo é problematizar, por meio da história local, os impactos socioespaciais gerados pela construção da Rio-Santos. A partir dessa análise, pretendemos elaborar um material didático alinhado a essa temática, que possa ser aplicado em sala de aula.

Acreditamos na relevância desta pesquisa devido aos efeitos profundos que a rodovia teve sobre a vida dos moradores de Angra dos Reis, uma cidade situada no sul fluminense, onde atuo como professora de História no Ensino Fundamental II. A pesquisa nasce da minha prática docente e das inquietações trazidas pelas experiências relatadas pelos alunos, que envolvem questões como a precarização das moradias, problemas ambientais e mudanças no estilo de vida.

A história recente de Angra dos Reis tem sido marcada por grandes desastres ambientais, como os deslizamentos de terra em Monsuaba em 2022 e o desmoronamento de encostas na região central de Angra durante o réveillon de 2010.¹ Além disso, acidentes, desapropriações, crescimento desordenado e disputas por terras são temas recorrentes na cidade nos últimos anos. Qual o ponto comum entre todos esses fatores? A rodovia Rio-Santos, um trecho da BR-101 que conecta os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, construída durante o regime militar.

Neste trabalho, dedicaremos atenção a cada uma dessas correlações. Por ora, gostaríamos de destacar as dificuldades enfrentadas pelos moradores em perceber a Rio-Santos como um elemento central de mudança em suas vidas. Por estar profundamente inserida no cotidiano de Angra, é desafiador observar a rodovia com o distanciamento necessário para enxergar as transformações que ela provocou.

É comum ouvirmos relatos de alunos sobre os temas que abordamos aqui. Por exemplo, ouvimos sobre desapropriações ou deslocamentos de familiares que moravam próximos ao mar, mas com a chegada da “estrada” tiveram que se mudar.

¹ Sobre o caso da Monsuaba: <https://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2022/04/02/deslizamento-de-terra-atinge-casas-e-deixa-moradores-soterrados-em-angra-dos-reis.ghtml>, acesso em agosto de 2024. Sobre o desabamento anterior, consulte: <https://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/na-irada-do-ano-temporal-causa-53-mortes-em-angra-dos-reis-9244851>, acesso em agosto de 2024.

Também é comum ouvir relatos de que a família migrou para a cidade justamente nas décadas de 70 e 80, período da construção e início da implementação da Rio-Santos, em busca de emprego e melhores oportunidades. No entanto, percebemos que esse tema, que tanto afetou as gerações passadas e continua afetando os alunos é pouco abordado em sala de aula. O período ditatorial e sua relação com a cidade não é um tema que aparece de modo recorrente nos livros didáticos e tampouco encontramos materiais específicos sobre o tema, o que resulta na pouca reflexão sobre os impactos dessa construção para seus habitantes.

Consideramos o Ensino de História como o espaço privilegiado para a formação de cidadãos críticos e atuantes na sociedade. Oferecer o caminho e as ferramentas corretas de reflexão sobre os eventos históricos e os impactos sobre seu território é uma das responsabilidades do professor de História. Leciono em um cidade que foi transformada profundamente pela rodovia Rio-Santos e os efeitos de sua obra são sentidos pelos alunos até hoje. Elaborar um material que aborde um tema tão caro, tão estimado, para a população angrense se apresentou como uma proposta motivadora para o meu trabalho, pois desse modo conseguimos contribuir para o desenvolvimento de reflexões dos discentes sobre esse momento histórico e a sua relação com a atualidade, além de conseguirmos trabalhar as relações entre a história local e a história nacional.

Além das justificativas anteriores que servem de base para a elaboração da pesquisa, gostaríamos de ressaltar que este trabalho acabou por abordar dois temas de grande interesse e discussões na atualidade: o primeiro se trata sobre a privatização das praias e o segundo está relacionado aos sessenta anos da ditadura civil-militar no Brasil. Sobre a privatização das praias, atualmente foi discutido no Congresso, a PEC 03/2022, mais conhecida como PEC das Praias, projeto que prevê a permissão de venda e privatização de territórios da Marinha à beira-mar, o que poderia gerar a privatização de acessos a praia por resorts, condomínios fechados ou residências de particulares. Em nosso trabalho, também discutiremos como a construção da rodovia, viabilizou um projeto turístico voltado para o mercado de luxo e inibição do turismo popular e acesso a determinados espaços pela própria população da cidade.

Sessenta anos após o golpe civil-militar, torna-se relevante pesquisar impactos que se perpetuam até hoje e reorganizaram um município. Em tempos de negacionismo, existe um movimento nas redes sociais para ressignificar o período e exaltá-lo. Quando discutimos esse período em sala de aula, por meio da análise de fontes do período, relatos de distintos grupos e um debate historiográfico sério, conseguimos contrapor essa visão de louvor do período ditatorial. Ao analisarmos a Rio-Santos, também discutimos temas como liberdade política e de expressão, manipulação de informações, uso de propaganda e censura.

Ao falarmos sobre a construção da rodovia Rio-Santos justamente nas décadas de sessenta e setenta, período que compreende os chamados governo “linha dura”, como eram conhecidos os governos Costa e Silva e Médici, conseguimos observar como um período autoritário pode ter agravado ainda mais os processos de desapropriações, beneficiado grandes empresas e dificultado as denúncias no período devido a censura. Além disso, observar os impactos da Rio-Santos na vida dos moradores, nos permite também questionar os discursos de progresso e desenvolvimentismo que eram constantemente vendidos pelo governo nesse período.

Por fim, como último elemento de justificativa de nossa pesquisa, gostaríamos de ressaltar que este trabalho está em consonância com a Base Nacional Comum Curricular. Procuramos abordar nossa temática com os alunos do nono ano do ensino fundamental. De acordo com a BNCC, alguns dos objetos de conhecimento a serem tratados nesse ano são: a ditadura civil-militar e os processos de resistência e as questões indígena e negra na ditadura (Brasil, 2018). Em nossa pesquisa e no material didático elaborado, iremos discutir justamente a memória e resistência das comunidades caiçara, indígena e quilombola em Angra dos Reis, diante dos processos arbitrários de desapropriações e deslocamentos populacionais durante a construção da Rio-Santos no período ditatorial brasileiro.

Após abordarmos o tema, objetivos e justificativas de nossa pesquisa, iremos apresentar brevemente a organização de nossa pesquisa e os temas gerais de cada capítulo. Com a intenção de discutir a Rio-Santos em sala de aula, essa pesquisa pretende inicialmente realizar a discussão teórico-metodológica e realizar uma debate sobre as contribuições da História Local e Ensino de História para a pesquisa. Após essa discussão, apresentaremos o contexto escolar e a relação dos alunos com seu espaço e rodovia e posteriormente analisaremos a memória sobre a Rio-Santos,

apresentando de modo detalhado a elaboração do material didático para o Ensino Fundamental. Para isso, dividiremos a dissertação em quatro capítulos que abordaremos brevemente a seguir.

O primeiro capítulo trará a base teórico-metodológica para nossa análise sobre a Rio-Santos em sala de aula. Traremos a metodologia utilizada em nosso trabalho, fundamentada na análise de fontes bibliográfica e documental. Logo depois, iniciamos uma discussão bibliográfica dos dois campos utilizados para nosso trabalho: o Ensino de História e a História Local. Discutiremos como a articulação desses dois campos nos permitem trazer reflexões e abordagens críticas sobre as modificações do espaço em que nossos alunos vivem.

O segundo capítulo iniciará uma abordagem mais direta sobre o tema e trará a escola e Angra para o centro das discussões. Nesse capítulo, apresentaremos o espaço escolar em que leciono, o perfil dos estudantes e seus locais de vivência, aspectos que foram responsáveis pelos questionamentos trazidos a essa pesquisa. Essa parte do trabalho também abordará as mudanças sofridas por Angra dos Reis, destacando como a cidade era antes e como ficou após a rodovia. Por fim, traremos informações gerais sobre a Rio-Santos e o projeto rodoviário brasileiro que permitem compreender o motivo de sua implementação.

O terceiro capítulo trará as fontes e disputas de narrativas sobre a Rio-Santos, analisando os usos da propaganda do governo sobre essa construção e os relatos dos moradores sobre o período. Também abordaremos com mais detalhes seu planejamento de construção, o aproveitamento turístico e as alterações feitas sobre a cidade de Angra dos Reis. Nessa parte, iremos utilizar amplamente as fontes documentais que também servirão de base para a elaboração do material didático.

O quarto capítulo detalhará o material didático sobre a Rio-Santos. Discutiremos os caminhos de abordagem escolhidos, as divisões, o formato e as intencionalidades para cada atividade sugerida. Aqui veremos a preocupação em montar um material que contribua para a criticidade do aluno e o desenvolvimento de reflexões sobre o espaço em que vive.

Por fim, concluiremos retomando os aspectos principais dos capítulos anteriores e reforçando suas contribuições. Pretendemos abordar como o objetivo de nosso trabalho foi alcançado e destacaremos a importância da produção de um

material que faça os alunos refletirem sobre a história do seu território e sobre as narrativas apresentadas a ele sobre o tema.

A seguir pavimentaremos nosso caminho. No capítulo um, discutiremos a base teórico-metodológica do nosso trabalho.

CAPÍTULO 1 – ASFALTO A PAVIMENTAR: HISTÓRIA LOCAL E ENSINO DE HISTÓRIA

Antes de iniciarmos nossa análise sobre o que estamos chamando de paisagem – a rodovia Rio-Santos, a cidade e a escola – iremos pavimentar o asfalto ou apresentar um breve debate teórico-metodológico. Essa pesquisa tem como base uma análise documental e bibliográfica, em que fazemos uso de reportagens e jornais. Para atender aos objetivos propostos, realizaremos uma conversa entre a História Local e o ensino de História. Sobre a História Local apresentaremos um debate sobre suas limitações e potencialidades. Já o Ensino de História aparecerá nessa pesquisa, pois toda o nosso trabalho tem como base as questões trazidas da sala de aula, e portanto, o ensino de história, suas visões e metodologias são essenciais para um trabalho bem-sucedido. Iremos abordar as contribuições da História Local para o tema e logo depois, falaremos sobre as discussões atuais dentro do campo de Ensino de História, seus aportes e subsídios para nossa pesquisa. No entanto, antes de abordarmos tais contribuições, apresentaremos nossa base metodológica.

1.1 Análise teórico-metodológica

Nossa pesquisa é baseada metodologicamente no levantamento bibliográfico e documental sobre a construção da rodovia Rio-Santos em Angra dos Reis.

A pesquisa bibliográfica pode ser definida como o levantamento de textos e pesquisas anteriores que nos servirão de base para a formulação de novos questionamentos ou de contribuições a argumentos já existentes (Severino, 2013). A leitura de textos que já abordaram algum aspecto do nosso tema, está longe de ser simples reprodução de conteúdo, pois como bem observa Lakatos e Marconi: “a pesquisa bibliográfica não é mera repetição do que já foi dito ou escrito sobre certo assunto, mas propicia o exame de um tema sob novo enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras” (2003). Em nossa pesquisa, realizamos uma vasta investigação sobre autores que já haviam estudado anteriormente o tema ou que realizaram análises semelhantes. Alguns autores apresentaram ampla contribuição aos nossos estudos devido a proximidade temática, como Marina Fontanelli, Priscila Siqueira, Michael Chetry, Douglas Almeida, Rita Souza, Robson Silva e Ana Turetta. Os pesquisadores nos permitiram ampliar nossa visão sobre os

interesses governamentais e privados de uma rodovia na região, além de nos ajudar a formular de modo detalhado as relações entre a construção da estrada e as transformações vivenciadas pelos moradores de Angra na década de sessenta e setenta.

A análise documental se apresenta como segundo pilar dos aspectos metodológicos do nosso trabalho. Nessa parte, utilizaremos de fontes provenientes da imprensa escrita. Utilizamos principalmente os seguintes acervos: Jornal do Brasil, Jornal do Commercio, Jornal O Fluminense e Revista Manchete, provenientes da Hemeroteca da Biblioteca Nacional. A Hemeroteca oferece acesso facilitado a grandes veículos de comunicação do período e se tornou uma excelente ferramenta de pesquisa sobre notícias que nos ajudaram a analisar as narrativas sobre a edificação da estrada e os efeitos sobre os moradores de Angra. A Biblioteca Nacional oferece uma ferramenta muito eficiente de busca de determinados termos, o que possibilita realizar uma leitura minuciosa sobre notícias da época sobre cada região de Angra.

Além das fontes oferecidas pela Hemeroteca, também consultamos dois acervos próprios: o Jornal O Globo e a Revista Veja. Nossa opção pela análise desses dois acervos pode ser justificada pela ampla circulação que esse periódico e revista tinham nas décadas de sessenta e setenta, afetando profundamente a opinião pública. Notícias vinculadas ou elogiosas ao governo podem ser facilmente encontradas nesses materiais e nos permitem observar o ponto de vista de quem estava no poder sobre as grandes obras iniciadas no período ditatorial.

Também utilizamos documentos disponibilizados no Arquivo Nacional, como vídeos de divulgação e fotos do período que registraram os grandes impactos ambientais da obra da Rio-Santos na natureza.

Na análise desses documentos referentes às décadas de sessenta e setenta, temos que estar atentos ao fato que todos eles foram produzidos no período de censura, portanto é de grande ajuda na análise levarmos em conta alguns fatores levantados por Lakatos e Marconi quando vamos ler materiais jornalísticos desse período.

Independência - nos países totalitários, com raras exceções, toda imprensa está submetida às diretrizes do partido no poder, portanto a margem de independência das fontes é praticamente nula. Por sua vez, o pressuposto teórico dos países democráticos é a independência dos órgãos de informação, pois o princípio da liberdade de imprensa é considerado corolário

da liberdade de expressão assegurada pelo regime. Entretanto, existe uma distinção entre o princípio político e a realidade: o capital necessário para a manutenção da independência do órgão depende de uma série de fatores, sendo o principal a fonte de publicidade, que pode efetivamente controlar as diretrizes do órgão; da mesma forma, os modos de regulamentação e a censura exercem efeitos de maior ou menor influência; Conteúdo e orientação - vários tipos de investigação podem ser levados a cabo sob este aspecto: tendências e espaço dedicados à política nacional e internacional, fatos diversos, notícias locais, esporte, acontecimentos policiais, publicidade etc., como se trata de questões relativas à população, como educação, saúde etc., tom da mensagem, pessimismo, otimismo, sentimentalismo etc.;

Difusão e influência - pode-se verificar a zona geográfica de distribuição e o tipo de população que é influenciada; a correlação entre posições do órgão e os resultados eleitorais; o prestígio do editorialista e outros profissionais que assinam suas matérias; o que as pessoas mais leem e a influência que sobre elas exercem as opiniões expressas e as informações. (Lakatos; Marconi, 2003, p. 183)

Sempre estar atento a independência dos veículos de comunicação e aos grupos de interesse que eles buscam atender, nos ajuda a filtrar as informações que lemos nos jornais. Um exemplo muito claro que temos sobre esse aspecto está na análise de décadas diferentes de um mesmo jornal. O Jornal do Brasil e o jornal O Globo apresentavam notícias estritamente elogiosas ao governo na década de setenta. A partir da década de oitenta, com o advento da abertura política e afrouxamento da censura, iniciamos a leitura de notícias com críticas ao governo e a exposição de falhas de projetos e planos do poder executivo. Esses aspectos de observação devem ser analisados não apenas durante a produção de nossa pesquisa, como também deve ser constantemente trabalhado com os alunos ao analisarmos fontes do período ditatorial no material didático proposto.

Finalmente, o último aspecto da nossa análise metodológica está na utilização de meio audiovisual para a pesquisa. Em nosso trabalho, utilizaremos documentários que trazem principalmente a perspectiva dos moradores sobre a construção da Rio-Santos e sua memória sobre o tema. Assim, como temos que estar atentos às intencionalidades e interesses em jogo no material escrito, também mantemos o cuidado com o material audiovisual, e refletimos constantemente sobre as atitudes e falas daqueles que estão do papel de comunicador.

A análise metodológica cuidadosa nos permite elaborar um guia de análise do material documental, com perguntas sobre cada fonte, e assim estabelecer informações confiáveis para nossa pesquisa. A seguir, iniciaremos nossa discussão sobre o aporte teórico de nossa pesquisa: a História Local e o Ensino de História.

1.2 História Local: potencialidades de seu uso

O campo da História Local vem ganhando cada vez mais espaço ao longo dos últimos anos. Podemos observar no campo historiográfico, que, cada vez mais pesquisadores vem adotando a História local em suas aulas e em suas pesquisas. No Programa de Pós-graduação em Ensino de História observamos um grande volume de pesquisas que tratam sobre seu bairro, uma cidade ou uma região. Antes de abordarmos os motivos para o aumento dessas pesquisas sobre História Local e as vantagens em realizá-la, precisamos buscar uma definição sobre o que é História Local.

Para este objetivo, buscamos a ajuda de três autoras para definirmos o que é história local. De acordo com Lilian Miranda e Cristina Figueira:

Entendemos que história local é aquela que considera objeto de estudo o espaço delimitado por diferente critérios, observando as dinâmicas histórias no espaço e através do espaço, obrigando o historiador a lidar com os processos de diferenciação de áreas. Em outras palavras, a história local é aquela que não vê o território como ponto inerte e imutável, mas sim como elemento vivo que participa da experiência histórica de diferentes grupos sociais. (Miranda, Figueira, 2012, p. 102)

Outra definição pertinente pertence a pesquisadora Aryana Costa que aborda o que é história local:

Fazer/ensinar/estudar história local pressupõe tomá-la como objeto de conhecimento (quando nos concentramos em escalas “menores” e mais próximas a nós nos nossos recortes, como o bairro, a cidade, o Estado, mas também grupos sociais e cultura material que não necessariamente correspondem aos limites geográficos e políticos dos lugares) ou como o lugar de onde partem os conhecimentos (dos próprios professores e alunos, da comunidade, de associações e organizações locais e das universidades). Assim é que uma primeira discussão ela permite fazer é sobre a presença da história em espaços (como objeto) ou a partir de sujeitos que, no senso comum, não seria cogitada. (Costa, 2019, p. 20)

A História Local está longe de ser um aglomerado de informações desconexas sobre o passado de uma região. De acordo com as autoras, a História Local pode ser entendida como uma mudança de perspectiva em que o espaço e os sujeitos que a integram deixam de ser mero detalhe ou paisagem e se transformam em um aspecto ativo e participante. Quando levamos isso para a História Local de Angra dos Reis, significa que a cidade e seus moradores deixam ser considerados meros espectadores ou uma simples passagem e se tornam sujeitos históricos da narrativa, participantes ativos da história da região que passa a ser foco da análise.

1.2.1 História Local: seu início e limitações

Durante o início da produção da história local no Brasil, vemos um papel relevante do IHGB nessa questão. O Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, fundado em 1838 com o objetivo de construir uma história nacional baseada no patriotismo e construção de grandes heróis, passa a promover e controlar a produção bibliográfica de estudiosos dedicados aos estudos de uma região específica. Podemos acompanhar que ao longo do século XIX e na primeira metade do século XX, uma produção volumosa de corografias. Muitos desses autores eram membros do IHGB, como é o caso de Alípio Mendes, historiador autodidata de Angra e pertencente ao IHGB no século passado. Nesse estilo de obra, vemos uma espécie de lista de informações geográficas e históricas sobre o local. Nesse texto, encontramos informações detalhadas sobre toponímia, clima, vegetação, fatores econômicos e principalmente sobre fatos históricos considerados relevantes no sentido político, além de destacar alguns dos chamados “personagens ilustres” como grandes fazendeiros, funcionários da Coroa Portuguesa, membros da corte, a própria monarquia e políticos do período republicano (Martins, 2013). Geralmente as corografias são histórias contadas não por historiadores, mas por indivíduos que possuem uma forte relação com o local que escrevem. Seus autores, em sua maioria, eram intelectuais ou juristas que analisavam estritamente limites político-administrativos e abordavam as figuras ilustres.

As corografias eram uma forma de elogio as elites locais. As chamadas corografias tinham por objetivo despertar o amor ao passado e estimular o patriotismo. Esse tipo de documento não tinha preocupação em relacionar a história local com a história nacional. O local que esses escritores abordavam parecia estar separado do seu próprio país. O interesse era abordar apenas as figuras locais. Figuras nacionais só eram lembradas caso passassem pela região. Caso isso não ocorresse, a leitura das corografias nos dá a impressão que estamos em outro país, descolado das questões nacionais do período e com personagens de influência limitada a sua região.

Na cidade de Angra dos Reis, temos um exemplo do que relatamos acima. Alípio Mendes conhecido escritor angrense que dedicou anos de escrita sobre a história da sua cidade, não era historiador de formação, mas reuniu diversos documentos da cidade e produziu obras a respeito do município. Em suas obras,

podemos observar vários aspectos já mencionado acima: os relatos extensos sobre a geografia local, a origem das famílias dos grandes proprietários de terras, políticos e benfeitores da região, além de diversas descrições sobre como eram determinados locais nos séculos passados. Alípio Mendes publicou diversos trabalhos, dos quais podemos destacar: O Velho Convento (1967); Ouro, Incenso e Mirra (1970); A Santa Casa de Angra (1972); Os Barões de Angra (1978); O Convento de Nossa Sra. Do Carmo da Ilha Grande (1980) e A Igreja Matriz de Nossa Sra. Da Conceição de Angra dos Reis (1986). Os livros possuem o mesmo estilo: geralmente se dedicam a um prédio histórico de destaque da cidade, onde podemos encontrar relatos sobre sua construção, fotos e documentos antigos relacionados. Devido à ausência de outros pesquisadores tão dedicados ao passado angrense, suas obras se tornaram referência quando abordamos a história de Angra dos Reis. Não é incomum encontrar alguma referência às obras de Alípio Mendes em materiais didáticos da cidade que queiram abordar a história de Angra dos Reis. Na internet também encontramos diversas páginas que ao desejarem explicar a história de Angra, usam suas obras como base de apresentação.

Apesar da dedicação genuína dos escritores de corografias às suas cidades, notamos alguns problemas nesse estilo de texto e olhamos com preocupação quando esse texto é utilizado em materiais didáticos pela ausência de outras fontes. A autora Vilma Barbosa e Melo traz suas constatações sobre o material didático em alguns municípios da Paraíba quando trazem a História Local.

A análise da produção teórica, bem como do material didático de história e, em especial da história local, existente nos municípios paraibanos ou sobre eles, indicou a situação de escassez e inadequação dos mesmos. O ensino de história local se apresenta na forma de matéria dirigida à memória e, às vezes, a imaginação, não levando em consideração qualquer outra propriedade intelectual do aluno e do próprio professor, apresentando-se de maneira fragmentada, decorativa, repetitiva e enaltecida de personalidades históricas, na qual os fatos são apresentados como axiomas dogmáticos. (...) Não é incomum nos municípios apresentação de material didático sobre a história local - em geral apostilas com viés muitas vezes bairrista, no qual se menospreza o que não é do local, superestima-se a história oficial que destaca cidadãos ilustres e que aborda a cultura circunscrita à folclorização exacerbada expressa com datas comemorativas e, cuja concepção de local se expressa como espaço desarticulado de quaisquer outros. (Melo, 2015, p. 43)

A situação se agrava quando observamos que muitos docentes, devido a precariedade do trabalho, falta de acesso a fontes e ao excesso de carga horária, não possuem tempo suficiente para buscar outros materiais e acabam por utilizar tais

materiais didáticos como guias para suas aulas, o que leva aos alunos a crerem que o componente curricular de História realmente é um conglomerado de informações sobre datas e grandes personagens e que eles não tem nada a contribuir, pois são meros espectadores e consumidores de tais informações.

Diante destes entraves, podemos compreender o porquê a história local acabar por ser ignorada e alvo de muitas críticas do campo historiográfico. No entanto, hoje conseguimos vivenciar uma nova etapa dentro dos estudos de História Local. Ao falarmos sobre os aspectos negativos encontrados em algumas obras sobre a história de determinadas regiões, gostaríamos de pontuar agora as potencialidades do ensino de história atualmente e como os atuais pesquisadores vão na contramão das antigas corografias e ao invés de realizar um apagamento da população local, passam a abrir espaço para múltiplas vozes das regiões estudadas.

1.2.2 História Local: potencialidades

Um dos fatores principais que devemos levar em consideração quando trabalhamos a história local é a sua relação com a identidade social, no reconhecimento de cada indivíduo como sujeito político e realizador de ações. A História Local pode ser uma excelente aliada contra a tendência totalizante do currículo escolar.

Quando vamos analisar o currículo de História podemos ver uma tendência generalizante e europeizante dos temas estudados. Atualmente a BNCC, documento orientador curricular do ensino fundamental e médio, tem sua divisão de tempo baseada na clássica segmentação eurocêntrica: Antiga, Medieval, Moderna e Contemporânea. Apesar de notarmos a inclusão de grupos e temas relevantes a nossa sociedade, como a história afro-brasileira e dos povos originários, é possível perceber que o quadro predominante de conteúdo ainda são acontecimentos relacionados ao continente europeu (Melo, 2015). Quando acontecimentos de outros continentes são abordados, geralmente tem relação com a ação dos europeus. Por exemplo, quando vamos abordar sobre os reinos africanos, a ênfase se dá ao período de contato com os europeus na época da expansão marítima. Até mesmo quando falamos sobre o Brasil, há uma breve apresentação sobre os povos nativos e depois disso, longos capítulos e habilidades curriculares para nos atentarmos à chegada dos portugueses no continente americano e ao processo de colonização. O resultado da

análise contínua desses assuntos nas aulas de história é que os alunos não se enxergam participantes da história e podem acabar se desinteressando e se afastando das aulas.

Quando decidimos iniciar a nossa prática pedagógica a partir do espaço que o aluno reside, partimos do ponto contrário da história totalizante presente em muitos currículos. A história local nos permite realizar uma aproximação dos conteúdos disciplinares com a vivência do aluno e seu local de moradia. Podemos utilizar casos próximos ou mesmo da própria família do discente para falarmos sobre constituição da sociedade brasileira, migrações, mudanças econômicas e demais temas. Quando utilizamos a memória daqueles que estão próximos, a história produz novos sentidos de identidade e pertencimento. O aluno deixa de se enxergar como mero espectador e consegue se ver como sujeito atuante do que estuda. Nesse sentido, a autora Selva Fonseca destaca que isso deve se tornar uma obrigação do professor em seu fazer pedagógico.

Do ponto de vista de uma proposta pedagógica, podemos construir uma “pedagogia de memória” que faça frente aos problemas de identidade, pertencimento, pluralidade cultural, étnica e religiosa e exclusão social que marcam as nossas escolas. Nesse sentido, a história local pode ter um papel decisivo na construção de memórias que se poderão inscrever no tempo longo, médio ou curto, favorecendo uma melhor relação dos alunos com a multiplicidade da duração. O local e o cotidiano da criança e do jovem constituem e são constitutivos de importantes dimensões do viver; logo podem ser problematizados, tematizados e explorados no dia-a-dia da sala de aula, com criatividade, a partir de diferentes situações, fontes e linguagens. Assim, o ensinar e o aprender História não são algo externo, a ser proposto e difundido com uma metodologia específica, mas sim a ser construído no diálogo, na experiência cotidiana em um trabalho que valorize a diversidade e a complexidade, de forma ativa e crítica. A memória das pessoas, da localidade, dos trabalhos, das profissões, das festas, dos costumes, da cultura, das práticas políticas, está viva entre nós. Nós, professores, temos o papel de, juntos com os alunos, auscultarmos o pulsar da comunidade, registrá-lo, produzir reflexões e transmiti-lo a outros. A escola e as aulas de História são lugares de memória, da história recente, imediata e distante. (Fonseca, 2006, p. 129)

Como a autora explica, o local deve ser problematizado e não deve ser normalizado. Por meio da história local, o aluno pode observar que o espaço em que está inserido também é fruto de conflitos de interesses, de ações coletivas, contribuições culturais diversas, de decisões políticas e de trabalho de seus habitantes. Ao analisar os processos políticos, econômicos e sociais que se passam no local, o professor também tem a oportunidade de estabelecer relações com a história mais global. Geralmente, o aluno consegue observar com mais facilidade o

que ocorre próximo a ele e isso deve ser visto como uma oportunidade para o professor. Quando o corpo discente consegue compreender as complexidades de relações que se estabelecem no local em que vivem, também conseguem iniciar sua compreensão sobre processos maiores, como revoluções, decisões políticas e planos econômicos. Assim como o aluno pode observar que o seu local é fruto de memórias plurais e não de meros decretos políticos, o docente pode mostrar como a história que estudamos não é resultado de ações de uma lista de governantes, mas sim consequências de ações populares, compostas por pessoas distintas e consideradas comuns (Cainelli, 2009). A História Local se torna um espaço de produção de consciência histórica.

Além disso, o professor também pode dialogar sobre como a história local se interrelaciona com a história geral, como a história de Angra dos Reis é impactada e impacta a História do Brasil. Neves (1997), nos alerta sobre a armadilha de pensar a história local como um fragmento de fatos que aconteceram totalmente distante do contexto geral, o famoso conceito de localismo. Um exemplo dessa armadilha, são as corografias, que costumavam apresentar a história de sua região como um mundo separado do restante da sociedade. Quando relacionamos os acontecimentos locais com os da história nacional ou global, o aluno adquire um entendimento maior das complexidades das relações e consegue observar como aquele seu local, muitas vezes ignorado por ele ou considerado de importância menor, teve um papel importante em determinados contextos.

Mais importante ainda, o aluno pode estabelecer e construir um conhecimento mais complexo sobre relações de poder e sociais, além de realizar associações com os campos cultural e econômico. A História deixa de ser uma lista de datas, acontecimentos e personagens para o aluno e se transforma numa complexa trama em que ele consegue se ver inserido. Quando tais vínculos entre local e global são feitos, conseguimos ajudar a desenvolver graus de consciência histórica mais complexos.

Nesse aspecto, a abordagem da rodovia Rio-Santos dentro da relação entre história local e nacional tem grandes potencialidades em sala, pois não há como abordar sua construção sem falarmos dos projetos nacionais de aceleração do crescimento econômico por meio da construção de obras faraônicas de infraestrutura. A partir da história da construção da rodovia e do seu impacto, podemos compreender

o entrelaçamento ente a história local e nacional, pois a construção da rodovia fazia parte de um plano econômico nacional na tentativa de impulsionar o governo ditatorial do período e divulgar o país como a nação do crescimento. A rodovia Rio-Santos, uma obra local, se tornou símbolo do milagre econômico. Além disso, a usina, construída na cidade de Angra dos Reis também se torna símbolo de modernização do país e de propaganda do governo. Quando trabalhamos essa conexão em sala de aula, conseguimos trabalhar ao mesmo tempo, as distintas escalas de análise na história e permitimos que o aluno compreenda que o seu local não é apenas um mera divisão geográfica, mas que faz parte de um intrincado e complexo jogo de poder e de relações sociais. Seu local ganha importância e espaço na vida do aluno.

Ao mesmo tempo que a história local nos permite realizar conexões com a História Geral, Goubert (1998), aponta para uma perspectiva oposta, a História Local como possibilidade de questionar as generalizações e apresentar novos questionamentos e possibilidades de análise, ou seja, ela se apresenta como um contraponto da história nacional. Conforme Goubert

As monografias regionais estabeleceram certas evidências, em alguns pontos limitadas, mas de qualquer modo evidências; suas estatísticas, compiladas com certa margem de segurança, contestavam algumas das ideias 'gerais', preconceitos e aproximações que na falta de investigações mais precisas tinham se perpetuado. A prática cuidadosa da história local e a multiplicação de monografias sobre regiões específicas, podem levar muito mais além; podem destruir muitas das concepções gerais anteriormente consolidadas em tantos livros, ensaios e palestras. Assim, por exemplo, a tão falada 'crise' do século XVII e a 'revolução agrícola' do século XVIII, certamente devem ser reconsideradas à luz dos materiais que têm sido trabalhados na atualidade. (Goubert, 1988, p. 77)

Em seu texto, o autor se utiliza da história local para refutar as generalizações no caso francês, ele apresenta as monografia apresentadas em determinadas regiões que refutam a crise do século XVII. O historiador aponta como muitas regiões ao invés de passarem por um declínio social e econômico, passavam por um período de prosperidade e crescimento da população, ou seja, o contrário do que é retratado de modo generalizante na maioria dos livros de História.

Levando esse aspecto de análise para o âmbito nacional, podemos fazer uma comparação com as obras realizadas pelo governo federal durante o período da Ditadura Militar em Angra dos Reis. A memória oficial trata esse período como um momento de crescimento e prosperidade econômica no Brasil. No entanto, quando analisamos esse período pelo viés local, vemos que junto com a narrativa de

progresso, encontramos também relatos sobre devastação ambiental, deslocamento de populações em prol da especulação imobiliária, crescimento desordenado e precarização das novas moradias das populações que foram removidas de suas casas. A história da cidade pode servir assim como um contraponto a narrativas já consolidadas e muito presentes ainda nos livros didáticos de História. Os alunos podem perceber como o local em que vivem está inserido nas relações de poder e que não é um local esquecido, mas que exerce influências sobre outros eventos. É comum observar nos alunos após falarmos sobre a importância do seu local de vivência, o desenvolvimento de um sentimento de pertencimento e de valorização da sua própria identidade.

Além disso, a história local foge de uma narrativa homogênea sobre um fato e revela como há distintos personagens que podem passar despercebidos quando falamos em um grau de observação maior. A história local traz uma história mais plural e heterogênea, contribuindo para a construção de visões mais tolerantes e abertas a distintos grupos (Horn, 2006).

Esse fator levantado por Goubert (1988) sobre uma das potencialidades da História Local, nos leva a um último aspecto de discussão sobre o tema: no papel decisivo que a história local tem na construção da memória e identidade dos alunos. Sobre este tema, a pesquisadora Selva Fonseca nos traz mais contribuições:

Nesse sentido, a história local pode ter um papel decisivo na construção de memórias que se poderão inscrever no tempo longo, médio ou curto, favorecendo uma melhor relação dos alunos com a multiplicidade da duração. O local e o cotidiano da criança e do jovem constituem e são constitutivos de importantes dimensões do viver; logo podem ser problematizados, tematizados e explorados no dia a dia da sala de aula, com criatividade, a partir de diferentes situações, fontes e linguagens. Assim, o ensinar e o aprender História não são algo externo, a ser proposto e difundido com uma metodologia específica, mas sim a ser construído no diálogo, na experiência cotidiana em um trabalho que valorize a diversidade e a complexidade, de forma ativa e crítica. A memória das pessoas, da localidade, dos trabalhos, das profissões, das festas, dos costumes, da cultura, das práticas políticas, está viva entre nós. (Fonseca, 1993, p. 132)

Como observa Selva Fonseca, a história o local ajuda na construção da memória e pertencimento de um determinado local. Quando realizamos trabalhos em que incluímos a história da família do estudante ou do bairro em que vive, percebemos um grande engajamento dos estudantes e um entendimento de que suas vivências importam e que fazem parte do discurso histórico. Ao trabalharmos com a história de Angra dos Reis e relacionarmos com a história de vida de seus parentes e conhecidos,

damos espaço a memórias frequentemente silenciadas. A história local pode abrir espaços para grupos geralmente ignorados. A construção desses espaços serve para formular um caminho sólido de valorização da identidade com o seu local de habitação e pode gerar novos projetos que defendam o seu local e preservação de sua história, memória e cultura.

Nosso trabalho tem justamente essa proposta: a partir da análise da história local, conseguir contrapor a memória oficial com a memória da população da cidade, observando aspectos que passam despercebidos em análises generalizantes da história oficial, além de dar espaços aos alunos por meio das atividades de refletirem sobre o local em que vivem, as transformações que essa região sofreu e os impactos sofridos pelos alunos e seus familiares devido a essa obra.

Esperamos que este trabalho e o livro produzido para a sala de aula sobre o tema possa ser um contraponto a discursos institucionalizados e permitam trazer a tona a memória, tradição oral e identidade que a população angrense estabeleceu com esse capítulo da história que transformou completamente as suas vidas. Que os silêncios revelados pela análise de fontes, relatos e entrevistas possam despertar a curiosidade do aluno e permitir que ele estabeleça uma relação de pertencimento com o local em que vive e que por fim, ele consiga se enxergar como um sujeito histórico, atuante e dono de sua história de vida e agente transformador de seu espaço.

1.3 Ensino de História: suas principais contribuições

Relacionado ao campo de história local, outra área do conhecimento que nos serve de base para a construção do nosso trabalho é o Ensino de História. Quando analisamos a construção da rodovia Rio-Santos, a nossa preocupação como docente vai além da pesquisa e da produção historiográfica, mas se passa principalmente no campo da sala de aula. Pretendemos construir um material que não contenha apenas uma reflexão sobre o período, mas que ajude o aluno a desenvolver um sentimento de pertencimento ao local e que o faça perceber que o território em que está inserido também é palco de disputas, relações de poder e diálogo com outras esferas e grupos. Além disso, ao falar sobre a memória dos habitantes da cidade e expor outras vozes que vieram da própria cidade, temos como objetivo trazer uma reflexão sobre o que é ser um sujeito histórico com o intuito que os discentes possam assim se enxergar como sujeitos ativos da sociedade.

Como discutido acima, nossa intenção vai além da análise historiográfica e por isso o campo de Ensino de História nos é tão caro, pois como é discutido por diversos pesquisadores da área, o campo de Ensino de História não é uma mera reprodução acadêmica do que é feito nas universidades, mas é uma área que produz saberes entre o campo historiográfico e pedagógico e que traz novas reflexões para outro público, os estudantes e produz conhecimento em outro espaço: a escola. Devido a importância desse campo para nossa pesquisa, vamos trazer breves reflexões sobre a definição e contribuições do Ensino de História.

1.3.1 Ensino de História: uma breve apresentação

O surgimento do Ensino de História no Brasil é considerado com a inserção da disciplina no Colégio Pedro II no século XIX. Conforme aponta Bittencourt (2018), antes desse momento, o conteúdo de história podia ser encontrado diluído principalmente no campo religioso, com o ensino de colégios confessionais para os filhos da elite econômica do país

Com o advento do século XIX, há uma preocupação de se construir uma história sobre o estado nacional e o campo de História se torna o principal instrumento para isso. Era necessário um campo que criasse uma memória nacional, que permitisse criar heróis e símbolos para o país e que trouxesse um sentimento de orgulho nacional e identidade e unidade para os habitantes de seu país. Não apenas isso: era necessário criar uma geração que crescesse com os ideais de nacionalismo, que absorvesse as narrativas sobre a criação da nação pela ótica eurocentrista e aceitasse os ideais de progresso e civilização apresentados pela ótica positivista, por isso a necessidade da disciplina de História na escola. Como observa Elza Nadai:

O fio condutor do processo histórico centralizou-se, assim, no colonizador português e, depois, no Imigrante europeu e nas contribuições paritárias de africanos indígenas. Daí a ênfase no estudo dos aportes civilizatórios - os legados pela tradição liberal europeia. Desta forma, procurava-se negar a condição de país colonizado bem como as diferenças nas condições de trabalho e de posição face a colonização das diversas etnias. Procurou-se criar uma ideia de nação resultante da colaboração de europeus, africanos e nativos, identificadas similares europeias a dominação social do branco colonizador sobre os africanos indígenas bem como a sujeição do país colônia metrópole não foram explicitadas. Este foi o sentido do currículo escolar e a linha definidora de sua elaboração. Em outros termos, a seleção do que entrava ou saía dos diversos programas escolares, o explicitado e os silêncios, em seu conteúdo foram determinados pelas ideias de nação, de cidadão e de pátria que se pretendem legitimar pela escola. (Nadai, 1992, p. 149)

Nas escolas era possível observar um método mnemônico em história: o uso de longas listas de acontecimentos e nomes considerados importantes, os famosos heróis, era o meio utilizado para aprender história. Circe Bittencourt explica que apesar da escola ser um meio que naquela época já prezava pela cultura escrita, ainda não podia renunciar à metodologia da repetição, muito utilizada em culturas não letradas como maneira de adquirir informações (Bittencourt, 2004). No entanto, ainda vemos hoje práticas durante a aula de história muito ligadas a repetição e memorização, o que muitas vezes afasta o aluno do conteúdo, por considerá-lo sem sentido e enfadonho.

Na década de trinta com a criação do curso de História no meio acadêmico e com a consolidação da República, de uma narrativa da história nacional e da construção de seus heróis, vemos o deslocamento da ênfase ao civismo e patriotismo para o princípio dos Estudos Sociais principalmente no antigo ensino primário, o que corresponderia ao primeiro segmento do ensino fundamental hoje e que era a principal fase de ensino concluída pela população brasileira, já que os outros períodos exigiam provas de admissão e a oferta de escolas era menor.

O princípio básico dos estudos sociais, inspirado em escolas norte-americanas, visava a integração do indivíduo na sociedade, devendo os conteúdos dessa área auxiliar a inserção do aluno, da forma mais adequada possível, em sua comunidade. Os programas de estudos sociais fundamentaram-se nos estudos da psicologia cognitiva, que se desenvolveu sobretudo a partir dos anos 30 e aperfeiçoou-se nos anos 50, pelos estudos pedagógicos. Essa fundamentação psicológica apresentava os estudos sociais para as crianças de forma progressiva, introduzindo os alunos nos temas da sociedade, de acordo com a faixa etária. Propunha que os estudos fossem iniciados com base nas realidades próximas das crianças, tanto como no espaço. Nessa perspectiva, o passado mais próximo era, antes de tudo, o imediato: o familiar, o local e o escolar. A partir dos 8 anos, a criança teria condições psicológicas e motivações que lhe permitiriam ampliar o raio de ação das percepções de outros tempos mais recuados e outros espaços, por meio de aventuras e narrações mais realistas. (Bittencourt, 2004, p. 73)

A influência dos Estudos Sociais se aprofunda ainda mais no período ditatorial do Brasil, quando foi realizada a reforma educacional em 1971 pela lei 5.692. Neste período, o governo tinha grande interesse em minar movimentos de resistência ao regime militar e via disciplinas como história e geografia como ameaças pela criticidade comum ao seu curso e professores. Com o intuito de diminuir a influência destes conteúdos e de seus docentes, é realizada uma reforma educacional que ia na contramão das tendências educacionais em outros continentes. Aqui no Brasil é

iniciado um programa de incentivo a uma educação tecnicista e profissionalizante, que estimulasse a disciplina e patriotismo de seus alunos.

No caso particular do ensino de História, a disciplina foi substituída por Estudos Sociais, Educação Moral e Cívica, e Organização Social e Política Brasileira (OSPB). Tanto o Ensino de Estudos Sociais, como o de Educação Moral e Cívica, tinham como pressupostos básicos a defesa e manutenção de princípios de ordem, segurança, integração social, culto à pátria, a seus símbolos e aos vultos históricos e um exacerbado patriotismo. Tinha como finalidade uma sólida fusão do pensamento reacionário, do catolicismo conservador e da Doutrina de Segurança Nacional (que preconizava o combate permanente ao inimigo interno). A maior parte da produção historiográfica do período estava então voltada para atender a esta demanda. O saber histórico, possibilidade de crítica ao modelo político vigente, estava tão atrelado e refém do contexto, como todo o saber escolar. (Alves, 2009, p.101)

A reforma educacional durante o período ditatorial é considerada uma grande perda e atraso nas discussões sobre Ensino de História, pois vemos a diminuição de debates sobre o tema já que eram tempos de produção acadêmica vigiada pelo Estado e qualquer menção a um tipo de ensino de história diferente da proposta governamental poderia ser visto como insubordinação ao regime. Aliás, o ensino de Estudos Sociais foi cumprido sob o mesmo medo: o de insubordinação, por isso vemos como ele foi rapidamente implementado pelas secretarias de educação estaduais e municipais. Os Estudos Sociais junto com a disciplina de Educação Moral e Cívica tinham como objetivo desenvolver um tipo de cidadão ideal, voltado ao trabalho e dedicado a servir ao país (Guimarães, 2005).

A partir do contexto de redemocratização na década de 80, vemos uma renovação nas discussões sobre o Ensino de História no Brasil. Com a ampliação da oferta de escolas para a população brasileira e com a chegada em massa das classes populares principalmente ao ensino fundamental, houve uma discussão sobre os conteúdos que poderiam ser ofertados: um grupo que defendia a manutenção de conteúdos já existentes no currículo e aqueles, sob a vertente freiriana, que defendiam a formação de conteúdos significativos que atendessem as classes populares (Bittencourt, 2004). Além disso, observamos o surgimento de duas vertentes, uma pela escola francesa e que dá ênfase a história social e cultural e outra de viés marxista, que dá ênfase a uma visão estrutural e de luta de classes. Além dessas disputas, temos a consolidação do neoliberalismo e os interesses de grandes instituições sobre o campo da educação.

Havia uma expectativa muito clara de preparação do aluno ao mundo capitalista e que o ensino deveria trazer um sentido utilitarista para o aluno. Nesse período, observamos a manutenção do modelo eurocêntrico de divisão da história e a ênfase em conteúdos de História Geral, principalmente voltados para a sociedade europeia. No entanto, ao final da década de 90 e início dos anos 2000, também observamos avanços como a inserção de conteúdos mais diversificados, fruto da luta de movimentos sociais. Como exemplo nós temos a lei 10.639, de 2003, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para incluir no currículo oficial da Rede de Ensino a obrigatoriedade da temática História e Cultura Afro-Brasileira; e a lei nº 11.645, de 10 março de 2008 que torna obrigatório o estudo da história e cultura indígena e afro-brasileira nos estabelecimentos de ensino fundamental e médio.

Apesar de todos os interesses institucionais e governamentais expostos, observamos que a partir da década de 80, presenciamos o nascimento de uma pluralidade de vertentes sobre o Ensino de História e o fortalecimento sobre sua discussão no país. A discussão sobre o Ensino de História trouxe contribuições para o ensino de sala de aula, pois vimos finalmente se estabelecer a visão do professor como produtor de conteúdo também. Após anos de ditadura militar, os docentes reivindicaram seu espaço de autonomia e mesmo após a elaboração de currículos nacionais uniformizadores, podemos destacar que a partir da década de 80, o professor não é tido como mero reprodutor do saber, como ser atuante em sala de aula e produtor de conhecimentos que levam em consideração o contexto e local em que está inserido (Mathias, 2011).

Não apenas o professor é levado em conta, como o aluno também. Nas propostas pedagógicas atuais, vemos abrir o espaço para a perspectiva que o aluno carrega conhecimentos anteriores a escola que constroem novos saberes e práticas (Gadotti, 2000). O conhecimento prévio do aluno deve ser levado em conta e também marca a diferença entre História e Ensino de História, já que este último campo não se constitui apenas sobre o estudo das fontes e análise historiográfica, mas deve levar em consideração os graus de consciência histórica do aluno, ajudando a compreender conceitos relacionados a história e ajustando o conhecimento a ser discutido com a sua própria realidade. O modo como os alunos encaram o passado deve ser considerado para o desenvolvimento de sua própria consciência histórica. Há uma preocupação se o estudante consegue compreender as estruturas históricas e suas

peculiaridades, para que ele possa entender processos de rupturas, continuidades e aprofundar seu pensamento crítico sobre diversos eventos históricos. Elza Nadai consegue resumir muito bem as principais contribuições do Ensino de História:

Podemos arrolar alguns pontos que servem para identificar, inegavelmente, onde se situa atualmente, as principais questões do ensino de história:

1. Aceita-se a ideia da existência de um saber escolar que não corresponde nem a justaposição nem a simplificação da produção acadêmica. Ele obedece a outra lógica, que comumente se relaciona ao poder que pode ser múltiplo e variado.

2. A história, portanto, tem sido temática e as propostas de ensino variam desde aquelas que propõem, numa perspectiva da dialética marxista, o estudo das formações sociais, das totalidades contraditórias, até aquelas que têm como pressuposto a abordagem a partir do cotidiano, da micro história, onde não se guarda nenhuma hierarquia nos assuntos.

3. Reconhecimento de que ensinar história é também ensinar o seu método e, portanto, aceitar a ideia de que o conteúdo não pode ser tratado de forma isolada.

4. Superação da dicotomia ensino e pesquisa. Compreende-se que o ponto de partida do currículo deve ser resultante da interação alunos/professor, do meio social. O fundamental tem sido resgatar a historicidade dos próprios alunos.

5. Compreensão de que alunos e professores são sujeitos da história; são agentes que interagem na construção do movimento social.

6. Têm-se procurado viabilizar o uso de Fontes variadas e múltiplas, com o objetivo de resgatar discursos múltiplos sobre temas específicos. A finalidade tem sido fazer aflorar diferentes tradições históricas; fazer emergir o diálogo da história oficial com a memória social. (Nadai, 1992, p. 160)

Gostaríamos ainda de acrescentar outro aspecto que o Ensino de História tem proporcionado em sala de aula, a discussão sobre identidade. Como atualmente o campo de Ensino de História está voltado para o aluno e professor, vemos uma grande preocupação em relacionar os temas em história com a memória local ou com a vivência do aluno. Essa identificação de determinados aspectos da História com o aluno, além de despertar o seu interesse, tem trazido a reflexão sobre a identidade social, quando os alunos se reconhecem como indivíduos que interferem nas ações e, portanto, possuem atuação política (Neves, 1997).

Nesse sentido, vemos que o campo de Ensino de História se consolidou não como um mero anexo do campo historiográfico ou uma simplificação do que é produzido na academia, mas se estabeleceu como um saber próprio com suas próprias lógicas. Há uma compreensão que professores e alunos são sujeitos históricos que interferem na construção do que é ensinado em história na sala de aula. Além disso, atualmente presenciamos o crescimento do diálogo entre pesquisa e sala de aula, como é o caso do próprio ProfHistória que proporciona a formação de um professor-pesquisador que consegue estabelecer uma rica relação entre o que é

produzido na academia e o que é produzido na escola. Sobre essa reflexão temos uma grande contribuição da Ana Maria Monteiro sobre a questão do Saber Escolar e Ensino de História (Monteiro, 2003).

1.3.2 Ensino de História e Saber Escolar

Para abordarmos esse tema, iremos contar com as contribuições de Ana Maria Monteiro sobre o campo de Ensino de História e a constituição do saber escolar. Antes de considerarmos o assunto em si, é de grande importância trazer uma definição da autora sobre o que é saber escolar.

A categoria saber escolar foi utilizada aqui como aquela que designa um conhecimento com configuração cognitiva própria relacionando mais diferente do saber científico de referência, e que é criada a partir das necessidades e injunções do processo educativo, envolvendo questões relativas à transposição didática e às mediações entre conhecimento científico e conhecimento cotidiano, bem como as dimensões históricas sócio cultural numa perspectiva pluralista. (Monteiro, 2003, p. 53)

O debate sobre o saber escolar se faz presente e ao longo da História apresentou concepções diferentes. Atualmente, reconhecemos que o saber produzido na escola não é um anexo ao saber acadêmico e universitário e tampouco é uma técnica. O paradigma tecnicista, que por muitos anos constituiu-se como palavra de ordem dentro do campo da Didática., o professor era apenas transmissor do conhecimento. Não havia uma preocupação em lidar com as diferentes realidades vividas pelos alunos nem de desenvolver no corpo discente uma capacidade crítica diante do que lhe foi transmitido. Ademais, o conhecimento era tido como algo já dado e imutável, que não havia sofrido interferências nem foi submetido a certas subjetividades até chegar à escola.

Essa concepção levou muitos a considerar o saber escolar um saber de "segunda", inferior ao conhecimento científico, porque resultante de simplificações necessárias para o ensino a crianças, adolescentes ou adultos ignorantes, o que contribuiu para acirrar preconceitos em relação . à educação escolar, com consequências perversas para o desenvolvimento das práticas educacionais. Não estou defendendo aqui que todo ensino escolar é bem desenvolvido e imune a erros ou contradições. Minha crítica, apoiada nos autores já citados, volta-se para uma visão simplificadora que ignora a especificidade da cultura do saber escolar, impedindo avanços para sua melhor realização. Para isso, as contribuições do conhecimento científico que está em constante processo de crítica e renovação são fundamentais. Mas precisamos compreender melhor como se dá produção do saber escolar, que envolve interlocução com o conhecimento científico, mas também com outros saberes presentes e que circulam no contexto socio-cultural de referência. (Monteiro, 2003, p. 10)

Como abordado anteriormente, quando falávamos sobre o campo de Ensino de História no Brasil, vimos que na metade e principalmente no final do século XX há o crescimento de diversos discursos que se opunham a uma concepção puramente instrumental da história em sala de aula, como a abordada acima. Mesmo assim, ainda hoje, professores lidam com visões sobre o saber escolar que consideram o docente como mero reprodutor do que é produzido na universidade. Os próprios livros didáticos acabam gerando essa visão, pois se tornam um aglomerado de informações históricas e pouco estimulam, por meio de textos e atividades, o pensamento crítico e vivência do aluno e professor.

Atualmente, a maior parte da pesquisa em Ensino de História tem tentado ir na contramão dessa tendência. Muitos autores levam em conta, tanto o aluno, como o professor no processo de ensino-aprendizagem, além de demonstrar que há diferentes possibilidades de construção do conhecimento e que até o saber ensinado pelo professor chegar na sala de aula, este já passou por uma série de discussões, questionamentos, interesses políticos e até mesmo pela escolha pessoal do docente. Portanto, o saber teórico distancia-se do campo didático, já que este, precisa passar por certas transformações para ser inserido na área escolar.

A autora Ana Maria Monteiro, nos mostra a contribuição de autores como Forquin e Chavellard sobre o que consideramos como Ensino de História e como ele é um campo de ampla contribuição para nós.

Forquin nos mostra que a exposição teórica é distinta da exposição didática. A exposição teórica, no caso a historiográfica, realizada no meio acadêmico, tem como preocupação principal o conhecimento em si e a discussão que irá ser feita com seus pares e com sua produção textual. Já a exposição didática tem uma relação que também passa pelo conhecimento, mas possui outros interlocutores (Fourquin, 1992).

Assim, a perspectiva de constituição de um saber escolar tem por base a compreensão de que a educação escolar não se limita a fazer uma seleção entre o que há disponível da cultura num dado momento histórico, mas tem por função tornar os saberes selecionados efetivamente transmissíveis e assimiláveis. Para isso, exige-se um trabalho de reorganização, reestruturação ou de transposição didática que dá origem a configurações cognitivas tipicamente escolares, capaz de compor uma cultura escolar *sui generis*, com marcas que transcendem os limites da escola. (Monteiro, 2003, p. 68)

A partir da concepção de Fourquin, entendemos que o saber escolar pode ser considerado como uma reorganização do conhecimento tendo como objetivo fazer

com que os alunos o assimilem. O saber escolar vai muito além de uma simples eleição do que pode ser dado dentro de sala de aula, ele analisa como pode ser explicado aos alunos para que estes possam entender do melhor modo possível. O Ensino de História não é apenas um repasse de informações do que é produzido na academia, mas a criação de um saber que leva em conta os alunos, o espaço escolar e o professor também. Ana Maria Monteiro, aponta que para a constituição do saber escolar é preciso mais do que uma produção textual sobre determinado tema, mas é necessário a elaboração uma transposição didática, termo cunhado por Chevallard que daremos atenção a seguir.

1.3.3 Transposição didática

O conceito de transposição didática aparece pela primeira vez como Verret no ano de 1975, no entanto, passa a ser mais desenvolvido por Chevallard que contribui grandemente para a melhor explanação do termo. O autor nos esclarece que o conceito de transposição didática é “a passagem do saber acadêmico ao saber ensinado e, portanto, à distância eventual, obrigatória que os separa, que dá testemunho deste questionamento necessário, ao mesmo tempo em que se converte em sua primeira ferramenta” (Chevallard, 2013).

A elaboração deste termo tem como principal objetivo mostrar uma clara ruptura entre o saber acadêmico e o saber ensinado. Nesse sentido, para que o conhecimento elaborado no âmbito acadêmico se torne entendível para os alunos faz-se necessário passar por cinco processos: a dessincretização, a despersonalização, a programabilidade, a publicidade, e o controle social das aprendizagens.

Dentre estes processos, dois deles nos chamam muito a atenção a dessincretização e a programabilidade. Estes dois processos entendem que é necessário apresentar o assunto em discussão em níveis, de um modo sequencial e que leve em conta a adequação ao público em que se está lidando. Quando certo autor desenvolve um novo objeto de estudo, este tem como preocupação torná-lo inteligível para ele, conferindo uma lógica que pode apenas estender-se à aqueles que dominam o mesmo tipo de conhecimento.

Ao considerarmos a bagagem cultural do aluno e desenvolvermos uma perspectiva mais dialógica, conseguiremos, portanto, atender às mais diferentes funções e anseios do ensino de História, conseguindo tornar esta disciplina não

apenas compreensível ao aluno como também conferindo-lhe sentido para a sua aprendizagem.

O trabalho em sala de aula e as atividades voltadas para os alunos sobre a construção dessa rodovia que se tornam os pontos vitais da nossa pesquisa. Ao construir um e-book sobre a Rio-Santos, não pretendemos realizar uma análise historiográfica, mas produzir um conhecimento que dialogue com os aspectos históricos preocupados com o conhecimento escolar. Por meio da análise de um momento da história local, pretendemos trazer reflexões sobre identidade, pertencimento, relações de poder e discussão de memória aos alunos. E é por esses objetivos que os campos de História Local e Ensino de História nos são tão caros para a pesquisa.

No próximo capítulo iremos abordar a paisagem da nossa rodovia: Angra e a escola, e como esses três aspectos estão relacionados entre si.

CAPÍTULO 2 – A PAISAGEM: ESCOLA, CIDADE E A RODOVIA

Neste capítulo vamos dialogar com a paisagem que está no entorno da rodovia e é impactada por ela, nesse sentido, pretendemos abordar a forte relação da Rio-Santos com os moradores da cidade de Angra dos Reis, mais especificamente com os alunos da escola em que trabalhamos, público que serviu de base de reflexão para a proposta de nossa pesquisa. Além disso, apresentaremos as informações gerais sobre a Rio-Santos e o panorama de Angra dos Reis antes e depois da chegada da rodovia.

2.1 Apresentando a escola

Já que temos como um dos objetivos deste trabalho a produção de um material digital didático sobre a rodovia Rio-Santos, levando em conta a memória e seus impactos sobre população, precisamos apresentar o público que, ao mesmo tempo, irá utilizar o material e que, será o sujeito da nossa análise. Os alunos, seus familiares e a comunidade em que se inserem são protagonistas na nossa pesquisa, pois estes foram os principais afetados pelas construções de infraestrutura do município. Nosso material buscará fontes que abordem principalmente os habitantes da cidade e que gerem identificação com nossos alunos. Neste momento, precisamos apresentar brevemente os alunos e a escola em que trabalhamos. Todos eles pertencem a Escola Municipal Júlio César de Almeida Lorangeira. Segue abaixo algumas fotos da escola.

Figuras 1 e 2: A Escola Municipal Júlio César de Almeida Lorangeira



Fonte: Google Maps, 2024.



Fonte: Google Maps, 2024.

A Escola Municipal Júlio César Larangeira é uma escola recente. O decreto que denomina seu espaço é a lei nº 2.474 de 18 de janeiro de 2010 do município de Angra. No entanto, a lei apenas autorizou a denominação da escola. Aliás, quem foi Júlio César de Almeida Larangeira? Contamos com o site da Câmara Legislativa de Angra para responder:

Júlio César de Almeida Larangeira, que dá nome à medalha, nasceu em Angra dos Reis em 12 de fevereiro de 1940. Filho de Júlio Rodrigues Larangeira e Yedda de Almeida Larangeira, foi casado com Maria Helena Pereira Larangeira, teve duas filhas e quatro netos. Suas filhas, Elda Helena Pereira Larangeira e Maria Júlia Pereira Larangeira Guimarães atuam há 30 anos como educadoras e são proprietárias do Centro de Ensino e Aprendizagem Laranginha, que tem este nome em homenagem ao pai, que faleceu em agosto de 2005. (Câmara Municipal de Angra dos Reis, 2012)

Júlio Larangeira era um professor que pertencia a uma das ilustres famílias de Angra, que mencionamos no capítulo anterior: a família Larangeira (com “g” mesmo). O casarão do século XIX que antigamente pertencia a família Larangeira está localizado em um dos pontos mais centrais da cidade, na mesma praça da Prefeitura e Câmara dos Vereadores. Hoje o casarão abriga um importante centro cultural da cidade, chamado Casa Larangeiras.

Figura 3: Casa Larangeiras



Fonte: Prefeitura de Angra, 2018.

Apesar da lei denominando a escola em 2010, o espaço escolar ainda não existia. O decreto que autoriza sua criação é o nº 9.226 de 14 de março de 2014. A construção dessa instituição só terminou no ano de 2015 e mesmo após a finalização das obras, surge outra discussão: quem ocupará esse espaço escolar?

O espaço dessa escola possui um perfil bem distinto do restante da rede municipal. A maioria das escolas públicas em Angra apresenta algum tipo de precariedade em seu espaço, muitas não possuem quadra, banheiros adequados, sistema de refrigeração ou não oferecem espaços multimídia ou biblioteca. Não podemos dizer o mesmo da escola Júlio Larangeira. A área do prédio escolar é de 3.063m², com cinco pavimentos. No prédio há 15 salas de aula, sala de professores, sala de material para educação física, laboratório de informática, auditório com capacidade para cem lugares, elevador, sanitários adaptados femininos e masculinos e quadra coberta poliesportiva. Todas as salas de aula possuem ar-condicionado e aparelho de TV instalados.² Logo a escola ganhou o apelido de “escola modelo” devido a infraestrutura apresentada bem distinta das demais. Ela também passou a servir como espaço de propaganda do governo, pois a maioria dos eventos

² As informações sobre seu espaço e inauguração foram retiradas do site da prefeitura: https://www.angra.rj.gov.br/noticia.asp?vid_noticia=50198&IndexSigla=imp, acesso em julho de 2024.

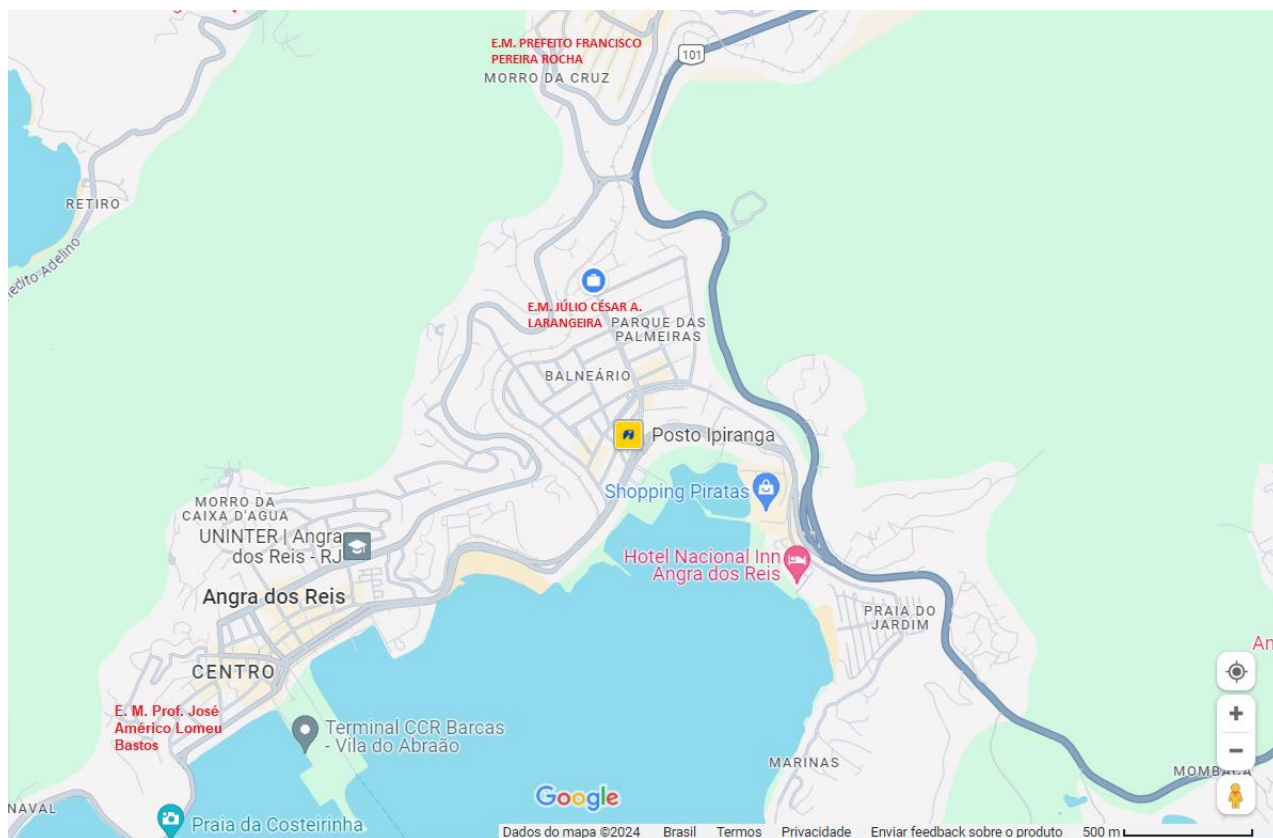
promovidos pela Secretaria de Educação ou eventos relacionados a educação pela prefeitura passam a ser realizados na escola.

Por ser uma escola com uma acessibilidade completa, constando até elevador para pessoas com locomoção reduzida, a prefeitura decidiu ceder a escola para as unidades especiais da rede pública: Escola Municipal de Educação para Surdos (Emes), da Escola Municipal para Deficientes Visuais – Centro de Apoio Pedagógico (EMDV-CAP). Assim, no dia 30 de junho de 2016 finalmente é inaugurada a escola.

Após três anos e meio de funcionamento, a Escola Municipal Júlio César de Almeida Larangeira sofre uma grande surpresa: a prefeitura decide arbitrariamente deslocar as unidades de ensino para surdos e deficientes visuais para outros locais, provavelmente alegando a necessidade de ampliar a oferta de ensino regular na cidade. No final de 2019, os professores de duas escolas também recebem uma surpresa: no ano seguinte eles teriam que trocar seu local de trabalho, pois as turmas de segundo segmento do ensino fundamental seriam fechadas e seriam deslocadas para a Escola Júlio Larangeira. Os docentes de segundo segmento da E. M. Prof. José Américo Lomeu Bastos, localizada no Morro do Abel, e da E. M. Prefeito Francisco Pereira Rocha, localizada no Morro da Cruz, passariam a lecionar na Júlio Larangeira sem opções de recorrer a essa decisão, pois suas turmas nas escolas anteriores foram fechadas. Sou professora proveniente da E.M. Prefeito Francisco Pereira Rocha e desde 2020 atuo como docente na E.M. Júlio Cesar de Almeida Larangeira.

Com a chegada de 2020, surge a escola Júlio Larangeira, agora voltada para o ensino fundamental. Em 2020 também tivemos o início da pandemia de Covid-19 no país. As escolas foram fechadas e passamos a trabalhar remotamente. Somente a partir do segundo semestre de 2021 que professores e alunos passam a desenvolver uma identificação com o espaço escolar, que passa ser frequentado de modo presencial. A seguir disponibilizaremos um mapa para compreender melhor as mudanças mencionadas e a localização da escola.

Figura 4: A E.M. Júlio Larangeira e as escolas Francisco Rocha e Lomeu Bastos

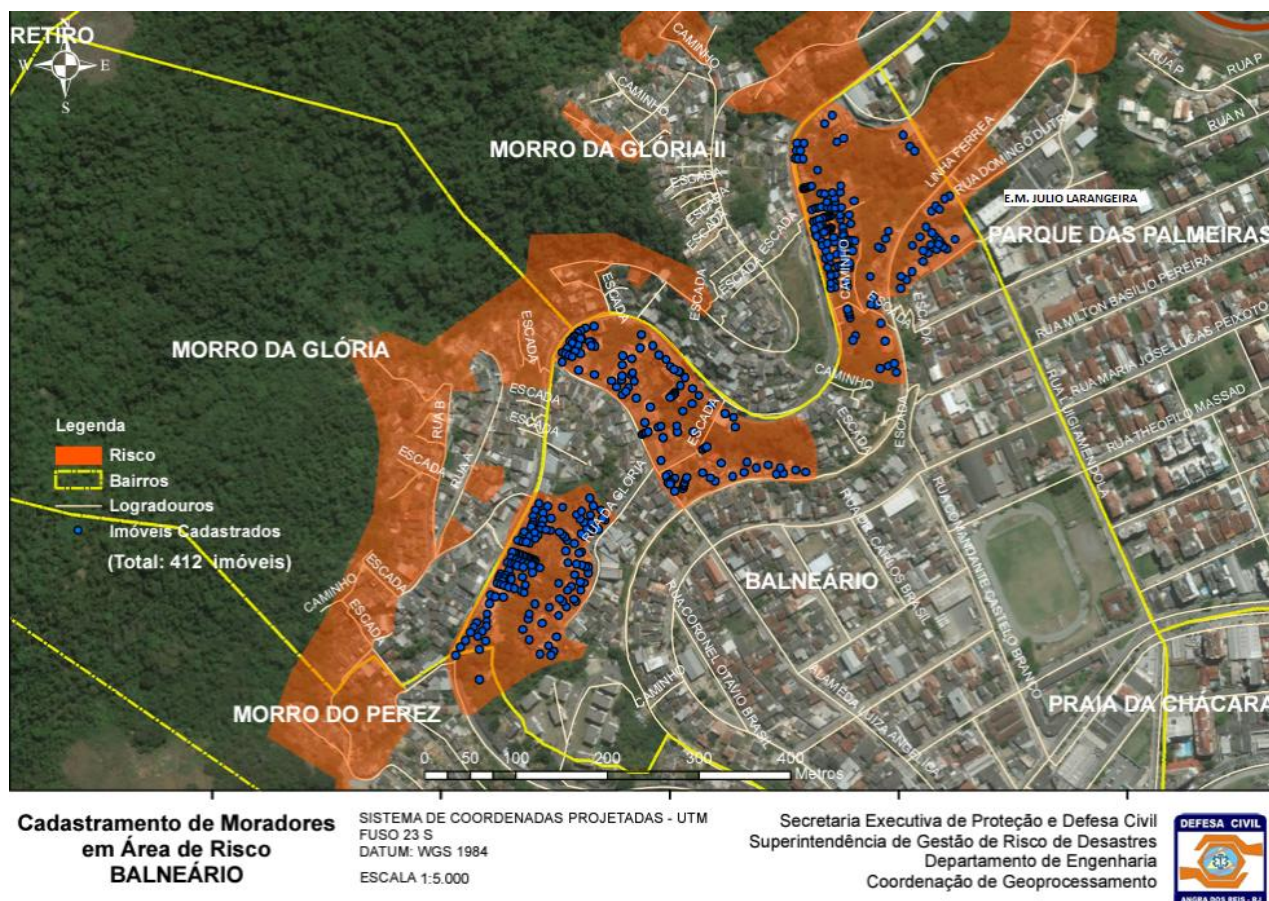


Fonte: Google Maps, 2024.

Outro fato de destaque sobre o espaço escolar é a sua localização, a escola está próxima de regiões com alto risco de deslizamento, pois está perto de muitos morros da região, ocupados devido a desorganização ocupacional enfrentada pela cidade.³ Devido a essa proximidade e a sua infraestrutura, a escola é utilizada como ponto de abrigo em caso de fortes chuvas enfrentadas pelo município.

³ A Secretaria Executiva de Proteção e Defesa Civil disponibiliza, no site da Prefeitura de Angra dos Reis, o mapeamento de todas as áreas de risco do município. Esse mapeamento revela uma questão grave de moradia e riscos de desabamentos. Para compreendermos a dimensão dessa questão, acesse: <https://www.angra.rj.gov.br/sdc-mapa-de-risco.asp?IndexSigla=SEPDC&vNomeLink=Mapas%20de%20Risco>

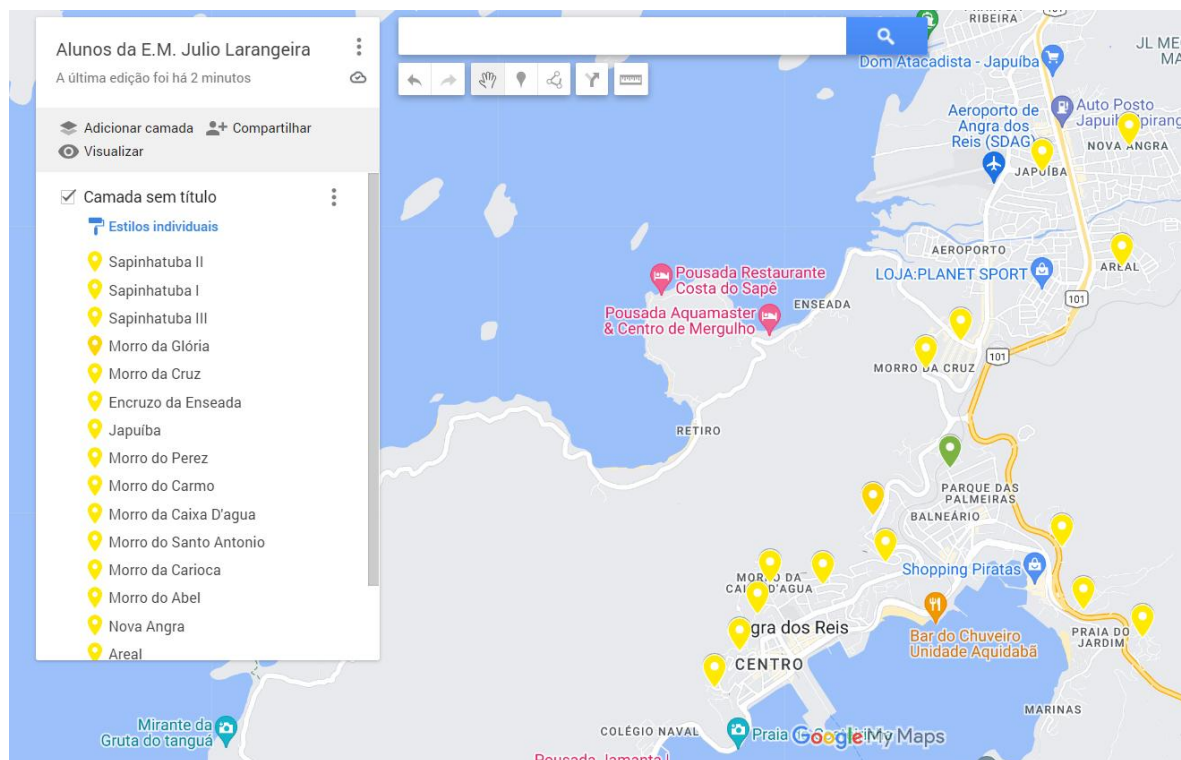
Figura 5: Mapeamento das áreas de risco próximas à escola



Fonte: Secretaria Executiva de Proteção e Defesa Civil, 2019

Outro aspecto que vale ressaltar sobre a E.M. Júlio César de Almeida Larangeira é que ela se encontra no bairro Parque das Palmeiras, bairro com moradores de classe média alta na cidade. Apesar de estar localizada nesse bairro, a escola não atende alunos de lá, que em sua maioria frequentam as escolas particulares do município. Nossos alunos são provenientes dos locais em que as escolas que tiveram segundo segmento fechado atendiam. Eles moram nos morros em volta do bairro Parque das Palmeiras ou nos morros da região central. A maioria dos alunos são originários dos seguintes morros: Sapinhatuba (I, II e III), Morro da Glória, Morro do Perez, Morro do Abel, Morro do Carmo, Morro da Caixa D'Água, Morro da Fortaleza e Morro da Carioca. Além disso, por ser uma escola com bastante infraestrutura, a famosa “escola modelo”, infelizmente algo incomum no restante das escolas da cidade, também atrai alguns alunos de bairros mais distantes como Japuíba, Nova Angra, Areal, Belém e Banqueta. No próximo mapa, destacamos de amarelo as regiões que os alunos são provenientes e destacamos de verde a localização da escola.

Figura 6: Origem dos alunos da E.M. Júlio César de Almeida Larangeira



Fonte: Google Maps, 2024

Discorrer sobre o local de moradia dos nossos alunos se mostra pertinente, pois é neste tema que a escola entra em diálogo com a nossa pesquisa. Os alunos que moram nos morros do centro de Angra ou nas proximidades habitam uma das regiões mais antigas do município e que sofreram pela ocupação desordenada a partir da década de setenta. Essa região sofreu um crescimento expressivo a partir da chegada de trabalhadores para a construção da Rio-Santos ou para trabalhar em novos empreendimentos resultantes da rodovia, como a usina nuclear e o terminal petrolífero TEBIG. Moradores desapropriados da Ilha Grande devido ao processo de especulação imobiliária e grilagem trazidos pela rodovia também se deslocam para a região continental, na parte central da cidade. As regiões da Japuiba, Nova Angra e Areal, algumas das poucas áreas planas do município, foram o local escolhido por muitas pessoas que foram desapropriadas e expulsas de suas casas nas regiões do Frade e Bracuí (Silva; Souza; Turetta, 2022). Em nossa análise, percebemos que a escola Júlio Larangeira é o laboratório ideal para compartilharmos as mudanças trazidas pela rodovia Rio-Santos. Muitos alunos tiveram suas trajetórias ou de familiares completamente modificadas por essa obra e nem sabem.

É comum ouvir relatos em sala que muitos familiares que hoje vivem nos morros não eram originários dessa região, mas sim de outras áreas da cidade antes da construção da rodovia Rio-Santos e pelo processo de especulação imobiliária, acabaram se mudando. Também há alunos que possuem familiares que moram nesses morros exatamente desde a construção da Rio-Santos, pois com a chegada da rodovia, muitos se deslocaram para a cidade para participar das obras ou em outros empreendimentos, como a usina e estaleiro. Portanto, podemos observar um cruzamento de história entre a obra e a trajetória de vida dos alunos e seus familiares. No entanto, mesmo com essa relação que para nós se torna evidente nas conversas, os alunos por não conhecerem os efeitos da construção da rodovia na cidade, acabam não sabendo o quanto sua própria vida foi afetada, pois poderia morar em outro lugar e seus pais poderiam ter estabelecido outras relações e modos de vida caso a rodovia não tivesse sido feita.

Quando os alunos são indagados sobre os impactos negativos da edificação da rodovia Rio-Santos, poucos conseguem citar algum. Tampouco conseguem relacionar a construção com os impactos trazidos a seus familiares. Outro obstáculo observado quando abordamos o tema é a dificuldade de relacionar a construção de uma via em que eles utilizam diariamente para ir à escola com o contexto histórico nacional das décadas de sessenta e setenta. Os alunos ficam surpresos com a produção do vídeo do governo sobre a rodovia Rio-Santos e o modo como ela foi usada em discursos, capas de revistas e de jornais como propaganda de desenvolvimento econômico. Como a rodovia Rio-Santos é algo tão associado ao seu deslocamento diário, muitos normalizam sua construção e consequências. Tais fatos expostos aqui confirmam a necessidade de produção de um material que aborde a construção da Rio-Santos e seis impactos para a sala de aula.

Esse problema nos leva a uma das questões mais urgentes que tentamos trabalhar com os alunos em sala de aula: a visão deles e de seus familiares como agentes históricos. Quando falamos sobre o modo de vida caçara e sobre a cidade de Angra dos Reis antes da Rio-Santos, muitos alunos citam que seus avós ou bisavós passaram por esse momento, mas não o enxergam como protagonistas desse momento. Na verdade, muitos se observam como apenas espectadores do momento histórico, assim como seus familiares são considerados por eles no passado. Os

alunos enxergam o governo e seus representantes como principais agentes da história e enxergam os moradores da cidade como membros passivos da sociedade.

Quando falamos sobre os conflitos de terra do período e ressaltamos as lutas e resistência dos moradores no município, além das mudanças de modo de vida sobre os antigos habitantes da cidade, muitos estudantes se mostram surpresos. Durante essas aulas, buscamos ampliar os sujeitos históricos desse período, já que muitas vezes o livro didático apenas exhibe a propaganda e visão da memória oficial criada pelo governo. Também buscamos trazer as relações entre passado e presente, pois quando abordamos a expulsão de moradores, a ida para os morros do centro e as modificações sobre tradições e modo de trabalho, os alunos conseguem compreender como a obra, apesar de ter sido construída há cinquenta anos atrás, afetou sua vida, pois significou a mudança de endereço de seus pais e avós e além disso pode ter trazido uma precarização de vida, relacionada a novas moradias em locais inseguros ou uma diminuição de renda por meio de novos empregos informais ou com baixos salários.

Não foi apenas a vida dos alunos que foi afetada pela rodovia Rio-Santos, a cidade de Angra foi remodelada a partir dessa rodovia, alterando suas atividades econômicas, crescimento demográfico e organização habitacional.

2.2 Angra e a rodovia Rio-Santos

A cidade de Angra dos Reis está localizada no sul do estado do Rio de Janeiro e atualmente conta com 167.434 habitantes de acordo com o último censo realizado pelo IBGE. Apesar de ser um município pequeno, suas receitas são volumosas. Ainda de acordo com o IBGE, as receitas de Angra em 2023 chegaram a mais de dois bilhões e meio de reais. Para realizarmos uma comparação, o município de Volta Redonda, que possui cem mil habitantes a mais que Angra, teve uma receita de 870 milhões em 2023 (IBGE, 2023). Esse dinamismo econômico atual se deve às diversas atividades econômicas que trazem sérios impactos a cidade, mas geram grandes lucros, como a usina nuclear, o estaleiro e o terminal petrolífero. No entanto, não podemos basear o desenvolvimento da cidade somente pelos aspectos econômicos, pois a desigualdade social salta aos olhos e atualmente a cidade possui graves problemas relacionados a moradias, violência, infraestrutura e atendimento na área de saúde.

Nem sempre Angra teve esse perfil. Antes da criação desses empreendimentos, seria difícil falar para um morador de Angra do meio do século passado como a cidade seria hoje. Por isso, para compreender essas transformações e relacioná-las com a rodovia, vamos apresentar um breve panorama da história da cidade.

Figura 7: Mapa de Angra dos Reis



Fonte: Góis, 2020.

A história de Angra dos Reis se inicia com a presença indígena. Relatos do viajante Hans Staden atestam a presença dos tupinambás no território que hoje compreendemos por Angra. Staden foi mantido em cativeiro por nove meses pelo líder indígena dos tupinambás, cacique Cunhambebe. Após a liberdade, ele realiza um relato detalhado sobre a organização dos tupinambás na região de Angra no livro "Duas Viagens ao Brasil", de 1557.

A primeira presença portuguesa é datada de seis de janeiro de 1502, quando o navegador Gonçalo Coelho realizou um reconhecimento do território e o batiza de Angra dos Reis. Apesar da cidade utilizar essa data como o marco de sua fundação. Angra só passou a ter uma vila com um representante da Coroa Portuguesa em 1556.

Entre os séculos XVI a XVIII, Angra apresentava pouca expressão econômica, predominando uma agricultura de subsistência e extrativismo. O cenário muda a partir do Brasil Império, quando o café passa a ser produzido nas cidades vizinhas, localizadas no Vale do Paraíba do Sul, e Angra passa a ser um excelente ponto para escoamento do produto. Quando o tráfico internacional de pessoas escravizadas passa a ser proibido, Angra passa a abrigar portos que recebiam escravizados ilegalmente. Um dos casos mais emblemáticos sobre esse período foi o brigue Camargo que foi afundado propositalmente em Angra dos Reis, após denúncias de fiscalização sobre o tráfico ilegal (Santos, 2024).

Após a era do café, Angra tenta se manter economicamente valorizando seu potencial portuário, no início do século XX, a linha de trem é instalada para comunicar as cidades do interior ao litoral angrense e na década de 30, parte do centro de Angra é aterrada para dar lugar as obras do porto de Angra.

E a população em Angra nesse período, como vivia? No século XX, muitas fazendas entram em processo de decadência, grandes propriedades são vendidas e alguns territórios abandonados, onde permanecem os trabalhadores rurais já por gerações. A comunicação dentro da cidade se dava majoritariamente pela via marítima, devido ao difícil acesso pela via terrestre provocado pela presença de montanhas e costões rochosos próximos ao mar. Seus habitantes passam a viver próximos ao mar, sem nenhum tipo de incômodo externo, realizando as atividades de pesca e agricultura de subsistência (Souza, 2016).

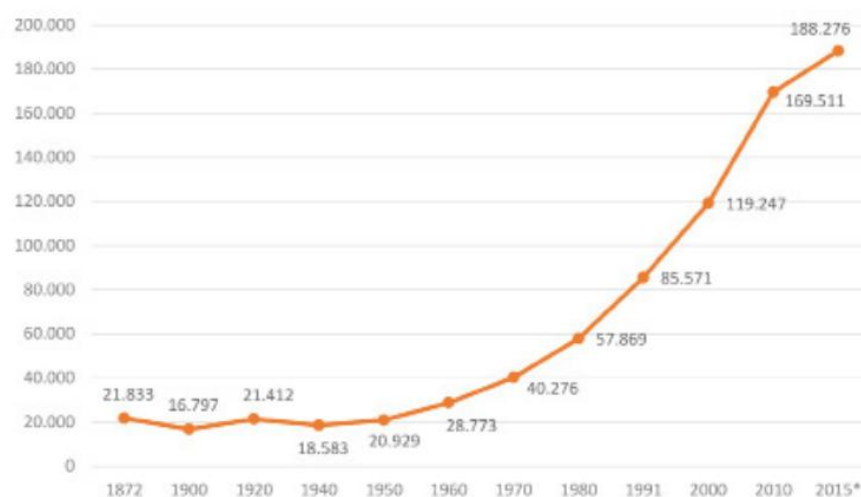
A construção da rodovia Rio-Santos pode ser considerada como um divisor de águas na história de Angra dos Reis. Antes da rodovia, o município era uma região pacata e isolada, conhecida somente por moradores, parentes e alguns aventureiros em busca de praias paradisíacas. O estabelecimento de uma rodovia no município que cortou partes importantes de seu território gerou disputas, expulsão de moradores, crescimento populacional e nova organização habitacional e econômica.

A rodovia Rio-Santos foi pensada para atender dois objetivos: o econômico e o turístico. Sobre o objetivo econômico, o governo militar pensou em uma estrada que facilitasse a ligação com São Paulo, mas que também permitisse grandes empreendimentos na região. Angra já tinha começado seu projeto de expansão econômica a partir da instalação do Estaleiro Verolme em 1959. A localização do

estaleiro foi estratégica, pois como Angra está próxima da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) em Volta Redonda, era possível trazer grandes quantidades de aço para o estaleiro, para que grandes embarcações fossem construídas. A CSN também contribuiu para o crescimento do porto de Angra dos Reis, pois parte do aço também era escoado por Angra. Além disso, em um período de transferência da capital do Rio de Janeiro para Brasília, o governo federal realizou um projeto de manutenção dos polos econômicos no Rio de Janeiro. Havia uma intenção de tornar o eixo Rio-São Paulo, o principal polo econômico do país (De Jesus, 2021). A estratégia da construção do estaleiro dá certo, pois podemos observar um grande crescimento populacional a partir da década de 50, conforme o gráfico abaixo:

Figura 8: Crescimento populacional de Angra dos Reis

Gráfico 1: Evolução da população de Angra dos Reis em número de habitantes (1872-2015)



Fonte: Chetry, 2018

A rodovia Rio-Santos serviria para facilitar o escoamento de matéria-prima para o estaleiro Verolme e poderia ajudar no crescimento da indústria naval no país, que já se encontrava bastante aquecida. No entanto, a construção da rodovia não pretendia apenas atender projetos econômicos já existentes. A obra dessa rodovia permitiria a viabilização de mais dois grandes projetos que estariam inseridos dentro do plano de aceleração econômica no país, período conhecido como “Milagre econômico”. A Rio-Santos permitiria o investimento em duas áreas de grande interesse ao governo militar: o setor de energia e o setor de combustível. Junto com a rodovia, foram trazidos para Angra dos Reis o TEBIG (Terminal Petrolífero da Baía da Ilha Grande). Este terminal teria como objetivo atender as refinarias em Duque de Caxias, no Rio

de Janeiro e Gabriel Passos, em Minas Gerais, além de possuir um bunker de combustível para atender os navios dos portos próximos como Sepetiba e Itaguaí (Almeida, 2019).

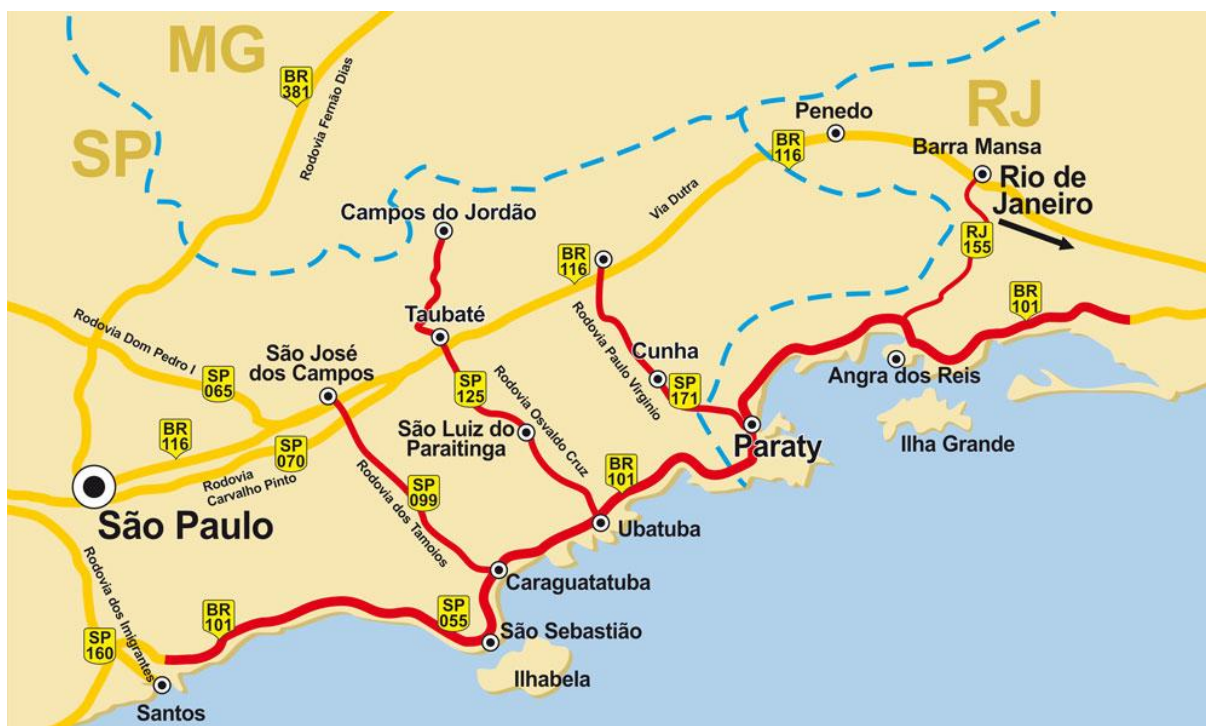
Já o outro projeto de grande relevância foi a usina nuclear Angra I, construída concomitantemente a estrada Rio-Santos. Em um momento de crescimento populacional e de necessidade energética, a ditadura militar inicia duas frentes: a Usina de Itaipu e a Usina Nuclear. A escolha por Angra dos Reis se devia a proximidade entre Rio de Janeiro e São Paulo, facilitando a distribuição de energia para as regiões de maior demanda, o acesso a água do mar para gerar o resfriamento da usina e uma vazão demográfica, resultando em menores impactos de deslocamento populacional (Oliveira, 2020). A usina gerou também a expulsão de moradores da vila de pescadores, localizada em Itaorna. Muitos não receberam nenhum valor indenizatório por não possuir escrituras de suas moradias e aqueles que receberam algum valor, foi muito aquém do esperado.

O principal projeto viabilizador dos dois anteriores seria a construção da rodovia Rio-Santos. A rodovia permitiria o fácil acesso a usina, ao estaleiro e ao terminal petrolífero, além de facilitar a ligação com a cidade de Volta Redonda, produtora de minérios pela CSN. A justificativa desses projetos foi pelo viés econômico, mas também possuíam uma intenção de propaganda clara: trazer a ideia de milagre econômico e a propagação do ideal de progresso pela ditadura militar. Enquanto a ideia de avanço era propagada em revistas e jornais, a população local enfrentava o processo de especulação imobiliária e grilagem de terras, o surgimento de pretensos donos de terras e brigas cartoriais. Os impactos em maior detalhe serão relatados em um capítulo dedicado a isso, por esse momento gostaríamos de ressaltar a mudança de perfil que a cidade passará com a chegada da rodovia e de seus consequentes empreendimentos.

2.3 A idealização da rodovia Rio-Santos

Esse tópico tem por objetivo trazer informações gerais e iniciais sobre a rodovia para melhor entendimento do leitor e melhor contextualização de sua construção na história brasileira. As informações apresentadas aqui também podem ser utilizadas para ambientar o aluno ao tema e estabelecer relações com a questão do desenvolvimento, os governo do período democrático e o período ditatorial.

Figura 9: Mapa Rio-Santos



Fonte: Somnuscar, 2015

A rodovia Rio-Santos é um trecho da BR-101, que percorre o litoral brasileiro do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte. O trecho que liga a cidade do Rio de Janeiro a cidade de Santos (parte continental) é chamado de Rio-Santos. Seu trajeto se inicia em Santa Cruz, bairro localizado no Rio de Janeiro e termina na Rodovia Cônego Domenico Ragoni, em Santos, na área continental, e possui 550 quilômetros de extensão.

A Rio-Santos possui diferentes denominações a depender do local em que está. Ela pode ser chamada de Rodovia Governador Mário Covas (nome da BR-101), de Rodovia Procurador Haroldo Fernandes Duarte no trecho do Rio de Janeiro e Rodovia Doutor Manuel Hipólito do Rêgo no trecho paulista. Ela percorre cidades como: Itaguaí, Mangaratiba, Angra dos Reis, Paraty, Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião, Ilhabela, Bertioga. Para compreendermos a construção da Rio-Santos, contamos com a ajuda de fontes do período que relatam seu período de construção.

Figura 10: Rio-Santos realiza sonho de 400 anos

RIO-SANTOS REALIZA SONHO DE 400 ANOS

O GLOBO ★ 25-2-71 - 5.ª-Feira ★ Página 5

Durante três dias, O GLOBO percorreu 985 km: 80% do seu traçado definitivo. A nova rodovia estará pronta em dois anos e será a redenção de vários municípios.



DE CARROS LITTA ITALIA A DREITA DE SÃO LOURENÇO, ENFIANTO AGUARDAM A NOVA RODOVIA



DEPOIS DE UBATUBA, 40 KM DE ASFALTO

Importância

A Rodovia Rio-Santos foi incluída no Plano Rodoviário Nacional pela Lei 2975, de 27 de novembro de 1956, com o símbolo de BR-6. Atualmente, com a Lei 4592, de 29 de dezembro de 1964, tomou a designação de BR-101, integrante do grande eixo de ligação rodoviária entre a cidade de Osório, no Rio Grande do Sul, e Natal, no Rio Grande do Norte, numa extensão total de 4114 quilômetros.

A importância de sua construção foi revelada pelo estudo de viabilidade técnico-econômica, do qual resultaram três relatórios. O primeiro analisa, do ponto de vista da segurança nacional, a situação da Rodovia Rio-Santos e a política de desenvolvimento; o segundo fala nos aspectos estatísticos mais significativos do seu funcionamento, reunindo os dados essenciais a serem aplicados nos modelos de tráfego, com sua descrição preliminar.

A Rodovia Rio-Santos será desenvolvida pela encosta da Serra do Mar, junto ao litoral, o que proporcionará possibilidades ilimitadas ao incremento do turismo naquela região. Ao longo do seu traçado existem 36 jazidas de materiais ferrosos e 14 pedreiras. Há também 132 rios, riachos e igarapés, já estando programada a construção de 3335 metros de pontes e viadutos, com altitude máxima de 330 metros.

Fonte: Acervo O Globo, 1971

Como a notícia pontua, apesar de implementada apenas na década de setenta, no período ditatorial, a Rio-Santos foi idealizada no governo democrático de Juscelino Kubitschek em 1956. Esta informação pode nos ajudar também a compreender por

que o processo de especulação imobiliária tem seu começo já no início da década de sessenta na cidade de Angra dos Reis.

A construção da Rio-Santos se encontrava dentro da lógica do Plano Rodoviário Nacional, plano que visava a integração do país por meio das rodovias, substituindo as ferrovias e aliando-se cada vez mais ao capital estrangeiro para a execução desse planejamento. O Plano Rodoviário foi criado na década de 40 por Vargas, mas possuía um projeto muito menor que o proposto pelo governo Kubitschek. Em 1956, o presidente Juscelino amplia o Plano Rodoviário, propondo a construção de doze mil quilômetros de rodovias e foi nesse contexto que foi sugerido a BR-6, rodovia que passaria por Mangaratiba, Angra dos Reis, Caraguatatuba, Santos, Iguapé, Cacatu, Antonina e Joinville (Brasil, 1956). Sobre o Plano Rodoviário do governo Kubitschek contamos com a análise da pesquisa a seguir:

Em meados da década de 1950, o governo de Juscelino Kubitschek assumiu a presidência da república com o discurso de modernizar e transformar a economia brasileira por meio de um ambicioso plano de governo, capaz de fazer o Brasil crescer “cinquenta anos em cinco”, o chamado “Plano de Metas” (1956 – 1960), que previa os investimentos em setores estratégicos da economia brasileira, como energia, transporte, alimentação, indústria de base, educação e construção de Brasília. No “Plano de Metas”, o setor de transporte rodoviário estava inserido nas metas oito, nove, vinte e sete, e na meta síntese. A meta sete estabelecia foi: A meta de pavimentação fixada inicialmente pelo Presidente Juscelino Kubitschek foi de 3.000 km. Esta meta foi revisada e ampliada para 5.000 km, a serem pavimentadas entre 1956 e 1960 com revestimento superior, exclusivamente pelo Governo Federal. Na meta oito, o governo federal previa um programa de construção de rodovias que visava, inicialmente, à meta de 10.000 km de novas rodovias de primeira classe. Esse programa foi, posteriormente, ampliado para 12.000 km, incluindo-se importantes ligações de Brasília com diversas regiões do país. Em 1960, analisando os resultados do “Plano de Metas”, Faro e Silva (1991) afirmam que as três metas citadas anteriormente foram superadas, uma vez que foram pavimentados 6.202 km e construídos 14.970 km de rodovias, e foram fabricadas 199.180 unidades de veículos. O transporte rodoviário foi beneficiado pela meta síntese (meta 31), que previa a construção da nova capital federal, Brasília, local de onde irradiariam e/ou passariam os grandes eixos rodoviários que promoveriam a integração interna da economia brasileira. No projeto de integração nacional, nasceu “a ideia do cruzeiro rodoviário”, que seria a construção de grandes eixos rodoviários radiais, longitudinais e transversais que interligassem a nova capital federal às capitais dos estados, bem como os pontos extremos do território brasileiro. Sobre a construção dos grandes eixos rodoviários, Kubitschek (2000, p. 85) afirmava que o “plano de construir um cruzeiro de estradas, cujos braços teriam cinco mil quilômetros cada um, e que ligaria, pelo interior, as regiões situadas nos quatro pontos cardeais do Brasil”. A expansão da infraestrutura rodoviária buscava atender às necessidades dos complexos industriais automobilísticos que se instalaram no Brasil. O desenvolvimentismo brasileiro, ou desenvolvimento dependente, é marcado pela aliança entre a elite nacional, o Estado e o capital externo, que viabilizam o processo de modernização econômica na medida em que o capital estrangeiro faz

investimentos diretos na economia brasileira, implantando, aqui, atividades produtivas. (Pereira; Lessa, 2011, p. 31)

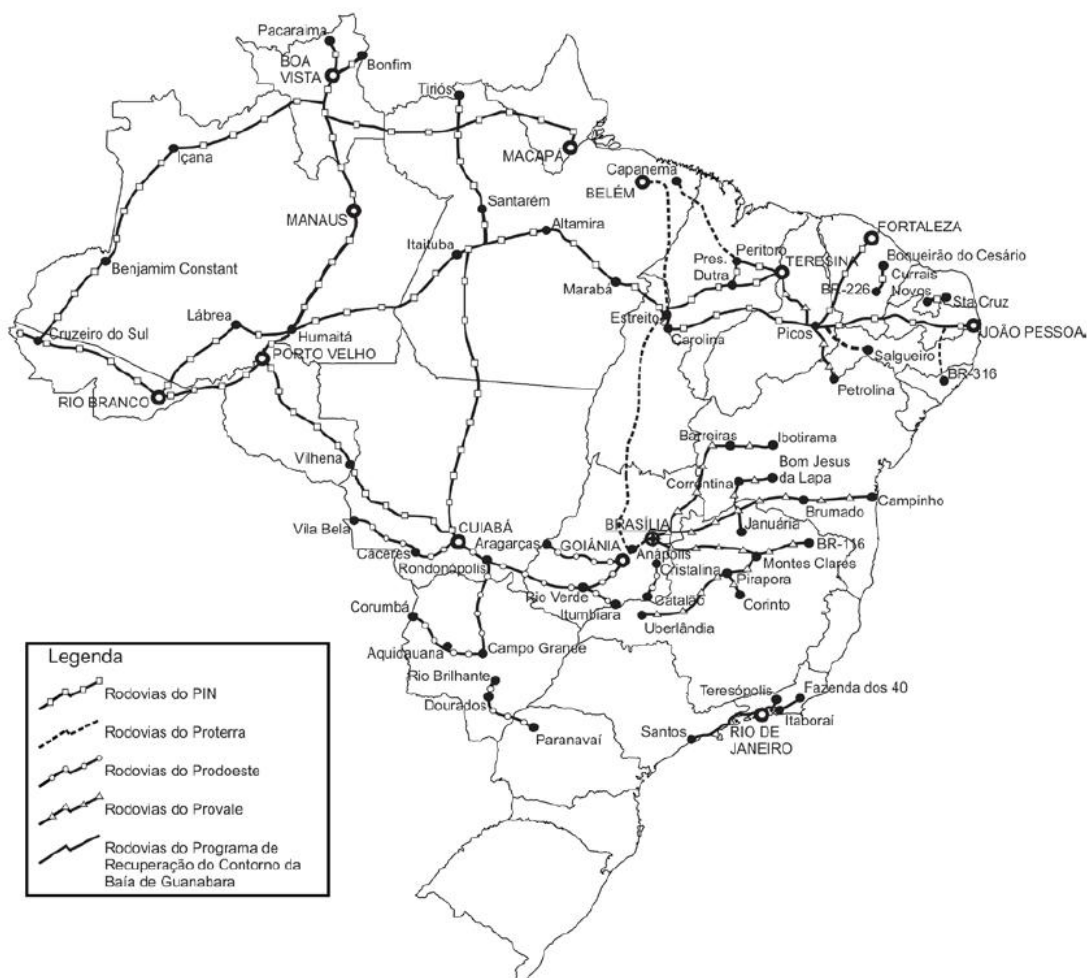
Os governos do período ditatorial seguiram privilegiando o setor rodoviário e tornando essa área como uma de suas marcas de desenvolvimento e progresso. Ainda no ano do golpe de 1964, o governo Castelo Branco, no dia 29 de dezembro, cria a lei 4.502 e cria o Plano Nacional de Viação que substitui e amplia o Plano Rodoviário Nacional. Segundo a lei, a criação de rodovias ia além dos interesses econômicos e visava a segurança nacional, integrar a população e preencher vazios demográficos já que o Brasil naquele momento avançava para cem milhões de habitantes e mais da metade estava concentrado na região sudeste (Brasil, 1964). Nessa lei, as rodovias ganham uma nova classificação que veremos a seguir:

Rodovias radiais (BR-00xx): partem da capital federal em direção aos extremos do país; rodovias longitudinais (BR-1xx): cortam o país na direção norte-sul; rodovias transversais (BR-2xx): cortam o país na direção leste-oeste; rodovias diagonais (BR-3xx): apresentam-se na direção NO-SE ou NE-SO; rodovias de ligação (BR-4xx): apresentam-se em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes ou ainda às fronteiras terrestres. (Huertas, 2018, p. 129)

Justamente nesse contexto é criada a BR-101, uma rodovia longitudinal que ligaria a cidade de Natal, no Rio Grande de Norte, à cidade de Osório, no Rio Grande do Sul. Essa rodovia passaria pelo litoral no trecho Rio-São Paulo e assim seria criada a Rio-Santos, substituindo a BR-6 idealizada em 1956 no governo Kubitschek.

Complementando o Plano Nacional de Viação de 1964, em 1972 o governo cria o Plano de Recuperação de Contorno da Baía de Guanabara que visava aprimorar o sistema rodoviário do estado da Guanabara, como por exemplo, duplicando as faixas da Rio-Teresópolis e Via Dutra, além de pavimentar completamente a Rio-Santos (Huertas, 2018, p. 132).

Figura 11: Rodovia dos programas especiais do período ditatorial



Fonte: Huertas, 2018.

Até o presente momento, oferecemos um breve panorama sobre Angra dos Reis, a Rio-Santos e sua idealização. A partir do próximo capítulo detalharemos o projeto de construção da Rio-Santos, dando destaque aos fortes impactos trazidos pela rodovia à população de Angra. Utilizando fontes do período como jornais e revistas, destacaremos aspectos como conflitos fundiários, deslocamentos populacionais e ocupação desordenada. Além disso, analisaremos a narrativa construída pela ditadura sobre o período das grandes obras, as ideias de progresso e a divulgação do milagre econômico.

CAPÍTULO 3 – OS QUILÔMETROS DA ESTRADA: MEMÓRIA E HISTÓRIA DA RIO-SANTOS

Como mencionado em nossa introdução, esta pesquisa pretende problematizar os impactos socioespaciais da Rio-Santos por meio da história local e a partir daí elaborar um material didático sobre o tema que possa ser utilizado com os alunos do nono ano do ensino fundamental. Nesse capítulo iremos trabalhar diretamente como nosso objetivo: vamos analisar por meio de fontes sobre a rodovia, a memória e história da Rio-Santos e seus impactos, além da narrativa do governo ditatorial. No próximo capítulo, iremos analisar a construção de um material didático sobre e a temática e suas possibilidades de uso e reflexão em sala de aula.

A edificação dessa rodovia trouxe modificações profundas às cidades que foram cortadas por ela, como o deslocamento dos moradores, impactos ambientais e crescimento desordenado em todas as cidades cortadas por ela. No entanto, nesse trabalho abordaremos somente os impactos sobre a população angrése. A escolha pela cidade de Angra dos Reis se justifica por ser a cidade que leciono na rede municipal. Na rede de Angra dos Reis a história local tem sido pouco trabalhada e existem escassos materiais didáticos que subsidiem as aulas de História. No entanto, entendemos que é relevante o debate para a compreensão das relações sociais, da ocupação dos territórios e para explicar os desastres ambientais cada vez mais recorrentes, além de possibilitar que os sujeitos cobrem políticas públicas para atender as demandas dos moradores. Nossa intenção é elaborar um material didático que apresente os impactos, muitas vezes normalizados, que essa construção trouxe para os moradores da cidade de Angra dos Reis e relacionar a história local da cidade de Angra nas décadas de sessenta e setenta com o contexto nacional do mesmo período.

3.1 A construção da Rio-Santos e o Projeto Turis

Como vimos anteriormente, o projeto de construção da Rio-Santos se originou ainda no período democrático, no governo Kubitschek, mas sua concretização só foi atingida na ditadura civil-miliar, tendo seu traçado definido apenas em 1967. O plano de desenvolvimento econômico pelas rodovias foi idealizado ainda no período democrático, no governo de Juscelino Kubitschek, como parte do grande projeto de planificação econômica conhecido como Plano de Metas, que pretendia acelerar o

crescimento do país em apenas cinco anos de governo. Um dos pilares principais do plano de metas de Juscelino estava na construção de rodovias. Com o objetivo de promover a indústria automobilística, o país foi deixando de ser ferroviário e passou a ser cortado por estradas. Assim, ainda em seu governo começou-se a traçar diversas rodovias que cortavam o Brasil de norte a sul e de leste a oeste.

Como uma continuação desse plano de um Brasil menos ferroviário e mais rodoviário; e atendendo os interesses de grandes empreiteiras e empresas automobilísticas internacionais, o projeto da construção da Rio-Santos passa a ser implementado. Essa estrada atingiria a alguns objetivos principais: conectar o Rio de Janeiro, importante centro econômico ao principal porto do Brasil destinado a exportação: o porto de Santos. Além disso, a Rio-Santos também alcançaria outros dois objetivos: promover o desenvolvimento econômico das cidades cortadas pela estrada que teriam rápido acesso ao Rio e São Paulo, desafogar o tráfego já intenso da BR-116 (Via Dutra), além de promover o turismo dessa região, já conhecida pelas belas praias, mas ainda um território pouco explorado para veraneio (De Camargo, 2016).

Sua total finalização apenas chegou no governo Geisel. Seu traçado inicial é feito em 1967, sua inauguração feita em 1974, mas sua entrega finalizada apenas em 1977. Sua obra passa pelos principais governos da ditadura: Costa e Silva, Médici e Geisel. O seu traçado visava não apenas a ligação estratégica entre Rio de Janeiro e São Paulo, como também previa atender interesses imobiliários visando interesses turísticos, já que a estrada cortaria praias conhecidas pela sua intocada beleza. Para atender a tais objetivos, o governo federal inicia um convênio com uma empresa francesa e cria o projeto Turis, feito para tornar Angra símbolo do desenvolvimento turístico de alto padrão. A seguir detalharemos mais esse projeto.

Para além dos objetivos econômicos, usados como propaganda do governo, a Rio-Santos também atingiria outro objetivo: o turístico. A EMBRATUR foi criada pelo governo ditatorial, ainda no período de Castelo Branco, no ano de 1966. Em um momento que as denúncias de crime contra a democracia, repressão e censura chegavam não só no Brasil, como no exterior, a criação de uma instituição especializada em divulgar uma imagem positiva sobre o país era uma ideia muito eficaz para a limpeza de imagem do regime militar. Na década de 70, além das propagandas já comuns do governo, vemos uma exaltação do futebol, mulheres e

praias pelos cartazes da Embratur. A divulgação exterior do país por essa empresa de turismo também colaboraria para a construção da imagem de um Brasil grande, próspero e belo, repleto de aspectos positivos e pronto para visitação (Cavalcanti, 2002).

Quando o projeto da Rio-Santos foi elaborado, a Embratur viu em Angra dos Reis um enorme potencial de turismo, já que as cidades da região da Costa Verde já eram conhecidas por suas ilhas e praias paradisíacas, natureza preservada e quase intocada. Além disso, as cidades de Angra e Paraty apresentavam um patrimônio histórico bastante conservado. O centro histórico de Paraty já havia passado pelo processo de tombamento e Angra dos Reis, apesar de algumas modificações em seu centro, possuía prédios históricos dos séculos XVII e XVIII, como o prédio da Câmara Municipal, a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, o Convento do Carmo e o Convento São Bernardino.

Assim, é iniciado pela Embratur o Projeto Turis, idealizado durante a construção em 1973 e iniciando a sua prática em 1975. Esse é um projeto internacional, encomendado   empresa francesa Scet Internacional. O projeto tinha como objetivo importar planos turísticos já implementados na costa francesa, baseado em turismo de luxo, com o estabelecimento de resorts, marinas de alto nível e prédios a beira-mar. Angra já era conhecida por ser destino de socialites, como exposto em muitas capas de revistas e, portanto, esse projeto iria concretizar a cidade como ponto de turismo das classes mais altas. Marina de Mello Fontanelli, uma pesquisadora sobre a cultura caiçara e a Rio-Santos traz uma contribuição importante sobre esse projeto.

No projeto Turis, as soluções para os possíveis problemas da Rio-Santos foram comparadas   soluções de três projetos turísticos franceses: C te d'Azur, Languedoc-Rousillon e Côte d'Aquitaine.

O estudo elencou como possíveis pontos turísticos 250 praias e 60 ilhas entre as cidades de Mangaratiba (RJ) e Bertioga (SP) e classificou-as de acordo com suas capacidades. As localidades foram categorizadas em A, B e C - sendo A referente a áreas que possibilitariam um turismo de "alta qualidade" com menos banhistas por má; C referente a locais propícios para um turismo mais econômico com maior número de banhistas por má; e B o meio termo entre os dois.

Muitas dessas áreas evidenciadas como aptas para abrigar empreendimentos e receber turistas eram ocupadas por famílias que ao longo do processo de colonização e formação do Brasil foram se estabelecendo nessas regiões. Os relatores do documento, praticamente, desconsideraram essa ocupação. O projeto dedicou apenas uma página para tratar sobre o passado e o presente da ocupação da região, que foi avaliada como pouca expressiva, além de caracterizar como pitorescas as vilas de pescadores que existiam por todo o litoral. (Fontanelli, 2019, p. 40)

Conforme exposto por Fontanelli (2019), o projeto tinha como objetivo elaborar um plano piloto de turismo de alta qualidade. A presença de moradores nas regiões de interesse turístico é praticamente ignorada nos documentos do período. Há um claro interesse de elitização do espaço da Rio-Santos. Também há uma intencionalidade muito clara: deixar o turismo elitizado do lado do mar e deslocar a população original para outro lado da Rio-Santos, ignorando suas origens, modo de vida e sustento, que na maioria das vezes dependia do mar.

Outros pesquisadores sobre o tema também apontam para o direcionamento da elitização do espaço da cidade.

O projeto promoveu uma segregação socioespacial, destinando às classes sociais mais abastadas (nacionais e estrangeiras) os lugares mais bonitos, a fim de não se misturarem com as mais pobres, ao que Guanzioli chamou um modelo de turismo “altamente preconceituoso em termos raciais e sociais”. E como todo esse processo repercute na produção do espaço? A segregação social gera exclusividade. A exclusividade, por sua vez, induz a sofisticação. Quanto maior a sofisticação, maior o valor da terra. O que se tem então, com o Projeto TURIS, é a elitização dos espaços atrelada ao mecanismo de produção de renda a partir da terra. Criou-se, assim, o paraíso turístico das elites. A partir do momento em que a praia perde exclusividade por causa da “infiltração” das classes populares, o processo de geração de rendas, então, cai. Dessa forma, ao categorizar socialmente os espaços, atende-se os interesses do capital imobiliário, no sentido de valorizar as terras evitando as classes populares, alterando assim a dinâmica territorial. (Souza, 2022, p. 12)

A implementação do Projeto Turis nunca foi efetivamente realizada, pois a crise do petróleo forçou o governo a diminuir gastos em vários setores da economia, inclusive no turismo. No entanto, a não implementação do projeto não significa que modelo não foi copiado. Ao longo da Rio-Santos foram instalados dezenas de resorts destinados ao turismo de luxo. Todos a beira-mar. Um dos casos mais emblemáticos foi exposto nos documentários Vento Contra e Trindadeiros que expuseram a luta da comunidade caiçara que habitava Trindade por gerações e que, se não fosse a divulgação do caso, teria sido expulsa de seu território para a implantação de um condomínio de alto padrão na década de 70.⁴

⁴ Os dois documentários estão disponíveis no Youtube pelos seguintes links:
<https://www.youtube.com/watch?v=Y7DCHywoyKM> ,
<https://www.youtube.com/watch?v=AEldstzzQ8E&t=326s>.

Abaixo temos um dos projetos do Turis para a implementação de um condomínio de luxo em Ubatuba.

Figura 12: Modelo de resort pelo Projeto Turis, da Embratur



Fonte: Embratur, 1975

A pesquisadora Marina Fontanelli, que estuda os impactos da Rio-Santos no litoral paulista, mostra que os símbolos nas imagens destacam a potencialidade da região para a instalação para um centro hípico, campo de golfe, conjunto esportivo e porto particular (Fontanelli, 2019).

Esse projeto foi copiado em vários outros locais. Podemos listar alguns condomínios de luxo localizados apenas no trecho entre Mangaratiba e Angra dos Reis: Portobello Resort e Safari (local bastante frequentado por políticos, jogadores de futebol e atores atualmente), ClubMed, Condomínio Sítio Bom, Condomínio Porto Real, Condomínio Ponta da Figueira, Condomínio Portogalo, Condomínio Porto Península, Condomínio Ponta da Mombaça, Nacional Inn, Vila Galé, Porto Bracuhy e Porto Frade.

3.2 A Rio-Santos e moradores de Angra dos Reis

Se os resorts foram construídos, o que aconteceu com a população local? As regiões cortadas pela Rio-Santos possuíam uma característica em comum: eram regiões pouco habitadas e seus moradores já estavam no local por gerações. Muitas famílias caiçaras receberam suas terras de doações da Igreja ou de grandes

fazendeiros que já haviam falecido por décadas e algumas vezes séculos. Havia casos de doações feitas oralmente ou de documentos perdidos ou muito precários. Estes casos foram usados de modo bastante favorável aos grupos interessados em instalar condomínios e resorts na região. Os moradores relatam o surgimento de grileiros que forjavam documentos afirmando que tinham posse da terra ou do uso de jagunços e até mesmo força policial para expulsar a população de suas casas.

Um caso emblemático em Angra dos Reis foi o conflito por posse de terras entre a comunidade quilombola do Bracuhy e os empresários interessados na construção do condomínio Porto Bracuhy. O trecho a seguir relata com detalhe esse conflito:

Moravam na Fazenda Santa Rita do Bracuhy descendentes dos escravos que pertenceram ao fazendeiro de café comendador José de Souza Breves. Seu irmão, Joaquim de Souza Breves, também era produtor de cana e café na região e possuía portos e navios em Mangaratiba. Os Breves também eram donos de uma fazenda em Marambaia, utilizada como ponto de observação para ter o domínio do mar e como local para o desembarque de africanos que iam servir de escravos de fazendas da região do litoral sul fluminense. Após a abolição, o local ficou sendo de desembarque clandestino. A narrativa dos moradores da antiga Fazenda Santa Rita que viveram os conflitos na década de 1970, encontrada nos relatos coletados pelo Laboratório de História Oral e Imagem da Universidade Federal Fluminense (Labhoi/UFF), revela uma relação destes com a terra que passava pela religiosidade e pela memória dos tempos de escravidão. Bragatto (1996) confirma a existência desta relação, no que traz narrativas que revelam que as terras da fazenda foram doadas pelo comendador à padroeira da localidade, Santa Rita. Havia sete imagens da mesma, e uma delas continha dentro de si os documentos que comprovariam a posse das terras pelos ex-escravos e seus descendentes de três gerações. Em 15 de janeiro de 1877, José de Souza Breves havia feito um testamento em que assinava a doação em regime de usufruto das terras aos escravos que nelas trabalhassem.⁸⁶ Segundo o documento, o comendador doou 260 alqueires da sua fazenda, sendo as terras divididas em parcelas individuais de cinco alqueires para cada família, além de uma área de 80 alqueires para trabalho comum. O testamento foi registrado no cartório de Piraí no ano de 1879, ano da morte do comendador.

No início dos anos 1960, Correia, então presidente da “sociedade civil de proteção dos lavradores”, propôs à população local a regularização das terras herdadas pelos antigos escravos da Santa Rita do Bracuhy. Também propôs que, a cada dez alqueires de terras legalizadas, três ficariam para a associação. Muitos aceitaram. Porém, dois anos depois nenhuma terra tinha sido legalizada. Segundo José Adriano, um morador entrevistado pela autora, Correia era um *grileiro* e tinha influenciado Antonio Azevedo – de apelido Âmbar – a fazer o pedido de usucapião das terras da fazenda. Âmbar era comerciante e, para Bragatto (1996), tinha certo prestígio econômico em relação aos demais moradores. Também exercia certa liderança. Em 1967, ele entrou com ação de usucapião sobre 32 alqueires de terra, onde havia famílias, e a vendeu para Renato Xavier, que era dono da Empresa Incorporados Bracuhy Administração, Participações e Empreendimentos Ltda. Com isso, o mesmo passou a fazer contratos com os antigos moradores pela apropriação efetiva das terras da fazenda, por valores irrisórios. Estes, em grande medida, aceitaram o contrato, por medo de perder tudo que tinham. Portanto, ao longo das décadas de 1970 e 1980 os moradores da Fazenda Santa Rita foram ameaçados de expropriação pelo

Empreendimento Imobiliário Porto Bracuhy cujo proprietário afirmava ter comprado as terras. O empreendimento era proveniente da Empresa Incorporados Bracuhy Administração, Participações e Empreendimentos Ltda. e o objetivo era construir na região da antiga fazenda um condomínio de luxo. Foi feito o uso da violência contra os moradores, com uso de *jagunços* armados e policiais contratados, que invadiam casas, colocavam fogo nas benfeitorias, proibiam o trabalho na roça, intimidavam, prendiam e espancavam os resistentes. Francisco Passos teve seus bananeais destruídos e, em relato a Bragatto (1996), conta que um dos filhos de Antonio Azevedo teria apontado a Renato Xavier pessoas a serem retiradas de suas moradias pelas indenizações. (Medeiros, 2015, p. 380)

Relatos como esse são facilmente encontrados quando os moradores mais antigos da cidade são entrevistados. O movimento Sapê Angra possui uma rica atividade sobre a cultura caiçara e preservação ambiental em Angra dos Reis. O movimento produziu um documentário chamado Recultura Caiçara. Nele, moradores relatam como a falta de documentos e a vinda em massa de grileiros provocou a expulsão de suas casas à beira-mar para a instalação do condomínio Porto Frade.⁵ Além disso, há relatos do deslocamento dessa população para regiões consideradas periféricas como o Sertão do Frade o bairro da Japuíba.

Um relatório detalhado sobre a comparação entre as populações dos bairros no entorno dos Condomínios Porto Frade e Porto Bracuhy nos revelam o que já havíamos denunciado anteriormente: o deslocamento da população de suas moradias, gerou a precarização da moradia, retirada de seu sustento e baixa oferta de serviços e qualidade de vida.

Por meio das análises realizadas, é perceptível que os empreendimentos Porto Frade e Porto Marina Bracuhy, beneficiaram-se do projeto Turis para sua implantação no local. Assim como, o surgimento dos demais bairros, especialmente do Frade e do Bracuí, apenas ocorreu após a implantação dos referidos empreendimentos. Por conseguinte, o bairro Porto Frade e a área em torno do canal navegável do empreendimento Porto Marina Bracuhy cresceram de forma organizada, com casas de alto padrão, ruas pavimentadas e adequado serviços de saneamento básico e de segurança, alguns deles ofertados de forma privativa, como por meio da outorga d'água conseguida pelos empreendimentos. E consequentemente, seus moradores/visitantes possuem poder aquisitivo consideravelmente maior do que nos bairros próximos.

No que diz respeito aos bairros vizinhos, principalmente o do Frade, estes cresceram de forma desorganizada, com carência de infraestrutura urbana e saneamento básico, além de possuírem renda significativamente inferior aos dos moradores dos empreendimentos. Tal fato pode ser observado pelo número de aglomerados subnormais existentes na área de estudo.

Além da forte concentração de renda observada pelos mapas temáticos nos empreendimentos, também é notório o processo de periferização de alguns bairros, como o do Frade. Nesses locais, os moradores são marginalizados

⁵ O documentário pode ser acessado em:

https://www.youtube.com/watch?v=NMdWcsMHuH8&list=PLHmiMDEbbGBB712_nfvpWGVwKf9zMWJld&index=6&t=586s.

principalmente por fatores econômicos e raciais, já que através das análises dos mapas, é notável como a população branca concentra-se nas áreas mais ricas e de fácil acesso. Enquanto parte considerável da população classificada como outros (pardos, amarelos, indígenas e pretos) habitam locais mais simples, com deficiência nos serviços de saneamento básico, próximos a morros e encostas, e outros fatores. Determinados setores do bairro Frade e do bairro Santa Rita do Bracuí, necessitam de especial atenção por reunirem características alarmantes por serem classificados como aglomerados subnormais e possuírem considerável número de pessoas com $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo. (Martins, Seabra, Richter, 2020, p. 47)

Além da precarização da moradia e da qualidade de vida, presenciamos um profundo crescimento desordenado do centro de Angra dos Reis. Como muitas famílias foram expulsas de seus lares, muitos moradores decidem se deslocar para o centro de Angra com a esperança de conseguir um emprego pelo comércio, pela obra ou pelo porto e marinas. Morar próximo ao centro também aumentaria as chances de adquirir uma forma de sustento diante da perda de moradia que os habitantes tiveram que passar. Como a parte plana do centro já estava habitada, o que passa a surgir é a ocupação desorganizada dos morros em volta do centro. Essa ocupação descontrolada pode ser confirmada em uma matéria do Jornal do Brasil, de 01 de junho de 1975.

Figura 13: Costa Verde, um paraíso que está em extinção, matéria do Jornal do Brasil

COSTA VERDE, *um paraíso que está em extinção*

Israel Tabak e José Gonçalves Fontes
Fotos: Basílio Calazans Fernandes

Costa Verde: 2 mil 126 quilômetros quadrados de natureza, nos quais a exuberante vegetação tingiu de verde as águas claras, onde de perto se pode surpreender o namoro dos robalos na magia da sua reprodução. O que ontem foi real, hoje pode ser visto como miragem. Em muitos pontos as águas já não são claras. Vermelhas são pelo barro jogado pelas máquinas que abrem a estrada Rio-Santos. Escuras onde são lançados esgotos e outros detritos industriais. Amanhã poderão ser lilases como o petróleo.

Costa Verde: teatro de operações de uma guerra que travam entre si o homem tecnológico, o homem cultura e o homem clorofila.

No momento, o homem tecnológico, em marcha de escalada, já domina toda Angra dos Reis e Mangaratiba. Suas posições são estratégicas: um estaleiro na baía de Jacuecanga e um terminal de minérios na ilha de Guaíba. Em breve, contará com reforços poderosíssimos: uma usina atômica na praia de Itaorna e um terminal de petróleo na Ponta do Leste.

Em Parati, o homem cultura resiste como pode na tentativa de preservar o maior conjunto arqui-

tetônico do mais puro colonial português do século XVIII.

O homem clorofila, no entanto, está perdendo em todas as frentes. A especulação imobiliária, a disputa pela terra, a necessidade de carvão vegetal para assar o peixe do calçara ou para malhar o ferro das indústrias do Vale do Paraíba, somados à praga dos bananeais, estão causando baixas consideráveis, de Mangaratiba a Parati.

Esta é uma guerra que certamente não terá vencedores. Os robalos já não namoram nos remansos da baía da Ilha Grande. O sete-barbas, camarão de bom paladar, emigrou. O tangará já não dança nas matas de Mangaratiba. E é possível que o barroco original dos sobrados de Parati viresse ruína antes mesmo que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional consiga ter aprovados pelo DASP os instrumentos que lhe darão autonomia administrativa e financeira.

Em breve, toda a região poderá ser um imenso e apertado conjunto residencial, ornamentado por chaminés. Um bem dotado complexo de fósseis conjugados. Porque, então, já não haverá mais vida.



Invasidas pelos despejos, praias da Costa Verde se degeneram

A Urb perdida

Se talvez ainda seja possível — através do controle da Embratur — salvar o que restou de praias aproveitáveis, a quase totalidade dos núcleos urbanos da Costa Verde está perdida. Em Angra, por exemplo, além do Prefeito, muito pouca gente tem esperança de ver as coisas um pouco melhores.

Na praça principal de Angra dos Reis — que se constitui no pólo econômico da área, com seus 50 mil habitantes — há um *playground*, onde as crianças brincam isoladas por uma cerca. E não poderia ser de outra maneira, porque no meio da praça passa um trem. Ele vem do porto, trazendo ou levando os produtos a serem exportados — ou os que estão chegando.

Há alguns decênios, por onde o trem passa, não havia praça. E' que o núcleo urbano, ainda disperso numa cidade decadente, não precisava daquele espaço. Mas de repente a cidade cresceu tanto que a praça teve que ficar ali mesmo, com a linha do trem passando a cinco metros de onde as crianças brincam.

Seguindo o seu itinerário, o trem, não raro puxado por uma velha maria-fumaça, entra no meio de uma rua, onde fica o restaurante mais sofisticado da cidade. Assim, muitas vezes importantes empresários ou turistas de classe A, têm as suas conversas interrompidas pela pesada fumaça e pelas fagulhas do trem, o que provoca, literalmente, um profundo mal-estar. Isso quando a maria-fumaça não resolve apitar bem em frente ao restaurante.

Angra dos Reis, imitando o Rio, ficou espremida entre o mar e a montanha. O seu desenvolvimento mais recente é baseado na Rio—Santos, no

terminal da Petrobrás em fase de instalação, na atividade do porto, na Usina de Furnas, e sobretudo nos estaleiros da Verolme, deixando o turismo num plano muito secundário. Nem poderia ser de outra forma, com o porto, o estaleiro e as indústrias poluindo o seu litoral.

A carga do relativo progresso tecnológico foi muito pesada para Angra dos Reis, que até hoje não tem uma infra-estrutura mínima para suportar o seu próprio crescimento. Nem mesmo espaço. O seu núcleo urbano de um lado termina abruptamente no Colégio Naval. Do outro esbarra nos estaleiros da Verolme. De costas para a barra é travado pela montanha. Uma das soluções desesperadas para ganhar-se algum espaço foi o aterro de grandes faixas junto ao mar.

O trecho nobre da cidade ficou na parte plana. Os morros em volta formam uma espécie de anfiteatro. Abriam, em favelas um pouco melhoradas, o núcleo operário. A arquitetura do trecho nobre, onde os núcleos comercial e residencial, quase se confundem, de tão colados, é muito feia, num estilo ou pobre ou *moderno*, indefinível. Um Prefeito açodado, na época do primeiro Governo de Vargas, ao ouvir notícias do tombamento de Parati, providenciou a devastação de quase toda a arquitetura colonial da cidade, uma das mais antigas do país.

A única coisa que restou do tempo do Império foi a rede de esgoto, que, servindo a 30% da população, remete os seus dejetos, *in natura*, diretamente para o rio Choro, que corta a cidade pelo meio. Os moradores mais antigos dizem que há algum tempo se entrava pelo rio adentro de canoa, mas hoje é impossível. Transformou-se num filete de água suja, que carrega, a céu aberto, os detritos, que vão poluir a baía.

Fonte: Acervo Jornal do Brasil, 1975

A consequência dessa ocupação pode ser observada atualmente pelos recorrentes desastres relatados nos jornais, como deslizamentos de terras sobre moradias em encostas.

A construção dessa estrada trouxe enormes modificações no modo de vida da população, na paisagem local e no meio ambiente. A seguir destacaremos um desses impactos:

Apesar do alerta e das propostas do projeto Turis na preservação ambiental desta região como fator de desenvolvimento turístico, o traçado desta estrada aterrou cerca de 70 praias deste belo litoral. Quando o então presidente da Embratur Paulo Protásio expôs o projeto Turis a uma plateia selecionada, muitas das 250 praias catalogadas por este já não existiam mais. As obras de construção da estrada não esperaram a conclusão do estudo. A despeito do gasto de trezentos mil dólares na elaboração do projeto a própria Embratur abriu mão do mesmo num prazo inferior a dois anos. Após sua apresentação o projeto Turis não conseguiu se impor frente a trágica realidade da construção deste trecho da BR 101. Ainda em 1973, o paisagista Burle Max encaminhou ao conselho federal de cultura um comovido relatório denunciando as agressões que estavam sendo praticadas contra o meio ambiente na região no trecho entre Angra dos Reis e Paraty. "A mutilação e violação a natureza atinge proporções indescritíveis os cortes são feitos nas montanhas com brutalidade nunca vista com mais de cem metros de altura, essa Terra é jogada das encostas aterrando praias e soterrando floresta". (Siqueira, 1989, p. 9)

Além dos danos ambientais, também podemos destacar os impactos sociais trazidos pela construção da Rio-Santos. Essa rodovia era projetada como símbolo de progresso e desenvolvimento para a região, pois facilitava o acesso a hospitais, centros comerciais e demais instituições que se encontravam no Rio de Janeiro; a Rio- Santos, mas provocou conflitos territoriais, pois a construção da rodovia expulsou a população caiçara, indígena e quilombola que ocupavam a região. Muitos moradores das cidades que seriam cortadas pela rodovia moravam no local exato ou em território próximo ao mar exercendo atividades como pesca e agricultura familiar. Os territórios próximos ao mar passaram a sofrer uma forte pressão governamental e imobiliária pela saída de seus moradores, já que junto à construção da Rio-Santos havia o projeto de implementação de projetos turísticos.

. Para ilustrar a pressão imobiliária que surgiu com a chegada da Rio-Santos, apresentamos um trecho do Atlas Fundiário do Rio de Janeiro (1991), ele nos oferece um panorama sobre a situação fundiária do Rio de Janeiro no século XX. Nele, o governo estadual apresenta um levantamento das áreas com maiores conflitos por posse de terra e a cidade de Angra dos Reis se apresenta com uma região com alto número de disputas e violência pela posse de terras. Abaixo, destacaremos um trecho:

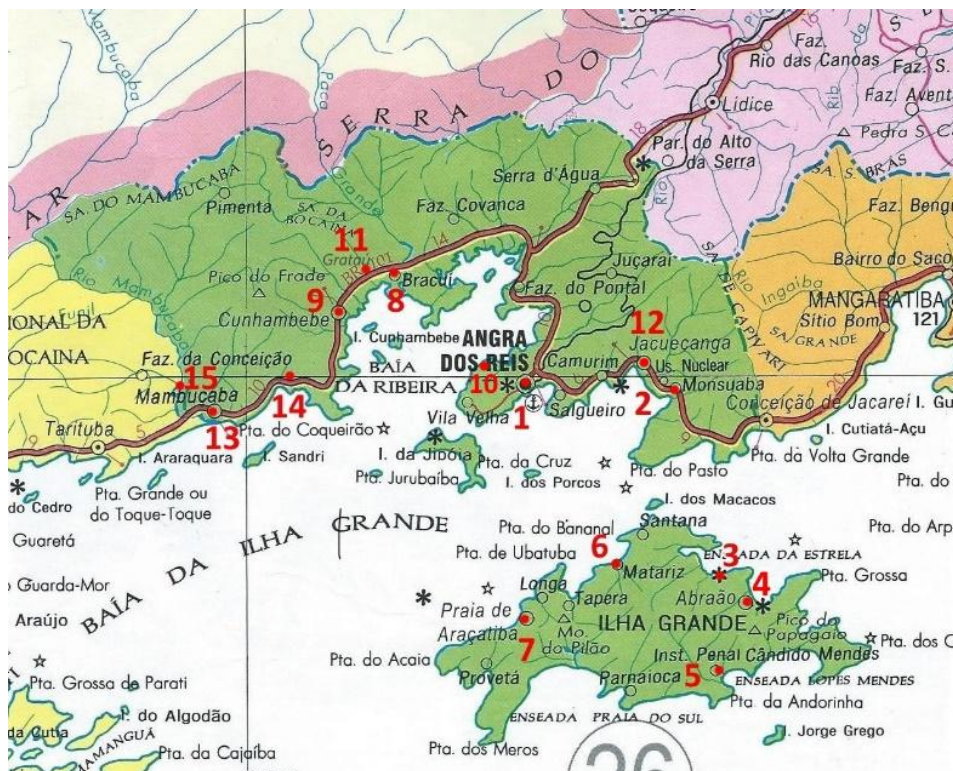
Acontece que a valorização das terras nos anos 70, principalmente nos municípios atingidos pela construção das rodovias BR 101 (norte do estado) e Rio-Santos (sul), trouxe com seu traçado o aparecimento de pretensos proprietários, que passaram a forçar os trabalhadores à assinatura de contratos de parceria como condição para que continuassem produzindo nas

terras. Fizeram, contudo, uso bem distinto dos contratos fundamentando através deles ações de despejo contra os trabalhadores. Na luta de resistência pela manutenção de suas áreas de cultivo, os trabalhadores deixaram de pagar – nos anos 80 – parceria (considerada por eles uma falsa parceria) ou qualquer forma de contraprestação. Segundo os trabalhadores, nos contratos assinados sob constrangimentos reconheciam involuntariamente a propriedade de pretensos donos inteiramente desconhecidos dos que já se encontram há mais de 30 anos nas terras. Os trabalhadores consideram ilegítima qualquer cobrança de renda ou parceria e a expulsão deles das terras, pelo fato de terem um domínio sobre as áreas de cultivo familiar, baseados nos seguintes argumentos: as posses são muito antigas, algumas herdadas dos seus pais. Em muitos casos, nunca conheceram os donos ou os donos abandonaram o imóvel. Do cultivo das terras retira o sustento de suas famílias, ao passo que os grupos econômicos interessados em subtrair-lhes as áreas de plantio pretendem fazer um uso improdutivo das terras – loteamentos, investimentos turísticos – contrário a sua verdadeira função social.

O intuito de se obter vantagens econômicas na consecução desses atos de constrangimentos ilegais contra os trabalhadores é inquestionável. Vários empreendimentos turísticos de luxo (hotéis e casas de veraneio) em Paraty e Angra dos Reis foram erigidos através desses atentados contra as liberdades pessoais previstas no código penal. Podemos citar como exemplo o fato de que, em 1981, havia 10 ameaças de despejo contra trabalhadores rurais em Angra, acrescidos, em 1991, para 20 tentativas de expulsão. (ITC-RJ, 1991, p. 112)

Uma nova configuração territorial surge, privilegia-se empreendimentos turísticos em locais próximos ao mar e deixa-se a população morar no outro lado da Rio-Santos distante do seu antigo local de moradia e sustento. No mapa abaixo podemos observar o desenho da rodovia e observar como ela foi construída próxima ao mar.

Figura 14: Traçado da Rio-Santos em Angra dos Reis



Fonte: Agências Postais, 2012

Conforme o mapa nos mostra Angra é uma cidade com um estreito espaço entre o mar e as montanhas. A nova configuração trazida pela rodovia, gerou a saída dos moradores da cidade que viviam na área plana próxima ao mar, para a construção de moradias próximas a encostas, geralmente localizadas do outro lado da Rio-Santos. Como apresentamos nas reportagens de jornal, muitas moradias foram construídas de maneira precária em encostas o que tem causado diversos acidentes, mortes e demolições de casas que infelizmente podem ser vistas até hoje.⁶

A construção da rodovia trouxe uma mudança profunda principalmente a população caiçara, que compunha boa parte dos habitantes de Angra. Para abordarmos um pouco mais sobre a cultura caiçara, contamos com a definição de Diegues sobre o tema:

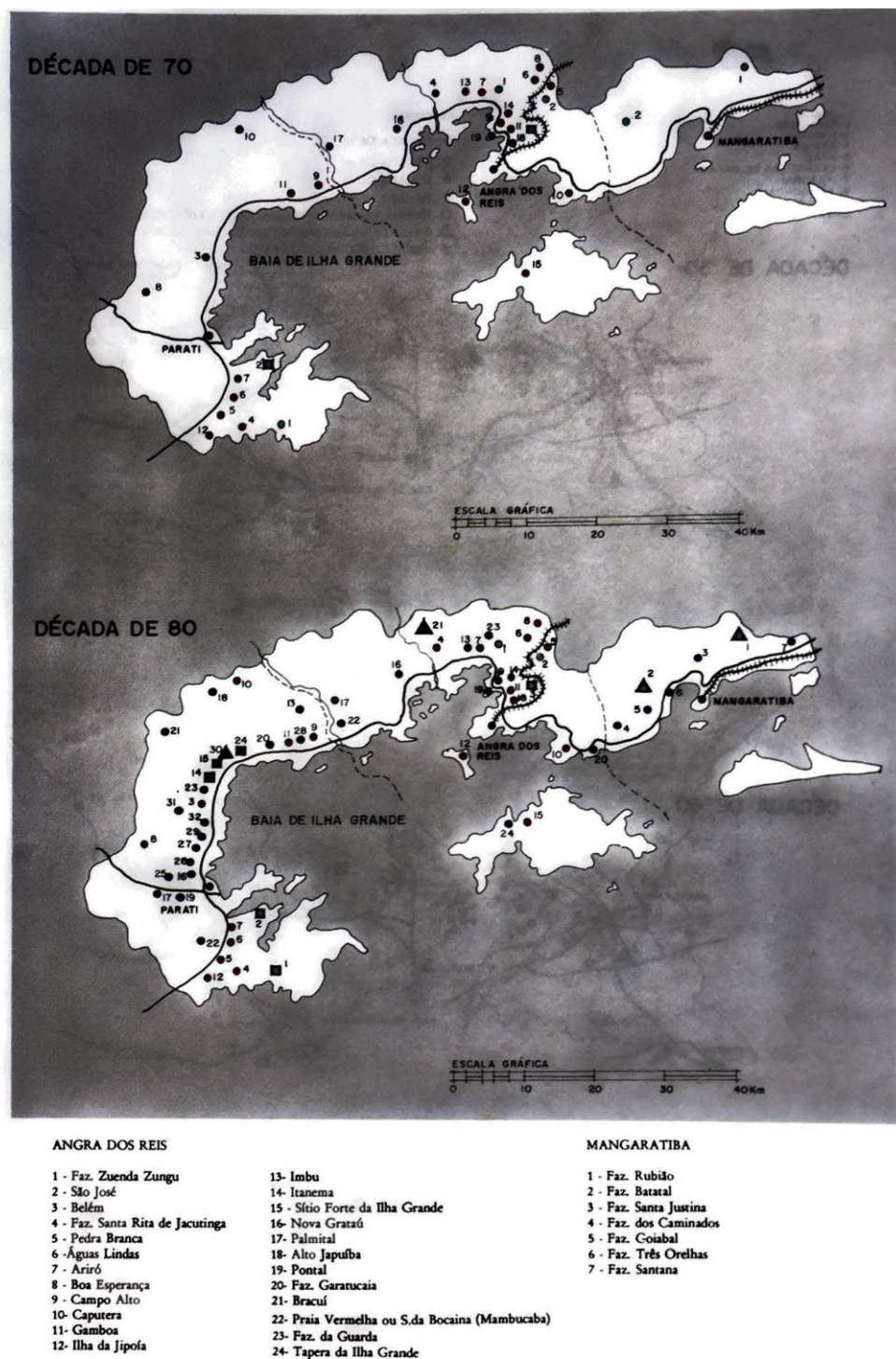
A tradição caiçara pode ser entendida como um conjunto de valores, de visões de mundo e simbologias, de tecnologias patrimoniais, de relações sociais marcadas pela reciprocidade, de saberes associados ao tempo da natureza, músicas e danças associadas à periodicidade das atividades de

⁶ O documentário “Recultura Caiçara” traz relatos sobre os moradores da região do Frade que presenciaram a chegada da Rio-Santos, o crescimento populacional, a especulação imobiliária e o deslocamento dos moradores. O documentário está disponível no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=NMdWcsMHuH8&t=803s>.

terra e de mar, de ligações afetivas fortes como o sítio e a praia. (Diegues, 2004, p. 62)

Como o autor expõe, os caiçaras são povos com um modo de vida conectado a natureza, geralmente dependentes da pesca e da agricultura familiar. A chegada da Rio-Santos trouxe mudanças significativas em seu modo de vida, pois os interesses imobiliários, aumento populacional e ações de grileiros, acabaram gerando mudanças de suas moradias. Uma parcela acabou vendendo suas terras devido à valorização do imóvel e se mudou para regiões centrais ou para a capital, outros optaram pela resistência e conflitos com grupos governamentais ou empresariais e outros acabaram sendo expulsos de suas terras pelas ações de grileiros. A seguir, nós trazemos um mapa do Atlas Fundiário do Rio de Janeiro que expõe os numerosos conflitos de terra do município.

Figura 15: Conflitos de terra em Angra dos Reis



Fonte: ITC-RJ, 1991

O resultado desse movimento, pode ser claramente observado em sala de aula, pois ao abordarmos sobre a população caiçara, é muito comum ouvir relatos de alunos que pontuam que seus avós ou bisavós eram caiçaras e que viviam da pesca e agricultura, mas que seus pais já não tinham o mesmo modo de vida. Por meio dessas falas, conseguimos ver o apagamento de uma comunidade tradicional e o

afastamento dessa tradição às gerações mais jovens, que não se enxergam mais com o modo de vida caiçara devido ao modo de vida diferente que possuem hoje e por não viverem mais no mesmo local que seus ascendentes familiares. Ao longo da construção da Rio-Santos, muitos que pertenciam a comunidade caiçara ao perder seu território, passam a trabalhar na obra da própria estrada ou em novos empreendimentos, como serviço de hotelaria, turismo, serviços gerais e no comércio que acaba por se expandir com o crescimento populacional causado pela obra.

Além disso, a chegada da rodovia trouxe profundas modificações na geografia da cidade, como a ocupação desenfreada do centro de Angra dos Reis, formando grandes conjuntos de moradias precárias em morros da região, além de trazer a ocupação desorganizada de novas áreas próximas ao centro, como é o caso da região da Japuíba. A seguir mostraremos uma imagem aérea atual do centro de Angra. Nela podemos observar o crescimento desenfreado e alguns locais já com barreiras de contenção construídas devido a desastres ambientais anteriores provocados pelas fortes chuvas muito comuns no verão da região da Costa Verde.

Figura 16: Centro de Angra, aproximadamente década de 30



Fonte: Grupo Túnel do Tempo Angra – Facebook, 2024

Figura 17: Centro de Angra atualmente



Fonte: Jornal O Globo, 2022

Outro grupo prejudicado pela construção da rodovia devido a especulação imobiliária foi a comunidade quilombola do Bracuí. Seu território abrangia tanto o interior quanto o litoral. No entanto, com a chegada da Rio-Santos, parte do quilombo localizada no litoral foi retirada, pois seus documentos de posse não foram aceitos por autoridades.⁷ A seguir, exibimos o mapa do território atual do Quilombo do Bracuí, que agora possui a maior parte das terras logo depois da Rio-Santos. As terras próximas ao mar agora pertencem a um condomínio de alto padrão, chamado Porto Bracuhy.

⁷ A griô Marilda, do quilombo do Bracuí oferece um relato muito detalhado sobre as mudanças territoriais ocorridas com a Rio-Santos em um ciclo de debates da Uff Angra sobre a história e memória da Rio-Santos. O relato está disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=dB3bVnRj5Ho&t=773s>.

Figura 18: Mapa do Quilombo Bracuhy



Fonte: Conversa de historiadoras, 2015

Apesar dos impactos expostos, a narrativa do governo sobre a Rio-Santos nesse período é oposta ao que discutimos aqui. No próximo tópico, discutiremos os usos da rodovia como símbolo de progresso e desenvolvimento econômico.

3.3 Rio-Santos, milagre econômico e propaganda da ditadura

Mesmo diante dos prejuízos trazidos aos povos tradicionais do município de Angra, podemos observar que o material publicitário não dizia o mesmo. Nem mesmo, parte da população também dizia, pois aqueles que não foram prejudicados pelas desapropriações enxergavam na Rio-Santos uma porta de entrada ao famoso progresso. Como amostra dessa ideia, separamos uma citação da revista *Veja*.

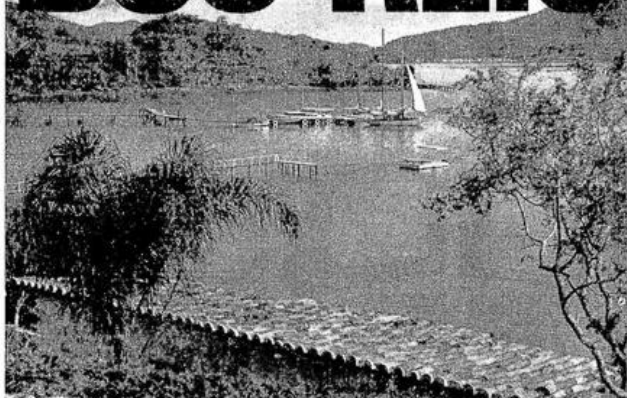
Jacareí como se vê, é um lugarejo perfeitamente adaptada aos rótulos da Moderna sociedade do consumo. Mas, quando o carro da reportagem de *veja* chegou até lá avançando pela estrada de serviço da construtora Serveng-Civilsan, uma das oito empreiteiras que trabalham na estrada, o senhor Jaime Jordão, dono de uma das vendinhas, saiu a porta batendo palmas. Batia Palmas e gritava: “há quarenta anos que eu espero vocês”. Era o segundo carro que chegava Jacareí. O primeiro teve uma recepção que emocionou os engenheiros da Serveng. As velhas do lugar recolheram águas do mar em

cuias e bacias e banharam o carro, abençoando-o. Elas jamais haviam visto um automóvel. (Revista Veja, 1972, p. 57)

Muitos veículos de propaganda foram utilizados para apresentar positivamente a Rio-Santos, jornais destacavam a rodovia como uma charmosa estrada para praias paradisíacas e até então desconhecidas, ignorando todo e qualquer tipo de conflito de terra e dano ambiental.

Figura 19: Angra dos Reis, as Bahamas brasileiras

ANGRA DOS REIS



sua casa à beira-mar nas Bahamas brasileiras

Agora você já pode comprar seu terreno na famosa Marina de Angra dos Reis. Para construir sua casa de férias, como você sempre desejou. De frente para o mar. Praia exclusiva. Com o terreno, você ganha, de graça, o projeto de sua casa. São 4 opções de planta. Sala, 2 quartos, 2 banheiros, cozinha, deck, garagem opcional.

Você chega a esse paraíso em apenas 2 horas e meia, pela mais moderna auto-estrada brasileira. E breve ainda mais perto, com a pavimentação dos últimos 38 km da nova Rio-Santos, que fará a ligação direta entre o Rio e Angra. Pense no que isso representa em termos de valorização para o seu investimento.

Como proprietário do terreno, você também é sócio do "Club House" da Marina de Angra dos Reis, que já oferece serviços completos de bar, restaurante, limpeza, conservação e arrumação das casas. Sua mulher não vai fazer nadinha, só se divertir com você.

E para o seu barco, todas as facilidades de uma estação marítima.

Em Angra dos Reis o verão nunca termina...

Entre o mar e a montanha, Angra dos Reis é uma festa de sol o ano inteiro. Centro de veraneio, com água clarinha de se ver o fundo, Angra é o paraíso de caça submarina. Tem 2.000 praias, 7 baías e 388 ilhas.

Ponha a sua casa à beira-mar na Marina de Angra dos Reis – as Bahamas brasileiras.

Seu terreno:
 Entrada a partir de Cr\$ 2.400,00.
 Saldo em 15 meses.
 Sem prestações intermediárias.
 Número limitado de unidades à venda.
 Apress-se. Os primeiros compradores têm o privilégio de escolher seu terreno nos melhores locais. Seja um privilegiado entre privilegiados.

Projeto do Arquiteto Carlos Citió



P&M 1209/79

Orlando Meade
 pioneirismo e tradição

Av. Rio Branco, 156 - 23º - grupo 2319 - Tels.: 232-8128 - 232-7164
 Av. Copacabana, 1072 - sobreloja 204 - Tel: 238-7535 - Até às 22 horas

Você também pode alugar uma casa na Marina de Angra dos Reis para passar seus fins-de-semana. Faça sua reserva.

Fonte: Acervo O Globo, 1970.

Além dos veículos de comunicação, observamos uma forte propaganda do governo do período ditatorial sobre a construção dessa rodovia. Em contraponto às críticas sobre o regime antidemocrático, uso de censura e aparelho repressor, os governos militares passaram a vender a imagem de progresso e rápido crescimento econômico. A década de setenta ficou conhecida no país como período do milagre econômico, época em que o governo investiu fortemente em obras de infraestrutura e grandes construções no setor de transporte. A Rio-Santos, tornou-se assim a grande garota propaganda do governo, pois possibilitou a ligação via litoral dos dois maiores estados do país no campo econômico, além de viabilizar a construção da usina nuclear em Angra, outro símbolo de expressivo crescimento econômico e progresso tecnológico.

O ponto mais alto da propaganda da Rio-Santos se encontra na produção do vídeo governamental Estrada do Sol.⁸ No vídeo, podemos observar um casal jovem e da área nobre da cidade do Rio de Janeiro indo realizar uma viagem pela Rio-Santos. Ao longo do vídeo, o narrador destaca a beleza da natureza, as praias e a riqueza histórico-cultural das cidades de Mangaratiba, Angra dos Reis, Paraty e Ubatuba, tudo isso possibilitado pela construção da rodovia. Nada se aborda sobre a destruição ambiental ou conflitos de terra gerados pela sua obra.

A imagem de progresso e crescimento econômico se tornou parte presente da memória de boa parte dos habitantes atuais da cidade. Ao perguntarmos sobre os impactos da Rio-Santos em sala de aula, a maioria dos alunos relata as consequências benéficas da rodovia, como o acesso rápido à cidade do Rio de Janeiro e possibilidade de integração econômica com outras cidades. Pouco se sabe sobre os impactos que a rodovia trouxe a vida dos próprios estudantes.

⁸ Vídeo disponibilizado pelo Arquivo Nacional em:
<https://www.youtube.com/watch?v=ELVa99o2pSo&t=333s>. Acesso em fevereiro de 2024.

Figura 20: Propaganda do Ministério dos Transportes sobre a Rio-Santos

A RIO-SANTOS QUER DIZER TUDO ISSO.

TURISMO

Obra de expressão nacional, a Rio-Santos é considerada pelo Governo como de alta prioridade em razão dos benefícios que trará a uma área de grande concentração sócio-demográfica, ligando São Paulo à Guanabara. A rodovia, em sua primeira etapa, vai de Santa Cruz (GB) à Ubatuba (SP) proporcionando facilidades para o desenvolvimento do turismo e contribuindo para o progresso de uma vasta região até então carente de infra-estrutura de transporte capaz de impulsionar as iniciativas de caráter econômico. A Rio-Santos já é chamada de "Estrada do Turismo".



DESENVOLVIMENTO

Demograficamente o conjunto Guanabara, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais abrange uma população de cerca de 45 milhões de habitantes e representa cerca de 45% da população do País. Três principais objetivos constituem a justificativa prioritária para a construção da Rio-Santos: 1. A estrada é mais uma ligação entre Rio e São Paulo, servindo como alternativa para a rodovia Presidente Dutra; 2. Será ainda o principal fator de desenvolvimento de uma região de vasto potencial mas que, até agora, sofre um descompasso em relação às suas limitações; e 3. A região, apesar de sua situação entre os dois maiores polos do País - Rio de Janeiro e São Paulo - permanece praticamente isolada pela localização e atividades econômicas das mais atrasadas.



ECONOMIA

Encontram-se na região servida pela Rio-Santos três tipos de produção: agrícola, animal e industrial. Pela demanda líquida de produtos agro-pecuários, conclui-se que, em sua área de influência direta, a Guanabara e o Estado do Rio predominam sempre sobre São Paulo. Com os programas de expansão industrial, a produção da região tende a acelerar-se cada vez mais. Na região, é também necessário que se considere o potencial pesqueiro, atividade de grande presença na orla Rio-Santos. A Rio-Santos tem 536 Km. Destes, já estão pavimentados aproximadamente 100 Km, incluindo a ligação de Jacuicanga, onde estão os estaleiros da Verolme e Angra dos Reis, onde se constrói a primeira usina nuclear do País e o trecho no território do Estado da Guanabara.



INTEGRAÇÃO

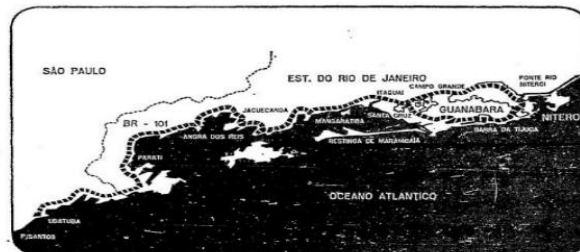
A Rio-Santos será mais extensa do que a Rio-São Paulo. Ela se constituirá numa rota de desenvolvimento destinada a projetar estímulos ao crescimento econômico de todas as cidades que se localizam em suas margens. De acordo com seu traçado, a rodovia beneficiará Guaruja, Santos, São Sebastião, Ilha Bela, Caraguatatuba, Ubatuba, Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba e Itaguaí, até a região de Santa Cruz, na Guanabara.



CORTES DE PROPAGANDA

Oito das maiores empresas nacionais de construção rodoviária estão responsáveis pela realização da Rio-Santos, a Estrada do Turismo. As firmas que executam este projeto foram selecionadas em concorrência internacional.

Os custos desse empreendimento - considerado como prioritário pelo Governo - oscilam em torno de 600 milhões de cruzeiros. A rodovia - que recebeu financiamento parcial do Banco Interamericano de Desenvolvimento - deverá ficar pronta no final de 1973.



MT-DNER



**CONSTRUTORA
MENDES JUNIOR S.A.**
G.B. - Av. Beira Mar, 216 - 13.
B.H. - Av. João Pinheiro, 146 - 18.

**CIA. METROPOLITANA
DE CONSTRUÇÕES**

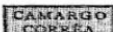
GB - Praça Pio X, 39 - 8.
SP - Av. Ipiranga, 978 - 3.

ESTAS SÃO AS EMPRESAS DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA PARTICIPANTES DO EMPREENDIMENTO.



C.R. ALMEIDA S.A.
ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES
G.B. - Av. 13 de Maio, 41 - 13.
C.R. - Vicente Machado, 1771

CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO



CAMARGO CORRÊA S.A.
GB - Rua Teófilo Otoni, 63 - 7.
SP - Rua Líbero Babaró, 501 - 6.

**CONSTRUTORA
ANDRADE GUTIERREZ**

GB - Rua São José, 46 - 11.º e 12.º
SP - Rua da Bahia, 756



PARANAPANEMA S.A.
MINERAÇÃO, INDÚSTRIA E CONSTRUÇÃO
GB - Rua Haddock Lóbo, 578 - 11.º



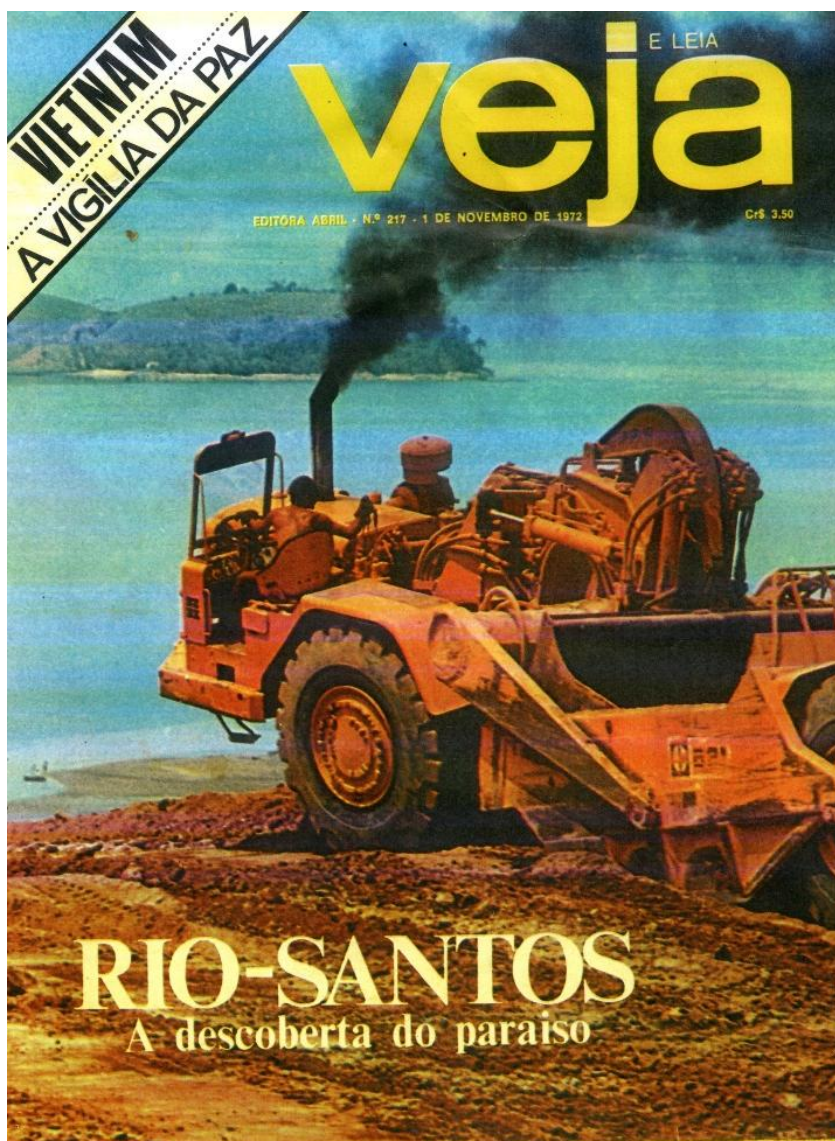
**EMPRESAS ASSOCIADAS
DE ENGENHARIA**
G.B. - Av. Presidente Vargas, 583 - 8.
S.P. - Av. das Nações Unidas 1540



**CONSTRUTORA
RABELLO S.A.**
GB - Av. Rio Branco, 109 - 12.
SP - Largo do Arouche, 24 - 7.

Fonte: Acervo O Globo, 1972

Figura 21: Capa da Revista Veja de dezembro de 1972



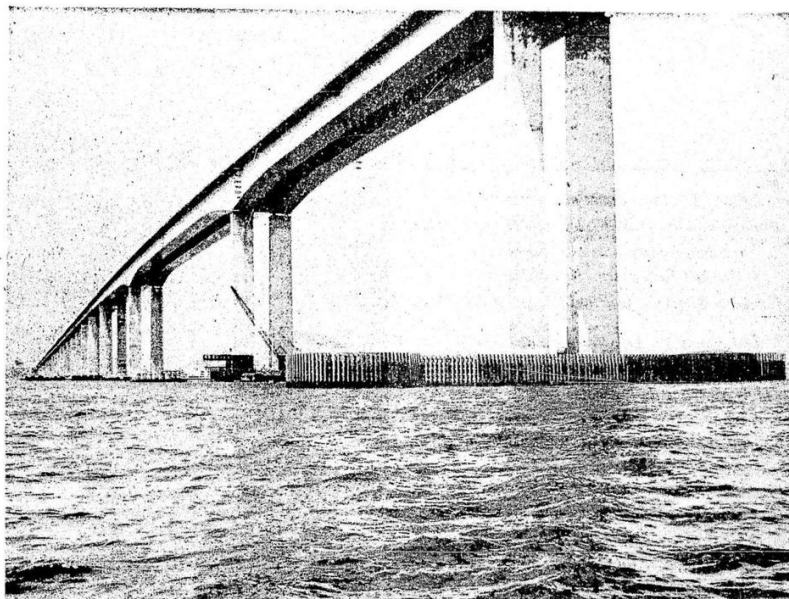
Fonte: Acervo Revista Veja, 1972

As rodovias também serviram como material de propaganda do governo, símbolo de progresso do país. Ao analisarmos os arquivos de jornais do período, encontramos com facilidade notícias que associam rodovia a ideia de progresso, como podemos ver abaixo:

Figura 22: Nas rodovias, o caminho para o progresso

NAS RODOVIAS, O CAMINHO DO PROGRESSO

Em decorrência de uma expressiva expansão da rede federal pavimentada, a partir de 1965, o setor rodoviário garantiu ao País os caminhos necessários para que o processo de desenvolvimento não fosse estrangulado pela falta de um sistema de transportes capaz de acelerar a circulação de riquezas.



A colocação de proteção aos pilares da ponte Rio—Niterói evidencia a preocupação do Ministério dos Transportes, através do DNTER, em dotar aquela grandiosa obra da máxima segurança

Fonte: Acervo O Globo, 1974

. Além da narrativa de progresso, o discurso de avanço econômico e desenvolvimento civilizatório provocado pela construção da Rio-Santos, muitas vezes foi contrastado com a situação de Angra antes da rodovia, rotulando seus moradores de atrasados ou “caipiras”. Esse discurso ao ser comprado passa a considerar o estilo de vida dos moradores baseados na integração com a natureza como algo antiquado e torna as obras de alto impacto ambiental como negócios positivos.

A construção das rodovias está inserida no chamado “Milagre econômico” brasileiro, período de rápido crescimento econômico concentrado. O milagre econômico foi a via encontrada pelo governo ditatorial de silenciar as críticas ao regime militar e para diminuir os índices inflacionários. O investimento em grandes obras de infraestrutura, as chamadas obras faraônicas, e no parque industrial brasileiro serviria para acelerar o crescimento do país e serviria como propaganda para manter o controle sobre a população.

Em 1967, com a saída de Castelo Branco e a posse do novo Presidente Arthur da Costa e Silva, assumiu o Ministério da Fazenda Antônio Delfim Netto, até então Secretário da Fazenda do Estado de São Paulo. Representando a chamada “escola desenvolvimentista da USP”, Delfim mudou a orientação da política econômica do governo; sua gestão caracterizou-se por grandes taxas de crescimento do PIB, 11% ao ano em

média, o que fizeram o período 1967-73 ficar conhecido na literatura econômica como “Milagre Econômico”. O governo elegeu o crescimento econômico como seu principal objetivo, acompanhado da contenção da inflação (mas admitia uma taxa de inflação em torno de 20% a 30% ao ano, com redução gradual. (GREMAUD et al., 2004). Delfim deu outro diagnóstico sobre as causas da inflação brasileira. Diferentemente do governo anterior, que acreditava numa inflação de demanda, Delfim diagnosticou a inflação como sendo de custos, ou seja, o que fazia os preços subirem não era o fato de a demanda ser maior que a oferta, mas sim o aumento dos custos de produção das empresas, por causa do crédito caro e por estarem operando com capacidade ociosa em virtude da recessão. Assim, o próprio crescimento da atividade econômica contribuiria para a redução dos custos das empresas e por consequência para a redução da inflação. Entre 1967 e 1973, a estratégia adotada pelo governo baseou-se na retomada do investimento público em infraestrutura (energia, transportes, comunicações, siderurgia, mineração), que foi possível graças à recuperação financeira do setor público, devido às reformas do PAEG. (Bellingieri, 2005, p. 4)

As rodovias correspondiam a uma generosa fatia desse avanço econômico, realizado por meio de empréstimos de bancos internacionais, dívida externa, dependência do capital estrangeiro, arrocho salarial, além de cortes em programas sociais e no funcionalismo público. Chamamos o período ditatorial de ditadura civil-militar, pois o golpe de 64 e os posteriores governos se mantiveram com o apoio do grande empresariado brasileiro, principalmente os donos de empreiteiras, que se tornaram as grandes empresas do país, beneficiadas pelas obras conduzidas pelos governos da ditadura.

No final da década de 1970, o patrimônio médio das quatro maiores empreiteiras brasileiras – Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Norberto Odebrecht e Mendes Júnior – equivalia a 80% do índice similar das quatro maiores montadoras de automóveis no país – a Volkswagen do Brasil, a General Motors, a Ford e a Fiat (Ferraz, 1981). Sebastião Camargo, o dono da maior construtora brasileira do período – a Camargo Corrêa –, foi o primeiro brasileiro a constar nos anos 1980 na lista dos bilionários da revista Forbes e da Fortune, figurando como um dos homens mais ricos do mundo. (...) As cinco maiores construtoras brasileiras (todas do ramo da construção pesada) dispunham de 31,2% do faturamento global das cem maiores empreiteiras em 1978. Seis anos depois, esse índice saltou para 56,9%, após uma elevação da concentração sentida ano após ano. Isso indica que, no período da transição política, houve um processo de centralização de capital no setor, em meio à crise econômica que fazia os recursos para as obras públicas estagnarem. Foi uma conjuntura na qual as maiores empreiteiras conseguiram, em geral, manter sua elevada atividade, ao passo que as pequenas e médias construtoras passaram por dificuldades. Esse processo foi combinado com uma leva de fusões e aquisições que levou a uma significativa concentração de atividades no setor em torno das quatro megaempreiteiras – Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Norberto Odebrecht e Mendes Júnior. (Campos, 2024, p. 176)

Nesse sentido é válido lembrar que das quatro empreiteiras mencionadas no texto acima, três delas – Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Mendes Júnior – participaram das obras da Rio-Santos.

Neste capítulo analisaremos os impactos da Rio-Santos sobre a população de Angra, os efeitos no meio ambiente, os conflitos fundiários, desapropriações e crescimento desordenado. Além disso, discutimos como a narrativa construída pelo governo dizia praticamente o oposto: a Rio-Santos era símbolo de progresso e avanço econômico. Como podemos trabalhar em sala de aula essa narrativa do governo e contrapor com os efeitos da obra observados na cidade e a memória da população que viveu esse período? No próximo capítulo trabalharemos com a elaboração de nosso produto final: um livro digital sobre a Rio-Santos. Abordaremos a organização do material e as intencionalidades de cada atividade.

CAPÍTULO 4 – UM E-BOOK SOBRE A RIO-SANTOS

Após uma análise sobre a Rio-Santos e seus impactos e após a discussão bibliográfica sobre a união desse tema com a História Local e o Ensino de História, nesse capítulo iremos abordar como realizaremos essa união na prática através da construção de um material didático sobre a Rio-Santos que poderá ser trabalhado em sala de aula.

A produção desse material está voltada para o nono do ensino fundamental, em consonância com o objeto de conhecimento e as habilidades apresentadas pela BNCC nesse período. Um dos objetos de conhecimento do nono ano está relacionado a análise da ditadura militar e as habilidades EF09HI19, EF09HI20, EF09HI21 estão relacionadas com o tema (B, 2018, p. 431). Essas habilidades discutem a memória sobre esse período, o projeto desenvolvimentista da ditadura, os processos de resistência da sociedade civil, além das demandas indígenas e quilombolas sobre esse período. Todos esses temas acabam atravessando nossa análise e material, pois discutimos a narrativa de desenvolvimento e progresso da ditadura, os impactos sobre a população de Angra, incluindo a população indígena, caiçara e quilombola, além de discutirmos a memória do período ditatorial.

Enxergamos a produção desse material didático como uma oportunidade dada ao professor do município de aproximar um tema da história nacional a história local e analisar com seus alunos sobre como o projeto desenvolvimentista econômico da ditadura pode ter afetado diretamente a vida dos estudantes. Além disso, o material pode mostrar também a resistência da população local diante das transformações trazidas pelas obras e outras medidas do governo ditatorial sobre a cidade de Angra dos Reis, conteúdo alinhado com as habilidades propostas pela BNCC. Ainda que o material esteja voltado para o nono ano, o professor possui ampla autonomia para utilizar como desejar em outros anos do ensino fundamental ou ensino médio, pois o e-book também poderá trazer outras discussões como alterações do espaço pelas grandes obras, resistência caiçara e quilombola e uso da propaganda pelo governo ditatorial.

Nosso produto final é um e-book que contém treze atividades que poderão ser trabalhadas por completo ou selecionadas pelo professor. O professor tem a liberdade de realizar uma sequência didática sobre a ditadura militar utilizando o material didático como guia, como também poderá selecionar algumas atividades para complementar as informações trazidas em sala. No entanto, gostaríamos de ressaltar

que nossa maior proposta é unir a história local com a história nacional analisando a construção da Rio-Santos e seus impactos. Além disso, algumas atividades podem ser realizadas individualmente, já outras demandam a organização em grupos, além de tarefas extraclasse.

Para que nós consigamos atingir esse objetivo contaremos com o uso de diversas fontes sobre o período e sobre o tema, como fontes orais, escritas e visuais. Nosso material se constrói sobre alguns acervos principais: o acervo do Jornal O Globo, o acervo da revista Veja, a Hemeroteca da Biblioteca Nacional e o fundo da Agência Nacional, disponibilizado pelo Arquivo Nacional. A Hemeroteca permite acessar diversos periódicos e jornais, escolhemos três para trabalharmos devido a sua ampla circulação. Os jornais escolhidos são: Jornal do Brasil, Jornal do Commercio e Jornal O Fluminense. Também utilizamos o acervo da Revista Manchete também disponibilizado pela Hemeroteca. A escolha por esses jornais se justifica pois eram periódicos de grande circulação nacional naquele período, além disso seu acervo está totalmente disponível nas redes, facilitando o acesso às fontes para a pesquisa. A revista Veja e Manchete também possuem acervo digitalizado e exploram o caráter turístico e empresarial de Angra nas décadas de 70, nos ajudando a analisar a construção desse perfil para a cidade. O Arquivo Nacional nos disponibiliza algo precioso: o acervo de propaganda da ditadura militar, que vai desde vídeos de divulgação sobre a Rio-Santos, até fotos de visitas de autoridade a Angra, além de registros sobre o andamento da obra.

Além das fontes de acervo mais usuais, contamos com duas redes que nos concedem muitos relatos e fotos sobre o período: Facebook e Youtube. O grupo Túnel do Tempo de Angra nos concede uma ampla oferta de fotos antigas que mostram as modificações da paisagem de Angra. As fotos são concedidas pelos próprios moradores e muitas são acompanhadas de seus relatos e lembranças de vida. Também contamos com o acervo de vídeos disponibilizado pelo Youtube, que possui relatos riquíssimos para o trabalho com fontes audiovisuais. No site, encontramos o depoimento da Marilda, grão do Quilombo do Bracuí e a perda de território trazida pela Rio-Santos, também encontramos documentários sobre a especulação imobiliária trazida pela Rio-Santos e a resistência caiçara (documentário Trindadeiros), além de

relatos de antigos moradores de Angra em documentários que abordam as transformações da cidade.⁹

Nossa proposta é reunir esses documentos em um único material e elaborar atividades sobre as fontes citadas. Pretendemos apresentar a fonte e realizar perguntas ou propostas curtas de texto. Pensamos nesse formato, pois as atividades seriam menos cansativas e poderiam ser feitas pelos alunos sem a total supervisão do professor. Sugestões extraclasse, que podem servir como um trabalho em grupo da turma, também foram elaboradas, como a proposta de uma entrevista com algum parente ou conhecido que tenha vivido o período de construção, uma colagem de fotos com antes e depois do local em que mora ou um trabalho de resgate de memória da família, refazendo os passos de migração de até três gerações anteriores.

A elaboração de um material digital se justifica pela facilidade de acesso que a maioria dos alunos tem a esse tipo de recurso. Elaboramos um material em formato pdf, para que os alunos consigam acessar do seu próprio celular. Além disso, a produção do material online, não impossibilita a impressão pelo docente do material. No entanto, como conhecemos a realidade de muitas escolas, sabemos que nem todos conseguiriam imprimir o material e por isso o digital seria a melhor saída. Nossa intenção é divulgar o pdf para todos os professores de História da rede, o que mais uma vez será facilitado pelo formato virtual.

A escolha pelo material digital também se dá pela facilidade de divulgação do conteúdo entre os professores da rede, pois a cidade possui um número pequeno de escolas. Segundo o IBGE, Angra possui 110 escolas de ensino fundamental. Nossa intenção é divulgar amplamente o material por meio digital e posteriormente nos assegurarmos que cada escola receba ao menos um exemplar físico do material. Ao longo deste capítulo explicaremos como se deu a divisão do material, a escolha e organização do conteúdo, além de explicar a proposta de cada atividade. Para a leitura completa do material, o leitor poderá encontrar o e-book no anexo dessa dissertação.

⁹ O termo griô se refere a pessoa detentora de grande conhecimento e que resguarda a memória e história da sua comunidade. Os griôs são figuras respeitadas pelos quilombolas e tem a responsabilidade de repassar a história daquela comunidade para as próximas gerações.

4.1 Organização do material didático

Dividimos o e-book em quatro partes principais: o material introdutório, a apresentação de Angra e sua população antes da Rio-Santos, a ditadura civil-militar e construção da Rio-Santos, os impactos da rodovia e a memória da população sobre o período.

O material introdutório é chamado “Raio-X da Rio-Santos” e trazem perguntas e informações que formam um breve panorama sobre a rodovia. Ele fala sobre o período em que foi construída, o motivo de sua construção, sua quilometragem e cidades que são cortadas por ela. Além disso, temos um mapa que permite ao aluno enxergar a extensão da Rio-Santos, a localização de Angra e o percurso desenhado pela rodovia no município. Os dois materiais servem como apresentação geral do tema e podem auxiliar o professor na introdução do conteúdo a ser abordado em sala. Quando o aluno lê o material introdutório, ele inicia sua ambientação ao tema, o que facilita a realização das próximas atividades.

A primeira parte do e-book está na apresentação da cidade de Angra dos Reis e de sua população antes da Rio-Santos. Acreditamos que essa abordagem seja essencial para que os alunos compreendam as profundas alterações que a construção da Rio-Santos trouxe sobre a cidade e sobre a organização e modo de vida da população autóctone.

A segunda parte do material consiste em analisar a construção de grandes obras pelo regime ditatorial do país e relacioná-la com a Rio-Santos e o projeto econômico desenvolvimentista. Além disso, trataremos uma discussão sobre uso da propaganda e a construção de um discurso de progresso e avanço econômico que se basearam justamente na construção da Rio-Santos.

Por fim, a terceira parte tratará especificamente das alterações trazidas por essa rodovia, abordando desde os impactos ambientais até a desorganização espacial, desapropriações, expulsões e deslocamentos populacionais. Além disso, essa parte abordará a memória da população sobre o período e seus atos de resistência e permanência cultural apesar das drásticas alterações trazidas pela Rio-Santos.

A seguir apresentamos a organização realizada no material didático:

Apresentação

- Um raio-x sobre a Rio-Santos
- Mapa da Rio-Santos

Parte 1: Angra dos Reis antes da Rio-Santos

- Atividade 1: Como era Angra antes da Rio-Santos?
- Atividade 2: Quem morava em Angra antes da Rio-Santos? Os caiçaras
- Atividade 3: Quem morava em Angra antes da Rio-Santos? Os quilombolas

Parte 2: A chegada da Rio-Santos

- Atividade 4: A construção da Rio-Santos
- Atividade 5: A propaganda e a Rio-Santos
- Atividade 6: Rio-Santos: a estrada do Sol

Parte 3: Rio-Santos: seus impactos, resistência e memória

- Atividade 7: Os impactos ambientais
- Atividade 8: A disputa imobiliária
- Atividade 9: O deslocamento populacional
- Atividade 10: Os antigos moradores e a Rio-Santos - parte 1
- Atividade 11: Os antigos moradores e a Rio-Santos - parte 2
- Atividade 12: A ocupação desordenada
- Atividade 13: A Rio-Santos e os impactos atuais

Conclusão

Após essa breve apresentação do material iremos detalhar as fontes, propostas de trabalho e intencionalidades de cada atividade. Para melhor organização dessa explicação e com a intenção de tornar menos cansativo, dividiremos as apresentações seguindo a organização das três partes do material digital. Portanto, falaremos primeiro das atividades sobre Angra antes da Rio-Santos, depois abordaremos a chegada da Rio-Santos e por fim discutiremos as atividades sobre os impactos, resistência e memória sobre a Rio-Santos.

4.2 Angra dos Reis antes da Rio-Santos – Parte Um

Propomos neste tópico a realização de três atividades com o objetivo de trazer uma breve apresentação sobre Angra dos Reis e sua população. Na primeira atividade, trazemos um vídeo gravado em Angra pela década de quarenta. Esse vídeo é mais uma contribuição extraída do grupo do Facebook Túnel do Tempo Angra que compartilha materiais mais antigos sobre Angra. O proposto ao apresentar o vídeo é contrastar a paisagem da cidade de oitenta anos atrás com o panorama atual. Fazemos isso, trazendo uma imagem aérea atual de um dos locais que o vídeo da

década de quarenta apresenta. Continuando com nosso objetivo de mostrar a cidade antes da chegada da rodovia e das grandes obras, trouxemos alguns dados estatísticos relacionados a população e um quadro comparativo sobre a população rural e urbana ao longo das décadas. Nesse caso, nosso intuito é mostrar como a partir da década de setenta a cidade apresenta um crescimento populacional expressivo, além de apontar o processo de êxodo rural iniciado no mesmo período. Iniciamos assim, as correlações entre as transformações da cidade e a vida dos grandes empreendimentos a Angra dos Reis.

Em algumas atividades, criamos o quadro chamado “Você Sabia?”. Nossa intenção é trazer algumas informações complementares que podem ser frutos de dúvidas de muitos alunos. Na atividade um, por exemplo, trouxemos para esse quadro informações sobre o deslocamento da população de Angra antes da chegada das rodovias e as dificuldades enfrentadas pela população.

As atividades dois e três se dedicam a falar de dois grupos específicos: a população caiçara e a população quilombola. Nosso objetivo é abordar o estilo de vida desse grupo e ambientar os alunos aos seus costumes, modo de vida e localização, para que depois compreendam como a Rio-Santos modificou todos esses aspectos. Alguns dos leitores, podem ser perguntar o motivo de não abordarmos outros grupos, como os indígenas e a população urbana. Decidimos por falar desses dois grupos especificamente, como exemplos de grupos que foram duramente afetados pela Rio-Santos, alterando seu estilo de vida e gerando deslocamentos. A população urbana era pequena no período da chegada da Rio-Santos e não passou por problemas de desapropriação ou expulsões. Já a população indígena na década de sessenta e setenta era formada por pequenos grupos familiares no interior do Bracuí. Com a migração dos guarani do sul para Angra dos Reis entre as décadas de setenta e oitenta, que os conflitos por terra são iniciados. Assim, decidimos tratar da população indígena apenas na parte dos impactos gerados pela rodovia e conflitos fundiários pós construção da Rio-Santos.

A atividade dois apresenta a população caiçara e decidimos iniciar o tema, apresentando vídeos e realizando exercícios sobre quem é essa população caiçara, qual seu estilo de vida, seus costumes e conhecimentos. Também buscamos, por meio da pergunta final, gerar a reflexão dos alunos sobre sua identidade, pois a partir do vídeo, alguns dos estudantes podem identificar seu estilo de vida como caiçara, pois temos muitos discentes que trabalham junto com a família em negócios relacionados

a pesca e outras atividades relacionadas ao mar. Gerar essa reflexão pode ajudar a trazer um senso de pertencimento do estudante ao seu local, além de valorizar suas raízes e conhecimentos.

A atividade três fala sobre a população quilombola, que apesar de ser bastante visitada por pessoas do Rio de Janeiro e até de outros países, ainda é desconhecida pelos alunos. Tentamos minimizar esse desconhecimento por meio de visitas ao quilombo, mas infelizmente nem sempre temos meios para deslocamento ou agenda para o evento. Sendo assim, a apresentação da comunidade do quilombo Santa Rita do Bracuí, localizada em Angra dos Reis, é uma excelente oportunidade para que o aluno entenda o que são os quilombos, quais são seus papéis atualmente e qual sua importância para a cultura do país e do município. Nessa atividade, apresentamos alguns vídeos que abordam questões como importância da terra, ancestralidade, vida em comunidade e o jongo, aspecto que pode ser totalmente novo ao aluno. Essa atividade então é um convite para entrar em contato com a comunidade quilombola e aprender a valorizá-la.

Ainda nessa atividade trazemos mais uma informação adicional, apresentando o território atual do Quilombo Santa Rita do Bracuí e a perda de território gerada pelas desapropriações pela Rio-Santos.

4.3 A chegada da Rio-Santos – Parte Dois

Na parte dois do nosso material digital temos por intenção trabalhar a narrativa do governo sobre a Rio-Santos, além de tratar sobre as expectativas e usos da rodovia pelo regime ditatorial. Nas três atividades dessa parte do e-book, abordamos os seguintes aspectos: os objetivos da construção da Rio-Santos, o Projeto Turis e o potencial turístico da rodovia, a consequente vinda de novos empreendimentos a partir da rodovia, o uso da Rio-Santos como objeto de propaganda e a visão de progresso e desenvolvimento trazidas por essa obra.

A atividade número quatro visa abordar os objetivos da construção da Rio-Santos, relacionando-os principalmente com o potencial turístico da rodovia apontado pelo governo. Por isso, nessa atividade, apresentamos o Projeto Turis, para que o aluno possa compreender o surgimento do modelo turístico da sua cidade, muito voltado para turista da classe A externo a Angra e pouco voltado para o turismo popular de seus próprios habitantes. Nossa intenção é que o aluno compreenda a vinda de resorts e outros projetos de turismo de luxo para sua cidade e a exclusão de pessoas

de baixa renda desse local. Além disso, ao trazer o exemplo do caso do Frade, pretendemos iniciar a discussão sobre o processo de tomada do litoral por esses condomínios hoje muito comuns na paisagem da cidade. No quadro “Você Sabia?” da atividade quatro, também trazemos outros objetivos da Rio-Santos para o governo, como a instalação de empreendimentos estratégicos dependentes do mar e de uma baía calma para sua instalação, como o terminal petrolífero TEBIG e a usina nuclear Angra I.

A atividade cinco irá trabalhar a narrativa do governo sobre a rodovia e a utilização da Rio-Santos como material de propaganda para a ditadura. Iniciamos a atividade apresentando duas fontes em jornais sobre as rodovias. Uma abordando sobre as riquezas da rodovia e outra vinculando as rodovias a ideia de progresso. Além disso, também trouxemos uma propaganda do Ministério dos Transportes com o objetivo de divulgar a Rio-Santos. Pretendemos que os alunos trabalhem com os textos apresentados e que por meio das perguntas consigam observar a elaboração de uma visão extremamente positiva das rodovias, vinculando-as com as ideias de desenvolvimentismo e progresso. Também gostaríamos de destacar os altos investimentos do governo sobre essas vias.

A atividade seis trabalha com o maior material de divulgação feito pelo governo sobre a Rio-Santos, o vídeo “Estrada do Sol”, material audiovisual que remonta um casal saindo da zona sul do Rio de Janeiro e utilizando a Rio-Santos para descobrir as riquezas turísticas das cidades cortadas por ela. Nessa atividade, pretendemos discutir as pretensões da ditadura com esse vídeo, relacioná-las ao Projeto Turis e a visão da Rio-Santos como um empreendimento turístico de alto padrão.

4.4 Rio-Santos: seus impactos, resistência e memória – Parte Três

A parte três do nosso material digital é a mais longa e contém sete atividades das treze propostas. O tamanho dessa parte é proposital, pois pretendemos nos alongar na discussão sobre os impactos no período e na atualidade da Rio-Santos sobre a cidade de Angra dos Reis, na tentativa de contrapor a narrativa positiva do governo sobre a rodovia vista anteriormente.

Iniciamos essa parte com a atividade sete que aborda os impactos ambientais ocasionados pela construção da Rio-Santos. Nessa atividade, trabalhamos com três notícias de jornais do período que analisam as desconsiderações das empreiteiras

quanto a preservação das montanhas e da flora, provocando erosões e deslizamentos. Além disso, as notícias abordam o aterramento de praias, a poluição provocada pela obra e a destruição da fauna, que se desloca para outras regiões.

Nessa primeira atividade temos o objetivo de contrapor a visão de progresso e desenvolvimento com a devastação provocada pela Rio-Santos. Começamos aqui nosso trabalho de trazer uma visão crítica sobre esse obra e os danos irreversíveis provocados por ele. Muitos desses danos não podem ser vistos hoje e por isso são desconsiderados. Por exemplo, muitos não sabiam que determinadas regiões em Angra possuíam belas praias que eram utilizadas para lazer, mas foram aterradas. Ao resgatarmos essas informações, os alunos podem observar os graves impactos da construção em seu início. Além disso, iniciamos nosso trabalho de estabelecer as relações não observadas entre danos ambientais atuais com a construção da Rio-Santos.

A atividade oito começa a trabalhar o processo de expulsão e desapropriação sofrido pela população angrense com a chegada da Rio-Santos. Para compreendermos melhor como se deu esse processo, realizamos uma breve explicação sobre o processo de especulação imobiliária, o processo de grilagem e as dificuldades dos moradores em comprovar a posse das terras, pois muitos ocupavam a região por décadas sem nenhum incômodo, mas não possuíam documentos comprobatórios de posse. Trouxemos notícias relacionadas a disputas em cartório pelas escrituras, que chegam a fabricar dezenas de escrituras sobre a mesma região. Também trouxemos o tema da chegada das primeiras casas de veraneio que passam a cercar áreas de praias ou trilhas e impedem o acesso da própria população ao espaço público do litoral. Por fim, trouxemos outra notícia que aborda que nem sempre a disputa pelas terras se dava pela documentação e o uso de violência infelizmente era comum.

Por meio dessas notícias queremos trabalhar o injusto processo de desapropriação de antigos moradores de regiões próximas ao mar em nome de empreendimentos imobiliários relacionados ao turismo. Além disso, queremos discutir as relações de poder nessas disputas, já que muitos empresários conseguiam com facilidade documentos que comprovavam posse de terras, além de utilizar capangas e até força policial para expulsar a população local. Enquanto isso, os moradores das

terras enfrentavam grandes dificuldades para comprovar sua posse, mesmo morando por gerações no mesmo local.

Por fim, nessa atividade trouxemos uma realidade que é bastante visível até hoje, mas que começou naquele período: o cercamento de praias e regiões de mata por casas de luxo ou condomínios de alto padrão. Nossa intenção é buscar as origens dessa prática que é muito comum até hoje, não permitindo o acesso de antigos moradores que antes usufruíam a praia livremente. Nessa atividade, no quadro “Você Sabia?” aproveitamos para divulgar um dos importantes movimentos pela preservação ambiental em Angra: o movimento Sapê. Apresentamos o trabalho desse movimento contra a privatização de diversas praias por condomínios, assunto que é tão atual hoje.

A atividade nove trata do processo de deslocamento populacional, tanto realizado pelo Estado como o realizado por particulares. A primeira notícia revela que as desapropriações não respeitavam nem o processo legal: os moradores eram expulsos, recebiam um valor muito menor que o preço negociado no mercado imobiliário por aquele terreno e também ficavam meses ou anos a espera do pagamento, pois a ordem era desapropriar primeiro para manter o ritmo das obras. Por receberem um valor menor, muitos não conseguiam manter seu sustento e precisavam de ajuda externa. Já a segunda notícia relata o processo de expulsão por particulares que utilizavam métodos completamente ilegais para a desapropriação. Muitos cercavam as terras, destruíam plantações, instalavam criações de gado e incendiavam moradias.

Com essas notícias pretendemos destacar a violência e brutalidade utilizadas no período de construção da Rio-Santos para retirar seus moradores do local. Além disso, convidamos os alunos a reflexão sobre a mudança de vida que esses moradores sofreram, perdendo seu local de subsistência e provavelmente se estabelecendo em moradias precárias.

As atividades dez e onze tem a intenção de resgatar e trabalhar com a memória dos moradores de Angra sobre a construção da Rio-Santos. A atividade dez trabalha com os relatos da comunidade caiçara do Frade que conta sobre a desapropriação de terrenos, a poluição da praia, a transformação de rios em canais de esgoto próximos a casa dos moradores para atender o condomínio. Os exercícios dessa parte têm

como intenção revelar os impactos de condomínio de alto padrão, que seguiram o Projeto Turis, sobre a população local. Além disso, pretendemos trabalhar com os alunos a importância da preservação desses relatos para a história deles e para a reflexão sobre as injustiças cometidas nesse processo. Por fim, desejamos trabalhar os relatos com as notícias da época, para que os alunos desenvolvam a habilidade de estabelecer relações intertextuais e contextualizadas sobre o mesmo tema.

O exercício onze discute os impactos sobre uma região específica de Angra: o Bracuí. Esse território é habitado por dois grupos de grande relevância: os quilombolas e os indígenas. Nessa atividade, portanto, iremos discutir os efeitos dos condomínios e especulação imobiliária sobre estes dois grupos. Iniciamos nossa discussão com o relato da Marilda, griô do Quilombo Santa Rita do Bracuí. Introduzimos seu relato explicando aos alunos a função e importância dos griô para a comunidade quilombola. Após isso, apresentamos o vídeo em que Marilda discute questões como impactos ambientais, destruição da mata e do rio, dificuldades nas atividades de subsistência, além de trazer de modo sublime a discussão sobre o progresso vendido pelas obras e a situação dos moradores da rodovia. Posteriormente, trouxemos os efeitos sobre os quilombolas pela construção do Porto Bracuhy, mais um condomínio de alto padrão feito a beira-mar sob os moldes do Projeto Turis. Para realizar a discussão, apresentamos uma notícia sobre o Porto Bracuhy que destacava sua beleza e comodidades, e depois exibimos um vídeo sobre o quilombo do Bracuí, relatando o processo de grilagem, desapropriação e danos ambientais causados com a chegada da rodovia e condomínio.

Temos por intenção com estes materiais, discutir os danos trazidos pela rodovia ao Quilombo Santa Rita do Bracuí, refletir sobre a visão de progresso que o relato da Marilda nos traz, além de analisar a importância da terra, da vida em comunidade e respeito a natureza pregados pelo quilombo, contrastados com as profundas alterações no meio ambiente provocadas pelas obras da rodovia e empreendimentos turísticos.

Na atividade onze também apresentamos a Aldeia Sapukai, formada por indígenas guarani. Além de explicarmos a formação da aldeia e vinda dos indígenas guarani a partir da década de setenta, trouxemos um relato que denunciava as ameaças sofridas pelos indígenas de um responsável por outro loteamento de casas no Bracuí, a Fazenda Itinga. Nesse caso, nossa intenção é apresentar aos alunos a

violência sofrida pelos indígenas pelo processo de especulação imobiliária, até mesmo em regiões já interiorizadas como é o caso da aldeia Sapukai. Os condomínios de alto padrão tomaram o litoral e loteamentos de médio porte residenciais foram feitos do outro lado da rodovia, tomando espaços correspondentes a aldeia e ao quilombo.

A atividade doze se dedica em analisar a ocupação desordenada provocada pela Rio-Santos, fruto da vinda de muitos trabalhadores para a construção da rodovia e diversos empreendimentos e também fruto do deslocamento da população do município devido ao processo de especulação imobiliária. Nesse sentido, nosso objetivo nessa atividade é relacionar o processo de ocupação dos morros e áreas planas periféricas com a chegada da rodovia. Para isso, trouxemos duas notícias sobre o processo de ocupação dos morros e o problema imobiliário da cidade após a construção da rodovia. Nessa atividade, também contamos com uma notícia de anos atrás que relata que a maioria da população de Angra vive em encostas e trouxemos um comparativo de imagens do centro de Angra no início do século XX e atualmente. Pretendemos discutir o processo de ocupação desorganizada e sem o apoio do governo provocado pela chegada de novos trabalhadores e a população local expulsa de outras regiões.

Muitos alunos de nossa escola habitam atualmente os morros descritos nas notícias. Temos por intuito que eles reflitam que o local em que eles moram hoje é fruto dessa política de construção de uma rodovia voltada para o turista e pouco preocupada com a sua população que precisa habitar moradias precarizadas e de risco.

Sabendo que muitos estudantes habitam essa região, elaboramos uma espécie de questionário na atividade doze que deve ser respondido pelo aluno. Temos como objetivo, trazer reflexões do aluno sobre o local em que vive, o que muitas vezes é normalizado, pois muitos vivem no mesmo local desde que nasceram. Convidamos o estudante a se perguntar sobre a origem da sua casa, o deslocamento da sua família e refletir que talvez o local em que vive hoje esteja diretamente relacionado com o período da chegada da Rio-Santos ao município de Angra.

A atividade treze está relacionada com a atividade doze e nos traz reflexões atuais provocadas pelas construções da Rio-Santos, condomínios, terminais e usinas. Nas outras atividades refletimos sobre os efeitos das obras no período de sua

realização. Nessa atividade, desejamos observar os impactos atuais dessas edificações. Iniciamos uma discussão, trazida anteriormente, sobre o processo de ocupação dos condomínios do litoral do continente e de ilhas, ação iniciada com a chegada da especulação imobiliária e o estabelecimento de construções de luxo. O acesso limitado ou ausente a muitas praias hoje é uma das questões que merecem espaço na discussão, pois o município de Angra possui poucas opções de lazer para o público infantil e adolescente. As praias se apresentam, portanto, como uma opção frequente de diversão, mas muitas ou estão poluídas ou fechadas para o acesso público. Pretendemos discutir questões sobre acesso à cidade e ilegalidades provocadas por um projeto turístico pouco voltado para a população.

Para finalizar nossas discussões e atividades, trouxemos o que pode ser considerado o maior problema de Angra dos Reis atualmente, a ocupação em locais impróprios e as consequentes mortes e deslizamentos provocadas pelas chuvas intensas muito comuns no município. Exibimos o documentário “Por que as casas caem” que aborda o deslizamento dos morros do centro de Angra no Réveillon de 2010 que provocou a morte de cinquenta e três pessoas. A análise desse documentário, nos permite compreender a atualidade do nosso tema, pois a construção realizada há cinquenta anos traz graves consequências para a população até hoje, pois sem ter muitas opções para morar, ao observar preços altos de imóveis gerados pela especulação imobiliária e ter poucas ações do governo voltadas para moradia segura e de qualidade, a população se vê abandonada e exposta aos riscos de morar indevidamente nas encostas. Situação que tira o sono dos seus moradores toda vez que uma chuva forte chega e as sirenes tocam. Os problemas são antigos, mas as soluções ainda não chegaram.

Finalizamos nosso material digital destacando a importância de se conhecer a história do seu território e trazendo uma mensagem que incentive os estudantes a buscarem por seus direitos por uma cidade mais justa e acessível a todos. Para trazer vislumbres sobre dias melhores, fechamos o material com a letra de Luís Perequê, Encanto Caiçara, que retrata que mundos mais tranquilos já existiram e podemos lutar para que eles voltem novamente.

CONCLUSÃO

A construção da Rio-Santos trouxe profundas transformações em Angra dos Reis, município que atuo como professora. Ao longo desses seis anos como docente na cidade, infelizmente presenciei e ouvi relatos de deslizamentos e alagamentos de casas de alunos que me contavam em sala o que havia acontecido. Há uma preocupação generalizada com o deslocamento na rodovia em dias de chuva. Os bloqueios na estrada e sistemas pare-e-siga, que sempre precisam realizar alguma manutenção para evitar futuros riscos, são constantes. Já tive recesso adiantado no mês de abril, pois não conseguia chegar à cidade, devido ao imenso deslizamento provocado na rodovia e o consequente desligamento do transporte rodoviário. A população angrense se acostumou ao medo, pois se não se acostuma ao medo, as atividades diárias de deslocamento não seriam feitas. Ouvimos as sirenes tocarem em dias de chuva e continuamos a trabalhar, estudar, ir ao médico ou realizar compras. Ouvimos relatos de possíveis vazamentos na usina e continuamos nossas atividades. Ouvimos tiroteios em morros ocupados pelo tráfico e seguimos. Como uma cidade que era tão pacata e tranquila de se viver chegou a esse cenário atual? Foi por realizar várias vezes essa mesma pergunta que cheguei ao trabalho apresentado.

Ao longo da pesquisa tentamos responder essa pergunta por meio da consulta a fontes do período que mostram os interesses econômicos e turísticos por detrás dessa rodovia, interesses que ignoravam por completo a população local que sequer foi questionada ao modelo de desenvolvimento que as atenderia. No capítulo três vimos as narrativas de progresso e avanço econômico do governo ditatorial e como esse projeto autoritário de construção voltado ao grande capital trouxe consequências graves a população como expulsões, desapropriações, conflitos violentos, perda de subsistência, impactos ambientais, ocupação desordenada e impactos ambientais.

No entanto, a nossa pesquisa não deseja responder apenas a pergunta feita anteriormente. Tínhamos como objetivo trazer essas problematizações e ponderações para sala de aula. Para isso, foi preciso uma pesquisa sobre as contribuições da História Local e Ensino de História o trabalho, já que era necessário construir um conhecimento que pudesse ser divulgado aos alunos e gerasse discussões em sala de aula por meio da análise das fontes apresentadas. Foi justamente isso que realizamos no capítulo um, apontando sobre a importância de nós professores

construirmos um conhecimento autônomo, preocupado com as inquietações dos alunos e voltado para a reflexão dos estudantes.

Com essa preocupação em mente, escrevemos os capítulos dois e quatro. O capítulo dois oferece o cenário das nossas preocupações na pesquisa: a escola e a cidade de Angra. Apresentamos dados importantes sobre os alunos da nossa escola, os locais em que vivem e os problemas que enfrentam. Também iniciamos a apresentação da cidade de Angra dos Reis, plano de fundo de toda nossa pesquisa, pois nossas ponderações são voltadas aos estudantes da cidade. Por fim, trouxemos os dados gerais da Rio-Santos no final do capítulo dois, para iniciarmos a relação tríplice entre rodovia, Angra e os estudantes.

Como proposta final do nosso trabalho, trouxemos no capítulo quatro e no material em anexo as propostas de atividades que serviriam como convite a reflexão sobre a Rio-Santos, seus impactos e a relação dos alunos com o território a que pertencem. O material didático é a síntese de nossa pesquisa, pois não responde somente ao nosso questionamento inicial sobre as transformações da cidade, como leva essa discussão para o ensino e para sala de aula, permitindo a reflexão dos alunos sobre um assunto que afeta diretamente suas vidas.

O material também tem a intenção de mostrar que a cidade de Angra dos Reis nem sempre teve os problemas atuais, que outros contextos já existiram e podem voltar caso a sociedade tome consciência da história do seu território e se envolva na luta por uma cidade melhor. Finalizamos nosso trabalho, defendendo o sentido de esperar elaborado por Paulo Freire, de que há possibilidades de novas perspectivas, assim como havia no passado. Conforme Freire explica:

É preciso ter esperança, mas ter esperança do verbo esperar; porque tem gente que tem esperança do verbo esperar. E esperança do verbo esperar não é esperança, é espera. Esperança é se levantar, esperar é ir atrás, esperar é construir, esperar é não desistir! Esperança é levar adiante, esperar é juntar-se com outros para fazer de outro modo. (FREIRE, 1992)

É sobre esse tipo de esperança que pretendemos deixar como mensagem final.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Douglas Ramos de. **Crescimento Populacional, Desastres e Realocação de Moradores de Áreas de Risco: Uma breve análise histórica de Angra dos Reis**. 2019. 89 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Política Públicas) - Instituto de Educação de Angra dos Reis, Universidade Federal Fluminense, 2019.

ALVES, Ronaldo Sávio Paes. História e salas de aula: um balanço bibliográfico entre saber histórico e saber escolar. **Revista de Ciências Humanas**, n. 1, 2009.

BELLINGIERI, Julio Cesar. A Economia no Período Militar (1964-1984): crescimento com endividamento. *Revista Hispeci & Lema*, v. 8, p. 12-17, 2005.

BITTENCOURT, Circe Maria Fernandes. Conteúdos e métodos de ensino de história: breve abordagem histórica. **Ensino de História: fundamentos e métodos**, v. 4, 2004.

BITTENCOURT, Circe Fernandes. Reflexões sobre o ensino de História. **Estudos avançados**, v. 32, p. 127-149, 2018.

BRASIL. Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular**. Brasília: MEC, 2018.

BRASIL. **Plano Nacional de Viação – PNV**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1964.

BRASIL. Decreto-lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956. Altera a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, e dá outras providências. **Lex**: coletânea de legislação: edição federal, [S. l.], v. 7, 1956.

CAMARGO, Cezar Pardo Mêo Pompêo de. Territorialidades caiçaras, urbanização e turismo no município de Paraty, RJ. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 6, n. 2, p. 543-562, 2016.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Empresariado e ditadura no Brasil: o caso dos empreiteiros de obras públicas. In: LEITE LOPES, José Sérgio et al. **Memória, movimentos sociais e direitos humanos**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2024, p. 174-200.

CATELAN, Magdale Machado; HENN, Leonardo Guedes; MARQUEZAN, Fernanda Figueira. A influência das políticas neoliberais no ensino de História, nos anos finais do ensino fundamental: algumas reflexões sobre os PCNs e a BNCC. **Research, Society and Development**, v. 9, n. 3, 2020.

CAVALCANTI, Keila Brandão; DA HORA, Alberto Segundo Spínola. Política de turismo no Brasil. **Revista Turismo em Análise**, v. 13, n. 2, p. 54-73, 2002.

CHEVALLARD, Yves. Sobre a teoria da transposição didática: algumas considerações introdutórias. **Revista de educação, ciências e Matemática**, v. 3, n. 2, 2013.

CHETRY, Michael. Crescimento demográfico e espacial de uma cidade média: Angra dos Reis. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, n. 14/15, p. 23-34, 2018.

COSTA, Aryana. História local. **Dicionário de ensino de História. Rio de Janeiro: FGV**, 2019.

DE GÓIS, Marcos Paulo Ferreira. Turismo, território e urbanização: uma reanálise do caso do município de Angra dos Reis e da região turística da Costa Verde (RJ). **Geo UERJ**, n. 37, p. e33263-e33263, 2020.

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana; VIANA, Virgílio M. Comunidades tradicionais e manejo dos recursos naturais da Mata Atlântica. 2004.

FIGUEIRA, Cristina Aparecida Reis; MIRANDA, Lílian Lisboa. Educação Patrimonial no ensino de história nos anos finais do ensino fundamental: conceitos e práticas. **São Paulo: Edições SM**, 2012.

FONSECA, Selva Guimarães. **Caminhos da história ensinada**. Papirus Editora, 1993.

FONSECA, Selva Guimarães. História local e fontes orais: uma reflexão sobre saberes e práticas de ensino de História. **História Oral**, v. 9, n. 1, 2006.

FONTANELLI, Marina de Mello. Rio-Santos: A promessa da modernização e do turismo, conflitos de terras e resistência caiçara. **Tempos Históricos**, v. 22, n. 2, p. 715-735, 2018.

FONTANELLI, Marina de Mello. **A rodovia e os caiçaras: a construção da Rio-Santos e suas consequências para as comunidades locais em Ubatuba (SP)**. 2019. Tese de Doutorado.

FORQUIN, J. C. Saberes escolares, imperativos didáticos e dinâmicas sociais. **Teoria e educação**. Porto Alegre: Pannonica, n. 5, p. 28-49, 1992.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da esperança: um reencontro com a pedagogia do oprimido**. Editora Paz e Terra, 2014.

GADOTTI, Moacir. **Saber aprender: Um olhar sobre Paulo Freire e as perspectivas atuais da educação**. In: Um olhar sobre Paulo Freire - Congresso Internacional, Évora, 2000.

GOUBERT, Pierre. História Local. **Revista Arrabaldes**, 1-69-82, Mai/Ago 1988.

HORN, Geraldo; GERMINARI, Geyso. **O ensino de História e seu currículo**. São Paulo: Vozes, 2006.

HUERTAS, Daniel Monteiro. Configuração territorial dos caminhos rodoviários do Brasil: do papel ativo do Estado às concessões. **Revista Transporte y Territorio**, n. 18, p. 122-155, 2018.

ITC–RJ. **Atlas Fundiário do Rio de Janeiro**. Governo do Estado do Rio de Janeiro, Secretaria de Assuntos Fundiários e Assentamentos Humanos. Rio de Janeiro, 1991.

JESUS, Claudiana Guedes de; DA SILVA, Luana Lima. Trajetória e importância do estaleiro Verolme na indústria naval brasileira. **Desafio Online**, v. 9, n. 1, 2021.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2004.

MARTINS, J. S., SEABRA, V. da S., & RICHTER, M. (2020). Turismo e segregação socioespacial em angra dos reis: uma análise da organização do espaço por meio do geoprocessamento. **Revista Tamoios**, 16(2).

MARTINS, Marcos. História Regional. In: Pinsky, Carla. **Novos Temas nas Aulas de História**. São Paulo: Contexto, 2013.

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. O ensino de História no Brasil: contextualização e abordagem historiográfica. **História Unisinos**, v. 15, n. 1, p. 40-49, 2011.

MEDEIROS, Leonilde Servolo. Conflitos por terra e repressão no campo no estado do Rio de Janeiro (1946-1988). **Relatório Final, CPDA, UFRRJ**, 2015.

MELO, Vilma de Lurdes Barbosa. **História local: contribuições para pensar, fazer e ensinar**. Editora da UFPB, 2015.

MONTEIRO, Ana Maria FC. A história ensinada: algumas configurações do saber escolar. **História & Ensino**, v. 9, p. 9-35, 2003.

MONTEIRO, Ana Maria. **Professores de História: entre saberes e práticas**. Mauad Editora Ltda, 2007.

NADAI, Elza. O ensino de história no Brasil: trajetória e perspectiva. **Revista Brasileira de História**, v. 13, n. 25/26, p. 143-162, 1992.

NEVES, Joana. História local e construção da identidade social. **Revista de História**, n. 3, p. 13-27, 1997.

OLIVEIRA, César Antonio de; GIACOMO, Leonardo. Território em risco: discussão acerca dos impactos da implantação da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA) em Angra dos Reis–RJ. **Revista Master-Ensino, Pesquisa e Extensão**, v. 5, n. 10, p. 63-75, 2020.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, v. 12, n. 40, p. 26-45, 2011.

RAMOS, D. A. L.; PEREIRA, D. de A. (org.). **Territorialidades, políticas e sustentabilidade: agenda e questões contemporâneas**. Ponta Grossa: Atena, 2022

REVISTA VEJA. São Paulo, Editora Abril, n. 217, 1 nov. 1972.

SANTOS, Luis Felipe Freire Dantas; DA SILVA MARINS, Júlio César; RAMBELLI, Gilson. A materialidade do tráfico e os desdobramentos no presente: arqueologia marítima do navio escravagista Camargo, Angra dos Reis. **Revista de Arqueologia**, v. 37, n. 1, p. 98-116, 2024.

SCHMIDT, Maria Auxiliadora; CAINELLI, Marlene. História local e o ensino da História. **Ensinar a História**, 2004.

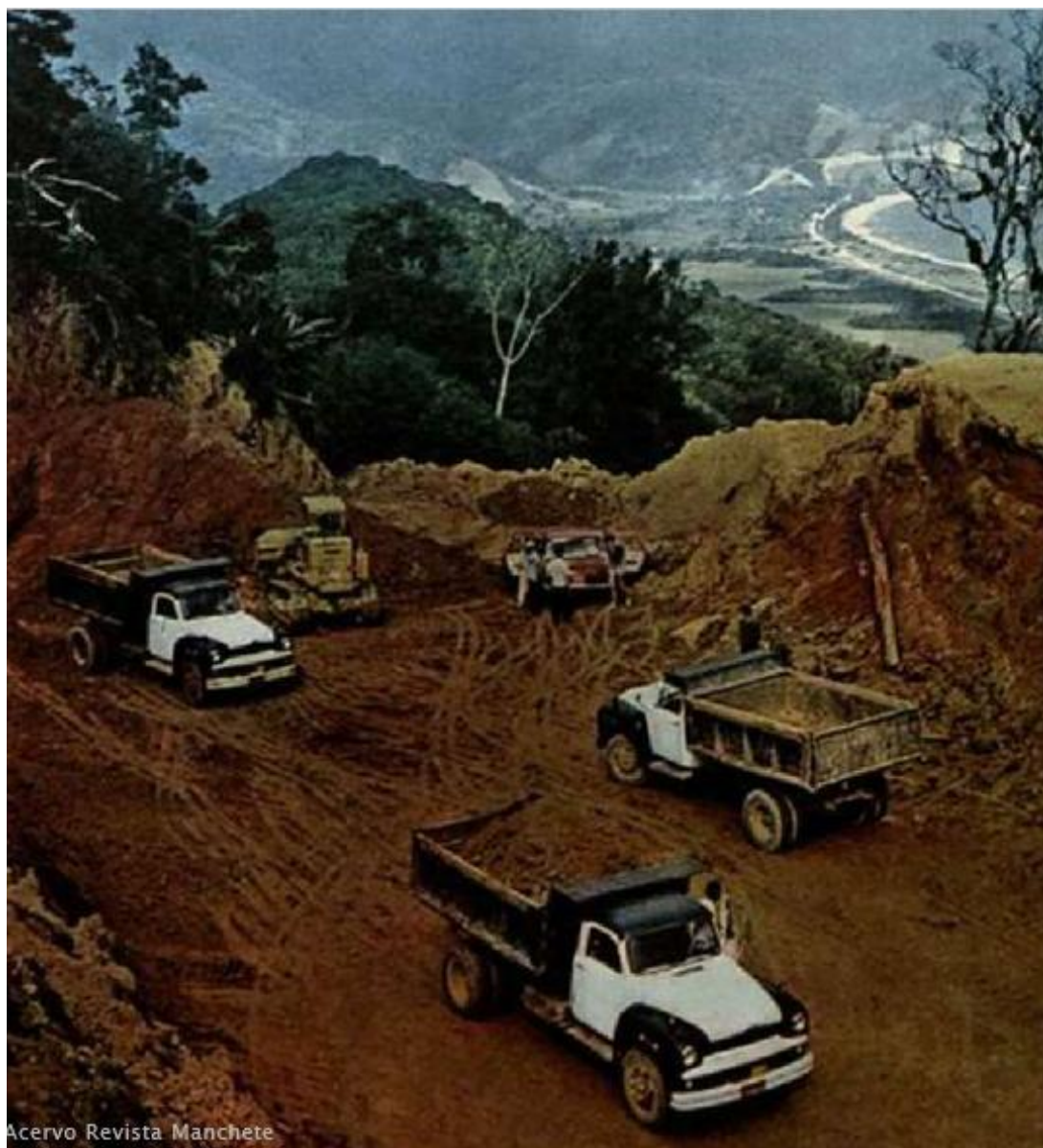
SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez editora, 2017.

SIQUEIRA, Priscila. Os caiçaras e a Rio/Santos. **Revista São Paulo em Perspectiva**, v. 3, n. 4, p. 62-64, 1989.

SOUSA, Angélica Silva de; OLIVEIRA, Guilherme Saramago de; ALVES, Laís Hilário. A pesquisa bibliográfica: princípios e fundamentos. **Cadernos da Fucamp**, Minas Gerais, v. 20, ed. 43, p. 64-83, 2021.

SOUZA, R. de et al. Expulsos do paraíso: a influência do capital turístico-imobiliário na produção do espaço em Angra dos Reis, RJ. 2022, in: RAMOS, D. A. L.; PEREIRA, D. de A. (org.). **Territorialidades, políticas e sustentabilidade: agenda e questões contemporâneas**. Ponta Grossa: Atena, 2022. cap. 10, p. 177-202.

ANEXO



Acervo Revista Manchete

Caderno de atividades

A RIO-SANTOS E ANGRA DOS REIS

Projeto para os alunos do segundo
segmento do Ensino Fundamental sobre
a história e memória da construção da
Rio-Santos

Autora: Prof. Izabela Morgado

ÍNDICE

Apresentação	3
Um raio-x sobre a Rio-Santos	4
Mapa da Rio-Santos	6
Parte 1: Angra dos Reis antes da Rio-Santos	
Atividade 1: Como era Angra antes da Rio-Santos?.....	8
Atividade 2: Quem morava em Angra antes da Rio-Santos? Os caiçaras.....	14
Atividade 3: Quem morava em Angra antes da Rio-Santos? Os quilombolas.....	17
Parte 2: A chegada da Rio-Santos	
Atividade 4: A construção da Rio-Santos	21
Atividade 5: A propaganda e a Rio-Santos	27
Atividade 6: Rio-Santos: a estrada do Sol	32
Parte 3: Rio-Santos: seus impactos, resistência e memória	
Atividade 7: Os impactos ambientais	34
Atividade 8: A disputa imobiliária.....	38
Atividade 9: O deslocamento populacional.....	45
Atividade 10: Os antigos moradores e a Rio-Santos – parte 1	49
Atividade 11: Os antigos moradores e a Rio-Santos – parte 2	52
Atividade 12: A ocupação desordenada.....	58
Atividade 13: A Rio-Santos e os impactos atuais.....	64
Conclusão	68

Prezado leitor,

Este caderno de atividades é resultado da minha dissertação de mestrado realizada no ProfHistória pela UFRRJ, sob orientação da prof.^a dr.^a Fabiana Rodrigues. Seu título é “Rio-Santos: caminhos e descaminhos analisados em sala de aula”. O objetivo desse trabalho é problematizar, utilizando a história local, os impactos socioespaciais trazidos pela construção da Rio-Santos e a partir disso elaborar um material que possibilite a discussão dessa temática em sala de aula.

Após reflexão trazida na dissertação, chegou o momento de mostrar o produto final dessas análises. Utilizando fontes da época, elaborei um material, voltado para estudantes de Angra dos Reis (mas não somente para eles) que permitisse a discussão sobre a construção da rodovia e suas consequências, como desapropriações, deslocamento populacional e crescimento desordenado. Além disso, essas consequências são contrapostas com o materiais do governo divulgados no período e o discurso de progresso e desenvolvimento econômicos promovidos no período ditatorial.

Espero que esse material possa gerar ricas discussões e reflexões em sala de aula e permita aos alunos aprenderem um pouco mais sobre seu local e sua história, adquirindo sentimento de pertencimento e ação transformadora.

Um bom trabalho para você!

Contato:

E-mail: morgado.izabela@gmail.com

Instagram: [prof.izabelamorgado](https://www.instagram.com/prof.izabelamorgado)

UM RAIO-X SOBRE A RIO-SANTOS

O que é a Rio-Santos?

A Rio-Santos é um trecho da rodovia BR-101, que percorre o litoral brasileiro do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte. O trecho que liga a cidade do Rio de Janeiro a cidade de Santos (parte continental) é chamado de Rio-Santos. Seu trajeto se inicia em Santa Cruz, bairro localizado no Rio de Janeiro e termina na Rodovia Cônego Domenico Ragoni, em Santos, na área continental.

Que outros nomes a Rio-Santos possui?

Ela pode ser chamada de Rodovia Governador Mário Covas (nome da BR-101), de Rodovia Procurador Haroldo Fernandes Duarte no trecho do Rio de Janeiro e Rodovia Doutor Manuel Hipólito do Rêgo no trecho paulista

Por quais regiões a Rio-Santos passa?

Ela percorre cidades como: Itaguaí, Mangaratiba, Angra dos Reis, Paraty, Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião, Ilhabela, Bertioga.

UM RAIOS-X SOBRE A RIO-SANTOS

Quando a Rio-Santos foi construída?

A história da Rio-Santos é longa. Ela se inicia em 1956, no governo Kubistchek que cria o plano rodoviário nacional. Na época era chamada de BR-6. No entanto, essa rodovia não foi concebida em seu governo. A partir do governo ditatorial em 1964, as discussões sobre rodovias e desenvolvimento econômico retornam. Em 1968, já começam a ser definidos os traçados da Rio-Santos e a partir da década de 70, suas obras são iniciadas.

Por que a Rio-Santos foi construída?

Segundo o governo Médici, sua obra foi concebida para desafogar o trânsito da Rodovia Presidente Dutra (BR-116) que conectava Rio de Janeiro a São Paulo pelo interior. Além disso, o governo defendia o uso turístico de cidades como Angra dos Reis, Mangaratiba e Ubatuba, que ainda eram pouco conhecidas pelo turismo nacional.

Agora que você conhece um pouco a Rio-Santos, vamos às atividades?

MAPA DA RIO-SANTOS



<https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/viaja-sp/2018/01/1953424-cenografica-rio-santos-percorre-praias-mata-atlantica-cachoeiras-e-cidades-historicas.shtml>

<https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/viaja-sp/2018/01/1953424-cenografica-rio-santos-percorre-praias-mata-atlantica-cachoeiras-e-cidades-historicas.shtml>

PARTE 1: ANGRA DOS REIS ANTES DA RIO-SANTOS



Atividade 1

COMO ERA ANGRA ANTES DA RIO-SANTOS?



Você já parou para se perguntar como era a cidade que você vive antes da construção da Rio-Santos? Como as pessoas se deslocavam? Do que viviam? Como era a paisagem?

O vídeo abaixo possui trechos da cidade de Angra em 1940. Vamos assistir?

<https://youtu.be/3UpLtItM7Wc>



Atividade 1

Agora vamos responder algumas perguntas em seu caderno sobre o vídeo:

1. O vídeo mostra a região central de Angra na década de 40. Quais diferenças você consegue enxergar na paisagem daquela época comparada com a paisagem atual?
2. O vídeo também mostra a construção da Estrada Angra-Getulândia, atual rua Prefeito João Gregório Galindo, local que abriga regiões como Morro da Cruz, Volta Fria, Morro da Glória I e II e Morro do Perez. Observe a imagem atual sobre a estrada e responda: que mudanças você consegue enxergar?

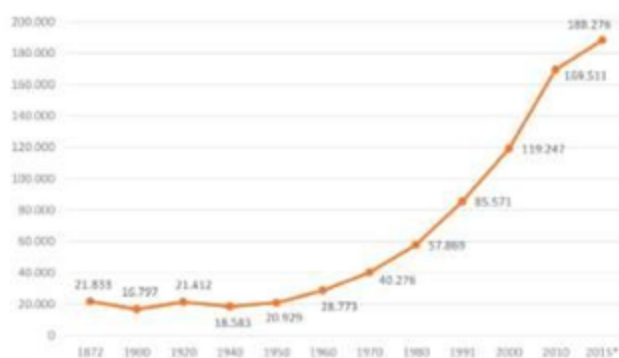


Google Maps

Atividade 1

Quantas pessoas viviam em Angra antes da Rio-Santos? Você sabe? Analise o gráfico abaixo e responda as questões a seguir:

Gráfico 1: Evolução da população de Angra dos Reis em número de habitantes (1872-2015)



Fonte: IBGE, Censos demográficos.
* Estimativa população 2015

Chetry, 2018

3. Entre 1872 e 1950, qual era a média de habitantes em Angra dos Reis? O que ocorre com o número de habitantes a partir de 1960?

4. Sabendo que a construção da Rio-Santos se inicia em 1967, que relação podemos estabelecer entre o início da construção e o gráfico populacional?

Atividade 1

Agora analise a tabela abaixo.

Tabela 4: População urbana e densidade de população (1950-2010)

	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
População Urbana (%)	33,7	46,5	47,7	50,3	91,7	95,8	96,3
Densidade (hab/km ²)	26	35	49	71	104	145	205

Fonte: IBGE, Censos demográficos.

Chetry, 2018

5. Até a década de 70, a população de Angra era mais urbana ou mais rural?
6. Que mudança podemos observar pela tabela a partir da década de 80?
7. Que motivos você acredita que levaram a essa mudança a partir da década de 80?

Atividade 1

Você sabia?

Antes da chegada da Rio-Santos, o maior meio de transporte era o marítimo.

A notícia a seguir é de 1968 e conta um pouco mais sobre a vida da população do litoral sul fluminense e paulista. Segundo o relato, vemos que a comunicação via terrestre era praticamente ausente devido às dificuldades do terreno para abertura do caminho. Também vemos que era comum os moradores realizarem a navegação de cabotagem, ou seja, a navegação feita muito próxima ao litoral e não no mar aberto.

COMPARTIMENTOS

Um dos aspectos mais notáveis da ocupação humana do litoral — dizem os relatórios — é a sua flagrante compartimentação, seu caráter pontual e descontínuo. Os pequenos núcleos de povoação ocorrentes são isolados, tendo ficado quase até a época presente desprovidos de vinculação terrestre. As comunicações, escassas, eram feitas anteriormente pelo mar, mediante uma cabotagem rudimentar e primária. Um exemplo típico é o da cidade de São Sebastião, que até cerca de três anos não dispunha de qualquer estrada que ligasse a pontos do litoral, na direção de Santos. O ponto mais distante que se podia atingir naquela época, por via terrestre, era a praia de Guaraqueçaba, situada a 12 quilômetros. A construção do oleoduto São Sebastião—Santos exigiu, recentemente, o estabelecimento de uma via razoavelmente trafegável até Bertioga.

Outro exemplo é o da ligação terrestre de Parati e Angra dos Reis, que, somente agora, há menos de um ano, foi efetivada por um caminho carroçável de trânsito difícilíssimo. A situação parece originar-se do bloqueio existente, exercido pelas escarpas da Serra do Mar, que estorvavam durante séculos as ligações com o planalto, e na segmentação da faixa litorânea pelos íngremes contrafortes da serra, responsáveis pela referida compartimentação do litoral. Sob o aspecto da classificação orográfica, a zona em que a Rio-Santos será implantada pode ser sinteticamente apresentada como uma série de terrenos planos, quase ao nível do mar, separados por braços dos contrafortes da cordilheira marítima.

Acervo Correio da Manhã, 1968.

Niterói (Sucursal) — No litoral de Mangaratiba a Parati, 30 mil pessoas dependem de um serviço oficial de transportes, desde o médico ao pão para o café da manhã. Nas lanchas pequenas e lentas — gastariam quase uma hora para vir do Rio a Niterói — levando até 180 pessoas (a capacidade licenciada é 110) só há mesmo tempo para enjôo, numa viagem de sete horas. Velhos, senhoras e crianças saltam delas para o isolamento completo.

São 50 milhas de litoral bastante entrecortado, que esconde 200 ilhas — a maior dá nome à baía: Ilha Grande. Contorno azulado das elevações da Serra do Mar, em contraste com as cores da água. Barcos de pesca. É o litoral sul do Estado do Rio esperando, talvez, a rodagem de um filme. Quer um conselho? Passe por fora. Vá por terra, pelo Vale do Paraíba — longe do litoral — se quer chegar a Angra dos Reis ou Parati.

Mar por limite

O ancoradouro inicial das lanchas do Serviço de Navegação Sul Fluminense, da Secretaria de Comunicações e Transportes do Estado do Rio, está em Mangaratiba, onde se pode chegar por ferrovia ou rodovia. A Central do Brasil mantém um serviço de automotrizas, partindo da Guanabara às 7h15m. Quase três horas de viagem. Em Mangaratiba a lancha aguarda que ela chegue para partir. Para Angra dos Reis, diariamente, e Parati nos dias ímpares.

A lotação da lancha não se completa aqui, pois Angra dos Reis tem ligações terrestres. Somente haverá alguma dificuldade se houver coincidência com o dia de visitas aos presos da Ilha Grande, pois a lancha, em dias alternados, passa pela ilha onde se localiza o Presídio da Guanabara. Mas a partir de Angra dos Reis e até Parati, mesmo com uma rodovia percorrida por dois governadores e intransitável hoje, este serviço de lanchas é a única ligação. Então o ninguém pode ficar.

Começa o embarque: sacos de cimento, sofás, pão, vergalhões, malas, embornais, um cachorro de caça num engradado, mulheres, mala postal (por causa da lancha, Parati recebe correspondência em dias alternados), crianças, um casal de velhos. Um marinho explica que existe lancha de carga, mas está parada em Mangaratiba com o bloco do motor rachado. Há tumulto no embarque e desembarque e quem ocupa logo o seu lugar paga NCr\$ 0,10 de multa, pois devia pagar logo na entrada da lancha (NCr\$ 1,84). O marinho, mal-educado, só cobra.

Atividade 2

QUEM MORAVA EM ANGRA ANTES DA RIO- SANTOS? OS CAIÇARAS



Boa parte da população de Angra era composta pela comunidade caiçara. antes da construção da Rio-Santos? Mas você sabe o que é caiçara?

Leia o texto abaixo e depois responda as perguntas:

A expressão caiçara se refere aqueles que moram no litoral entre o norte do Paraná e sul do Rio de Janeiro. No entanto, nem todo morador dessa região pode ser chamado de caiçara, pois esse termo também está ligado a um modo de vida específico. Os caiçaras formam comunidades tradicionais que habitam essa parte do litoral há muito tempo. Eles vivem principalmente de quatro atividades: da agricultura familiar, do extrativismo vegetal, da pesca e artesanato. Os caiçaras estabeleceram ao longo dos anos uma relação de integração com a natureza, respeitando seus ciclos e sua preservação. Eles também possuem tradições próprias como a congada e o fandango.

Atividade 2

O vídeo abaixo nos ajuda a entender um pouco mais sobre o que é ser caiçara. Vamos assistir?

<https://www.youtube.com/watch?v=vQZPqa4ZyYU>



Agora que lemos o texto e vimos o vídeo, responda:

1. O que significa ser caiçara?
2. Qual a relação do caiçara com a natureza?

Atividade 2

O vídeo abaixo fala um pouquinho mais sobre a população caiçara hoje. Para a realização da atividade, assista até o minuto 10:55.

O vídeo está disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=dW17bP3HNfU>



3. No vídeo conhecemos três caiçaras de Angra dos Reis. De quais regiões da cidade eles são?
4. Como eles se definem como caiçaras?
5. Você se considera caiçara? Possui algum parente que é ou que era caiçara? Onde ele vivia/vive? Como era ou é seu modo de vida?

Atividade 3

QUEM MORAVA EM ANGRA ANTES DA RIO- SANTOS? OS QUILOMBOLAS



Leia o texto abaixo e responda as perguntas a seguir.

Os quilombos são comunidades rurais formadas por descendentes de pessoas negras escravizadas. São vilarejos que, no período do Brasil colonial, foram construídos por pessoas escravizadas fugitivas das fazendas escravocratas.

Essas pessoas se abrigavam no meio rural, geralmente escondido nas florestas, montanhas e locais de difícil acesso, e acolhiam outros escravizados fugidos, formando pequenas aldeias.

Os quilombos são símbolo da resistência negra à escravidão. As chamadas comunidades quilombolas existem até hoje, compostas principalmente pelos descendentes dos escravizados fugidos. São consideradas comunidades tradicionais brasileiras.

Os quilombos e suas comunidades são um fenômeno típico da história do Brasil e da América Latina. São vistas como comunidades tradicionais do país porque surgiram ainda no período colonial (século XVI – XIX), como uma forma de resistência negra, e perduraram durante séculos.

Nos quilombos, os negros escravizados podiam viver livres, vivenciar a sua cultura e fé. Os quilombos tinham casas, plantações, pequenas pastagens, animais e produziam quase tudo que precisavam, entretanto, trocas comerciais com pequenos produtores e cidades vizinhas também podiam acontecer.

Atualmente, existem mais de 3000 quilombos em todo o território brasileiro, essas comunidades têm seu direito à terra garantido pela Constituição, porém, assim como as comunidades indígenas, ainda enfrentam problemas com a efetivação da posse das propriedades.

(<https://www.significados.com.br/quilombo/>)

Atividade 3

1. O que são quilombos?
2. Qual foi a origem dos quilombos?
3. Quantos quilombos existem no Brasil e que dificuldades eles enfrentam?

Você sabia que a cidade de Angra possui um quilombo desde o século XIX? É o quilombo Santa Rita do Bracuí. No vídeo a seguir você poderá conhecer um pouco mais sobre o quilombo.

<https://www.youtube.com/watch?v=CTgVLgmQfG8&t=274s>



4. Como o quilombo surgiu?
5. Que problemas relacionados a terra os quilombolas enfrentam hoje?
6. Que expressões culturais os quilombolas mantem até hoje?

Atividade 3

Voce sabia?

O território do Quilombo Santa Rita do Bracuí se estendia do interior do Bracuí até o litoral. Com a chegada da Rio-Santos e a especulação imobiliária, parte do território foi perdido.

Conheça o território atual do Quilombo Santa Rita do Bracuí.

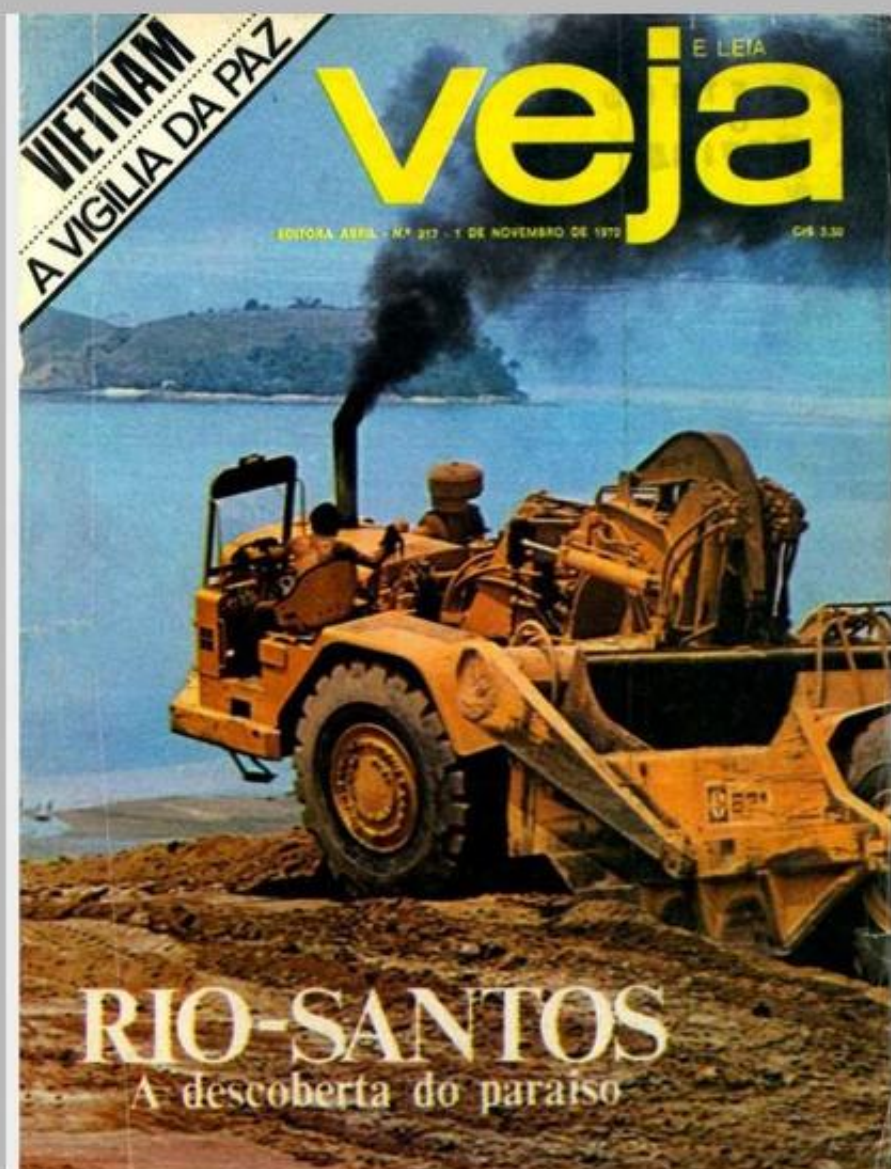


<https://conversadehistoriadoras.com/2015/11/22/passados-presentes-na-semana-da-consciencia-negra/>

19

<https://conversadehistoriadoras.com/2015/11/22/passados-presentes-na-semana-da-consciencia-negra/>

PARTE 2: A CHEGADA DA RIO- SANTOS



Acervo Revista Veja, 1972

Atividade 4

A CONSTRUÇÃO DA RIO-SANTOS



Por que a Rio-Santos foi construída?

Para ajudar a responder essa pergunta vamos analisar um trecho da reportagem da Revista Manchete, de 1969.



Quando estiver concluída, a Rio-Santos será uma estrada única no mundo: nenhuma outra rodovia oferecerá uma tão bela variedade de emoções, alterando a paisagem atlântica com cidades históricas, num percurso em que o turismo nacional encontrará uma das suas fontes mais produtivas. A BR-101, não apenas pela sua condição de rodovia turística, mas por contribuir para desafogar o tráfego entre o Rio e São Paulo, aparece como perspectiva em vias de concretização: cada novo trecho concluído é um passo a mais em direção a estes dois objetivos.

Os doze quilômetros que separam Angra dos Reis de Jacuecanga — entregues ao tráfego na semana passada — constituíram um verdadeiro desafio à engenharia nacional. As condições adversas da geologia, ali, exigiram o maior esforço dos técnicos, e as obras eram de há muito reclamadas, porque em Jacuecanga se localizam os estaleiros da Verolme, que reclamam o transporte do material destinado à construção de navios. Da mesma forma, toda a região que o margina exigia um escoadouro para seus produtos, com a sua ligação ao tronco Getulândia—Angra dos Reis, inaugurado recentemente.

Acervo Revista Manchete, 1969.

Atividade 4

1. Quais eram os dois objetivos apresentados para construção da Rio-Santos?
2. Segundo a notícia, a construção da rodovia também foi positiva para o estaleiro Verolme, localizado em Jacuecanga. Por quê?

Você conhece o Projeto Turis? Foi o projeto turístico lançado durante a ditadura para promover o turismo nas cidades que seriam cortadas pela Rio-Santos. Seu objetivo era promover o turismo de luxo na região, com a criação de grandes resorts e complexos de lazer próximos ao mar.

Vamos ler alguns trechos de reportagens da época sobre o assunto:

TURISMO

Pratini anuncia aproveitamento da Rio-Santos no Ano do Turismo

O FLUMINENSE

O Ministro da Indústria e do Comércio, Sr. Marcos Vinicius Pratini de Moraes, vai divulgar amanhã o projeto, recentemente concluído, de aproveitamento turístico da região da Rio-Santos, durante a reunião do Conselho Nacional de Turismo que se realizará no Rio. O objetivo da implantação do Ano Nacional do Turismo (1973) — que acabou de ser declarado em decreto do Presidente Médici — e as etapas que serão cumpridas para sua concretização foram explicadas pelo presidente da EMBRATUR, Sr. Paulo Protésio, que considerou importante criar uma nova mentalidade para o agente de viagem que vai ter revisto, ainda este ano, o seu Estatuto.

Em outro ato, o Presidente da República autorizou o Conselho Nacional de Turismo a delimitar zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo. A primeira área beneficiada será a da Rodovia Rio-Santos, onde a EMBRATUR desenvolverá o Projeto Turis. Esse projeto tem como principal objetivo a preservação da área para o turismo de lazer. Compreende os dois maiores pólos de desenvolvimento da América Latina, com uma população de 19 milhões de habitantes na área. Segundo os técnicos da EMBRATUR, o Turis é o primeiro planejamento global de área para turismo feito no Brasil. O projeto prevê a implantação de 700 mil leitos de hotéis nos próximos 20 anos. Ao longo da região abrangida pelo Projeto Turis serão instaladas 19 zonas turísticas. Outro dado importante é que a região do Turis concentrará a maior renda do País.

Acervo O Fluminense, 1973.

O FLUMINENSE

O Ministro da Indústria e do Comércio, Sr. Marcos Vinícius Pratini de Moraes, vai divulgar amanhã o projeto, recentemente concluído, do aproveitamento turístico da região da Rio—Santos, durante a reunião do Conselho Nacional de Turismo que se realizará no Rio. O objetivo da implantação do Ano Nacional do Turismo (1973) — que acabou de ser declarado em decreto do Presidente Médici — e as etapas que serão cumpridas para sua concretização foram explicadas pelo presidente da EMBRATUR, Sr. Paulo Protásio, que considerou importante criar uma nova mentalidade para o agente de viagem que vai ter revisto, ainda este ano, o seu Estatuto.

Em outro ato, o Presidente da República autorizou o Conselho Nacional de Turismo a delimitar zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo. A primeira área beneficiada será a da Rodovia Rio—Santos, onde a EMBRATUR desenvolverá o Projeto Turis. Esse projeto tem como principal objetivo a preservação da área para o turismo de lazer. Compreende os dois maiores pólos de desenvolvimento da América Latina, com uma população de 19 milhões de habitantes na área. Segundo os técnicos da EMBRATUR, o Turis é o primeiro planejamento global de área para turismo feito no Brasil. O projeto prevê a implantação de 700 mil leitos de hotéis nos próximos 20 anos. Ao longo da região abrangida pelo Projeto Turis serão instaladas 19 zonas turísticas. Outro dado importante é que a região do Turis concentra a maior renda do País.

Atividade 4

Após a leitura do trecho, responda as perguntas a seguir.

3. Qual a relação entre a Rio-Santos e o Projeto Turis?
4. Qual seria o objetivo do Projeto Turis?

Você conhece o condomínio Porto Frade em Angra dos Reis? Ele foi um dos primeiros empreendimentos turísticos que surgiram após a Rio-Santos e foi inspirado no Projeto Turis.

Porto Frade

Centro pioneiro que Angra dá ao turista

gável. No final do ano serão postos à venda 25 lotes, com 1 mil metros quadrados cada um. Todos terão água encanada de nascente própria e luz.

SERVIÇOS

Tanto os proprietários de apartamentos quanto os dos lotes poderão dispor dos serviços do Hotel do Frade, incluindo as comodidades como a sua praia particular e as piscinas e campos de esporte. Além da pista para aviões executivos, os serviços incluem o restaurante e a lavanderia.

A empresa responsável pelo projeto, a Fazenda do Frade S.A., também está criando serviços especializados de apoio para os futuros proprietários. É o caso, por exemplo, do horto, já em desenvolvimento, cuja finalidade é o cultivo de espécies locais, para que seja preservada a ecologia da região. O objetivo é fazer com que os proprietários dos lotes possam usar estas espécies nas quantidades que desejarem, para embelezarem os seus jardins.

Da mesma forma a empresa já está iniciando um projeto de incremento do artesanato local, sobretudo trabalhos de cerâmica, para serem comercializados no porto. Com a finalidade de conseguir uma boa qualidade das construções, dentro do empreendimento, a Fazenda do Frade S.A., segundo informa o seu diretor, Sr. Carlos Jardim Borges também terá um serviço de orientação arquitetônica para os adquirentes de lotes, oferecendo-lhes gratuitamente vários tipos de plantas idealizados pelo escritório do arquiteto Luis Paulo Conde, que é também o autor de todo o projeto do Porto Frade.

O canal navegável já está pronto, o porto propriamente dito ficará concluído até o

final do ano, e os apartamentos — todos de frente para o mar — no final de 1977. No momento estão sendo feitas as sondagens de terra para a construção dos apartamentos e os lotes já estão demarcados e prontos para ocupação.

POLO

O Porto Frade representa a primeira fase da execução de um polo turístico que constará de campos de golfe, de hipismo, entre outros equipamentos, além de chácaras e sítios. A antiga Fazenda do Frade tem uma área de 17 milhões de metros quadrados, dos quais só 10 milhões deverão ser ocupados. O resto permanecerá como reserva florestal — afirma o Sr. Carlos Jardim Borges.

Os acessos por terra (através da Rio-Santos), ar (há um campo de pouso próprio) e por mar garantem um esquema de transporte completo para servir ao empreendimento, que também se utilizará de sistema telefônico DDD já ligado e servindo ao Hotel do Frade.

O arquiteto Luis Paulo Conde destaca que a baixa densidade de ocupação e a preocupação em integrar o projeto à paisagem e às características ecológicas da região são duas das suas principais diretrizes. A criação de horto se enquadra nestes objetivos.

Os responsáveis pelo empreendimento citam um trecho do Projeto Turis, que norteou o plano de ocupação da área: "Ocupar adequadamente uma região não significa instalar, em suma, o contingente máximo de pessoas que ela comporta, significa, sim, equilibrar o número de residentes e o número de visitantes de modo que o total desta justaposição não venha nunca comprometer em definitivo as condições naturais e ecológicas da região".

gável. No final do ano serão postos à venda 25 lotes, com 1 mil metros quadrados cada um. Todos terão água encanada de nascente própria e luz.

SERVIÇOS

Tanto os proprietários de apartamentos quanto os dos lotes poderão dispor dos serviços do Hotel do Frade, incluindo as comodidades como a sua praia particular e as piscinas e campos de esporte. Além da pista para aviões executivos, os serviços incluem o restaurante e a lavanderia.

A empresa responsável pelo projeto, a Fazenda do Frade S.A. também está criando serviços especializados de apoio para os futuros proprietários. É o caso, por exemplo, do horto, já em desenvolvimento, cuja finalidade é o cultivo de espécies locais, para que seja preservada a ecologia da região. O objetivo é fazer com que os proprietários dos lotes possam usar estas espécies nas quantidades que desejarem, para embelezarem os seus jardins.

Da mesma forma a empresa já está iniciando um projeto de incremento do artesanato local, sobretudo trabalhos de cerâmica, para serem comercializados no porto. Com a finalidade de conseguir uma boa qualidade das construções, dentro do empreendimento, a Fazenda do Frade S.A., segundo informa o seu diretor, Sr Carlos Jardim Borges também terá um serviço de orientação arquitetônica para os adquirentes de lotes, oferecendo-lhes gratuitamente vários tipos de plantas idealizados pelo escritório do arquiteto Luis Paulo Conde, que é também o autor de todo o projeto do **Porto Frade**.

O canal navegável já está pronto, o porto propriamente dito ficará concluído até o

final do ano, e os apartamentos — todos de frente para o mar — no final de 1977. No momento estão sendo feitas as sondagens de terra para a construção dos apartamentos e os lotes já estão demarcados e prontos para ocupação.

PÓLO

O **Porto Frade** representa a primeira fase da execução de um pólo turístico que constará de campos de golfe, de hipismo, entre outros equipamentos, além de chácaras e sítios. A antiga Fazenda do Frade tem uma área de 17 milhões de metros quadrados, dos quais só 10 milhões deverão ser ocupados. O resto permanecerá como reserva florestal — afirma o Sr Carlos Jardim Borges.

Os fáceis acessos por terra (através da Rio—Santos), ar (há um campo de pouso próprio) e por mar garantem um esquema de transporte completo para servir ao empreendimento, que também se utilizará de sistema telefônico DDD já ligado e servindo ao Hotel do Frade.

O arquiteto Luis Paulo Conde destaca que a baixa densidade de ocupação e a preocupação em integrar o projeto à paisagem e às características ecológicas da região são duas das suas principais diretrizes. A criação de horto se enquadra nestes objetivos.

Os responsáveis pelo empreendimento citam um trecho do Projeto Turis, que norteou o plano de ocupação da área: "Ocupar adequadamente uma região não significa instalar, em suma, o contingente máximo de pessoas que ela comporta, significa, sim, equilibrar o número de residentes e o número de visitantes de modo que o total desta justaposição não venha nunca comprometer em definitivo as condições naturais e ecológicas da região".

Atividade 4

Após a leitura do trecho, responda as perguntas a seguir.

4. Que serviços eram oferecidos pelo Porto Frade?
5. Que outros espaços estavam em fase de planejamento para o polo turístico do Frade?
6. Levando em conta as atividades e espaços oferecidos, você considera o Porto Frade um polo turístico popular ou de luxo?
7. Qual a relação entre o Porto Frade e o Projeto Turis?

Atividade 4

Você sabia?

Além do objetivo turístico, a Rio-Santos também serviu para alcançar metas econômicas e projetos de infraestrutura do governo no período ditatorial. Além do Estaleiro Verolme que se beneficiou com a estrada Rio-Santos, outros dois grandes projetos foram criados em Angra devido a Rio-Santos: a Usina Nuclear e o Terminal da Baía da Ilha Grande (TEBIG). A Usina Angra I, localizada na Praia de Itaorna, foi responsável pela produção de energia elétrica por meio de material nuclear. Já o TEBIG, localizado na Monsuaba foi responsável pelo transporte de petróleo para outros locais do estado e do país, além de realizar importação e exportação do produto.

Terminal de Angra opera em dois anos

Niterói (Sucursal) — A instalação do Terminal da Petrobrás «Tebig», na ponta do Leme, que vai iniciar suas operações em fins de 1975 ou princípios de 1976, elevará a receita do Porto de Angra dos Reis em mais de Cr\$ 30 milhões por ano.

A previsão foi feita pelo Prefeito de Angra dos Reis, Almirante Jair Toscano de Brito, explicando que o Tebig poderá estocar até 50 milhões de barris, quantidade suficiente para abastecer o país durante 100 dias, o que pode ser traduzido em Cr\$ 40 milhões em taxas portuárias.

CONDIÇÕES

Segundo o Prefeito de Angra dos Reis, as obras de ampliação do porto de mar da cidade, pelo Governo estadual, já dão condições pa-

ra o atendimento de mais de 400 cargueiros por ano, promovendo, isoladamente, um outro aumento de receita anual da ordem de Cr\$ 6 milhões. O Governo fluminense, concessionário do porto, desde 1925, está aplicando nas obras programadas Cr\$ 31 milhões.

Das obras já realizadas, o Almirante Jair Toscano de Brito destacou a instalação pelas Centrais Elétricas Fluminenses S.A. (Celf) de um novo sistema energético, dotado de geradores, cabina de força e rede elétrica; a ampliação das linhas férreas no pátio de manobras; construção de mais 320 metros de cais acostável e 180 metros de contracais do fechamento do pier; e um castelo de água com elevação de 28 metros e capacidade de 138 mil litros.

Terminal de Angra opera em dois anos

Niterói (Sucursal) — A instalação do Terminal da Petrobrás (Tebig), na ponta do Leme, que vai iniciar suas operações em fins de 1975 ou princípios de 1976, elevará a receita do Porto de Angra dos Reis em mais de Cr\$ 30 milhões por ano.

A previsão foi feita pelo Prefeito de Angra dos Reis, Almirante Jair Toscano de Brito, explicando que o Tebig poderá estocar até 50 milhões de barris, quantidade suficiente para abastecer o país durante 100 dias, o que pode ser traduzido em Cr\$ 40 milhões em taxas portuárias.

CONDIÇÕES

Segundo o Prefeito de Angra dos Reis, as obras de ampliação do porto de mar da cidade, pelo Governo estadual, já dão condições pa-

ra o atendimento de mais de 400 cargueiros por ano, promovendo, isoladamente, um outro aumento de receita anual da ordem de Cr\$ 6 milhões. O Governo fluminense, concessionário do porto, desde 1925, está aplicando nas obras programadas Cr\$ 31 milhões.

Das obras já realizadas, o Almirante Jair Toscano de Brito destacou a instalação pelas Centrais Elétricas Fluminenses S.A. (Celf) de um novo sistema energético, dotado de geradores, cabina de força e rede elétrica; a ampliação das linhas férreas no pátio de manobras; construção de mais 320 metros de cais acostável e 180 metros de contracais do fechamento do pier; e um castelo de água com elevação de 28 metros e capacidade de 138 mil litros.

Obras da usina nuclear prosseguem em Itaorna

Uma área de 7,5 quilômetros quadrados, da localidade fluminense de Itaorna, a 60 quilômetros de Angra dos Reis, está sendo desapropriada para a construção da Central Nuclear, que aumentará de 2 mil para 500 mil Megawatts a produção de energia do sistema hidrelétrico de Furnas.

Os recursos para a construção da usina provêm de convênios assinados pela Central de Furnas, Eletrobrás e Banco Mundial. O custo total da obra está avaliado em 200 milhões de dólares, ou seja, aproximadamente um trilhão de cruzeiros e a usina estará concluída em 1975.

Posseiros

Há dois meses foram iniciadas as desapropriações na

área e dos 80 posseiros que ali vivem da pesca, quatro já foram indenizados, preferindo permanecer nas proximidades, tendo em vista a crescente valorização das terras. A implantação da usina deverá trazer uma série de benefícios à Itaorna, cuja renda média mensal é inferior a 40 mil cruzeiros. Pelo menos mil empregos serão criados durante a construção da central nuclear e está sendo dada preferência aos que vivem na região: dos 60 operários que trabalham atualmente, 40 são de Itaorna.

Foram iniciadas há dois meses as obras de infra-estrutura necessárias ao desenvolvimento natural dos trabalhos técnicos: o aeroporto provisório de 900 me-

tros está quase concluído, bem como os trabalhos de melhoramento da estrada de 38 quilômetros que liga a Praia do Frade a Itaorna. Também estão sendo realizados trabalhos de abastecimento e drenagem do solo, numa extensão de 500 metros na Praia do Frade.

Poluição

O acampamento provisório já conta com almoxarifado, refeitório e alojamentos para 50 operários. Essa primeira etapa das obras custará Cr\$ 800 mil. No próximo ano será construída, na Praia uma vila com 100 na Praia Brava, uma vila com 100 casas, hospital, comércio e todo um sistema de esgotos e água para que

as obras possam caminhar sem problemas. Esta segunda etapa de implantação da infra-estrutura custará Cr\$ 6 milhões e ficará pronta até o final de 1971, pois em 1972 começará a construção da central nuclear.

Itaorna foi escolhida para a construção da usina por suas condições naturais de temperatura, correntes aéreas etc., e os problemas iniciais, relativos à poluição do ar, por partículas de ar, por partículas radicativas, foram resolvidos. Um representante de Furnas garantiu não haver perigo de contaminação, "pois a fuga de produtos de fissão, se acontecer, será mínima, não dando para aumentar a radiação natural do ar."

Acervo Correio da Manhã, 1970.

Obras da usina nuclear prosseguem em Itaorna

Uma área de 7,5 quilômetro quadrados, da localidade fluminense de Itaorna, a 60 quilômetros de Angra dos Reis, está sendo desapropriada para a construção da Central Nuclear, que aumentará de 2 mil para 500 mil Mega-Watts a produção de energia do sistema hidrelétrico de Furnas.

Os recursos para a construção da usina provêm de convênios assinados pela Central de Furnas, Eletrobrás e Banco Mundial. O custo total da obra está avaliado em 200 milhões de dólares, ou seja, aproximadamente um trilhão de cruzeiros e a usina estará concluída em 1975.

Posseiros

Há dois meses foram iniciadas as desapropriações na

área e dos 80 posseiros que ali vivem da pesca, quatro já foram indenizados, preferindo permanecer nas proximidades, tendo em vista a crescente valorização das terras. A implantação da usina deverá trazer uma série de benefícios à Itaorna, cuja renda média mensal é inferior a 40 mil cruzeiros. Pelo menos mil empregos serão criados durante a construção da central nuclear e está sendo dada preferência aos que vivem na região: dos 60 operários que trabalham atualmente, 40 são de Itaorna.

Foram iniciadas há dois meses as obras de infra-estrutura necessárias ao desenvolvimento natural dos trabalhos técnicos: o aeroporto provisório de 900 me-

tros está quase concluído, bem como os trabalhos de melhoramento da estrada de 36 quilômetros que liga a Praia do Frade a Itaorna. Também estão sendo realizados trabalhos de abastecimento e drenagem do solo, numa extensão de 500 metros na Praia do Frade.

Poluição

O acampamento provisório já conta com almoxarifado, refeitório e alojamentos para 50 operários. Essa primeira etapa das obras custará Cr\$ 800 mil. No próximo ano será construída, na Praia uma vila com 100 na Praia Brava, uma vila com 100 casas, hospital, comércio e todo um sistema de esgotos e água para que

as obras possam caminhar sem problemas. Esta segunda etapa de implantação da infra-estrutura custará Cr\$ 6 milhões e ficará pronta até o final de 1971, pois em 1972 começará a construção da central nuclear.

Itaorna foi escolhida para a construção da usina por suas condições naturais de temperatura, correntes aéreas etc., e os problemas iniciais, relativos à poluição do ar, por partículas de ar, por partículas radicativas, foram resolvidos. Um representante de Furnas garantiu não haver perigo de contaminação, "pois a fuga de produtos de fissão, se acontecer, será mínima, não dando para aumentar a radatividade natural do ar."

Atividade 5

A PROPAGANDA E A RIO-SANTOS



A construção da Rio-Santos foi um dos empreendimentos mais caros do governo ditatorial e foi usada amplamente como símbolo de desenvolvimento econômico e progresso. Em um período em que o governo era criticado pela falta de liberdade política e de expressão, as grandes obras eram utilizadas para divulgar os aspectos positivos e combater as críticas.

Além disso, atividades econômicas que tinham relação com a natureza, como extrativismo e agricultura eram consideradas atrasadas, já as atividades industriais e as grandes obras de infraestrutura eram tidas como símbolos de avanço nacional. Era comum observar notícias e propagandas que vangloriavam esse período como a época do progresso nacional. Um dos exemplos desse tema está na propaganda abaixo. O governo utiliza a estrada que cortava a Floresta Amazônica (Transamazônica) como símbolo de riqueza e progresso.

Nas próximas páginas, iremos conferir um material do governo que utiliza a Rio-Santos como símbolo de avanço e desenvolvimento.



**Pista para
você encontrar
a mina de ouro**

Siga a Transamazônica. Esse estrada abre caminho para a expansão
territorial mais rica do mundo.
O Brasil está vivendo na Amazônia e oferecendo oportunidades para quem
quer participar desse empreendimento.
Comece agora. Faça sua opção pela SUDAM. Aí, que é destino de
seus sonhos de riqueza e de 454 projetos econômicos já aprovados pela
SUDAM. Ou ainda apresente à SUDAM seu próprio projeto. Seja industrial.
Ou agrícola. Ou de serviços. Você terá todo o apoio do Governo Federal
e dos poderes das Estados que compõem a Amazônia.
A Amazônia é uma mina de ouro.
Transfira sua parte desta mina para o seu bolso.
Informe-se nas estações de SUDAM e nas agências do Banco
da Amazônia.

MINISTÉRIO DO INTERIOR
SUPERINTENDÊNCIA
DO DESENVOLVIMENTO
DA AMAZÔNIA

SUDAM 

BANCO DA AMAZÔNIA S.A.

uma propaganda

Siga a Transamazônica. Essa estrada abre caminho para a exploração da região mais rica do mundo.

O Brasil está investindo na Amazônia e oferecendo lucros para quem quiser participar desse empreendimento.

Comece agora. Faça sua opção pela SUDAM. Aplique a dedução do seu imposto de renda num dos 454 projetos econômicos já aprovados pela SUDAM. Ou então apresente à SUDAM seu próprio projeto. Seja industrial. Ou agropecuário. Ou de serviços. Você terá todo o apoio do Governo Federal e dos governos dos Estados que compõem a Amazônia.

A Amazônia é uma mina de ouro.

Transfira boa parte desse ouro para o seu bolso.

Informe-se nos escritórios da SUDAM e nas agências do Banco da Amazônia.

MINISTÉRIO DO INTERIOR
SUPERINTENDÊNCIA
DO DESENVOLVIMENTO
DA AMAZÔNIA

SUDAM



BANCO DA AMAZÔNIA S.A.

Hyatt propaganda

NAS RODOVIAS, O CAMINHO DO PROGRESSO

Em decorrência de uma expressão expandida da rede federal pavimentada, a partir de 1965, o setor rodoviário garantiu ao País os caminhos necessários para que o processo de desenvolvimento não fosse estrangulado pela falta de um sistema de transportes capaz de acelerar a circulação de riquezas.



A utilização de pilares nos pilares da ponte Rio-Niterói evidencia a preocupação da Ministéria dos Transportes, através do DNIT, em obter aquela grandiosa obra de máxima segurança.

AS novas rodovias que, somadas em sua extensão total, deram ao Brasil a liderança de quilometragem pavimentada na América Latina, 78 mil quilômetros entre vias federais e estaduais no final de 1975, contra apenas 12 mil quilômetros existentes em 1964, permitiram a implantação de novas atividades agrícolas, pecuárias, industriais e comerciais, desbravando regiões, o que resultou no aparecimento de novas cidades e fontes de riqueza.

Com todas as capitais dos Estados, de Belém a Porto Alegre, ligadas entre si, e Brasília e as capitais do de Belém a Porto Alegre, ligadas por rodovias de primeira classe, o setor rodoviário brasileiro, após cumprir esse papel preponderante, daria ensejo, em nossos dias, a novas posições.

Um dos principais fatores para o progresso da economia em todos os setores, o setor rodoviário foi chamado nos últimos tempos, a uma nova fase de igual importância, voltando-se para a consolidação do sistema, pelo aprimoramento dos serviços, desde a recuperação e conservação da rede já existente até os mínimos detalhes da segurança dos usuários, sem abandonar as necessidades prioritárias de implantação de vias pioneiras e de estabelecimentos de novas ligações pavimentadas, impostas por fatores econômicos e sociais.

A RIO-SANTOS QUER DIZER TUDO ISSO.

TURISMO

Obras de expressão nacional, a Rio-Santos é considerada pelo Governo como de alta prioridade em razão dos benefícios que trará a uma área de grande concentração sócio-demográfica, ligando São Paulo à Guanabara. A rodovia, em sua primeira etapa, vai de Santa Cruz (G.B.) Ubatuba (SP) proporcionando facilidades para o desenvolvimento do turismo e contribuindo para o progresso de uma vasta região até então carente de infraestrutura de transporte capaz de impulsionar as iniciativas de caráter econômico. A Rio-Santos já é chamada de Estrada do Turismo".



Oito das maiores empresas nacionais de construção rodoviária estão responsáveis pela realização da Rio-Santos, a Estrada do Turismo. As firmas que executam este projeto foram selecionadas em concorrência internacional.

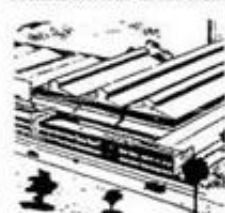


DESENVOLVIMENTO

Demograficamente "conjunto Guanabara, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais abrange uma população de cerca de 45 milhões de habitantes e representa cerca de 45% da população do País. Três principais objetivos constituem a justificativa prioritária para a construção da Rio-Santos: 1. A estrada é mais uma ligação entre Rio e São Paulo, servindo como alternativa para a rodovia Presidente Dutra;

2. Será ainda o principal fator de desenvolvimento de uma região de vasto potencial mas que, até agora, sofre um descompasso em relação às suas instalações; e

3. A região, apesar de sua situação entre os dois maiores polos do País-Rio de Janeiro e São Paulo permanece praticamente isolada pela localização e atividades econômicas das mais atrasadas.



ECONOMIA

Encontram-se na região servida pela Rio-Santos três tipos de produção: agrícola, animal e industrial. Pela demanda líquida de produtos agropecuários, conclui-se que, em uma área de influência direta, a Guanabara e o Estado do Rio predominam sempre sobre São Paulo. Com os programas de expansão industrial, a produção da região tende a acelerar-se cada vez mais. Na região, é também necessário que se considere o potencial pesqueiro, atividade de grande presença na orla Rio-Santos. A Rio-Santos tem 536 Km. Deitei, já estão pavimentados aproximadamente 100 Km, incluindo a ligação de Jaraguá, onde estão os estaleiros da Varig e Angra dos Reis, onde se constrói primeira usina nuclear do País e o trecho no território do Estado da Guanabara.



INTEGRAÇÃO

A Rio-Santos será mais extrema do que a Rio-São Paulo.

Ela se constituirá numa rota de desenvolvimento destinada a projetar estímulos ao crescimento econômico de todas as cidades que se localizam em suas margens.

De acordo com seu traçado, a rodovia beneficiará Guarujá, Santos, São Sebastião, Ilha Bela, Carapicuíba, Ubatuba, Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba e Itaguaí, até a região de Santa Cruz, na Guanabara.



CENTRO DE PROPAGANDA

Os custos desse empreendimento - considerado como prioritário pelo Governo - oscilam em torno de 600 milhões de cruzeiros.

A rodovia que recebeu financiamento parcial do Banco Interamericano de Desenvolvimento deverá ficar pronta no final de 1973.



A RIO-SANTOS QUER DIZER TUDO ISSO.

TURISMO

Obra de expressão nacional, a Rio-Santos é considerada pelo Governo como de alta prioridade em razão dos benefícios que trará a uma área de grande concentração sócio-demográfica, ligando São Paulo à Guanabara. A rodovia, em sua primeira etapa, vai de Santa Cruz (GB) Ubatuba (SP) proporcionando facilidades para o desenvolvimento do turismo e contribuindo para o progresso de uma vasta região até então carente de infraestrutura de transporte capaz de impulsionar as iniciativas de caráter econômico. A Rio-Santos já é chamada de Estrada do Turismo".



Oito das maiores empresas nacionais de construção rodoviária estão responsáveis pela realização da Rio-Santos, a Estrada do Turismo. As firmas que executam este projeto foram selecionadas em concorrência internacional.



MT-DNER



CONSTRUTORA
MENDES JUNIOR S.A.
G.B. Av. Beira Mar, 216 - 13.*
B.H. Av. João Pinheiro, 146-18.
CIA. METROPOLITANA
DE CONSTRUÇÕES



Praça Pio X, 99 - S.-
SP-Av. Ipiranga, 978-3

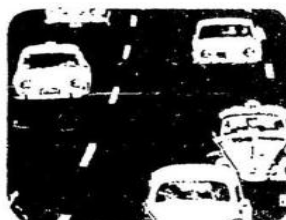
DESENVOLVIMENTO

Demograficamente "conjunto Guanabara, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais abrange uma população de cerca de 45 milhões de habitantes e representa cerca de 45% da população do País. Três principais objetivos constituem a justificativa prioritária para a construção da Rio-Santos: 1. A estrada é mais uma ligação entre Rio e São Paulo, servindo como alternativa para a rodovia Presidente Dutra; 2. Será ainda o principal fator de desenvolvimento de uma região de vasto potencial mas que, até agora, sofre um descompasso em relação às suas limitações; e 3. A região, apesar de sua situação entre os dois maiores polos do País-Rio de Janeiro e São Paulo permanece praticamente isolada pela localização e atividades econômicas das mais atrasadas.



ECONOMIA

Encontram-se na região servida pela Rio-Santos três tipos de produção: agrícola, animal e industrial. Pela demanda líquida de produtos agropecuários, conclui-se que, em sua área de influência direta, a Guanabara e o Estado do Rio predominam sempre sobre São Paulo. Com os programas de expansão industrial, a produção da região tende a acelerar-se cada vez mais. Na região, é também necessário que se considere o potencial pesqueiro, atividade de grande presença na orla Rio-Santos. A Rio-Santos tem 536 Km. Destes, já estão pavimentados aproximadamente 100 Km. incluindo a ligação de Jacuicanga, onde estão os estaleiros da Verolme e Angra dos Reis, onde se constrói primeira usina nuclear do País e o trecho no território do Estado da Guanabara.



INTEGRAÇÃO

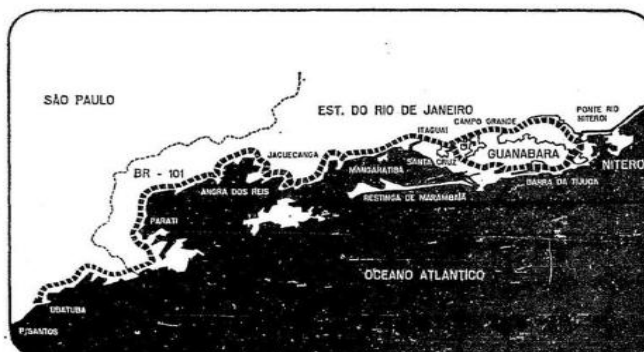
A Rio-Santos será mais extensa do que a Rio-São Paulo.

Ela se constituirá numa rota de desenvolvimento destinada a projetar estímulos ao crescimento econômico de todas as cidades que se localizam em suas margens.

De acordo com seu traçado, a rodovia beneficiará Guarujá, Santos, São Sebastião, Ilha Bela, Caraguatatuba, Ubatuba, Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba e Itaguaí, até a região de Santa Cruz, na Guanabara.



CENTRO DE PROPAGANDA



ESTAS SÃO AS EMPRESAS DE CONSTRUÇÃO RODVIÁRIA PARTICIPANTES DO EMPREENDIMENTO.



C.R. ALMEIDA S.A.
ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES
Av. 13 de Maio, 41 - 13.*
Vicente Machado, 1771
CONSTRUÇÕES CAMARGO
E COMÉRCIO CORRÊA
CAMARGO CORRÊA S.A.

GB Rua Teófilo Otoni, 63 - 7.*
SP- Rua Libero Babaró, 501-6.

**CONSTRUTORA
ANDRADE GUTIERREZ**
GB Rua São José, 46 - 11.* e 12.*
SP Rua da Bahia, 756



PARAPANEMA S.A.
MINERAÇÃO, INDÚSTRIA E CONSTRUÇÃO
GB- Rua Haddock Lobo, 578 - 11.0.



**EMPRESAS ASSOCIADAS
DE ENGENHARIA**
G.B. Av. Presidente Vargas, 583-8.0
S.P. Av. das Nações Unidas 1540



**CONSTRUTORA
RABELLO S.A.**
Av. Rio Branco, 109 - 12.

GB - SP Largo do Arouche, 24 - 7.*

Atividade 5

Responda as perguntas abaixo, de acordo com as informações apresentadas na fonte anterior.

1. Apresente as áreas que seriam beneficiadas pela Rio-Santos.
2. Quais são os objetivos principais apresentados pelo governo para a construção da Rio-Santos?
3. Como a estrada Rio-Santos é chamada? O que isso revela sobre seu principal objetivo?
4. Considerando que o salário mínimo em 1972 era de 268 cruzeiros, você considera os custos da construção da rodovia, muito altos ou baixos?
5. Analisando a propaganda e o que foi dito anteriormente sobre a divulgação das obras do governo, quais seriam os prováveis objetivos do governo ao divulgar esse tipo de material em um dos maiores jornais de circulação da época?
6. Que relação entre progresso e rodovia podemos observar nos materiais divulgados acima?
7. Qual a visão que as propagandas acima nos passam sobre a construção de rodovias?

Atividade 6

RIO SANTOS: A ESTRADA DO SOL



Interessado em divulgar a Rio-Santos como um dos aspectos de progresso econômico e de progresso, o governo produziu um material exclusivo de propaganda sobre essa rodovia, um vídeo chamado Estrada do Sol, produzido em 1972.

Vamos assistir?

<https://youtu.be/ELVa99o2pSo>



1. Como a Rio-Santos é apresentada no início do vídeo?
2. Quais são as informações dadas sobre a cidade de Angra no vídeo?
3. De acordo com o vídeo, qual a importância da Rio-Santos para o desenvolvimento nacional?
4. Quais aspectos sobre as cidades mencionadas no vídeo são destacados?
5. Que relação podemos estabelecer entre a ideia de progresso e desenvolvimento apresentadas pelo governo com o conteúdo do vídeo?

3 2

<https://www.youtube.com/watch?v=ELVa99o2pSo>

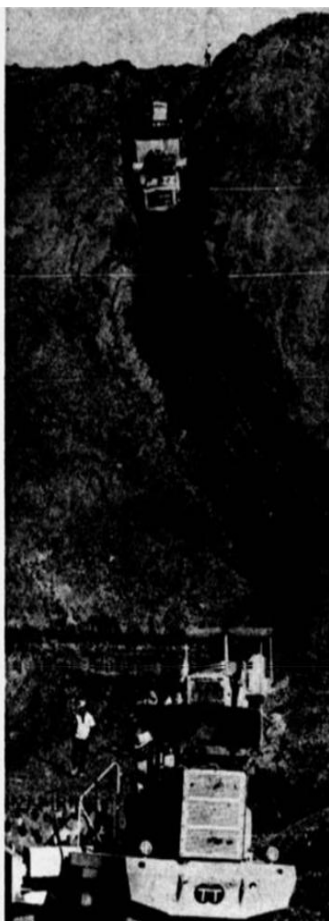
PARTE 3: RIO-SANTOS: SEUS IMPACTOS, RESISTENCIA E MEMORIA



Acervo Jornal do Brasil, 1973.



A estrada avança
e cada vez
sobe mais a
valorização das
terras por onde passa;
seus antigos
habitantes vão
sendo expulsos
e a prefeita de
Caraguatatuba, Dona
Teresa Cúri Nogueira,
acha que ninguém virá
em apoio deles



As firmas
empreiteiras tentaram
empregar o homem
da região para o
trabalho braçal
na construção da
estrada, mas acabaram
trazendo mão-de-obra
de fora, que
apesar de mais
cara dá maior
rendimento no
ritmo das obras



Rio—Santos traz progresso e especulação

AO PAULO (Sucursal) : da região. Em agosto de 1979 o I e o ensino e o pequeno trabalho: o cir. responsável pela sala ap. tati.

Atividade 7

OS IMPACTOS AMBIENTAIS



Nas atividades anteriores, vimos os esforços do governo do período em divulgar os aspectos positivos da Rio-Santos, mas será que só tivemos aspectos positivos?

Nessa parte do nosso material, vamos analisar os contrapontos a narrativa de progresso do governo.

Iremos começar pelos impactos ambientais. Para isso, vamos analisar uma reportagem de 1973 sobre a construção da Rio-Santos.

Ecólogos inspecionam a área da Rio-Santos

Dois técnicos enviados pela Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza, percorreram as obras da rodovia Rio-Santos, em viagem de inspeção, entre Angra dos Reis e Parati, para observar o estado da flora e da fauna da região com o grande movimento de máquinas e homens no local.

Durante a viagem, eles encontraram próximo à praia da Graúna uma grande figueira, cuja idade é calculada em 200 anos, e que estava prestes a ser derrubada. Através de um contato com o engenheiro residente do DNER em Parati, a árvore foi preservada.



Muitas praias existentes entre Angra dos Reis e Parati estão com as areias tomadas pelas pedras e lama tiradas da estrada

Acervo O Globo, 1973.

Ecólogos inspecionam a área da Rio-Santos

Os técnicos — o pesquisador do Jardim Botânico, Aparício Duarte, e o engenheiro agrônomo e técnico da Embratur, Marcelo Caillaud — prepararão um relatório que será encaminhado pela Fundação Brasileira de Conservação da Natureza ao DNER, solicitando medidas urgentes que consideraram necessárias, através de suas observações, para a proteção da natureza na região.

Patrimônio

Depois de percorrer duas vezes o trecho entre Angra dos Reis e Parati, passando por difíceis caminhos do serviço utilizados pelos caminhões e tratores das firmas empreiteiras, o Prof. Aparício Pereira disse que encontrou "uma situação de calamidade em relação ao patrimônio natural".

— Os responsáveis pela construção da rodovia estão procedendo de uma forma predatória. Considero a construção da estrada de grande importância para o desenvolvimento turístico e econômico da região, mas isso não justifica o mal que estão causando à natureza. Não é possível destruir tanta coisa por tão pouco.

Estabeleceu um paralelo entre o trecho que vai de Jacuicanga a Angra dos Reis, construído há alguns anos, com o trecho entre Angra dos Reis e Parati, que se encontra em obras.

— No primeiro, a estrada foi construída sem que se destruísse a natureza, mas no segundo as coisas estão fora de propósito. Os cortes e os aterros com toda a certeza provocarão fortes erosões, que, aliás, já se verificam atualmente, antes mesmo da conclusão das obras.

Acha o pesquisador botânico que o Ministério dos Transportes deveria realizar consultas aos técnicos, principalmente ecologistas e botânicos, para saber o que se pode fazer sem o prejuízo das belezas naturais, "pois, se deixar a situação entregue aos empreiteiros e seus operários, sem o preparo suficiente, tudo acabará em um caos, e os turistas terão uma sensação de

ruína, de desordem e de destruição."

Na sua opinião também deveria ser conseguido junto às companhias construtoras das estradas que os canteiros de obras fossem colocados à disposição de técnicos que possam orientar um melhor sentido da conservação, não só no caso específico da Rio-Santos, como de outras rodovias que atravessem regiões naturais.

Destruição

Durante o percurso do trecho em obras, o Prof. Aparício Pereira parou em todos os locais de grandes cortes e aterros para fazer observações. Disse que os tratores, fazendo os cortes profundos nas encostas, destroem todas as condições de restabelecimento da vegetação natural, porque retiram a camada de material ativo, deixando apenas o material inerte.

Afirmou que os cortes em região com ângulo de inclinação de 45 graus, como na Rio-Santos, provocarão o fenômeno denominado solo-fluxão, com desabamentos que levarão o leito da estrada à obstrução, destruindo todos os elementos responsáveis pela fixação do solo.

O Prof. Aparício Pereira verificou ainda que nem sempre as empreiteiras estão fazendo a canalização da água nos talvegues, o que irá causar o aumento do leito da estrada, como ocorreu na rodovia de acesso a Nova Friburgo.

Em vários trechos foram encontrados verdadeiros rasgos provocados pela erosão, nos cortes e nos aterros, idênticos às vassouras dos Estados do Paraná e Minas Gerais. A erosão também está destruindo a flora e trazendo alguns prejuízos à fauna, por retirar o alimento e o abrigo para um grande número de animais. Os animais de porte fugiram da região, até que cesse o barulho das máquinas, segundo constatou o pesquisador botânico.

Poluição

Os técnicos verificaram que um grande número das 252 praias existentes entre Angra dos Reis e Parati já estava tomado pelos entulhos da obra.

As praias Vermelha, Grande, Piraquara Grande, Piraquara Pequena e Pratinha, além de outras, estão totalmente cobertas de lama ou pedras, desaparecendo a faixa de areia. Por se tratar de uma boia de águas muito calmas, as praias são bastante estreitas e difíceis de serem refeitas pela ação das ondas.

A poluição causada pelos aterros escorridos poderá iniciar a destruição da ictiofauna, principalmente do camarão, segundo disse o professor.

Lembrando que o Colégio Florestal proíbe o desmatamento até 100 metros antes da crista dos morros e até 30 metros antes das barrancas dos rios, o Prof. Aparício Pereira disse que também os empreiteiros de estradas devem executar suas obras com cuidado para evitar a sucessão de prejuízos que se verifica na Rio-Santos.

A flora

Segundo o pesquisador a flora das margens da Rio-Santos não se caracteriza pela raridade dos seus exemplares, mas pelo seu caráter de proteção contra o fenômeno erosivo. A floresta tropical atlântica característica da região é bastante heterogênea, conforme observou o botânico, não possuindo madeiras de alto padrão.

As espécies predominantes são as moráceas, euforbiáceas, ficus etc. Como espécies que podem ser plantadas para ajudar na fixação do solo, sugere a *Clitória racemosa*, os eucaliptos e o jambolão, além das gramíneas, que têm um crescimento rápido.

Sugeriu que deve ser intensificada a arborização das margens das estradas, de um modo geral, e lembrou o fato de os motoristas de caminhões afirmarem que não irão utilizar a Rio-Bahia Itorânea porque não existem árvores ao longo da estrada.

O Prof. Aparício Pereira achou que o trecho entre a praia do Frade e Parati é o mais afetado pelas obras da Rio-Santos, frisando que a situação é realmente crítica na subida, próximo do local da usina atômica, na praia de Itorna.

Ecólogos inspecionam a área da Rio—Santos

Dois técnicos enviados pela Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza, percorreram as obras da rodovia Rio—Santos, em viagem de inspeção entre Angra dos Reis e Parati, para observar o estado da flora e da fauna da região com o grande movimento de máquinas e homens no local.

Os técnicos — o pesquisador do Jardim Botânico, Aparício Duarte, e o engenheiro agrônomo e técnico da Embratur, Marcelo Caillaud — prepararam um relatório que será encaminhado pela Fundação Brasileira de Conservação da Natureza ao DNER, solicitando medidas urgentes que consideraram necessárias, através de suas observações, para a proteção da natureza na região.

Patrimônio

Depois de percorrer duas vezes o trecho entre Angra dos Reis e Parati, passando por difíceis caminhos do serviço utilizados pelos caminhões e tratores das firmas empreiteiras, o Prof. Aparício Pereira disse que encontrou "uma situação de calamidade em relação ao patrimônio natural".

— Os responsáveis pela construção da rodovia estão procedendo de uma forma predatória. Considero a construção da estrada de grande importância para o desenvolvimento turístico e econômico da região, mas isso não justifica o mal que estão causando à natureza. Não é possível destruir tanta coisa por tão pouco.

Estabeleceu um paralelo entre o trecho que vai de Jacuicanga a Angra dos Reis, construído há alguns anos, com o trecho entre Angra dos Reis e Parati, que se encontra em obras.

— No primeiro, a estrada foi construída sem que se destruísse a natureza, mas no segundo as coisas estão fora de propósito. Os cortes e os aterros com toda a certeza provocarão fortes erosões, que, aliás, já se verificam atualmente, antes mesmo da conclusão das obras.

Acha o pesquisador botânico que o Ministério dos Transportes deveria realizar consultas aos técnicos, principalmente ecologistas e botânicos, para saber o que se pode fazer sem o prejuízo das belezas naturais, "pois, se deixar a situação entregue aos empreiteiros e seus operários, sem o preparo suficiente, tudo acabará em um caos, e os turistas terão uma sensação de

ruína, de desordem e de destruição."

Na sua opinião também deveria ser conseguido junto às companhias construtoras das estradas que os canteiros de obras fossem colocados à disposição de técnicos que possam orientar um melhor sentido da conservação, não só no caso específico da Rio—Santos, como de outras rodovias que atravessam regiões naturais.

Destruição

Durante o percurso do trecho em obras, o Prof. Aparício Pereira parou em todos os locais de grandes cortes e aterros para fazer observações. Disse que os tratores, fazendo os cortes profundos nas encostas, destroem todas as condições de restabelecimento da vegetação natural, porque retiram a camada de material ativo, deixando apenas o material inerte.

Afirmou que os cortes em região com ângulo de inclinação de 45 graus, como na Rio—Santos, provocarão o fenômeno denominado solo-fluxão, com desabamentos que levarão o leito da estrada à obstrução, destruindo todos os elementos responsáveis pela fixação do solo.

O Prof. Aparício Pereira verificou ainda que nem sempre as empreiteiras estão fazendo a canalização da água nos talvegues, o que irá causar o alagamento do leito da estrada, como ocorreu na rodovia de acesso a Nova Friburgo.

Em vários trechos foram encontrados verdadeiros rasgos provocados pela erosão, nos cortes e nos aterros, idênticos às vossorocas dos Estados do Paraná e Minas Gerais. A erosão também está destruindo a flora e trazendo alguns prejuízos à fauna, por retirar o alimento e o abrigo para um grande número de animais. Os animais de porte fugiram da região, até que cesse o barulho das máquinas, segundo constatou o pesquisador botânico.

Polição

Os técnicos verificaram que um grande número das 252 praias existentes entre Angra dos Reis e Parati já estava tomado pelos entulhos da obra.

Durante a viagem, eles encontraram próximo à praia da Graúna uma grande figueira, cuja idade é calculada em 200 anos, e que estava prestes a ser derrubada. Através de um contato com o engenheiro residente do DNER em Parati, a árvore foi preservada.

As praias Vermelha, Grande, Piraquara Grande, Piraquara Pequena e Prainha, além de outras, estão totalmente cobertas de lama ou pedras, desaparecendo a faixa de areia. Por se tratar de uma baía de águas muito calmas, as praias são bastante estreitas e difíceis de serem refeitas pela ação das ondas.

A poluição causada pelos aterros escorridos poderá iniciar a destruição da ictiofauna, principalmente do camarão, segundo disse o professor.

Lembrando que o Colégio Florestal proíbe o desmatamento até 100 metros antes da crista dos morros e até 30 metros antes das barrancas dos rios, o Prof. Aparício Pereira disse que também os empreiteiros de estradas devem executar suas obras com cuidado para evitar a sucessão de prejuízos que se verifica na Rio—Santos.

A flora

Segundo o pesquisador a flora das margens da Rio—Santos não se caracteriza pela raridade dos seus exemplares, mas pelo seu caráter de proteção contra o fenômeno erosivo. A floresta tropical atlântica característica da região é bastante heterogênea, conforme observou o botânico, não possuindo madeiras de alto padrão.

As espécies predominantes são as moráceas, euforbiáceas, ficus etc. Como espécies que podem ser plantadas para ajudar na fixação do solo, sugere a *Clitória racemosa*, os eucaliptos e o jambolão, além das gramíneas, que têm um crescimento rápido.

Sugeriu que deve ser intensificada a arborização das margens das estradas, de um modo geral, e lembrou o fato de os motoristas de caminhões afirmarem que não irão utilizar a Rio—Bahia litorânea porque não existem árvores ao longo da estrada.

O Prof. Aparício Pereira achou que o trecho entre a praia do Frade e Parati é o mais afetado pelas obras da Rio—Santos, frisando que a situação é realmente crítica na subida, próximo do local da usina atômica, na praia de Itaorna.

Atividade 7

1. Que situação é descrita pelos ecólogos ao visitarem a Rio-Santos?
2. Que problemas foram indicados pelos ecólogos sobre os cortes realizados na rodovia?
3. Que consequências a construção da Rio-Santos teve sobre as praias da região?

A seguir, vamos ler uma notícia de nove anos depois da reportagem anterior sobre os impactos da Rio-Santos e seus empreendimentos sobre Angra dos Reis.

Costa Verde

A abertura da Rodovia BR-101, ligando o Rio a Ubatuba, na década de 70 foi a causa da rápida transformação da região. Segundo um diagnóstico ambiental da FEEMA para a região, as consequências do empreendimento foram o aceleramento dos processos erosivos e o assoreamento de praias e enseadas, bem como a valorização da terra e o deslocamento da população para os morros periféricos às cidades.

O processo de ocupação turístico-industrial da área tem degradado os recursos florestais, que só sobrevivem em locais protegidos por legislação específica, como o Parque Nacional da Serra da Bocaina e o Parque Estadual da Ilha Grande. Mesmo assim o próprio IBDF só possui cerca de 25 mil hectares dos 110 mil do Parque de Bocaina e admite que a fiscalização é ineficaz contra os posseiros que desmantam e caçam animais em extinção.

As evidências de instabilização ambiental se repetem sucessivamente na região. A antiga praia do Balneario, em Angra dos Reis, na entrada da cidade, atualmente não passa de uma grande poça de lama devido ao desmonte do morro situado a montante por um loteamento. Em Parati, entre outros casos flagrantes, encontra-se o Saco do Corumbé que, embora conservando a forma e a vegetação, está completamente assoreado, sendo mais um lamaçal às margens da BR-101.

Segundo ainda o diagnóstico ambiental da FEEMA para a região, a entrada em operação da usina nuclear, utilizando água do mar para a refrigeração em seu processo industrial e devolvendo-a, em forma de despejo, aquecida de cerca de 7 graus centígrados, sem dúvida trará modificações à fauna e flora das águas vizinhas.

"A poluição térmica está incluída na categoria de contaminantes biodegradáveis, uma vez que pode se dispersar por meio de processos naturais ou por sistemas de engenharia. É sabido que não há projeto de resfriamento deste efluente antes do seu lançamento na Baía da Ilha Grande e sabe-se ainda que no local a circulação da água não é intensa o bastante para dispersar esse material em tempo satisfatório", diz o relatório.

Quanto à poluição por óleo, a FEEMA a considera a mais grave ameaça aos ecossistemas da baía. O terminal petrolífero da Baía da Ilha Grande — TEBIG — o maior da América Latina, apesar de contar com equipamentos de lavagem de tanques e do lastro de petroleiros, não está capacitado para tomar medidas eficazes no caso de um acidente que, em 20 horas, atingiria grande área de Angra dos Reis e da Ilha Grande, destruindo talvez definitivamente a fauna e flora da região.

Costa Verde

A abertura da Rodovia BR-101, ligando o Rio a Ubatuba, na década de 70 foi a causa da rápida transformação da região. Segundo um diagnóstico ambiental da FEEMA para a região, as consequências do empreendimento foram o aceleramento dos processos erosivos e o assoreamento de praias e enseadas, bem como a valorização da terra e o deslocamento da população para os morros periféricos às cidades.

O processo de ocupação turístico-industrial da área tem degradado os recursos florestais, que só sobrevivem em locais protegidos por legislação específica, como o Parque Nacional da Serra da Bocaina e o Parque Estadual da Ilha Grande. Mesmo assim o próprio IBDF só possui cerca de 25 mil hectares dos 110 mil do Parque de Bocaina e admite que a fiscalização é ineficaz contra os posseiros que desmantam e caçam animais em extinção.

As evidências de instabilização ambiental se repetem sucessivamente na região. A antiga praia do Balneario, em Angra dos Reis, na entrada da cidade, atualmente não passa de uma grande poça de lama devido ao desmonte do morro situado a montante por um loteamento. Em Parati, entre outros casos flagrantes, encontra-se o Saco do Corumbé que, embora conservando a forma e a vegetação, está completamente assoreado, sendo mais um lamaçal as margens da BR-101.

Segundo ainda o diagnóstico ambiental da FEEMA para a região, a entrada em operação da usina nuclear, utilizando água do mar para a refrigeração em seu processo industrial e devolvendo-a, em forma de despejo, aquecida de cerca de 7 graus centígrados, sem dúvida trará modificações à fauna e flora das águas vizinhas.

"A poluição térmica está incluída na categoria de contaminantes biodegradáveis, uma vez que pode se dispersar por meio de processos naturais ou por sistemas de engenharia. É sabido que não há projeto de resfriamento deste efluente antes do seu lançamento na Baía da Ilha Grande e sabe-se ainda que no local a circulação da água não é intensa o bastante para dispersar esse material em tempo satisfatório", diz o relatório.

Quanto a poluição por óleo, a FEEMA a considera a mais grave ameaça aos ecossistemas da baía. O terminal petrolífero da Baía da Ilha Grande — TEBIG — o maior da América Latina, apesar de contar com equipamentos de lavagem de tanques e do lastro de petroleiros, não está capacitado para tomar medidas eficazes no caso de um acidente que, em 20 horas, atingiria grande área de Angra dos Reis e da Ilha Grande, destruindo talvez definitivamente a fauna e flora da região.

Atividade 7

- Segundo a notícia, quais as consequências foram trazidas pela Rio-Santos nos aspectos ambientais?
- Que impactos foram ocasionados pela construção de dois grandes empreendimentos: a usina nuclear e o TEBIG?

Abaixo, mais uma notícia com os apontamentos de Burle Marx, um dos maiores paisagistas do país, sobre a situação da Rio-Santos.

Burle Marx: Brasil faz agora a maior devastação da flora

O paisagista Roberto Burle Marx acha que o Brasil está atravessando a fase de maior devastação de sua flora. Para ele, é preciso tomar medidas urgentes, porque temos pouco tempo disponível para traçar uma política florestal.

— Não podemos esperar até 1976 — diz Burle Marx. O que está se fazendo contra a natureza é um crime que não poderá ser reparado se as providências não começarem a ser tomadas agora. O que está sendo feito não é correto. Sou contra a destruição de florestas, o que está ocorrendo em todo o Brasil.

E prossegue Burle Marx: "Acabo de fazer uma viagem pela Rio-Santos, estrada que deveria ter caráter turístico. No entanto, toda a paisagem está sendo desvirtuada. É como se a região tivesse passado por um cataclismo, acarretando, com isso, uma erosão incrível. Há trechos com desmoronamentos de 300 metros, muito semelhantes à paisagem lunar. Este é um exemplo bastante significativo do descaso pela natureza. Os barrancos vão se desmoronando, destruindo a vegetação das encostas, sobretudo árvores, e soterrando praias que outrora foram de uma beleza única, como, por exemplo, a Praia Escondida, localizada nas proximidades de Angra dos Reis.

Em viagem recente que fiz de Belo Horizonte a Cachoeira, na Bahia, percebi que a destruição tem consequências de calamidade pública. Além de retirarem madeiras de lei, promovem a queimada do restante, de modo que não só estamos destruindo toda a flora de sub-bosque como também, as plantas epífitas e, conseqüentemente, a fauna.

E isso acontece em nome do progresso... É preciso que o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, o Ministério da Agricultura, tomem providências imediatas. Caso contrário dentro de dois, três anos, teremos muito pouco a fazer.

Florestas mudas

Não quero com isso dizer que seja contra a abertura de estradas ou o reflorestamento. O que acho importante deixar claro é que, no primeiro caso, o trabalho deveria ser entregue a pessoal especializado, enquanto que o segundo deveria atender também as finalidades ecológicas. Mesmo com incentivos fiscais deveriam ser plantadas árvores frutíferas, para que os pássaros possam viver e voltar para o local. Caso contrário as áreas transformam-se em florestas mudas já que o eucalipto emite uma resina que envenena os pássaros, além do equilíbrio ecológico da região ser prejudi-

cado. Além disso a formação de seus galhos não acolhe ninhos.

Quanto a derrubada de árvores, já é sabido que este número chega a 300 milhões por ano. Estamos exportando madeira para o Japão e para outros países. No entanto o que não se percebe é que o lucro daí advindo é ilusório, já que estamos dispondo de um patrimônio insubstituível.

Voltando ao reflorestamento. Por que ele é feito de maneira uniforme? Por que o não cultivo de outras espécies? Atualmente, se formos aos hortos estaduais e federais (com exceção do de Brasília), e procurarmos as espécies que fazem parte de nossas florestas, sobretudo as madeiras de lei, vamos descobrir que elas não são cultivadas, por preguiça mental, descaso ou falta de conhecimento.

E não é preciso ir muito longe: ao lado do Jardim Botânico, no Horto Florestal, fui encontrar há pouco tempo cultivo de pinheiro de araucária excelsa, da Austrália, que só tem uma utilização: a venda durante o mês de dezembro, para ser coberta de algodão, simulando neve, e servir de árvore de Natal.

O mais lamentável é que o IBDF tem conhecimento do que está ocorrendo e, apesar disso, não toma providências. A política deste órgão, infelizmente, tem sido completamente ineficiente.

Acervo O Globo, 1973.

- Que denúncias o paisagista faz sobre a destruição provocada pela construção da Rio-Santos?
- Você consegue perceber algum impacto da Rio-Santos sobre a natureza atualmente?

Burle Marx: Brasil faz agora a maior devastação da flora

O paisagista Roberto Burle Marx acha que o Brasil está atravessando a fase de maior devastação de sua flora. Para ele, é preciso tomar medidas urgentes, porque temos pouco tempo disponível para traçar uma política florestal.

— Não podemos esperar até 1976 — diz Burle Marx. O que está se fazendo contra a natureza é um crime que não poderá ser reparado se as providências não começarem a ser tomadas agora. O que está sendo feito não é correto. Sou contra a destruição de florestas, o que está ocorrendo em todo o Brasil.

E prossegue Burle Marx:

“Acabo de fazer uma viagem pela Rio-Santos, estrada que deveria ter caráter turístico. No entanto, toda a paisagem está sendo desvirtuada. É como se a região tivesse passado por um cataclisma, acarretando, com isso, uma erosão incrível. Há trechos com desmoronamentos de 300 metros, muito semelhantes à paisagem lunar. Este é um exemplo bastante significativo do descaso pela natureza. Os barrancos vão se desmoronando, destruindo a vegetação das encostas, sobretudo árvores, e aterrando praias que outrora foram de uma beleza única, como, por exemplo, a Praia Escondida, localizada nas proximidades de Angra dos Reis.

Em viagem recente que fiz de Belo Horizonte a Cachoeira, na Bahia, percebi que a destruição tem consequências de calamidade pública. Além de retirarem madeiras de lei, promovem a queimada do restante, de modo que não só estamos destruindo toda a flora de sub-bosque como também, as plantas epífitas e, conseqüentemente, a fauna.

E isso acontece em nome do progresso... É preciso que o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, o Ministério da Agricultura, tomem providências imediatas. Caso contrário dentro de dois, três anos, teremos muito pouco a fazer.

Florestas mudas

Não quero com isso dizer que seja contra a abertura de estradas ou o reflorestamento. O que acho importante deixar claro é que, no primeiro caso, o trabalho deveria ser entregue a pessoal especializado, enquanto que o segundo deveria atender também as finalidades ecológicas. Mesmo com incentivos fiscais deveriam ser plantadas árvores frutíferas, para que os pássaros possam viver e voltar para o local. Caso contrário as áreas transformam-se em florestas mudas já que o eucalipto emite uma resina que envenena os pássaros, além do equilíbrio ecológico da região ser prejudi-

cado. Além disso a formação de seus galhos não acolhe ninhos.

Quanto a derrubada de árvores, já é sabido que este número chega a 300 milhões por ano. Estamos exportando madeira para o Japão e para outros países. No entanto o que não se percebe é que o lucro daí advindo é ilusório, já que estamos dispondo de um patrimônio insubstituível.

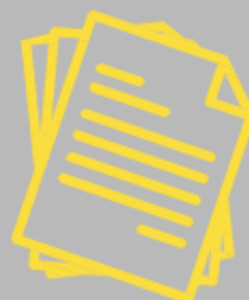
Voltando ao reflorestamento. Por que ele é feito de maneira uniforme? Por que o não cultivo de outras espécies? Atualmente, se formos aos hortos estaduais e federais (com exceção do de Brasília), e procurarmos as espécies que fazem parte de nossas florestas, sobretudo as madeiras de lei, vamos descobrir que eles não são cultivadas, por preguiça mental, descaso ou falta de conhecimento.

E não é preciso ir muito longe: ao lado do Jardim Botânico, no Horto Florestal, fui encontrar há pouco tempo cultivo do pinheiro de araucária excelsa, da Austrália, que só tem uma utilização: a venda durante o mês de dezembro, para ser coberta de algodão, simulando neve, e servir de árvore de Natal.

O mais lamentável é que o IBDF tem conhecimento do que está ocorrendo e, apesar disso, não toma providências. A política deste órgão, infelizmente, tem sido completamente ineficiente.

Atividade 8

A DISPUTA IMOBILIÁRIA



Você sabe o que é especulação imobiliária?

É o processo de valorização de terrenos de uma região. Geralmente ocorre quando um empreendimento surge naquele local, como uma estrada, um *shopping center* ou um grande mercado. A partir daí, empreiteiras, bancos ou grandes proprietários iniciam uma corrida pelos terrenos dessa região, com o objetivo de comprá-los a um preço baixo e vendê-los por preços mais altos, pois a como a procura pelos terrenos nessa região aumenta, o preço do solo aumenta também. Muitas empresas também se interessam por essas regiões para construir grandes condomínios ou lotear as terras, vendendo em partes menores para uma quantidade maior de pessoas.

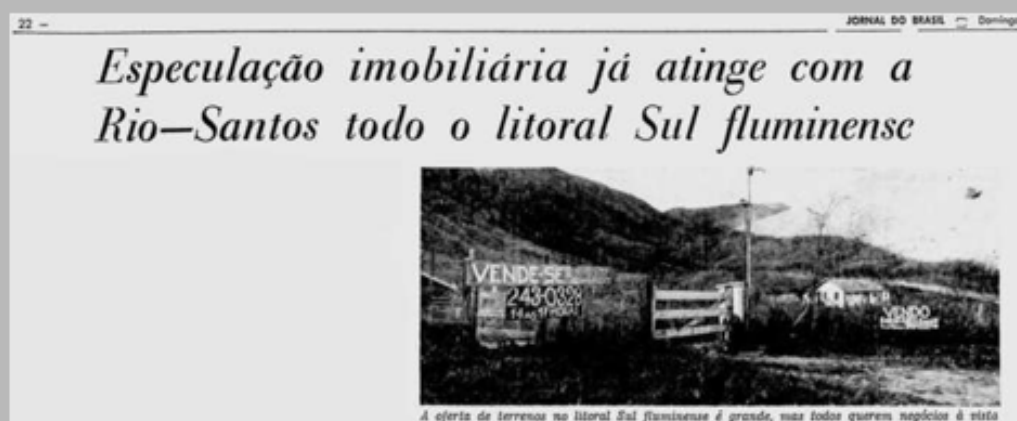
Foi exatamente isso que ocorreu em Angra dos Reis a partir da década de 60. Com a chegada dos planos de construção de uma rodovia que cortaria a cidade, empresas e grandes proprietários começaram uma disputa pela compra de terras no município. No entanto, muitas terras próximas ao mar já estavam ocupadas pela população caiçara, pelos quilombolas e trabalhadores rurais que não estavam dispostos a vender.

O que fazer então? A partir daí, empresas e especuladores de terras começam uma corrida pelos cartórios da cidade, criando documentos que pudessem comprovar sua posse ou compra do terreno, sem passar pelos moradores do local.

Muitos dos antigos moradores não tinham documentos que comprovassem a posse de um terreno, apesar de morarem por gerações ali. A maioria dos terrenos pertencia a antigas fazendas que deixaram parte do terreno para seus antigos trabalhadores. Como agravante da situação, muitos dos habitantes antigos de Angra não sabiam ler ou liam muito pouco e acabavam por assinar documentos desvantajosos para eles sem ter o devido conhecimento. Iniciava-se a partir daí a desapropriação e disputa por terras em Angra dos Reis.

Atividade 8

Para compreendermos um pouco mais sobre o processo de especulação imobiliária em Angra, vamos consultar duas notícias do Jornal do Brasil na década de 70.



Acervo Jornal do Brasil, 1974.

Transcrição:

A via Rio Santos está provocando uma corrida imobiliária no litoral Sul fluminense onde o preço da terra acompanha o ritmo das obras da estrada, não sendo nunca discutido o pagamento à vista quando a área é próxima ao mar e não raro, negócios são feitos à base do dólar. Desde Jacareí, no limite de Mangaratiba com Angra dos Reis, até os últimos costões de Parati, a alta dos preços chega a influenciar o comportamento social dos três municípios, onde os corretores assumiram status mais elevado que o de um próspero industrial, Glebas imensas estão sendo negociadas principalmente com grupos estrangeiros.

A invasão

Jacarei, Ibicuí, Grussai, Itaperianga, Ribeira, Mambucaba, ilhas Grande e Gíboia são os locais onde mais se tem negociado pequenas áreas — geralmente lotes para a construção de uma casa, sobrando espaço para um pequeno jardim e quintal. A intimidade é geralmente garantida pela dificuldade de acesso, pois as placas proibem a entrada de estranhos, que só podem desfrutar da praia se ela estiver bem próxima à rodovia, nos trechos de propriedade da Marinha ou do próprio Ministério dos Transportes.

A predominância nesta região ainda é de cariocas — apesar da existência de uma colônia gaúcha e de outra paulista. Em Parati, entretanto, a situação se inverte com vantagem para os do Sul. Por muitos anos, antes da existência da Rio—Santos, Parati era considerada mais paulista que fluminense, pois o acesso era mais fácil por São Paulo, através de Cunha.

Os moradores do Município afirmam que "ninguém conseguirá competir com as fortunas paulistas. Eles não se importam com a inflação." Um industrial chegou a comprar a mesma propriedade três vezes seguidas, e só na última vez regularizou a escritura, com receio de perder a área. A entrada de grandes grupos econômicos nos negócios completou o quadro inflacionário.

Acervo O Globo, 1974.

Atividade 8

A multiplicidade de donos de um só pedaço de terra se constitui atualmente no maior problema dos corretores, que deixam de fazer bons negócios porque os que se dizem donos não possuem títulos de propriedade. Geralmente, um terreno é ocupado por uma família por quatro gerações ou mais, havendo, nestes casos, a posse por hereditariedade.

O morador consegue então provar, que vive na área há muitos anos, sendo dono de benfeitorias. Chega mesmo a levar consigo documentos de vizinhos, afirmando conhecê-lo há longo tempo. Isto, entretanto, não basta para a conclusão do negócio. Antes de o possível comprador dar um sinal, o corretor procura conhecer a situação verdadeira nos cartórios. A região do Frade, em Angra dos Reis, é a que tem maiores problemas e, segundo os corretores, as terras teriam de ser triplicadas se fosse verdade o que cada dono alega possuir.

Enquanto as empreiteiras concluem a estrada — entre Angra e Parati faltam 10 quilômetros para terminar o asfaltamento — contribuindo para a atração, os dois cartórios municipais trabalham para colocar em dia as escrituras. Os oficiais não sabem com exatidão o número de escrituras que passam por eles mensalmente, calculando uma média de 40, sem qualquer embaraço.

Acervo O Globo, 1974.

Atividade 8

1. Que problema relacionado a terra é destacado na notícia anterior?
2. Segundo a notícia, que territórios passaram a ser valorizados? Você conhece esses territórios? Você conhece alguém ou mora nas áreas de condomínio que passaram a ser valorizadas?
3. Que dificuldade é relatada entre os moradores antigos de Angra e qual problema é apresentado nos cartórios da cidade?

Observe a imagem abaixo. Esta é uma foto retirada na Praia da Fazenda, localizada na ilha da Gipóia, em Angra. Nela podemos ver uma placa proibindo a entrada o que impede o acesso a uma trilha para a Praia da Amendoeira.



Ribeiro, 2017.

4. Que relação podemos desenvolver entre a foto acima e o trecho da notícia que fala sobre os lotes para construção na Rio-Santos?
5. Você já teve seu acesso impedido em alguma praia ou deixou de conhecer alguma praia ao avistar placas semelhantes? Deixe sua opinião sobre o tema.

Atividade 8

Angra dos Reis

Em Angra dos Reis, área considerada prioritária para efeito de Reforma Agrária, são 10 as fazendas com problemas.

Na Fazenda Japuíba, os lavradores têm a posse da terra há mais de 50 anos. Desde 1973, a Fetaag pede uma solução para os conflitos: ameaças constantes, despejos, destruição de lavouras dos trabalhadores. Alguns lavradores já foram despejados. A região é de terras super valorizadas, onde predomina o interesse de grileiros por empreendimentos turísticos.

Na Fazenda Zungu, em 1964, os proprietários entraram com ação judicial contra dezenas de parceiros, tentando expulsá-los inclusive com uso de policiais. A fazenda perdeu a ação e os lavradores reivindicam a desapropriação.

Com mais de 20 anos de posse, na Fazenda Nova Gratu, os lavradores sempre exploraram a terra em regime de parceria. Até que o dono resolveu criar gado, provocando crescente êxodo dos trabalhadores para a cidade.

Na Fazenda do Ariró, em 1973, apareceu a Cia Metalúrgica Barbará, que forçou os trabalhadores a receber indenização mínima por suas lavouras. Como alguns recusaram o acordo, a companhia entrou em julho e passou a destruir as lavouras, plantando eucaliptos. Atualmente, há a ameaça de despejo de 60 famílias remanescentes.

A Fazenda São José foi vendida em 1964, quando começaram as pressões sobre os posseiros. Em 1970, o proprietário embargou as plantações, iniciando um processo de violência, inclusive com disparo contra as residências dos trabalhadores. Mesmo tendo a FETAG feito vários relatórios, a situação não mudou.

Na Fazenda Pedra Branca, as famílias dos lavradores começaram a ser expulsas em 1973, quando ali chegou a Cia Agropecuária Angrense S.A., destruindo as lavouras a trator. Há diversas ações na Justiça para o despejo dos que resistiram, embora o tempo de posse seja de mais de 20 anos.

Com o objetivo de transformar as áreas de lavoura em pastagem, o proprietário da Fazenda Monsuaba vem fazendo diversas ameaças aos trabalhadores, colocando gado nas lavouras.

Acervo Jornal do Brasil, 1979.

6. Que problemas os trabalhadores rurais passaram a enfrentar em Angra a partir da década de 60?
7. Que tipos de violência esses trabalhadores passaram na disputa pelas terras?

Angra dos Reis

Em **Angra dos Reis**, área considerada prioritária para efeito de Reforma Agrária, são 10 as fazendas com problemas.

Na Fazenda Japuiba, os lavradores têm a **posse** da terra há mais de 50 anos. Desde 1973, a Fetag pede uma solução para os conflitos: ameaças constantes, despejos, destruição de lavouras dos trabalhadores. Alguns lavradores já foram despejados. A região é de **terras** supervalorizadas, onde predomina o interesse de grileiros por empreendimentos turísticos.

Na Fazenda Zungu, em 1964, os proprietários entraram com ação judicial contra dezenas de parceiros, tentando expulsá-los inclusive com uso de policiais. A fazenda perdeu a ação e os lavradores reivindicam a desapropriação.

Com mais de 20 anos de **posse**, na Fazenda Nova Gratu, os lavradores sempre exploraram a terra em regime de parceria. Até que o dono resolveu criar gado, provocando crescente êxodo dos trabalhadores para a cidade.

Na Fazenda do Ariró, em 1973, apareceu a Cia Metalúrgica Barbará, que forçou os trabalhadores a receber indenização mínima por suas lavouras. Como alguns recusaram o acordo, a companhia entrou em juízo e passou a destruir as lavouras, plantando eucaliptos. Atualmente, há a ameaça de despejo de 60 famílias remanescentes.

A Fazenda São José foi vendida em 1964, quando começaram as pressões sobre os posseiros. Em 1970, o proprietário embargou as plantações, iniciando um processo de violência, inclusive com disparo contra as residências dos trabalhadores. Mesmo tendo a FETAG feito vários relatórios, a situação não mudou.

Na Fazenda Pedra Branca, as famílias dos lavradores começaram a ser expulsas em 1973, quando ali chegou a Cia. Agropecuária Angrense S.A., destruindo as lavouras a trator. Há diversas ações na Justiça para o despejo dos que resistiram, embora o tempo de **posse** seja de mais de 20 anos.

Com o objetivo de transformar as áreas de lavoura em pastagem, o proprietário da Fazenda Monsuaba vem fazendo diversas ameaças aos trabalhadores, colocando gado nas lavouras.

Atividade 8

Você sabia?

A Sociedade Angrense de Proteção Ecológica (SAPÊ) é uma associação fundada em 1983 em Angra dos Reis que luta pelas causas ambientais há quarenta anos.

Nesses últimos anos, a Sapê realizou diversos atos pelo direito às praias, lutando pelo seu acesso público.

Um de seus movimentos mais conhecidos é o “Praias Livres, Mentes Abertas”, que realizou atos cobrando o livre acesso a Praia da Mombaça e as praias da Estrada do Contorno.

Para conhecer mais sobre a Sapê, acesse nas redes @sapemovimento ou o site: <https://sape.org.br/>



Arquivo Sapê, 2016.

Atividade 9

O DESLOCAMENTO POPULACIONAL



A Rio-Santos possui 550km de extensão. Para que atendesse o potencial turístico traçado pelo governo, ela foi desenhada em partes próximas ao mar, facilitando o processo futuro de formação de complexos de lazer e condomínios próximos ao litoral. Devido ao seu tamanho e objetivos, desde o início da sua construção o governo já havia estabelecido o processo de desapropriações de famílias que viviam justamente a beira-mar.

A seguir vamos ler uma notícia sobre esse problema enfrentado pela população local devido a Rio-Santos.

REAL JORNAL DO BRASIL Domingo, 26.9.73

A estrada avança e cada vez sobe mais a situação das terras por onde passam, seus antigos habitantes vão sendo expulsos e a prefeita de Caraguatatuba, Dona Tereza Curi Siqueira, acha que ninguém está em apoio dela.

As firmas empreiteiras tentaram empregar o homem da região para o trabalho braçal na construção da estrada, mas acabaram trazendo mão-de-obra de fora, que apesar de mais cara dá maior rendimento no ritmo das obras.

Rio—Santos traz progresso e especulação

Acervo Jornal do Brasil, 1973.

45

A desapropriação

Os métodos utilizados para a expulsão dos caçaras de suas terras são bastante variados.

O Governo utilizou o da desapropriação e posterior pagamento de terras e benfeitorias, sempre por um preço inferior ao real valor. Até agora a maioria dos desapropriados ainda não recebeu seu dinheiro. O comodoro do Iate Clube de Angra dos Reis, Sr. Francisco Brundo, é um dos que até agora não recebeu seu dinheiro. Sua casa, à beira da Rio—Santos, cujo valor real superaria Cr\$ 300 mil, foi desapropriada por Cr\$ 90 mil.

Além das questões burocráticas que acompanham o pagamento de uma indenização, como a maioria dos terrenos estão sob questão, o dinheiro fica depositado em juízo até que seja determinado o verdadeiro dono das terras e benfeitorias.

A desapropriação do trecho da Rio—Santos coube ao DNER, embora a ação efetiva de expulsar as pessoas que moravam sobre o leito da futura estrada tenha sido realizada pelas firmas empreiteiras.

— A estrada não pode parar e ficar esperando que os processos corram — explica o Sr. Hequel Osório, engenheiro da Copavel, a companhia supervisora da estrada.

E por esta razão os habitantes do bairro de Boa Vista, em Parati, que receberam uma baixa indenização pelas suas casas, já gastaram o dinheiro e não têm onde morar.

— Famílias inteiras ficaram em situação muito difícil e nós tivemos que ajudar doando cobertores para que dormissem em qualquer lugar. Uns ainda perambulam pelas ruas e outros se viraram e foram morar com parentes fora de Parati — explica o professor Moacir, responsável pela ação apostólica e assistencial da Igreja na cidade.

Além disto, o fato de o Governo pagar tão pouco pelas desapropriações tem sido utilizado por particulares, que também não se sentem obrigados a pagar o justo preço pelas terras compradas aos caçaras e agricultores.

A desapropriação

Os métodos utilizados para a expulsão dos calçaras de suas terras são bastante variados.

O Governo utilizou o da desapropriação e posterior pagamento de terras e benfeitorias, sempre por um preço inferior ao real valor. Até agora a maioria dos desapropriados ainda não recebeu seu dinheiro. O comodoro do Iate Clube de Angra dos Reis, Sr. Francisco Brundo, é um dos que até agora não recebeu seu dinheiro. Sua casa, à beira da Rio—Santos, cujo valor real superaria Cr\$ 300 mil, foi desapropriada por Cr\$ 90 mil.

Além das questões burocráticas que acompanham o pagamento de uma indenização, como a maioria dos terrenos estão sob questão, o dinheiro fica depositado em juízo até que seja determinado o verdadeiro dono das terras e benfeitorias.

A desapropriação do trecho da Rio—Santos coube ao DNER, embora a ação efetiva de expulsar as pessoas que moravam sobre o leito da futura estrada tenha sido realizada pelas firmas empreiteiras.

— A estrada não pode parar e ficar esperando que os processos corram — explica o Sr. Hequel Osório, engenheiro da Copavel, a companhia supervisora da estrada.

E por esta razão os habitantes do bairro de Boa Vista, em Parati, que receberam uma baixa indenização pelas suas casas, já gastaram o dinheiro e não têm onde morar.

— Famílias inteiras ficaram em situação muito difícil e nós tivemos que ajudar doando cobertores para que dormissem em qualquer lugar. Uns ainda perambulam pelas ruas e outros se viraram e foram morar com parentes fora de Parati — explica o professor Moa-

cir, responsável pela ação apostólica e assistencial da Igreja na cidade.

Além disto, o fato de o Governo pagar tão pouco pelas desapropriações tem sido utilizado por particulares, que também não se sentem obrigados a pagar o justo preço pelas terras compradas aos calçaras e agricultores.

Atividade 9

Leia o trecho anterior e responda as perguntas:

1. Como eram feitas as desapropriações pelo governo?
2. Por que podemos considerar que as desapropriações foram injustas?
3. O que aconteceu com muitas famílias que foram desapropriadas pelo governo?

Além das desapropriações do governo, também tivemos as desapropriações provocadas por particulares, interessados na valorização dos terrenos para futuros empreendimentos. A seguir, vamos ler um trecho sobre como muitas desapropriações foram feitas.

Abuso da boa-fé

O abuso da boa fé e ignorância dos posseiros tem sido o método mais usado. Muitos dos habitantes destas terras nunca tiveram dinheiro no bolso e ficam deslumbrados com qualquer oferta, por mais insignificante que seja. Aceitam e alimentam sonhos de ir morar em uma cidade onde seus filhos possam estudar e ter uma vida melhor que a sua. Mas o dinheiro termina logo e na cidade, sem profissão, vão viver o destino igual ao de muitos outros favelados.

Os habitantes das ilhas e das praias, na sua maioria não possuem título de propriedade e não têm assistência jurídica para entrar com uma ação possessória que lhes garantiria o direito da terra por tanto tempo ocupada. Por isto vendem apenas o direito de posse, cujo valor é sempre inferior ao de uma propriedade documentada.

Na praia do Toque-Toque, no Município de São Sebastião, a Construtora Albuquerque Takaoka está comprando todas as terras para um grande empreendimento que pretende realizar quando a Santos-Rio passar pelo local. Benedito Alvarenga, conhecido por Didi, é a pessoa da região que a construtora encarregou de realizar as compras das terras.

Ele utiliza este método: começa alimentando o sonho das pessoas que durante gerações viveram naquela praia comendo peixes, frutos do mar e frutas que crescem nativas nas encostas das serras. Os proprietários mais jovens e os casais com filhos pequenos aceitaram logo vender a terra por qualquer dinheiro. Outros, que sempre viveram em liberdade começaram a se assustar com as medidas que foram sendo tomadas pelo novo proprietário.

— Eles botam cerca em todas as propriedades e a gente não está acostumada a viver como boi, no curral. Para ir para a cachoeira ou para a praia a gente tem que dar uma volta enorme. Desse jeito, vai chegar o dia que a gente não vai poder buscar nem lenha, nem água — lamenta Dona Diva, uma das moradoras que ainda resistem.

— O Didi já aprontou tantas com o pessoal daqui que ninguém quer mais vender terra para ele. Eu vendi e já me arrependi — lamenta a mulher do José Pinto Borges.

Mãe de nove filhos menores, ela vendeu sua terra com seu barraco, perto da cachoeira, por Cr\$ 7 mil e mais a promessa de que Didi daria o material para construir uma outra casa no sopé da montanha. Já passaram mais de quatro meses, o dinheiro acabou, o Didi não deu o material para a construção e o casal anda pela praia com um papel assinado pelo Didi, onde estão escritas as promessas não cumpridas.

— Como esta família, muitas outras também foram embrialhadas pelo Didi que ainda faz a gente assinar no cartório um valor superior ao que ele paga pela terra — lamenta-se um velho pescador.

Acervo Jornal do Brasil, 1973

Atividade 9

A coação

A coação e a força bruta é o outro método utilizado. Dele são testemunhas o presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Angra dos Reis, Jovino Rodrigues dos Santos, e Frei Jorge, carmelita que há mais de 10 anos trabalha entre as pessoas simples que habitam as 300 ilhas de Angra e as fazendas do Município.

Acreditando muito no Governo, e sabendo que pode ser mal interpretado por defender os trabalhadores rurais, o velho Jovino, de 65 anos, foi eleito o primeiro presidente do sindicato, fundado no início do ano passado, com o principal objetivo de defender os trabalhadores rurais dos proprietários que querem expulsá-los de suas terras.

A localidade chamada Fazenda Japuiba, a quatro quilômetros da cidade e atravessada pela Rio-Santos, sempre foi considerada terra sem dono pelas 70 famílias que há mais de uma geração vivem e cultivam esta terra. Há um ano apareceu seu Manuel Candido dizendo-se administrador e coagindo, através de ameaças, os posseiros a saírem da terra. Seu Aristides Paulino teve sua casa e sua plantação destruídas pelo gado do proprietário da Fazenda São José, na serra Dagua.

Acervo Jornal do Brasil, 1973

1. Que problemas são relatados sobre o processo de venda pelos antigos habitantes locais?
2. Que métodos foram utilizados pela Construtora Takaoka para desapropriação dos terrenos?
3. Você conhece alguém que viveu esse período e enfrentou algum tipo de desapropriação? Caso conheça, traga seu relato para sala de aula.
4. Para quais locais provavelmente essa população expulsa do litoral se deslocou?
5. Vimos em outras atividades que a população caiçara vivia da pesca e agricultura, o que provavelmente aconteceu com o modo de vida das pessoas que foram retiradas de suas casas e terrenos?

Atividade 10

OS ANTIGOS MORADORES E A RIO- SANTOS - PARTE 1



Até agora vimos os relatos de jornais sobre esse processo de desapropriação, criação da Rio-Santos e vinda de empreendimentos a Angra.

O que os moradores tem a dizer sobre isso? Separamos dois vídeos que apresentam um pouco sobre o ponto de vista dos moradores de locais do município que tiveram suas vidas atingidas pela construção da rodovia.

O primeiro vídeo que vamos ver é um pequeno documentário chamado Recultura Caiçara, que irá falar com os moradores antigos da comunidade caiçara do Frade.

<https://youtu.be/NMdWcsMHuH8>



49

<https://www.youtube.com/watch?v=NMdWcsMHuH8>

Atividade 10

Responda as perguntas abaixo de acordo com o vídeo assistido anteriormente.

1. Como era o Frade antes da chegada da Rio-Santos?
2. Em uma das atividades anteriores falamos sobre o Hotel do Frade, condomínio de alto padrão inspirado no Projeto Turis. O que os moradores relataram sobre os impactos da construção desse condomínio?
3. Em outro momento do vídeo é abordado sobre a desapropriação realizada para construção da estrada e usina. O que é dito sobre a desapropriação do terreno da usina?
4. Que dificuldades foram relatadas sobre a comprovação de posse do terreno durante o período das desapropriações?
5. Qual a importância de conhecer relatos como esse?
6. Você conhecia como era Angra antes da Rio-Santos? Como esse vídeo nos ajuda a saber sobre esse passado?

No vídeo, Dona Lili fala sobre as desapropriações feitas a famílias de moradores na região de Itaorna, praia utilizada hoje pela usina nuclear.

Trouxemos um trecho da notícia da época sobre o período que fala sobre o mesmo assunto.

CORREIO DA MANHÃ — Rio de Janeiro, 4.ª feira, 7 de outubro de 1970 7

Obras da usina nuclear prosseguem em Itaorna

Uma área de 7,5 quilômetro quadrados, da localidade fluminense de Itaorna, a 60 quilômetros de Angra dos Reis, está sendo desapropriada para a construção da Central Nuclear, que aumentará de 2 mil para 500 mil Mega-Watts a produção de energia do sistema hidrelétrico de Furnas.

Os recursos para a construção da usina provêm de convênios assinados pela Central de Furnas, Eletrobrás e Banco Mundial. O custo total da obra está avaliado em 200 milhões de dólares, ou seja, aproximadamente um trilhão de cruzeiros e a usina estará concluída em 1975.

Posseiros

Há dois meses foram iniciadas as desapropriações na área e dos 80 posseiros que ali vivem da pesca, quase já foram indenizados, preferindo permanecer nas proximidades, tendo em vista a crescente valorização das terras. A implantação da usina deverá trazer uma série de benefícios à Itaorna, cuja renda média mensal é inferior a 40 mil cruzeiros. Pelo menos mil empregos serão criados durante a construção da central nuclear e está sendo dada preferência aos que vivem na região: dos 60 operários que trabalham atualmente, 40 são de Itaorna.

Foram iniciadas há dois meses as obras de infraestrutura necessárias ao desenvolvimento natural dos trabalhos técnicos: o aeroporto provisório de 900 metros está quase concluído, bem como os trabalhos de melhoramento da estrada de 38 quilômetros que liga a Praia do Frade a Itaorna. Também estão sendo realizados trabalhos de saneamento e drenagem do solo numa extensão de 500 metros na Praia do Frade.

Poluição

O acampamento provisório já conta com almoxarifado, refeitório e alojamentos para 50 operários. Essa primeira etapa das obras custará Cr\$ 800 mil. No próximo ano será construída, na Praia uma vila com 100 na Praia Brava, uma vila com 100 casas, hospital, comércio e todo um sistema de esgotos e água para que as obras possam caminhar sem problemas. Esta segunda etapa de implantação da infra-estrutura custará Cr\$ 6 milhões e ficará pronta até o final de 1971, pois em 1972 começará a construção da central nuclear.

Itaorna foi escolhida para a construção da usina por suas condições naturais de temperatura, correntes aéreas etc., e os problemas iniciais, relativos à poluição do ar, por partículas radioativas, foram resolvidos. Um representante de Furnas garantiu não haver perigo de contaminação, "pois a fuga de produtos de fissão, se acontecer, será mínima, não dando para aumentar a radioatividade natural do ar."

Obras da usina nuclear prosseguem em Itaorna

Uma área de 7,5 quilômetro quadrados, da localidade fluminense de Itaorna, a 60 quilômetros de Angra dos Reis, está sendo desapropriada para a construção da Central Nuclear, que aumentará de 2 mil para 500 mil Mega-Watts a produção de energia do sistema hidrelétrico de Furnas.

Os recursos para a construção da usina provêm de convênios assinados pela Central de Furnas, Eletrobrás e Banco Mundial. O custo total da obra está avaliado em 200 milhões de dólares, ou seja, aproximadamente um trilhão de cruzeiros e a usina estará concluída em 1975.

Posseiros

Há dois meses foram iniciadas as desapropriações na

área e dos 80 posseiros que ali vivem da pesca, quatro já foram indenizados, preferindo permanecer nas proximidades, tendo em vista a crescente valorização das terras. A implantação da usina deverá trazer uma série de benefícios à Itaorna, cuja renda média mensal é inferior a 40 mil cruzeiros. Pelo menos mil empregos serão criados durante a construção da central nuclear e está sendo dada preferência aos que vivem na região: dos 60 operários que trabalham atualmente, 40 são de Itaorna.

Foram iniciadas há dois meses as obras de infraestrutura necessárias ao desenvolvimento natural dos trabalhos técnicos: o aeroporto provisório de 900 me-

tros está quase concluído, bem como os trabalhos de melhoramento da estrada de 36 quilômetros que liga a Praia do Frade a Itaorna. Também estão sendo realizados trabalhos de abaixamento e drenagem do solo, numa extensão de 500 metros na Praia do Frade.

Poluição

O acampamento provisório já conta com almoxarifado, refeitório e alojamentos para 50 operários. Essa primeira etapa das obras custará Cr\$ 800 mil. No próximo ano será construída, na Praia uma vila com 100 na Praia Brava, uma vila com 100 casas, hospital, comércio e todo um sistema de esgotos e água para que

as obras possam caminhar sem problemas. Esta segunda etapa de implantação da infraestrutura custará Cr\$ 6 milhões e ficará pronta até o final de 1971, pois em 1972 começará a construção da central nuclear.

Itaorna foi escolhida para a construção da usina por suas condições naturais de temperatura, correntes aéreas etc., e os problemas iniciais, relativos à poluição do ar, por partículas radicativas, foram resolvidos. Um representante de Furnas garantiu não haver perigo de contaminação, "pois a fuga de produtos de fissão, se acontecer, será mínima, não dando para aumentar a radioatividade natural do ar."

Atividade 11

OS ANTIGOS MORADORES E A RIO-SANTOS - PARTE 2



Na atividade anterior, contamos com os relatos da comunidade caiçara do Frade sobre o processo de desapropriação e especulação imobiliária trazidos pela Rio-Santos. Agora, contamos com a contribuição dos relatos da comunidade quilombola sobre esse mesmo processo. Nos vídeos, iremos conhecer figuras muito importantes para o Quilombo Santa Rita do Bracuí: sr. Manoel Moraes, Zé Adriano e Marilda, a quem chamamos de griôs.

Você sabe o que é um griô? É uma pessoa reconhecida pela comunidade em que vive como mantenedora e herdeira de suas tradições e histórias. São responsáveis por contar as histórias da comunidade em que vivem e mantê-las vivas repassando as demais gerações.

No próximo vídeo, vamos ouvir o relato da griô Marilda, do quilombo Santa Rita do Bracuí, sobre a chegada da Rio-Santos. Recomendamos assistir entre os minutos 15:00 e 35:00.

<https://youtu.be/dB3bVnRj5Ho>



52

<https://www.youtube.com/watch?v=dB3bVnRj5Ho>

Atividade 11

1. Na atividade número 5 discutimos sobre a visão de progresso e desenvolvimento econômico elaborada pelo governo para divulgar as rodovias e outros empreendimentos. Qual relação nós podemos fazer entre o relato da Marilda e a visão de progresso elaborada pelo governo?
2. O que Marilda fala sobre os impactos ambientais trazidos pela construção da Rio-Santos?
3. Que relato é feito no vídeo sobre as desapropriações na região do Bracuí?
4. Como a construção da Rio-Santos afetou as atividades econômicas realizadas no Bracuí?
5. Que impactos são trazidos pela Rio-Santos segundo a fala da Marilda?

Atividade 11

Assim como no caso do Frade, em que os moradores enfrentaram problemas relacionados a terra devido a construção do condomínio Porto Frade, a região do Bracuí passou pelas mesmas questões pela construção de um condomínio de alto padrão, chamado Porto Bracuhy.

A seguir, vamos ver uma notícia que aborda a sua implementação, também seguindo os moldes do projeto Turis.

Primeiro Pólo Turístico será implantado em Angra dos Reis

O Pólo Turístico de Bracuhy, a ser implantado numa área de 10 milhões de metros quadrados no município de Angra dos Reis, a 180 quilômetros do Rio de Janeiro, mobilizará recursos da ordem de Cr\$ 250 milhões, devendo sua primeira etapa ficar pronta em dois anos.

O porto de Bracuhy, principal setor do projeto, já teve iniciadas suas obras de infra-estrutura, depois de firmado um contrato no valor de Cr\$ 40 milhões com a Sier, para dragagem e abertura de canal, no prazo de 240 dias. Não sendo um condomínio, qualquer tipo de embarcação de lazer poderá ter acesso ao porto. As vagas podem ser compradas ou alugadas, bem como as casas e terrenos do pólo turístico.

TURISMO

Com embrião de todo o Pólo, o Porto de Bracuhy oferecerá, no setor turístico, serviços básicos para o lazer marítimo e terrestre e vários tipos de unidades residenciais. Além das casas de veraneio, haverá também as moradias daqueles que irão residir permanentemente na região, em função da relativa proximidade de grandes empreendimentos industriais, como as Usinas Verme e a Usina de Furnas.

O Porto Bracuhy, que terá capacidade de abrigar 750 barcos em vagas molhadas e 500 no hangar, contará com 15 píeres flutuantes com 2,5 m de profundidade dotados de eficiência para barcos entre 3,5m e 18m, dotação de 2,5m, para embarcações maiores de 18m e 1 cala de acesso ao vilarejo do Porto Bracuhy.

Os calas flutuantes possuirão energia elétrica, água, telefone e televisão. Entre os serviços existentes, en-

contram-se o de abastecimento de combustível (gasolina azul e comum), óleo diesel e gás engarrafado; estaleiros para reparos; estacionamento de automóveis e carretas; serviço permanente de vigilância, coleta de lixo, contra incêndio e antipoluição; centro de rádio comunicação, salvamento, primeiros socorros e informações meteorológicas, além de uma escola de esportes náuticos.

O Pólo Turístico terá um centro náutico, hotel, restaurantes, lanchonetes, supermercado e centro comercial, correio, serviços bancários, guarda de valores, aluguel e seguro de embarcações, telefone.

As moradias do centro urbano terão, em média, 60 a 80 m² de área útil e os terrenos que serão vendidos irão de 375 a 2.900 metros quadrados, nenhum deles tendo menos de 15 metros de frente para o mar. Estes terrenos deverão custar, cerca de Cr\$ 800 por metro quadrado.

As moradias obedecem ao mesmo padrão arquitetônico, seguindo o estilo colonial, mas só serão vendidas depois de construído todo o centro. As construções dos terrenos a serem vendidos também deverão seguir o mesmo padrão. No centro urbano, os carros somente terão acesso permitido para a carga e descarga das bagagens, ficando os estacionamento fora do centro.

REGIÃO

A região é cortada pelo rio Bracuí, cuja foz se apresenta sob a forma de delta em mangues, com saídas múltiplas, estando também localizada próxima do projeto a Cachoeira de Bracuí, reconhecida como uma das mais altas do continente americano, com um aproveitamento de 1.000m. Pela parte oeste encontra-se o Parque Nacional de Bocaina,

reserva ecológica e florestal de grande porte, e pelo leste, há encostas abruptas que formam um bonito vale.

A preservação das ruínas do antigo Engenho Central do Bracuí constitui um projeto específico. O engenho nasceu por volta de 1850 de um erro de planejamento. Apesar das falhas, o engenho utilizava, na época, uma maquinaria aperfeiçoada, pois o açúcar era obtido por difusão a vapor. O engenho será conservado, e iluminado por um lago, será todo iluminado e servirá como teatro.

ESTUDOS

Os estudos e levantamentos já estão concluídos e foram obtidas todas as aprovações oficiais junto aos órgãos públicos, como Minis-

tério da Marinha, Inara, Portobrás, DNOC, DNHR, SPU, Feema, Embatur, Flumitur, Prefeitura Municipal e Registro de Imóveis.

Do investimento total, cerca de 15% provirão do exterior e 30% do BNDE, cujas condições são consideradas extremamente favoráveis pelos técnicos: 3% ao ano de juros e 10 anos para amortização, além da correção monetária.

Os estudos e levantamentos do Porto Bracuhy foram realizados pela Hidrosoft, ficando a parte urbanística a cargo do escritório Harry J. Cole e Associados; a arquitetura, a cargo da equipe liderada pelo arquiteto Marco Antônio Coelho Silva e o controle da fiscalização sob a responsabilidade da

Bertep — Serviços Técnicos de Engenharia e Petróleo.

O projeto foi adequado às normas técnicas da Embatur (Projeto Turis) pelo arquiteto Luis Fernando Janot, que também elaborou o plano de aproveitamento e preservação da ruína do Engenho Central.

Os principais cotistas da empresa proprietária da área e gestora dos projetos são Renato Agostini Xavier, Wellman de Queiroz e Paulo de Litos de Moraes, que vêm acompanhando a realização do projeto.

MARINAS

Foi projetado próximo ao mar um ancoradouro, o Porto Marina, para embarcações de diversas classes, com uma de fundo em 4,7 metros. Outra marina menor, destinada ao ancoradouro de lanchas foi projetada próxima à estrada Rio-Banane e Piccola Marina.



Detalhe de maquete do Pólo Turístico de Bracuhy

Primeiro Pólo Turístico será implantado em Angra dos Reis

O Pólo Turístico de Brachy, a ser implantado numa área de 10 milhões de metros quadrados no município de Angra dos Reis, a 180 quilômetros do Rio de Janeiro, mobilizará recursos da ordem de Cr\$ 250 milhões, devendo sua primeira etapa ficar pronta em dois anos.

O porto de Brachy, principal setor do projeto, já teve iniciadas suas obras de infra-estrutura, depois de firmado um contrato no valor de Cr\$ 40 milhões com a Ster, para dragagem e abertura de canais, no prazo de 240 dias. Não sendo um condomínio, qualquer tipo de embarcação de lazer poderá ter acesso ao porto. As vagas podem ser compradas ou alugadas, bem como as casas e terrenos do pólo turístico.

TURISMO

Com embrião de todo o Pólo, o Porto de Brachy oferecerá, no setor turístico, serviços básicos para o lazer marítimo e terrestre e vários tipos de unidades residenciais. Além das casas de veraneio, haverá também as moradias daqueles que irão residir permanentemente na região, em função da relativa proximidade de grandes empreendimentos industriais, como os Estaleiros Verolme e a Usina de Furnas.

O Porto Brachy, que terá capacidade de abrigar 758 barcos em vagas molhadas e 500 no hangar, contará com 15 «piers» flutuantes com 2,5 m de profundidade dotados de «fingers» para barcos entre 5,5m e 18m, dois cais de honra, com profundidade de 3,3m, para embarcações maiores de 18m e 1 cais de acesso ao «village» do Porto Brachy.

Os cais flutuantes possuirão energia elétrica, água, telefone e televisão. Entre os serviços existentes, en-

contram-se o de abastecimento de combustível (gasolina azul e comum), óleo diesel e gás engarrafado; estaleiros para reparos; estacionamento de automóveis e carretas; serviço permanente de vigilância, coleta de lixo, contra incêndio e antipoluição; centro de rádio comunicação, salvamento, primeiros socorros e informações meteorológicas, além de uma escola de esportes náuticos.

O Pólo Turístico terá um centro náutico, hotel, restaurantes lanchonetes, supermercado e centro comercial, correio, serviços bancários, guarda de valores, aluguel e seguro de embarcações, telefone.

As moradias do centro urbano terão, em média, 60 a 80 m² de área útil e os terrenos que serão vendidos irão de 375 a 2.900 metros quadrados, nenhum deles tendo menos de 15 metros de frente para o mar. Estes terrenos deverão custar, cerca de Cr\$ 800 por metro quadrado.

As moradias obedecem ao mesmo padrão arquitetônico, seguindo o estilo colonial, mas só serão vendidas depois de construído todo o centro. As construções dos terrenos a serem vendidos também deverão seguir o mesmo padrão. No centro urbano, os carros somente terão acesso permitido para a carga e descarga das bagagens, ficando os estacionamentos fora do centro.

REGIÃO

A região é cortada pelo rio Bracuí, cuja foz se apresenta sob a forma de delta em mangues, com saídas múltiplas, estando também localizado próximo do projeto a Cachoeira de Bracuí, reconhecida como uma das mais altas do continente americano (desnível aproximado de 1.020m). Pela parte oeste encontra-se o Parque Nacional de Bocaina,

reserva ecológica e florestal de grande porte, e pelo lado leste, há encostas abruptas que formam um bonito vale.

A preservação das ruínas do antigo Engenho Central do Bracuí constitui um projeto específico. O engenho nasceu por volta de 1860 de um erro de planejamento. Apesar das falhas, o engenho utilizava, na época, uma maquinaria aperfeiçoada, pois o açúcar era obtido por difusão a vapor. O engenho será conservado, e ladeado por um lago. Será todo iluminado e servirá como teatro.

ESTUDOS

Os estudos e levantamentos já estão concluídos e foram obtidas todas as aprovações oficiais junto aos ór-

gãos públicos, como Ministério da Marinha, Incri, Portobrás, DNOS, DNER, SPU, Feema, Embratur, Flumitur, Prefeitura Municipal e Registro de Imóveis.

Do investimento total, cerca de 15% provirão do exterior e 30% do BIDRio, cujas condições são consideradas extremamente favoráveis pelos técnicos: 3% ao ano de juros e 10 anos para amortização, além da correção monetária.

Os estudos e levantamentos do Porto Brachy foram realizados pela Hidroesb, ficando a parte urbanística a cargo do Escritório Harry J. Cole e Associados; a arquitetura, a cargo da equipe liderada pelo arquiteto Marco Antônio Coelho Silva e o controle da fiscalização sob a responsabilidade da

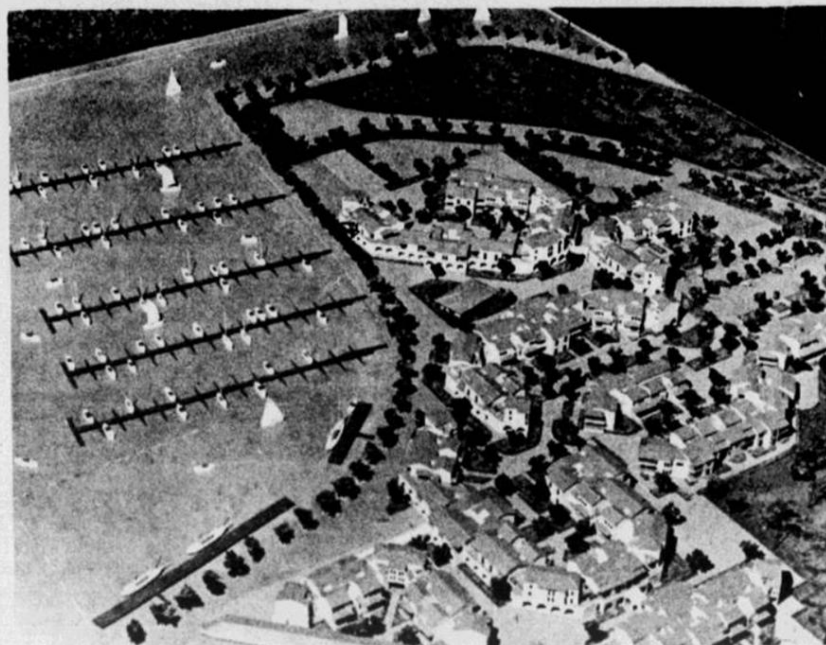
Sertep — Serviços Técnicos de Engenharia e Petróleo.

O projeto foi adequado às normas técnicas da Embratur (Projeto Turis) pelo arquiteto Lula Fernando Janot, que também elaborou o plano de aproveitamento e preservação da ruína do Engenho Central.

Os principais cotistas da empresa proprietária da área e gestora dos projetos são Renato Agostini Xavier, Wellman de Queiróz e Paulo de Lisboa de Moraes, que vêm acompanhando a realização do projeto.

MARINAS

Foi projetado próximo ao mar um ancoradouro, o Porto Marina, para embarcações de diversas classes, com cota de fundo em 4,7 metros. Outra marina menor, destinada ao ancoradouro de lanchas foi projetada próximo à estrada Rio-Santos e a Piccola Marina.



Detalhe da maquete do Pólo Turístico de Brachy

Atividade 11

A seguir, você poderá assistir ao documentário “Bracuí – Velhas Lutas, Jovens Histórias”. Nele, podemos encontrar os relatos sobre o processo de grilagem (registro de terra sem autorização) e outros problemas enfrentados pelo quilombo desde a construção da Rio-Santos e do Condomínio Porto Bracuhy. Esses relatos podem ser encontrados até o minuto 11:40.

<https://youtu.be/2uyGxKpfs-s>



1. Que mudanças foram feitas a partir da construção da Rio-Santos e do Porto Bracuhy?
2. O que Zé Adriano e Manoel Moraes relatam sobre o processo de tomada de terras no Bracuí?
3. Qual a importância da terra relatada no vídeo pelos seus participantes?

Atividade 11

Outro grupo ameaçado no Bracuí pelo processo de especulação imobiliária foram os indígenas da aldeia Sapukai, que dessa vez enfrentaram problemas com o loteamento da Fazenda Itinga.

A existência de índios nas matas do Estado do Rio é praticamente desconhecida para o carioca, como era para a própria Funai até há um ano. Mas eles existem e, dizem, sofrem até violentas ameaças de expulsão. São guaranis do tronco tupi, subgrupo nhandeva, que vieram do Paraná e passaram por São Paulo em busca do litoral, a "terra sem males" de sua mitologia. Chegaram o Paraty-Mirim há 25 anos mas, expulsos por posseiros e pela abertura do Rio-Santos, acabaram se instalando há 16 anos no alto da Serra da Bocaina, Angra dos Reis, no Sertão do

Bracuí, a sudeste do rio de mesmo nome. Os índios foram descobertos em 1972 por equipe do GLOBO e eram então quase cem, organizados em 30 famílias que viviam da caça — principalmente porco-do-mato, veados e porcos —, agricultura de subsistência e venda do artesanato à beira do estrada. Como há 11 anos, os guaranis continuam hoje tentando preservar sua cultura. No entanto, são agora apenas 28, novamente ameaçados de expulsão e recorrem à Funai e ao Governo Leonel Brizola para que lhes seja garantida a terra onde vivem.

As matas de Angra têm índios. Ameaçados de violenta expulsão

Ameaçados de expulsão da mata da Serra da Bocaina, no Km 113 da Rio-Santos, os 28 guaranis nhandeva organizados em uma comunidade de seis famílias, com 14 crianças, irão amanhã ao Palácio Guanabara pedir ao Governador Leonel Brizola e ao Secretário de Justiça e Interior, Vivaldo Barbosa, proteção e apoio à demarcação e posse de 665 hectares da área, reivindicados à Funai.

Os índios, em comissão, serão acompanhados pelo Deputado federal Mário Juruna (PDT-RJ) e pelo Coordenador do Projeto Guarani do Comitê de Apoio e Defesa dos Indígenas do Rio de Janeiro (Cadiri), indigenista Luiz Felipe de Figueiredo.

O líder da comunidade, Argemiro Karai Tataindê, pretende denunciar as ameaças de expulsão e morte desde que, há um mês, pedes começaram a derrubada de árvores da floresta para abrir uma picada que passa junto à aldeia e poderá servir para futuro loteamento.

Para evitar o agravamento da situação, o Cadiri poderá solicitar intervenção da Polícia Federal até que a Funai conclua os estudos de agrimensura para demarcação da terra.

AMEAÇAS

— O Ryerson (Ryerson de Souza Lima, topógrafo da Fazenda Itinga, de Tormar Pereira) disse que ia mandar matar a gente, que ia trazer um pouquinho só de Polícia para acabar com nós, porque nós somos pouquinhos e não temos armas, e só ia precisar de pouca bala para matar todo mundo e abrir a picada. Se eles vierem, a gente vai ter que enfrentar mesmo, dar uma flechada, sei lá. A gente vive aqui há mais tempo e não vai sair — afirma o líder Karai Tataindê, de 55 anos, no seu português aprendido com os caboclos da região.

Seu filho e sucessor, Aparício Karai R'Okadju, de 26 anos, lembra que chegou muito pequeno à mata, quando sua família veio do Paraná e se instalou no sertão do Bracuí. Como o pai, ele conta que foram os índios que abriram as picadas até o alto para puxar água, e só anos depois instalaram-se a Fazenda Itinga, a Fazenda do Imbu e outras.

— Sair a gente não pode, não vai saber mais onde viver. A gente tem que procurar um jeito de os homens brancos não entrarem e o Governo tem que tomar decisão definitiva. Temos a esperança de que Deus vai nos ajudar. A gente tem fé e força para vencer qualquer combate.



Em maio de 1982, a Anal denunciou à Funai a derrubada da casa dos índios Agenor da Silva Veral, sua mulher Jandira Tan-ian-sis e seu filho Adílio Veral R'Uwixá por Ryerson. No ofício, o Coordenador do projeto pediu "providências no sentido de imediata intervenção da Polícia Federal para garantir a segurança dos indígenas" e lembrava a "urgente necessidade de um levantamento antropológico sobre as condições de vida e do espaço territorial suficiente para sua sobrevivência".

Segundo Luiz Felipe Figueiredo — ou Ciprê, nome dado pelos xavantes e pelo qual gosta de ser chamado — os guaranis estiveram relativamente tranqüilos até 1978, quando uma antiga picada foi substituída por uma estrada aberta a trator pela Fazenda Itinga até uma cachoeira localizada próxima à aldeia. Lá, uma grande caixa d'água foi construída para o futuro abastecimento de lotes situados na parte baixa da região, do outro lado da Rio-Santos.

DERRUBADAS

Ciprê informou que as obras da represa da Itinga foram paralisadas há mais de dois anos, mas, durante os trabalhos de abertura da estrada,

foram destruídos cerca de 300 pés de bananas dos guaranis, que receberam como indenização Cr\$ 50 por cada touceira arrancada. Foi perto da caixa d'água que Veral, filho de Karai Tataindê, construiu a casa para morar com a família. O argumento do capitão para derrubá-la foi de que estaria atrapalhando a área de manobra de caminhões, embora há muito tempo as condições da estrada abandonada não permitam a subida de veículos.

Na opinião do indigenista, a ação violenta dos empregados da fazenda e a recente derrubada na mata — proibida pelo Código Florestal em áreas acima da cota 100 — são indícios de que o proprietário, preocupado com a movimentação do Cadiri, apoiada pelo Bispo de Itaguaí, dom Vital Wilerick, esteja tentando lotear rapidamente a área para vendê-la antes que a Funai desapropriar a terra.

ESPERANÇAS

A garantia policial solicitada pela Anal não foi concedida mas os guaranis começaram a ter esperanças quando, ainda em junho do ano passado, o antropólogo Claudio dos Santos

Romero, do Departamento Geral de Operações da Funai, recomendou oficialmente à direção do órgão: "Com o objetivo de evitar conflitos dos indígenas com os civilizados que estão loteando terras naquela região, e cumprindo com as obrigações de tutor deste órgão, é importante o deslocamento de um antropólogo até a localidade de Bracuí a fim de colher informações necessárias à elaboração de um documento para ser encaminhado à Procuradoria Jurídica com a finalidade de regularizar a situação das terras naquela comunidade indígena".

Em julho, finalmente, chegou a Bracuí a antropóloga da Funai Maria Auxiliadora Cruz de Sá Leão. Depois de passar cinco dias na região em contato com os índios, a cientista fez relatório de 19 laudas em que termina propondo reconhecimento oficial da Funai da existência de um grupo guarani no sertão de Bracuí como forma de protegê-los; acionar a Procuradoria Jurídica para que se possa legalizar a situação do grupo com bases para garantir sua terra; encomendar à Divisão Fundiária levantamento acurado na região e enviar um topógrafo ou engenheiro agrimensor para localização correta da área habitada.

A antropóloga acrescenta ainda que a Funai poderá adotar as seguintes medidas para garantir aos guaranis a posse da terra: decretar uma reserva indígena com base na Lei 6.961 (Estatuto do Índio), pois os índios têm direitos assegurados por habitarem a região há mais de dez anos ou, em entendimentos com o Governo Estadual, adquirir a área de 665 hectares utilizada pelos guaranis. No mesmo relatório, está assinalado que as únicas benfeitorias realizadas na área da Fazenda Itinga,

Arquivo O Globo, 1983.

A existência de índios nas matas do Estado do Rio é praticamente desconhecida para o carioca, como era para a própria Funai até há um ano. Mas eles existem e, dizem, sofrem até violentas ameaças de expulsão. São guaranis do tronco tupi, subgrupo nhandeva, que vieram do Paraná e passaram por São Paulo em busca do litoral, a "terra sem males" de sua mitologia. Chegaram a Paraty-Mirim há 25 anos mas, expulsos por posseiros e pela abertura da Rio-Santos, acabaram se instalando há 16 anos no alto da Serra da Bocaina, Angra dos Reis, no Sertão do

Bracuí, a sudeste do rio de mesmo nome. Os índios foram descobertos em 1972 por equipe do GLOBO e eram então quase cem, organizados em 30 famílias que viviam da caça — principalmente porco-do-mato, veados e pacas —, agricultura de subsistência e venda de artesanato à beira da estrada. Como há 11 anos, os guaranis continuam hoje tentando preservar sua cultura. No entanto, são agora apenas 28, novamente ameaçados de expulsão e recorrem à Funai e ao Governo Leonel Brizola para que lhes seja garantida a terra onde vivem.

As matas de Angra têm índios. Ameaçados de violenta expulsão

Ameaçados de expulsão da mata da Serra da Bocaina, no Km 113 da Rio-Santos, os 28 guaranis nhandeva organizados em uma comunidade de seis famílias, com 14 crianças, irão amanhã ao Palácio Guanabara pedir ao Governador Leonel Brizola e ao Secretário de Justiça, e Interior, Vivaldo Barbosa, proteção e apoio à demarcação e posse de 665 hectares da área, reivindicados à Funai.

Os índios, em comissão, serão acompanhados pelo Deputado federal Mário Juruna (PDT-RJ) e pelo Coordenador do Projeto Guarani do Comitê de Apoio e Defesa dos Indígenas do Rio de Janeiro (Cadirj), indigenista Luiz Felipe de Figueiredo.

O líder da comunidade, Argemiro Karai Tataindê, pretende denunciar as ameaças de expulsão e morte desde que, há um mês, peões começaram a derrubada de árvores da floresta para abrir uma picada que passa junto à aldeia e poderá servir para futuro loteamento.

Para evitar o agravamento da situação, o Cadirj poderá solicitar intervenção da Polícia Federal até que a Funai conclua os estudos de agrimensura para demarcação da terra.

AMEAÇAS

— O Ryerson (Ryerson de Souza Lima, topógrafo da Fazenda Itinga, de Tormar Pereira) disse que ia mandar matar a gente, que ia trazer um pouquinho só de Polícia para acabar com nós, porque nós somos pouquinhos e não temos armas, e só ia precisar de pouca bala para matar todo mundo e abrir a picada. Se eles vierem, a gente vai ter que enfrentar mesmo, dar uma flechada, sei lá. A gente vive aqui há mais tempo e não vai sair — afirma o líder Karai Tataindê, de 55 anos, no seu português aprendido com os caboclos da região.

Seu filho e sucessor, Aparício Karai R'Okadju, de 26 anos, lembra que chegou muito pequeno à mata, quando sua família veio do Paraná e se instalou no sertão do Bracuí. Como o pai, ele conta que foram os índios que abriram as picadas até o alto para puxar água, e só anos depois instalaram-se a Fazenda Itinga, a Fazenda do Imbué e outras.

— Sair a gente não pode, não vai saber mais onde viver. A gente tem que procurar um jeito de os homens brancos não entrarem e o Governo tem que tomar decisão definitiva. Temos a esperança de que Deus vai nos ajudar. A gente tem fé e força para vencer qualquer combate.

DESCONHECIDA

A comunidade guarani nhandeva era desconhecida pela Funai até o início do ano passado, quando o então Presidente, coronel Paulo Moreira Leal, recebeu da Associação Nacional de Apoio ao Índio (Anai) — núcleo RJ — transformada depois no Cadirj — relatório sobre o trabalho desenvolvido na região e pedido para que fosse realizado, com urgência, levantamento da área indígena e posterior demarcação da terra.



A venda de artesanato na Rio-Santos é um dos meios de vida dos índios

Em maio de 1982, a Anai denunciou à Funai a derrubada da casa dos índios Agenor da Silva Veral, sua mulher Jandira Tan-tan-sin e seu filho Adílio Vará R'Uwixá por Ryerson. No ofício, o Coordenador do projeto pedia "providências no sentido de imediata intervenção da Polícia Federal para garantir a segurança dos indígenas" e lembrava a "urgente necessidade de um levantamento antropológico sobre as condições de vida e do espaço territorial suficiente para sua sobrevivência".

Segundo Luís Filipe Figueiredo — ou Cipré, nome dado pelos xavantes e pelo qual gosta de ser chamado — os guaranis estiveram relativamente tranquilos até 1978, quando uma antiga picada foi substituída por uma estrada aberta a tração pela Fazenda Itinga até uma cachoeira localizada próxima à aldeia. Lá, uma grande caixa d'água foi construída para o futuro abastecimento de lotes situados na parte baixa da região, do outro lado da Rio-Santos.

DERRUBADAS

Cipré informou que as obras da represa da Itinga foram paralisadas há mais de dois anos, mas, durante os trabalhos de abertura da estrada,

foram destruídos cerca de 300 pés de bananas dos guaranis, que receberam como indenização Cr\$ 50 por cada touceira arrancada. Foi perto da caixa d'água que Veral, filho de Karai Tataindê, construiu a casa para morar com a família. O argumento do capataz para derrubá-la foi de que estaria atrapalhando a área de manobra de caminhões, embora há muito tempo as condições da estrada abandonada não permitam a subida de veículos.

Na opinião do indigenista, a ação violenta dos empregados da fazenda e a recente derrubada na mata — proibida pelo Código Florestal em áreas acima da cota 100 — são indícios de que o proprietário, preocupado com a movimentação do Cadirj, apoiada pelo Bispo de Itaguaí, dom Vital Wilderincq, esteja tentando lotear rapidamente a área para vendê-la antes que a Funai desapropriar a terra.

ESPERANÇAS

A garantia policial solicitada pela Anai não foi concedida mas os guaranis começaram a ter esperanças quando, ainda em junho do ano passado, o antropólogo Claudio dos Santos

Romero, do Departamento Geral de Operações da Funai, recomendou oficialmente à direção do órgão: "Com o objetivo de evitar conflitos dos indígenas com os civilizados que estão loteando terras naquela região, e cumprindo com as obrigações de tutor deste órgão, é importante o deslocamento de um antropólogo até a localidade de Bracuí a fim de colher informações necessárias à elaboração de um documento para ser encaminhado à Procuradoria Jurídica com a finalidade de regularizar a situação das terras naquela comunidade indígena".

Em julho, finalmente, chegou a Bracuí a antropóloga da Funai Maria Auxiliadora Cruz de Sá Leão. Depois de passar cinco dias na região em contato com os índios, a cientista fez relatório de 19 laudas em que termina propondo reconhecimento oficial da Funai da existência de um grupo guarani no sertão de Bracuí como forma de protegê-los; acionar a Procuradoria Jurídica para que se possa legalizar a situação do grupo com bases para garantir sua terra; encomendar à Divisão Fundiária levantamento acurado na região e enviar um topógrafo ou engenheiro agrimensor para localização correta da área habitada.

A antropóloga acrescenta ainda que a Funai poderá adotar as seguintes medidas para garantir aos guaranis a posse da terra: decretar uma reserva indígena com base na Lei 6.001 (Estatuto do Índio), pois os índios têm direitos assegurados por habitarem a região há mais de dez anos ou, em entendimentos com o Governo Estadual, adquirir a área de 665 hectares utilizada pelos guaranis. No mesmo relatório, está assinalado que as únicas benfeitorias realizadas na área da Fazenda Itinga são a estrada e a represa abandonadas.

FASE FINAL

De setembro do ano passado a abril último, o trabalho da Funai junto à comunidade também ficou praticamente paralisado. Foi então enviado para o Sertão do Bracuí o engenheiro agrimensor José Jaime Mancini para fazer o traçado preliminar da demarcação. Ao fim do primeiro semestre, assumiu a Presidência do órgão Octávio Ferreira Lima substituindo o Coronel Paulo Leal.

Em resposta a abaixo-assinado subscrito em agosto por 7.068 pessoas em favor da demarcação e garantia das terras, o novo Presidente informou ao Cadirj que havia sido formado grupo de trabalho para realizar o levantamento fundiário no local e os estudos estavam em fase final.

Temerosos da lentidão com que se processa a intervenção da Funai a seu favor, ante a possibilidade de agressões de outros posseiros da região insuflados por Ryerson de Souza Lima, da Fazenda Itinga, os guaranis e o Cadirj pediram o apoio do Deputado Federal Mário Juruna e da Igreja e pretendem também a proteção do Governo do Estado para que sua situação seja solucionada.

Atividade 11

1. Que conflito de terra é relatado na notícia?
2. Que ameaças a comunidade guarani sofreu relacionadas a sua permanência no Bracuí?

A Aldeia Sapukai é fruto de um processo migratório dos guarani do sul do Brasil para regiões de São Paulo e Rio de Janeiro, a partir da década de 70. Nesse período, os guarani se estabelecem no estado do Rio de Janeiro nas cidades de Paraty e Angra dos Reis, onde já habitava um pequeno grupo de indígenas na mesma região. Com a chegada de um grupo maior e com a luta pela demarcação de terras, os conflitos por território surgem, principalmente devido ao processo de especulação imobiliária da região. Para conhecer um pouco mais sobre a aldeia Sapukai, assista o vídeo abaixo.

<https://youtu.be/8WY9mnXhdRc>



<https://www.youtube.com/watch?v=2uyGxKpfs-s>

A OCUPAÇÃO DESORDENADA



Nas atividades anteriores, falamos sobre o processo de desapropriação e conflitos por terras. Como vimos, muitos tiveram que se mudar para outras regiões. Para onde essas pessoas foram?

Agora vamos responder essa pergunta e aprender um pouco mais sobre o processo de ocupação desorganizada em Angra dos Reis.

Belezas naturais e um crescimento desordenado

O contraste das montanhas da Serra do Mar com as águas verdes e transparentes da Baía da Ilha Grande deixa fascinado qualquer visitante de Angra dos Reis. Sem falar nas 365 ilhas cheias de belezas naturais e no mar calmo por onde se pode navegar tranquilamente cerca de 120 quilômetros. Angra tem prédios seculares, como o convento de São Bernardino de Sena, de 1653, a igreja e o convento de Nossa Senhora do Carmo, de 1593, que hoje se misturam com a arquitetura sem estilo de uma cidade que cresceu rápido e sem nenhum critério urbanístico.

Nos últimos 20 anos, Angra triplicou sua população, que está hoje na faixa dos 120 mil habitantes, em função das grandes obras realizadas na sua periferia. A construção da Rio-Santos, a usina nuclear, o terminal de petróleo da Petrobrás e os estaleiros Verolme foram os principais responsáveis pela invasão desordenada em Angra. A usina, por exemplo, chegou a ter 16 mil pessoas trabalhando em sua construção. Hoje, não emprega mais que 600 funcionários. O mesmo aconteceu com a Petrobrás, a Rio-Santos e a Verolme, sendo que esta chegou a empregar aproximadamente dez mil homens. Hoje

tem pouco mais de cinco mil empregados.

Este crescimento rápido transformou Angra dos Reis, cujos contrastes são gritantes. Uma beleza natural incomparável, um patrimônio cultural de inegável valor, uma importância estratégica e econômica como poucas regiões do País e uma população de 120 mil pessoas que vive, em sua maioria, em condições de vida precárias. Um exemplo disso é o bairro da Jatuíba, localizado na periferia da cidade, que é considerado por moradores uma pequena "Baixada Fluminense", onde se concentra uma população oriunda dos antigos canteiros de obras, além de moradores das ilhas expulsos pela expansão imobiliária.

Hoje, com a grande procura de visitantes, Angra pretende assumir sua vocação turística. Comerciantes, hoteleiros e empresários de outros setores, juntamente com a Secretaria de Turismo, estão realizando reuniões periódicas para apontar as melhorias necessárias na infra-estrutura da cidade e elaborar campanhas de divulgação e conscientização da importância do turismo como uma atividade econômica forte e capaz de trazer o desenvolvimento para a região.

Belezas naturais e um crescimento desordenado

O contraste das montanhas da Serra do Mar com as águas verdes e transparentes da Baía da Ilha Grande deixa fascinado qualquer visitante de Angra dos Reis. Sem falar nas 365 ilhas cheias de belezas naturais e no mar calmo por onde se pode navegar tranqüilamente cerca de 120 quilômetros. Angra tem prédios seculares, como o convento de São Bernardino de Sena, de 1653, a igreja e o convento de Nossa Senhora do Carmo, de 1593, que hoje se misturam com a arquitetura sem estilo de uma cidade que cresceu rápido e sem nenhum critério urbanístico.

Nos últimos 20 anos, Angra triplicou sua população, que está hoje na faixa dos 120 mil habitantes, em função das grandes obras realizadas na sua periferia. A construção da Rio—Santos, a usina nuclear, o terminal de petróleo da Petrobrás e os estaleiros Verolme foram os principais responsáveis pela invasão desordenada em Angra. A usina, por exemplo, chegou a ter 16 mil pessoas trabalhando em sua construção. Hoje, não emprega mais que 600 funcionários. O mesmo aconteceu com a Petrobrás, a Rio—Santos e a Verolme, sendo que esta chegou a empregar aproximadamente dez mil homens. Hoje

tem pouco mais de cinco mil empregados.

Este crescimento rápido transformou Angra dos Reis, cujos contrastes são gritantes. Uma beleza natural incomparável, um patrimônio cultural de inegável valor, uma importância estratégica e econômica como poucas regiões do País e uma população de 120 mil pessoas que vive, em sua maioria, em condições de vida precárias. Um exemplo disso é o bairro da Jatuíba, localizado na periferia da cidade, que é considerado por moradores uma pequena "Baixada Fluminense", onde se concentra uma população oriunda dos antigos canteiros de obras, além de moradores das ilhas expulsos pela expansão imobiliária.

Hoje, com a grande procura de visitantes, Angra pretende assumir sua vocação turística. Comerciantes, hoteleiros e empresários de outros setores, juntamente com a Secretaria de Turismo, estão realizando reuniões periódicas para apontar as melhorias necessárias na infra-estrutura da cidade e elaborar campanhas de divulgação e conscientização da importância do turismo como uma atividade econômica forte e capaz de trazer o desenvolvimento para a região.

Atividade 12

1. Que motivos são apontados pela notícia para justificar o crescimento desordenado em Angra?
2. A notícia fala sobre o caso do bairro Japuíba, atualmente o maior bairro da cidade e que teve o início de sua formação justamente na década de 60 com as obras da Rio-Santos. O que a notícia fala sobre o bairro?
3. Você mora na Japuíba ou na Grande Japuíba? Conhece algum antigo morados de lá? Caso conheça, traga seu relato para o exercício e pergunte ao entrevistado sobre o momento em que se mudou para o bairro e sobre as mudanças que observou no local que vive.

Além da população que foi expulsa de seu território para a construção de grandes empreendimentos ou condomínios, a cidade de Angra teve de enfrentar outra questão: a vinda em massa de pessoas em busca de trabalho na construção da rodovia, no TEBIG, no estaleiro Verolme ou na usina nuclear. Em cerca de 10 anos, Angra apresentou uma grande oferta de empregos, ocasionando o crescimento acelerado e sem nenhum acompanhamento do governo. Como a cidade, possui poucas áreas planas, a maioria das pessoas se deslocou para os morros do centro ou próximos dele, em busca de locais que oferecessem mais serviços ou infraestrutura. Outras pessoas foram para áreas planas mais afastadas, como as regiões da Japuíba, Frade e Parque Mambucaba.

ANGRA DOS REIS

O desafio do verão



Angra dos Reis prepara-se para o grande desafio deste verão: com sua população urbana praticamente triplicada, face ao grande número de técnicos e trabalhadores requisitados para as obras de construção da usina nuclear e indústrias de apoio, está com seus hotéis lotados e com sérios problemas de moradias populares. A Prefeitura Municipal já tem planos para urbanizar algumas áreas ocupadas desordenadamente nos últimos meses e suprir as deficiências de habitações populares, mas os reflexos desse trabalho não surgirão na presente temporada, o que está deixando a população apreensiva quanto aos efeitos do grande fluxo de turistas previsto para o atual período de férias e a fase que antecede o carnaval.

Neste verão, a cidade se prepara para receber 15 mil turistas a cada final de semana. Uma frequência que inclui industriais, proprietários de casas de veraneio na região, visitantes ocasionais, que preferem os hotéis, e os grupos de excursionistas conhecidos como "farofeiros".

Mas Angra dos Reis, que há menos de dez anos conservava os seus prédios coloniais e a calma das cidades interioranas, hoje sofre os efeitos de uma transformação que não escapa aos olhos do observador menos atento. A tranquilidade do antigo porto exportador dos tempos imperiais já quase não existe, em face da grande movimentação imposta pela implantação de grandes empresas na região.

Espremida entre o mar e a montanha, a sede do município já há muito esgotou o espaço físico destinado a construções, sendo que os gabaritos dos prédios estão limitados a cinco andares, devido a deficiências de infraestrutura — rede de esgotos e escoamento de águas pluviais centenárias, ruas estreitas e abastecimento de luz e água precário.

— O déficit de moradias populares em Angra dos Reis atinge a mais de oito mil unidades atualmente — diz o presidente da Associação Comercial e Industrial de Angra dos Reis, Luis Elias Miguel, que também é proprietário de uma empresa ligada ao ramo imobiliário. Ele não acredita, no entanto, que exista um choque entre o turismo e indústrias, "que coexistem pacificamente".

— O choque existente resulta do fato de que as grandes indústrias trouxeram consigo uma mão-de-obra numerosa, que, por necessidade de acomodações, provocou um aumento dos valores locativos correntes. A dificuldade para se conseguir uma casa é a principal consequência, pois a mão-de-obra importada tem uma renda média per capita de aproximadamente Cr\$ 5,5 mil, concorrendo assim com a faixa que ganha pouco mais de um salário mínimo. A maioria destes funcionários recebe ainda das empresas a casa gratuitamente; isto é, as indústrias ou empreiteiras responsabilizam-se pelo pagamento dos alugueis.

Com a população urbana praticamente triplicando, e o número de moradias não acompanhando este crescimento, os alugueis multiplicaram muitas vezes o seu valor. A população de renda baixa, não restou outra opção senão subir os morros, precipitando a favelação do centro de Angra dos Reis.

Para contornar o problema, a Prefeitura municipal resolveu desenvolver um plano de urbanização dos morros, o que motivou ainda mais a ocupação desordenada das áreas, atingindo níveis que ultrapassam a cota recomendada para a preservação da natureza e colocando em risco o equilíbrio ecológico. Há duas semanas, o prefeito Jair Carneiro Toscano de Brito, anunciou a criação de um plano habitacional que prevê a construção de 1.500 casas populares a preços de custos numa área periférica do município.

Além das casas ocupadas em toda a cidade, as grandes empresas e suas empreiteiras mantêm mais de 50% das vagas nos hotéis da cidade reservadas a novos funcionários. Os mais luxuosos — Hotel do Frade e Hotel da Praia — hospedam os engenheiros e técnicos mais qualificados, enquanto no restante ficam os empregados de funções subalternas.

Os donos de hotéis acham muito bom este tipo de movimento, que lhes garante o faturamento, livrando-os da preocupação com oscilações do turismo. O Hotel Cherry, por exemplo, na Rua Pereira Peixoto, no centro da cidade, há quase um ano mantém contrato com Furnas Centrais Elétricas cedendo todos os apartamentos, e o gerente espera renová-lo em março.

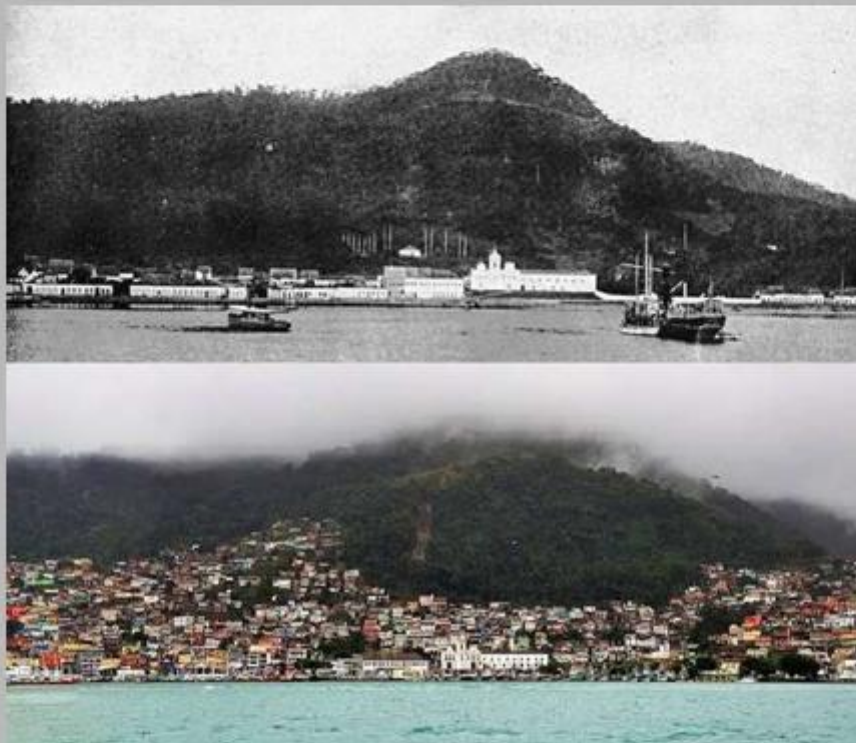
Da mesma forma, os restaurantes reformularam o serviço de atendimento. Antes dedicados a pratos típicos, agora transformam-se em casas de consumo rápido, dirigindo suas atividades aos executivos de classe média. Exemplo disto é o Restaurante Bambina, na Praça Lopes Trovão, que funcionava somente à noite, varando a madrugada. Hoje abre durante o dia, reformulando inclusive sua decoração.

Para este verão já não existem casas ou bangalôs disponíveis nas duas corretoras imobiliárias existentes na cidade. Na Roteiro Imóveis, na Praça Lopes Trovão, podem ser encontrados alguns apartamentos e quitinetes do Refúgio do Corsário, na Praia do Bonfim, construções de péssimo acabamento, cujos preços variam de Cr\$ 6 a Cr\$ 8 mil por mês.

Mas ainda se pode alugar algumas casas no centro da cidade por preços entre Cr\$ 12 mil e Cr\$ 15 mil, enquanto nas zonas consideradas turísticas uma casa de três quartos pode atingir até Cr\$ 50 mil, como na estrada do Contorno, por exemplo. Nas ilhas, as casas de verão tornam-se mais difíceis, e os preços atingem até Cr\$ 80 mil.

Atividade 12

Continuando nossa análise sobre a cidade de Angra antes da Rio-Santos, observe as duas imagens abaixo que exibem o Morro do Carmo. Uma foi tirada no início do século XX e outra foi tirada nos dias atuais.



Facebook – Grupo Túnel do Tempo Angra

Após observar as imagens, responda:

1. Quais diferenças você consegue observar entre as duas fotos?
2. Você conhece alguém que se mudou para os morros da cidade após um processo de desapropriação ou de mudança pela Rio-Santos ou de migração para trabalho? Caso conheça, traga um breve relato para a atividade sobre como foi essa mudança.

Atividade 12

E você? Qual a sua história com a Rio-Santos?

Para quem mora em Angra, a rodovia Rio-Santos faz parte do cotidiano e acabamos por refletir pouco sobre esse tema.

Você já parou para pensar que sua trajetória, da sua família e das pessoas que moram com você pode ter sido afetada pela Rio-Santos? Você sabe o passado dos seus familiares? Conhece os motivos que fizeram você morar justamente no seu bairro?

Para ajudar você nessa reflexão, fizemos algumas perguntas que podem te ajudar.

- Em qual bairro de Angra você mora?
- Você sempre morou nesse bairro? Caso não, em que outros bairros você morou e por que se mudou?
- E as pessoas que moram com você: sempre viveram em Angra? Caso sim, sempre viveram no mesmo local?
- Caso a resposta anterior tenha sido não, quando as pessoas que moram com você ou seus familiares se mudaram para Angra? Por que se mudaram para a cidade?
- Ao longo das atividades, vimos o surgimento de alguns bairros e morros da cidade. Você mora em algum dos locais que foram citados? Você conhecia a história da região em que mora?
- A Rio-Santos possui quase 50 anos de existência. Você conhece alguém que tenha vivido esse período de construção da rodovia no seu bairro? Agora sua missão é entrevistar essa pessoa e conhecer um pouco mais sobre o passado do seu bairro e os impactos que a Rio-Santos trouxe sobre esse antigo morador.

Atividade 13

A RIO-SANTOS E OS IMPACTOS ATUAIS



Ao longo do material, refletimos sobre as consequências que a Rio-Santos trouxe principalmente aos moradores do período de sua construção. Mas e hoje? Será que ainda podemos sofrer com os impactos dessa rodovia? Essa atividade tentará resolver essa questão.

Condomínios dizem que não há proibição



A PLACA na entrada do Sítio das Casas Verdes alerta sobre exclusividade.



O ACESSO à Praia Brava acontece em meio ao mato.

Eles alegam que acesso às praias da região passa por dentro de suas propriedades.

Taís Mendes

• O secretário municipal de Meio Ambiente de Mangaratiba, Giovanni Kede, enviou há dois meses um relatório ao Ministério Público estadual sobre a privatização de praias no município. Ele conta que também foi barrado na Praia de Gota-bol, fechada pelo Club Med.

— Estava fazendo uma visita com a Freira, e os seguranças do Club Med não deixaram a equipe entrar. Um deles foi grosseiro e disse que há coisas mais importantes para a fiscalização se preocupar. A servidão que eles fizessem é desnecessária. Se alguém usar aquele caminho, pode até sofrer um acidente.

A secretaria estadual do Ambiente anunciou que formará um grupo de trabalho específico para fiscalizar a região. O secretário Carlos Minc lembra que, além da Lei de Crimes Ambientais, a constituição estadual de 1989 tem um capítulo dedicado ao tema, que proíbe a privatização de praias:

— Os muros serão derrubados, como o da Praia do Boi. Tem que ter servidão. Quando não há acesso, cabe multa. Mas cada caso é um caso.

A privatização de praias também é alvo de ações judiciais em Angra dos Reis. Segundo o subsecretário de Meio Ambiente, Ricardo Toledo, a questão preocupa a administração municipal:

— Recentemente, ganhamos uma ação contra o Marinho, que teve que desobstruir o acesso à praia — contou.

Em suas defesas, condomínios e hotéis alegam que o acesso às praias passa por dentro de suas propriedades e que o caminho até lá é pelo mar. No caso específico do Meliá Angra, onde o segurança negou a existência da praia, o gerente geral do hotel, Eduardo Sertelha, argumentou que a praia é artificial, mas garantiu que o acesso é livre:

— Por obrigação, temos que manter o acesso. O segurança deu a informação errada.

A administração do Portobello, que chegou a cobrar R\$ 80 pela permanência na praia, esclareceu que a cobrança só é feita quando o visitante utiliza as áreas sociais do hotel, como lobby, piscina, banheiros, duchas e até mesmo fitness center. De acordo com a administração do hotel, o funcionário se confundiu com a pergunta.

O Club Med garantiu que a praia em frente ao resort é pública e pode ser acessada pela servidão ou pelo mar. Sobre o muro de pedras, ele informou que realiza um trabalho para conter a erosão com terra e pedras, para que não haja erosão maior do terreno devido ao impacto das ondas na orla, mantendo a faixa de areia na praia.

José Alonso Cardoso, chefe da segurança do Portobello, argumentou que o segurança que impediu o acesso à praia é torrado e cometeu um erro:

— A entrada é permitida e pode entrar de carro. Basta se identificar na portaria. Ele já foi advertido e isso não se repetirá. ■

O GLOBO NA INTERNET
GALERIA Veja mais fotos de praias com acesso proibido
www.oglobo.com.br/rio

O Globo, 2008.

64

Condomínios dizem que não há proibição

Eles alegam que acesso às praias da região passa por dentro de suas propriedades

Taís Mendes

• O secretário municipal de Meio Ambiente de Mangaratiba, Giovanni Kede, enviou há dois meses um relatório ao Ministério Público estadual sobre a privatização de praias no município. Ele conta que também foi barrado na Praia de Goia-bal, fechada pelo Club Med.

— Estava fazendo uma vistoria com a Feema, e os seguranças do Club Med não deixaram a equipe entrar. Um deles foi grosseiro e disse que há coisas mais importantes para a fiscalização se preocupar. A servidão que eles fizeram é desumana. Se alguém usar aquele caminho, pode até sofrer um acidente.

A secretaria estadual do Ambiente anunciou que formará um grupo de trabalho específico para fiscalizar a região. O secretário Carlos Minc lembra que, além da Lei de Crimes Ambientais, a constituição estadual de 1989 tem um capítulo dedicado ao tema, que proíbe a privatização de praias:

— Os muros serão derrubados, como o da Praia do Boi. Tem que ter servidão. Quando não há acesso, cabe multa. Mas cada caso é um caso.

A privatização de praias também é alvo de ações judiciais em Angra dos Reis. Segundo o subsecretário de Meio Ambiente, Ricardo Toledo, a questão preocupa a administração municipal:

— Recentemente, ganhamos uma ação contra o Marinhas, que teve que desobstruir o acesso à praia — contou.

Em suas defesas, condomínios e hotéis alegam que o aces-

so às praias passa por dentro de suas propriedades e que o caminho até lá é pelo mar. No caso específico do Meliá Angra, onde o segurança negou a existência da praia, o gerente geral do hotel, Eduardo Sardinha, argumentou que a praia é artificial, mas garantiu que o acesso é livre:

— Por obrigação, temos que manter o acesso. O segurança deu a informação errada.

A administração do Portobello, que chegou a cobrar R\$ 80 pela permanência na praia, esclareceu que a cobrança só é feita quando o visitante utiliza as áreas sociais do hotel, como lobby, piscina, banheiros, duchas e até mesmo fitness center. De acordo com a administração do hotel, o funcionário se confundiu com a pergunta.

O Club Med garantiu que a praia em frente ao resort é pública e pode ser acessada pela servidão ou pelo mar. Sobre o muro de pedras, ele informou que realiza um trabalho para conter a encosta com terra e pedras, para que não haja erosão maior do terreno devido ao impacto das ondas na orla, mantendo a faixa de areia na praia.

José Alonso Cardoso, chefe da segurança do Portogalo, argumentou que o segurança que impediu o acesso à praia é novato e cometeu um erro:

— A entrada é permitida e pode entrar de carro. Basta se identificar na portaria. Ele já foi advertido e isso não se repetirá. ■



O GLOBO NA INTERNET
GALERIA Veja mais fotos de praias com acesso restrito
www.oglobo.com.br/rio

Editoria de Arte

Atividade 13



O Globo, 2008.

Em outras atividades, aprendemos sobre o Projeto Turis, a construção de resorts no litoral da Costa Verde e a privatização de praias realizadas por esses empreendimentos.

Após ler a notícia anterior, responda as perguntas abaixo.

1. Quantas praias em Angra possuem controle de acesso? Por que elas possuem esse controle?
2. Esse controle sobre as praias é legal? Por que?
3. Que relação podemos estabelecer entre a notícia anterior e o projeto turístico estabelecido pelo governo ditatorial durante a construção da Rio-Santos?



0 resultado do teste



14 FECHADAS

MANGARATIBA

Praia do Cação

Praia de Itaoca

Pier 51

Praia Sítio Bom

ANGRA

Praia de Mombaça

Enseada de Mombaça

Sítio Mombaça

Fazenda Mombaça

Praia do Moleque

Meliá Angra (argumentam que a praia é artificial)

Caieirinha

Porto Marisco

Porto Bracuhy

Hotel do Frade

4 SERVIDÕES

MANGARATIBA

Praia do Goiabal (Club Med)

Praia da Figueira

Praia do Boi

ANGRA

Praia do Sol

11 LIBERADAS

MANGARATIBA

Praia Grande

Praia do Sul

Praia do Saí e Saizinho

Praia de Mangaratiba

Praia do Saco

Praia de Conceição de Jacaré

ANGRA

Praia de Monsuaba

Praia das Éguas

Praia do Machado

Pier 88

Praia do Pontal

10 COM CONTROLE

MANGARATIBA

Praia Brava

Praia Guiti

Portobello

Porto Real

ANGRA

Praia de Garatuaia

Portogalo

Praia do Café

Praia do Engenho

Praia do Itinga

Praia do Condomínio do Frade

(parte dela é liberada e a outra metade o condomínio deixa entrar mediante identificação)

TOTAL DE PRAIAS MAPEADAS

39

Atividade 13

Angra dos Reis é a 10^a do país em proporção de domicílios em favelas

Mais de 30% das casas do município estão em aglomerados subnormais

Rafael Galdo

• Uma realidade muito diferente da Angra dos Reis de mansões, barcos de luxo e praias paradisíacas. Foi o que mostrou a pesquisa sobre Aglomerados Subnormais do Censo 2010 do IBGE, divulgado ontem. Segundo o estudo, ano passado a cidade no Sul Fluminense era a décima do país num ranking nada desejável para qualquer prefeitura: o de municípios com maior percentual de domicílios em favelas. Segundo o levantamento, ano passado 34,2% das residências de Angra ficavam em aglomerados subnormais, ou seja, 18.341 dos 53.575 domicílios da cidade. Na capital fluminense, por exemplo, esse percentual era bem menor, de 19,9%.

De seus 169.270 habitantes, 60.009 (ou 35,5%) viviam nesses aglomerados. Em todo o município, o IBGE identificou 37 aglomerados subnormais. Três deles com mais de 5 mil moradores: Divinéia/Vila Nova, Banqueta e Margem do Rio Mambucaba. E tudo isso com agravantes: o município tem apenas 13% de áreas planas, e a maioria dos aglomerados subnormais fica em áreas de encostas íngremes, como a que deslizou no réveillon de 2010 no Morro da Carioca, Centro, deixando 21 mortos (ao todo, 52 morreram no município devido nos temporais do ano passado).

Estudos apontam uma série de fatores para o crescimento populacional e das favelas de Angra. A chegada dos migrantes se intensificou no começo dos anos 60, com a instalação



O MORRO da Cruz, em Angra: chuvas no réveillon de 2010

do estaleiro Verolme e da usina nuclear, nos anos 70. Na mesma época, foi pavimentada a BR-101 (Rio-Santos). E nos anos 80 e 90, a cidade se tornou um dos principais polos turísticos do Rio. Embora o IBGE não identificasse favelas no município em 1991, já era comum ver casas no alto dos morros. No Censo 2000, quando a cidade tinha 119.247 habitantes, foram contados 3.799 habitantes nas favelas da época. Hoje, esse número se multiplicou por 15 vezes.

O próprio atual prefeito da cidade, Essiomar Gomes, chegou a Angra em 1983, vindo do Maranhão, com os pais em busca de oportunidades no município. Ele conta que, por

cerca de 15 anos, viveu no Morro do Carmo. E admite que é grande o déficit habitacional na cidade.

— O Centro de Angra é muito apertado, entre a montanha e o mar. A cidade acabou crescendo para os morros. Depois da tragédia do ano passado, construímos 800 apartamentos para abrigar a população atingida. Mas precisamos de mais — afirma ele, que assumiu ontem a prefeitura.

Para a professora de urbanismo Luciana Correa do Lago, do Ippur/UFRJ, os dados do Censo 2010 captam os resultados de uma década de praticamente ausência de políticas habitacionais de construção de moradias para a população de

baixa renda. Por isso, segundo ela, muitas cidades em todo o Brasil, como o Angra dos Reis, experimentaram o crescimento de suas favelas.

— De 1986, na época do Banco Nacional da Habitação, até 2009, com o Minha Casa Minha Vida, vivemos um período de ausência de políticas habitacionais para construção de moradias. O que se viu nesse período foram medidas como a regularização e a legalização de favelas. E mesmo agora, a população teria uma alternativa se realmente o Minha Casa Minha Vida atendesse à população que ganha de zero a três salários mínimos. Mas não é o que parece que está acontecendo — afirma ela. ■

O Globo, 2011

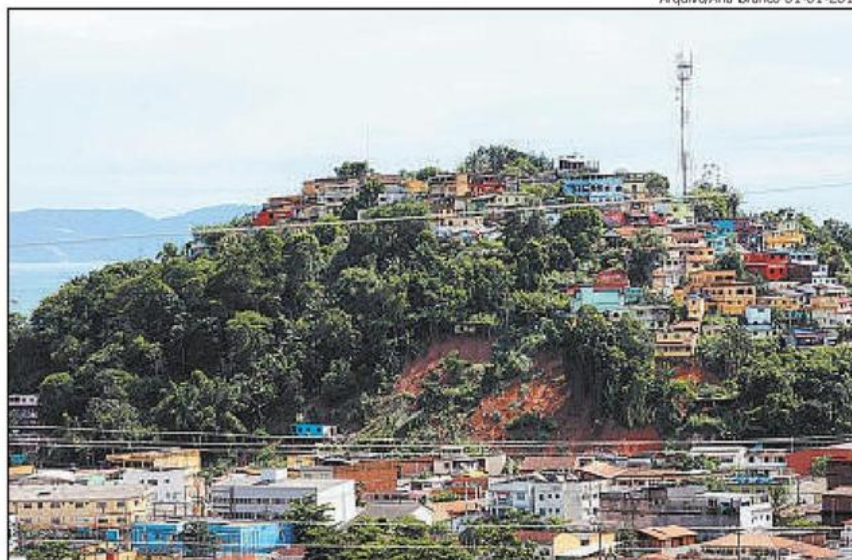
1. Que problema é relatado na notícia?
2. Quais seriam os fatores para o crescimento desordenado da cidade?
3. Segundo a professora Luciano Correa, por que o problema habitacional se mantém?

Rafael Galdo

• Uma realidade muito diferente da Angra dos Reis de mansões, barcos de luxo e praias paradisíacas. Foi o que mostrou a pesquisa sobre Aglomerados Subnormais do Censo 2010 do IBGE, divulgado ontem. Segundo o estudo, ano passado a cidade no Sul Fluminense era a décima do país num ranking nada desejável para qualquer prefeitura: o de municípios com maior percentual de domicílios em favelas. Segundo o levantamento, ano passado 34,2% das residências de Angra ficavam em aglomerados subnormais, ou seja, 18.341 dos 53.575 domicílios da cidade. Na capital fluminense, por exemplo, esse percentual era bem menor, de 19,9%.

De seus 169.270 habitantes, 60.009 (ou 35,5%) viviam nesses aglomerados. Em todo o município, o IBGE identificou 37 aglomerados subnormais. Três deles com mais de 5 mil moradores: Divineia/Vila Nova, Banqueta e Margem do Rio Mambucaba. E tudo isso com agravantes: o município tem apenas 13% de áreas planas, e a maioria dos aglomerados subnormais fica em áreas de encostas íngremes, como a que deslizou no réveillon de 2010 no Morro da Carioca, Centro, deixando 21 mortos (ao todo, 52 morreram no município devido aos temporais do ano passado).

Estudos apontam uma série de fatores para o crescimento populacional e das favelas de Angra. A chegada dos migrantes se intensificou no começo dos anos 60, com a instalação



O MORRO da Cruz, em Angra: chuvas no réveillon de 2010

do estaleiro Verolme e da usina nuclear, nos anos 70. Na mesma época, foi pavimentada a BR-101 (Rio-Santos). E nos anos 80 e 90, a cidade se tornou um dos principais polos turísticos do Rio. Embora o IBGE não identificasse favelas no município em 1991, já era comum ver casas no alto dos morros. No Censo 2000, quando a cidade tinha 119.247 habitantes, foram contados 3.799 habitantes nas favelas da época. Hoje, esse número se multiplicou por 15 vezes.

O próprio atual prefeito da cidade, Essiomar Gomes, chegou a Angra em 1983, vindo do Maranhão, com os pais em busca de oportunidades no município. Ele conta que, por

cerca de 15 anos, viveu no Morro do Carmo. E admite que é grande o déficit habitacional na cidade.

— O Centro de Angra é muito apertado, entre a montanha e o mar. A cidade acabou crescendo para os morros. Depois da tragédia do ano passado, construímos 800 apartamentos para abrigar a população atingida. Mas precisamos de mais — afirma ele, que assumiu ontem a prefeitura.

Para a professora de urbanismo Luciana Correa do Lago, do Ippur/UFRJ, os dados do Censo 2010 captam os resultados de uma década de praticamente ausência de políticas habitacionais de construção de moradias para a população de

baixa renda. Por isso, segundo ela, muitas cidades em todo o Brasil, como o Angra dos Reis, experimentaram o crescimento de suas favelas.

— De 1986, na época do Banco Nacional da Habitação, até 2009, com o Minha Casa Minha Vida, vivemos um período de ausência de políticas habitacionais para construção de moradias. O que se viu nesse período foram medidas como a regularização e a legalização de favelas. E mesmo agora, a população teria uma alternativa se realmente o Minha Casa Minha Vida atendesse à população que ganha de zero a três salários mínimos. Mas não é o que parece que está acontecendo — afirma ela. ■

Atividade 13

Vimos que o crescimento desordenado da cidade foi resultado do aumento e deslocamento populacional ocasionados pela Rio-Santos e os empreendimentos que surgiram posteriormente.

Uma das consequências desse crescimento desordenado e a ocupação de lugares impróprios sem o devido acompanhamento do governo está nos desastres ambientais. Infelizmente, a cidade de Angra já registrou inúmeros desastres. No ano de 2022, tivemos o desabamento de casas na Monsuaba e em Ilha Grande.

Para refletirmos um pouco mais sobre isso, convidamos você para assistir o documentário abaixo que fala sobre a tragédia que ocorreu no Reveillon de 2010, no morro do Bulé em Angra dos Reis, ocasionando a morte de 53 pessoas.

<https://youtu.be/jOqnklhr-Vc>



1. Por que no vídeo chamam o desabamento que ocorreu em 2010 de “tragédia anunciada”?
2. Qual a relação é estabelecida no documentário entre o deslocamento da população caiçara e a ocupação feita nos morros do centro?
3. Após ver o vídeo, responda: por que as casas caem?

6 7

<https://www.youtube.com/watch?v=jOqnklhr-Vc>

Conclusão

Prezado estudante, esperamos que você tenha compreendido um pouco mais a história do município de Angra, a organização do município e os impactos sobre diferentes grupos da cidade com as construções que se iniciaram a partir da década de 70.

Que esse material ofereça uma reflexão que nem sempre Angra foi um lugar de tragédias ambientais e desorganização habitacional e que você possa refletir que novos cenários são possíveis a partir da atuação e cobrança da sociedade civil.

O primeiro passo você já tomou: tomou consciência sobre sua história e a história da sua comunidade. Esperamos que continue nessa caminhada!

Finalizamos o material com a letra da música Encanto Caiçara, de Luís Perequê, que nos dá vislumbres sobre outros mundos possíveis.

Encanto Caiçara
Venho de campos e matas

Terra verde, fértil e farta.
Nossa roça a beira-mar.
Canto a pesca e canto a planta
E a vida Santa do lugar.

Juca acordando cedo,
Visitando cerco
E Manezinho saindo
Pra tirar taquara.

E nos olhos da caiçara
Um riso, uma beleza rara.
E a natureza não pára,
a É tanta estória pra contar...

Lá da casa de farinha
Uma voz sozinha
Vem soprando um canto
e solta pelo vento manso
nossa historia pelo ar.

E quem pensar que meu canto terminou aqui
Não viu que não falei da rama,
A planta da mandioca,
O peixe e a banana, a massa e o tapiti.

E nem na casinha de palha.
Um porco na ceva, um quarto de lua,
Um cio de égua e um peixe na malha.

E nem na viola do Dito,
Na tarde de um dia bonito.
Um azul-marinho é um pirão de conguito.

Uma cachaça boa e a gente cantando,
Poesia brotando pelo chão do peito
E esse canto é feito pra quem quer morar

Nesse encanto do meu canto caiçara.
E camarão no covo, criança na praia
Remendando redes, reunindo malhas
Pra cercar o peixe e faltar a casa.
E mariscar maré rasa...



Arquivo Nacional