

CAPÍTULO 10

EXPULSOS DO PARAÍSO: A INFLUÊNCIA DO CAPITAL TURÍSTICO-IMOBILIÁRIO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM ANGRA DOS REIS, RJ

Data de aceite: 02/05/2022

Rita de Cássia Santos de Souza

Robson Dias da Silva

Ana Paula Dias Turetta

INTRODUÇÃO

O município de Angra dos Reis, localizado no litoral sul do Estado do Rio de Janeiro, tem se prestado peculiarmente a estudos urbanos, em razão dos intensos conflitos socioambientais advindos de uma urbanização exponencial derivada da implantação de grandes empreendimentos de cunho estratégico nacional (Guanziroli, 1983; Souza, 2003; Abreu, 2005, Pereira, 2012; Pereira; Amaral, 2013; Fontanelli, 2018). Dentre os principais empreendimentos estratégicos, a Rodovia BR-101 (Rio-Santos) apresenta-se como um divisor de águas na produção do espaço regional, remodelando toda a economia, a paisagem e as relações sociais (Guanziroli, 1983; Feitosa e Silva, 2015).

A rodovia BR-101 foi concebida no âmbito de um grande projeto nacional que aspirava, além de conectar os dois principais polos econômicos do país (Rio de Janeiro e São Paulo), transformar a região numa espécie de “Côte d’Azur brasileira” destinada ao turismo de alta classe, ignorando (e marginalizando)

as atividades tradicionais das populações locais. A partir de sua implantação, iniciou-se a investida do capital turístico-imobiliário em toda a região, originando um profundo processo de transformação socioespacial, marcado pela segregação e desterritorialização. Algumas das consequências deste projeto foram o aumento da concentração fundiária, a regressão da pesca e da agricultura e a expansão ostensiva do setor turístico e imobiliário.

A região do Bracuí, área objeto do presente trabalho, destaca-se tanto pela intensidade e historicidade dos conflitos por terra, que perduram há mais de um século, quanto por abarcar um dos maiores, senão o maior empreendimento turístico imobiliário de Angra dos Reis – e um dos mais antigos. Em função de seus atributos naturais, que possibilitam a ocupação urbana, a região vem sofrendo uma enorme pressão com grilagem de terra, invasões, construções sobre áreas de preservação, parcelamento clandestino e aterro sobre o manguezal. Outrossim, abarca importantíssimos territórios tradicionais, como a Aldeia Guarani Sapukai e o Quilombo Santa Rita do Bracuí.

Este artigo objetiva analisar a influência do capital turístico-imobiliário na produção do espaço em Angra dos Reis, a partir da construção da Rodovia BR-101 (Rio-Santos), tomando como exemplo a região do Bracuí,

palco de intensos conflitos por terra no litoral Sul Fluminense. O trabalho organiza-se em quatro partes. Primeiramente, são contextualizadas as transformações econômicas e socioespaciais ocorridas em Angra dos Reis, a partir da abertura da Rodovia Rio-Santos e a conseqüente entrada do capital turístico-imobiliário na região. Em seguida, descrevem-se os mecanismos que possibilitaram o estabelecimento da indústria turística na região, com ênfase no Projeto TURIS, o qual objetivava consolidar a região como um importante polo turístico nacional. Posteriormente são problematizados os conflitos fundiários e o processo de desterritorialização da população camponesa¹ no Bracuí, potencializados pelo caráter altamente especulativo da nova lógica socioeconômica instaurada. Por fim, discutem-se as conseqüências desse processo na vida da população, sobretudo no aspecto fundiário.

REVISÃO DE LITERATURA

Com a crescente globalização da economia surgiram novas dinâmicas territoriais extremamente complexas, capazes de refletir o impulso crescente do capitalismo em romper barreiras espaciais, mediante a produção de um espaço adaptado (Harvey, 2003 apud. Gorestein, 2015, p. 13). Assim, o espaço geográfico adquire novos contornos e importância, atrelada aos interesses dos grupos hegemônicos e gerando dinâmicas sistematicamente desiguais. Segundo Santos (2000, p. 79), “aos atores mais poderosos se reservam os melhores pedaços do território e deixam o resto para os outros”. Observa-se uma clara tendência de exclusão social, provocada pelo aumento do poder do capital privado, atuando livremente em escala global, atrelado à desconstrução do Estado de bem-estar social e a ascensão do neoliberalismo nos Estados em desenvolvimento.

Dentre as principais tendências econômicas latino-americanas, Gorestein (2015) menciona a existência de “setores intensivos em recursos naturais, localizados próximos às fontes de matérias primas, nos quais identificam-se forças socioeconômicas que resultam das novas dinâmicas (globalizadas), as quais regulam o acesso aos recursos e aos mercados” (Gorestein, op. cit., p. 15). A autora aponta que tais setores expressam as lógicas globais de acumulação, que determinam o acesso aos recursos e mercados, numa “internacionalização generalizada da propriedade patrimonial” (Gorestein op. cit., p. 15), representada pelas empresas transnacionais (motores dessa configuração produtiva).

Durante as décadas de 1960 e 1970, no auge do processo de industrialização das nações subdesenvolvidas, as políticas de desenvolvimento tinham um grande enfoque regional. Não eram incomuns as intervenções estatais através de estratégias de crescimento regional, com o objetivo de alavancar a economia de regiões ditas mais “atrasadas” (Gorestein, 2015). Nesse período, o fenômeno urbano-industrial ganhava força, como

¹ Para tratarmos especificamente sobre os conflitos fundiários no Bracuí, assumiremos a existência histórica de um protocampesinato negro em Angra dos Reis, conforme abordado no trabalho de Marques (2011). Trata-se de um campesinato formado a partir da crise do escravismo, cuja análise envolve as relações de trabalho estabelecidas com o fim do cativo e as estratégias dos libertos e de seus descendentes para se manterem na terra.

sinônimo de progresso e crescimento econômico, enquanto o rural era tido como atrasado, tendendo sempre à marginalidade. Cresciam as áreas urbanas e a modernização chegava também ao campo, com o objetivo de aumentar a produção de alimento e matérias primas para nutrir cidade e indústria que se expandiam cada vez mais.

Sob essa ótica, a atividade turística ganhou força no contexto da América Latina e, em particular no Brasil, como uma alternativa ao turismo já saturado dos países europeus e, ao mesmo tempo, como uma forma de promover o desenvolvimento de regiões atrasadas e setores economicamente fracos, seguindo a lógica perrouxiana² da criação de polos de crescimento, ou polos regionais (Guanziroli, 1983, p. 235). No litoral sul fluminense, essa industrialização ocorreu nos anos 1950 e 1960, concentrando-se principalmente nos municípios de Angra dos Reis e Mangaratiba (a esta época, Paraty já estava em vias de tombamento histórico e, portanto, permaneceu em grande parte “congelada”) (Silva, 2016). Ao fazer uma avaliação das mudanças ocorridas no município, Souza (2003) e Pereira (2012) destacam que Angra dos Reis foi palco de diversos cenários na reestruturação de seu espaço em diferentes momentos da história, participando de todos os ciclos econômicos do Brasil, desde o período colonial até a atualidade.

Em função de suas características geográficas, o território de Angra não é totalmente favorável à expansão urbana, uma vez que a proximidade com a Serra do Mar forma uma costa altamente recortada com pequenas áreas de baixada, onde geralmente se distribuem os núcleos populacionais. Contudo, devido a estas características, o município assume importância estratégica em âmbito nacional, primeiramente pela instalação do Estaleiro Verolme, na Baía de Jacuecanga, no final da década de 1950 (Souza, 2003). Durante a década de 1970 teve início a construção do TEBIG – Terminal Marítimo Almirante Maximiano da Fonseca, da Usina Nuclear 1 e da Rodovia BR-101. Todos esses empreendimentos foram acompanhados não apenas por um intenso processo de expansão urbana, como por intensos conflitos fundiários.

No campo da Ecologia Política, a justiça ambiental decorre das lutas dos movimentos sociais pelo direito aos territórios e aos recursos necessários à sua sobrevivência e dignidade humana, contra a repartição desigual dos ônus decorrentes do atual modelo de desenvolvimento (Alier, 2007). Como conceito-chave está a noção de conflitos ecológicos distributivos, segundo a qual a apropriação extensiva dos recursos naturais por conta do modelo econômico expansionista beneficia apenas uma parcela da população, concentrando-se o poder nas mãos de grupos hegemônicos.

As forças globais condicionam a construção do campo de conflitos (ABREU, 2005, p. 92). Ao analisar o processo de urbanização provocado e moldado pelo capital turístico imobiliário, o autor aponta uma atuação política favorável ao capital turístico imobiliário

2 O conceito de polos de crescimento (ou desenvolvimento), criado pelo economista francês François Perroux (1967), preconiza que o crescimento econômico é polarizado, sendo as atividades econômicas concentradas em alguns pontos do espaço, constituindo polos de desenvolvimento.

embutida no planejamento adotado pelo município, o qual se molda continuamente conforme a disponibilidade dos recursos naturais, as conjunturas do mercado e os processos da economia global” (Abreu op. cit., p. 111). Como característica marcante deste tipo de urbanização, Abreu (op. cit.) indica a apreensão da natureza como mercadoria, recriada e moldada para atender a um tipo de consumidor que requer conforto e infraestrutura. A este tipo de apropriação do solo, Pereira e Amaral (2013) deram o nome de *gated communities*, que trata de espaços compostos em sua essência por muros, entradas e saídas (para morador e visitantes apenas com identificação) e sistemas sofisticados de segurança. Sobre os reflexos desse processo no espaço angréense, Abreu (2005) sinaliza:

(...) esse modelo de urbanização ainda está em curso, reproduzindo os mesmos desequilíbrios e eternizando os conflitos sociais e ambientais a ele imputados, através de um lado, da manutenção do acesso aos benefícios dessa urbanização restrito aos mesmos setores e, de outro, da exclusão dos setores populares constituídos pelas populações tradicionais (...) e pela crescente massa de imigrantes de baixa renda (Abreu op. cit., p. 109).

Diversos autores reforçam o potencial das redes de transporte para solidarizar ou excluir, promover a ordem e a desordem, constituindo uma forma particular de organização, de integração, de desintegração e de exclusão espacial (Offner, 2000; Santos, 2000; Silveira, 2003). Para Pereira (2012), a reordenação físico-espacial provocada pela abertura da Rodovia BR-101 provocou não apenas uma separação entre antigos moradores e recém-chegados, como também a distinção entre oportunidades de trabalho, comércio, educação, lazer e infraestrutura.

[...] a década de 1970 em Angra dos Reis inaugura não só a construção de barreiras físicas estabelecidas para manter a distância entre grupos, mas soma-se a isto, a divisão social e simbólica (Roitman, 2006). Precisamente, me refiro ao início das divisões ou demarcações, que para além da estrutura física do lugar, acentuam-se em função da identidade que cada grupo carrega em termos de conhecimento e atitudes (Cohen, 2010) (Pereira, 2012, p. 27).

Para Silva (2016), os conflitos por terra no litoral sul fluminense são resultantes da ação de múltiplas empresas turísticas e do despejo das populações locais de suas moradias e de suas atividades. Cerca de 40% dos conflitos por terra ocorridos no Estado entre 1946 a 1988 concentraram-se em Angra dos Reis e Paraty (Feitosa; Silva, 2015). Dentre estes, os principais ocorreram no II Distrito municipal – o Distrito de Cunhambebe, local preferido pelas companhias imobiliárias. As planícies de maior interesse por esses grupos eram Frade e Bracuí, uma vez que a Japuiba já se encontrava em acelerado processo de urbanização. Pereira (2012) denuncia o processo de apropriação dos recursos naturais pelos condomínios implantados na região.

Eles iniciavam uma construção qualquer, sem procurar saber quem era o dono daquela terra, ou seja, sem permissão, mesmo cientes de que aquele local pertencia a alguém. Assim, quando o morador local, dono da terra, se deparava com certa movimentação no local, ele procurava o responsável da

obra e apresentava o documento de posse. O empresário se desculpava, e dizia não ter a menor noção de que naquela área existia um proprietário. A partir daí o empresário oferecia um valor irrisório pela terra, e o morador local, possessor, comumente aceitava a oferta. Do ponto de vista dos moradores nascidos ali, aquelas terras não tinham tanto valor (Pereira, 2012, p. 31).

METODOLOGIA

Área de Estudo

O município de Angra dos Reis, localizado no Litoral Sul do Estado do Rio de Janeiro, região hidrográfica da Baía da Ilha Grande, detém as maiores extensões de remanescentes de Floresta Pluvial Tropical Atlântica do Estado, incluídas entre as maiores do país. Isto faz com que toda a região esteja entre as principais áreas brasileiras apontadas como centro de diversidade biológica e endemismo, um verdadeiro hotspot³ de biodiversidade. Além da riqueza ambiental e paisagística, a Baía da Ilha Grande é notoriamente conhecida por seus atributos culturais, fruto da miscigenação de indígenas, quilombolas e colonizadores, que resultou em diversas populações tradicionais remanescentes, que ainda preservam seus modos de vida tradicionais. De fato, a região tem importância crucial como Corredor da Biodiversidade da Serra do Mar, Refúgio Pleistocênico, Núcleo Histórico e Patrimônio Cultural da Humanidade (Callado et al. 2009).

Em função de suas características geomorfológicas, o território do município não é totalmente favorável à expansão urbana, uma vez que a proximidade com a Serra do Mar forma uma costa altamente recortada com pequenas áreas de baixada, onde distribuem-se os núcleos populacionais. As planícies encontram-se, portanto, comprimidas entre a serra e o mar e a instabilidade dos taludes e encostas propicia a ocorrência de movimentos de massa. Apesar disso, desde a segunda metade do século XX, Angra dos Reis sediou uma série de grandes empreendimentos que ocasionaram severas transformações em seu território (Souza, 2003). A construção da Rodovia Governador Mário Covas (BR-101) durante a década de 1970 funcionou como um verdadeiro vetor de crescimento, conectando os primeiros núcleos populacionais (Jacuecanga, Centro e Mambucaba), criando também novas manchas urbanas.

A região do Bracuí (Figura 1) localiza-se na baía da Ribeira, segundo distrito de Angra dos Reis (Cunhambebe), a aproximadamente 30 km do Centro da cidade. Essa região tem historicamente sofrido forte pressão com grilagem de terra, invasões, construções sobre áreas de preservação, parcelamento clandestino e aterro sobre manguezal, possivelmente em função de seus atributos naturais que possibilitam a expansão da área urbana. O comércio ilegal de lotes é um dos maiores da cidade, gerando um passivo de infraestrutura

³ *Hotspot* é um termo utilizado em ecologia que define uma área com grande concentração de espécies endêmicas (que só existem naquela região) e com grande diversidade.

urbana e equipamentos sociais cada vez mais difícil de solucionar (PMAR, 2016). O parcelamento irregular de terra acaba por descaracterizar e impactar a área do vale do Rio Bracuí, o principal rio da região, alterando seu curso e impactando toda a biodiversidade existente.



Figura 1 – Localização do Bracuí (seta vermelha) em relação ao Centro de Angra dos Reis (seta amarela).

Fonte: Prefeitura Municipal de Angra dos Reis (2016).

Originalmente, a região era composta por duas fazendas, a saber: Fazenda Santa Rita do Bracuí, e a Fazenda Bracuí. A Fazenda Santa Rita do Bracuí – a maior – foi propriedade do Comendador José de Souza Breves. Em seu testamento, aberto em 1879, nove anos antes da abolição da escravatura, o comendador fez uma doação formal de toda a sua propriedade para os que ali residiam. De acordo com Marques (2011), a doação em testamento das terras da fazenda indica uma possível conquista dos escravizados antes da libertação, através do acesso a roças próprias, configurando o chamado protocampesinato negro. Este, por sua vez, constituía o que podia ser entendido como “brecha camponesa”, que designava as “atividades econômicas que, nas colônias escravistas, escapavam ao sistema de plantation entendido em sentido estrito” (Cardoso, 2004, p. 54), com as seguintes características

- 1) Acesso estável à terra, seja em forma de propriedade, seja mediante algum tipo de usufruto; 2) trabalho predominantemente familiar – o que não exclui, em certos casos e circunstâncias, o recurso a uma força de trabalho adicional, externa ao núcleo familiar; 3) economia fundamentalmente de auto-subsistência, sem excluir por isto a vinculação (eventual ou permanente) ao mercado; 4) certo grau de autonomia na gestão das atividades agrícolas, ou seja, nas decisões sobre o que plantar e quando, de que maneira, sobre a disposição dos excedentes eventuais, etc (Cardoso, *op. cit.*, p. 56).

Existem divergências sobre a real função da brecha camponesa e, até mesmo, a utilidade do conceito (Gorender, 1991; Cardoso, 2004). Alguns autores reconhecem que a mesma cumpria dois objetivos bem específicos: minimização dos custos de manutenção e reprodução da força de trabalho (mais alimento produzido para alimentar um maior número de escravizados) e alívio das pressões resultantes da escravidão (redução dos conflitos e fixação do escravo na terra, evitando fugas). Outros autores defendem a existência da brecha como uma conquista resultante das lutas dos escravizados para aumentarem seus recursos e isto implicaria em disputas com seus senhores (Slenes, 1999). Entretanto, Marques (2011, p. 95) chama a atenção para a necessidade de se analisar a dinâmica interna das comunidades escravas diante da conjuntura social. No caso de Angra dos Reis, a autora sinaliza que a existência da brecha camponesa não se configuraria como um mecanismo de controle senhorial, mas decorre do aumento dos espaços de autonomia conquistado pelos escravizados e do próprio declínio do escravismo.

Os escravos que permaneceram foram construindo sólidos laços de parentesco através dos casamentos. Este processo de enraizamento está intimamente ligado ao fim do afluxo de africanos: a relação entre homens e mulheres normalizava-se para as gerações nascidas no cativeiro, o que permitiu a cristalização da comunidade escrava e a ampliação do acesso à família para os já estabelecidos nas fazendas (Mattos; Rios, 2005). Tal situação dificultava a decisão dos senhores sobre possíveis vendas de cativos para outras regiões, pois a legislação protegia cada vez mais as relações familiares constituídas (Marques, 2011, p. 101).

Pesquisa bibliográfica

Além de outras fontes bibliográficas relacionadas ao impacto do turismo e do capital imobiliário na produção do espaço do município, utilizamos como principal referência o trabalho de Guanziroli (1983), intitulado “Contribuição à reflexão sobre o processo de produção de um espaço regional – o caso de Angra dos Reis”. O autor analisa a produção do espaço regional, tomando como eixo condutor a construção da rodovia Rio-Santos para a inauguração de uma nova lógica econômica no município, representada pela atividade turística. Além disso, teve como caso de estudo os conflitos fundiários no Bracuí, intensificados pela implantação do empreendimento turístico-imobiliário da Companhia Porto de Bracuhy. Outro documento que conseguimos ter acesso direto, datado da época e disponível na internet, foi o “Relatório Sucinto sobre a Implantação do Projeto Turis-Angra”, elaborado pela EMBRATUR em 1973, contendo memórias de reunião entre o governo federal e municipal de Angra dos Reis, representado pelo Prefeito Almirante Jair Toscano de Brito.

Adicionalmente, para ilustrar o quadro de expansão urbana no município, utilizaremos dados sobre a ocorrência de parcelamentos clandestinos, disponibilizados pela Fiscalização de Urbanismo da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis, ao longo de 20

anos (1996 a 2018).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A construção da rodovia BR-101 e a nova lógica econômica regional

Os argumentos para a construção da Rodovia Rio-Santos datam da década de 1960. Dentre os favoráveis à sua implantação, tem-se que a região dispunha de uma grande “vocalização” turística, baseada em suas condições naturais de excepcional beleza e seus “invulgares” recursos históricos, além de situar-se no triângulo turístico formado pelas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte (Guanziroli, 1983, p. 74). Já no início dos anos 60 havia reportagens que ressaltavam tanto seus aspectos culturais e históricos quanto os paisagísticos (Carvalho, 2010). Aos poucos, Ilha Grande foi ganhando destaque como destino turístico, principalmente em decorrência do fim da Colônia Penal Cândido Mendes, conhecida como o Presídio da Ilha Grande.

Os objetivos que levaram o governo federal a investir na construção da estrada eram, além do incentivo à indústria turística, a interligação das cidades litorâneas situadas no eixo Rio-São Paulo e a implantação de vias de comunicação para as indústrias já existentes ou projetadas para a região. A defesa da construção da estrada baseava-se em argumentos colonialistas, que alegavam a necessidade de transformar a estrutura agrária (dita “primitiva, geradora de muitas tensões”) e atender o crescimento da população urbana em relação à produção de alimentos, eliminando ainda o caráter artesanal da indústria pesqueira (Guanziroli, 1983; Pereira; Amaral, 2013; Fontanelli, 2018).

O discurso de que a Rio-Santos estaria favorecendo uma região praticamente desabitada também está presente nas publicações oficiais do Ministério dos Transportes. Na Biblioteca Nacional, é possível ter acesso a uma publicação, elaborada com base na conferência de Mário Andreazza em 1973 na Escola Superior de Guerra, que caracteriza a Rio-Santos como “rodovia com aspectos pioneiros de colonização” (Fontanelli, 2018, p. 719).

Segundo a avaliação da empresa responsável pelo estudo de viabilidade da obra, havia um crescente nível de bem-estar econômico e social, e refinamento cultural nas populações dos Estados de Rio de Janeiro e São Paulo, o que intensificou a demanda por espaços de “lazer, recuperação física e mental” (Guanziroli, 1983, p. 88). Para atender a esse crescente mercado, seria preciso uma ampla rede hoteleira, que dependeria de estradas de boa qualidade. A construção da rodovia forneceria, portanto, a infraestrutura necessária para os investidores hoteleiros.

Após o golpe militar de março de 1964, o então presidente Marechal Castelo Branco incluiu entre suas metas prioritárias a construção da rodovia Rio-Santos, junto com vários outros projetos de estradas, como a Transamazônica, a ponte Rio-Niterói, entre outras. Nessa época, as decisões eram tomadas sem nenhum controle ou participação popular

(Guanziroli, 1983, p. 90). Destaca-se aqui que, em 1969, Angra dos Reis foi declarada oficialmente “zona de segurança nacional”, sendo os prefeitos nomeados diretamente pela presidência da República, havendo grande sincronia de esforços para o desenvolvimento regional idealizado pelo Estado, com interferência local.

Apesar das grandes dificuldades técnicas (em razão da topografia e características do solo e clima da região) e dos elevados custos da obra, a construção da estrada deu-se de forma rápida (3 anos). Havia, contudo, grande preocupação do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) em oportunizar o planejamento e controle do uso do solo, para que se preservasse as paisagens locais e desse um freio no avanço da ocupação provocado pela abertura da rodovia (Siqueira, 1989, p. 62).

Em menos de três anos, a estrada estará pronta e a região será ocupada. O Brasil poderá ter então sua Côte d’Azur, com as vantagens da paisagem tropical. Mas, se a improvisação prevalecer, nosso turismo terá perdido sua maior oportunidade (Revista Quatro Rodas, Nov. 1969, p. 93 *apud* Carvalho, 2010, p. 7).

A consolidação de Angra dos Reis como “Paraíso Ecológico”

Diante da preocupação com os impactos da construção da rodovia, sobretudo em vista das consequências do turismo desenfreado e da ocupação desordenada, surgiram os primeiros esforços para a criação de unidades de conservação na região. Tal iniciativa contribuiu – direta ou indiretamente – para o processo de “expulsão branca” dos moradores antigos e nativos locais, encurralando muitas dessas populações entre o avanço do turismo e da urbanização e o congelamento dos espaços destinados à proteção ambiental. Gomes (2006, p. 85) indica que os ilhéus mais antigos reagiam com estranheza à legislação ambiental, por entenderem como uma “regulamentação injusta imposta pelos órgãos aos nativos”.

Em Angra dos Reis, as duas principais unidades de conservação criadas nesse contexto foram o Parque Nacional da Serra da Bocaina e o Parque Estadual da Ilha Grande, criados em 1971. Em relação a este último, o trabalho de Robert-Grandpierre (2009) indica, através do resgate histórico e de depoimentos dos principais atores locais, que sua criação estava muito mais atrelada ao desenvolvimento turístico que à preservação ambiental propriamente dita.

Vale a pena insistir sobre o fato de que o Parque Estadual da Ilha Grande foi criado durante o regime militar [...]. Neste contexto é que foi criada a estrada Rio- Santos nos anos 60 para poder desenvolver um turismo maciço nessa região ainda muito florestada. Este plano de desenvolvimento do turismo tinha como fundamento a exploração total dos recursos turísticos do eixo Rio-Santos. Como me contou Roberto⁴ da ONG, a criação do PEIG se inclui neste projeto de exploração turística: ‘*é junto com esse projeto que veio a ideia de criar áreas de preservação ambiental para poder garantir que aquilo ia servir como fundamento para a exploração turística*’. (Robert-Grandpierre, 2009, p. 20).

⁴ Membro de uma ONG ambientalista, com atuação na Ilha Grande.

Todas as mudanças ocorridas estavam atreladas a um projeto político e econômico imposto pelo regime militar, de modo a favorecer, ao mesmo tempo, a indústria e o turismo. O foco de divulgação dos avanços ocorridos em Angra dos Reis era a consolidação do paraíso, por meio do estabelecimento de empreendimentos hoteleiros e imobiliários (Pereira, 2012). Duas medidas que reforçaram a ideia do paraíso da Costa Verde: a onda de criação de áreas protegidas e o próprio Projeto Turis.

O papel da rodovia foi tão pungente para o desenvolvimento da indústria turístico-imobiliária em Angra dos Reis, que alguns autores dividem o cenário regional do município em fases pré-turística e turística, cujo marco transitório entre ambas as fases é justamente a construção da Rodovia Rio-Santos (Guanziroli, 1983; Abreu, 2005). Segundo o autor, embora já figurasse como destino turístico desde os anos 40, foi a partir da rodovia que Angra dos Reis foi oficialmente “lançada” no mercado, mediante um amplo esforço político e midiático (Guanziroli, *op. cit.*, p. 238; Carvalho, 2010) (Figura 2).

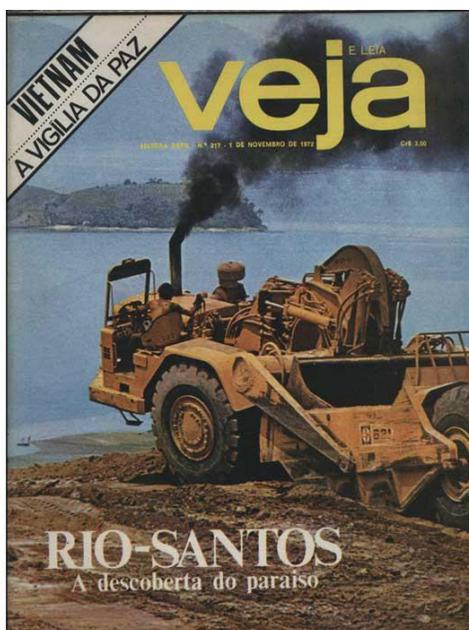


Figura 2 – Capa da Revista Veja nº 217 de 1º de novembro de 1972. O título sugere a intenção de propagandear o litoral Sul Fluminense.

Fonte: Google Images (2019).

Antes mesmo de sua construção, os relatórios de viabilidade já indicavam que o desenvolvimento turístico deveria ser apoiado por uma série de políticas, compostas por subsídios e incentivos fiscais fornecidos pelo Estado. Dentre as iniciativas, destaca-se o Projeto TURIS – Desenvolvimento Turístico do Litoral Rio-Santos, elaborado por uma empresa estrangeira, a SCET (*Société Centrale Pour L'Équipement Du Territoire*),

a pedido da EMBRATUR. Num acordo firmado em março de 1972, a SCET deveria fazer o levantamento da capacidade de ocupação e propor um modelo de desenvolvimento econômico do litoral Rio-Santos, desde Mangaratiba até Bertioga (no litoral paulista) (Carvalho, 2010, p. 9). O aparato administrativo do Estado promoveria, assim, um ambiente propício para o estabelecimento de vários empreendimentos turísticos ao longo da Rodovia Rio-Santos.

A metodologia adotada pelo Projeto TURIS conduziu ao estabelecimento de parâmetros de densidade e ocupação de acordo com a “vocação” turística de cada localidade, “traduzindo concretamente o binômio sol/praias” (TURIS, 1975, p. 1 *apud* Guanziroli, 1983, p. 239; Pereira, 2012). Ou seja, o projeto baseou-se apenas nas características paisagísticas, sem consulta à população local e desmerecendo, novamente, a atividade agrícola (a exemplo do que já havia acontecido anteriormente nos estudos de viabilidade da rodovia).

No caso de Angra dos Reis, a vocação turística foi determinada por exclusão da possível vocação agrícola, sem nenhuma demonstração, simplesmente dizendo ‘os solos, por sua vez, são de aptidão agrícola muito relativa’ (Guanziroli, 1983, p. 240).

O referido projeto foi elaborado com inspiração em modelos europeus, a saber: A Côte d’Azur, o Languedoc-Roussillon la Côte d’Aquitaine. Isso permite fazer uma correlação com os principais modelos existentes em Angra dos Reis, com marinas sofisticadas, canais e construções sobre o espelho d’água e sobre manguezais (Figura 3).



Figura 3 – À esquerda, a Côte d’Azur francesa e, à direita, o Condomínio Porto Bracuhy.

Fonte: Google Images (2019).

Em relação às normas para ocupação do território, o projeto propôs um sistema de categorização social das praias e do litoral sul fluminense. O modelo consistia na segregação social, destinando áreas para as classes mais populares (qualidade C), áreas para a classe média (qualidade B) e áreas para as classes mais abastadas da população (qualidade A) (Guanziroli, *op. cit.*, p. 242; Fontanelli, 2018).

[...] as de qualidade A, o elevado gabarito condiciona ocupação pouco densa; a maioria corresponde a localidades pequenas ou pequeníssimas, aptas a receber um turismo de alto nível. No segundo caso, de qualidade B, o aproveitamento pode ser feito em escala mais ampla e amplitude mais diversificada de clientela. Finalmente, as praias de categoria C são menos atraentes do que as outras e estão habilitadas, por sua extensão, a receber instalações destinadas ao turismo econômico (TURIS, 1975, p. 9 *apud* Guanziroli, *op. cit.*, p. 242).

O que se pode extrair do trecho acima, é que 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 Guanziroli (1983, p. 243) 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.

Nesse sentido, pode-se aplicar o conceito de sítio social criado por Santos (1993) para compreender como se dá o processo de segregação socioespacial:

A especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um sítio social ao sítio natural e a disputa entre atividades e pessoas por dada localização. [...] Criam-se sítios sociais, uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, aperfeiçoando-os às suas exigências funcionais. É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, certas artérias mais atrativas e, também, uns e outros, mais valorizados. Por isso são atividades mais dinâmicas que se instalam nessas áreas privilegiadas; quanto aos lugares de residência, a lógica é a mesma, com as pessoas de maiores recursos buscando alojar-se onde lhes pareça conveniente, segundo os cânones de cada época, o que também inclui a moda. É desse modo que as diversas parcelas da cidade ganham ou perdem valor ao longo do tempo (Santos, 1993, p.96).

Embora o Projeto TURIS previsse transformar o litoral sul-fluminense numa região inteiramente turística em 20 anos, até 1990, Carvalho (2010, p. 18) indica que “a nova Angra dos Reis estava pronta no início de 1980”. Uma leitura atenta ao trabalho da autora permite observar as mudanças nos discursos turísticos ao longo do tempo, quando Angra dos Reis passa de um lugar marcado pela singularidade das construções humanas e simplicidade de sua gente durante a década de 60, para refúgio sofisticado, paraíso ecológico das

celebridades, já nos anos 80 (*Ibid.*, p. 7).

Toda essa transformação provocada pela abertura da rodovia e pela expectativa econômica ocasionou uma explosão demográfica no município e uma consequente urbanização acelerada (Figura 4). A cidade passou a enfrentar a migração de uma grande parcela dos antigos e novos moradores para as zonas urbanas, tudo isto acompanhado pela falta de estrutura do poder público para atender às novas demandas.

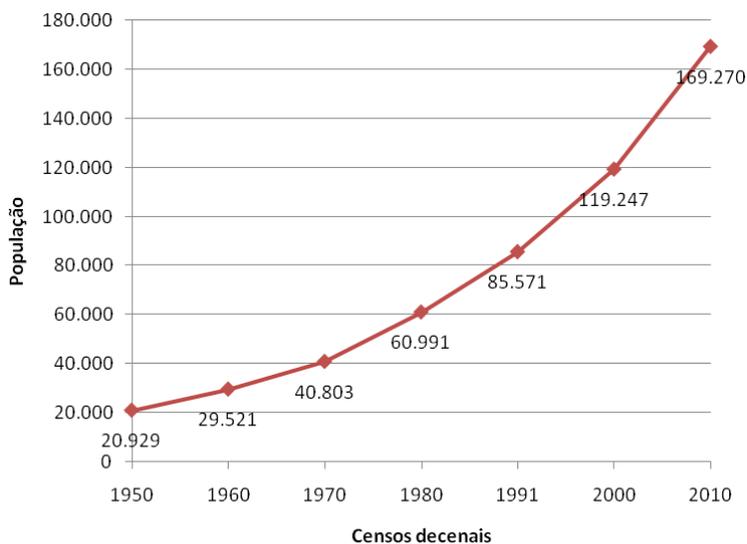


Figura 4 - Crescimento populacional de Angra dos Reis por censos decenais do IBGE.

Fonte: Abreu (2005).

O aumento da pressão antrópica sobre os ecossistemas, provocado pelo turismo, pela invasão e parcelamento irregular do solo, concomitante às crescentes preocupações ambientais, que tiveram seu ápice no Brasil durante a década de 1980, com o movimento ambientalista, alimentaram a discussão em torno da criação de santuários ambientais e áreas protegidas. Foi um período em que se potencializou o discurso da proteção histórica, cultural e paisagística no litoral sul fluminense contra o avanço do turismo desenfreado, sobretudo na Ilha Grande, que culminou com seu tombamento como Patrimônio Mundial pela UNESCO em 1987 e com a criação de novas áreas protegidas, como a Área de Proteção Ambiental Estadual de Tamoios e a Reserva Biológica Estadual da Praia do Sul, ainda na década de 1980.

O avanço das áreas protegidas foi outro fator de conflitos, sobretudo na Ilha Grande, coibindo práticas das populações tradicionais. O caso mais emblemático foi o da Vila do Aventureiro, na Ilha Grande, que foi incluída dentro dos limites da Reserva Biológica da Praia do Sul e, posteriormente, do Parque Estadual Marinho do Aventureiro, criado na

década de 90. Com a destruição e a proibição dos roçados e da pesca, os moradores viram como única alternativa a prática do turismo. Contudo, muitos impactos foram percebidos ao longo do tempo, como perda dos costumes tradicionais, denúncias de repressão, declínio da pesca, impactos do aumento do turismo (como lixo e esgoto) e perda da segurança alimentar (Mendonça; Moraes, 2011). Em 2014, a Vila do Aventureiro foi recategorizada como Reserva Estadual de Desenvolvimento Sustentável (a primeira do Estado), porém seu conselho deliberativo permanece inativo até o momento (INEA, 2019).

Os fatos aqui narrados permitem observar o papel crucial do Estado no processo de transformação territorial em Angra dos Reis e na entrada do capital turístico-imobiliário. O Estado financiou a estrada, subsidiou as indústrias turísticas, ordenou o solo de modo que favorecesse os grandes especuladores, alimentou as empreiteiras e viabilizou a instalação de complexos industriais no litoral fluminense. Nascia, assim, uma indústria turística totalmente amparada pelo Estado (Guanziroli, 1983, p. 99). Porém, havia ainda um ponto importante a ser solucionado: a terra. Assim, entra em cena outro aspecto não menos importante do papel do Estado neste ambicioso processo: como ele ajudou a “limpar” a área dos seus antigos ocupantes.

No “Relatório Sucinto sobre a Implantação do Projeto Turis-Angra” (1973), uma das questões apontadas pelo prefeito de Angra, o Almirante Jair Carneiro Toscano de Brito, em reunião com a EMBRATUR, foi sobre os “problemas sociais” oriundos da abertura da estrada.

Expôs o Prefeito que a BR-101 e o Projeto Turis, devem estar atentos a problemas sociais, originados com a remoção do pessoal trabalhador das fazendas. É problema do INCRA e do PRO TERRA segundo afirmam, mas que indiretamente pode chegar ao Projeto Turis (EMBRATUR, 1973).

A origem dos conflitos fundiários e o processo de desterritorialização camponesa no Bracuí

Guanziroli (1983) ressalta a existência de quatro importantes conflitos na história camponesa do Bracuí. O primeiro conflito, ocorrido em 1904-1905, referiu-se ao esforço de Honório Lima, testamenteiro do comendador Breves, em obter assinaturas dos camponeses, a fim de usurpar suas terras. Outros importantes conflitos ocorreram durante os anos 1956 e 1960, sempre de forma a impedir a grilagem das terras, inclusive por herdeiros de Honório Lima. O último grande conflito surgiu em 1967 e não foi provocado por nenhum agente externo, mas por Arnaldo Soares, que não era descendente de escravizados, mas sim de funcionários da antiga fazenda, possuindo riqueza e certo prestígio político. Este requereu uma ação de usucapião sem o conhecimento dos demais lavradores, cercou as terras e, ao perder a ação, vendeu uma parte da área da fazenda a Renato Agostini Xavier, descendente de Honório Lima na cadeia dominial (e futuro executor da obra do Condomínio Bracuhy). Nessa época, já estava ocorrendo valorização das terras em função

da expectativa de construção da BR-101.

Em 16 de março de 1972, o presidente da República, general Emílio Médici declarou as áreas dos municípios de Itaguaí, Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty como prioritárias para reforma agrária, a qual deveria ocorrer num prazo de 180 dias. No ano seguinte, em 6 de fevereiro de 1973, o Conselho Nacional de Turismo, ligado ao Ministério de Indústria e Comércio declara Zona Prioritária de Interesse Turístico “a faixa litorânea compreendida entre o mar e uma linha imaginária medida horizontalmente para a parte da terra, até 1 km após o eixo da rodovia BR-101, no trecho situado entre as localidades de Mangaratiba (RJ) e Bertioga (SP)” (GUANZIROLI, *op. cit.*, p. 254). A esta época, Angra dos Reis já figurava como “zona de tensão sócio-política”⁵, devido aos conflitos por terra que ali ocorriam (sobretudo no Bracuí). Além disso, outro critério apontado para a escolha dessa região para a intervenção do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), era “a proximidade dos grandes centros de concentração demográfica e dos principais centros consumidores do país, que determinem a exigência da exploração mais intensiva dos recursos da terra” (*Ibid.*, p. 253).

Assim, o que seria aparentemente contraditório (reforma agrária *versus* desenvolvimento turístico) revela-se como uma estratégia para regularizar os títulos dos proprietários de imóveis para viabilizar a implantação dos empreendimentos turísticos. A EMBRATUR assumiu as rédeas de todo o processo, norteando as ações do INCRA (mediante convênio) e, ainda, influenciando inclusive a própria legislação municipal. O Código de Obras de 1977 condicionava todos os projetos turísticos situados fora da zona urbana à apreciação primeiramente da EMBRATUR, para posterior apresentação à prefeitura (EMBRATUR, 1973; Guanzioli, 1983). De fato, uma das propostas prioritárias, pontuadas em um dos relatórios do Projeto Turis-Angra (EMBRATUR, 1973), era justamente “ação junto aos Cartórios, através da JUSTIÇA, no sentido de apoiar o desenvolvimento do Projeto Turis, de acordo com a aprovação do Projeto pela Embratur” (EMBRATUR, 1973, p. 11).

Além de todos os agentes internos e externos que ameaçavam o território dos lavradores, e das tratativas que se desenrolavam no âmbito legal, com surgimentos de leis, decretos e resoluções que ratificavam a “vocação” (ou destinação) turística do município, havia ainda uma profunda interferência nos cartórios que minavam os direitos dos lavradores. Isto pode ser ilustrado pelo processo de grilagem iniciado em agosto de 1932, com o inventariante do general Honório Lima, que juntou diversos comprovantes de pagamentos de impostos territoriais como espólio dado a seus descendentes, iniciando assim a fraudulenta cadeia sucessória e culminando com o registro da escritura em nome da empresa Bracuhy, Administração, Participações e Empreendimentos Ltda em 1975 (Guanzioli, *op. cit.*, p. 157; PMAR, 1998).

Em 1976, o projeto de loteamento turístico Polo Turístico Bracuhy foi aprovado para

5 De acordo com o Decreto nº 55.891, de 31 de março de 1965.

uma área de 872.433 m², ocupando a parte baixa da antiga Fazenda Santa Rita para construir o pólo turístico e a marina. Assim, os antigos moradores foram ameaçados de expropriação pelo Empreendimento Imobiliário Porto Bracuhy, cujo proprietário afirmava possuir pleno direito sobre as terras. Foram travadas constantes lutas, com uso de violência e repressão contra os lavradores, destruição dos seus plantios e alterações drásticas no leito do rio.

Em 1978, ainda no auge do conflito, o assessor jurídico da Federação dos Trabalhadores da Agricultura do Rio de Janeiro (FETAG), Edival Passos, nomeado pelos lavradores, recorreu à justiça. O advogado encontrou os registros do comendador Breves, fazendo uso do testamento para entrar com uma ação ordinária de reivindicação das terras contra a empresa, alegando que a fazenda não pertencia à mesma, uma vez que os títulos eram fraudulentos. Apesar do esforço de Passos, havia dificuldade em comprovar a descendência de todos os atuais moradores dos herdeiros de Breves (Feitosa; Silva, 2015).

A empresa Bracuhy contestou a ação e, em 1979, o processo permaneceu suspenso. Finalmente, em 1980 foi dada sentença favorável à empresa, pois os camponeses “não provaram a descendência” (Guanziroli, 1983., p. 162). Houve recurso por parte do advogado, que foi indeferido pelo juiz. Apesar de ficar claramente comprovada a origem fraudulenta dos títulos apresentados pela empresa, o juiz acabou “regularizando” as terras ocupadas pela empresa, cujas obras estavam a todo vapor.

Em 1981, o Plano de Desenvolvimento Físico-Territorial do município estabelecia que a EMBRATUR deveria “ser consultada previamente no caso de implantação de empreendimentos turísticos que se situam na Zona Prioritária de Interesse Turístico”. Houve a efetiva incorporação das diretrizes de planejamento federais a nível municipal. O zoneamento municipal, por sua vez, acompanha a tendência à diminuição das áreas rurais, por possibilitar o estabelecimento de empreendimentos turísticos nessas áreas, a critério da prefeitura e do INCRA. A Lei de Parcelamento (nº 147, de 1981) impunha ainda uma série de normas e restrições impossíveis de serem cumpridas por pequenos especuladores de terra, que não dispunham de capital suficiente (Guanziroli, 1983, p. 269). Isto favorecia os grandes grupos imobiliários.

Em síntese, o que se sucedeu na região possibilitou não apenas a expropriação dos posseiros nativos e moradores tradicionais, mas a acumulação especulativa de terras pelos grandes proprietários e empreendedores, com o aval do Estado. De acordo com Guanziroli (*op. cit.*) havia, antes da implantação do Polo Turístico, 70 famílias, distribuídas da seguinte forma: 50 acima da BR-101 e 20 abaixo da estrada. Em 1983 restavam apenas 45 famílias. A maior parte dos camponeses acabou aceitando o acordo estabelecido pela empresa, deixando a fazenda. Nesse período, o declínio do preço da banana e a ausência de políticas que promovessem o fortalecimento da atividade agrícola fizeram com que muitos deixassem a atividade agrícola, dedicando-se integralmente a serviços prestados a terceiros (copeira, babá, faxineiro, pedreiro, etc), migrando para o Centro de Angra, Rio de

Janeiro e até Niterói (Mattos *et al.*, 2009).

Em 2005 foi fundada a Associação dos Remanescentes de Quilombo de Santa Rita do Bracuí (ARQUISABRA), com o intuito de reafirmar a dimensão coletiva das terras e de um modo de vida distintivo, procurando também dialogar com as redes de apoio reivindicando políticas públicas voltadas aos povos tradicionais. Em 2012, o Quilombo Santa Rita do Bracuí foi finalmente reconhecido pela Fundação Cultural Palmares, sendo este um importante passo para a efetiva titulação. Atualmente, o procedimento administrativo para a regularização fundiária das terras encontra-se em fase de conclusão, tendo sido publicado o Edital nº 2, de 22 de dezembro de 2015, do INCRA.

A área proposta para a titulação abrange 129 famílias, e o território é composto por um segmento principal e oito segmentos menores, chamados “ilhas”, totalizando uma área de 594,1992 hectares (Figura 5). Entretanto, algumas famílias, não aderiram ao processo de titulação. No antigo testamento de José Breves, a área da Fazenda Santa Rita do Bracuí, doada aos seus ex-escravizados e agregados, ultrapassava os 290 alqueires geométricos, o que equivale a 14.152.000 m², uma área que cobria 2.640 m de frente “até a mais alta serra do mar”. Os inúmeros conflitos pelos quais os herdeiros do testamento passaram ao longo do tempo resultaram, contudo, na perda de parte considerável do território originalmente doado por Breves, não restando hoje nem 5 dos 290 alqueires originais.

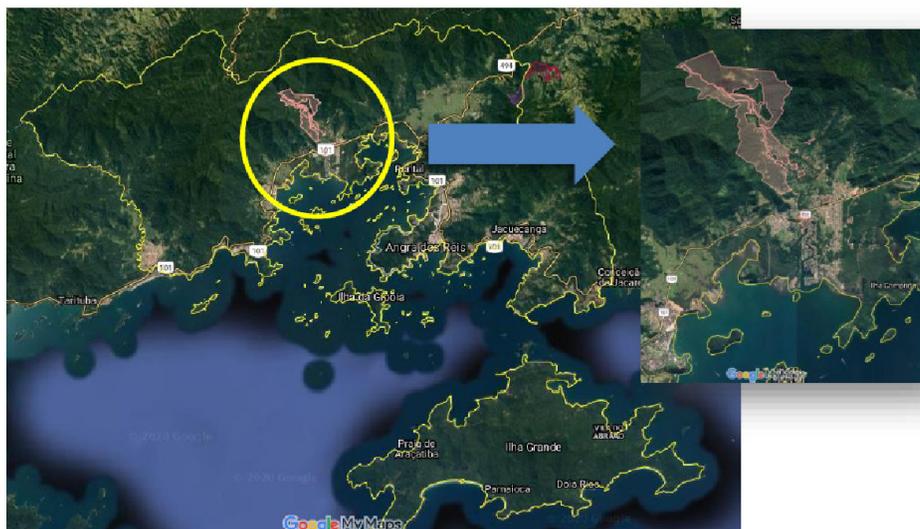


Figura 5 – Localização do Quilombo Santa Rita do Bracuí.

Fonte: Observatório da Cidade de Angra dos Reis (<http://observa.angra.rj.gov.br/>) (modificado pela autora).

A QUEM PERTENCE O PARAÍSO?

Em Angra dos Reis, o paraíso, expresso em suas reservas naturais, mascarou não apenas a desastrosa construção da BR-101, que alterou o regime de drenagem de áreas do entorno, gerando prejuízos ao meio ambiente, como também restringiu o acesso às praias, desapropriou moradores, acarretou a ocupação desordenada e afetou práticas tradicionais (Pereira, 2012).

Os fatos descritos anteriormente permitem observar o papel crucial do Estado na transformação territorial de Angra dos Reis e na entrada do capital turístico-imobiliário na região. O Estado financiou a estrada, subsidiou as indústrias turísticas, ordenou o solo de modo que favorecesse os grandes especuladores, alimentou as empreiteiras e viabilizou a instalação de complexos industriais não apenas em Angra, mas em outras áreas do litoral fluminense. Esse processo contribuiu para a desterritorialização dos nativos e antigos moradores, para dar lugar à especulação imobiliária, com o estabelecimento de casas de veraneio e segundas residências, afetando o cotidiano dos que ainda persistem.

No caso em questão, os grandes hotéis, condomínios e resorts, ao monopolizar espaços, impedem o acesso aos recursos naturais. Qual seria, então, a matéria prima deste “setor intensivo” (a indústria turística)? A paisagem (a praia, principalmente) e os seus recursos naturais. Os destinos turísticos enfatizavam as praias e ilhas da região, enquanto o centro da cidade foi descrito como inadequado para receber o turismo, desaparecendo dos roteiros e sendo substituído pelas planícies do Bracuí e Frade, considerados de grande potencial para a instalação de marinas, grandes hotéis e condomínios.

Sassen (2016) fala sobre formações predatórias as quais, desde a década de 80, vem expulsando pessoas da economia e da sociedade, seguindo o que a autora chamou de “lógica predatória sistêmica” (*Ibid.*, p. 90). Trata-se de uma lógica embutida num conjunto de elementos diversos que constituem um domínio maior, que não se resume apenas a um “conjunto de indivíduos e corporações poderosos”, mas que refletem a distorção dos “estados de bem-estar”.

Todas as justificativas apresentadas pelos relatórios de viabilidade da construção da Rio-Santos evidenciam essa relação. Mesmo a pesca, que a princípio deveria ser melhorada com a obra, foi prejudicada, tanto pela destruição dos manguezais e sítios de refúgio, quanto pela privatização dos espaços e mesmo pelas restrições ambientais. A estrada favoreceu a importação de alimentos vindos de outros locais (principalmente do Rio de Janeiro), enquanto a produção local foi sufocada.

A marginalização de diversos grupos sociais, sobretudo da população camponesa (incluindo a caiçara), deixou profundas marcas na cidade e na vida das pessoas, com quadros de depressão, subemprego e miséria. É possível perceber a discrepância entre cenários de alta classe e aqueles frequentados pelo restante da população (Figura 6). Em uma pesquisa que aborda as características territoriais da cidade, Corrêa (2008) conclui que a realidade de exclusão socioespacial evidenciada em Angra dos Reis é fruto do

modelo de gestão turística que tem desencadeado conflitos com a população local, seja por terra, pelo acesso ao mar e às praias.

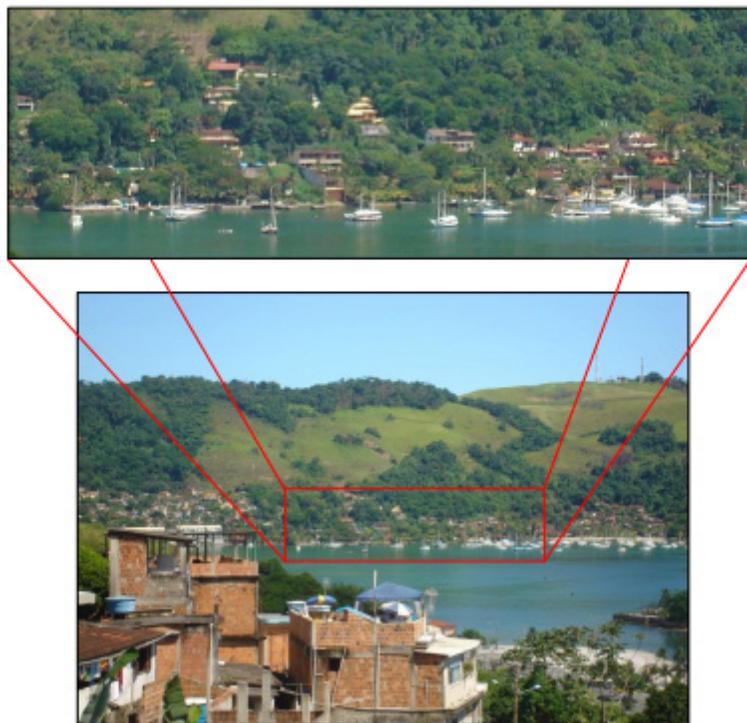


Figura 6 – Realidades distintas em um bairro de Angra dos Reis

Fonte: Pereira (2012) (Autora: Renata Corrêa, 25/12/2006).

A pesca artesanal ainda é praticada em diferentes localidades do continente, coexistindo com empreendimentos de luxo e com a urbanização desenfreada. A Figura 7 indica as áreas de pesca existentes no município, onde é possível notar que muitas delas, principalmente no continente, localizam-se em adensamentos urbanos. Na Praia Vermelha, por exemplo, localizada no IV Distrito municipal, além do contraste socioeconômico, é possível também encontrar pescadores artesanais que relatam destruição de seus ranchos de pesca para atender a interesses imobiliários. Estes pescadores são descendentes de famílias tradicionais oriundas da Ilha do Sandri.

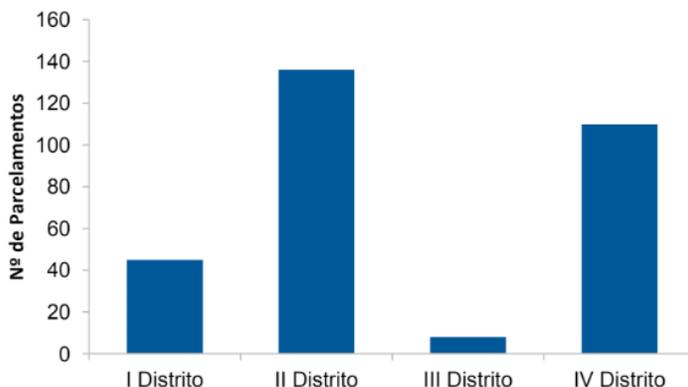


Figura 8 – Gráfico dos Parcelamentos Clandestinos por Distrito Municipal (dados de 1996 a 2018).

Fonte: Instituto Municipal do Ambiente de Angra dos Reis (2019).

Os gráficos mostram que o II Distrito, o mais extenso, possui uma maior tendência de crescimento de novos parcelamentos quando comparado com os demais distritos, o que pode ter correlação com a disponibilidade de terras (Figura 9). Embora tenha tido um rápido crescimento, sobretudo entre os anos 2000, o IV Distrito (Mambucaba) apresenta uma atual estagnação, o que pode ser devido a diminuição da disponibilidade de terras, das restrições impostas pela presença do Parque Nacional da Serra da Bocaina ou pela alta incidência de risco de alagamento. Segundo o relatório do Instituto Municipal do Ambiente de Angra dos Reis (IMAAR, 2019), o Bracuí configura-se como uma das regiões mais afetadas pelo parcelamento clandestino, colocando em risco os territórios tradicionais que ali persistem.

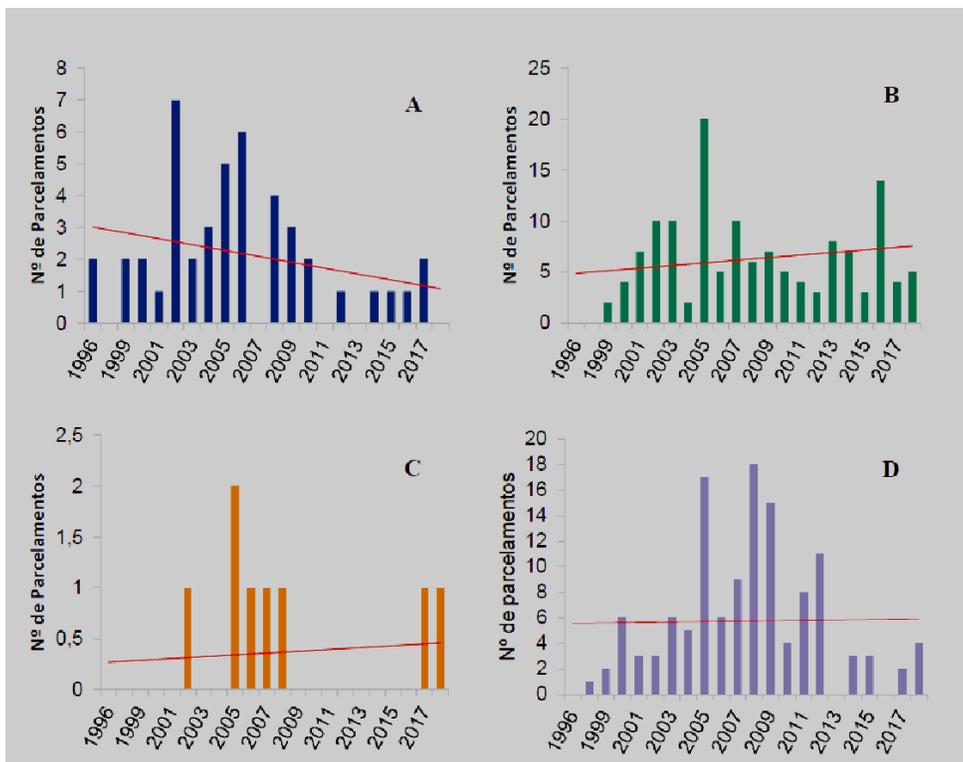


Figura 9 – Gráficos dos Parcelamentos Clandestino por Distrito Municipal por ano, com linha de tendência (em vermelho) (dados de 1996 a 2018). (A) Primeiro Distrito – Angra dos Reis, (B) Segundo Distrito - Cunhambebe, (C) Terceiro Distrito – Ilha Grande, (D) Quarto Distrito – Mambucaba.

Fonte: Instituto Municipal do Ambiente de Angra dos Reis (2019).

Diante do exposto, nota-se que a insegurança jurídica sobre o direito à moradia em Angra dos Reis contribui para um passivo de irregularidades urbanísticas e ambientais, além da precarização dos serviços públicos. Todos estes fatores afetam direta e indiretamente a segurança alimentar, hídrica e energética e, conseqüentemente, o bem-estar das populações. A imagem paradisíaca que repercute internacionalmente sobre a cidade (tendo agora a Ilha Grande como patrimônio mundial) não corresponde à realidade de muitos bairros e praias acessíveis pela maioria da população. Os moradores vivenciam uma realidade que, segundo eles, não afeta os visitantes, com grandes problemas de infraestrutura, como esgoto mal tratado e transporte (PEREIRA, 2012). Para a autora, Angra dos Reis pode ser considerada uma “*all-consuming place*” ou, em outras palavras, um lugar consumível.

Em lugares com esta característica, tal reconhecimento liga-se, de uma maneira geral, à relevância industrial, à agricultura, à arte, à literatura e ao meio ambiente, atrativos estes que fomentam o uso dos lugares, ao ponto destes serem devorados exaustivamente pelo consumo (PEREIRA, 2012, p. 42).

Para Souza (2003), Angra dos Reis está longe de ser o paraíso verde, cercado por Mata Atlântica e luxuosas mansões, como veiculam os meios de comunicação em geral. Na realidade, este município é o resultado do desenvolvimento desigual e combinado do espaço, acarretando diversos conflitos sociais em diferentes escalas, muito diferente daquele imaginário que temos (SOUZA, 2003).

CONCLUSÃO

Os elementos expostos serviram para contextualizar e compreender a origem dos conflitos socioambientais que se manifestam no município de Angra dos Reis, sobretudo nas áreas periféricas. Pode-se concluir que a desigualdade socioespacial produzida pela abertura da rodovia Rio-Santos e a consequente entrada do capital turístico-imobiliário viabilizado pelo Estado contribuíram para o quadro de exclusão social percebido em várias áreas da cidade. A estrada foi o grande vetor de transformação territorial e socioeconômica, refletindo um novo estágio na acumulação do capital, condicionando o desenvolvimento do território aos interesses das empreiteiras, indústrias e empreendimentos imobiliários. O modelo regional proposto favoreceu as classes mais abastadas, contribuindo para o crescimento urbano desordenado e a desigualdade socioespacial, que configuram um cenário de insegurança em todos os sentidos.

O processo de produção do espaço iniciado com a construção da rodovia Rio-Santos, motivado pela nova dinâmica socioeconômica instaurada resultou em novas configurações espaciais. A construção da rodovia beneficiou os grandes proprietários e as grandes empresas, ocasionando uma segregação socioespacial que se percebe até hoje não apenas no Bracuí, mas em todo o município. Não foram consideradas as especificidades do município, tampouco o interesse local. Houve um planejamento feito de maneira unilateral, com consequências perversas, sentidas até hoje pela população: um alto déficit habitacional, um expressivo contingente de pessoas morando em área de risco, segregação social e privatização dos espaços, serviços de saneamento que não conseguem atender à demanda. Uma cidade que foi pensada e projetada para ser um lugar de consumo, num modelo de turismo predatório e elitizado, que não inclui o cidadão como protagonista. Uma cidade com inúmeros conflitos e desigualdades.

A perda dos modos de vida tradicionais, por sua vez, reflete diretamente na relação das pessoas com o lugar onde vivem e enfraquecem as relações sociais. Os fluxos migratórios aceleram o processo de urbanização desenfreada, sobrecarregando os frágeis ecossistemas das pequenas planícies, principalmente as áreas de várzea (manguezais, brejos e margens de rio) e encostas, com riscos à saúde, à vida e danos ao meio ambiente. Por esse motivo, Angra dos Reis é tão emblemático, tanto pelos conflitos como pelas marcas deixadas pela globalização.

REFERÊNCIAS

- ABREU, C. V. **Urbanização, Apropriação do Espaço, Conflitos e Turismo: Um Estudo de Caso de Angra dos Reis**. 2005. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2005.
- ALIER, J. M. **O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagens de valoração**. São Paulo: Contexto, 2007.
- CALLADO, C.H; BARROS, A.A.M.; RIBAS, L.A.; ALBARELLO, N.; GAGLIARDI, R.; JASCONE, C.E.S. Flora e cobertura vegetal. *In: O Ambiente da Ilha Grande*. Rio de Janeiro: UERJ/CEADS, p. 91-162. 2009.
- CARDOSO, C. F. **Escravo ou Camponês? O protocampesinato negro nas Américas**. 1ª reimpressão. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- CARVALHO, A.V. A construção do “ambiente” a partir da análise de discursos turísticos: o caso de Angra dos Reis e Paraty, Rio de Janeiro. *In: V Encontro da ANPPAS*, Florianópolis. 2010. Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro5/cd/artigos/GT1-28-23-20100830154226.pdf> Acesso em: 10 jul. 2018.
- CORRÊA, R. S. Angra dos Reis: Contribuição ao entendimento de uma pretensa vocação turística – Pensando o turismo a partir do território. *In: 4.º Encontro Nacional de Grupos de Pesquisa – ENGRUO*, São Paulo. 2008.
- EMBRATUR. **Relatório Sucinto sobre a Implantação do Projeto Turis-Angra – Coleta de dados e informações**. 48 p. 1973. Disponível em: http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/571426/RESPOSTA_PEDIDO_turisangra.pdf Acesso em: 18 jan. 2020.
- FEITOSA, A.; SILVA, I. M. Conflitos por terra e repressão no campo na região da Costa Verde, Litoral Sul Fluminense. *In: MEDEIROS, L. (coord.) Conflitos e repressão no campo no Estado do Rio de Janeiro (1946-1988) – Relatório Final*. p. 292-391. 2015.
- FONTANELLI, M.M. Rio-Santos: A promessa da modernização e do turismo, conflitos de terras e resistência caiçara. **Tempos Históricos**, v. 22. P. 715-735. 2º semestre de 2018. Disponível em: <http://e-revista.unioeste.br/index.php/temposhistoricos/article/view/22057/14033> Acesso em: 17 set. 2019.
- GOMES, M. M. A Natureza sob vigilância: etnoecologia e ethos penitenciário na Ilha Grande. *In: PRADO, Rosane (org.). Ilha Grande: do sambaqui ao turismo*. Rio de Janeiro: Garamond/EDUERJ, p 221-251. 2006.
- GORENDER, J. **A escravidão Reabilitada**. 2ª edição. São Paulo: Ática, 1991.
- GORESTEIN, S. Transformaciones territoriales contemporáneas. Desafíos Del pensamiento latinoamericano. **EURE** (Santiago), Santiago, v. 41, n. 122, 5-26. 2015.
- GUANZIROLI, C.H. **Contribuição à reflexão sobre o processo de produção de um espaço regional – O caso de Angra dos Reis**. (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro, PUR/UFRJ. 1983. 325 p. 1983.

INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (INEA). **Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Aventureiro**. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/biodiversidade-territorio/conheca-as-unidades-de-conservacao/reserva-de-desenvolvimento-sustentavel-do-aventureiro/> Acesso em: 18 out. 2019.

INSTITUTO MUNICIPAL DO AMBIENTE DE ANGRA DOS REIS (IMAAR). **Parcelamentos Clandestinos**: Leitura Técnica do Plano Diretor Estratégico de Angra dos Reis. 2019.

MARQUES, C. M. **À margem da economia: Cachaça e protocampesinato negro no litoral sul fluminense (1800-1888)**. 2011. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense. 126 p. 2011.

MATTOS, H.; ABREU, M.; SOUZA, M. A.; COUTO, P. B. **Relatório Antropológico de Caracterização Histórica, Econômica e Sócio-cultural do Quilombo de Santa Rita do Bracuí**. Niterói: Universidade Federal Fluminense. 117 p. 2009.

MENDONÇA, T. C. M.; MORAES, E. A. (Orgs.) **O povo do Aventureiro e o turismo de base comunitária: experiências vivenciadas na Vila do Aventureiro – Ilha Grande, RJ**. Seropédica, RJ: Ed. Da UFRRJ, 212 p. 2011. Disponível em: http://r1.ufrj.br/im/gemte/pdf/O_povo_do_Aventureiro.pdf Acesso em: 15 jul. 2018.

OFFNER, J. M. Territorial deregulation: Local authorities at risk from technical networks. **International Journal of Urban and Regional Research**, march, 2000. vol. 24, n° 1, p.165-182. 2000.

PEREIRA, A.P.C. **O lazer e a residência secundária em Angra dos Reis-RJ**. Tese (Doutorado). Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP. 200 p. 2012.

PEREIRA, A.P.C.; AMARAL, S.C.F. Angra dos Reis-RJ e o lazer: os efeitos das *gated communities*. In: **V Congresso Sudeste de Ciências do Esporte**. 2013. Disponível em: <http://congressos.cbce.org.br/index.php/5sudeste/lavras/paper/viewFile/6356/3286> Acesso em: 06 jan. 2020.

PERROUX, François. **A Economia do Século XX**. Lisboa, Portugal: Herder, 1967.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANGRA DOS REIS. **Escola Municipal Áurea Pires da Gama. Bracuí – Sua luta, sua história**. Angra dos Reis. 43 p. 1998.

_____. **Diagnóstico Ambiental Participativo da Itinga**. Angra dos Reis: Secretaria da Cidade Sustentável. 2016.

ROBERT-GRANDPIERRE, L. **Preservação ambiental, conflitos e democracia em área protegida: o caso do Parque Estadual da Ilha Grande (PEIG)**. Monografia (Especialização em Sociologia Urbana). Instituto de Ciências Humanas/UERJ, 54 p. 2009.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Por uma outra globalização – Do pensamento único à consciência universal**. 3. ed. Rio de Janeiro: Ed. Record, RJ. 174 p. 2000.

SASSEN, S. **Expulsões – brutalidade e complexidade na economia global**. Trad. Angélica Freitas, Rio de Janeiro: Editora Paz & Terra, 2016, 336 p. 2016. SILVA, I.M. Os conflitos por terra no litoral sul fluminense (1964-1985): um aspecto da ação do setor empresarial na ditadura civil-militar. In: MEDEIROS, L.S.; TEIXEIRA, M.A.S. (Orgs). **Repressão, resistência e memória dos trabalhadores da cidade e do campo**. Coletânea: Arquivos, Memória, Verdade, Justiça e Reparação/Comunicações do 4º Seminário Internacional/O Mundo dos Trabalhadores e seus Arquivos, v. 3, Rio de Janeiro-São Paulo. 2016. Disponível em: https://www.cedem.unesp.br/Home/Publicacoes/coletanea_an_v_3.pdf Acesso em: 23 out. 2018.

SILVEIRA, R.L.L. Redes e territórios: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia. In: **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales**, v. viii, n. 451, 11 p. 2003. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/bw-8.htm>. Acesso em: 03 jul. 2018.

SIQUEIRA, P. Os caixas e a Rio-Santos. **Revista São Paulo em Perspectiva**, v. 03, n. 4, p. 62-64. 1989. Disponível em: http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v03n04/v03n04_12.pdf. Acesso em: 24 abr. 2018.

SLENES, R. **Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava. Brasil, Sudeste, Séc. XIX**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

SOUZA, P.A.V. Os impactos dos grandes empreendimentos na estrutura demográfica de Angra dos Reis (RJ) 1940-2000. **Revista geo-paisagem** (on line). Ano 2, n.3. 2003. Disponível em <http://www.feth.ggf.br/angra.htm>. Acesso em: 29 mai. 2016

VIANNA, C. K. PROCOPIO, J. B. MENECHINO, L. P. **Loteamentos Irregulares em Áreas de Preservação Permanente e Seus Impactos Sócio-Ambientais**. ONG MAE (Organização não governamental Meio Ambiente Equilibrado). 2007. Disponível em: <https://docplayer.com.br/635440-Loteamentos-irregulares-em-areas-de-preservacao-permanente-e-seus-impactos-socio-ambientais-camillo-kemmer-vianna-ong-mae.html> Acesso em: 20 fev. 2020.