

Escolhas políticas: memória regional e patrimônios no caso de Angra dos Reis, RJ.

Aline Vieira de Carvalho

Pesquisadora – Laboratório de Arqueologia Pública (Nepam – Unicamp).

E-mail: alinev81@gmail.com

Resumo: O objetivo do presente capítulo é compreender os mecanismos políticos envolvidos na construção de memórias e os usos dos patrimônios para a criação de identidades homogêneas. Para refletir sobre a temática, analisaremos o caso específico de Angra dos Reis, RJ. A partir das narrativas produzidas pelas *Revistas Quatro Rodas*, da Editora Abril, mapearemos as escolhas sobre os patrimônios da cidade e a construção do imaginário do município como um paraíso ambiental. Por fim, concluiremos sobre as escolhas patrimoniais como ações eminentemente políticas e capazes de gerar inclusões ou exclusões culturais.

Palavras chaves: patrimônios, construção das memórias, políticas públicas e Angra dos Reis.

Considerações iniciais: do patrimônio para as memórias regionais.

Podemos adentrar as discussões sobre o patrimônio por múltiplos caminhos: seja a partir das discussões acerca da historicidade do termo, sobre os mecanismos para a escolha daquilo que se tornou ou se tornará um patrimônio, a respeito dos usos e abusos do patrimônio, ou mesmo em relação aos debates acerca de sua preservação. Cada um desses vieses, por si só, desembocam em inúmeras outras possibilidades de abordagens. O desafio, todavia, centra-se na gestação de terrenos que permitam o diálogo franco, democrático e criativo entre essas diferentes escolhas. Ou seja, o nosso maior estímulo é encontrar estratégias e formas de pensar a temática do patrimônio fugindo daquela inteligência que o sociólogo Edgar Morin denomina como míope, daltônica e torta. Ou seja, daquele conhecimento que “só sabe separar, rompe o complexo do mundo em fragmentos desunidos, fraciona os problemas e unidimensionaliza o multidimensional” (Morin, 2000: 12). A meu ver, a proposta do presente simpósio insere-se nesta busca inventiva pelo novo; pela possibilidade de travar novas conversas e reflexões que

permitam uma atuação responsável, ética e consciente no trato dos patrimônios brasileiros e internacionais. A minha escolha centrou-se na ampliação do próprio objeto de pesquisa.

Sabemos que o conceito moderno de patrimônio, nascido no contexto da Revolução Francesa (1789 – 1799), foi inventado no sentido de atrelar determinadas materialidades às identidades fixas que eram convenientes aos Estados Nacionais. Assim, o recém criado cidadão francês, que antes gozavam apenas o status de súditos das famílias reais, ganhou expressão simbólica através da Bastilha, do Museu da República (1793) e do Museu dos Monumentos Franceses (1795). Além das materialidades, elementos não materiais, como o “*Canto de Guerra para o Exército do Reno*” (composto por Claude Joseph Rouget de Lisle, em 1792), tornava-se ícone simbólico daquilo que seria o imaginado povo francês.

Os mecanismos de construção das identidades vivenciados na França, e que foram reinterpretados e ressignificados em diversos outros locais do mundo, partiam da premissa da possibilidade de criação de identidades coesas e fixas atribuídas a determinados grupos culturais. No caso francês e de outros Estados Nacionais ao longo dos séculos XVIII até grande parte do século XX, o grupo cultural era a própria nação. Tinha-se a orquestração de uma série de discursos científicos, discursos artísticos e inúmeras culturas materiais que resultavam na criação da imaginado povo único e igual, que partilharia uma fantasiada cultura na qual não haveria espaço para a diferença, a distorção ou para aquilo que seria considerado um desvio.

Apesar de estarmos distante temporalmente dos nacionalismos e imperialismos próprios dos séculos XVIII, XIX e XX, não é raro encontrarmos patrimônios culturais, materiais ou imateriais, sendo utilizados como expressões reais de determinadas características dos povos ou de identidades fixas e coesas. Podemos perceber esses arranjos discursivos quando analisamos as identidades turísticas das cidades brasileiras. E, é exatamente neste ponto, que proponho a ampliação da reflexão sobre o patrimônio em si. A minha proposta é pensar como determinados patrimônios são conjugados para criação de determinadas identidades regionais que, expressivamente, excluí tudo o que seja destoante.

Todavia, para elaborar essa reflexão é preciso destacar que a identidade não se configura como um dado estático ou inerente aos indivíduos e suas comunidades. Ao

contrário, trata-se de uma invenção que nos permite criar consciências à cerca do pertencimento (Bauman, 2005). E essas invenções, invariavelmente, possuem usos políticos. São essas criações identitárias que dialogam ativamente com a área dos museus e dos patrimônios, que nos permitem afirmar o que é considerado o “eu” e o “outro” e, portanto, o que está inserido ou excluído de determinados padrões sociais ou grupos de convivência.

Para analisar a produção das identidades a partir de determinados patrimônios, escolhemos como estudo de caso cidade de Angra dos Reis no Rio de Janeiro. A proposta é compreender como são conjugados os patrimônios regionais para produzir imagens coesas sobre a cidade. E, principalmente, como essas imagens coesas geram exclusões dentro das memórias regionais.

Angra dos Reis: lembrar para que?

Seria possível, na atualidade, pensar em Angra dos Reis (RJ) e visualizar algo diferente de um paraíso ecológico repleto de hotéis luxuosos e personalidades ricas e famosas? Dentro dos discursos das agências e revistas de turismo, o município nasceu como sinônimo para esplendor natural e para exclusividade; sendo a Ilha Grande maior patrimônio do município. Apesar de estas características serem tomadas como vocação da cidade aqui analisada, um olhar atento sobre o processo de construção da memória oficial de Angra nos permite compreender como a memória cidadina foi modificada e moldada de acordo com projetos políticos nacionais e exemplos internacionais, que geraram escolhas sobre patrimônios específicos para exaltação ou silenciamento. A cidade já foi espaço destinado aos turistas que buscavam isolamento, simplicidade e conversas com pessoas ligadas ao seu cotidiano. Após o final da década de 1960, tornou-se um espaço destinado a poucos. Como aconteceu essa transformação? Por que nos é importante compreender os processos desta mudança? Quais patrimônios foram reordenados para a sustentação destes discursos?

No presente texto, almeja-se analisar a construção da memória oficial de Angra dos Reis. Busca-se compreender como, dentro de determinadas narrativas, alinhadas a opções de políticas públicas, determinados patrimônios locais são expostos e narrados para a composição do passado e do presente. Nosso enfoque centra-se na articulação

entre as narrativas sobre o município e políticas de desenvolvimento nacional existentes entre os anos de 1960 a 1980. Acreditamos que os estudos sobre a memória, patrimônio e as identidades são cruciais para a construção da co-existência humana na contemporaneidade e da percepção de que as realidades do presente não são naturais ou vocacionais e que, por isso, podem ser alteradas.

A memória de Angra dos Reis como um ambiente natural e preservado possui data de nascimento, assim como o silenciamento sobre a existência de patrimônios histórico-culturais no próprio município. Esse processo de esquecimento – da escolha do silenciar – todavia, precisa ser questionado. Hannah Arendt, em referência à ascensão de regimes totalitários, escreveu que a tragédia começou quando desapareceram mentes para herdar e questionar, pensar e lembrar. Nesse sentido, para a filósofa, a perda da memória é justamente o maior perigo enfrentado pelos seres humanos. É a memória que permite ao Homem a compreensão de sua finitude e a percepção de seu pertencimento à um mundo formado por outros e variados indivíduos (Arendt, 1968). E acrescentamos: a compreensão de que memórias são construídas a partir de escolhas nos permite inferir sobre as realidades em que vivemos.

De cidade histórica a paraíso ecológico: algumas percepções a partir dos discursos da Revista Quatro Rodas.

A primeira edição da *Revista Quatro Rodas*, da Editora Abril, foi publicada em Agosto de 1960. Inicialmente, era composta por informações sobre o ramo automobilístico, contendo um apêndice curto sobre o turismo no Brasil. A primeira reportagem sobre turismo foi realizada por três jornalistas – Roberto Civita, Mino Carta e Victor Gouveia – responsáveis por um mapeamento da Via Dutra, o mais importante caminho que ligava o Rio de Janeiro a São Paulo. A matéria foi bem acolhida pelo público, o que fez com que a Editora repensasse, a cada nova publicação, o espaço reservado para o turismo na revista e já rascunhasse o futuro *Guia Abril Quatro Rodas* (publicação especializada em avaliar os serviços turísticos no país, inaugurada apenas nos anos de 1980).

O turismo ganhava destaque não apenas na Revista, mas também se tornava ponto focal para o Estado Brasileiro. Em 1966, um pouco menos de seis anos após a

publicação da *Revista Quatro Rodas*, a Embratur era fundada. Se, no ano de 1969, a Revista apresentou um péssimo desempenho no mercado, não sendo publicada em alguns meses, a partir do ano de 1970, ela se tornou um sucesso de vendas. Destaca-se que justamente na década de 1970, o Brasil foi marcado pelo milagre econômico. Com a construção de rodovias e uma euforia desenvolvimentista típicas do período houve um incremento no turismo. Os editoriais da revistas, durante essa época, passaram, pois, a ser destinados, principalmente aos universitários e suas práticas “mochileiras”, estimulando a venda da revista.

Apenas em 1984, o *Guia Quatro Rodas* foi separado da *Revista Quatro Rodas*. Após 1989, reportagens sobre parques estaduais e nacionais foram incorporados às possibilidades de turismo. De acordo com os editoriais da própria Revista (<http://guia4rodas.abril.com.br/conheca>), nascia uma preocupação ambiental (ou, podemos acrescentar, surgia um novo tipo de turismo lucrativo no Brasil: o ecoturismo). As tendências nacionais e internacionais de se pensar o ambiente como um possível entrave ou ameaça para o desenvolvimento humano (discussões acerca do aquecimento global, desastres ambientais e outros), ainda dentro de uma visão clássica sobre o ambiente, impulsionaram a Editora Abril, em 2001, a lançar o *Guia Turismo Ecológico*. A última mudança com as publicações destinadas ao turismo, na Editora Abril, foi em 2004, quando ocorreu a fusão da *Revista Viagem e Turismo* com o *Guia Quatro Rodas*.

Em face do panorama histórico das publicações *Revista Quatro Rodas* e *Guia Quatro Rodas* é possível perceber o diálogo constante entre a Editora e a sociedade brasileira. As mudanças nas publicações sobre o turismo da Abril permitem-nos pensar sobre as próprias alterações e permanências existentes no turismo do país e naquilo que poderia ser considerado ou não um patrimônio local. Não que a *Revista Quatro Rodas*, ou mesmo o *Guia Quatro Rodas*, determinasse essas modificações no turismo e nas relações com os patrimônios. De forma semelhante, não acreditamos que as transformações na sociedade determinassem a forma, função e conteúdo das revistas citadas. Em concordância com o historiador francês Roger Chartier, não percebemos os livros, revistas ou mesmos manuscritos como uma janela de acesso ao real.

Segundo Chartier, livros, manuscritos ou impressos, sempre almejam instaurar ordens, sejam elas em relação a sua decifração – seus significados e significantes – ou mesmo relacionadas àqueles que encomendaram ou permitiram sua a publicação.

Assim, existe o desejo da imposição de um determinado discurso. Não há garantias, porém, de que esse discurso seja apropriado em sua intencionalidade original. Para o historiador, “a recepção também inventa, desloca e distorce” (Chartier, 1999: 9). As publicações e manuscritos, portanto, estariam ancorados “nas práticas e nas instituições do mundo social” (Chartier, 1999: 9), não constituindo uma janela para “mundo real”, mas símbolos sobre como esse mundo, com suas inúmeras instituições, se constrói.

Sob a ótica das intencionalidades originalmente estabelecidas por autores, editores ou outros e das subjetivações de leituras, as publicações *Revista Quatro Rodas* nos permitem ler as construções narrativas realizadas acerca do turismo brasileiro e, em especial, sobre os patrimônios e memórias acerca das cidades de Angra dos Reis a partir da década de 1960.

As publicações da RQR entre os anos de 1960 e 1984 permitem-nos mapear a construção de um imaginário sobre a cidade e sobre os supostos patrimônios de Angra dos Reis. As publicações da RQR tornam-se uma possibilidade de observar processos mais amplos de rupturas e continuidades nos discursos acerca dos patrimônios, ambientes e memórias da cidade de Angra dos Reis.

Em janeiro de 1961, a RQR inaugurava suas publicações de turismo com a reportagem “Quatrocentas ilhas no golfo imenso: Angra dos Reis”. No texto e nas imagens, a cidade de Angra é vangloriada por seu passado, em especial, por ter sido uma possível alternativa de capital do Brasil, em meados do século XVIII, quando da mudança de eixo da capital do nordeste para o sudeste. Teria perdido o título para o Rio de Janeiro, mas não sua majestade. Esquecida no século XIX, ela deveria ser retomada no século XX, sem dúvida nenhuma, por seu imenso potencial turístico (RQR, Janeiro de 1961: 31). Apesar do título da matéria fazer menção às centenas de ilhas da região, a reportagem ressalta o histórico de Angra e aponta o centro da cidade como parada obrigatória aos turistas, muito mais do que as suas belezas naturais.

As belezas naturais constituiriam apenas uma moldura que tornaria ainda mais esplendorosa as construções humanas da cidade, como o Convento do Carmo, o Convento e Igreja São Bernardino e a Capela anexa da Ordem Terceira, a Igreja Matriz, as “igrejinhas” de Santa Luzia e da Lapa; a Igreja do Bonfim, a Escola Naval e o estaleiro de Verolme.

A observação atenta dos pontos cruciais ao turismo em Angra, assinalados pelo autor anônimo da reportagem, permitem perceber a valorização de três grandes grupos de memórias para a cidade. A primeira delas, em consonância com os estudos sobre o tema do patrimônio até a década de 1960 (Funari e Pelegrini, 2006), é constituída por símbolos referentes à memória colonial e católica brasileira. A maior parte das atrações assinaladas pela revista (cinco dentre os sete pontos indicados) é formada por construções religiosas dos séculos XVI ao XVIII.

A segunda memória construída para a cidade centra-se na figura da Escola Naval; símbolo de um poderio militar. A reportagem afirma que logo na entrada do prédio é possível encontrar o lema, a alma daquela construção: “*Classis Spes*” (Esperança da Classe, Esperança da Armada) e, em seguida, um código de Honra: “não mentir, não colar, não furtar, não ser covarde e não desonrar a farda” (RQR, Janeiro de 1961: 34). Era reservada à escola, naquele momento, a preparação dos oficiais do Corpo da Armada, Corpo de Fuzileiros Navais e Corpo de Intendentes da Marinha. A seleção dos candidatos era feita através de uma prova e as 100 a 200 vagas existentes eram disputadas, geralmente, por dois mil candidatos. Ao destacar as informações acima, a reportagem valorizaria a eficiência do próprio colégio e, por consequência, daria destaque a uma formação militar, já que nenhum outro instituto educacional, de qualquer espécie ou ano, é citado.

Por último, valoriza-se o progresso tecnológico ao ressaltar as dimensões e capacidades do estaleiro: “vale a pena visitar as obras, grandiosas” (RQR, Janeiro de 1961: 34). Destacam-se, no texto, as dimensões e futuras capacidades de produção desse estaleiro. Angra dos Reis seria o espaço em que se configuraria o passado, religioso colonial, e o presente promissor, representado pela instalação do estaleiro com suas novas técnicas de grandes construções e seus empregos gerados. No meio desses símbolos, haveria a ordem militar com o seu lema no qual não há espaço para a desonra!

Ainda nessa primeira edição da Revista, Ilha Grande é apenas citada, já que é “de grande imponência, onde muitos lamentam a instalação de duas colônias penais” (RQR, Jan. 1961: 34). Mas, ao turista é aconselhável o centro da cidade, já que na Ilha Grande, apesar de sua beleza, não haveria suporte ao turismo.

Se, em 1961, Ilha Grande não recebeu destaque na reportagem analisada, em Julho de 1967, a RQR preparou um especial sobre ilhas do litoral norte de São Paulo e

sul do Rio de Janeiro. Na matéria de responsabilidade do editor Audálio Dantas, Ilha Grande é apontada por suas belezas naturais e, principalmente, por permitir que seu visitante se sentisse como um verdadeiro capitão Cook. No texto analisado, Ilha Grande faria com que seus visitantes se rendessem incondicionalmente aos seus encantos. Não haveria como escapar: a ilha transcendia a “simples definição geográfica de ‘porção de terra cercada de águas por todos os lados’” e atingiria “a categoria de jardins encantados rodeados de águas azuis transparentes” (RQR, Julho de 1967: 62).

O jardim encantado materializado na Ilha estaria quase intacto desde sua criação por Deus, afinal:

“Quem primeiro viu essas ilhas foi o navegador Américo Vespúcio, no ano da Graça de 1502, a serviço de D. Manuel, o Venturoso. Agora, 465 anos depois, você pode partir para uma nova descoberta, certo de que encontrará quase tudo como Deus criou e Vespúcio inaugurou” (RQR, Jul. 1967: 62).

O visitante de Ilha Grande poderia sentir-se como um grande explorador de outrora e teria a certeza de que, apesar dos muitos séculos passados entre a criação do mundo e a atualidade, tudo estaria da mesma forma que Deus havia criado. Indígenas, europeus, e os muitos moradores de Ilha Grande: ninguém fora capaz de alterar o paraíso encantado.

A narrativa afirma que o caminho para Ilha Grande já seria um espetáculo da natureza: o mar límpido e as inúmeras ilhas encheriam os olhos dos espectadores, além de proporcionar excelentes locais para banho e caça submarina. Mesmo na Ilha Grande, o visitante poderia conhecer, por exemplo, a enseada das Estrelas e do Céu, onde haveria excelentes praias, locais de pescas e uma pequena aldeia de pescadores bastante solícitos (RQR, Jul. 1967: 63).

O melhor de Ilha Grande, no entanto, estaria em seu próprio coração: a Vila do Abraão. O viajante poderia visitar apenas à vila e compreender tudo aquilo que Ilha Grande significava. Ali o turista encontraria uma pequena aldeia de pessoas, “gente pacata e de bem”, que tinha seus quintais cheios de coqueiros, jaqueiras, pés de frutapão... Naquela pequena vila haveria ex-presidiários, ex-soldados, pescadores vivendo de forma bucólica. Era por tudo isso que “lugar melhor e mais bonito que este não existe” (RQR, Jul. 1967: 63).

Assim, parece que a maior descoberta possível ao turista não se resumiria às belas paisagens, atividades de lazer como a pesca e o nado, mas a possibilidade de outro ritmo de vida, mais sossegado do que o das grandes cidades. Quando a narrativa afirma a Ilha como transcendente e, principalmente, como um paraíso, não há referências apenas ao “estirão de areia branca e o verde mar” (RQR, Jul. 1967: 63). Ao contrário, valoriza-se a rotina tranqüila envolta pela paisagem deslumbrante. O ambiente natural não é valorizado como algo separado dos seres humanos, mas como intersecção com a vida humana. A soma de uma bela paisagem com um ritmo de vida sem pressões geraria o paraíso na terra.

No paraíso da Ilha, porém, haveria algumas dificuldades para seus visitantes. A Ilha não oferecia, naquele momento, uma variedade de hospedagem, por isso, era aconselhável ao turista apenas um ou dois dias na região. E, para isso, nada melhor, de acordo com a revista, do que ficar em Angra dos Reis. Já que “a cidade tem o que mostrar e o que contar, dos tempos antigos e dos tempos de agora” (RQR, Jul. 1967: 63). Assim, se a Ilha apresenta-se como paraíso, a cidade também o faz. Com um adicional, a cidade teria “o que contar e o que mostrar”. A narrativa acaba construindo uma oposição não entre homem e natureza, mas de um ambiente das cidades e das ilhas.

Enquanto as ilhas seriam povoadas por gente simples e pacata, onde o tempo do relógio não dita o ritmo cotidiano dos afazeres, o centro seria o local onde tudo poderia acontecer. Mesmo que de forma mais suave do que a corrida rotina das metrópoles, a cidade de Angra dos Reis poderia “ensinar” muitas coisas sobre o passado e o presente.

Portanto, apesar de a matéria de Julho de 1967 ter sido dedicada ao turismo nas ilhas, volta-se a divulgar o próprio centro da cidade, aquilo que era considerado seu patrimônio histórico e seus habitantes. Além dos pontos históricos assinalados (os mesmos da reportagem anterior), o turista poderia procurar em Angra dos Reis pessoas interessantes, como o Dr. Leo Sabonete, que

“pode ser encontrado em qualquer lugar, gordo e simpático, sempre com algumas caixas de sabonete embaixo do braço, artigo que ele mesmo fabrica e vende a preços módicos desde que foi cassado pela Revolução (...). Antes era o Dr. Leo Figueira do Filho, advogado. Agora, além de vender seu sabonete, bate papos” (RQR, Jul. 1967: 65).

O turista ainda poderia visitar o “velho marinheiro Fortunato Pereira Caldas, que fez camarão com jerimum e leite de côco para o Rei Alberto da Bélgica e por isso ganhou condecoração e um diploma escrito em francês” (RQR, Jul.1967: 65). Constatase a indicação de uma nova possibilidade ao turista de Angra dos Reis; conhecer o seu lado popular, representado, por exemplo, pelo mercado da cidade, e o pitoresco, encontrado nos personagens lendários do município.

As histórias da cidade, em especial os pontos turísticos do centro, continuaram a serem valorizadas na reportagem de Junho de 1969, assinada pela jornalista Marilda Varejão e fotografada por Hiroto Yoshioka e Oswaldo Maricato: “Na Geografia de Angra, a aventura de um Tesouro”. A paisagem local também tem destaque na publicação, pois é “da mais pura e luminosa, com tantas praias, que nem se pode contar, com ilhas verdes e águas transparentes, mornas e rasas, que se espreguiçam sobre minúsculas e brancas enseadas” (RQR, Jun. 1969: 75).

Como nas reportagens anteriores, o histórico e o natural, constituintes do ambiente citadino, consolidam-se como o maior atrativo possível ao turista. As ilhas transformam-se em atrações menos completas do que o centro de Angra dos Reis, mas, não por isso, feias ou ignoráveis. Afinal, nas ilhas haveria um bom espaço para o banho e a caça submarina.

Em outubro de 1983, a RQR publicou um dossiê assinado por Renato Modernell e fotografado por Cláudio Lorangeira sobre turismo na região de Paraty e Angra dos Reis. O título da reportagem era “Das ruas de Parati até as ilhas de Angra”. Sobre Angra dos Reis, há uma matéria especial intitulada: “Em Angra dos Reis o compromisso mais importante é com o mar e suas 370 ilhas”:

“Seu compromisso mais importante em Angra dos Reis deve ser com o mar. Situada junto ao golfo da ilha Grande, onde há cerca de 370 ilhas, duas mil praias, sete baías e centenas de enseadas, tudo em Angra começa e termina no mar. As praias recortadas junto às encostas ou espalhadas pelas ilhas são pequenas, de águas calmas e limpas. Dificilmente o mar se torna encapelado e perigoso”. (RQR, Outubro de 1983: 72).

A partir desse momento, Angra dos Reis parece ter sido aprisionada pelo mar, afinal, tudo nela começaria e terminaria no grande oceano. O centro da cidade desaparece das indicações turísticas e é substituído por Ilha Grande, apontada como a

pedra preciosa do turismo no município que se configura como “o balneário mais sofisticado do último trecho da Rodovia Rio-Santos” (RQR, Out. 1983: 163). Angra torna-se símbolo do refúgio de personalidades como Ivo Pitanguy e Chico Buarque. Desaparecem os indivíduos “comuns” ou mesmo “subversivos”, as construções coloniais e católicas, os símbolos militares e tecnológicos em detrimento das grandes personalidades enriquecidas ou celebradas no Brasil. Ilha Grande, torna-se, no discurso turístico sobre a cidade, o maior e mais expressivo patrimônio da região.

Se antes havia uma separação entre o ambiente das cidades e o ambiente das ilhas, agora não restava dúvidas: Angra dos Reis tornava-se suas ilhas e destacava-se pelos seus visitantes ilustres. A natureza, junto com personalidades da vida social brasileira, sobrepunha-se a qualquer possibilidade de história ou de personagens do cotidiano. O que teria motivado tamanha mudança?

Escolhas políticas e silenciamentos.

A matéria “Rio Santos: a hora da decisão”, escrito por Ruy Fernando Barbosa e publicado em Novembro de 1969, pode nos indicar as motivações da ruptura discursiva. Nela afirma-se:

“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” (RQR, Nov. 1969: 93).

A reportagem foi escrita com base no depoimento de arquitetos vinculados ao Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), e tinha como objetivo analisar o modelo francês de desenvolvimento do turismo e refletir sobre as possibilidades de construção da Rodovia Rio-Santos. A proposta era a de construção de uma rodovia voltada para o turismo, que preservasse as paisagens locais e impedisse que a corrida imobiliária tornasse a região altamente povoada e, principalmente, transformada de forma descuidada. A região não deveria se configurar como uma nova Ilha Porchat (São Vicente-SP) ou um morro do Maluf (Guarujá-SP) (RQR, Nov. 1969: 93).

Para isso, o IAB apontava para a necessidade da criação de um plano de controle da urbanização e do turismo. O plano deveria ser desenvolvido pelos municípios, através de diálogos entre representantes do Estado e das comunidades locais, que

deveriam ser o centro das preocupações para que não houvesse a exclusão delas por causa da especulação imobiliária existente na região. Os planejamentos de Languedoc-Roussillon, na França, e Tijuca-Sernambetiba-Jacarepaguá e Praia de Pernambuco, no Brasil, seriam as inspirações para a rodovia Rio-Santos.

A reportagem traz pela primeira vez a afirmação de que o maior potencial turístico da região estaria baseado em suas paisagens naturais, em especial, em suas ilhas, praias, serras, canais, cachoeiras e rios. Ilha Grande é destacada como o provável patrimônio no qual se pode ver um dos mais belos arquipélagos do mundo. A única exceção ao paraíso natural seria a cidade de Paraty, cujo principal atrativo seria o turismo histórico (RQR, Nov. 1969: 100-102).

O que gera estranhamento, no entanto, é que o sul francês, em especial a região de Languedoc-Roussillon, não possui apenas atrativos naturais como cerne da atividade turística. Composta por cinco departamentos, é possível encontrar na região o turismo histórico, gastronômico, das festividades culturais e, também, das belas paisagens naturais. Como o próprio IAB reconhece: no sul da França “preserva-se a variedade, para que cada homem, segundo o seu temperamento, possa isolar-se ou participar do turismo coletivo” (RQR, Nov. 1969: 100-102).

Apesar da reconhecida variedade turística da região sul da França, que, a princípio, seria o modelo para o Brasil, ao analisar a vocação turística da BR- 101, a AIB encontrou apenas as paisagens naturais e um pequeno universo histórico em Paraty. Confrontando Angra e Paraty, a AIB afirmou: as “praias em Parati são pobres, ao contrário de Angra dos Reis, onde elas são lindíssimas” (RQR, Nov. 1969: 101). Se antes Angra dos Reis era divulgada como “charmosa” pela junção da natureza e da história, em especial no centro da cidade, a partir de agora ela será apenas o paraíso natural nas suas ilhas. Não há mais variedade.

Como prescrito para a BR-101, os projetos urbanísticos, que, de acordo com a reportagem, deveriam ser criados articulando as cidades, fariam “com que não falte sol, ar, e beleza natural para ninguém”. (RQR, Nov. 1969: 101). A reportagem inaugurou uma nova vocação para Angra: cidade das belezas naturais e dos *socialites* brasileiros.

Em Junho de 1975, quase seis anos após a primeira reportagem acerca da BR-101, a RQR lançava um editorial assinado por Édson Higo do Prado, Celso Barata e Napoleão Sabóia e um texto de dez páginas lamentando os rumos da construção da Rio-

Santos. A rodovia ainda aparecia como crucial para o desenvolvimento do turismo na região, mas estaria sendo construída de forma a levar à destruição das paisagens locais e à desestruturação de algumas cidades, como Caraguatatuba.

Para os editores, estava na hora de defender o enorme patrimônio natural ameaçado pela construção da Rodovia; “uma estrada anti-turística por excelência!”. A BR-101 havia se tornado um desastre ambiental por causa da inoperância de setores estatais, em especial, a incapacidade de produzir um projeto turístico global para a região. Até aquele momento cinco construtoras diferentes estiveram envolvidas com a construção da BR-101. Cada vez que uma das empresas não cumpria os prazos pré-determinados, outra companhia era chamada para substituí-la. (RQR, Jun. 1975: 88). Essa inoperância tornava impossível executar um plano coeso para o desenvolvimento turístico local.

Os muitos prejuízos gerados para o ambiente (entendido como paisagem natural) teriam sido causados, principalmente, pela ausência de diálogos entre as concessionárias responsáveis pela construção da BR-101 e os municípios. Exatamente pela imposição do projeto, de forma unilateral, as necessidades de cada localidade não teriam sido consideradas (RQR, Jun. 1975: 83-93). O futuro dos municípios envolvidos na construção da Rio-Santos estaria nos planos de controle da urbanização e do turismo.

O arquiteto francês Georges Candillis, responsável pelo planejamento arquitetônico e turístico da região de Languedoc-Rossillion, entrevistado pela RQR sobre a construção da Rio-Santos, afirmava:

“(...) um plano de desenvolvimento para o turismo de massa não pode ficar somente a cargo da iniciativa privada ou dos que só querem ganhar dinheiro. O Estado deve intervir para proteger o meio natural, disciplinar a urbanização e zelar pelo interesse da coletividade turística, pois estamos diante de um problema social por excelência” (RQR, Jun. 1975: 92).

Restava saber se o Estado brasileiro, controlado pelos militares, desejava o diálogo com os municípios ou comunidades locais.

Apesar das comunidades locais serem citadas pelo arquiteto francês, as belezas naturais e o desenvolvimento do turismo a partir destes atrativos parecem ser a maior preocupação da reportagem. O texto elogia, por exemplo, a iniciativa tomada em Março de 1972, pela Embratur, de firmar um convênio com a estatal francesa *Société Centrale*

Pour L'Équipement du Territoire (SCET). No acordo Embratur-SCET estava previsto o levantamento da capacidade de ocupação e desenvolvimento econômico do litoral Rio Santos. O objetivo era construir normas para a ocupação do solo e para a implantação de atividades turísticas para cada uma das faixas do litoral inaugurado pela BR-101. O resultado do convênio ficou conhecido como Projeto Turis.

Um ano após o convênio, o Projeto Turis foi publicado em três volumes: o primeiro sobre a filosofia do projeto turístico; o segundo acerca das possibilidades de aproveitamento turístico da região; e, por último, as normas para a ocupação território. Havia ainda dois outros volumes sobre praias, que de acordo com a revista, tiveram circulação restrita (RQR, Jun. 1975: 89). O projeto Turis previa, além da capacidade suporte de cada uma das praias, a obrigatoriedade dos projetos de edificações se adequarem à topologia da área, impedindo, assim, qualquer modificação nos acidentes geográficos naturais na região.

Entre os estudos do Projeto Turis e a prática das normas pré-estabelecidas havia um imenso abismo. A Embratur, através da Resolução do Conselho Nacional de Turismo nº 413 (13 de Fevereiro de 1973), e do decreto de lei nº 71.791 de 31 de Fevereiro de 1973, poderia selecionar as zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo e exigir o cumprimento das normas de ocupação. A intuição estabelecia que, a faixa entre o mar e até um quilometro após o eixo da Rodovia Rio Santos, o que incluía as Ilhas, era área de interesse turístico e, por isso, deveria ter a ocupação planejada. As únicas exceções, por se tratarem de áreas de segurança nacional ou já urbanizadas, eram: a ilha Guaíba, a praia de Itaorna, a praia de Jacuecanga e os perímetros urbanos de Mangaratiba, Angra dos Reis, Ubatuba, São Sebastião, Caraguatatuba e Bertioga.

A distância entre o projeto e a prática configurarva-se na dependência da Embratur em relação aos municípios. Cada um deles deveria elaborar um plano de desenvolvimento local respeitando as normas do Projeto Turis-Embratur. O órgão que ficou responsável pela supervisão dos projetos foi o próprio IPHAN, aliado, no caso específico do Rio de Janeiro, à Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro. Já no Estado de São Paulo, o Condephaat aliava-se ao IPHAN (RQR, Jun. 1975: 89).

Os municípios, a Embratur, o IPHAN e o Condephaat parecem ter se perdido no meio de tantas burocracias e, principalmente, no meio das corrupções. De acordo com a RQR, era visível a expansão de loteamentos ilegais ao longo de toda a BR-101 e, o pior,

a ausência de fiscalização ou punições aos infratores (RQR, Jun. 1975: 89). A BR-101 se transformava, inegavelmente, em um espaço que atendia aos interesses privados dos empreendimentos imobiliários na região.

Se os empreendimentos ilegais expandiam-se, também os legalizados eram difundidos e não cumpriam com as normas pré-estabelecidas para o desenvolvimento da região. Muitos dos loteamentos realizados em trechos da BR-101 tinham o aval para existir (RQR, Jun. 1975: 89). Mas de onde viria um aval tão destruidor?

O que a RQR ainda não conseguia dimensionar eram os efeitos práticos da execução das políticas públicas previstas no Projeto Turis, extremamente elogiadas no texto jornalístico, somada à defesa dos interesses privados praticados pelas instituições envolvidas no projeto. O resultado era a morte da política voltada para os interesses públicos e a consolidação da política voltada para interesses privados.

Além desses problemas, o Projeto Turis classificava a região e, em especial, as ilhas de Angra, como capaz de suportar um turismo Tipo A, ou seja, de grandes complexos de lazer e, por consequência, caros e excludentes (EMBRATUR, 1973: p.14). O centro de Angra dos Reis foi descrito como pequeno e dinâmico, mas, por causa de sua urbanização e industrialização, estava desautorizado de exercer atividades turísticas com grande envergadura. Como consequência da determinação, o centro da cidade desaparecia dos roteiros turísticos de Angra dos Reis, sendo substituído por espaços como o do Bracuí e do Frade, classificados como de “potencial turístico apreciável”, aptos para a instalação de áreas de marinas e grandes hotéis. (RQR, Jun. 1975: 98).

O Projeto Turis, somado a desorganização dos setores responsáveis pela implantação de políticas públicas, possibilitou o surgimento de uma nova Angra dos Reis. A cidade passou a enfrentar a migração de uma grande parcela dos antigos e novos moradores para as zonas urbanas da cidade. O resultado da migração e da ausência de estrutura econômica e política para acomodá-la foi:

“a expansão desordenada do centro e de outras zonas urbanas, a ocupação ilegal e perigosa das encostas pela população de baixa renda e o isolamento da região do centro às demais localidades do município, levando à sub-utilização do seu potencial turístico e de lazer e à degradação deste importante espaço urbano, onde concentram-se os principais monumentos históricos e arquitetônicos da cidade” (PMAR, 1999).

A destruição da cidade é relacionada, no texto da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis (PMAR), à sua ocupação por populações de baixa renda. A instalação de condomínios de alto luxo, mesmo ilegais, sequer é mencionada em seu potencial destrutivo e desestabilizador. Dois pesos e duas medidas usados para a análise dos mesmos problemas: a ausência de planejamento para o desenvolvimento das cidades e o descumprimento das regras de ocupação já existentes.

Conclusão: as memórias e os patrimônios como escolhas políticas

As análises dos discursos produzidos pelas *Revista Quatro Rodas* acerca da cidade de Angra dos Reis, acompanhados por investigações sobre contextos políticos locais e nacionais e das materialidades da própria cidade, nós permite perceber a transformação de Angra dos Reis em um paraíso turístico através da eliminação de lugares de memória já existentes e no silenciamento de determinados patrimônios. Desconsiderou-se para essa transformação o núcleo urbano original que, apesar da riqueza patrimonial, parece não interessar ao tipo de turismo praticado. O novo turismo ficou marcado pela existência de grandes complexos que misturam as funções de hotel, marinas e condomínios de alto luxo exclusivos para quem pode comprar os seus serviços (Alves Filho, 2004: p.48-49). A nova Angra dos Reis estava pronta no início dos anos de 1980. Em Outubro de 1983, a RQR publicava a cidade como “o balneário mais sofisticado do último trecho da Rodovia Rio-Santos” (RQR, Out.1983: 163). A cidade passava a ser compreendida como o paraíso ambiental, formado por belas praias e ilhas e freqüentada por personalidades “chiques e famosas”, nacionais e internacionais. Ilha Grande tornava-se, dentro daquela memória regional oficial, o grande patrimônio natural de Angra dos Reis. O ambiente tornava-se o maior trunfo turístico da cidade: ambiente significado exclusivamente como belas paisagens. A cidade deixava de ser entendida como um jardim do Éden, formado por Homens, uma Natureza espetacular, e um ritmo de vida vagaroso, para ser a cidade da Natureza que serve àqueles que podem comprá-la.

Nossa conclusão, após analisar os mecanismos de constituição das memórias oficiais das cidades e reducionismo imposto as cidades, é a necessidade de se recriar categorias mais complexas para classificar os atrativos turísticos dos municípios e

realinhar, de forma democrática e participativa, aqueles que são considerados patrimônios regionais. Ao invés de segmentar o a Natureza do Humano, torna-se imprescindível destacar como a história, a cultura e a natureza fazem parte de um mesmo ambiente. Para isto, ao invés de criar listas específicas para os atrativos de cada região, seria interessante criar um discurso ressaltando a complexidade local; as múltiplas relações existentes no ambiente (não apenas Humano ou Natural) e entre os próprios patrimônios. É claro que é impossível não fazer escolhas discursivas, mas essas escolhas precisam ser orientadas no sentido da diversidade e da complexidade.

Novos discursos a respeito de nossas ações e nossas relações podem, aos poucos, agir no senso comum, gerando novas posturas a respeito do ambiente. Além disso, torna-se urgente levar à inclusão das memórias de outros grupos sociais (que não apenas os católicos, brancos e do passado colonial) nas memórias oficiais das cidades. O envolvimento destes grupos em atividades como a turística, que é lucrativa para a cidade e que orienta escolhas políticas, pode ser um caminho para a elaboração de políticas públicas que tenham como um real objetivo a defesa e valorização do próprio espaço público, ou seja, o espaço da convivência e do debate. Afinal, ao silenciarmos memórias e o esquecimento de patrimônios específicos, incluindo a do ambiente como constituídos das relações entre os Homens e a Natureza, geramos processos de exclusão. A memória, voltando a filósofa Arendt, é o nosso único caminho para a percepção da finitude do Homem e por isso é fundamental para a reflexão sobre as possibilidades da vida pública, da qualidade da vida e, por conseqüência, da própria política. O reconhecimento da memória como uma construção é crucial para a reflexão sobre os efeitos destas memórias, bem como para a construção de outras mais plurais e, por isso, democráticas.

Agradecimentos

Agradeço aos organizadores do presente simpósio e também aos colegas Sandra V. Cureau, Sandra A. K. Kishi, Inês Virgínia Prado Soares, Cláudia Marcia Freire Lage, Pedro Paulo Funari e aos colaboradores e funcionários do Laboratório de Arqueologia Pública e Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais da Unicamp.

Bibliografia citada no texto

ALVES FILHO, D.S. *Angra dos Reis: monumentos históricos entre a indústria e o paraíso*. Tese de Mestrado (Planejamento Urbano e Regional da UFRJ), 2004.

ARENDT, H. *Between Past and Future*. New York: Viking Press, 1968.

BAUMAN, Z. *Identidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

CARVALHO, A. V. *Entre Ilhas e Correntes: a criação do ambiente em Angra dos Reis e Paraty, Brasil*. Tese de doutorado (Nepam/Unicamp). Fevereiro de 2009.

EMBRATUR. *Projeto turis: 1973*. [S.l.]: Embratur, 1973. 1 vol.

FUNARI, P.P.A; Pelegrini, S. C A. *Patrimônio Histórico e Cultural*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

FUNARI, P. P. “Memória Histórica e Cultura Material”. *Revista de ciências históricas*: Porto, v. 10, p. 327-339, 1995.

MORIN, Edgar. *Complexidade e transdisciplinaridade*. Natal: EDUFRN, 2000.

PMAR. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico: *Invest Angra 2000. Perfil Sócio econômico da cidade de Angra dos Reis-RJ*, 1999.

REVISTA QUATRO RODAS, Editora Abril. Edições: Jan. 1961; Jul. 1967; Jun. 1969; Nov. 1969; Ago. 1972; Jun. 1975; Jan. 1977; Jan. 1981; Jan. 1982; Out. 1983; Nov. 1984; Abr. 1991; Dez. 1993.