

Experiência fragmentada: novas expectativas na modernização de Araranguá a partir do Século XXI

Fragmented experience: new expectations for the modernization of Araranguá from the 21st century

Daniel Alves Bronstrup
Mestrando, PPGH-UDESC.
danielbronstrup@hotmail.com

Resumo: A BR-101 chega à cidade de Araranguá na década de 1960 sendo ovacionada pelo progresso que proporcionaria. Disputas políticas são travadas para escolha dos melhores locais para a construção da nova entrada da cidade. Além disso, com o passar dos anos, uma série de transformações são sentidas na economia. Entretanto, a poluição sonora, os acidentes e os congestionamentos levam a população araranguaense rever seus conceitos sobre a rodovia. Os debates de duplicação iniciam em 1998 propondo um desvio que alonga as distâncias entre cidade e rodovia. Este desvio gerou uma extensa discussão envolvendo vários setores da sociedade araranguaense.

Palavras-chave: Araranguá, Duplicação, Rodovia, Tempo Presente.

Abstract: The BR-101 comes to town in the 1960s Araranguá being applauded for the progress that would provide. Political disputes are fought for choosing the best sites for the construction of new enters the city. In addition, over the years, a number of changes are felt in the economy. However, noise pollution, accidents and congestion araranguaense lead people to review their concepts on the highway. The debates start doubling in 1998 proposing a diversion which lengthens the distance between city and highway. This shift has generated a lengthy discussion involving various sectors of society araranguaense.

Keywords: Araranguá, Duplication, Highway, Present Time.

Na atualidade, a sociedade vive em um momento diferenciado, que muitos autores retratam como pós-modernismo. O tempo parece andar mais rápido, pessoas se encontram dependentes cada vez mais da tecnologia. Aquele que não tem um contato direto com essas inovações está fadado à exclusão de muitos círculos sociais. São também esses contatos com a tecnologia que fazem os indivíduos se imaginarem mais civilizados do que os outros.

Segundo ELIAS (1990), a palavra civilização surgiu no século XVIII e “expressa a consciência que o Ocidente tem de si mesmo”, consciência esta que abrange o que dá orgulho a quem está se colocando como civilizado: sua tecnologia, o desenvolvimento de sua cultura científica, suas maneiras, sua visão de mundo. Dessa forma, temos uma concepção de

civilidade formada nos moldes daqueles que possuem algo, interpretado como mais avançado tecnologicamente, para se sobressair perante o outro. Essa concepção quando pertinente no imaginário daqueles desprovidos e vistos como incivilizados, aumenta a ânsia pela busca da civilidade.

Essa busca incessante pela civilidade faz muitos países importarem tecnologia e copiarem planos de desenvolvimento econômico. BERMAN (1986) retrata uma busca pelo progresso como um turbilhão, um redemoinho, que tudo abarca. É uma modernidade ambígua, que causa contradição, conflito e transformação. Esse turbilhão pode ser entendido como um redemoinho de permanente desintegração e mudança. A cada época, esse ideal de moderno é perseguido e modificado. Perseguido através dessa “obsessão pela inovação” e modificado pelas “configurações de modernidade” (BERMAN, 1986, p. 28).

Essas configurações de modernidade correspondem a uma modernidade própria de cada época e local. Por exemplo, algo que pode ser considerado moderno para uma geração, nas próximas pode cair no esquecimento. Além disso, Sandra Pesavento reforça essa idéia dizendo que:

Este processo desencadeado com o chamado “turbilhão de mudanças”, que acompanharia o capitalismo desde seu surgimento, atingiria no século XIX um ponto clímax, dando aos indivíduos a sensação de viver em dois mundos, um que se insinua e se impõe com rapidez e um que, aparentemente sólido, é superado rapidamente pelo novo (PESAVENTO, 1997, p.28).

A sensação desses dois mundos apontados pela autora faz parte do imaginário das pessoas na medida em que sempre estão em busca de um produto mais moderno no mercado. Segundo Marshall Berman (1986, p. 28), “o povo se autorrealiza no seu conforto; encontra sua alma em seus automóveis, seus conjuntos estereofônicos, suas casas, suas cozinhas equipadas”. Dessa forma, a modernidade provoca uma falsa sensação de liberdade, pois as pessoas vivem na busca do conforto constante, no qual são alienadas ao sistema altamente consumista. Sandra Pesavento reforça esta idéia ao dizer:

Como sentimento, sensação, postura estética e mentalidade, traduz-se pela noção de exigência: é preciso “ser do seu tempo”, “acompanhar o ritmo da história”, “captar a mudança e mudar com ela”, como ação e pensamento (PESAVENTO, 1997, p.30).

Toda essa “força” que age sobre os indivíduos que vivenciam o capitalismo é voltada para o consumo. Substituir, modernizar e trocar, todas essas palavras são usadas para a adaptação de um sistema mais recente e mais lucrativo. Tal movimento acontece cada vez mais veloz, a substituição acontece de forma natural para os beneficiados pelo sistema. Assim, a sociedade acaba sofrendo com esse desenvolvimento, já que ele se apresenta como um caminho à destruição do antigo, do velho, do ultrapassado.

Durante o século XX os meios de transporte ganham notoriedade em todo mundo, a tecnologia os fez mais rápidos e seguros. Com isso, eles passaram a ditar a ordem nas cidades, as quais precisaram se adequar a este novo estilo. No Brasil notamos que o quesito segurança não fez parte da adequação das cidades aos meios de transporte, quando temos como exemplo o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, cravado em meio à cidade. Qualquer anormalidade com uma aeronave na pista põe em risco centenas de pessoas que vivem em suas adjacências. Mas ao tratar de meios de transporte no Brasil, não podemos deixar de falar da supervalorização do transporte rodoviário.

Traçando novos caminhos: expectativas em torno da duplicação da rodovia br-101.

Evidentemente um fator primordial para essa supervalorização do transporte rodoviário teve início com a política do governo JK (1955-1960), que beneficiou o transporte rodoviário em detrimento dos demais. Juscelino Kubitschek, com seu governo modernizador, procurou abrir o mercado nacional para as empresas estrangeiras e os automóveis tornaram-se mais acessíveis ao serem produzidos no país. O automóvel tornou-se o meio mais moderno, e os 20 mil quilômetros de rodovias abertos pelo governo facilitaram e baratearam a utilização do referido meio de transporte.

As rodovias foram se espalhando pelo interior do país com o passar do tempo, conseqüentemente foram pavimentadas e, quando estas já não davam conta do fluxo, passaram pela ampliação da capacidade, mais conhecida como duplicação.

A cidade de Araranguá, ao sul de Santa Catarina, sempre perseguiu em sua história, características que a deixassem com “ares de modernidade”. A sensação desses dois mundos apontados anteriormente fez parte do imaginário da cidade durante o período de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário. Em Araranguá, a população vibra com a chegada da ferrovia na proximidade de seu centro urbano no início do século XX, e, na década de 1960,

gerações posteriores acabaram por celebrar a desativação dos trilhos e o investimento em obras ligadas ao transporte rodoviário.

Pode-se perceber isso ao analisarmos alguns momentos de sua história em que determinadas obras são vistas pelo poder público como prioritárias. Voltando nossas atenções para a rodovia BR-101, podemos compreender algumas mudanças na postura da cidade em virtude de determinados debates em relação a sua implantação e à duplicação.

Nos anos 1970, quando foi concluída a construção e pavimentação da rodovia BR-101¹, nota-se que as obras não ocorreram da melhor maneira possível. Na região, são vários os jornais que questionam a morosidade dos trabalhos. Em 1964, o jornal O Sul traz uma extensa reportagem intitulada: “conclusão da BR-59 em Santa Catarina”. Nessa reportagem é feita uma pequena retrospectiva dos fatos que se sucederam até o presente momento em que as obras se encontravam estagnadas. O texto julga como motivo da paralisação a falta de recursos financeiros. Por fim, o texto ressalta o trabalho do Deputado Federal Diomício Freitas na busca da conclusão das obras e finaliza dizendo que “dentro em pouco as obras da BR-59 serão aceleradas, ficando o sul de Santa Catarina com uma rodovia de primeira classe, por onde circularão nossas riquezas, acionando o progresso ascensional de nosso Estado”².

Com este pensamento, a cidade de Araranguá esperava aquela que seria uma obra vital para a sua vida econômica. As regiões próximas à rodovia valorizaram-se e passaram a proporcionar uma vasta gama de serviços como postos de gasolina, revenda de automóveis, hotéis, lanchonetes e restaurantes, além de estabelecimentos voltados para a manutenção e revenda de caminhões. Todo esse crescimento do bairro Cidade Alta já era previsto por aqueles que faziam a política araranguaense na década de 1960. Como consequência vieram debates acirrados.

No jornal O Sul, de 23 de fevereiro de 1964, é publicada uma matéria que esclarece o leitor da pesquisa³ sobre os futuros locais de acesso à rodovia e a instalação da nova rodoviária. Segundo o texto, estão presentes dois grupos políticos: o grupo número um pretendia o acesso pela futura Avenida Sete de Setembro (nova avenida a ser construída), e assim, conseqüentemente, um novo local para a rodoviária. O grupo número dois propunha que a rodoviária situasse onde já funcionava (em anexo ao Hotel Alvorada), utilizando uma rua já existente, que no caso seria a Rui Barbosa (Beira Rio). Este acesso também beneficiaria

¹ Então chamada de BR-59.

² Conclusão da BR-59 em Santa Catarina, Jornal O Sul (Araranguá), 16/02/1964.

³ Nomeada pelo jornal de plebiscito.

tal grupo, já que se situaria próximo ao terreno onde seria construída a agência de venda de veículos da Chevrolet.

Sem citar nomes, o jornal esclarece os fatos e reafirma que só será aceita a opinião “dos considerados comerciantes e industriais do centro e perímetro urbano de Araranguá”⁴. Com isso o jornal deixa bem claro que os interesses na disputas são puramente comerciais e políticos, sem a preocupação de buscar uma melhor opção para todos os residentes na cidade. Nas edições posteriores, o periódico discute o resultado da sua pesquisa, desconsiderando alguns números que não eram de seu agrado e afirmando nas entrelinhas que sua posição era a do grupo número dois.

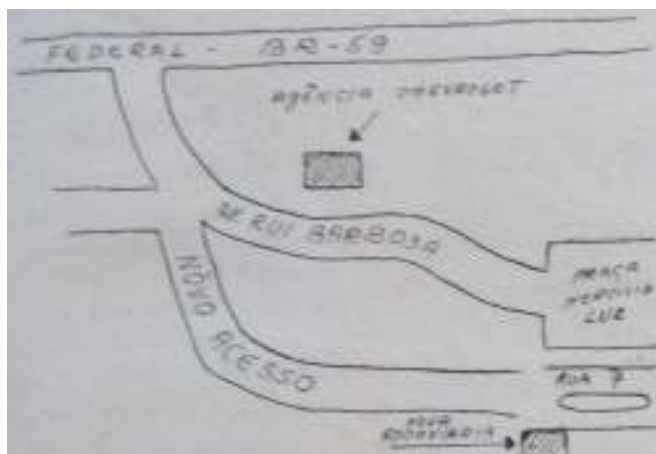


Figura 1: Ilustração presente na reportagem do jornal O Sul de 23 de fevereiro de 1964⁵.

Entretanto, a prefeitura municipal escolhe o novo acesso partindo da Avenida Sete de Setembro, atualmente uma das mais movimentadas da cidade. No presente pode-se afirmar que o bairro Cidade Alta tem a mesma função para a cidade de Araranguá como o bairro Barranca teve durante a primeira metade do século XX. Com seu movimento cotidiano e seu comércio desenvolvido, o bairro faz a mesma função de principal entrada da cidade, como o Barranca fazia durante a atividade ferroviária. Uma das diferenças é que, enquanto a estação ferroviária situava-se no bairro, a rodoviária é no centro. Com o fim da ferrovia, o bairro Barranca caiu num repleto esquecimento do poder público. O comércio, quase inexistente, é direcionado apenas para suprir a pequena demanda do bairro. Além disso, sofre periodicamente com as cheias do Rio Araranguá.

⁴ Plebiscito do acesso e da rodoviária. Jornal O Sul (Araranguá), 23/02/1964.

⁵ Fonte: Arquivo Municipal de Araranguá.

Durante as décadas de 1970, 1980 e 1990, a BR-101 passou a influenciar não só positivamente, mas também de forma negativa, a vida da cidade. Tal rodovia ajudou na constituição de bairros em sua adjacência, facilitou a chegada de turistas para as praias do município e chamou a atenção da mídia nacional para as cheias do rio Araranguá, quando este invadia a rodovia. Entretanto, problemas ligados a atropelamentos, poluição sonora e ambiental, acidentes e congestionamentos equilibram de forma negativa as expectativas da população araranguaense em relação a esta obra.

Com a proposta de duplicação da BR-101, foi pensada uma alternativa para o trecho de Araranguá: um desvio do perímetro urbano. Como no início esta alternativa foi pouco discutida, passaram a se formar dois grupos: um grupo contra qualquer outro tipo de alternativa que não fosse seguindo pelo leito atual e que contava com a maioria dos empresários localizados às margens da rodovia e era do gosto do prefeito municipal Primo Menegalli. E o grupo a favor de uma análise das alternativas possíveis em que a rodovia não passasse pelo perímetro urbano da cidade. Na primeira reunião, em 1998, a Associação Comercial e Industrial do Vale do Araranguá (ACIVA) de início posicionou-se contra, alegando não haver alternativa senão a do traçado atual da BR-101. De acordo com Tadeu Santos:

[...] saiu no jornal uma carta da ACIVA repudiando qualquer alternativa que não fosse a duplicação pelo traçado atual. Eu li esta carta e achei um absurdo, e como eu tinha amizade com o médico Búrigo, que tinha uma coluna no jornal do Adelor Lessa, lá de Criciúma, e aí [pedi] ao Marco Antônio Búrigo, [...] “tu faz um favor pra mim, tu coloca na tua coluna que eu estou revoltado com esta carta da ACIVA e que a gente, como araranguaense, tem que estudar uma outra forma, e ver se a melhor solução é passar por dentro, mas eu realmente não vejo com bons olhos pois isso vai causar uma série de transtornos sociais, ambientais, econômicos, de segurança e tem a questão das enchentes e tal”⁶

Com isso, tornava-se pública a discussão sobre os rumos da rodovia BR-101 em Araranguá. Ainda segundo Tadeu Santos: “E ele colocou no jornal e deu polêmica. Aí o Adelor começou a fazer comentários na coluna dele e no rádio, e aí criou corpo o movimento”⁷.

⁶ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

⁷ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

Para entendermos a oposição da ACIVA, é importante comentar que a proposta havia sido recém mencionada, poucos estudos e poucos debates haviam sido feitos. Como essa é uma associação dos principais empresários da cidade, era evidente que, por questões econômicas, estes não teriam uma opinião muito favorável ao afastamento da rodovia do perímetro urbano araranguense. Era claro, na mentalidade de muitos empresários, que a cidade dependia da rodovia para sobreviver, para crescer, para continuar a marcha do progresso. Nas palavras de Alveri Aguiar de Sá:

Então Araranguá, além de esperar por isso, vai sentir muito com o desvio. A gente sente muito agora com a duplicação, que as coisas são muito rápidas, quando vê já passou. Por que a pessoa vai fazer um desvio para entrar em Araranguá, vai fazer o que em Araranguá? Então passa direto, quando ele vê já está longe, está em Tubarão onde vai passar por dentro da cidade, por exemplo,⁸.

Era o temor de muitos que a rodovia deixasse de proporcionar o crescimento econômico que trouxe, principalmente desde a sua pavimentação na década de 1970.

Mas agora era outro momento, o discurso ambiental e social parecia estar muito mais forte, o bastante para enfrentar de igual para igual o antigo discurso do progresso. Sobre discurso, Foucault vem nos dizer que:

O discurso não é simplesmente aquilo que manifesta (ou oculta) o desejo; é também aquilo que é objeto do desejo; [...] o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual nos queremos operar (FOUCAULT, 2008, p.10).

E esse discurso passou a ser incorporado pela população na medida em que esta era informada e participava das reuniões. Era outro tipo de poder que passaria a operar na cidade, que aparentemente não privilegiou o econômico. A partir do desenrolar do movimento “Desvio pela Vida”, o discurso em prol de uma melhor qualidade de vida passa a vigorar na cidade. E este era disseminado a partir das várias reuniões realizadas.

A primeira ocorreu em 1998, no Tênis Clube Araranguá. Esse ato tinha como interesse disseminar na população um maior conhecimento sobre o assunto, além de analisar as alternativas viáveis para o desvio em Araranguá.

⁸ Alveri Aguiar de Sá. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

[...] nós fizemos um evento no Tênis Clube, [...], deu 350 pessoas. Foi onde a gente abriu a discussão. Como eu tinha filmagens, fiz uma edição e apresentei as enchentes, veio um cara de Florianópolis representando o Estado... Fizemos a apresentação das enchentes e do transtorno que causava, e abrimos o debate e aí todo mundo falou, uns eram contra e outros a favor e tal. Foi o primeiro ato, em Julho de 1998. [...] Mas este evento, foi o primeiro evento em Araranguá que tem um marco histórico não só como da duplicação, mas como de cidadania⁹.

Segundo a historiadora Juliana Vamerlati, nessa reunião “foram apresentadas três alternativas de traçado: alternativa com desvio ao oeste, alternativa com desvio ao leste e alternativa com sistema binário”. Mas analisando as filmagens da época e os debates, é possível perceber que existiam três opções, mas nenhuma contemplava realmente o desvio completo. As duas alternativas apresentada na reunião, além da que seguia pelo leito original, eram chamadas de sistema Binário. Ou seja, apenas uma pista seria desviada do traçado original, a outra seguiria o leito antigo. E aí, qual pista seria desviada era a diferença das opções, uma pelo Oeste da cidade e a outra pelo Leste.

Ainda sobre essa reunião, promovida pelo Conselho Municipal de Turismo da cidade de Araranguá, é perceptível que a opção escolhida deveria contemplar três pontos principais: resolver a interdição do tráfego da BR-101 por causa das cheias do rio Araranguá, a construção de um segunda ponte no município e facilitar o acesso ao perímetro urbano e rural de Araranguá. Segundo o conselho, esses três pontos levavam em conta o desenvolvimento do turismo na região.

A reunião começa com a presença de autoridades e com a participação efetiva dos presentes. No início, Tadeu Santos, que fazia parte do CONTUR, apresenta imagens da enchente de 1995, a qual foi considerada uma das maiores cheias do rio Araranguá e acabou fechando o tráfego da rodovia por mais de uma semana. As manchetes de jornais e telejornais nacionais e estaduais traziam Araranguá como a cidade que tinha “ilhado” o Rio Grande do Sul do resto do Brasil, tamanha a importância dada à rodovia. Capas e reportagens do Diário Catarinense da época nos dão uma noção de como a mídia acompanhava o acontecimento: “Sul pede socorro.”¹⁰, “Desespero em 19 municípios”¹¹, “Queda de barreiras isola sul do

⁹ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

¹⁰ Sul pede socorro. Diário Catarinense (Florianópolis), 27/12/1995.

¹¹ Diário Especial. Diário Catarinense (Florianópolis), 27/12/1995.

Estado”¹² e “Situação se agrava em 37 municípios”¹³. Todas com um grande teor de tragédia anunciavam que era uma das piores enchentes dos últimos 50 anos. Por ser um fato relevante, era uma das principais preocupações do CONTUR¹⁴ a resolução do problema das cheias na pista da rodovia na cidade, o que segundo o conselho, denegria o nome da cidade em cadeia nacional. Por esse motivo, este foi o primeiro ponto elencado na reunião de julho de 1998 no Tênis Clube. Após a apresentação dos dados e das opções, as autoridades que faziam parte da mesa começaram a apresentar as opiniões frente à situação imposta. Logo após esse período, seria aberto o momento de participação dos presentes através do uso da palavra ou de perguntas escritas.

Um dos discursos mais agressivos a qualquer alternativa que viabilizasse os desvios foi do empresário Alveri de Sá, que fazia parte da mesa de autoridades e estava representando as seguintes associações: ACIVA, CDL/Araranguá¹⁵ e SINDISPETRO¹⁶. Além de afirmar que as outras opções poderiam prejudicar seus negócios e os empregos que gerava, dizia também que a própria cidade ia perder, poderia ser esquecida. Pensando nisso, ele utiliza o seu espaço para informar que ele e mais alguns representantes de entidades como Rotary Clube, Lyons Clube, CDL, UAMA¹⁷, SINDIPETRO e o próprio prefeito municipal haviam se reunido nas imediações da sede da ACIVA e formulado uma carta de repúdio a qualquer tipo de desvio da rodovia. O próprio Alveri pede para que esta seja lida após sua explanação, o que foi feito.

O documento termina com a seguinte conclusão, primeiro: A BR-101 provocará um ganho econômico na cidade de Araranguá, segundo: o leito atual é o ideal para a duplicação. E por terceiro: “qualquer outro traçado recebe nosso repúdio”¹⁸. A leitura do documento constrangeu os convidados, já que aquela reunião era apenas discutir abertamente qual seria a melhor alternativa para a cidade, o que não significava a autoridade de nenhum dos integrantes da mesa em elencar a melhor e excluir as demais opções.

Após o momento do empresário Alveri Aguiar de Sá, é convidado para falar o representante da ONG Sócios da Natureza, professor José Carlos. Este contraria a imposição de Alveri e alega que o traçado atual poderia trazer maiores problemas para a cidade, além de que o novo traçado poderia fazer prosperar comunidades como Barranca e Volta do Silveira.

¹² Queda de barreiras isola sul do Estado. Diário Catarinense (Florianópolis), 29/12/1995.

¹³ Diário Especial. Diário Catarinense (Florianópolis), 29/12/1995.

¹⁴ Conselho Municipal de Turismo – Araranguá.

¹⁵ Câmara dos Dirigentes Lojistas.

¹⁶ Sindicato dos Petroleiros.

¹⁷ União das Associações de Moradores de Araranguá.

¹⁸ Gravações em VHS, Araranguá, Agosto de 1998.

E assim a reunião foi acontecendo, em alguns momentos prós a um novo traçado falam, logo são respondidos por representantes contrários aos desvios. O que se gostaria de frisar é que nesse momento a comunidade araranguaense ainda não tinha uma noção exata do desvio, tanto que as duas opções eram consideradas binárias, uma pista continuaria no traçado atual enquanto a outra desviaria o perímetro urbano pelo lado Oeste ou pelo lado Leste. Durante a reunião, a alternativa que mais agradava a comunidade era a que desviava a cidade pelo Leste, fazendo com que a rodovia ficasse mais próxima dos acessos às praias Morro dos Conventos e Arroio do Silva. Essa era considerada a alternativa turística, e possivelmente deixaria o perímetro urbano da cidade limitado a Leste e a Oeste pela rodovia.

Nessa reunião nem se cogitava como alternativa a questão de desviar totalmente a rodovia do perímetro urbano. Isso é presenciado nas palavras de Dr. Ernani Palma Ribeiro ao defender o leito atual, pois afirmava que em qualquer uma das opções a rodovia continuaria a dividir a cidade, diz: “até o mais correto seria dizer que deveríamos tirar a BR de dentro da cidade, mas sabemos que isso é inviável e economicamente não nos interessa”¹⁹.

Mas os envolvidos com a reunião no Tênis Clube não deixariam a idéia morrer. Após o momento do grande encontro entre vários representantes da sociedade, em agosto de 1998, passaram a procurar uma maior organização para o movimento. Em reuniões menores, onde contavam apenas representantes das entidades envolvidas e cidadãos interessados na causa, começaram a definir os objetivos. Uma das primeiras reuniões que determinou alguns pontos importantes para o movimento foi no início de 1999, quando as entidades interessadas no novo traçado se unem para tentar entrar em um consenso em relação ao traçado defendido, visto que o outro grupo parecia apresentar um número maior de argumentos.

Após os intensos debates políticos, as quarenta e nove entidades civis organizadas conseguem sensibilizar as entidades governamentais para a aprovação do desvio em Araranguá. Portanto, a BR-101 em Araranguá terá um novo traçado, ela será afastada da cidade. O discurso que imperou durante o século XX, de querer ficar próximo ao desenvolvimento, ao progresso, parece não dominar o imaginário da população araranguaense.

¹⁹ Gravações em VHS, Araranguá, Agosto de 1998.

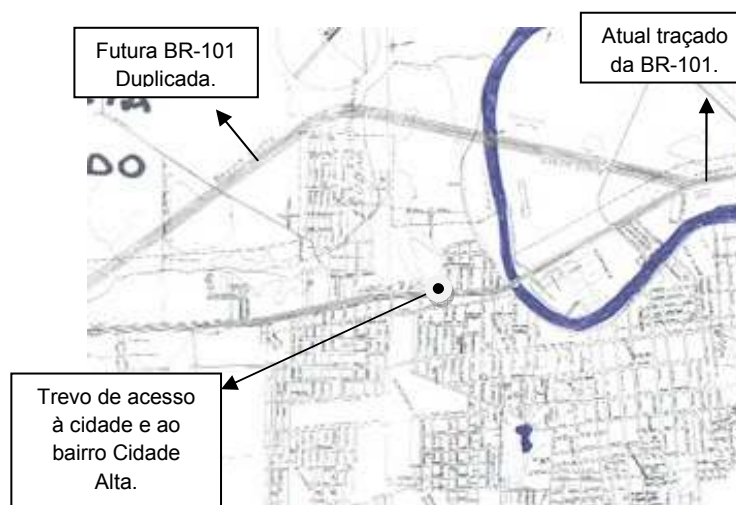


Figura 02: Planta do projeto “Desvio pela Vida”²⁰.

Este movimento ficará conhecido como movimento Pró-Araranguá, e a campanha, encabeçada principalmente pela ONG Sócios da Natureza, terá como título: “Desvio pela Vida”. É bem provável que esse título sugestivo seja uma resposta encontrada ao apelido dado a trecho sul da BR-101 pelos meios de comunicação regionais de “Rodovia da Morte”.

Além de conseguir mudar o traçado da rodovia no perímetro urbano da cidade, esse movimento também receberá, como homenagem, um monumento que será erguido no atual trevo de acesso à cidade, quando o desvio for inaugurado e esse trecho passar para a municipalidade. Segundo Tadeu Santos²¹, um dos líderes do movimento, o monumento marca a vitória da união da população de Araranguá contra o descaso do governo federal com o impacto da obra na cidade.

Mas não podemos deixar de comentar que nem todos aceitaram o desvio, como é o caso de um protesto noticiado pelo jornal Correio do Povo com o título “Manifestantes às margens da rodovia em Araranguá”:

Produtores de arroz, comerciantes e representantes da Associação de Proteção de Aves e Animais Nativos de Araranguá (SC) ocuparam ontem as margens da BR 101, nas proximidades do quilômetro 410, onde está prevista a construção de desvio de 7 quilômetros, conforme projeto de duplicação da

²⁰ Fonte: www.desviopelavida.blogspot.com. <acessado 27/11/2010> Adaptado por Daniel Alves Bronstrup.

²¹ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

rodovia no trecho catarinense. Com tratores, faixas e camisetas, os manifestantes entregaram panfletos a motoristas, alertando que o contorno atingirá uma região de nascentes de água e destruirá matas ciliares, além de prejudicar o cultivo de arroz e o comércio dos estabelecimentos na região²².

O monumento será reservado para lembrar os debates da sociedade araranguense em torno da construção do desvio na duplicação da BR-101 em Araranguá. E além disso, ficará num local lembrado como antiga entrada da cidade.



Figura 03: Projeto do monumento “Desvio pela Vida”²³.

Esse movimento e seus resultados provocarão profundas mudanças na cidade, já que, se analisarmos o crescimento urbano nas décadas de 1980 e 1990, percebemos um alastramento de bairros e loteamentos em direção a BR-101. Segundo o relatório intitulado “Diagnóstico do Município de Araranguá”, são feitas as seguintes observações:

²² Fonte www.newslog.com.br <acessado em 27/11/2010>.

²³ Fonte: www.casa.org.br <acessado 27/11/2010>.

No final da década de 50, denota-se o reflexo da expansão do sistema rodoviário nacional – a BR 101, que irá estimular a alteração da forma concêntrica de crescimento da cidade para a forma linear, alongando a malha viária em direção sudoeste, para se fazer o acesso com a BR. Começam a ser construídos os primeiros loteamentos urbanos que formarão os bairros de Alto Feliz, Cidade Alta e Mato Alto. O crescimento concêntrico não é totalmente desfigurado, pois os bairros Vila São José e Urussanguinha, também através de loteamentos, serão formados a partir deste período. Sem dúvida que o acesso rápido a BR estimulou o crescimento econômico e populacional da cidade, fortalecendo sua vocação inata de pólo econômico do extremo sul.²⁴

Além disso, o Bairro Cidade Alta, principal entrada da urbe, onde atualmente consta uma grande quantidade de comércio como revendas de automóveis e caminhões, hotéis, lanchonetes e restaurantes, estará deslocado de sua principal via de sustentabilidade econômica, a rodovia.

Considerações finais

A mudança nas expectativas da população araranguense em relação à rodovia BR-101 confirma que o discurso ambiental perdurou sobre o conhecido discurso do progresso, assim, pode-se afirmar que a população de Araranguá passou a pensar em outras modernidades que estavam ao seu alcance, e não contra a modernidade, tendo em vista que a obra será mais cara, pois exigirá a fundação de elevados para transpor as regiões de banhados, mas ela estará presente de forma menos agressiva na cidade de Araranguá, na visão de seus moradores.

Para ELIAS (1990), o século XVIII é visto como o da civilização total, no qual a burguesia impõe seu padrão de civilização. No entanto, esse padrão não é o mesmo. Se analisarmos que no século XX a civilização era vista a partir do desenvolvimento tecnológico, no século XXI essa noção parece ter caído por terra e apresenta a opção de que o indivíduo precisa saber conviver com o meio ambiente, ou seja, o ser humano passa a fazer parte novamente do meio.

²⁴ PERES, Arlis Buhl; LUCENA, Liliane, MEDEIROS, Rodrigo A. et al. Diagnóstico do Município de Araranguá. Tubarão:Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL); Prefeitura Municipal de Araranguá (contratante).

Essas mudanças na forma de ver a civilização, de pensar o mundo, só são possíveis a partir do momento em que, segundo KANT (1978), torna-se público o uso da razão. Na medida em que a comunidade se une em prol de objetivo como este em Araranguá, percebe-se o quanto a razão foi disseminada na sociedade ao “abrir” os olhos para um problema que era previsível, mas aos olhos do poder público Federal era indiferente. Portanto, o uso público desta razão possibilita uma “maioridade”, na qual o conhecimento passa a ser universal.

Referências

- BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura na modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 1986
- ELIAS, Norbert. O processo civilizador: uma história dos costumes. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.
- FOUCAULT, Michel. A ordem do discurso: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. 17.ed São Paulo: Loyola, 2008.
- GUMBRECHT, Hans Ulrich. Modernização dos sentidos. São Paulo: Editora 34, 1998.
- KANT, Immanuel. Resposta à Pergunta: O que é Esclarecimento? In: KANT, Immanuel. Textos selectos. Petrópolis: Vozes, 1978.
- PERES, Arlis Buhl; LUCENA, Liliane, MEDEIROS, Rodrigo A. et al. Diagnóstico do Município de Araranguá. Tubarão: Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL); Prefeitura Municipal de Araranguá (contratante).
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Exposições universais: espetáculos da modernidade do século XIX. São Paulo: Ed. Huitec, 1997
- SANTOS, Juliana Vamerlati. Atuação de uma organização não-governamental na luta pela conscientização e preservação ambiental no sul de Santa Catarina. 2003. 72 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis.

Outras fontes:

- Conclusão da BR-59 em Santa Catarina, Jornal O Sul (Araranguá), 16/02/1964.
- Plebiscito do acesso e da rodoviária. Jornal O Sul (Araranguá), 23/02/1964.

Sul pede socorro. Diário Catarinense (Florianópolis), 27/12/1995.

Diário Especial. Diário Catarinense (Florianópolis), 27/12/1995.

Queda de barreiras isola sul do Estado. Diário Catarinense (Florianópolis), 29/12/1995.

Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

Alveri Aguiar de Sá. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

Gravações em VHS, Araranguá, Agosto de 1998 (ONG Sócios da Natureza).

www.casa.org.br <acessado 27/11/2010>.

www.desviopela vida.blogspot.com. <acessado 27/11/2010>

www.newslog.com.br <acessado em 27/11/2010>.