

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO – FAED
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – MESTRADO**

DANIEL ALVES BRONSTRUP

**DA RODOVIA DA MORTE AO DESVIO PELA VIDA:
OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS EM TORNO DA DUPLICAÇÃO
DA BR-101 EM ARARANGUÁ/SC (1995-2011).**

**FLORIANÓPOLIS
FEVEREIRO DE 2012**

DANIEL ALVES BRONSTRUP

**DA RODOVIA DA MORTE AO DESVIO PELA VIDA:
OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS EM TORNO DA DUPLICAÇÃO
DA BR-101 EM ARARANGUÁ/SC (1995-2011).**

Dissertação apresentada para a obtenção do título de Mestre pelo Curso de Pós-Graduação em História da Universidade do Estado de Santa Catarina.

Orientador: Prof. Dr. Emerson César de Campos

**FLORIANÓPOLIS
FEVEREIRO DE 2012**

DANIEL ALVES BRONSTRUP

**DA RODOVIA DA MORTE AO DESVIO PELA VIDA:
OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS EM TORNO DA DUPLICAÇÃO
DA BR-101 EM ARARANGUÁ/SC (1995-2011).**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História da Universidade do Estado de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre.

Banca Examinadora

Orientador:

Prof. Dr. Emerson César de Campos
Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC

Membros:

Prof. Dr. Luiz Felipe Falcão
Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC

Prof. Dr. Francisco Alcides do Nascimento
Universidade Federal do Piauí – UFPI

FLORIANÓPOLIS, 28 DE FEVEREIRO DE 2012.

A todos que sentiram a dor em perder um ente querido no trecho Sul da rodovia BR-101.
Aos meus pais, Eitor Bronstrup e Claudete Alves.
Ao meu amor, Marília Ferrari Estevam.

AGRADECIMENTOS

É preciso agradecer. Afinal de contas, este trabalho exigiu o apoio e a paciência de muitas pessoas.

Antes de tudo gostaria de agradecer a Deus o presente que é minha vida e toda a saúde que possibilitou a realização deste trabalho.

Devo enorme gratidão aos meus pais, Eitor Bronstrup e Claudete Alves Bronstrup, que com muito amor me educaram e sempre me apoiam em minhas escolhas. Foram desde cedo meus primeiros professores. Aos meus irmãos Gabriel, com sua namorada Carol, e Rafael, com sua esposa Débora, que me alegram nos momentos de lazer nos finais de semana.

A minha namorada e companheira, Marídia Ferrari Estevam, que nesses sete anos tem demonstrado seu apoio em meus desafios e vivencia junto comigo a realização de mais este sonho.

Gostaria de agradecer também ao Professor Emerson César de Campos, meu orientador nesta dissertação. Muito obrigado por todo empenho, sabedoria, compreensão e, acima de tudo, exigência. Sua competência nas sugestões e orientações fez com que concluíssemos este trabalho. Aos professores que aceitaram participar da banca, Prof. Dr. Francisco Alcides do Nascimento e Prof. Dr. Luiz Felipe Falcão. Este último, também pelas contribuições e sugestões na banca de qualificação junto com o Prof. Dr. Reinaldo Lindolfo Lohn. Aos demais professores do PPGH/UDESC, em especial àquelas cujas disciplinas tive oportunidade de cursar e ainda não foram citadas: Prof. Dra. Mara Rúbia Sant'Anna Muller e Prof. Dra. Silvia Maria Favero Arend.

Aos meus amigos e ex-colegas professores Fábio René Mendonça Filho e Andrea Alves, que torceram por mim desde o início desta trajetória. Também às professoras Juliana Tirloni e Betânia Stell Rodrigues, que com paciência sempre me atendiam para as inúmeras correções, a primeira em Português e a segunda nas Línguas Estrangeiras.

Quero agradecer também aos amigos e colegas professores do Colégio Murialdo de Araranguá, sobretudo o Prof. Gerson Mezari, o Prof. MSc. Antônio Cesar Spricigo e a Prof^o MSc. Tanise Pelegrini Bortolin, com quem sempre dividia minhas angústias e novidades em relação a esta pesquisa.

A todos os colegas da turma 2010 do Mestrado, mas em especial à amiga e torcedora do “JEC” Elaine Machado, que sempre oferecia uma carona até Tijucas regada a muito bate-papo, e ao grande Fábio Garcia, tenho certeza que, com sua ausência, os “debates” após as aulas seria menos descontraídos,

Desejo agradecer ao amigo ambientalista Tadeu Santos, que foi muito atencioso em me receber em sua casa diversas vezes em busca de informações e fontes para a realização desta pesquisa. Também sua filha Juliana Vamerlati, que não mediu esforços em disponibilizar suas pesquisas e em intermediar o primeiro contato com seu pai.

Aos funcionários do Arquivo Municipal de Araranguá, pois em todas as vezes em que precisei sempre fui muito bem atendido.

Aos membros da ACIVA, em especial ao Dr. Alceu Pacheco, o Eng. Giovani Elias e o empresário Alveri Aguiar de Sá, que muito bem me atenderam e não mediram esforços em auxiliar na procura de informações. Tenho certeza que outros integrantes da ACIVA deveriam ser ouvidos, mas pelo curto prazo que temos para desenvolver esta pesquisa, esta tarefa ficou inviável.

Gostaria de agradecer também ao escritório do DNIT responsável pelo trecho Sul da BR-101, representado pelo engenheiro Avani Aguiar de Sá, que se disponibilizou em contribuir com a pesquisa.

Ao meu grande amigo Osmar dos Santos, bem mais conhecido como Noca da Barranca, que assim como no TCC não mediu esforços em me auxiliar nesta Dissertação.

Também quero agradecer à Prefeitura Municipal de Araranguá que, representada pelo Prefeito Mariano Mazzuco Neto, pelo Secretário de Planejamento Leonardo Tiskoski e pelo Secretário de Agricultura Rogério Pessi, tão bem me receberam e demonstraram interesse em contribuir com este trabalho.

Por fim, gostaria de agradecer ao senhor Evalte Becker, que junto com os demais narradores, ajudou a contar um pouco da história de Araranguá.

“Mas pode-se e deve-se – em primeiro lugar, historiador – trabalhar, lutar para que a história, nos dois sentidos da palavra, seja *outra*”.

Jacques Le Goff

RESUMO

BRONSTRUP; Daniel Alves. **Da rodovia da morta ao desvio pela vida:** os conflitos socioambientais em torno da duplicação da rodovia BR-101 em Araranguá/SC (1995 – 2011). 2012. 177 f. Dissertação (Mestrado em História – Área: História do Tempo Presente) – Universidade do Estado de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História, UDESC, Florianópolis.

A rodovia BR-101 em Araranguá está tão relacionada ao cotidiano da cidade que dificilmente é mencionada em pesquisas e livros de história da cidade. Portanto, esta pesquisa pautada na História do Tempo Presente vem se aprofundar num assunto inovador para a historiografia local.

Após anos de desenvolvimento impulsionado pela agricultura e por pequenas indústrias que se organizavam no refino de seus produtos, a cidade de Araranguá presenciou profundas alterações através da chegada da rodovia federal ainda na década de 1960. Já no início, a ferrovia foi desativada fazendo a rodovia absorver as principais atividades de transporte da cidade. Com o passar dos anos, sua localização passou a ser referência para novos estabelecimentos comerciais e a partir da década de 1970, com sua pavimentação, a cidade vislumbrou novas perspectivas econômicas.

Com a facilidade de acesso, a cidade passou a respirar novos ares e iniciou uma forçada vocação para o turismo, pois até mesmo seus símbolos nacionais exaltam as belezas naturais. Essa política originou um desenvolvimento do turismo nos balneários da cidade, além do mais as regiões próximas à rodovia começaram a receber as primeiras indústrias motivadas pela proximidade e fácil acesso. Além disso, novos bairros residenciais começam a surgir a partir de loteamentos e o crescimento da cidade se intensifica nas proximidades do leito da rodovia. Essa relação entre a cidade e a rodovia vai ser abalada a partir da década de 1990, quando o tráfego intenso, a má conservação da via e o excesso de bairros às margens da rodovia geram uma combinação perigosa que vai ceifar muitas vidas. Outro problema é que a mesma rodovia que trouxe desenvolvimento e riqueza, também vai trazer congestionamentos e poluição sonora e ambiental.

Movidos por um sentimento de afirmação no estado de Santa Catarina, o grupo RBS vai apoiar inúmeros movimentos em prol da duplicação completa da rodovia, no entanto a duplicação primeiramente sai no trecho norte. Quando, já na virada do século, a duplicação passa a ser planejada no sul, a cidade de Araranguá presencia um movimento diferente dos outros ocorridos até então na região.

Empresários, ambientalistas, profissionais liberais, líderes comunitários dentre outros vão se engajar na luta para mudar o traçado da rodovia na cidade. A proposta era desviar do perímetro urbano. Porém o grupo vai enfrentar a oposição de empresários e dos órgãos governamentais que administram o empreendimento. Foram anos de intensos debates e inúmeras audiências até que ao final o grupo intitulado “Desvio pela Vida” conseguiu impor sua proposta.

Com essa vitória veio algum viés, como por exemplo, a unidade do grupo foi desfeita por divergências na celebração do acontecimento. Mesmo assim esse movimento modificou a cidade em vários aspectos que serão respondidos somente a partir da conclusão da obra de duplicação da rodovia.

Palavras-chave: Araranguá. Movimentos Populares. Rodovia BR-101. Tempo Presente.

ABSTRACT

BRONSTRUP, Daniel Alves. **From the highway to the deviation of the dead for life:** conflicts around the duplication of the BR-101 in Araranguá / SC (1995 - 2011). 2012. 177 f. Thesis (MA in History - Area: History of the Present Time) - State University of Santa Catarina. Graduate Program in History, UDESC, Florianópolis.

The BR-101 in Araranguá is so related to the life of the city which is hardly mentioned in history books and research the city. Therefore, this research based in the History of the Present Time to delve into a subject comes to innovative local historiography.

After years of development driven by agriculture and small industries organized themselves in refining their products, the city of Araranguá witnessed profound changes through the arrival of federal highway in the decade of 1960. At the beginning, the railroad was doing off the highway to absorb the main transport activities of the city. Over the years, its location became a reference point for new businesses and from the 1970s, with its paving, the city saw new economic outlook.

With the ease of access, the city began to breathe fresh air and began a forced vocation for tourism, because even their national symbols exalt the natural beauty. This policy led to a development of tourism in the resorts of the city, moreover, the areas near the highway began receiving the first industries motivated by the proximity easy access. In addition, new residential neighborhoods begin to arise from subdivisions and growth of the city is intensified near the bed of the highway. This relationship between the city and the highway will be shaken from the 1990s, when heavy traffic, poor preservation of the route and over the edges of neighborhoods of the highway will generate a dangerous combination that will reap many lives. Another problem is that the same road that brought wealth and development, will also generate congestion from the noise and environmental pollution.

Driven by a sense of affirmation in the state of Santa Catarina, RBS group will support numerous movements for complete duplication of the highway, however duplication in northern stretch out first. When the turn of the century as the duplication is to be planned in the southern city of Araranguá witnessing a movement different from the others so far occurred in the region.

Environmentalists, professionals, community leaders and others will engage in the fight to change the route of the highway in the city, the proposal was to divert the urban perimeter. But the group will face opposition from business and government agencies that administer the project. During years of intense debate and many hearings until the end of the group entitled "Deviation for Life" was able to impose its proposal.

With this win came some bias, such as the unity of the group was undone by differences in the celebration of the event. Yet this movement has changed the city in several aspects that will be answered only after the completion of the work of duplication of the highway.

Keywords: Araranguá. Popular Movements. BR-101. Present Time.

LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Figura 1: Manifesto com as cruzes na BR-101	27
Figura 2: Trecho Sul da Rodovia BR-101 em detalhe de mapa.....	35
Figura 3: Ilustração presente na reportagem do jornal O Sul de 23 de fevereiro de 1964.....	37
Figura 4: Ilustração dos bairros citados pelo Relatório de Diagnóstico do Município de Araranguá.	39
Figura 5: Construção do Residencial Gabriela, 1976.....	41
Figura 6: Estação Ferroviária da Barranca – Araranguá - SC (1930).....	43
Figura 7: O trem e o movimento na estação da Barranca (dec. 1950).....	44
Figura 8: Chegada da Estrada de Ferro em Araranguá (27 de fevereiro de 1926).....	44
Figura 9: Enchente na Barranca (dec. de 1960).....	49
Figura 10: Mapeando o loteamento ao lado da estrada de ferro.	50
Figura 11: Monumento ao Caminhoneiro, BR-101 Tubarão/SC.....	56
Figura 12: Bandeira do Município de Araranguá.....	63
Figura 13: Tragédia na BR-101, foto da capa em 21 de agosto de 1989.....	72
Figura 14: Capa do jornal Diário Catarinense de 22 de Agosto de 1986.....	75
Figura 15: Capa do jornal Diário Catarinense de 08 de Setembro de 1993.....	76
Figura 16: Abaixo-assinado encartado no Diário Catarinense.....	79
Figura 17: Mensagem de empresas privadas em prol da duplicação.	84
Figura 18: Marcha pela Duplicação enfrenta chuva nos primeiros passos em SC.	86
Figura 19: Capa do jornal com manchete sobre o início das obras de duplicação.....	90
Figura 20: Navegando na BR-101.....	100
Figura 21: Protesto na BR-101 em Araranguá.....	105
Figura 22: Manifestação na BR-101 em Araranguá.....	107
Figura 23: Comitiva do BID vistoriando a BR-101 em Araranguá.	114
Figura 24: Faixa “BID, você pode decidir”, esperança ou pressão?.....	116
Figura 25: Construção trecho do contorno de Araranguá da rodovia BR-101.....	134
Figura 26: Construção dos elevados do desvio em Araranguá, rodovia BR-101.	135
Figura 27: Proposta de Projeto “Desvio pela Via” - Adaptado.....	138
Figura 28: Mapa comercial da cidade 2011/2012.....	139
Figura 29: Projeto do monumento “Desvio pela Vida”.	149
Figura 30: Centro de Araranguá no início do século XX.....	156
Figura 31: Projeto de transposição da Lagoa de Cabeçadas.....	160
Figura 32: Obras do elevado sobre os banhados no Desvio pela Vida, outubro de 2011.....	163
Figura 33: Carregamento de farinha em caminhões, década de 1970.....	165

LISTA DE ABREVIATURAS

ACIVA – Associação Comercial e Industrial do Vale do Araranguá.
AESC - Associação de Arquitetos e Engenheiros de Araranguá.
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento.
CDL – Câmara dos Dirigentes Lojistas.
CONTUR – Conselho Municipal de Turismo de Araranguá.
DNER – Departamento Nacional de Estrada de Rodagens.
DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.
EIA – Estudo de Impacto Ambiental.
FATMA - Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina.
FEPAM - Fundação de Proteção ao Meio Ambiente do Rio Grande do Sul.
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.
IME - Instituto Militar de Engenharia.
OAB – Ordem dos Advogados do Brasil.
ONG – Organização não governamental.
PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro.
PP – Partido Progressista.
PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira.
PT - Partido dos Trabalhadores.
PLAMEG – Plano de Metas do Governo.
RBS TV – Rede Brasil Sul de Televisão.
RIMA – Relatório de Impacto Ambiental.
SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A (vinculada ao governo estadual).
SINDIPETRO – Sindicato do Comércio Varejista e derivado de petróleo de Santa Catarina.
SINTE – Sindicato dos Trabalhadores em Educação.
TCU – Tribunal de Contas da União.
UAMA – União das Associações de Moradores de Araranguá.
UNISUL – Universidade do Sul de Santa Catarina.

SUMÁRIO

À GUIA DE INTRODUÇÃO.	12
1 UMA CIDADE, VÁRIOS SUJEITOS, TANTOS LUGARES.	22
1.1 A BR-101 ENQUANTO RODOVIA DA MORTE.....	27
1.2 ATROPELAMENTOS: O IMPACTO NEGATIVO DA BR-101 NA CIDADE DE ARARANGUÁ.....	30
1.3 TÃO DISTANTE E TÃO PRÓXIMO: O (DES)CASO DO BAIRRO BARRANCA.	40
1.4 O OUTRO LADO DA MOEDA: O ANTES E O DEPOIS DA RODOVIA NA CIDADE.	51
2 EXPERIÊNCIA FRAGMENTADA: MODERNIZAÇÃO E EXPECTATIVAS EM ARARANGUÁ A PARTIR DO SÉCULO XXI.	69
ENQUANTO ISSO O POVO ESPERA: AS CAMPANHAS EM PROL DA DUPLICAÇÃO DA BR-101 QUE UNIRAM DOIS ESTADOS.	69
2.1 UMA OBRA COM “RESPEITO” SOCIOAMBIENTAL: A DUPLICAÇÃO, OS IMPACTOS E AS TENSÕES ENTRE A CONTRADITÓRIA “RODOVIA ECOLÓGICA”.....	93
2.2 RODOVIA DA DISCÓRDIA: DESDOBRAMENTOS EM TORNO DA DUPLICAÇÃO DA BR-101 EM ARARANGUÁ.	112
3. SENTIDOS DA DUPLICAÇÃO: PERSPECTIVAS SOBRE A DUPLICAÇÃO DA BR-101.	125
3.1 SENTIDOS ALTERNADOS: AS MUDANÇAS NAS EXPECTATIVAS EM RELAÇÃO AO “DESVIO PELA VIDA”.....	128
3.2 SENTIDOS OPOSTOS: AS DIVERGÊNCIAS EM TORNO DA “CELEBRAÇÃO DA VITÓRIA” DO MOVIMENTO DESVIO PELA VIDA.....	143
3.3 O SEXTO SENTIDO: AS ANÁLISES DE UM PROJETO INÉDITO EM TODA DUPLICAÇÃO.....	154
CONSIDERAÇÕES FINAIS	165
REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS.	171
OUTRAS FONTES CONSULTADAS.	174

À GUIZA DE INTRODUÇÃO.

A partir da segunda metade do século XX, a História acompanha a produção de um novo campo científico, ainda provisoriamente conhecido como História do Tempo Presente. Esse campo historiográfico foi inicialmente produzido na Europa após a traumática experiência com a Segunda Guerra Mundial. De acordo com Henry Rousso, Segunda Guerra foi o acontecimento que trouxe muitas inovações, em diversos campos, que possuíram certa continuidade. Portanto, segundo Rousso,

O importante aqui não é identificar uma ruptura por mero gosto pela periodização, mas sim assinalar o fato de que nosso tempo presente foi condicionado em seus modos de pensamentos, em sua organização social, em seu espaço internacional, muito mais pela Segunda Guerra Mundial do que pela Primeira Guerra Mundial [...]¹.

Assim, a História do Tempo Presente começa a se interessar por assuntos relacionados ao pós-guerra, e que são muitas vezes objetos diretamente relacionados ao presente vivido. Ainda sobre esse período, Durval Muniz de Albuquerque aponta que é a partir daí que se inicia o pós-modernismo, utilizando simbolicamente as bombas atômicas como momento de ruptura e de fracasso da modernidade. Com isso “todas as promessas das filosofias da história do século XIX, de uma história teleológica, atravessada pela razão, em direção à civilização, ao progresso, à liberdade, à igualdade, e à fraternidade são calcinadas junto com milhares de japoneses”².

Portanto esse ato vai simbolizar uma ruptura em vários aspectos no século XX. Muitos teóricos vão chamar de sociedade pós-moderna, ou seja, uma sociedade que apresenta novos valores, novos símbolos de tecnologia e que Jameson vai chamar de “sociedade do espetáculo”³. De acordo com o autor, estaríamos na terceira idade da máquina, na qual:

¹ ROUSSO, Henry. **A História do Tempo Presente, vinte anos depois**. In: PORTO JR, Gilson(org). História do tempo presente. Bauru: Edusc, 2007, Tradução Norma Domingos, p.280.

² ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz. **História: a arte de inventar o passado: ensaios de teoria da história**. Bauru, SP: EDUSC, 2007. p.56.

³ JAMESON, Frederick. **Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio**. 2. Ed. São Paulo: Ática, 1997. p.45.

[...] nossa tecnologia não está mais representada pela turbina, ou pelos silos ou chaminés de fábricas de Sheeler, nem pela elaboração barroca das tubulações e das esteiras transportadoras, ou mesmo pelo perfil aerodinâmico dos trens [...], mas antes pelo computador, cuja forma exterior não tem nenhum apelo visual ou emblemático, ou então pelos invólucros das várias mídias, como o desse eletrodoméstico chamado televisão que não articula nada, mas implode, levando consigo sua própria superfície achatada⁴.

Se na primeira metade do século XX os trens, as fábricas e a máquina propriamente dita representam a tecnologia, o novo, o desenvolvimento e o progresso, vemos a partir da segunda metade um alastramento dos meios de comunicação, que fazem parte cada vez mais do cotidiano das pessoas. São eles que simbolizam os “novos tempos”, além disso, vão vencer a barreira da distância. O rádio, a televisão, o telefone e, mais recentemente, a internet com sua comunicação instantânea de áudio e vídeo realizam o sonho que já era de certa forma imaginado no desenho “Os Jetsons”⁵. Além disso, transformam qualquer anônimo em um grande astro da noite para o dia, transformam nossas relações num espetáculo através de “reality shows” e influenciam até mesmo nossa escrita.

Essa “sociedade do espetáculo” transforma os fatos históricos em acontecimentos heroicos, espetaculares, memoráveis, que são retratados nas telas de cinema. Além disso, torna-se muito comum o lançamento de livros e revistas de História, produzidos por outros profissionais sem um embasamento teórico. Tal modelo será chamado por Beatriz Sarlo⁶ de “História de grande circulação”, na qual a escrita preconizará a venda, como um produto. A própria sociedade influencia a forma de disseminação do conhecimento histórico para a massa, que é cada vez mais de forma mercadológica e tem, como um dos principais aspectos da sociedade pós-moderna, a falta de profundidade ou densidade⁷. Entretanto, SARLO apresenta também a “História Acadêmica”, que está “(...) mais preocupada com regras internas do que com a busca de legitimações externas que, se são alcançadas por um historiador acadêmico, podem até originar a desconfiança de seus pares”,⁸ ou seja, esse modelo de História vai oferecer hipóteses.

⁴ JAMESON, op. cit. p. 63.

⁵ Foi uma série animada de televisão produzida pela Hanna-Barbera de 1962 a 1963, exibida no Brasil pela TV Excelsior, e depois de 1985 a 1987, exibida pelo SBT. Essa série introduziu no imaginário da maioria das pessoas o que seria o futuro da Humanidade: carros voadores, cidades suspensas, trabalho automatizado, toda sorte de aparelhos eletrodomésticos e de entretenimento, robôs como criados, etc (wikipédia).

⁶ SARLO, Beatriz. **Tempo passado**: cultura da memória e guinada subjetiva. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p.13.

⁷ JAMESON, op. cit. p. 45.

⁸ SARLO, op. cit. p. 15.

A partir desse modelo, voltamos nossas atenções para a História do Tempo Presente que, como já foi mencionado, possui uma produção forte a partir da Segunda Guerra Mundial e tem sua aceitação principalmente pela “proximidade e o peso dos assuntos abordados”.⁹

A História do Tempo Presente parece ainda, enquanto produção historiográfica, concentrada em discussões nas universidades das capitais brasileiras e em eventos da área. Contrariando essa lógica, analisar-se-á a história do município de Araranguá¹⁰, que também sempre esteve pautada em uma história oficial, que enfatiza a política e a economia, compreendendo períodos de tempo os quais vão desde os primórdios do município até os dias atuais.

A maioria dos autores que produziram as primeiras pesquisas sobre Araranguá eram padres interessados em uma história vinculada à própria religião. Apesar de Araranguá ter sido emancipada da cidade de Laguna em 1880, a sua primeira obra historiográfica foi publicada somente cem anos depois da criação do município, em 1987, com o livro *Memórias do Araranguá*. Organizado pelo Padre João Leonir Dall’Alba através das anotações do diário de Bernadino de Senna Campos, esse livro relata um período (1873-1930) da vida de um morador de Araranguá, que era natural de Florianópolis, e possuía emprego na cidade como telegrafista. Suas amizades com os políticos influentes da época tornavam-no uma pessoa conhecida e respeitada. Após a segunda edição dessa obra, em 1989, somente em 1994 Araranguá teria a “sua história” publicada em livro de autoria do padre Paulo Hobold. A *história de Araranguá: reminiscências desde os primórdios até o ano de 1930* tornou-se a primeira obra a falar exclusivamente da história da cidade. Entretanto, ela se restringia até o ano de 1930, a mesma data final das lembranças de Bernadino de Senna Campos. Na década de noventa, mais precisamente em 1997, foi publicado o livro *Histórias do grande Araranguá*. Esse livro contém uma coletânea com mais de cem entrevistas realizadas na década de oitenta pelo padre João Leonir Dall’Alba com antigos habitantes do imenso município que se constituía Araranguá no início do século XX. Apesar de não conter nenhuma análise do autor, o livro chama a atenção por publicar as memórias de pessoas “importantes” e “anônimas” da história araranguaense. Quase dez anos depois, o livro de Paulo Hobold foi “completado e atualizado” por Alexandre Rocha.

⁹ ROUSSO, Henry. **A História do Tempo Presente, vinte anos depois**. In: PORTO JR, Gilson(org). História do tempo presente. Bauru: Edusc, 2007, Tradução Norma Domingos, p.283.

¹⁰ Situado no extremo sul de Santa Catarina, próximo 30 km da cidade de Criciúma, está a 220 km da capital Florianópolis.

O autor lançou, em 2005, uma reedição do livro *A história de Araranguá*, analisando momentos históricos já trabalhados pelo padre Hobold na primeira versão (até 1930) e completando-o com a história de 1930 até o ano da publicação. O autor também procurou retratar aspectos culturais, ecológicos e geográficos do município.

Todas essas obras mencionam a existência da estação ferroviária¹¹, que foi de muita importância para o município na metade do século XX, mas por algum motivo os historiadores araranguenses não perceberam a relevância da rodovia BR-101, atualmente, na vida cotidiana da cidade. Provavelmente ainda estavam preocupados em pesquisar eventos/temas encerrados. Por esse motivo, a história da BR-101 aparece pouco em pesquisas históricas da cidade, e, quando é mencionada, tem a função de ser o ponto final da história (como no caso da história da ferrovia) ou é pano de fundo (quando se trata de pesquisas nas áreas econômicas). Assim, veremos como uma História do Tempo Presente pode ser escrita em Araranguá através da análise de acontecimentos relacionados à rodovia BR-101.

Esta cidade, que se autodenomina em seu hino como “rainha do sul catarinense”, teve em toda a sua história uma relação direta com o transporte. Seu surgimento, enquanto núcleo de povoamento, foi a partir do chamado Caminho dos Conventos, uma estrada que fazia parte de um conjunto de caminhos utilizado pelos tropeiros que ligava a região Sul do Brasil desde Viamão, no Rio Grande do Sul, até aos campos de Curitiba/PR. Sua abertura foi concluída na primeira metade do século XVIII, e pelo que consta nos livros da cidade, a utilização foi imediata. Todo esse movimento de tropas fazia parte dos interesses econômicos da Coroa Portuguesa, já que as tropas que partiam do Sul abasteciam as regiões mineradoras localizadas no centro do Brasil.

Esse caminho oferecia diversas rotas para interligar a planície costeira com o topo da serra geral. Desse caminho, uma das rotas mais utilizadas era a que interligava as localidades que hoje representam os municípios de Viamão/RS, Araranguá e Lages/SC.

Algumas localidades que começaram a surgir ao longo do caminho tornar-se-iam pontos de paragem e descanso. Como é o caso do Capão da Espera, mencionado por Paulo Hobold em seu livro sobre a história de Araranguá:

¹¹ Estação Ferroviária do Bairro Barranca pertencia à Ferrovia Tereza Cristina e funcionou entre os anos 1930 a 1968. Essa estação e o bairro em torno dela foram temas de pesquisas relacionadas ao meu TCC em História.

Capão da Espera, sito pela localização geográfica logo após o início da estrada conventos/Curitiba, é pouso obrigatório para as tropas, vindas do sul antes de enfrentarem a íngreme e perigosa escalada do planalto da serra geral [...] enquanto as manadas dos animais tropeados descansavam ou abasteciam junto às aguadas e nas pastagens ou vegetação silvestre, no local onde atualmente está assente a Praça Hercílio Luz, o tropeiro e seus camaradas acomodavam-se para umas horas de repouso, depois de arriadas as cargas e desarreadas as alimárias¹².

Esse Capão da Espera acabou atraindo moradores da cidade de Laguna que buscavam o comércio com os que por ali passavam. Com o tempo, com a abertura de outras rotas, o Caminho dos Conventos caiu em desuso e a localidade que viria a se chamar Campinas e, posteriormente, Araranguá passa por um momento de pouco crescimento econômico. Quando da emancipação de Laguna, que ocorreu em 1880, a vila, que também era a sede de um imenso município, ainda sofria com problemas econômicos.

No século XX, Araranguá passa a depender ainda mais dos meios de transportes para sobreviver economicamente. Até os anos 1920, o rio que dá nome à cidade era a principal e mais segura ligação com o resto do Estado. Mas o grande problema para a navegação, e que ainda hoje permanece, é sua barra. Muito rasa e assoreada, ela dificultava a entrada dos vapores que transportavam passageiros. Bernardino de Senna Campos, telegrafista que chega à cidade em 02 de junho de 1894, descreve a vila e menciona o problema do rio Araranguá.

Em frente à praça atravessava o majestoso rio Araranguá, um dos maiores do Estado e mais fundo, mas com uma barra ingrata, numa praia isolada. Existiam uns 5 iates que viajavam para a capital, uma ou duas viagens por ano, quando a barra dava saída¹³.

Por esse motivo, era necessária outra via muito mais confiável. As estradas nessa época eram precárias, os automóveis eram poucos, o que tornava a ferrovia a peça fundamental para a cidade. Os trilhos da ferrovia, que há tempos existiam para transportar carvão da região mineradora aos portos de Laguna e Imbituba, chegam a Araranguá num ramal destinado ao transporte de passageiros e dos produtos agrícolas produzidos no Vale do

¹² HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005. p. 82.

¹³ CAMPOS, Bernardino de Senna. **Memórias do Araranguá**. Seleção e coordenação do Padre João Leonir Dall'Alba. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1987. p.42.

Araranguá. Coronel João Fernandes, superintendente municipal que trabalhou em prol da chegada dos trilhos à cidade, mencionou em seus relatórios:

É me grato declarar-vos que uma das nossas mais ardentes aspirações está se traduzindo em palpável realidade. Refiro-me ao prolongamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina até a zona do extremo sul do Estado. Tudo nos induz a crer que ouviremos, neste ano, o sibilar da locomotiva nesta cidade.¹⁴

Era o início de um novo tempo para a cidade. Os tropeiros ainda chegavam à cidade, mas para levar suas mercadorias até a estação e buscar o que o trem trazia. O cotidiano era marcado pelo barulho e a sujeira das locomotivas a carvão, pelo carregar e descarregar de mercadorias nos arredores da estação, pela espera dos trens. Mas, nas palavras do historiador Alexandre Rocha: “O eficiente meio perdurou por apenas 40 anos. Paralela à ferrovia já existia desde meados do século XX a rodovia federal, depois pavimentada e denominada BR-101. Era o fim do ramal da ferrovia que servia Araranguá.”¹⁵

Os textos desta dissertação são o resultado de pesquisas voltadas para essa rodovia e sua relação com a cidade de Araranguá. Sua implantação, os impactos, as lutas pela duplicação, os movimentos em prol do desvio da rodovia na fase de duplicação são assuntos abordados em três capítulos.

O primeiro capítulo, intitulado “A BR-101 enquanto rodovia da morte” apresenta uma investigação partindo do presente, do problema instalado na cidade de Araranguá. A forma voraz de como ceifou vidas, levou a rodovia a receber esse apelido que perdurou por muito tempo. Além disso, o capítulo também apresenta o outro lado, a vida. Quando da sua chegada à cidade e durante as décadas que se seguiram, a cidade de Araranguá procurou deixar de lado a fama de ser um centro “mandioqueiro” para pensar em uma nova atividade econômica, o turismo. É percebido, por exemplo, que os próprios símbolos municipais são voltados para a exaltação das belezas naturais da cidade. Também é dada atenção à influência que tal rodovia promove sobre o espaço urbano da cidade de Araranguá, fazendo surgir novos bairros e também “distanciando” outros da cidade.

¹⁴ HOBOLD, Paulo. **A história de Araranguá: reminiscências desde os primórdios até o ano de 1930**. Porto Alegre: Palmarinca, 1994. p. 167.

¹⁵ HOBOLD, op. cit. p. 172

Em especial, são analisados dois bairros que vivem situações opostas na dinâmica da cidade atualmente. O bairro Cidade Alta, com a pavimentação da rodovia, se apresenta como uma região industrial e comercial da cidade e passa a mostrar várias alterações urbanas como, por exemplo, um clube social, os primeiros condomínios residenciais da cidade e até mesmo um hospital visto como moderno para os parâmetros da cidade. Já a localidade de Barranca é tida como uma região com problemas naturais que geram desvalorização nos terrenos e certo preconceito da cidade sobre seus moradores. Além disso, essa análise também mostra que esta região teve desenvolvimento urbano a partir da implantação da ferrovia. O que passa a ser a grande questão é o enriquecimento de uma parte da cidade, enquanto outra localidade ao lado, dividida apenas pelo rio, pouco usufruiu da bonança econômica proporcionada pela rodovia.

No segundo capítulo, parte-se da seguinte idéia: “experiência fragmentada”. Ou seja, o assunto que se discute se relaciona a um momento único para a cidade de Araranguá. Em todas as obras de duplicação no trecho catarinense, nenhuma cidade lutou com tanta insistência para ver a rodovia desviada do seu perímetro urbano. É feita também uma análise nas campanhas em prol da duplicação da rodovia. Essa gerou várias outras, algumas delas organizadas por veículos da imprensa e outras por políticos. Alguns acidentes vistos pela imprensa como “tragédias” também são analisados. É fundamental salientar também a participação de determinados grupos nos embates políticos, na luta pela duplicação de todo o trecho catarinense da rodovia BR-101 e também pelo desvio desta em Araranguá/SC. Nota-se a insistência de um grupo econômico na cidade que se opõe ao desvio, usando como justificativa alguns fatores que serão também analisados. Mesmo assim, o que se sobressai nesses debates são as ideias e os discursos ligados à defesa do ambiente e de uma melhor qualidade de vida.

Realmente, é uma nova forma de pensar a modernização da cidade de Araranguá, diferente da lógica de permanecer próxima ao progresso, que até então havia predominado¹⁶. Por esse motivo tal capítulo leva o seguinte título: “Experiência Fragmentada: modernização e expectativas em Araranguá a partir do Século XXI.” Tal proposta leva em consideração essa experiência da cidade de Araranguá, um fragmento perante as experiências de outras localidades.

¹⁶ Outro exemplo dessa lógica predominante é que grandes centros como a região metropolitana de Florianópolis, que há anos possui um projeto para o desvio da rodovia, mas não é posto em prática.

O terceiro e último capítulo amplia a percepção quanto à perspectiva de futuro da sociedade araranguaense para a rodovia BR-101. Propõe-se a discussão dos inúmeros sentidos da obra de duplicação: o econômico, o político, o ambiental e o social. Serão mencionadas as variadas perspectivas dos entrevistados em relação à obra. Outra questão investigada se dá sobre o significado desse desvio para a cidade, tendo em vista que foi a única obra do gênero realizada na duplicação da BR-101/sul. Ao analisar o projeto executado para a duplicação da rodovia entre as cidades de Palhoça/SC e Osório/RS, percebe-se algumas obras vistas como importantes e de grande porte. Dessas, podemos citar os túneis no Morro dos Cavalos, em Palhoça, no Morro Agudo, em Paulo Lopes e no Morro do Formigão, em Tubarão; a ponte estaiada¹⁷, na travessia da lagoa de Cabeçuda em Laguna; o contorno de Araranguá e o túnel do Morro Alto na cidade gaúcha de Maquiné. Esses empreendimentos estão entre os mais caros e os que exigem maior técnica da engenharia. Em comum, quase todos têm como obstáculo uma paisagem natural, somente o contorno de Araranguá tem uma cidade a ser desviada. Outro fator relevante é que essa obra foi motivada por iniciativa da população local, algo quase raro em todo o desenvolvimento do projeto de duplicação.

Esse capítulo também abordará o aproveitamento do trecho antigo da rodovia, que será municipalizado. As propostas e os interesses de alguns setores da sociedade serão discutidos. O próprio movimento “Desvio pela Vida” rachou quanto às opiniões sobre a construção de um monumento que retratasse a “vitória da sociedade civil organizada”. Essa escultura tem proposta de ser construída no atual¹⁸ trevo de entrada da cidade, quando este passar para o domínio do governo municipal. Portanto, como preservar a memória e como contar a história são preocupações divergentes de alguns grupos que se opuseram à construção de um monumento. É importante salientar que tais grupos serão identificados e analisados. Como se entende que as várias perspectivas são o resultado de interesses em sentidos opostos, esse capítulo recebe o título “Sentidos da Duplicação: as várias perspectivas sobre a duplicação da BR-101.”

E como em todo o trabalho de pesquisa história, a diversidade de fontes foi fundamental para dar conclusão ao projeto. Foram utilizados como fontes: fotografias, relatórios, reportagens de jornais locais, regionais e estaduais. Todos disponíveis nos arquivos

¹⁷ Ponte estaiada é um tipo de ponte suspensa por cabos constituída de um ou mais mastros, de onde partem cabos de sustentação para os tabuleiros da ponte. Este modelo costuma ser a solução intermediária ideal entre uma ponte fixa e uma ponte pênsil em casos onde uma ponte fixa iria requerer uma estrutura de suporte muito maior, enquanto uma pênsil necessitaria maior elaboração de cabos. (Wikipédia).

¹⁸ Em 2011 os trabalhos de duplicação no trecho de Araranguá ainda não estão finalizados.

da cidade de Araranguá, da Universidade do Extremo Sul Catarinense, em Criciúma, ou na Biblioteca do Estado, em Florianópolis. Além disso, os arquivos da ONG Sócios da Natureza também foram investigados. Tivemos o contato com textos, reportagens e até mesmo gravações em vídeo de muitas reuniões e audiências a respeito da rodovia BR-101. Muitos vídeos não seriam analisados sem a Internet. Esta se tornou uma ferramenta de grande utilidade, já que matérias e reportagens da televisão são encontradas numa quantidade tão significativa que podemos imaginar a internet um imenso arquivo aberto. Até documentos produzidos pelos governos federais e municipais foram disponibilizados na rede.

A produção historiográfica regional e a científica acadêmica também serão utilizadas para nortear a pesquisa, tanto em questões teóricas quanto na busca de informações e dados regionais.

E, por fim, as fontes orais também estão presentes neste trabalho. Esta metodologia ainda gera muitos debates nos meios acadêmicos, principalmente envolvendo assuntos da metodologia e da confiabilidade na memória. Entretanto, sua importância é constatada, principalmente para a História do Tempo Presente, pois, nas palavras de Henry Rousso, estas fazem parte do seu “campo magnético”. O próprio autor reforça ao dizer que, atualmente, esses conceitos estão imbricados na própria História.

Tal como ela se aplica hoje, essa história parece gravitar ao centro de um dispositivo que coloca em jogo, ao menos, quatro elementos, sem que seja possível distinguir se eles são constitutivos do próprio procedimento, então, universais, ou se são característicos do nosso tempo presente, inscritos, então, em um contexto preciso: a testemunha, a memória, a demanda social, o acontecimento¹⁹.

Além disso, a utilização dessas fontes pode trazer benefícios à relação entre o sujeito e seu passado. Alistair Tomson vai dizer que tal metodologia de trabalho “pode ajudar as pessoas a reconhecer e valorizar experiências que foram silenciadas, ou a enfrentar aspectos difíceis e dolorosos de suas vidas”²⁰.

¹⁹ ROUSSO, Henry. A História do Tempo Presente, vinte anos depois. In: PÔRTO JUNIOR, Gilson et al. **História do tempo presente**. Bauru: Edusc, 2007. p. 287

²⁰ FRISCH, Michael; HAMILTON, Paula; THONMSON, Alistair. Os debates sobre memória e História: alguns aspectos internacionais. In: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes. (org) **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: F.G.V., 1996. p. 71

E partindo dessas fontes, vamos analisar um período muito recente da história de Araranguá que, como já foi mencionado, ainda não foi pesquisado. Mas não estaremos presos ao período, e sim ao objeto que se relaciona diretamente com a cidade. A rodovia e seu desenrolar nas questões sociais serão analisados a partir da visão de um historiador, sem ter o propósito de eleger verdades, “mesmo sabendo que não conseguiremos jamais dominar essa verdade, mas apenas nos aproximar dela”²¹.

²¹ BÉDARIDA, François. Tempo presente e presença da história. In: In: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes. (org) **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: F.G.V., 1996. p. 222.

1 UMA CIDADE, VÁRIOS SUJEITOS, TANTOS LUGARES.

A cidade de Araranguá é conhecida na região como “Cidade das Avenidas”. Esse termo surgiu na década de 1960 em referência à composição urbanística da cidade, que privilegia as avenidas. Partiu do poder público na tentativa de relacionar a cidade a uma característica que poderia se tornar um potencial turístico²². O plano da cidade, muito mais antigo do que muitos moradores imaginam, foi publicado em 1886 pelo então Engenheiro Antônio Lopes de Mesquita na cidade de Laguna.

Esse plano tinha como interesse organizar uma vila que recentemente tinha sido escolhida como a sede do novo município. Além do novo zoneamento para os terrenos da Igreja, Prefeitura e Praça, o que mais chamava a atenção dos moradores da época, segundo os livros da cidade, era o tamanho das ruas, um desperdício de terras.

Mas essas largas avenidas vão presenciar muitas transformações na cidade. Araranguá, através dos seus sujeitos, vai compor inúmeras histórias. Os vários lugares que serviram de cenário para essas histórias, já foram ou serão transformados. Para melhor situar o leitor, vamos analisar um mapa da cidade de Araranguá. Mas esse não é um mapa qualquer. Como diz o título do livro de Cristina Freire, vai “Além dos Mapas”.

Quando nos deparamos com os mapas ditos “oficiais”, podemos perceber que eles possuem todas as informações da cidade. São informações com o nome e a delimitação dos bairros, as avenidas, distâncias, localização das praças e dos monumentos públicos e até mesmo de locais para possíveis compras.

Mesmo com tantas informações, esses mapas não conseguem expor a cidade vista, imaginada e sentida por seus habitantes. Para isso, Cristine Freire apresenta um outro modelo de mapa, composto de fragmentos de sua experiência na cidade. Estes fragmentos podem ser fotos, guardanapos, *tickets* de hotel e de museus. Assim, segundo a autora, “a cidade pode ser investigada por diferentes perspectivas resumidas, a grosso modo, da seguinte maneira: como artefato, como campo de forças ou como imagens”²³.

²² HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005. p. 138

²³ FREIRE, Cristina. **Além dos mapas**: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo. São Paulo: Annablume, 1997. p. 108

Emerson Campos, ao pesquisar sobre as relações culturais e sociais contemporâneas na cidade de Criciúma, vai analisar alguns mapas turísticos e comentar que “nos mapas habituais não é possível perceber o trânsito cultural próprio do contemporâneo”²⁴. Portanto, a vida cotidiana que pulsa nas ruas, nas praças e nos becos de qualquer cidade, dificilmente é mencionada em tais modelos cartográficos.

Partindo dessa ideia, podemos pensar num mapa diferenciado para a cidade, um mapa em que as distâncias “não correspondem às distâncias reais, mas a intervalos vivenciais psicogeográficos”²⁵. São espaços carregados de importância simbólica, que passam a ser retratados nesses mapas. E para a nossa pesquisa, tal modelo contribui pois está resvestido de informações que nos ajudam a entender a cidade sem que haja prejuízo cultural.

José Guilherme Magnani também menciona a importância de detalhar os vários espaços da cidade:

Todas essas categorias, que descrevem diferentes formas de uso e apropriação do espaço, constituem chaves para leitura, entendimento e orientação na cidade: ao circunscrever pontos socialmente reconhecidos como relevantes na dinâmica urbana, servem de referência para as atividades que compõem o cotidiano – seja de trabalho, do lazer, da devoção, da militância, da prática cultural. Fazem parte do patrimônio da cidade, configuram aquele repertório de significantes que possibilitam guardar histórias e personagens que estariam esquecidas não fosse pela permanência, na paisagem urbana, de tais suportes²⁶.

Esses espaços, segundo Michel de Certeau, são constituídos pelos próprios transeuntes: “Os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares. Sob esse ponto de vista, as motricidades dos pedestres formam um desses ‘sistemas reais cuja existência faz efetivamente a cidade’ [...]”²⁷.

²⁴ CAMPOS, Emerson Cesar de. **Territórios Deslizantes: recortes miscelâneas e exibições na cidade contemporânea – Criciúma (SC) (1980-2002)**. 2003. p. 88. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

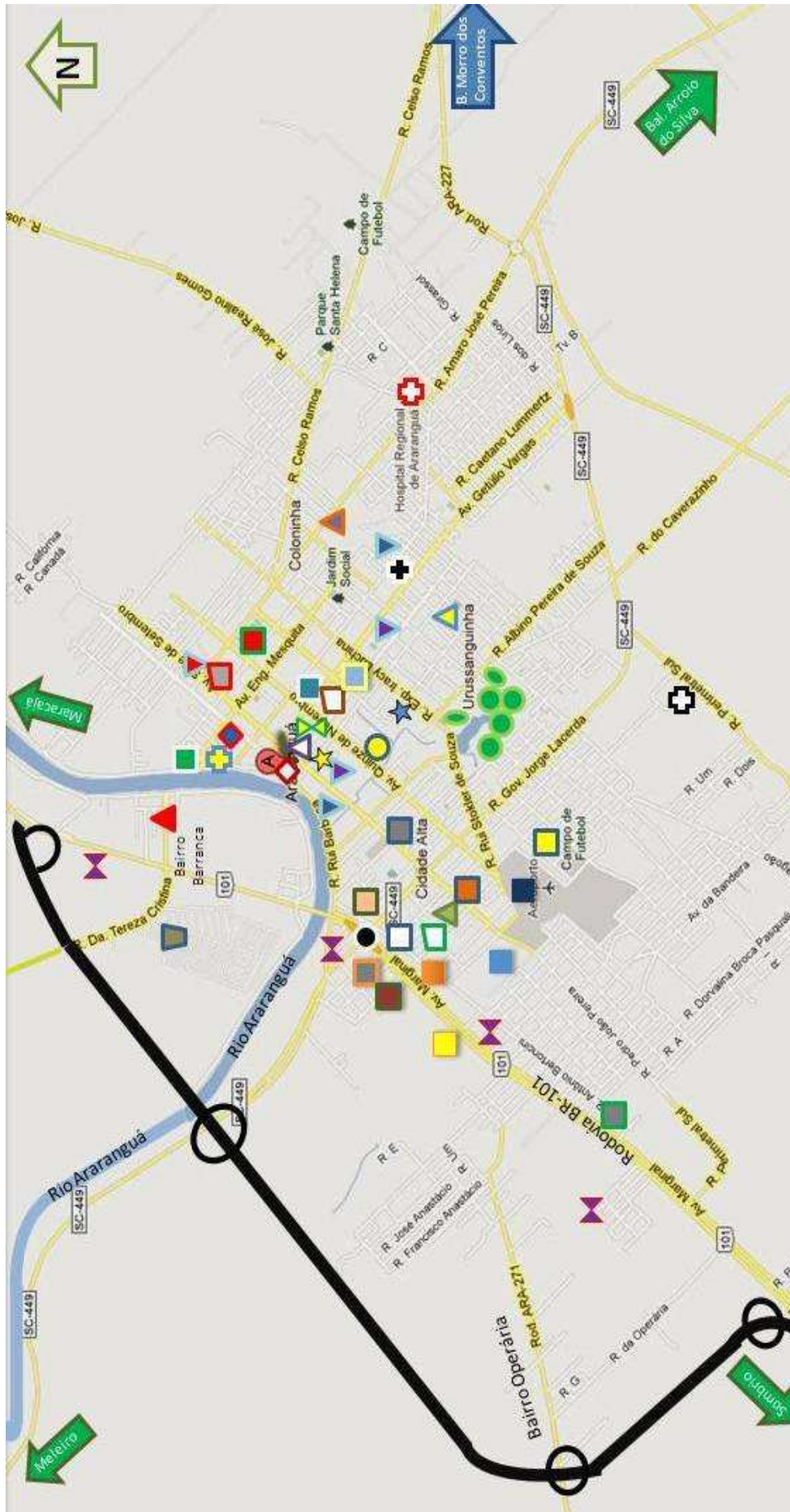
²⁵ FREIRE, op.cit., p. 72.

²⁶ MAGNANI, José Guilherme Cantor; TORRES, Lilian de Lucca. **Na metrópole: textos de antropologia urbana**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2000. p. 45.

²⁷ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1994. Trad. Ephraim Ferreira Alves. p.176.

Desse modo, os mapas propostos por Cristina Freire apresentam o espaço se configurando a partir do que Certeau coloca como “as motricidades dos pedestres”, e as relações interpessoais e as vivências cotidianas ganham mais importância.

Para melhor situar o leitor, vamos apresentar um mapa da cidade de Araranguá com essas características, onde as vivências do autor e os locais citados nos textos são traduzidos aqui sem o compromisso com a padronização geográfica das informações. É a Cidade das Avenidas apresentada sob uma visão. Não a mais correta, nem a mais completa, até porque este não é o nosso objetivo. É uma perspectiva que parte das informações contidas nas entrevistas realizadas entrelaçadas na própria experiência de vida do autor.



Legenda:

- ▲ Igreja Matriz N. S. Mãe dos Homens.
- ▲ Igreja Matriz Sagrada Família
- Postos Irmão da Estrada.
- UFSC – Campus Araranguá
- IFSC – Campus Araranguá
- Trevo de Acesso Araranguá – Rod. BR-101 não duplicada.
- Rodovia BR-101 Duplicada – Desvio pela vida.
- Alças de acesso rodovia BR-101 Duplicada – Desvio pela vida.
- ▲ Igreja Cristo Rei no Terreno da antiga Estação Ferroviária (Barranca).
- Residencial Asteca.

-  Residencial Gabriela.
-  Posto e Hotel Mazzuco.
-  Concessionária Chevrolet.
-  Prefeitura Municipal.
-  Praça Hercílio Luz e Jardim Alcebiades Seara.
-  União Clube Cidade Alta – UCCA.
-  Grêmio Fronteira Clube.
-  Hospital Regional de Araranguá
-  Unidade Básica de Saúde – Posto Central Bom Pastor.
-  Cemitério Municipal Cruz das Almas.
-  Zona do Meretrício.
-  Cemitério Municipal Jardim da Paz.
-  Concessionária Mercedes-Benz (SAVEPE).
-  Hotel e Restaurante Becker.

-  Araranguá Tênis Clube.
-  Igreja São Pedro, Bairro Coloninha.
-  Igreja N. S. Aparecida, Bairro Urussanguinha.
-  Igreja Evangélica Assembléia de Deus
-  Igreja Evangélica Quadrangular.
-  Igreja Evangélica Universal do Reino de Deus.
-  Colégio Estadual Prof. Maria Garcia Pessi.
-  Colégio Estadual de Araranguá.
-  Escola Particular, Colégio Murialdo.
-  Reserva Florestal Municipal Walter Belzone.
-  Câmara de Vereadores.
-  Ginásio Municipal de Esportes (Bolha).
-  Fórum Colombo Machado Sales.

-  Sede da SAMAE Araranguá, antigo terreno dos Escritórios do DNER.
-  Casa do Agricultor Rogério Pessi.
-  Terminal Rodoviário Intermunicipal / Interestadual.
-  Terminal Rodoviário Municipal.
-  Escritório Central, Oficinas e Garagens da Empresa União de Transporte.
-  Metalúrgica Pagé.
-  Loja da AFUBRA.

1.1 A BR-101 ENQUANTO RODOVIA DA MORTE.

Em primeiro de novembro de 2010, véspera do dia de Finados²⁸, quem passou pelo trecho da BR-101 em Araranguá, próximo ao bairro Jardim Cibele, percebeu algo diferente.

Reunidos no início da manhã de domingo, moradores do bairro Jardim Cibeli, familiares e amigos de vítimas de acidentes de trânsito nas proximidades do trevo da BR 101, localizado no bairro Mato Alto, realizaram um manifesto silencioso. Eles chegaram por volta das 7h da manhã e foram fixando cruzes brancas nos canteiros do trevo, simbolizando as vidas que foram ceifadas naquele trecho.²⁹

Provavelmente as pessoas ficaram muito espantadas com a quantidade de cruzes brancas lembrando um cemitério e com os bonecos simulando corpos sem vida. Além disso, com o fim da manifestação, as cruzes não foram tiradas, permanecendo durante toda a temporada de verão, período de maior movimento na BR-101. Foi uma manifestação diferente, as pessoas lembraram-se de seus parentes, entes queridos que se foram por causa da rodovia BR-101, trecho Sul, que por tantos anos clama pela duplicação.



Figura 1: Manifesto com as cruzes na BR-101³⁰.

Fonte: Acervo Grupo Correio do Sul.

²⁸ Para a religião Católica, dia destinado à memória dos mortos.

²⁹ Cruzes de protesto lembram mortes em trevo do Mato Alto, disponível em <<http://www.grupocorreiodosul.com.br>> visitado em 19/01/2011.

³⁰ Fonte: www.grupocorreiodosul.com.br

Chamou a atenção esse manifesto pela criatividade. Silenciosamente, os manifestantes ficaram às margens da rodovia, não a fecharam por nenhum minuto, não fizeram passeata ou caminhada, não houve discurso, apenas ocorreu o lamento por tantas vidas perdidas.

Atualmente, os constantes acidentes fazem as pessoas se acostumarem com tal situação, como se pode perceber na fala de Alveri de Sá, proprietário de postos de combustíveis às as margens da rodovia: “Os acidentes são uma coisa que, por incrível que pareça, não sei o que aconteceu com o homem, mas ele se acostumou. Virou uma rotina! Aconteceu hoje, e amanhã já esqueceu”³¹. Podemos analisar que a infinidade de acidentes ocorridos ao longo do trecho não duplicado, quando ganhavam as manchetes da mídia regional ou estadual eram de forma “espetacular”, tentando prender a atenção do receptor da notícia.

A modernização possibilita múltiplas alternativas aos indivíduos. As rodovias e os automóveis, que proporcionam uma maior velocidade na locomoção e transporte, também vão trazer impactos negativos como, por exemplo, os acidentes e os problemas ambientais.

Vários são os jornais que em suas manchetes trazem notícias de acidentes graves na rodovia BR-101, dentre eles o trecho que corta a cidade de Araranguá. São acidentes que envolvem muitas vezes caminhões e carros de passeio. No caso de motociclistas e pedestres, quando aparecem, quase sempre são em acidentes fatais. Em 24 de maio de 2004, o jornal Diário O Tempo traz em sua capa a seguinte manchete “Acidente com dois caminhões na 101 provoca explosões e feridos”³². De acordo com a reportagem, um dos caminhões transportava carga inflamável, o que ocasionou a explosão e deixou o local totalmente destruído, com destroços e labaredas de fogo por todos os lados, fazendo a rodovia ficar interditada por mais de três horas e formando um congestionamento de 8 km. Por sorte, os envolvidos nesse acidente não perderam a vida, mas foram levados ao Hospital Regional de Araranguá com ferimentos e queimaduras. Segundo a reportagem do jornal, todos conseguiram retornar para suas cidades de origem, no Rio Grande do Sul.

Além dos acidentes envolvendo caminhões, o trecho da BR-101 em Araranguá também presencia muitos atropelamentos. Em junho de 2004, a página policial do jornal

³¹ **Alveri Aguiar de Sá.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

³² **Acidente com dois caminhões na 101 provoca explosões e feridos.** Diário O Tempo (Araranguá), 24/05/2004.

Diário O Tempo estampa: “Pedestre morre na 101”.³³ Segundo essa reportagem, o pedestre foi atingido próximo ao bairro Sanga da Toca, em Araranguá. Este veio a falecer no hospital e o condutor do automóvel não prestou socorro. São vários os noticiários de jornais que trazem informações sobre acidentes na BR-101. Muitos significam o fim de um passeio de férias, o ponto final de uma viagem a trabalho, uma entrega que não foi feita. A pista simples, quase que totalmente reta, é convidativa para inúmeras ultrapassagens mal planejadas, que acabam ocasionando acidentes graves.

De acordo com relatórios do Ministério dos Transportes, em 2008 Santa Catarina figurava em segundo na lista dos estados que mais possuem acidentes de trânsito. O número estava em 15.582 acidentes ocorridos, perdendo apenas para Minas Gerais, com 22.697 acidentes³⁴. Outro estudo, de 2004³⁵, apresenta mais detalhes sobre os acidentes na rodovia BR-101 em Santa Catarina. De acordo com esse relatório, as colisões traseira, transversal e lateral são os tipos de acidentes que mais ocorreram em todo o trecho Sul. Somados, chegam a casa de 61% dos acidentes ocorridos naquele ano.

Esses números são o reflexo de uma rodovia mal conservada, com o limite de tráfego muito além do que comporta. A notícia do jornal Diário O Tempo do dia 26 de janeiro de 2004 apresenta um importante fator para o estado de má conservação da rodovia BR-101, o descaso com a manutenção da pista e a sua fiscalização. Segundo o jornal:

A balança deveria pesar os veículos de carga, no entanto encontra-se em abandono, totalmente enferrujada, e continua desativada há cerca de quatro anos. No local, onde deveriam trabalhar os policiais e fiscalização, andarilhos se instalam para passar a noite³⁶.

Para agravar, a falta de planejamento de muitas cidades vão proporcionar o desenvolvimento de seus núcleos urbanos ou de bairros nas proximidades do leito da rodovia, o que vai aumentar o número de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas.

³³ **Pedestre morre na 101.** Diário O Tempo (Araranguá), 22/06/2004

³⁴ BRASIL (País). **Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres.** Disponível em <http://201.57.54.6/InformacoesTecnicas/aett/aett_2009/1.7.1.asp>. Acessado em: 25/04/11.

³⁵ SALVADOR, Daniel Meira; GOLDNER, Lenise Grando. **Análise dos tipos de acidentes de trânsito nos trechos duplicado e não duplicado da BR-101 em Santa Catarina.** Disponível em <www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php?option=com_docman&task> Acessado em 23/03/2011.

³⁶ **Caminhão com excesso de peso não precisa desviar a 101 .** Diário O Tempo (Araranguá), 26/02/2004

A rodovia não duplicada prejudica desde seus usuários, que se envolvem em acidentes fatais, até os moradores das comunidades mais próximas. A saída esperada é a duplicação, idéia muito difundida durante a década de 1990 e que promoveria na rodovia uma adequação planejada para evitar acidentes graves, mortes e impactos socioambientais.

1.2 Atropelamentos: o impacto negativo da BR-101 na cidade de Araranguá.

No dia 27 de maio de 2004, o jornal Diário O Tempo traz a seguinte notícia: “Carroceiro morre ao cruzar a BR-101”³⁷. Segundo informações do jornal, um senhor de 70 anos faleceu quando conduzia sua carroça e, enquanto tentava cruzar a rodovia, foi atingido por um automóvel e, posteriormente, por um caminhão. Esse acidente retrata o grande impacto negativo que a rodovia traz para uma comunidade próxima. O carroceiro indicou ser um empecilho em meio a uma rodovia que não pode parar, uma rodovia que liga o país de Norte a Sul, e que também passou a ser chamada de corredor do MERCOSUL. Contudo, não foi somente o carroceiro que perdeu a vida. Outras tantas tornaram-se número para as estatísticas da rodovia.

A cada feriado prolongado, os jornais da região apresentam a mesma sequência de notícias: na véspera alertam sobre os riscos da rodovia e no primeiro dia útil fazem o balanço de acidentes, mortos e feridos. Muitas comunidades choraram e homenagearam seus mortos às margens da própria rodovia, através de protestos. Na cidade de Maracajá, vizinha a Araranguá, um grande protesto foi organizado em 17 de junho de 1999. Essa paralização foi notícia no Jornal da Manhã, o qual destacava: “pessoas levaram cruzeiros com o nome de pessoas que morreram às margens da BR”³⁸.

Esse protesto foi organizado pelo governo municipal, que buscava sensibilizar as autoridades para a construção de um túnel por baixo da rodovia que viabilizasse o fluxo de pedestres, ciclistas e carroças. Embora o chefe da regional sul do DNER, Avani Aguiar de Sá, alegasse que em 2000 sairia a duplicação do trecho Sul, o prefeito da cidade, Antenor Rocha,

³⁷ Carroceiro morre ao cruzar a BR-101. Diário O Tempo (Araranguá), 27/05/2004.

³⁸ Moradores param a BR-101 em protesto contra a insegurança. Jornal da Manhã (Criciúma), 18/06/1999.

se apresentou disposto a continuar com a campanha, já que não acreditava em tal promessa. A manifestação reuniu cerca de mil pessoas, na grande maioria familiares de vítimas. Segundo estimativas da própria reportagem, em cinco anos trinta e oito pessoas perderam a vida por atropelamento na rodovia. Era uma dor que o município queria amenizar, nas palavras de Paulino Rocha, um dos entrevistados pela reportagem do jornal: “o governo não pode ficar de olhos fechados para um problema que já destruiu muitas famílias”.³⁹

Tal fato mostra que as famílias da cidade de Maracajá não estavam mais suportando a perda de seus entes queridos. Pediam por mudanças para que muitas vidas fossem poupadas. Mesmo que esse fosse um argumento forte, não conseguiram atingir o objetivo.

A morte de trinta e oito pessoas em cinco anos numa cidade do interior parece não ter sensibilizado as autoridades, acostumadas com índices mais elevados em outras regiões. Essa sensação de normalidade frente a mortes corriqueiras traz à tona uma reflexão que Berman chama de desacralização da sociedade. Segundo ele:

[...] o capitalismo tende a destruir essa modalidade de experiência, em todos: “tudo que é sagrado é profanado” [...] homens e mulheres modernos podem ser levados ao nada, carentes de qualquer sentimento de respeito que os detenha; livres de medos e temores, estão livres para atropelar qualquer um em seu caminho, se os interesses imediatos assim o determinarem⁴⁰.

E assim, a vida humana torna-se apenas estatística, que até poderá ser utilizada em atividades de estudo e ações de prevenção, mas que não traduz a dor daqueles que enterram seus mortos.

Como em Maracajá, o trecho da BR-101 em Araranguá já foi e ainda é palco de muitas manifestações. Servidores públicos, agricultores, profissionais dos transportes e muitos outros segmentos já utilizaram a rodovia como meio de chamar a atenção para a sua causa. É só fechar a rodovia, “parar o que não pode parar”, que as atenções se voltam para aquele ponto. Mas foram as manifestações em prol de sua duplicação as que mais ganharam a adesão da comunidade local. Houve um tempo em que a própria rodovia era motivo de manifestação

³⁹ **Moradores param a BR-101 em protesto contra a insegurança.** Jornal da Manhã (Criciúma), 18/06/1999.

⁴⁰ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar:** a aventura na modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 1986. p.112.

pública nos jornais da cidade de Araranguá. O município, que possui seu planejamento urbano calçado em uma planta desenhada no século XIX, percebeu na década de 1960 que a nova rodovia que estava sendo implantada seria muito importante para a sua expansão urbana, mas que faria a cidade fugir do seu traçado inicial.

A modernidade modificou o desenho das cidades. Além das inovações que trouxe como, por exemplo, os automóveis, ela influenciou os novos modelos de planos urbanos, que na pós-Segunda Guerra tinham como modelo a cidade de Nova Iorque e seus arranha-céus⁴¹. Esses planos e os automóveis remodelaram principalmente as grandes cidades ou cidades importantes como as capitais. Cidades interioranas, como no caso de Araranguá, vão sentir principalmente a influência do automóvel.

O embrião do que viria a ser a BR101 tem sua origem na década de 1930. Segundo Nunes⁴², “Em 1937, surge o Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), no qual havia a idéia de duas rodovias longitudinais, sendo uma pelo interior e outra pelo litoral do país”. E a partir desse plano surge o projeto de uma rodovia litorânea, ocorrendo o que a autora coloca como “a origem da história da BR-101”.

Mas para chegar até a sua implantação, passaram-se algumas décadas. Em fins da década de 1950, passou a existir uma rodovia que interligava as capitais Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre. Em relatório ministerial, no ano de 1956, o governo de Juscelino Kubitschek já citava o andamento da obra:

Outra obra rodoviária, cuja conclusão se impõe, é a parte da BR-59, entre Torres (RS) e Joinville (SC), 334 km, por isso que serve a uma vasta região de grande produtividade agrícola e industrial, além de interligar zonas de influência de portos de cabotagem⁴³.

Essa rodovia seria absorvida mais tarde pela BR-101, que foi criada pela Lei nº 4592 de 29 de dezembro de 1964. “Enquadrada tecnicamente como rodovia longitudinal com extensão de 4.085 Km, tendo seu traçado entre as cidades de: Natal - RN [...], [a] Osório - RS.

⁴¹ SENNETT, Richard. **La conciencia del ojo**. Barcelona: Versal, 1991.

⁴² NUNES, Michelline. **O impacto da BR-101 no crescimento econômico do município de Criciúma no período de 1960 a 1980**. 2006. 60 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis.

⁴³ BRASIL (País). **Mensagens Executivas de 1956** – Juscelino Kubitschek. Disponível em < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1338/000418.html>>. Acessado em: 26/09/09.

Em fevereiro de 1967, através do decreto lei nº 142, ocorrem algumas alterações no traçado para 4.114 Km da extensão total da via [...]”⁴⁴.

Nos anos 1970, foi concluída sua construção e pavimentação. Entretanto, as obras não ocorreram da melhor maneira possível. Na região Sul, são vários os jornais que questionaram a morosidade dos trabalhos. Em 1964, o jornal O Sul trouxe uma extensa reportagem intitulada: “conclusão da BR-59 em Santa Catarina”. Nessa reportagem foi feita uma pequena retrospectiva dos fatos que se sucederam até o presente momento, em que as obras se encontravam estagnadas. O texto julgou como motivo da paralisação a falta de recursos financeiros. Por fim, ressaltou o trabalho do Deputado Federal Diomício Freitas na busca da conclusão das obras e finalizou 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”⁴⁵.

Esses atrasos eram comuns na conclusão de obras públicas em Santa Catarina, principalmente quando estas estavam em regiões pouco desenvolvidas e no interior. Mas naquele mesmo período, a própria obra da BR-101 (ainda chamada de BR-59) também estava passando pelo mesmo problema na região conhecida atualmente como “trecho norte/SC”, que liga a cidade de Florianópolis até a divisa com o estado do Paraná. De acordo com Adriana Berretta, que estudou os impactos da rodovia BR-101 na cidade de Itapema, foi preciso intervenção e manifestação de várias organizações civis.

Os trabalhos de conclusão da BR-101 se arrastavam por muitos anos. Somente em fins de 64 é que, conscientizados dos grandes prejuízos causados pela demora da conclusão da rodovia, o Lions-Clube de Blumenau também veio a se manifestar publicamente sobre essa questão, constituindo uma comissão, que delineou um plano de ação que envolvia a divulgação da necessidade da rodovia, através de artigos. Seu maior objetivo era chamar a atenção do povo catarinense e do governo federal, quanto à “*irritante demora na conclusão da BR-59*”⁴⁶.

⁴⁴ NUNES, op. cit. p. 25.

⁴⁵ **Conclusão da BR-59 em Santa Catarina**, Jornal O Sul (Araranguá), 16/02/1964.

⁴⁶ BERRETTA, Adriana. **Quando a “cobra preta” (BR-101) passou no fundo do meu quintal**. 2007. 135 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis. p.50.

Contudo, a crença nesse pensamento de “riqueza” e “progresso” expressada pelo deputado Diomício Freitas⁴⁷ e outros parlamentares da região norte do estado, que chegaram a compará-la à conquista espacial⁴⁸, proporcionou o surgimento de muitas localidades que serão impulsionadas pela presença da rodovia.

Em toda a região Sul do estado, cidades que tinham em seu território a rodovia BR-101 sentiram no mínimo pequenas transformações físicas e sócio-econômicas. Essas cidades passaram a apresentar o desenvolvimento de bairros marginais que, mesmo não estando diretamente ligados aos centros urbanos, conseguiram certo estágio de desenvolvimento.

Como, por exemplo, o município de Içara, cujo centro, a partir dos anos 1930, é deslocado da localidade de Urussanga Velha para a região da Estação Ferroviária do KM 47 (atual centro de Içara)⁴⁹ e a partir da chegada da rodovia BR-101, a cidade acompanha o desenvolvimento do bairro Vila Nova. Também podemos citar o município de Maracajá, que apresenta o bairro Vila Beatriz às margens da rodovia, e a cidade de Tubarão, segunda maior cidade da região Sul catarinense⁵⁰, e que até hoje tem importância econômica por possuir a confluência entre os transportes rodoviário e ferroviário da região, e, conseqüentemente, concentra as secretarias administrativas dos órgãos públicos destes segmentos.

⁴⁷ Diomício Freitas (1911-1981), natural de Orleans/SC foi um empresário e um político influente na região Sul de Santa Catarina. Na área econômica, começou adquirindo a mina Ouro Fino em Içara/SC onde começou a atuar no setor carbonífero. Ainda neste segmento, associou-se ao também empresário Santos Guglielmi e administraram um conglomerado de carboníferas que deu origem à Carbonífera Criciúma LTDA. Esta adquiriu a Carbonífera Metropolitana em 1959. Em 1969, quando foi desfeita a sociedade, criou um grupo econômico que optou pela diversificação que esteve no comando de várias empresas, tais como a CECRISA, a TV Eldorado, a Rádio Araranguá AM, a Carbonífera Criciúma e o Complexo Turístico no Morro dos Conventos.

⁴⁸ BERRETTA, op. cit. p. 47-48.

⁴⁹ TEIXEIRA, Ana Maria Manaus; STOLK, Fabiana Dagostim; ZANELATTO, João Henrique; MIRANDA, Antônio Luiz. **Da margem do rio à beira do trilho:** transformações sócio-econômicas no município de Içara - (1910-1970). Criciúma, SC: UNESC, 2003. ca. 50 f.

⁵⁰ Segundo o Censo realizado em 2010, a população é de 97.281 habitantes, atrás de Criciúma que apresenta 192.236 habitantes.



Figura 2: Trecho Sul da Rodovia BR-101 em detalhe de mapa.
Fonte: logisticaetransportes.blogspot.com.

Em Araranguá também vamos perceber algumas transformações, os terrenos próximos da rodovia passaram a ser valorizados e comercializados, e o crescimento urbano das regiões próximas à BR-101 foi inevitável. No relatório intitulado “Diagnóstico do Município de Araranguá”⁵¹ foram feitas as seguintes observações sobre a cidade:

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 à BR estimulou o crescimento econômico e populacional da cidade, fortalecendo sua vocação inata de pólo econômico do extremo sul**⁵².

⁵¹ PERES, Arlis Buhl; LUCENA, Liliane, MEDEIROS, Rodrigo A. et al. **Relatório de Diagnóstico do Município de Araranguá**. Tubarão:Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL); Prefeitura Municipal de Araranguá (contratante). 2000.

⁵² Grifos meus.

É importante ressaltar que a rodovia influenciou até mesmo na forma de expansão urbana na cidade. Este crescimento concêntrico apresentado pelo relatório é o crescimento da cidade a partir do centro, que foi planejado pelo engenheiro Antônio Lopes de Mesquita ainda no século XIX, a data de apresentação da planta é de 1886, em Laguna, então a cidade mais influente no sul do estado. Entretanto, a partir da década de 1950, o relatório aponta como crescimento linear as áreas urbanas que aparecem sem a influência do centro da cidade, mas sim pela participação da rodovia BR-101.

A valorização das regiões em torno da rodovia já era prevista pelos políticos durante o período de implantação. Atualmente (2011), quanto mais próximas as terras estão da cidade e da BR-101, mais valorizadas elas são. Outro fato que apresenta a influência da Rodovia Federal na direção do crescimento da cidade está presente na matéria do Jornal O Sul, de 06 de setembro de 1964. Nessa matéria nota-se o quanto a rodovia, ainda chamada de BR-59, é vista como distante da cidade:

Há vários anos que se fala na propalada ponte pênsil de arame e até hoje o araranguense sofre pacientemente para atravessar o caudaloso rio Araranguá, que serpenteia a cidade e a isola da BR-59. Se não fosse a ponte federal que possuímos na BR-59, na altura do bairro Cidade Alta, hoje teríamos um único ponto de saída e entrada, a balsa [...] e quem sofre como sempre acontece, é o pequeno operário que não pode pagar um automóvel para dar volta pela ponte na Cidade Alta [...]⁵³.

Tais locais, com o decorrer do tempo, 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 araranguense na década de 1960. Como consequência, vieram debates acirrados.

No jornal O Sul, de 23 de fevereiro de 1964, foi publicada uma matéria que esclareceu o leitor da pesquisa⁵⁴ sobre os futuros locais de acesso à rodovia e a instalação da nova rodoviária. Segundo o texto, estavam 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

⁵³ **Um problema que reclama atenção**, Jornal O Sul (Araranguá), de 06/09/1964.

⁵⁴ Nomeada pelo jornal de plebiscito.

que a rodoviária ficasse onde já funcionava (em anexo ao Hotel Alvorada), utilizando uma rua já existente, que no caso seria a Rui Barbosa (Beira Rio). Esse acesso também beneficiaria 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 esclareceu os fatos e reafirmou que só seria aceita a opinião “dos considerados comerciantes e industriais do centro e perímetro urbano de Araranguá”⁵⁵. Com isso o jornal deixa bem claro que os interesses na disputas eram puramente comerciais e políticos, sem a preocupação de buscar uma melhor opção para todos os residentes na cidade. Nas edições posteriores, o periódico discutiu 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.

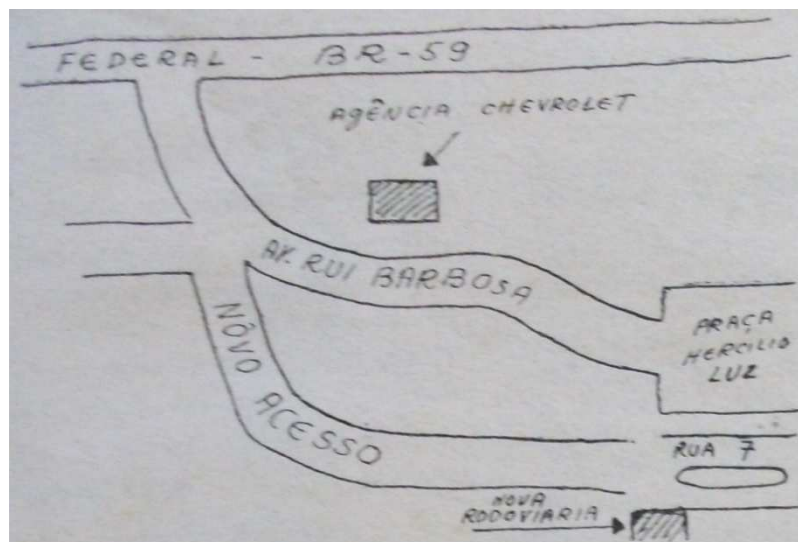


Figura 3: Ilustração presente na reportagem do jornal O Sul de 23 de fevereiro de 1964.

Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Araranguá.

Entretanto, a prefeitura municipal escolheu o novo acesso partindo da Avenida Sete de Setembro, atualmente uma das mais movimentadas da cidade. O local apresenta uma grande rede de serviços voltados para serviços mecânicos de caminhões, revenda de automóveis, hotéis, restaurantes e lanchonetes. A entrada principal da cidade fica nessa região e, nos horários de pico, apresenta congestionamento para sair da cidade e entrar na rodovia.

⁵⁵ Jornal o Sul, Araranguá 23/02/1964.

Bem diferente dos primeiros anos da implantação da rodovia na cidade, quando a população de Araranguá concentrava-se em torno do centro e bairros adjacentes como Coloninha e Urussanguinha. Como já foi mencionado, existiram interesses até mesmo nas vias que seriam abertas para ligar o centro da cidade à rodovia federal. Em entrevista, o Sr. Alveri de Sá, um proprietário de postos às margens da BR-101, comentou como era a região no período de instalação de seu empreendimento:

Quando eu coloquei o posto, esta região não era nada, era um areal. Ali no trevo não tinha nenhuma casa, depois que construiu o Restaurante Espetão, depois o Becker, que até então era do lado esquerdo, lado de lá na BR num prédio pequenino. Aí depois construiu a SAVEPE, e aí veio vindo.⁵⁶

E não apenas o senhor Alveri de Sá mencionou essa realidade. Segundo o empresário do ramo de hotelaria, Evalte Becker, o crescimento da região do bairro Cidade Alta foi favorecido pela presença da BR-101, já que ele relata:

Naquela época, esta região não era muito habitada. Mas começou a entrar empresas de fora, todas as empresas que estão em nossa volta são empresas de pessoas que vieram de fora. Tem a Afubra, a Chevrolet, a SAVEPE, a Metalúrgica Pagé são todas empresas que se implantaram no início como pequenas e hoje são grandes empresas⁵⁷.

O Bairro Cidade Alta apresenta uma realidade bem diferente dos seus vizinhos que são cortados ou margeados pela rodovia. À medida que a rodovia vai seguindo em direção ao sul, os bairros vão se apresentando cada vez mais pobres e desprovidos de infra-estrutura urbana básica. É o que mencionou o relatório municipal “Diagnóstico do Município de Araranguá”:

⁵⁶ **Alveri Aguiar de Sá.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

⁵⁷ **Evalti Becker.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 27/05/2010.

O último período, o qual se vivencia atualmente, é uma continuidade do período anterior, no que diz respeito à tendência de crescimento, ou seja, linear – acompanhando a BR 101, e concêntrica, densificando algumas localidades onde já existia alguma ocupação e infra-estrutura: Jardim das Avenidas, Coloninha e Urussanguinha. [...] nestas últimas décadas se verifica uma expansão extraordinária do limite da área urbana (em 1989); além da sanção da lei que cria a delimitação dos bairros (em 1990); **cujos novos loteamentos são construídos ao longo da BR 101, muito isolados de qualquer infra-estrutura urbana já existente**⁵⁸ – Polícia Rodoviária, Sanga da Areia, Sanga da Toca, o que ocasiona no encarecimento da infra-estrutura urbana para o poder público⁵⁹.

O que o relatório veio chamar a atenção é que por esses bairros estarem tão distantes do centro, os serviços de infra-estrutura acabam sendo mais caros e não atendendo toda a parcela do bairro. Dos bairros de Araranguá cortados pela rodovia, pode-se afirmar que é o Cidade Alta que mais se beneficiou economicamente. Bairros como Barranca, Polícia Rodoviária, Sanga da Areia, Sanga da Toca e Jardim Cibele vão sentir o impacto negativo da rodovia.



Figura 4: Ilustração dos bairros citados pelo Relatório de Diagnóstico do Município de Araranguá.
Fonte: Google (adaptado).

⁵⁸ Grifos do autor.

⁵⁹ PERES, Arlis Buhl; LUCENA, Liliane, MEDEIROS, Rodrigo A. et al. **Relatório de Diagnóstico do Município de Araranguá**. Tubarão: Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL); Prefeitura Municipal de Araranguá (contratante). 2000.

1.3 Tão distante e tão próximo: o (des)caso do bairro Barranca.

Dos bairros situados às margens da BR-101, os que estão mais próximos do centro da cidade são o bairro Barranca e o bairro Cidade Alta. Entretanto, existe uma grande diferença econômica e social entre as duas comunidades.

Como já foi citado, o bairro Cidade Alta veio a se desenvolver a partir da ligação centro-rodovia, tornando-se a porta de entrada da cidade e gerando uma valorização territorial. Jornais da década de 1970 apresentaram os novos empreendimentos imobiliários da cidade: os residenciais Azteca e Parque Gabriela. Os dois eram também destinados a públicos diferentes; enquanto o Azteca era um residencial simples, o Gabriela foi visto como um grande empreendimento habitacional. No jornal “Vale do Araranguá”, do dia 05 de Agosto de 1978, o Azteca foi apresentado como conjunto habitacional de baixo preço, principalmente por ser um empreendimento ligado ao Banco Nacional de Habitação. Segundo informações da reportagem, eram noventa e seis apartamentos todos muito bem situados em área urbanizada e na entrada da cidade⁶⁰.

Na mesma avenida, mas algumas quadras mais ao sul, tudo indicou que o Residencial Gabriela foi destinado a famílias mais abastadas. O anúncio do jornal ressaltou que os proprietários teriam além de um bom residencial, áreas de sociabilidade como parque infantil, salão de festas e jogos, sauna completa, lavanderia, quadras de esporte, piscina, churrasqueiras e garagens cobertas. Ou seja, o residencial era mesmo diferenciado, tanto que foi apresentado no anúncio publicitário como “um clube exclusivo para você morar” e “um empreendimento inédito em Santa Catarina”⁶¹. Fotografias da época dão uma noção de como a região do Bairro Cidade Alta já apresentava sinais de crescimento urbano, mesmo estando “separado” do centro.

⁶⁰**Governo financia conjunto habitacional.** Noticiário Semanal Vale do Araranguá, pertencente ao Jornal Tribuna Criciumense (Criciúma), de 05/08/1978.

⁶¹**Anúncio publicitário Residencial Parque Gabriela.** Noticiário Semanal Vale do Araranguá, pertencente ao Jornal Tribuna Criciumense (Criciúma), de 05/08/1978.



Figura 5: Construção do Residencial Gabriela, 1976.
Fonte: Arquivo Municipal de Araranguá⁶².

E essa urbanização trazia, além de benefícios, problemas que deveriam ser sanados pela administração pública. No dia 17 de maio de 1979, o então presidente do Lyons Clube de Araranguá, Gerci Pascoalli, publicou no jornal Tribuna do Vale um memorando reivindicando mais atenção ao bairro. De acordo com o texto, o bairro naquele momento era a região que mais contribuía para os cofres públicos, além de apresentar o maior crescimento entre as outras regiões da cidade, mas necessitava de melhorias. Os problemas elencados foram :

[...] as ruas da Cidade Alta não receberam sequer um metro de calçamento, além do que antes possuíam, ou mesmo tiveram reparados os desgastes naturais ocasionados pelo tempo e pelo uso, correndo o risco de, a curto prazo, virem a tornar-se intransitáveis. Além do mais, o asfalto que cobre o acesso já apresenta falhas consideráveis, parecendo-nos justo cientificá-lo também de que as ruas que circundam o nosso principal estabelecimento de ensino e a sede da Paróquia estão transformadas em verdadeiros caminhos de roça, indignos de Araranguá [...]. Vale salientar ainda [...] que os raros esgotos que nos servem andam quase permanentemente entupidos ao passo em que a iluminação é precária e a distribuição de energia elétrica de uma lamentável deficiência⁶³.

⁶² Fotógrafo Ênio Frasseto.

⁶³ **Lyons Sul de Araranguá reivindica por Cidade Alta.** Noticiário Semanal Vale do Araranguá, pertencente ao Jornal Tribuna Criciumense (Criciúma), de 17/05/1979

Por este motivo, em muitas ocasiões, encontramos nos jornais dessa época textos chamando a atenção para questões econômicas do bairro, identificando essa região como “bairro comercial e industrial” ou “maior gerador de divisas”.

O bairro Barranca, comunidade de menor expressão na vida econômica da cidade, está muito mais próximo do centro do que o bairro Cidade Alta, mas mesmo assim parece inexistir aos olhos de muitos araranguenses. A ocupação dessa localidade é bem mais antiga do que a do bairro Cidade Alta. O Barranca tem sua origem a partir da implantação da estação da Ferrovia Tereza Cristina na cidade, em 1927⁶⁴. Essa ferrovia tem sua história relacionada com a extração de carvão, mas em Araranguá ela chegou com o interesse de transportar a produção agrícola do Vale do Araranguá. Ao analisarmos e compararmos duas fotografias, uma de 1930 e outra da década de 1950, percebe-se o quanto a região vai sendo povoada e “urbanizada”. Isso ocorre quando focamos o lado esquerdo da fotografia. Na primeira foto a estação aparece quase que em meio ao nada. Já na segunda imagem, é perceptível a existência de casas, além de uma cerca. Outra fotografia nos apresenta a região totalmente desabitada. A *Figura 8* é uma fotografia datada de 1926, ano em que chegaram os trilhos na localidade, e o que se vê é um imenso descampado às margens do rio Araranguá.

⁶⁴HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005. p. 170.



Figura 6: Estação Ferroviária da Barranca – Araranguá - SC (1930).
Fonte: Acervo Museu Ferroviário, Tubarão – SC

Assim, a atividade ferroviária passou a atuar efetivamente a partir dos anos 1930, quando os trens saíam com destino às principais cidades do sul catarinense e chegavam trazendo, além de passageiros, o abastecimento do comércio local. O transporte ferroviário era o mais seguro, mais rápido e o mais moderno. Essa estação fez surgir o bairro, que tinha uma característica muito incomum, ele estava situado à margem esquerda do rio Araranguá, enquanto todo o resto da cidade estava do outro lado. Sua ligação era feita através das balsas manuais.



Figura 7: O trem e o movimento na estação da Barranca (dec. 1950).
Fonte: Arquivo Municipal de Araranguá



Figura 8: Chegada da Estrada de Ferro em Araranguá (27 de fevereiro de 1926)⁶⁵.
Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Araranguá

A visão de modernidade vai se transformando ao longo do tempo, e a cada época, o ideal de moderno vai sendo modificado. Essas modificações são denominadas por Gumbrecht como “configurações de modernidade”.⁶⁶ É o que faz os objetos, as construções e as máquinas

⁶⁵ Os trilhos chegaram em 1926, a estação foi construída em 1927. Mas só a partir de 1930 é que Araranguá passa a receber os trens da Ferrovia Tereza Cristina.

⁶⁶ GUMBRECHT, Hans Ulrich. **Modernização dos sentidos**. São Paulo: Editora 34, 1998. p. 9-11.

tornarem-se obsoletos. De acordo com Marshall Berman, ser moderno é acompanhar a mudança, já que o próprio autor aponta que:

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos (...) Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, “tudo que é sólido desmancha no ar”⁶⁷.

Desse modo, o bairro Barranca não conseguiu acompanhar a mudança, ficou no tempo, assim como os trens que impulsionaram seu desenvolvimento. O bairro atualmente é pequeno e com uma população em sua maioria carente, sua principal ligação com o resto da cidade é uma ponte pênsil. Para os moradores que possuem veículos, é preciso sair da cidade, pegar a BR-101 e depois entrar no bairro. Nas palavras do líder comunitário Osmar dos Santos, mais conhecido como Nóca: “Quase todas as pessoas trabalham fora, bem dizer todos. Então a acessibilidade nossa é zero, tudo dependemos de subir BR-101”⁶⁸.

A presença do bairro na vida cotidiana da cidade está registrada em vários jornais da metade do século XX encontrados no Arquivo Municipal de Araranguá. Uma questão que chama a atenção é a participação econômica que o bairro possuía, destacando-se nas festas religiosas. Em 1955 a Paróquia Nossa Senhora Mãe dos Homens estava numa forte campanha para conseguir fundos para finalizar a construção da nova Igreja Matriz⁶⁹, no centro da cidade. Os bairros Cidade Alta, Barranca, Coloninha, Urussanguinha, além do Centro participavam da campanha organizando suas novenas em datas diferentes. Segundo o periódico Tribuna do Sul, a renda do bairro Barranca bateu o recorde, pois: “foi arrecadada [...] a expressiva soma de Cr\$ 6.35.000 (Classificou-se a Barranca em 1º lugar de todos os demais bairros de Araranguá”⁷⁰.

Se antes a vida cotidiana e econômica no bairro era calçada na ferrovia, pois os bares e os pequenos hotéis dela dependiam, agora a Barranca, um tanto esquecida, depende da

⁶⁷ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura na modernidade**. São Paulo: Companhia das letras, 1986. p. 15.

⁶⁸ **Osmar dos Santos “Nóca”**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/05/2011.

⁶⁹ Esta obra seria inaugurada somente em 1958.

⁷⁰ **Homenagens à excelsa padroeira**. Tribuna do Sul (Araranguá), 15/05/1955.

rodovia BR-101 para manter sua ligação com a cidade. O morador Osmar dos Santos fez uma relação interessante ao mencionar:

A BR não trouxe nada, tanto que hoje não temos comércio em nosso bairro. Tudo que nós precisamos, temos que passar a ponte de arame para buscar, é material de construção, é mercado, é tudo. Precisamos de tudo no centro da cidade. Então ficou ao contrário, hoje ao invés de a Barranca levar para o Centro, é o Centro que traz para a Barranca, para que possamos sobreviver aqui⁷¹.

E é nessa principal ligação do bairro com o resto do município que percebemos os resquícios negativos da modernidade. Berman, em seu livro *Tudo que é sólido desmancha no ar*, apresenta a modernidade como uma tragédia do progresso. O seu lado brutal, no momento em que o sagrado passa a ser profanado, como já foi mencionado. Por isso, também proporciona aventura. Porém, atualmente a nossa sociedade vive as consequências diretas dessas mudanças. Segundo Gumbrecht, este tempo seria marcado pela “pós-modernidade”, que se apresenta como uma consequência direta da obsessão por inovação. O autor aponta que esse sistema “consiste em conceber nosso presente como uma situação que desfaz, neutraliza e transforma os efeitos acumulados dessas modernidades que têm seguido uma à outra desde o século XV”⁷².

Enfim, o ritmo da mudança, com o auge no século XIX e na primeira metade do século XX, passa a desacelerar. O presente fica mais expansivo e o tempo já não é o agente absoluto da mudança⁷³. É dessa maneira que a maioria dos indivíduos vai (ou tem que) se acostumar com a situação posta, principalmente aqueles que representam a grande massa.

O que podemos perceber é que muitos moradores do bairro Barranca acabaram se acostumando com a situação de perigo proporcionada pela não duplicação da rodovia. A ideia de duplicar a rodovia BR-101 começou a ser discutida durante a década de 1990. Segundo o Engenheiro do DNIT, Alvani Aguiar de Sá:

⁷¹ **Osmar dos Santos “Nóca”**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/05/2011.

⁷² GUMBRECHT, op.cit. p. 21

⁷³ Ibid., p. 22-23.

Foi na década de 1990. A duplicação do trecho norte ficou pronta em 2001. Foi exatamente naquela época, quando começou a duplicação lá, em torno de 1997, começou a falar no projeto aqui [região sul]. Era a década de 1990, quando começaram as primeiras manifestações⁷⁴.

Assim a população esperava a cada ano por uma nova promessa que seria renovada a cada troca de governo. No próximo capítulo, analisar-se-á mais detalhadamente a questão da luta pela duplicação e suas complicações. Neste momento, chama-se a atenção para o ano de 2004, quando os políticos das regiões Sul de Santa Catarina e Norte do Rio Grande do Sul promovem a chamada Marcha pela Duplicação⁷⁵.

Os políticos envolvidos partiram de Osório/RS com destino a Palhoça/SC. A cada cidade, um revezamento na caminhada era feito e as bandeiras das cidades eram adicionadas ao movimento. E em cada novo evento, os meios de comunicação traziam uma extensa reportagem sobre os problemas atuais da rodovia.

Quando esse evento estava prestes a chegar a Araranguá, a RBS TV, que acompanhava o movimento, apresentou uma reportagem dos perigos da rodovia na cidade. E dentre as localidades mais afetadas, o bairro Barranca foi apontado pela reportagem como o que mais sofria com a presença da rodovia. A própria repórter fez a chamada afirmando o seguinte: “a caminhada vai ser mais difícil neste trecho, em Araranguá. Aqui, os vereadores vão sentir na pele o medo dos ciclistas e pedestres que, por falta de acostamento, são obrigados a andar em cima da pista”⁷⁶. Além disso, a reportagem ainda continuou apresentando os problemas enfrentados pelo bairro Barranca: “A rodovia é o único caminho para uma comunidade inteira chegar ao trabalho, à escola. No bairro Barranca, de cada cinco famílias, uma perdeu um parente na BR”⁷⁷.

O líder comunitário da Barranca, Osmar dos Santos, também citou esta dificuldade encontrada pela comunidade: “[...] para a Barranca, a BR-101 não trouxe nada de bom. O que ela trouxe para nós foi morte, foi dor, saudades que até hoje a comunidade sente de muitas

⁷⁴ **Avaní Aguiar de Sá.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 21/03/2011.

⁷⁵ Esta manifestação também será analisada no próximo capítulo.

⁷⁶ **RBS TV. Marcha pela Duplicação** – Campanha Duplicação BR-101: Essa idéia não pode morrer. Disponível em <<http://www.youtube.com/watch?v=6c-1ggH0eQk>>. Acessado em: 24/02/11.

⁷⁷ **RBS TV. Marcha pela Duplicação** – Campanha Duplicação BR-101: Essa idéia não pode morrer. Disponível em <<http://www.youtube.com/watch?v=6c-1ggH0eQk>>. Acessado em: 24/02/11.

peças que morreram na rodovia, e até hoje acontece isso”. Direcionando a entrevista para sua vida particular, ele citou:

Eu perdi o meu compadre não faz um ano, ele morava aqui em frente a minha casa, o compadre Sérgio foi atravessar de moto e morreu. Teve a falecida Gi, que estava indo trabalhar lá na Cidade Alta de bicicleta, e morava na minha rua também, um carro pegou. Uma menina de 16 anos também morreu e o carro fugiu. Conheço o falecido Dego também, aqui da outra rua. Olha, é incontável a quantidade de pessoas que nós já perdemos nesta BR-101. É muita gente que já morreu ali, além de pessoas que ficaram mutiladas, aleijadas. Tudo da BR-101. A BR-101 para nós não traz nenhuma lembrança boa, só coisas ruins⁷⁸.

Mas os problemas não eram presentes somente nas famílias residentes no bairro, outra reportagem chamou a atenção para a questão da pista naquele trecho, considerado um dos mais perigosos da rodovia:

Construída em uma área de mangue, esta parte da pista é cheia de altos e baixos. As ondulações na pista facilitam os acidentes, principalmente nos dias de chuva, quando o perigo maior é a aquaplanagem. Em contato com as poças d’água que acumulam na pista, o carro perde a estabilidade. Com o projeto da duplicação, a pista em Maracajá vai ser elevada, evitando inclusive o problema das cheias⁷⁹.

Por esse motivo, muitos foram os acidentes que vitimaram pessoas de outras cidades e regiões, que estavam apenas passando pelo trecho. Nesse contexto, o que mais chamou a atenção de Nóca foi o da Irmã Carmem. Segundo ele:

⁷⁸ **Osmar dos Santos “Nóca”**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/05/2011.

⁷⁹ RBS TV. **Marcha pela Duplicação** – Campanha Duplicação BR-101: Essa idéia não pode morrer. Disponível em <<http://www.youtube.com/watch?v=GpGmNq2Iiig&feature=related>>. Acessado em: 22/03/11.

O acidente mais grave que eu lembro foi o das freiras que morreram aqui, [...] o acidente foi bem aqui em frente à Barranca. A irmã Carmem faleceu, [...] aí eles fizeram a Casa Lar lá e deram para o João e Zé administrar, e ele administra até hoje. Foi tudo em relação a este acidente. [...] Eles eram de São Leopoldo se não estou enganado. E até hoje existe a Casa Lar Irmã Carmem, que atende várias crianças, é um trabalho muito bonito que eles fazem lá. Tudo devido a um acidente na BR-101⁸⁰.

As cheias, citadas pela reportagem anterior, também atingem a população do bairro que sempre em períodos de fortes chuvas precisa se movimentar para conseguir salvar algum móvel. Entretanto, após passar por inúmeras cheias, a população do bairro parece ter se adaptado a esse processo natural das águas do rio Araranguá. “[...] Enchente é para nós o problema mínimo. Já foi caso grave. Tanto que 70% das nossas casas são levantadas, pode passar aí olhando, quase toda a nossa rua tem casas em dois pisos, então não temos tanto problema com as cheias”⁸¹.

Percebe-se que isso também era comum já na década de 1960, conforme se pode ver na foto abaixo, onde uma moradora do bairro aparece próxima do vagão de trem tendo seus pés submersos pelas águas da enchente.



Figura 9: Enchente na Barranca (dec. de 1960).
Fonte: Acervo particular Radnor José Alves.

⁸⁰ Osmar dos Santos “Nóca”. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/05/2011.

⁸¹ Osmar dos Santos “Nóca”. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/05/2011.

Como já foi mencionado, o bairro veio a surgir pelo funcionamento da estação da Ferrovia Tereza Cristina na cidade, ou seja, sem nenhum planejamento. O que se viu na época foi uma grande valorização da terra que passou a ser loteada e vendida para os interessados em viver próximo da estação ferroviária. Isso pode ser percebido no jornal Campinas de 1930, quando foi publicado um mapa de um loteamento ao lado da linha férrea e às margens do rio. Segundo consta no anúncio, os terrenos, alguns já reservados, eram de propriedade de Procópio Caetano da Silva, que de acordo com o texto explicativo “dividiu as terras em lotes urbanos [...] e que está vendendo por preço ao alcance de todos”⁸².

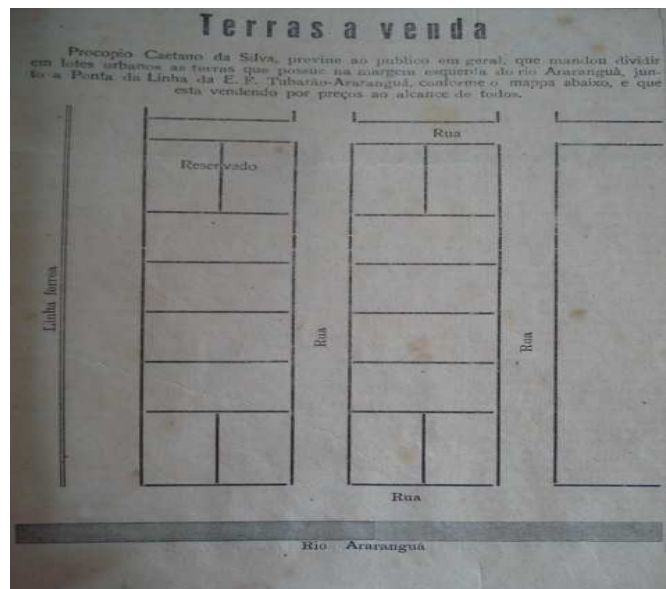


Figura 10: Mapeando o loteamento ao lado da estrada de ferro.
Fonte: Jornal Campinas, 30/03/1930.⁸³

Mas atualmente não é o que vimos sob a ótica de Osmar dos Santos, “a Barranca hoje possui os terrenos mais baratos de Araranguá. Ela é marginalizada [...]”. Essa marginalização se dá muitas vezes pela questão das famílias de baixa renda que lá estão estabelecidas, pela comunidade enfrentar as várias cheias do rio sabendo que o local é constantemente inundável e por estar tão próxima do centro e apenas possuir uma ponte pênsil de ligação. Por ser um dos bairros mais antigos, já virou jargão popular a seguinte frase na cidade “Isto é mais velho do que a ponte da Barranca”.

⁸² **Terras a venda**, Campinas (Araranguá), 30/03/1930.

⁸³ Arquivo Municipal de Araranguá.

Por fim, o bairro Barranca tornou-se um local diferenciado da cidade de Araranguá. De início, foi seu surgimento a partir da ferrovia, criando o único bairro urbano da cidade à margem esquerda do rio Araranguá. Depois, temos as longas lutas da comunidade em períodos das cheias do rio Araranguá que sempre acompanharam o bairro, e, mais adiante, com a implantação da BR-101, o seu esquecimento e isolamento perante o resto da cidade. Mas é necessário chamar a atenção principalmente para o sofrimento enfrentado quando um morador perde a vida, quando é necessário despedir-se mais cedo de um filho, de um pai, de um amigo.

A rodovia trouxe inúmeras mortes para o bairro. Na maioria, pessoas de classes mais baixas atropeladas pelo símbolo maior da modernidade, vítimas de uma rodovia esquecida pelas autoridades, que demoraram mais de trinta anos para mudar a situação, para implantar a duplicação e um “novo caminho”. Entretanto, existe o outro lado...

1.4 O outro lado da moeda: o antes e o depois da rodovia na cidade.

Durante a primeira metade do século XX, a região Sul do estado era desprovida de um transporte terrestre que ligasse as duas capitais mais próximas, Florianópolis e Porto Alegre, no estado vizinho. A ferrovia que existia era isolada, interligava várias cidades da região, mas no máximo o viajante poderia ir de Imbituba a Araranguá, os dois pontos extremos respectivamente Norte/Sul. Portanto, viajar para fora da região Sul não era uma tarefa fácil. No livro *A História de Tubarão: das origens ao século XX*, está o registro de uma dessas epopéias:

No final dos anos 40, viajar entre Tubarão, no Sul de Santa Catarina, e Porto Alegre exigia muito mais do que simples boa vontade. Num tempo em que asfalto era, no mínimo, ingrediente de ficção científica, fazer uma incursão dessas exigia do motorista e de um punhado de corajosos passageiros qualidades de verdadeiros exploradores. Mais do que destemor e sólidos conhecimentos de volante, o motorista tinha que ser dono de muita malícia para impedir que o veículo ficasse atolado nas temidas areias do Arroio do Silva⁸⁴.

Como as poucas estradas que existiam eram de péssima qualidade, o caminho mais “rápido” e “seguro” seria prosseguir pela beira-mar, mas somente quando as condições do tempo permitiam:

Nos dias de chuva, os arroios aumentavam o volume de água e aprofundavam o seu leito na areia, e o ônibus não podia atravessá-lo. A solução era fazer voltas na praia até que a onda recuasse e fosse possível prosseguir a viagem. [...] As viagens normais com partida às três horas da madrugada, chegavam a Porto Alegre às 17 h. As outras dependiam das intempéries⁸⁵.

A situação registrada por Vettoretti em seu livro sobre a história de Tubarão era muito comum para os viajantes que escolhiam o transporte rodoviário. Essa situação começou a mudar a partir do governo JK (1955-1960), que valorizou o transporte rodoviário em detrimento dos demais. Juscelino Kubitschek, com seu governo modernizador, no qual o *slogan* era avançar “50 anos em 5”, 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 barato, além disso, o Plano de Metas lançado pelo governo proporcionou quase 15 mil quilômetros de rodovias. Segundo Moreira, “o plano previa pavimentação asfáltica de 5000 km de rodovias (meta 8) e a construção de 12000 km (meta 9), em 1960,(...) foram construídos 14970 km e pavimentados 6202 km”⁸⁶.

Em 1964 o Presidente João Goulart, em relatório oficial do Governo, destacou a importância dada ao transporte rodoviário a partir da década de 1950:

⁸⁴ VETTORETTI, Amadio. A história de Tubarão: das origens ao século XX. Tubarão: Prefeitura Municipal de Tubarão, 1992. p. 198

⁸⁵ Ibid., p. 196

⁸⁶ MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos de JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civilmilitar de 1964**. RJ: Civilização Brasileira, 2003. p.158.

A profunda alteração que a estrutura dos transportes do País sofreu no decênio passado, com o transporte rodoviário evoluindo de uma participação de 41,4% do total do ano de 1950, para 61,1% 1960, números esses que continuam em ascensão, revela uma nítida distorção, favorável ao rodoviário, o que se traduz, na prática, por **maior procura de usuários, compelindo o Governo a construir novas rodovias federais em condições técnicas ainda mais apropriadas e, principalmente, a pavimentar as estradas de rodagem mais importantes**⁸⁷, sob o ponto-de-vista econômico-social⁸⁸.

Dessa forma, o investimento do Governo Federal no transporte rodoviário se fazia necessário pela “maior procura de usuários” que só era permitida com as inúmeras rodovias abertas pelo governo, ou seja, uma proposta com interesses relacionados.

Essa maior procura pelos automóveis obrigou o governo a abrir mais estradas, e esse ciclo foi proporcionando uma supervalorização pelo meio de transporte mais caro. Os trens, esquecidos, ficaram obsoletos. O transporte de cabotagem também não recebeu muita atenção. Assim, passou-se a transportar tudo pelas rodovias, desde simples passageiros até cargas altamente tóxicas, ou extremamente enormes, como os componentes de um parque eólico⁸⁹.

O automóvel na sociedade atual proporcionou a seus condutores uma poderosa ferramenta para vencer as distâncias, fazendo com que estas sejam percorridas em menos tempo. Bauman, ao estudar sobre a sociedade moderna e o pós-modernismo, vai afirmar que:

O tempo se tornou dinheiro depois de se ter tornado uma ferramenta (ou uma arma?) voltada principalmente a vencer a resistência do espaço: encurtar as distâncias, tornar exequível a superação de obstáculos e limites à ambição humana. Com essa arma foi possível estabelecer a meta da conquista do espaço e, com toda seriedade, iniciar sua implantação⁹⁰.

⁸⁷ Grifos meus.

⁸⁸ BRASIL (País). **Mensagens Executivas de 1964 – Presidente João Goulart**. Disponível em < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1346/000131.html> >. Acessado em: 13/09/09.

⁸⁹ Vários são os relatos na internet dos prejuízos que este transporte ocasiona às vias públicas. Além disso, no dia 06 de Abril de 2011 o site “Power” traz uma notícia sobre um carregamento de peças e componentes de usina eólica que chegaram ao porto de Rio Grande/RS e que seriam transportados até a cidade de Osório/RS, utilizando a BR-101. <<http://www.power.inf.br/site/>>.

⁹⁰ BAUMAN, Zygmunt. **A Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, tradução Plínio Dentzien, 2001. p. 130.

De fato, o automóvel vai particularizar esse sentimento. Vai fazer de qualquer indivíduo que o possua, um ser diferenciado com certa vantagem sobre os desprovidos. Vai causar inveja naqueles que não podem ter, vai ser símbolo de status para aqueles que podem pagar pelas “edições limitadas”. Marshall Berman entende que essas máquinas já fazem parte da vida interior de cada indivíduo, por isso ele ressalta que “o povo se autorrealiza no seu conforto; encontra sua alma em seus automóveis, seus conjuntos estereofônicos, suas casas, suas cozinhas equipadas⁹¹”.

Portanto, as políticas governamentais fizeram do transporte rodoviário o mais utilizado no Brasil, e o sentimento que dele parte faz cada vez mais aumentar sua procura, uma frota que não para de crescer. É cada vez maior o número de caminhões, carros e motocicletas dividindo o espaço não tão harmonioso nas ruas. Como resposta, o governo investe em adequação da estrutura, ou seja, duplicação. Ou também na construção de elevados, viadutos, e anéis viários, enquanto os outros transportes continuam à mercê de poucos investimentos.

Para analisar o reflexo de todo esse investimento, basta comparar alguns números oficiais divulgados pelo Ministério dos Transportes. Segundo o Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres 2004/2008, a extensão total em quilômetros das rodovias no Brasil em 2004 era de 1.610.075 quilômetros. Já quatro anos depois, esse número passa para 1.735.612 quilômetros⁹². Ou seja, um acréscimo de 125.537 quilômetros no total de novas rodovias pavimentadas e não pavimentadas. Se voltarmos nossa atenção somente para as rodovias pavimentadas, em 2004 existia um total de 57.934 quilômetros, quatro anos mais tarde este número aumenta para 61.920 quilômetros⁹³. Aumento significativo de 3.986 quilômetros.

Agora quando o assunto é transporte ferroviário, uma alternativa viável para o transporte de cargas, por exemplo, os números são bem diferentes. Segundo o documento do Governo Federal, o número total da extensão em quilômetros das linhas principais e ramais em 2004 estava em 28.874 quilômetros, e em 2008 chegou à casa de 30.784 quilômetros⁹⁴.

⁹¹BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura na modernidade**. São Paulo: Companhia das letras, 1986. p.28.

⁹²BRASIL (País). **Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres**. Disponível em <http://201.57.54.6/InformacoesTecnicas/aett/aett_2009/1.1.3.asp>. Acessado em: 25/04/11.

⁹³BRASIL (País). **Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres**. Disponível em <http://201.57.54.6/InformacoesTecnicas/aett/aett_2009/1.1.1.asp>. Acessado em: 25/04/11.

⁹⁴BRASIL (País). **Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres**. Disponível em <http://201.57.54.6/InformacoesTecnicas/aett/aett_2009/2.1.1.asp>. Acessado em: 25/04/11.

Tendo um aumento de 1.910 quilômetros em quatro anos. Número pequeno, pois neles estão inseridas as linhas de trens urbanos. Além disso, ao analisar separadamente, verifica-se que a maioria das ferrovias não são interligadas, além disso, grande parte delas estão sob os cuidados de empresas privadas, que pelo que parece, são destinadas apenas para manter em funcionamento as ferrovias. É o caso da Ferrovia Tereza Cristina no sul do Estado de Santa Catarina, que em todo o período relatado no documento, não aumentou um quilômetro sequer de sua malha original⁹⁵.

Está certo que o maior investimento nas rodovias se dá pelo fato de estas serem amplamente mais utilizadas, mas se o país quiser investir em um transporte alternativo, mais barato, será necessário mudar sua política de transporte. Isso sem mencionar os inúmeros recursos hídricos brasileiros, que na maioria das vezes são utilizados apenas para o depósito de esgotos das cidades ou voltados para produção de energia elétrica.

No entanto, mudar essa política de mais de meio século não é algo simples. Além do empenho do governo, necessitar-se-ia de uma conscientização de toda a cadeia que depende desse mercado. Junto do transporte rodoviário estão inseridos muitos beneficiados como a venda de caminhões e de peças de reposição, além da indústria dos pneus novos e recapados. Também não podemos deixar de mencionar a numerosa categoria de trabalhadores envolvida nesse transporte, os chamados caminhoneiros, que na maioria das vezes estão nesse ramo por opção própria. Na cidade de Tubarão/SC, Sul do Estado, existe um monumento homenageando esses trabalhadores⁹⁶.

⁹⁵ A Ferrovia Tereza Cristina de 2004 a 2008 não apresenta alteração nos seus 164 quilômetros.

⁹⁶ Estátua de quatro metros e meio de altura, criada pelo artista plástico Willy Zumblick, inaugurada em 31 de agosto de 1985. Está implantado no quilômetro 338 da BR-116.



Figura 11: Monumento ao Caminhoneiro, BR-101 Tubarão/SC.
Fonte: Site Prefeitura Municipal de Tubarão/SC.⁹⁷

Mas em outra perspectiva, o transporte rodoviário tem a potencialidade de entregar e receber as mercadorias no estilo “porta a porta”, o que proporciona a satisfação dos seus usuários que muitas vezes primam pelo imediato. No aspecto social, as rodovias vão auxiliar a integração entre as diversas regiões do Brasil. Além disso, cidades que antes eram mais “isoladas” vão começar a receber um maior fluxo de pessoas, e conseqüentemente proporcionar um crescimento econômico e até mesmo mudanças no cotidiano dos habitantes.

No litoral catarinense, temos vários exemplos desse processo. Cidades litorâneas como Florianópolis tiveram um relativo crescimento populacional a partir da constituição da rodovia BR-101.

⁹⁷ www.tubarao.sc.gov.br

A implantação da BR-101 exerceu grande influência no plano urbano de Florianópolis. Os seus acessos constituíram artérias nas quais se instalaram depósitos, oficinas e pequenas atividades industriais, ao redor dos quais se reuniam muitos trabalhadores. Os loteamentos surgiram por toda parte, inclusive de vilas do BNH, que nas margens da rodovia e sua vizinhança conta com diversos núcleos⁹⁸.

E não só cidade de Florianópolis, mas os municípios próximos também acabaram tendo um crescimento acelerado, já que estavam entre a capital e a rodovia. Cidades como Biguaçu, São José e Palhoça presenciaram um forte crescimento também impulsionado pela rodovia. Segundo PELUSO, “A BR-101 modificou o movimento para as cidades vizinhas da Capital. O asfalto foi contínuo até a rodovia, e as próprias cidades foram procuradas por pessoas que tinham suas atividades na ilha”⁹⁹.

A cidade de Itapema, cortada pela BR-101 desde a sua implantação, também sentiu algumas alterações. Adriana Bereta comenta que:

A rodovia foi inaugurada em 1971 e, no trecho que cruzava por Itapema, fez com que essas mudanças acelerassem o ritmo de transformações na cidade. As dificuldades em lidar com o atravessar a rodovia, as indenizações, as suas propriedades rasgadas ao meio, o espaço sendo modificado, a velocidade dos veículos, a inserção de novos modos de viver das pessoas que vieram para trabalhar na rodovia e de outras que vieram fixar residência, alteram o cotidiano desses moradores¹⁰⁰.

Portanto, essas transformações nas cidades junto dos benefícios que o transporte rodoviário proporciona, solidificam a idéia de que este é o meio mais eficaz e viável para o país. Esta ideia também norteou governadores do estado de Santa Catarina a partir da segunda metade do século XX. Segundo Walter Piazza e Laura Hübener, “a partir de 1947, tem-se a

⁹⁸PELUSO JR, V. A. **O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade.** In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 3ª fase, nº 3.981, 1991. p. 7.

⁹⁹Ibid., p. 8.

¹⁰⁰BERETTA, Adriana. **Quando a BR-101 passou no fundo do meu quintal: entrecruzando tempos e caminhos.** In: Espaço Plural – Dossiê Cidades, n. 17, ano 8 p. 49 - 54.

visão de que o desenvolvimento catarinense estaria entravado em virtude de sua precária rede rodoviária. Faltava-lhe estradas para escoamento de sua produção agrícola e industrial”¹⁰¹.

Por esse motivo os governos buscavam inserir o transporte em seus planos de desenvolvimento. Desde Celso Ramos (1961-1966) com o PLAMEG, Ivo Silveira (1966-1971) com o PLAMEG II, Colombo Machado Sales (1971-1975) com Projeto Catarinense de Desenvolvimento e já no final da década de 1970, temos o governo de Antônio Carlos Konder Reis (1975-1979) que se orientava no seguinte lema: “Governar é encurtar distâncias”¹⁰². E foi com um ideal semelhante aos que impulsionaram os governos estaduais, que na década de 1960, a região do vale do Araranguá reivindicava insistentemente a pavimentação da rodovia BR-59, propulsora da BR-101. Os jornais da cidade apresentaram matérias de destaque sobre o acompanhamento da obra. Como já mencionamos, essa obra foi demorada, passando por vários períodos de estagnação.

Nas palavras do engenheiro Avaní Aguiar de Sá, que participou da obra: “(...) a pavimentação começou em 1967 mais ou menos, e foi inaugurada em agosto de 1971. Da divisa do Rio Grande do Sul até Palhoça, pois de Palhoça até a divisa com o Paraná já estava pronta. Ela teve sua pavimentação por muito tempo postergada (...)”. Assim, a partir da década de 1970, vimos muitas mudanças na cidade de Araranguá. Mudanças que já eram esperadas pela população, pelos políticos e pelos empresários. Depois de tanto tempo quase que isolada, a cidade estava estrategicamente situada em meio às duas capitais, Florianópolis (215 km) e Porto Alegre (255 km), sendo também rota turística para as suas praias, até então desconhecidas.

Jornais do fim da década de 1970 trouxeram notícias positivas sobre o turismo na cidade, como por exemplo, o jornal Tribuna do Vale de 1979, o qual trouxe a seguinte matéria: “Araranguá vive a bonança do verão”, na qual informa:

¹⁰¹ PIAZZA, Walter F.; HÜBENER, Laura Machado. **Santa Catarina: história da gente**. 6. ed. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 2003. p. 236.

¹⁰² Ibid., p. 235.

Novamente – e cada vez com maior intensidade – Araranguá vive dias de verdadeira metamorfose com o pleno apogeu do veraneio. Todos os setores de atividades foram acionados, em consequência do intenso movimento de turistas de todas as partes do Brasil e do Exterior. Cada vez mais o araranguaense consciente, arraigado aos interesses comuns de progresso em prol de sua terra, se anima e se entusiasma, passando a olhar otimisticamente para o fenômeno turístico como uma das motivações mais fortes de sustentação econômica [...] ¹⁰³.

Assim, o periódico exaltava o turismo, uma nova fonte de renda que a cidade descobria a partir da facilidade de acessos, a partir da pavimentação da rodovia. O próprio Evalte Becker, empresário do setor hoteleiro, afirmou que: “Quando eu comecei, o perfil dos turistas era mais para as praias, o gaúcho começou a conhecer Santa Catarina depois que abriu a BR-101, [...] então aquele camping era lotado. Isso na década de 1970.” ¹⁰⁴. O Camping citado por Becker faz parte de um complexo turístico planejado na década de 1960 pelo empresário Diomício Freitas, o qual possuía, além do camping, um hotel bem estruturado para receber os hóspedes. O próprio jornal o chamou de “hotel de excelente gabarito” e não se esqueceu de atribuir outras qualidades como luxuoso e cordial. O movimento era tão grande em meses de verão, que o próprio jornal chamou a atenção para o problema de mau cheiro proveniente dos dejetos que eram lançados em uma lagoa próxima ¹⁰⁵. O que deixa a entender que o Grupo Freitas pensou em agrandar dois grupos econômicos através de um camping destinado a veranistas mais econômicos e um hotel para os abonados hóspedes.

Além desse camping, O Balneário Morro dos Conventos também teve na década de 1960 o seu primeiro clube para atividades náuticas, além de atividades sociais. O Yate Clube Morro dos conventos foi criado para dar mais opções de lazer aos seus associados, os quais eram provenientes de famílias abastadas da cidade.

De acordo com a reportagem do jornal O Sul, de fevereiro de 1964,

¹⁰³ **Araranguá vive a bonança do verão.** Tribuna do Vale (Araranguá), de 03/02/1979.

¹⁰⁴ **Evalte Becker.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 27/08/2010.

¹⁰⁵ **Mau cheiro no camping preocupa turistas.** Tribuna do Vale (Araranguá), de 03/02/1979.

[...] o assunto do momento é o Iate Clube, uma obra grandiosa levantada junto ao rio Araranguá como Oceano Atlântico. Trata-se de um esforço de uma plêiade de homens jovens liderados pelo idealista Hilário Freitas, seu atual presidente [...]. Além da piscina, o Iate Clube oferece passeios de lancha a motor possuindo atualmente três unidades modernas; barcos a vela tipo pingüim, ideais para velejar em rios desta natureza; prática regular de esqui aquático, mantendo professores para o aprendizado deste moderno esporte aquático.

Além de tudo isso, os visitantes e associados poderiam desfrutar de uma moderna infraestrutura em terra:

A sede social do Iate Clube foi construída dentro dos mais recentes requisitos exigidos pela técnica moderna, proporcionando aos frequentadores todo o conforto e entretenimento, contanto com salas de jogos; biblioteca; salas de estar; vestiários; bar e restaurante americano com visão panorâmica para o rio e piscina; garagem para barcos e um monumental salão de festas fino e modernamente decorado¹⁰⁶.

E não foi somente o Balneário Morro dos Conventos que se beneficiou com essa, como diz o jornal, “avalanche de turistas”. O Balneário Arroio do Silva, que na época pertencia à Araranguá, passou a receber não só turistas, mas moradores que preferiram fixar residência na praia.

O Balneário Arroio do Silva está hoje convertido em uma cidade, dependendo, unicamente, de alguns detalhes a serem observados, especialmente no tangente à estrutura urbana. De resto, oferece o que todo veranista deseja, inclusive uma intensa e seleta vida noturna. Hoje há milhares de moradores permanentes naquele núcleo, o que já representa ser o Arroio, uma extensão da cidade propriamente dita e um ponto eleito definitivamente, por tradição e comodidade¹⁰⁷.

Todo este movimento, tornado público pela imprensa local, chamava a atenção do governo municipal com a seguinte matéria: “Interesse Turístico é Prioritário”¹⁰⁸. Segundo tal texto, o

¹⁰⁶ **Yate Clube Morro dos Conventos já é uma belíssima realidade.** Jornal O Sul (Araranguá), de 16/02/1964.

¹⁰⁷ **Araranguá vive a bonança do verão.** Tribuna do Vale (Araranguá), de 03/02/1979.

¹⁰⁸ **Interesse turístico é prioritário.** Tribuna do Vale (Araranguá), de 25/11/1978.

Prefeito Salmi Paladini¹⁰⁹ precisaria dar uma atenção maior a esta que seria uma importante fonte de renda para a cidade, e que o carro chefe disso seria o Balneário Morro dos Conventos, com sua extrema beleza natural.

Assim a cidade de Araranguá procurava mudar o seu perfil econômico, que até os anos 1960 foi marcado pelo cultivo de mandioca e produção e exportação de farinha. O jornal citado apresenta: “[...] Araranguá deve, mais do que nunca, auto-valorizar-se, firmar-se como uma cidade que já não é mais aquele núcleo eminentemente mandioqueiro”¹¹⁰.

Portanto, foi através da rodovia BR-101 que a cidade de Araranguá tentou firmar-se como uma cidade progressista, na qual a economia deixava de ser o cultivo de mandioca e passava a ser pautada no turismo e na indústria. Como mencionado na citação anterior, no final da década de 1970 a cidade já sentiu uma guinada em sua temporada de verão. As praias que sempre foram de conhecimento dos araranguenses¹¹¹, passaram a ser o grande produto da cidade para atrair turistas e veranistas.

A partir dessa análise, é possível perceber o quanto a cidade via aquela nova prática econômica como um grande passo ao progresso e por isso passou a incorporá-la em discursos através da mídia também dos símbolos municipais. Refletindo sobre o progresso, Gilberto Dupas escreve: “A era moderna emergiu com idéias, planos e propostas futuristas, e com intolerância em relação aos credos da renascença – sobretudo o culto aos antigos – que passavam a ser rotulados como antiquados, ao passo que a palavra “moderno” adquiriu conotação de elogio”¹¹². Assim, ser moderno seria investir em uma nova fonte econômica como o turismo. No comando desse processo estavam o governo municipal e empresários muitas vezes ligados a outros setores. O próprio Gilberto Dupas continua afirmando que por essa ideologia estar ligada à elite, o transforma em discurso hegemônico¹¹³.

¹⁰⁹ Salmi Paladini foi prefeito de 01/02/1977 até 01/ 11/1980, data em que foi assassinado no exercício do mandato, quando caminhava num final de tarde na rodovia Araranguá – praia Arroio do Silva.

¹¹⁰ **Araranguá vive a bonança do verão.** Noticiário Semanal Vale do Araranguá, pertencente ao Jornal Tribuna Criciunense (Criciúma), de 03/02/1979.

¹¹¹ Nos anos 1920 o telegrafista Bernadino de Senna Campos já citava a praia do Morro dos Conventos e a barra do rio Araranguá como lugares de exuberante beleza. Bernadino viveu na cidade durante as duas primeiras décadas do século XX, estava sempre presente em meio às famílias tradicionais da cidade. Era natural de Florianópolis e tinha como hábito escrever num diário o cotidiano da cidade de Araranguá, que posteriormente foi editado em livro.

¹¹² DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso: ou o progresso como ideologia.** São Paulo: Editora Unesp, 2006. p.13.

¹¹³ *Ibid.*, p. 15-16.

E foi na mesma década, a de 1970, que o município escolheu seus símbolos principais. O Hino e o Brasão da cidade, que está na bandeira municipal, mencionam as belezas naturais, principalmente o Balneário Morro dos Conventos e seu conjunto de dunas, rio, mar e o farol. No Hino de Araranguá, instituído através da Lei nº 533/72, de 11/05/197, além de mencionar as belezas naturais, o refrão exalta que o município é um ótimo lugar para tirar férias: “Grande marco na história, meu orgulho, minha glória, terra de descanso, mar e sol És tu, Araranguá”¹¹⁴. No Brasão, instituído através da Lei nº 512/71, de 03/11/1971, os elementos que figuram dentro do escudo são descritos como:

(...) a representação do rio Araranguá e a fauna marítima. Como guardas, um ramo de arroz e um de mandioca, produtos básicos da agricultura do município. Uma roda dentada com duas chaminés representando o comércio e a indústria. Como divisão de campos duas avenidas, simbolizando a denominação da cidade: (cidade das avenidas). No campo inferior, uma reprodução do mar e do Morro dos Conventos, representando a condição de município turístico e origem de Araranguá¹¹⁵.

Além disso, das quatro cores que estampam a bandeira da cidade, o amarelo e o azul representam a beleza das praias do município. Todos esses símbolos municipais foram criados no início da década de 1970, período também em que a rodovia BR-101 estava inaugurando sua pavimentação. Era a rodovia trazendo uma nova expectativa para a cidade.

¹¹⁴ARARANGUÁ (Município). **LEI Nº 533/72**. Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/forpgs/showinglaw.pl>>. Acessado em: 09/05/11.

¹¹⁵ARARANGUÁ (Município). **LEI Nº 533/71**. Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/forpgs/showinglaw.pl>>. Acessado em: 09/05/11.



Figura 12: Bandeira do Município de Araranguá.

Fonte: Site da Prefeitura de Araranguá¹¹⁶.

No entanto, não foi somente o turismo que se beneficiou com a presença da rodovia BR-101 nas proximidades do núcleo urbano da cidade. Uma pequena classe de comerciantes e industriais começou a migrar para as imediações da rodovia, a fim de facilitar o escoamento da produção. Alguns casos como os de hotéis e postos de gasolina já foram mencionados, contudo faltou a pequena classe industrial que passou a ser beneficiada.

No dia 05 de maio de 1978, o Jornal Tribuna do Vale trouxe um encarte publicitário sobre a empresa Metalúrgica Pagé. Esta, além de parabenizar seus funcionários pelo dia 1º de maio, menciona: “Futuras instalações da Metalúrgica Pagé se localizará no bairro Cidade Alta, (...) na altura do Km 413 da BR-101 (...)”. A Metalúrgica Pagé é uma das maiores empresas presente na cidade de Araranguá, seus trabalhos são destinados à confecção e à comercialização de silos metálicos, torres de telecomunicação, equipamentos portuários, passarelas metálicas, dentre outros produtos. O seu fundador foi o empresário Gerci Pascoali, que também esteve relacionado com a política, chegando a ser vereador na cidade¹¹⁷.

Outra empresa que também estava próxima da rodovia, mais precisamente situada na entrada da cidade, era a concessionária da Mercedes-Benz SAVEPE/S.A. Essa empresa abastecia toda a região do vale com os caminhões da multinacional alemã, além de prestar

¹¹⁶ www.ararangua.net

¹¹⁷ Empresário, um dos fundadores da ACIVA, de onde também foi presidente. Participou do Lions Clube e foi presidente do Partido Progressista (PP) municipal. Atuou como vereador entre 2001 e 2004 sendo eleito como o mais votado (1.528 votos). Faleceu no dia 25 de setembro de 2006.

serviços com assistência mecânica. Segundo o jornal de Tribuna do Vale de 1978, essa empresa era a “maior contribuidora para os cofres públicos”¹¹⁸. Sobretudo, o fundador e então proprietário da SAVEPE, Sr. José Pereira, também era dono de uma empresa de transporte coletivo na cidade. Nesse ramo, o empresário apostou nas duas modalidades de transporte: interurbano e urbano. Para isso, a Empresa União de Transportes era encarregada. Seu desenvolvimento fez desta umas das mais atuantes empresas do setor na cidade, possuindo até hoje o monopólio do transporte urbano, e sendo a principal empresa de ônibus utilizada pelos araranguenses que têm como destino Florianópolis.

Além disso, é importante ressaltar que a “cultura caminhoneira”¹¹⁹ estará presente na cidade e principalmente no bairro Cidade Alta. Um grande exemplo é a festa de São Cristovão, realizada em Julho de cada ano, que atrai muitos motoristas e fiéis para as imediações do bairro. Algumas pessoas de destaque na política municipal iniciaram a carreira profissional na boléia de um caminhão. É o caso do deputado Manoel Mota e do empresário Alveri Aguiar de Sá. Este último menciona que essa profissão foi herdade de seu pai:

O meu pai foi caminhoneiro, desde antes da guerra, isso nos anos 1940. E eu praticamente nasci dentro de um caminhão. Como naquela época se começava a trabalhar muito cedo, e aos 15, 16 anos eu me tornei motorista de caminhão. Aos 16 anos eu já ia para o Rio de Janeiro com alguns caminhões que eu tenho aqui.

Sua relação com o caminhão era tão grande, que até mesmo os passeios eram feitos com ele. A própria viagem de lua de mel de Alveri foi feita por meio do caminhão:

Na minha Lua de Mel, em janeiro de 1959, eu fui com um caminhão para Bagé. E a minha esposa foi também, fomos passar a Lua de Mel lá, de caminhão. Na ida nós passamos na balsa ainda, e na volta, que era os primeiros dias de fevereiro, já tinha sido inaugurada a ponte do Guaíba¹²⁰.

¹¹⁸ **SAVEPE e União, harmônicas pelos interesses do Vale.** Tribuna do Vale (Araranguá), de 07/10/1978.

¹¹⁹ Além das festas de São Cristovão, o principal evento que celebra esta profissão na região é a Arrancada de Caminhões realizada nas areias da praia do Balneário Arroio do Silva. Esse evento passou a ser promovido a partir do ano de 1986, na gestão do prefeito Manoel Mota (1983-1989). Nessa época, Bal. Arroio do Silva ainda era um bairro de Araranguá. Hoje, este é um dos principais eventos organizado pelo município que chega a receber um público total de 180 mil pessoas nos quatro dias de duração.

¹²⁰ **Alveri Aguiar de Sá.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

A cidade de Araranguá passava, portanto, a presenciar um novo estilo de vida e inúmeras novidades. Eram novas profissões que surgiam com as possibilidades proporcionadas ou incentivadas pela presença da rodovia na cidade.

A região da Cidade Alta vai apresentar também um Hospital particular chamado de Casa de Saúde Dr. Ângelo Rosa Lucion. Este foi construído na década de 1960, no bairro Cidade Alta, mas era visto pela imprensa local como o “Colosso de Cidade Alta”. Segundo reportagem do jornal O Sul, de 1964, esse novo estabelecimento contaria com “sala de operação moderníssima, oxigênio embutido, luz embutida, serviço de microfone e auto-falantes para os corredores e ar condicionado”¹²¹. Essa casa de saúde após ser inaugurada, atendia de forma diferente os seus pacientes, era o chamado modo médico de família. Segundo o historiador Alexandre Rocha, “o médico somava uma importante lista de clientes, caracterizando uma relação estreita com os pacientes (...)”¹²². O fim das atividades ocorreu no ano de 1986, quando da morte do médico.

Essa construção dá uma noção de como o bairro passou a desempenhar um papel importante na dinâmica da cidade. No mesmo jornal citado, apareceu uma exaltação do perfil econômico do bairro: “É mesmo o Colosso de Cidade Alta, um presente do Dr. Ângelo Rosa Lucion [...] aos moradores do bairro industrial e população do Vale do Araranguá”¹²³. Durante o seu funcionamento, esse hospital ganhou importância na cidade, pois esta ainda carecia de serviços de saúde. Em muitos jornais existiam anúncios de transporte para as dependências do hospital. A cidade crescia em regiões distantes do centro. O bairro Cidade Alta polarizou tais transformações e se apropriou de muitas atividades que antes eram somente praticadas nas imediações do Centro. A própria Paróquia Sagrada Família foi criada na década de 1970 para congregar as comunidades do lado Sul do município.

Como podemos ver, a presença da rodovia na cidade de Araranguá trouxe inúmeras transformações para a cidade nas questões urbana, social e econômica. No primeiro momento e para algumas regiões, foram transformações vistas como positivas para o município. A própria cidade tentou se firmar com novas práticas econômicas, deixando de ser apenas um polo exportador de farinha de mandioca para ver surgir uma forçada vocação para o turismo, que passou a figurar nos símbolos oficiais do município. Também surgiu um novo bairro

¹²¹ **Colosso de Cidade Alta**. Jornal O Sul (Araranguá), de 22/03/1964.

¹²² HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005. p. 210.

¹²³ **Colosso de Cidade Alta**. Jornal O Sul (Araranguá), de 22/03/1964.

entre a cidade e a rodovia, que passou a aglomerar os principais estabelecimentos comerciais. Indústrias começaram a aflorar e a cidade viveu um período diferenciado. A população da cidade cresceu consideravelmente a partir da presença da rodovia. Indicativos mostram que a população da cidade na década de 1970, época da inauguração da pavimentação, chegava a 26.211 habitantes. Nos anos 2000¹²⁴, quando os debates sobre duplicação estavam à tona, a cidade contava já com 54.706 habitantes.

A rodovia BR-101 proporcionou dois sentimentos distintos. Quando de sua implantação e principalmente na sua pavimentação, ela foi interpretada como o motor que daria força para a economia da cidade, até então pautada no cultivo de mandioca e na produção e exportação de farinha. Logo, vieram novos sonhos, de uma cidade próspera, que teria no turismo uma nova fonte de renda. As poucas indústrias começaram a migrar para próximo da rodovia e iniciou-se uma nova etapa de crescimento para estas. O bairro Cidade Alta cresceu e atraiu novos moradores que queriam sentir essa nova dinâmica da cidade.

Entretanto toda essa prosperidade indica também as inúmeras vidas ceifadas durante as décadas de 1970, 1980 e 1990 e que fizeram a sociedade araranguense repensar os benefícios de sua presença na proximidade do perímetro urbano. Esta mudança na identidade da cidade, quando esta passa por alguns problemas, é perceptível também em municípios vizinhos de Araranguá. A cidade de Criciúma, que já foi um distrito de Araranguá, teve durante o século XX seu desenvolvimento econômico pautado na extração de carvão mineral. A própria cidade era intitulada “Capital Brasileira do Carvão”. Entretanto, na última década, após crises que abalaram o setor, a cidade compara os benefícios e prejuízos com tal prática econômica e acaba encontrando alternativas.

Refletindo sobre a cidade de Criciúma, no Sul de Santa Catarina, Emerson Campos indicou que

¹²⁴ Entre 1970 e 2000 o único desmembramento da cidade foi a emancipação de Balneário Arroio do Silva, em 1997.

(...) era a confirmação mais evidente de que ali existia e aflorava um modo diferente da cidade se construir. Os desejos já não podiam mais ser sublimados, estava acontecendo. A cidade que tinha na exploração carbonífera uma referência, um modo de se construir, escolhia outros caminhos. Antes, mesmo em seu centro urbano limpo da aridez carbonífera, era possível a todos a percepção de um mundo de pedras negras estava no ar¹²⁵.

Assim como CAMPOS menciona que a cidade de Criciúma escolhia um caminho diferente daquele marcado pela cultura carbonífera, Araranguá também vai repensar seus novos caminhos. Contudo, assim como em Criciúma, não foi simples. Na Cidade das Avenidas, o velho e dominante discurso do progresso vai travar uma batalha contra um novo discurso, o da questão ambiental. E como a sociedade é composta por vários setores, muitos foram os debates, os conflitos e os acontecimentos em torno da seguinte proposta para a duplicação da rodovia na cidade: desviar a BR-101 do perímetro urbano da cidade.

Essas transformações motivadas por certos grupos da sociedade são mais constantes em grandes cidades, quando tais modificações passam a interferir em certas regiões do município, buscando alterar a imagem de uma localidade. Essas transformações promovidas pelo poder público chamaram a atenção de pesquisadores como Catherine Bidou-Zachariassen, que organizou seu livro¹²⁶ analisando as políticas de revitalização dos centros antigos e desvalorizados de várias cidades do mundo. As cidades em geral possuem grupos articulados que pensam na organização da questão urbana e mesmo nos embates em torno das suas identidades. Contudo, isso não é uma tarefa fácil, visto que as cidades são constituídas de pessoas que pensam diferente. Por isso “produzir uma identidade urbana significa dar alguma unidade a essa multiplicidade, ou seja, produzir sentido dentro da variedade de ações e práticas sociais que ocorrem dentro desse vasto quadro de possibilidades oferecido pelo espaço urbano”¹²⁷.

E é a formação de uma idéia unitária que surgiu a partir da multiplicidade que será analisada no próximo capítulo. Em primeiro momento, quando os primeiros representantes da ONG Sócios da Natureza lançaram a ideia do desvio, este era visto como inviável. Tanto que

¹²⁵ CAMPOS, Emerson Cesar de. **Territórios Deslizantes: recortes miscelâneas e exibições na cidade contemporânea – Criciúma (SC) (1980-2002)**. 2003. 130 f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

¹²⁶ BIDOU, Catherine. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de revitalização dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006. 293 p.

¹²⁷ BERDOULAY, Vicente; GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Cenários da vida urbana: imagens, espaços e representações**. Revista Cidades, Presidente Prudente, n. 7, p. 10, 2004.

nos primeiros debates, o desvio proposto era apenas para uma das pistas da rodovia. Mas a proposta acabou amadurecendo em várias reuniões e na participação de vários representantes da sociedade e, ao chegar a um consenso, acabou ganhando força e transformou-se numa grande campanha que congregou 49 entidades e associações da sociedade araranguense. As campanhas realizadas pela imprensa e também por outras 49 entidades, entre elas a ONG Sócios da Natureza, é que o leitor encontrará na sequência do segundo capítulo.

2 EXPERIÊNCIA FRAGMENTADA: modernização e expectativas em Araranguá a partir do Século XXI.

*Não sou escravo de ninguém
Ninguém, senhor do meu domínio
Sei o que devo defender
E, por valor eu tenho
E temo o que agora se desfaz.*¹²⁸

Enquanto isso o povo espera: as campanhas em prol da duplicação da BR-101 que uniram dois estados.

Uma certa idéia de progresso tende a prevalecer quando analisamos as Histórias sobre Araranguá. A cidade parece ter sempre perseguido características que a deixassem com “ares de modernidade”¹²⁹. Numa rápida análise sobre tal questão, o historiador Alexandre Rocha escreve um texto o qual intitula “Os meios de transporte como sinal de progresso”¹³⁰. De acordo com ROCHA, foi esse pensamento que influenciou a presença dos mais variados tipos de meio de transporte. Segundo ele, Araranguá presenciou no início do século XX a navegação fluvial e a de cabotagem, que depois foi absorvida pela ferrovia. Além disso, o historiador comenta sobre a presença do transporte aéreo na cidade.

Esse transporte, que há muito tempo deixou de operar na cidade, foi celebrado como “uma obra que trazia o sinal dos tempos modernos”¹³¹. Iniciando suas atividades em 1938, próximo ao centro, teve seu ápice na década de 1950, quando o novo campo de aviação

¹²⁸ RUSSO, Renato. Metal contra as nuvens. Intérprete: Legião Urbana. In: Acústico MTV. vol. I [S.l]: EMI, 1999. 1 CD. Faixa 11.

¹²⁹ Marshall Berman retrata uma busca pelo progresso como um turbilhão, um redemoinho, que tudo abarca. É uma modernidade ambígua, que causa contradição, conflito e transformação. Segundo Sandra Pesavento, a sensação destes dois mundos (antigo e moderno) faz parte do imaginário das pessoas na medida em que sempre estão em busca de um produto mais moderno no mercado. 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

¹³⁰ HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005. p. 243.

¹³¹ Ibid., p.244

próximo ao bairro Cidade Alta recebia com certa regularidade voos da Varig que traziam excursões de outros estados para conhecer o Morro dos Conventos, que segundo ROCHA, iniciava a atividade turística na cidade.

Contudo, o autor não menciona, em momento algum, a presença do transporte rodoviário na cidade. A rodovia BR-101, como já vimos, influenciou muito a atividade turística que se iniciava na década de 1950 e também no crescimento urbano da cidade. À medida que a rodovia crescia em importância econômica, a cidade, por estar numa localização privilegiada das demais vizinhas, usufruía dos ganhos econômicos.

Entretanto, com o passar das décadas, a própria rodovia começou a apresentar sinais de que precisava ser duplicada. Segundo uma reportagem da RBS TV, em 2004, a “Capacidade da rodovia BR-101, quando foi construída na década de 1970, era para seis mil veículos por dia. Mas sua capacidade em 2004 está em torno dos vinte mil veículos por dia. Estimativa de quatro acidentes por dia, uma morte a cada 48 horas”¹³². Todo esse aumento de fluxo durante os anos que sucederam a pavimentação da rodovia proporcionaram um verdadeiro caos em fins dos anos 1990. Por esse motivo, todo o trecho que corta o litoral do estado catarinense precisava ser adequado ao novo volume de tráfego.

O Engenheiro do DNIT, Avani Aguiar de Sá, lembra que primeiro iniciaram as tratativas para a duplicação do trecho Norte, que compreende da cidade de Florianópolis até a divisa do estado do Paraná, na cidade de Garuva/SC: “Foi na década de 1990. [...] As manifestações começaram por lá, para duplicar de Florianópolis até a divisa com o Paraná, onde o tráfego era bem maior. Então logo em seguida começou aqui [...]”

Mas segundo o mesmo Engenheiro, o plano de duplicar o trecho Norte e, conseqüentemente o trecho Sul, não saiu do papel.

[...] era para ter começado logo em seguida a obra, mas atrasou o projeto. Porque tinha começado em 1998, era para ter uma sequência, mas não deu, pois deu uma defasagem. Terminou em 2001 [o trecho norte] e começou em 2005 [o trecho sul], teve todo esse tempo até definir projeto¹³³.

¹³² RBS TV. **Marcha pela Duplicação** – Campanha Duplicação BR-101: Essa idéia não pode morrer. Disponível em < <http://www.youtube.com/watch?v=6c-1ggH0eQk>>. Acessado em: 24/02/11.

¹³³ **Avani Aguiar de Sá**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 21/03/2011.

Talvez o que resultou nessa defasagem de tempo, citada pelo Eng^o Avaní Sá, é a pouca expressão econômica da região Sul no estado de Santa Catarina ou a fraca representação política da região naquela época.

A região da capital e do litoral Norte de Santa Catarina, na qual a rodovia foi duplicada por primeiro, se insere num contexto totalmente diferente da região Sul. Analisando de forma superficial, cidades com maior expressão econômica como Joinville, Balneário Camboriú, Itajaí, dentre outras, estão situadas naquela região. Além de que a própria capital precisava ver seu trânsito desafogado, pois o movimento de veículos na entrada e na saída de Florianópolis, durante os horários de pico, deixava o trânsito da rodovia nas cidades de Palhoça, São José e Biguaçu parado por horas. Sem deixar de comentar as inúmeras mortes ocasionadas por atropelamentos e acidentes. Muitas vezes, eram acidentes violentos, envolvendo ônibus, caminhões e automóveis. A grande maioria acontecia durante os feriados prolongados. O que chamou a atenção da mídia catarinense dando início à discussão para as campanhas em prol da duplicação foi um grande acidente envolvendo um caminhão e um ônibus, em agosto de 1989, no trecho que corta a cidade de Porto Belo. Tal fatalidade foi chamada pelo Diário Catarinense de “tragédia na BR-101”. O citado periódico trouxe uma extensa reportagem sobre o fato e também iniciou uma discussão em prol da duplicação da rodovia. O ônibus havia saído da região da grande Florianópolis com destino ao santuário de Azambuja, em Brusque/SC. Na colisão envolveram-se o ônibus lotado, um caminhão com placa de Criciúma, e que estava carregado de argila, e outro caminhão jamanta, que estava carregado com automóveis. Segundo o texto do jornal¹³⁴, o caminhão que estava carregado com argila forçou a ultrapassagem da jamanta, que atingiu frontalmente o último ônibus de um comboio de três, que viajavam para a festa religiosa e, depois, atingiu a jamanta na lateral. A fotografia encartada na capa do jornal dá uma dimensão do ocorrido, são corpos espalhados por todos os lados, além dos destroços. A rodovia permaneceu fechada por seis horas.

¹³⁴ **18 mortos e 36 feridos na BR-101.** Diário Catarinense (Florianópolis), 21/08/1989.



Figura 13: Tragédia na BR-101, foto da capa em 21 de agosto de 1989.
Fonte: Diário Catarinense¹³⁵.

Esse acidente ocorreu num domingo pela manhã e, de acordo com as reportagens dos jornais, a rodovia fazia suas vítimas mais inocentes. Eram homens, mulheres e crianças que buscavam diversão e oração em uma festa religiosa muito conhecida na região. O domingo foi de luto para todos.

Na mesma edição em que trouxe a reportagem do acidente, o Diário Catarinense apresentou o seguinte texto: “Duplicação, uma luta que dura 13 anos”. O texto iniciou salientando que a rodovia duplicada “[...] poderia ter evitado um acidente como o de ontem, perto de Tijucas [...]”. Assim, podemos notar que o principal motivo das mortes na rodovia, elencado pela mídia, é a não duplicação. Pouco mencionou a falta de segurança, por exemplo, pois todos os envolvidos não usavam cinto de segurança, além de pouco comentar sobre a imprudência de motoristas “profissionais”, que vivem de dirigir seus caminhões.

O texto é interessante, pois aponta que desde a década de 1970 a duplicação já era prevista.

¹³⁵ Biblioteca do Estado de Santa Catarina.

Em 1975, apenas quatro anos após a inauguração da BR-101, Plano Diretor Rodoviário do DNER indicava a necessidade de duplicação para a maioria dos segmentos da rodovia [...]. Em julho de 1976, a Copavel S.A., uma empresa de consultoria e engenharia do Rio de Janeiro, iniciou a elaboração de um projeto de duplicação para o trecho da BR-101 entre os quilômetros 111 (próximo a Navegantes) e 216, nas proximidades do trevo de acesso a palhoça¹³⁶.

Além disso, também já eram pensadas algumas variáveis, ou seja, trechos alternativos para desafogar o trânsito, evitando que o tráfego da rodovia se misturasse com o tráfego local. Os locais que foram apontados para receberem essa variante foram Balneário Camboriú e a grande Florianópolis. Nesses trechos, segundo a reportagem, o projeto de 1976 previa um contorno das áreas urbanas, o que conseqüentemente não ocorreu após a duplicação no fim dos anos 1990. Mas outras determinações apontadas pelo projeto, talvez estas por serem mais óbvias, foram contempladas. É o caso do túnel no Morro do Boi, em Balneário Camboriú, e uma segunda ponte sobre o núcleo urbano da cidade de Tijucas e do rio de mesmo nome.

Sobre o contorno da região da Grande Florianópolis, a reportagem destaca:

A variante da Grande Florianópolis começaria logo adiante, antes da ponte do rio do Inferninho. Esse desvio, de aproximadamente 40 quilômetros iria afastar-se gradativamente do leito original da BR101, até um máximo de 10 quilômetros. Seu traçado traria muitas vantagens para os milhares de moradores marginais à rodovia das cidades de Biguaçu, São José e Palhoça, que poderiam se ver livres do tráfego de longo curso¹³⁷.

Como já mencionado, se desconhecem os motivos pelos quais essa proposta não tenha sido contemplada durante a duplicação na segunda metade da década de 1990. Pode ser que tenha faltado uma maior mobilização de organizações civis da região, que tivessem conhecimento do caso e participassem mais ativamente da discussão do projeto. Outro fator possível seria a grande força econômica e até mesmo política de empresários já estabelecidos às margens da rodovia que nem permitiu cogitar essa hipótese, e também o alto custo, dificultando a realização da obra por parte do governo.

¹³⁶ **Duplicação: uma luta que dura 13 anos.** Diário Catarinense (Florianópolis), 21/08/1989.

¹³⁷ **Duplicação: uma luta que dura 13 anos.** Diário Catarinense (Florianópolis), 21/08/1989.

De fato, passados trinta e cinco anos da proposta de desviar a rodovia BR-101 da região metropolitana de Florianópolis, a idéia ainda é discutida, analisada e prometida. Essa obra é obrigatória para a empresa que assumiu a administração do trecho norte da rodovia BR-101. Desde 2008, quando a empresa Autopista Litoral Sul passou a administrar a rodovia, o contorno da região metropolitana deveria ter sua construção iniciada. No entanto, como os prazos foram alterados, atualmente (2011) o projeto da obra ainda está em discussão.

Segundo o projeto original, o desvio deve começar no quilômetro 196 junto ao rio Inferninho, na cidade de Biguaçu, e seguir até o quilômetro 220, já na cidade de Palhoça, próximo ao posto de pedágio. Sua extensão total ficou em 42 quilômetros, entretanto a concessionária do trecho tenta reduzir para 24 quilômetros¹³⁸. Realmente é uma obra de grande importância para a região, que enfrenta sérios problemas ao misturar o trânsito local da região da grande Florianópolis com o de longa distância da BR-101. Talvez demore muito mais tempo para sair do papel, já que o prazo de conclusão está fixado para o ano de 2014.

O acidente de agosto de 1989, mencionado anteriormente, chamou a atenção para um problema que parecia passar despercebido. Após essa colisão, a imprensa passaria a pressionar os governos, a conscientizar a população e a organizar formas variadas de protestos. E o próprio jornal, no dia seguinte da edição que trazia a reportagem do acidente, aproveitou o enterro das vítimas para publicar em sua capa um “editorial manifesto”, que para o próprio Grupo RBS ficaria marcado como a pedra fundamental dessa luta. O texto preencheu toda a capa do jornal, ele clamou pela atenção dos governantes federais aos desejos dos catarinenses, além de exaltar as qualidades do estado, tais como possuir uma das maiores rendas *per capita* do país, e figurar entre os menores índices de analfabetismo. Mas a principal crítica do jornal foi realmente o descaso do Governo Federal e a política de favores que acaba por determinar algumas prioridades que não condizem com a realidade do povo.

O critério para se avaliar as necessidades no Brasil ainda é político. Não adianta as centenas de atestados de óbitos e as complicações que produzem essa obsoleta rodovia ao progresso catarinense. Ao Governo Federal interessam, unicamente, dividendos políticos e, com isso, lamentavelmente, Santa Catarina tem de conviver¹³⁹.

¹³⁸ **BR-101: novo projeto do contorno de Florianópolis é rejeitado em reunião da Acibig.** Jornal A Notícia. Disponível em < <http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default.jsp?uf=2&local=18§ion=Geral&newsID=a3459555.xml>>. Acessado em: 23/08/11.

¹³⁹ **Duplicação: uma luta que dura 13 anos.** Diário Catarinense (Florianópolis), 21/08/1989.

Nota-se, nesse texto, a ausência de outras opções para o progresso catarinense, parece que o único meio de transporte existente é o rodoviário, e que o Governo Federal precisa somente duplicar a rodovia BR-101 para despertar o estado para o progresso contínuo, e, conseqüentemente, na visão do periódico, esse progresso iria beneficiar a todos.



Figura 14: Capa do jornal Diário Catarinense de 22 de Agosto de 1986.
Fonte: Biblioteca do Estado de Santa Catarina.

As frases finais do texto são bem emotivas: “As 19 mortes, as lágrimas de familiares e amigos não podem ficar sem respostas. A esta dor somam-se as tragédias com que a história ensinou os catarinenses a identificar a BR-101 como estrada da morte”. Naquele mesmo mês, o jornal Diário Catarinense saiu com a seguinte manchete: “Governo manda iniciar obras de duplicação da 101”¹⁴⁰. Além disso, trouxe na capa o então governador do estado de Santa Catarina, Pedro Ivo Campos, entregando o exemplar com o manifesto sobre a BR-101 ao Ministro dos Transportes. Pareceu realmente que a agonia tinha acabado. Contudo, ao ler o texto de reportagem nas páginas centrais do jornal, percebe-se que esta era a intenção do ministro Reinaldo Tavares, mas que nada se concretizou. Apenas alguns trechos receberiam melhoras. Essa edição foi na mesma semana em que foi publicada o manifesto “BASTA” e a

¹⁴⁰ **Governo manda iniciar obras de duplicação da 101.** Diário Catarinense (Florianópolis), 24/08/1989

da notícia do trágico acidente. Em 1986, o Diário Catarinense precisava conquistar maior adesão na sociedade, se tornar mais conhecido e acabou realizando forte campanha junto à comunidade catarinense. Outro motivo que pode ser apontado para a precipitação de tal notícia e campanha é o fato de que durante esse período a mesma rodovia já se encontrava em processo de duplicação, isso trazia uma falsa sensação de que mais cedo ou mais tarde seria a vez do estado catarinense. Mas a duplicação demorou muito mais tempo do se imaginou. Passada essa etapa de “luta independente”, o Grupo RBS percebeu que precisaria do apoio de toda a sociedade para pressionar as autoridades para que a duplicação saísse do papel. Agora seriam todos os meios: televisão, rádio e jornal escrito, que passaram a divulgar o movimento e até mesmo organizar abaixo-assinados.

Como em 1994 ocorreriam eleições presidenciais, em 1993 novamente retornaram as expectativas para a duplicação completa da rodovia. Pensando nisso, o jornal Diário Catarinense apresentou um dossiê completo sobre a situação da rodovia, novamente a capa trazia só informações sobre a rodovia. Esta era a manchete: “BR-101: † 2.887 mortes em 10 anos, ☆ a solução é duplicar, já.



Figura 15: Capa do jornal Diário Catarinense de 08 de Setembro de 1993.
Fonte: Biblioteca do Estado de Santa Catarina.

Esse encarte, publicado exatamente no dia 08 de setembro, após mais um feriado prolongado, discutiu alguns pontos específicos como a implantação da rodovia, a duplicação e a falta de recursos, a importância da rodovia para a economia, a insegurança de transitar pela via, além dos inúmeros problemas apontados nas diversas cidades das regiões por onde a BR-101 passa, desde o Norte até o Sul do estado. Junto disso, inúmeros informes publicitários fizeram coro à campanha em prol da duplicação. Um dos textos de início do encarte fez a seguinte explicação:

Estamos retomando com muita ênfase, num acompanhamento que vai seguir um cronograma já estabelecido, uma campanha do povo de Santa Catarina, envolvendo a BR-101. O Governo tem sido insistente, a opinião pública sabe disso, mas estamos iniciando com esta publicação uma campanha de dimensões, que não terá data final, visando sensibilizar as autoridades federais. Com este caderno, que mostra um quadro trágico, cujas soluções têm sido postergadas, começa uma mobilização que só acabará diante de medidas concretas¹⁴¹.

Tudo indicava que seria o momento decisivo, a obra sairia, pois não era somente a mídia que estava clamando, como disse o texto, era todo o “povo catarinense”. É importante salientar que nesse período algumas obras já vinham sendo feitas, de forma paliativa os trechos mais perigosos recebiam viadutos, trevos e passarelas.

Uma das prioridades seria começar pelas áreas dos grandes centros urbanos. Só dois anos depois, em 1989, é que parte do projeto começou a ser executado quando o governo federal repassou os primeiros recursos para a construção dos viadutos de Barreiros e Forquilha, em São José, que estão quase concluídos. A continuidade da duplicação só ocorreu no ano passado quando o Governo Estadual firmou convênio com o DNER para a ampliação das áreas mais perigosas¹⁴².

Entretanto, o grande motivo apontado para o não início da duplicação efetiva, apontado pelo jornal, foi a falta de recursos. Estes, também atrasavam as obras “paliativas”:

¹⁴¹ **É impossível esperar.** Diário Catarinense (Florianópolis), 08/09/1993

¹⁴² **Programa divide a pista em 7 trechos.** Diário Catarinense (Florianópolis), 08/09/1993

[...] entre Palhoça e Biguaçu, começou uma passagem para a população do Roçado – viaduto do Preventório. Mas o trabalho parou em seguida porque não havia como pagar a empresa. Porém, [o secretário] Gouveia acredita que deverá recomeçar nos próximos dias, com a vinda de recursos da União. A conclusão das obras deverá ocorrer em 1996¹⁴³.

O encarte continha 72 páginas e encerrava com o seguinte título: “Rodovia da Morte”, com imagens chocantes de acidentes nas quais aparecem corpos estendidos no chão. Nesse texto o periódico ressaltou “É preciso além da ampliação da estrada, uma política de educação no trânsito [...] além de exigir cursos de direção defensiva, as autoridades reconhecem que é preciso punir com mais rigor”¹⁴⁴. Portanto, agora, na visão do jornal, a responsabilidade das mortes não recaía somente sobre as condições da pista, como é retratado na primeira campanha de 1989. Enfim, a campanha de 1993 seria mais abrangente e completa.

Mas essa foi só mais uma campanha, que não culminou com a duplicação, forçando o Grupo RBS a ampliar ainda mais a participação da sociedade. Como o próprio Diário Catarinense explicou:

[Em 1993] o Diário trazia uma grande expectativa de que neste ano a duplicação da 101 pudesse realmente sair do papel, graças a um empréstimo do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) que viabilizaria a obra junto com a iniciativa privada, governos Estadual e Federal. Mas tudo não passou de um momento de otimismo, porque até agora nada aconteceu. Além disso, as obras de ampliação dos sete trechos mais perigosos, iniciadas pelo Governo do Estado, estão paradas desde o final do ano passado por falta de recursos¹⁴⁵.

Nesse mesmo texto, o jornal anunciou o lançamento de uma nova campanha. Motivada pela leitora Margot Krause Teixeira, que entra em contato com Pedro Sirotsky, então presidente da RBS, a instituição agora passaria a idealizar um imenso abaixo-assinado que seria distribuído nos encartes do jornal Diário Catarinense, e, depois de assinados e devolvidos, seriam entregues aos parlamentares catarinenses. Estes teriam a missão de encaminhá-los às autoridades responsáveis em Brasília. Em entrevista, anos depois, quando

¹⁴³ **Falta de recursos atrasa obras.** Diário Catarinense (Florianópolis), 08/09/1993

¹⁴⁴ **Rodovia da morte.** Diário Catarinense (Florianópolis), 08/09/1993

¹⁴⁵ **RBS na luta pela duplicação da 101.** Diário Catarinense (Florianópolis), 10/05/1994

do lançamento das obras do trecho sul, Margot explicou seu contato com a RBS: “Ele (Pedro Sirotsky) aceitou na hora e pediu que eu colocasse a ideia no papel. Depois me telefonou para dizer que contrataria uma empresa para bolar a campanha”¹⁴⁶.

E assim começou uma das campanhas mais fortes em prol da duplicação da rodovia BR-101. Era a presença da população através das assinaturas que deixou o movimento mais abrangente. Além disso, a RBS TV reforçava a ideia através de seus telejornais, no qual apresentadores e entrevistados também assinavam. Além disso, já em 1995, a emissora também organizou o movimento “De mãos dadas pela duplicação”, que resultou em milhares de pessoas saindo às ruas em uma manhã previamente combinada para ocupar as margens da rodovia BR-101.

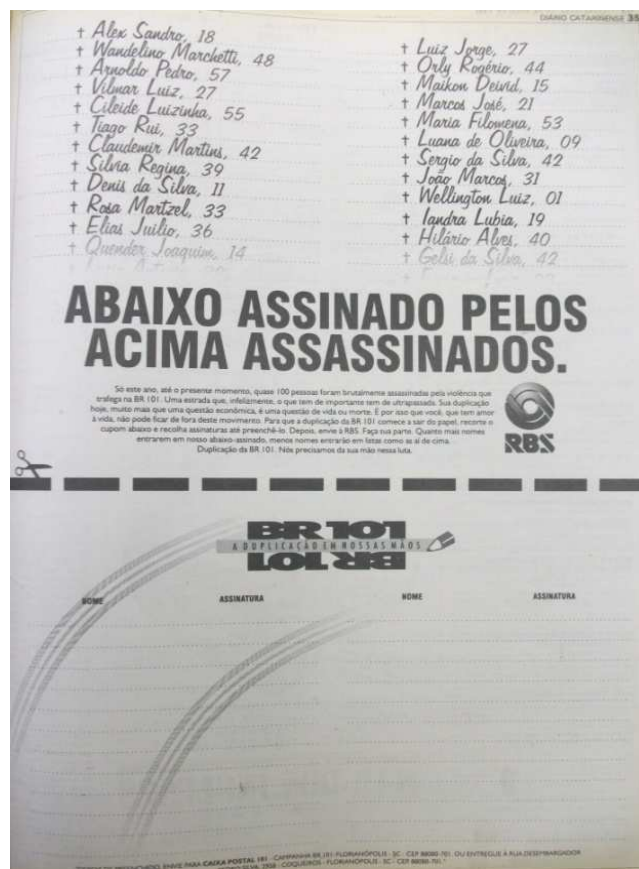


Figura 16: Abaixo-assinado encartado no Diário Catarinense.
Fonte: Diário Catarinense, 13 de maio de 1994¹⁴⁷.

¹⁴⁶ “Quero ver para crer”, diz Margot. Diário Catarinense (Florianópolis), 03/12/2004.

¹⁴⁷ Biblioteca do Estado de Santa Catarina.

Durante as eleições de 1994, a BR-101 virou até mesmo promessa de campanha do candidato Fernando Henrique Cardoso, que promoveu uma caminhada simbólica no trecho de Joinville. Um detalhe interessante é que antes disso, o então Senador Fernando Henrique Cardoso, também assinou o abaixo-assinado. A campanha recolheu um milhão de assinaturas divididas em dois pedaços, a primeira com 500 mil assinaturas foi entregue em setembro de 1994 para o presidente Itamar Franco. A segunda parte, com mais 500 mil assinaturas, foi levada em junho de 1995 ao presidente Fernando Henrique Cardoso.

Com toda essa pressão, além das inúmeras mortes e dos acidentes cada vez mais violentos, a situação tornou-se insustentável. Dessa forma, o ano de 1996 ficou marcado pela assinatura do contrato para o início das obras. E isso estava expresso na capa do jornal Diário Catarinense do dia 26 de junho de 1996. Com a manchete: “Duplicação da BR-101: Vitória da Comunidade”, o jornal abriu sua edição considerada “histórica”. Além de comentar sobre toda a importância daquela data em que seria assinado o contrato para o início das obras de apenas metade de todo o trecho da rodovia que corta o estado de Santa Catarina, o jornal frisa muito bem a participação do Grupo RBS.

A cerimônia de assinatura do contrato celebra, acima de tudo, o triunfo da campanha pela duplicação de uma parte do trecho catarinense da BR-101, uma iniciativa da RBS, lançada em maio de 1994, com a mobilização de todos os seus veículos [...] conquistando o entusiástico apoio da comunidade do nosso Estado¹⁴⁸.

Fica evidente pelo texto que a emissora aproveitou o momento para visibilizar ainda mais sua participação efetiva na campanha que contou com “o entusiástico apoio” de todo o Estado. Mas que deixou a região Sul em segundo plano, pois de acordo com o planejamento do Governo Federal, a obra nesta região começaria após o término dos trechos situados no litoral Norte e região da capital.

No dia seguinte, o Diário Catarinense trouxe como manchete os desdobramentos da cerimônia de assinatura do contrato. Estavam presentes o presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, o governador do estado de Santa Catarina, Paulo Afonso Vieira e o presidente do BID, Enrique Iglesias. O jornal também destacou outros textos afirmando a

¹⁴⁸ **Duplicação da BR-101: Vitória da Comunidade.** Diário Catarinense (Florianópolis), 26/06/1996.

importância da obra para o estado, como na questão econômica. Para o periódico, era chegada a hora de a economia do estado despertar.

A duplicação da BR-101 faz crescer a expectativa dos catarinenses em relação à maior segurança ao trafegar pela rodovia e às perspectivas de expansão nos setores de turismo e de negócios. “Minha expectativa é a mesma do final dos anos 60, quando a rodovia estava para ser inaugurada”, diz o presidente da SANTUR, Adolfo Ern Filho¹⁴⁹.

É bom reafirmar que tal obra teria uma importância muito grande no desenvolvimento da economia do estado. Foi condicionada à BR-101 a função de ser o único pilar desse desenvolvimento. Duas décadas depois de ser pavimentada, ela transformava o sentimento dos catarinenses, passando da angústia para a esperança.

Além disso, a obra proporcionou uma repercussão tão positiva para os políticos envolvidos que muitos vão procurar assumir a “paternidade” dela perante a sociedade.

Já na entrada do Aeroporto Hercílio Luz, uma faixa dizia “BR-101: mais uma obra de Paulo Afonso”. O senador Vilson Kleinünbing não gostou muito da paternidade do atual governo e disparou: “não acredito que o governador seja tão pequeno e mesquinho de reivindicar para si a autoria da duplicação. Além do que, todas as obras que o governo diz ter feito foram contratadas durante o meu governo”. [...] Paulo Afonso respondeu às críticas informando que “contratar obras é muito fácil, agora realizar obras é bem mais difícil”¹⁵⁰.

E assim, se analisarmos com atenção, os políticos estaduais estavam reivindicando a autoria de uma obra que seria planejada e executada através das esferas federais e financiada por um banco internacional.

As obras fariam parte de uma grande rodovia que ligaria o Sul e o Sudeste. Ela partiria de São Paulo, capital, pela BR-116; no Paraná, incorporaria a BR-376 e, depois, a BR-101, chegando até Florianópolis totalmente duplicada. No trecho Norte as obras de duplicação

¹⁴⁹ **A grande chance para a economia do Estado decolar.** Diário Catarinense (Florianópolis), 26/06/1996.

¹⁵⁰ **Disputa mostra quem batalhou.** Diário Catarinense (Florianópolis), 26/06/1996.

iniciaram um ano depois, em 1997. No momento, era a obra de infraestrutura mais importante do Sul do país, e as expectativas iniciais eram de terminá-la em dois anos. No dia 31 de março de 2000, o Jornal Diário Catarinense estampou em sua capa a seguinte manchete: “FHC quer inaugurar duplicação da 101 em Dezembro”¹⁵¹. Entretanto, foi apenas uma expectativa. Tal obra foi finalizada em 2001, contando com quase cinco anos de trabalhos.

Mas somente metade da rodovia BR-101, em Santa Catarina, estava duplicada. Durante a cerimônia de assinatura do contrato, o presidente Fernando Henrique Cardoso deixou claro o futuro da rodovia no Sul do estado: “Só espero que esta duplicação seja possível até Osório (RS) no meu ou num próximo governo”¹⁵². Ou seja, o presidente da República não se comprometeu em fazer a obra no trecho Sul, fica claro que caso houvesse tempo, ela sairia. Mas que tal obra não seria a prioridade de seu mandato. E de fato não foi. Na mesma edição que trouxe a notícia da assinatura do contrato também foi anunciado que a ampliação até Osório/RS estava sendo planejada. Segundo informações do próprio jornal, em 1997 já estariam prontos o estudo de viabilidade técnica e o projeto de engenharia para o trecho Sul. Mas essas eram apenas informações lançadas na empolgação de ver o trecho Norte duplicado. A região Sul do estado de Santa Catarina e Norte do Rio Grande do Sul continuariam esperando a duplicação. Foram anos de promessas, protestos e interdição da rodovia como forma de chamar a atenção das autoridades.

Enquanto isso, os acidentes iam ocorrendo. O tráfego cada vez mais pesado, tornava o trânsito em feriados prolongados um caos para quem fosse viajar. Quando foi planejada, a BR-101 serviria para o tráfego principalmente de turistas e dos catarinenses, o transporte pesado de produtos industriais e agropecuários seria pela BR-116. Isso se junta ao fato de que durante a sua implantação, poucos núcleos urbanos existiam nas proximidades da rodovia, de pista simples, que suportaria um tráfego de seis mil veículos ao dia¹⁵³.

O ano de 2004 seria crucial para o futuro da rodovia no Sul catarinense e Norte gaúcho. Cansados das inúmeras promessas, os vereadores das cidades cortadas pela rodovia

¹⁵¹ **FHC quer inaugurar duplicação da 101 em Dezembro.** Diário Catarinense (Florianópolis), 31/03/2000.

¹⁵² **FHC condena fracassomania.** Diário Catarinense (Florianópolis), 27/06/1996.

¹⁵³ A partir da década de 1970, com o desenvolvimento de grandes núcleos urbanos como o de São José, Balneário Camboriú, o crescimento dos pólos metal-mecânico em Joinville e têxtil em Blumenau/Brusque, e a presença dos portos de São Francisco, Itajaí e Imbituba nas proximidades, aumentou consideravelmente o movimento da rodovia. Sem mencionar que os caminhoneiros trocaram a BR-116, acidentada e com muitas curvas, pela rodovia BR-101, onde as condições eram melhores. Portanto, duplicar a rodovia seria adequá-la ao seu fluxo atual. O trecho Norte, como já vimos, via esse processo acontecer. O trecho Sul ainda buscava tal solução.

começaram um dos mais importantes protestos pela duplicação do trecho Sul, a chamada “Marcha pela Duplicação”. Esse movimento aconteceu de forma itinerante. Partindo no dia 10 de Março de Osório, no Rio Grande do Sul, a caminhada passou por todas as 24 cidades que margeiam a rodovia. Em cada cidade, uma nova bandeira municipal era adicionada à caminhada e um ato cívico era realizado. A cobertura do movimento era de responsabilidade dos meios de comunicação regionais e estaduais. Além disso, empresas também apoiavam patrocinando propagandas clamando pela duplicação, como é o caso das empresas de vigilância Radar, no Jornal da Manhã de Criciúma.

A notícia do Jornal da Manhã do dia 11 de março de 2004 celebrou o movimento com o título: “Largada da marcha pela duplicação”. O texto iniciou da seguinte maneira:

Tênis, camiseta, boné, carro de apoio distribuindo água, Polícia Federal acompanhando o trajeto, o carro de resgate, caso alguém desmaiasse na pista. Embora pareça, não se tratava de uma competição de atletismo. Era a 1ª Marcha dos Municípios pela Duplicação da BR-101¹⁵⁴.

Assim, querendo mostrar os utensílios dos “guerreiros que vão para o combate”, o jornal começou o texto que abordou os acontecimentos do primeiro dia da campanha, ainda na cidade de Osório/RS. Dessa data até o fim da campanha foram três semanas de caminhada onde os manifestantes enfrentaram chuva, sol e até mesmo a suspeita de um furacão, o Catarina, que passou na região Sul de Santa Catarina naquele ano.

¹⁵⁴ **Largada da marcha pela duplicação.** Jornal da Manhã (Criciúma), 11/03/2004.



Figura 17: Mensagem de empresas privadas em prol da duplicação.
Fonte: Jornal da Manhã¹⁵⁵.

Em 2011, o jornal Correio do Sul, de circulação no Vale do Araranguá, trouxe uma reportagem lembrando os sete anos da marcha.

No dia 21 de março [de 2004] a Marcha dos Municípios pela Duplicação da BR-101 deixava o Vale e também a esperança de que a obra saísse do papel. Durante sua passagem pela região, o movimento se revoltou pelo descaso das autoridades, mas também emocionou idosos que sentiam saudade dos filhos e neto mortos, esposas sem maridos, pais sem filhos e crianças sem pais¹⁵⁶.

A própria rodovia vitimou um dos idealizadores da manifestação. O vereador de Criciúma, Wilson Faraco, não participou porque perdeu a vida em um acidente na BR-101.

Foi um movimento que não prejudicou o trânsito da rodovia, já que os manifestantes caminharam pelo acostamento. Dessa maneira, muitos motoristas demonstraram gestos de apoio quando passavam pela comitiva. Ao chegar a cada cidade, um ato cívico lembrava as vítimas e a emoção tomava conta do local: “[...] o momento de maior emoção era sempre nos atos cívicos, quando a rodovia era temporariamente fechada e os caminhoneiros buzonavam

¹⁵⁵ Biblioteca da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC).

¹⁵⁶ **Sete anos de uma longa caminhada.** Correio do Sul (Sombrio), 05/04/2011.

[...], estudantes vinham pra estrada com faixas e famílias com fotos de pessoas mortas em acidentes”¹⁵⁷.

Em Araranguá, a Marcha pela Duplicação passou num domingo, 21 de Março de 2004. Segundo reportagem da época:

[...] na divisa entre Araranguá e Sombrio, o presidente da Câmara de Sombrio Jucemar Custódio entregou as bandeiras ao presidente da Câmara de Araranguá Cláudio Roberto dos Passos. No trevo do Hotel Becker, em Araranguá, a caminhada fez uma parada para um ato de protesto pela duplicação da BR-101 aqui no trecho Sul, com a presença do deputado estadual Manoel Mota, prefeitos Heriberto Schmidt (Turvo) e Primo Menegali [de Araranguá], vereadores e lideranças¹⁵⁸.

Esse movimento foi o mais marcante, não por se tratar de um ato isolado, mas por apresentar uma mescla de políticos, cidadãos e imprensa. Todos pressionavam o governo para que a obra saísse do papel o mais rápido possível. Ela já vinha sendo prometida desde o governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), entretanto, ao final de seu mandato, essa obra figurava apenas em seus trâmites burocráticos iniciais. Após passar por Araranguá, a comitiva de manifestantes continuou passando por Maracajá e Criciúma. Nesta última, a maior de todas que margeiam o trecho sul da BR-101, um grande ato cívico também foi organizado. Foi manchete de capa dos principais jornais da cidade, além de ter cobertura das equipes de televisão.

Com a chegada de Luis Inácio da Silva – Lula – na presidência, em 2003, as esperanças se renovaram. O próprio movimento é uma forma de pressionar o governo. E todo o ano de 2004 foi de expectativas para aqueles que lutaram pela duplicação da rodovia. Além das notícias sobre a Marcha pela Duplicação, os jornais davam um parecer de como o processo de duplicação estava andando.

¹⁵⁷ **Sete anos de uma longa caminhada.** Correio do Sul (Sombrio), 05/04/2011.

¹⁵⁸ **Marcha da Duplicação passou ontem em Araranguá.** Diário O Tempo (Araranguá), 22/03/2004.



Figura 18: Marcha pela Duplicação enfrenta chuva nos primeiros passos em SC.

Fonte: Jornal da Manhã¹⁵⁹.

Já em janeiro, o Jornal da Manhã de Criciúma trouxe a seguinte manchete em sua capa: “BID libera processo de licitação da BR-101”¹⁶⁰. Isso significava que o principal financiador da obra aprovava o projeto e dava continuidade aos trâmites burocráticos do processo.

Em Abril de 2004 saiu a seguinte notícia: “Rodovia BR-101, TCU solta as amarras”¹⁶¹. Segundo o texto, após essa etapa, o Ministério dos Transportes estaria apto a dar continuidade ao processo licitatório. A reportagem ainda fez referência de que o contrato para a duplicação seria assinado ainda no mês de Abril, contudo o TCU ainda viria a cancelar os editais de Gerenciamento Ambiental e Supervisão da Obra, o que resultou em mais pressão dos políticos e imprensa. Segundo o deputado federal Jorge Boeira:

¹⁵⁹ Biblioteca da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC).

¹⁶⁰ **BID libera processo de licitação da BR-101.** Jornal da Manhã (Criciúma), 09/01/2004.

¹⁶¹ **Rodovia BR-101: TCU solta as amarras.** Diário O Tempo (Araranguá), 11/04/2004

Foram várias audiências sensibilizando ministros para a urgência da duplicação. Mobilizamos também o Ministério Público da União que atua junto ao TCU e teve papel primordial para a liberação dos editais. Ganhamos a batalha. Nesta quinta-feira, o Ministro dos Transportes vai oficializar o que para nós do Partido dos Trabalhadores já é fato: a duplicação da BR-101 vai sair no governo do PT com previsão de término de cinco anos.¹⁶²

Essa previsão não se concretizou, haja vista que se passaram sete anos e, atualmente, a obra ainda não foi completamente finalizada. Faltam trechos importantes como os túneis no Morro dos Cavalos, em Palhoça, e no Morro do Formigão, em Tubarão; o contorno de Araranguá, com previsão de conclusão para 2012; e a ponte sobre o canal de Laranjeiras, em Laguna. Estimativas mais positivas apontam que a obra não fica completamente pronta antes de 2015.

Mas não foram apenas políticos de oposição que lutaram pela rodovia. No mesmo jornal em que apresenta o deputado federal Jorge Boeira engrandecendo o comprometimento do seu partido, também se encontra a seguinte notícia: “Deputado Mota reivindica hoje a duplicação da BR-101 ao Ministro dos Transportes”¹⁶³.

O deputado estadual Manoel Mota é um político tradicional na região do vale do Araranguá. Desde a década de 1980 vem atuando na política onde já ocupou cargos como Prefeito Municipal de Araranguá (1983-1989), e desde a década de 1990 vem direcionando seu trabalho como deputado estadual¹⁶⁴. Político influente em seu partido, o PMDB, em 2004 ele representava o braço forte do governo estadual na região do extremo Sul catarinense. Por ser caminhoneiro antes de ser político, sempre procurou levantar a bandeira da duplicação, e, por esse motivo, esteve presente na maioria dos atos envolvendo a duplicação da BR-101. Nessa ocasião, mesmo não sendo de sua esfera de atuação, o deputado procurou inserir-se no processo.

Em maio de 2004, saiu uma previsão de que as obras iniciariam em novembro através da manchete de jornal: “BR-101: Máquinas nas ruas em novembro, BID concorda com o

¹⁶² **BR-101/Sul por Dep. Jorge Boeira.** Diário O Tempo (Araranguá), 19/08/2004

¹⁶³ **Deputado Mota reivindica hoje a duplicação da BR-101 ao Ministro dos Transportes.** Diário O Tempo (Araranguá), 19/08/2004

¹⁶⁴ Legislaturas de (1991 — 1995), (1995 — 1999), (1999 — 2003), (2003 — 2007), (2007 — 2011). Todas pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB).

cronograma de duplicação”¹⁶⁵. Segundo o texto, o BID considerou a contrapartida do governo brasileiro, o qual passaria a financiar 40% da obra com recursos próprios.

Ao longo do ano de 2004 foram várias as manchetes tratando do tema “duplicação da BR-101”. A cada nova notícia, um novo empecilho. No dia 26 de Setembro, o jornal Diário O Tempo publicou a seguinte manchete: “Rodovia BR-101 está na lista de obras irregulares”¹⁶⁶. Ou seja, nem bem tinha saído do papel, a obra já era vista como irregular. Mas é importante salientar que essa notícia expressava o sentimento de um político gaúcho, Eliseu Padilha, que foi Ministro dos Transportes entre 1997 a 2001, no governo de Fernando Henrique Cardoso. O então deputado pelo PMDB/RS questionava assuntos relacionados ao orçamento da obra. Lembrava também uma incompatibilidade de informações, já que para o Ministério dos Transportes a duplicação sairia pelo financiamento internacional, enquanto no discurso do ministro Guido Mantega, responsável pelo Ministério do Planejamento, seria uma obra com recursos próprios. É interessante salientar que esse político já havia prometido a duplicação da rodovia BR-101 em sua passagem pelo Ministério dos Transportes, mas veremos mais adiante que pouco saiu do emaranhado chamado burocracia. Talvez fosse uma intervenção política da oposição, vendo que o processo estava se encaminhando para um desfecho há muito tempo esperado pelas populações do Sul de Santa Catarina e Norte do Rio Grande do Sul.

No início de Abril de 2004 os jornais avisavam: “Marcha da Duplicação acaba hoje”¹⁶⁷ (Jornal da Manhã), “últimos passos da marcha pela BR-101” (A Notícia)¹⁶⁸. Além disso, eles apresentavam os detalhes da grande manifestação que ocorreria em Palhoça/SC. E de fato foi uma grande manifestação, a qual reuniu cerca de cinco mil pessoas; o governador de Santa Catarina, Luís Henrique da Silveira; do Rio Grande do Sul, Germano Rigotto e inúmeros deputados, vereadores e líderes comunitários. Além disso, manifestantes das regiões mais distantes foram levados de ônibus, muitos eram familiares de vítimas da BR-101. O trânsito foi fechado entre as 16 e as 18 horas, período em que ocorreu o ato cívico.

Chegava ao fim a caminhada que percorreu 348 quilômetros em prol de um antigo sonho: ver a rodovia BR-101 duplicada. Palhoça era o ponto de chegada, mas também de partida, já que ali foi exigida uma audiência entre Governo Federal, governadores e

¹⁶⁵ **BR-101: Máquinas nas ruas em novembro, BID concorda com o cronograma de duplicação.** Diário O Tempo (Araranguá), 05/05/2004.

¹⁶⁶ **Rodovia BR-101 está na lista das obras irregulares.** Diário O Tempo (Araranguá), 26/09/2004.

¹⁶⁷ **Marcha da Duplicação acaba hoje.** Jornal da Manhã (Criciúma), 02/04/2004.

¹⁶⁸ **Últimos passos da marcha pela BR-101.** Jornal A Notícia (Joinville), 01/04/2004.

vereadores, o que de fato ocorreu. Eram muitos sonhos, mas também muitas intenções. Para os familiares das vítimas, um meio de diminuir a dor de outras famílias que poderiam passar pelo mesmo; para os empresários e agricultores, uma melhoria no escoamento da produção; para os políticos, um momento para ficar na história. No entanto, ainda faltava a resposta do Governo Federal.

E ela veio, a tão esperada resposta chegou. Depois de quase quinze anos esperando, as populações do Sul catarinense e Norte gaúcho puderam comemorar. A notícia foi dada com grande ênfase em todos os setores da mídia estadual, até mesmo em regiões sem ligação direta com o trecho, como podemos notar no jornal A Notícia , de Joinville:

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva dá início à obra mais esperada por Santa Catarina na sexta-feira. A duplicação da BR-101, entre Palhoça e Osório (RS), é aguardada há mais de quatro anos, desde a conclusão da duplicação do trecho Norte da rodovia. As ordens de serviço devem ser entregues em Torres (RS), em horário ainda a ser definido, e em seguida em Palhoça¹⁶⁹.

Como mencionou a notícia citada, era a obra mais esperada por Santa Catarina. Por esse motivo, em Araranguá, o Diário O Tempo também retrata a importância do acontecimento com a seguinte chamada na capa:

¹⁶⁹ **Lula assina na sexta ordem de serviço para duplicar a 101-Sul.** Jornal A Notícia (Joinville), 01/12/2004.



Figura 19: Capa do jornal com manchete sobre o início das obras de duplicação.

Fonte: Diário O Tempo¹⁷⁰.

Foi um ato de significativo para o Sul do estado de Santa Catarina. As principais expectativas estavam em torno da diminuição no número de tragédias e no crescimento da economia das cidades. Segundo o texto do jornal Diário O Tempo, foi uma tarde chuvosa de sexta-feira. A comitiva presidencial chegou perto das 15 horas para realizar uma cerimônia de 40 minutos. Antes, pela manhã, esse ato já havia sido realizado na cidade gaúcha de Torres, portanto agora era a vez dos catarinenses celebrarem o início das obras. O periódico descreve assim o ato:

Políticos e populares resistiram à chuva, e às margens da estrada, em frente ao Posto da Polícia Rodoviária Federal, em Palhoça, assistiram ao presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva, autorizar o início das obras. “Estou orgulhoso e muito feliz” disse Lula em seu pronunciamento.

O texto continua apresentando um número surpreendente de políticos e o jeito despojado de se vestir e o bom humor do presidente.

¹⁷⁰ Arquivo Histórico Municipal de Araranguá.

[...] acompanhado do governador de Santa Catarina, Luiz Henrique da Silveira, do governador do Rio Grande do Sul, Germano Rigotto e da líder do governo no Senado, Senadora Ideli Salvati. Autoridades e militantes do PT, que não estavam no palanque, tiveram que improvisar abrigo com bandeiras e faixas. “Chuva é uma benção”, disse o presidente bem humorado e informal, vestindo calça e jaqueta jeans¹⁷¹.

Porém, não eram somente esses políticos que estavam presentes. Vieram de Brasília o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento; o ministro das Cidades, Olívio Dutra; da Pesca, José Fritsch e o representante da Coordenação Política e Assuntos Institucionais, Aldo Rabelo. Sem falar nos inúmeros deputados federais, estaduais, prefeitos e vereadores presentes. Todos presenciavam a assinatura da ordem de serviço para o início das obras, que tinha como tempo estimado para a conclusão cinco anos.

A frase do ministro dos transportes Alfredo Nascimento durante o ato de assinatura da ordem de serviço pareceu um tanto redundante: “esta é uma obra para começar e para terminar”. Mas se analisarmos, essa frase foi pronunciada em 2004, quando se projetava o fim das obras em no máximo cinco anos. Num país onde existem muitos exemplos de “elefantes brancos”¹⁷², as palavras do ministro faziam a sociedade ter esperança na seriedade e comprometimento com o qual o governo trataria o empreendimento.

Contudo passou-se o período estipulado, e nada de finalizar por completo a duplicação. São muitas desculpas: empreiteiras deixaram os lotes, as chuvas torrenciais no verão, as crises, a falta de licença ambiental. Mesmo assim, o partido de Lula usou a obra de duplicação da BR-101, como grande investimento do Governo Federal na região, em suas propagandas eleitorais no ano de 2010. Os impasses no desenvolvimento da obra de duplicação da rodovia BR-101 não ocorreram somente durante a fase de construção, como foi visto anteriormente, vários foram os momentos em que a obra parecia não sair do papel.

Em Araranguá aconteceu algo curioso em relação às expectativas da obra de duplicação da rodovia na cidade. A cidade ao Sul de Santa Catarina sempre perseguiu em sua história, características que a deixassem com “ares de modernidade”. A sensação dos dois mundos apontados por Sandra Pesavento anteriormente fez parte do imaginário da cidade

¹⁷¹ **Lula autoriza duplicação da BR-101.** Diário O Tempo (Araranguá), 06/12/2004.

¹⁷² Termo utilizado para se referir a grandes obras inacabadas.

durante o período de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário. Em Araranguá, a população vibrou 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 analisarem-se alguns momentos de sua história em que determinadas obras são vistas pelo poder público como prioritárias e fazem parte do discurso oficial. Voltando nossas atenções para a rodovia BR-101, podemos compreender algumas mudanças na postura do discurso que prevaleceu na cidade em virtude de determinados debates em relação à sua implantação e à sua duplicação. Mesmo sendo discursos diferentes - na implantação, sobressaiu o do progresso; na duplicação, o ambiental - eles tiveram a mesma função, persuadir a população para que não só aceitasse as obras, mas que a visse como fundamental para o futuro da cidade.

O discurso, utilizado nesses momentos, torna-se uma ótima ferramenta para melhor alcançar objetivos e que por isso pode ser moldado. Foucault, em seu livro *A ordem do Discurso*, comenta:

[...] a produção do discurso é ao mesmo tempo controlada, selecionada, organizada e redistribuída por certo número de procedimentos que tem por função conjurar seus poderes e perigos, dominar seu acontecimento aleatório, esquivar sua pesada e temível materialidade¹⁷³.

O próprio Foucault conclui que o discurso não pode ser considerado um elemento transparente ou neutro, e que, além disso, será uma ferramenta de persuasão social que vai atuar e exercer poder em campos como a política¹⁷⁴.

¹⁷³ 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. p. 09.

¹⁷⁴ Ibid., p. 09.

2.1 Uma obra com “respeito” socioambiental: a duplicação, os impactos e as tensões entre a contraditória “rodovia ecológica”.

O meio ambiente também sentiu negativamente os reflexos dos acidentes. O jornal Diário O Tempo, de 09 de Abril de 2004, trouxe a seguinte manchete: “carreta com produto químico tomba em Maracajá e causa prejuízos ambientais”¹⁷⁵. Maracajá é um município vizinho a Araranguá, conhecido na região pelo seu parque ecológico, que é cortado pela rodovia, e, nesse acidente, saiu prejudicado. De acordo com a notícia, “o vazamento do líquido atingiu um córrego, trouxe mal estar a muitos moradores do local, e dezenas de animais como peixes, ratos e inclusive gado morreram”.

Esse é apenas um dos problemas ambientais que a rodovia não duplicada gerava para as comunidades. Outros problemas mais corriqueiros, mas que não são divulgados em jornais são os atropelamentos de animais da fauna local, a poluição ocasionada por peças e pneus de caminhões lançados às margens da rodovia, além da poluição sonora. Em Araranguá, o valor do ruído estava em torno dos 87 decibéis, quando o índice indicado pela Organização Mundial da Saúde nessa situação é de 75 decibéis¹⁷⁶.

Por esse motivo, uma das grandes preocupações das autoridades responsáveis pela obra de duplicação da BR-101 era com a questão ecológica. Uma página do jornal Diário Catarinense de 03 de Dezembro de 2004 foi destinada a esse tema. Segundo o próprio jornal, “em nove locais serão implantados passa-bichos, estrutura de concreto de dois metros variável, [...] cercas devem ser implantadas em todos os trechos nos quais foram recomendados passa-bichos, prolongando-se por uma distância de 100 metros para cada lado da passagem”¹⁷⁷.

Além disso, a reportagem do jornal apresentou o plantio de árvores e a utilização de pontes ao invés de aterros em vários trechos. Outra medida voltada para o meio ambiente foi a criação de um site que está em funcionamento durante o desenvolvimento das obras de duplicação. Com um layout em verde e frases como “rodovia amiga da vida” e “uma grande

¹⁷⁵ **Carreta com produto químico tomba em Maracajá e causa prejuízos ambientais.** Diário O Tempo (Araranguá), 09, 10 e 11/04/2004.

¹⁷⁶ Relatórios Dossiê Movimento Desvio pela Vida, ONG Sócios da Natureza. 2008.

¹⁷⁷ **Uma obra com respeito ambiental.** Diário Catarinense (Florianópolis), 03/12/2004.

obra, inclusive da natureza”, o site¹⁷⁸ apresenta a gestão ambiental do empreendimento. Nele são citados vinte e três projetos coordenados pelo programa, mas não faz referência mais aprofundada e nem possui notícias atualizadas dos projetos.

A cidade de Araranguá esperou anos por aquela que seria uma obra vital para a sua vida econômica. 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. Entretanto, a partir de 1998, na cidade instaurou-se uma discussão que envolveu várias entidades civis organizadas, como exemplo pode-se citar ONG's, associações de moradores, associações comerciais e industriais e representantes do poder público. O tema agora era a mudança no traçado da rodovia, desviando-a de seu trajeto atual e fazendo-a contornar o perímetro urbano da cidade através de um desvio de quase 7 Km de percurso¹⁷⁹.

Segundo entrevista com Tadeu dos Santos, ambientalista que fez parte do movimento, tudo teve início no fim de 1997 e início de 1998.

[...] o governo Federal ia anunciar a duplicação da BR-101, isso já era final de 1997 e início de 1998. Em Junho a ACIVA fez uma reunião onde técnicos do DNER na época, hoje é DNIT, fizeram um documento anunciando a Duplicação da BR-101. Havia um engenheiro do DEER¹⁸⁰ José Eduardo Lemos [...] Ele disse “olha, eu acho que vocês tem que estudar uma outra alternativa que não seja por dentro de Araranguá. Por dentro do perímetro urbano”¹⁸¹.

Ainda de acordo com os relatos de Tadeu Santos, essa idéia, no início, foi mal vista por todos os presentes, “houve uma revolta geral no momento” conclui Tadeu Santos. Nesse momento se iniciou um período de quase quatro anos de debates entre as várias organizações da sociedade araranguense. A questão era: “por onde deve passar a BR-101 duplicada?”.

Esses intensos debates marcavam o posicionamento diferenciado de vários setores da sociedade, neles presentes empresários de diversos ramos (hoteleiro, postos de combustíveis, concessionária de automóveis e indústrias de grande porte), representantes de ONG's, como a

¹⁷⁸ www.101sul.com.br

¹⁷⁹ 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.

¹⁸⁰ Departamento Estadual de Estradas e Rodagens.

¹⁸¹ **Tadeu Santos**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

Sócios da Natureza, líderes comunitários através das associações de bairros, agricultores, sindicato dos professores e muitos outros setores. O então representante da organização não-governamental “Sócios da Natureza” (Tadeu Santos), presente na reunião, preferiu levar a idéia adiante e, principalmente, trouxe-a para discussão na sociedade.

Para entender um pouco o papel dessa ONG no movimento, é interessante conhecer um pouco da sua história. Essa organização nasceu no início da década de 1980 como um movimento em defesa da não poluição do rio Araranguá por rejeitos do Carvão, idealizado pelo então professor João Alberto da Silva, mais conhecido como “João Natureza”. Segundo Juliana Vamerlati, que fez um estudo mais aprofundado sobre a atuação da ONG no Sul catarinense, no início do movimento:

Um dos principais objetivos do movimento era “conscientizar o homem em qualquer faixa etária dos problemas ecológicos, através de palestras, passeatas, mensagens, poesias, músicas, etc.”. E era isso que o movimento fazia. Sua atuação estava direcionada para esses tipos de atividades, tendo como foco principal a conscientização das pessoas em relação ao mundo em que vivem, sobretudo da sua comunidade, para que assim elas pudessem ter cada vez mais qualidade de vida sem desprezar o meio ambiente natural que as cercam.¹⁸²

Além disso, esse movimento teve durante este período uma grande afinidade com a Igreja Católica, através da Pastoral da Ecologia, em Tubarão. Esse envolvimento proporcionou um encontro marcante com o então Papa João Paulo II em sua visita a Florianópolis.

[...] na primeira visita do Papa a Florianópolis [em 1992] foi concedida na missa uma “audiência” do coordenador com o Papa, e o coordenador entregou uma bandeira da ONG e associou o Papa com uma carteirinha. Na época, neste período todas as pessoas ganhavam uma carteirinha de sócio da ONG Sócios da Natureza. Deu um total de cinco mil associados, o Papa foi o de número 1444, por sinal¹⁸³.

Veio dessa prática então o nome “Sócios da Natureza”. Juliana Vamerlati apresenta mais detalhes dessa atividade, que também servia para conscientizar.

¹⁸² SANTOS, op. cit., p.23-24.

¹⁸³ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

Essa carteirinha, de cor verde (esta cor para representar o verde das matas) possuía na frente o nome e o número do associado ao lado de uma foto 3x 4 e, no verso, ficavam os dez mandamentos da ecologia [...] Foram registrados 5066 associados de carteirinha. Depois, com a nova coordenação, não foi dada a continuidade na confecção das mesmas.

Mas depois de quinze anos, o foco de atuação do movimento mudou. Esse agora teria um papel mais agressivo frente às ações que trouxessem impactos ambientais. Tadeu Santos entra para a ONG neste período e comenta que:

A primeira ação da ONG nesta nova fase, que passou a ter uma conotação mais de contestação política e não tão pacífica quanto o movimento. Mais de enfrentamento com o pessoal do carvão ou qualquer agressão com a natureza. Então na época, em 1996 tinha um grupo econômico de empreendimentos imobiliários da CECRISA de Criciúma que queria implantar um mega empreendimento imobiliário no Morro dos Conventos naquela parte que vai para o YATE, aquela parte que está preservada. [...] Aí começou, outras pessoas foram indo e a gente começou a criar uma resistência que deu certo, pois a FATMA negou. De certa maneira deu ânimo para o movimento.

Foi partir daí também que o movimento passou por uma institucionalização, ou seja, quando se tornou uma organização não-governamental¹⁸⁴. Como a duplicação da rodovia BR-101 não se tratava só de uma importante obra para a cidade de Araranguá, mas também de um empreendimento altamente impactante no meio sócio-ambiental, a ONG optou por acompanhar e participar das discussões acerca de tal obra no município.

E a reunião citada por Tadeu Santos foi só o início de algumas divergências a respeito do que seria melhor para a cidade¹⁸⁵. Com essa proposta lançada, e ainda 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

¹⁸⁴ SANTOS, op. cit., p.36

¹⁸⁵ É importante deixar claro que apenas vamos analisar ideias opostas que foram colocadas em debates, não estaremos preocupados em eleger heróis e vilões, mesmo havendo ideias vencedoras e derrotadas.

urbano da cidade. 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 araranguense, 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”

Com isso, se tornou 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”¹⁸⁶.

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,¹⁸⁷.

¹⁸⁶ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

¹⁸⁷ **Alveri Aguiar de Sá.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

Era o temor de muitos que a rodovia deixasse de proporcionar o crescimento econômico que ela 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 debates com o antigo discurso do progresso. Novamente, 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 operar¹⁸⁸.

E esse discurso passou a ser incorporado pela população à medida que esta era informada e participava das reuniões. Foi outro tipo de poder que passou 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 passou a vigorar na cidade e foi 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.

[...] 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 cidadania¹⁸⁹.

¹⁸⁸ 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. p.10

¹⁸⁹ **Tadeu Santos**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

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, era 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 começou com a presença de autoridades e com participação efetiva dos presentes. No início, Tadeu Santos, que fazia parte do CONTUR, apresentou 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.”¹⁹⁰, “Desespero em 19 municípios”¹⁹¹, “Queda de barreiras isola Sul do Estado”¹⁹² e “Situação se agrava em 37 municípios”¹⁹³. 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 CONTUR 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

¹⁹⁰ **Sul pede socorro.** Diário Catarinense (Florianópolis), 27/12/1995.

¹⁹¹ **Diário Especial.** Diário Catarinense (Florianópolis), 27/12/1995.

¹⁹² **Queda de barreiras isola sul do Estado.** Diário Catarinense (Florianópolis), 29/12/1995.

¹⁹³ **Diário Especial.** Diário Catarinense (Florianópolis), 29/12/1995.

após esse período, foi aberto o momento de participação dos presentes através do uso da palavra ou de perguntas escritas.



Figura 20: Navegando na BR-101.

Fonte: Diário Catarinense, 28 de Dezembro de 1995¹⁹⁴.

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/Araranguá e SINDISPETRO. 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, UAMA, 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 terminou com as seguintes conclusões, primeiro: A BR-101 provocará um ganho econômico na cidade de Araranguá, segundo: o leito atual é o ideal para a

¹⁹⁴ Biblioteca do Estado de Santa Catarina.

duplicação. E por terceiro: “qualquer outro traçado recebe nosso repúdio”¹⁹⁵. A leitura do documento constrangeu os convidados, já que aquela reunião era apenas para 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, foi 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.

E assim a reunião foi acontecendo, em momentos prós a um novo traçado falaram, logo foram 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 agradou 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”¹⁹⁶. Ao encerrar da reunião, ficou indicado o DNER/Tubarão, responsável pelo trecho de Araranguá, não estava fornecendo atenção às intenções da comunidade de Araranguá, pois havia se recusado a participar de tal reunião e também haviam negado a permissão de que as empresas responsáveis pela obra viessem participar.

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

¹⁹⁵ REUNIÕES do movimento “Desvio pela Vida”. Tadeu Santos. Araranguá: 1998. 2 videocassete (120 min) VHS, son., color.

¹⁹⁶ REUNIÕES do movimento “Desvio pela Vida”. Tadeu Santos. Araranguá: 1998. 2 videocassete (120 min) VHS, son., color.

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 uniram para tentar entrar em um consenso em relação ao traçado defendido, visto que o outro grupo parecia apresentar um número maior de argumentos.

Nas gravações dessa reunião, é possível perceber a preocupação das entidades em buscar uma maior organização e os meios para conseguir um maior número de entidades representativas, logo o objetivo era fortalecer o movimento. Nessa reunião também ficou decidido que o desvio deveria ser feito com as duas pistas pelo lado Oeste, já que pelo lado Leste proporcionaria maiores problemas ambientais, sendo que também foi comentado que já existia um projeto para a construção naquele local da rodovia estadual interpraias. O sistema binário também foi descartado nessa reunião, pois este não deixaria de manter a cidade segregada, ou seja, ficou acordado então que a alternativa mais viável para os anseios da cidade seria o desvio oeste. Para os presentes na reunião, ficou a incerteza de que a questão já estivesse resolvida pelo DNER, e que a decisão dificilmente seria revertida nas Audiências Públicas. Por isso, a determinação era tornar o movimento amplo, com uma maior participação dos jovens e tentar entrar em contato com o banco financiador da obra.

Analisando as gravações audiovisuais da reunião, podemos perceber a presença de algumas entidades como a Associação de Arquitetos e Engenheiros de Araranguá (AESC), Ordem dos Advogados do Brasil, secção Araranguá (OAB), Sindicato dos Trabalhadores em Educação de Aru/SC (SINTE) e União das Associações de Moradores de Araranguá (UAMA). A partir disso “elaboraram um primeiro documento que colocou a alternativa oeste como a melhor das opções para Araranguá e região. O movimento foi denominado *Movimento Pró-Araranguá – Desvio Oeste*, ou ainda *Desvio pela Vida*”¹⁹⁷.

O movimento começou a ganhar organização e visibilidade. A proposta foi conscientizar o maior número de pessoas e agregar um grande número de organizações da sociedade. Mas tal tarefa não seria fácil, pelo motivo que também existiam outras organizações com proposta contrária, de que a rodovia seguisse no leito atual. Sobre o

¹⁹⁷ 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. p.54.

crescimento do movimento em meio às várias entidades da cidade, Tadeu Santos comentou que:

[...] eles ficaram só na ACIVA, na CDL, o seu Alveri, que era o dono dos Postos, o seu irmão, que é engenheiro lá em Tubarão do DNER, o pessoal da Empresa União que tem uma associação do [...]. Eles ficaram em cinco entidades, contra 49. Só que estas cinco, em termos de poder econômico eram muito maiores. Além disso eles tinham o apoio do Primo, o prefeito na época, da Câmara de Vereadores, do Governador, do Deputado Mota que também era a favor e um Deputado Federal¹⁹⁸.

Mediante essa situação, o movimento alegava as principais vantagens do desvio para a cidade de Araranguá. De acordo com Vamerlati, estas estariam organizadas em quatro aspectos: ambiental, segurança, expansão urbana e de custo. De forma resumida ela explica:

[...] *aspecto ambiental*, segundo o RIMA o contorno rodoviário urbano em Araranguá, isto é, o desvio oeste, é apontado como a solução mais vantajosa ambientalmente, pois o maior valor de ruído na rodovia é no trecho de Araranguá, além da poluição do ar quando ocorre a intensidade no fluxo de veículos pesados; *aspecto segurança*, se a super rodovia passar pelo perímetro urbano ocasionará insegurança aos pedestres que irão atravessar a rodovia, principalmente, aos estudantes do Colégio Maria Garcia Pessi que está localizado próximo à rodovia, e também o risco de acidentes com cargas tóxicas no perímetro urbano, que com o desvio eliminaria esta possibilidade; *aspecto expansão urbana*, com o desvio será necessário a construção de uma nova ponte para Araranguá, pois existe somente uma e assim atenderia o plano de expansão urbana do município; *aspecto custo*, neste aspecto há controvérsias, mas segundo informações extra-oficiais que o movimento obteve, o custo pelo desvio oeste seria inferior porque não precisaria de elevados, viadutos e passarelas como no traçado atual, entre outros aspectos¹⁹⁹.

Portanto, o movimento pró-desvio oeste estava bem fundamentado, era o momento de divulgar as ideias, conseguir chamar a atenção da comunidade e, no mínimo, tentar uma mudança no projeto inicial. Como o assunto estava gerando certa polêmica na cidade, a Rádio Araranguá AM resolveu dar voz aos envolvidos nos debates. O programa especial foi realizado em frente ao Hotel Becker, às margens da rodovia BR-101, no trevo de entrada da cidade. Foram convidados representantes dos dois lados, mas segundo Tadeu Santos:

¹⁹⁸ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

¹⁹⁹ SANTOS, op. cit., p. 54

A rádio nos convidou, mas já estava num clima meio tenso, bem pesado. Pois estavam defendendo que fosse por dentro, senão ia acabar com Araranguá. Nisso eu estava com receio de ir e lutar pelo desvio, pois estavam usando aquele argumento que ainda se usa: que tu vai acabar com a geração de divisas, de empregos. Que se tirasse a BR daqui Araranguá ia morrer como Santo Antônio da Patrulha lá perto de Porto Alegre que perdeu não sei o que... Eles davam uns exemplos assim.

Como seu grupo estava em representatividade menor, acharam melhor atrasar sua chegada ao programa.

Daí eu e o Tomaz, que é da ONG, fomos na Beira Rio e colocamos o carro ali perto do Nego Ivo, próximo à cabeceira da ponte. Ficamos ali olhando para lá e escutando o rádio, e todo mundo malhando o pau. Aí eram 9h30m, quase 10 h e chegou o seu Gerci Pascoali, da Pagé: “Não, eu mudei de ideia, agora sou a favor desta ONG aí e tal”. Ligaram para o Leodegar Tiscoski, que na época era Secretário do Amin, Secretário de Obras, e o Leodegar Tickoski: “não, tecnicamente por fora da cidade é melhor”. Aí então, pegamos o carro e fomos até lá e demos nossa entrevista. E aí começou a vir mais adesão²⁰⁰.

Para Tadeu Santos, foi esse ato que encorajou os envolvidos com o movimento pró-desvio para iniciar uma campanha mais “agressiva”, com manifestações públicas, interação com os bancos financiadores e participação efetiva nas audiências públicas. Esse programa, que tinha como apresentador o radialista Saulo Machado, foi manchete do periódico diário *Jornal da Manhã*, de Criciúma. No dia 20 de maio de 1999 ele repercutiu os debates através da sua reportagem. Segundo o jornal: “o Secretário de Transporte e Obras do Estado, Leodegar Tiscoski, esteve presente ao encontro, mas não emitiu opinião clara sobre o assunto. Tiscoski apenas comentou tecnicamente a obra como engenheiro e deputado federal [...]”²⁰¹.

Além disso, o jornal trouxe detalhadamente a composição dos dois grupos:

²⁰⁰ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²⁰¹ **Lideranças se mobilizam pela BR-101.** *Jornal da Manhã* (Criciúma), 20/05/1999.

A ideia do desvio Oeste é defendida pela Associação de Arquitetos e Engenheiros do Extremo Sul Catarinense, Conselho Municipal de Turismo, Organização Não-Governamental Sócios da Natureza, Ordem dos advogados do Brasil (OAB), Sindicato dos Trabalhadores em Educação e União das Associações de Moradores de Araranguá. Contrários a essa ideia, segundo o empresário Alveri Aguiar de Sá, estão o Sindipetro, a Associação Comercial e Industrial do Vale (ACIVA), a Câmara dos Dirigentes Logistas (CDL), e a Prefeitura Municipal de Araranguá²⁰².

Interessante que aí outra opção já havia caído por terra, era a questão do enorme viaduto que cruzaria a maior parte do perímetro urbano da cidade. Segundo o jornal, “um consenso apareceu entre todas as diversidades. A intenção de construir um elevador na área urbana em que a rodovia atinge foi descartada. Motivo aparente seriam os custos e os poucos benefícios”²⁰³. Falando em altos custos, esse era um dos motivos alegados pelo grupo que defendia a não mudança no traçado da rodovia. De acordo com Cecília de Sá Guesser, “a duplicação tem que ser feita no lugar em que a BR está hoje. Tem que se pensar nos custos. O governo não tem dinheiro e já existe uma estrutura pronta”²⁰⁴.

Um grande ato em defesa do desvio foi realizado no dia 03 de setembro de 1999. O local foi o trevo de acesso à cidade, onde milhares de pessoas fecharam a rodovia BR-101 por 30 min. A mídia estadual e regional acompanhou o ato, dando grande visibilidade ao movimento.



Figura 21: Protesto na BR-101 em Araranguá.
Fonte: Diário Catarinense, 04 de Setembro de 1999²⁰⁵.

²⁰² **Desvio divide opiniões.** Jornal da Manhã (Criciúma), 20/05/1999.

²⁰³ **Lideranças se mobilizam pela BR-101.** Jornal da Manhã (Criciúma), 20/05/1999.

²⁰⁴ **Opiniões.** Jornal da Manhã (Criciúma), 20/05/1999.

²⁰⁵ Biblioteca do Estado de Santa Catarina.

Já no dia 03 de setembro ao meio-dia, durante o Jornal do Almoço da região de Criciúma, o comentarista político Adelor Lessa trouxe as primeiras informações sobre o protesto, aparentemente sendo favorável ao desvio.

O traçado original proposto divide a cidade e vai comprometer seu crescimento, pois o viaduto não possibilitará acessos laterais. O desvio não se afasta ao máximo 900 m do ponto local, possibilita um melhor tráfego, não divide a cidade e possibilita um crescimento urbano além de proporcionar maior segurança às pessoas²⁰⁶.

No dia 04 de setembro de 1999, o jornal Diário Catarinense trouxe duas páginas no início do jornal noticiando a manifestação. Além disso, fotos e a opinião dos principais líderes do movimento, além de explicar o caso.

O quilômetro 412 da BR-101, no bairro Cidade Alta, em Araranguá, no extremo Sul do estado, foi o local para o protesto que reuniu cerca de 1,5 mil pessoas e interrompeu o trânsito na rodovia durante 45 minutos ontem pela manhã. Ambientalistas, estudantes, sindicalistas e moradores, que residem às margens da rodovia, invadiram os dois lados da pista entre o trevo de acesso à cidade e a ponte do rio Araranguá das 10h 15min às 11h. Formaram-se filas de veículos de 10 quilômetros de extensão nos dois sentidos da rodovia, mas nenhum acidente foi registrado²⁰⁷.

O protesto tinha como objetivo conscientizar a população, além de chamar a atenção e pressionar a autoridades para a causa do movimento. Mesmo assim, por ser em uma véspera de feriado prolongado, o congestionamento aumentou consideravelmente, o que forçou o ato a durar apenas 45min, o estipulado seria por um período de uma hora. Além disso, a impaciência dos motoristas também pressionou a polícia rodoviária a tomar tal decisão. Tadeu Santos, que participou do protesto, lembra que: “fechamos a BR com autorização da polícia rodoviária. Distribuímos panfletos, temos fotos disso, os colégios nos apoiando, principalmente o Maria Garcia Pessi, que seria super prejudicado, pois o colégio ia ficar de

²⁰⁶ ADELOR Lessa no Jornal do Almoço, 03/09/1999. Tadeu Santos. Araranguá: 1999. 1 videocassete (10 min) VHS, son, color.

²⁰⁷ **Protesto fecha a BR-101 na região Sul do Estado.** Diário Catarinense (Florianópolis), 04/09/1999.

frente para a entrada principal da cidade”²⁰⁸. Isso ajudou a dar um grande volume de pessoas na manifestação.



Figura 22: Manifestação na BR-101 em Araranguá.
Fonte: Diário Catarinense, 04 de Setembro de 1999²⁰⁹.

Os alunos das escolas compareceram em peso, principalmente os da escola Maria Garcia Pessi. Durante o ato, foi apresentada uma peça teatral e outras apresentações musicais. Nas fotografias publicadas pelo jornal Diário Catarinense, vemos o grande número de jovens e estudantes. Bem provável que o apoio do SINTE tenha ajudado na sensibilização dos alunos. Mas existem algumas ausências no texto em que apresenta o grupo oposto ao desvio. Apenas três entidades são apresentadas, o Sindispetro, a CDL e o Lyons Clube. Percebemos a ausência da Prefeitura Municipal e também da ACIVA, entidades que inicialmente foram contrárias.

²⁰⁸ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²⁰⁹ Biblioteca do Estado de Santa Catarina.

Três entidades do município são contrárias à mudança no trajeto da duplicação da BR-101: Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), Lyons Clube Centro e Sindicato do Comércio Varejista dos Derivados de Petróleo de Santa Catarina (Sindispetro), Regional Sul²¹⁰.

É possível que a Prefeitura tenha deixado de opinar pelo fato de o movimento ter adquirido enorme proporção pública, e seria um grande problema político em caso de futuras eleições. Os políticos, pensando em não se indispor com qualquer um dos lados, preferiram ausentar-se do debate. Essa foi a versão quase que unânime entre todos os entrevistados quando eram perguntados sobre a participação dos políticos nos debates. Percebe-se que no início eles até apareceram defendendo uma opção, mas com o passar do tempo, com o crescimento do movimento, eles vão se ausentando das discussões, pelos menos “em frente às cortinas”.

E não foram somente os políticos que mudaram suas opiniões. Muitas entidades e até mesmo comerciantes que inicialmente eram contrários ao desvio, passam a apoiá-lo. Tadeu cita como Evalti Beker, o proprietário de um hotel no trevo de entrada da cidade, foi convencido: “O seu Becker no começo era contra, no evento de 1998 eles estavam com um pé atrás. Aí um dia eu fui jantar lá e ele chegou perto e conversamos. Eu disse: [...] eles vão passar por cima e quando ver, cadê o Becker? Aí viraram para o nosso favor”. Portanto, a proposta do leito atual já não era um consenso entre todos os comerciantes localizados às margens da rodovia. Outro que também acabou mudando de opinião foi o então vice-prefeito Mariano Mazuco, proprietário de postos no trecho da rodovia em Araranguá. O próprio Mariano Mazuco comentou:

Bem no início do projeto da duplicação, eu imaginava que o leito atual seria a melhor solução. Posteriormente eu resolvi consultar dois engenheiros de estradas e de soluções de cidades, então eu até paguei esta consulta, porque não se tratava de uma opinião de uma pessoa isolada, mas sim de um vice-prefeito. Não poderia dar uma opinião que não fosse apoiada em alguma coisa, tendo uma referência técnica. E todos os dois me disseram o seguinte: “olha, se Araranguá conseguir o desvio oeste, vai ser muito bom para a cidade. Essa é a melhor solução.” A partir daí eu mudei, e comecei a apoiar o grupo que defendia o desvio oeste ou uma outra solução que passasse pelas entidades²¹¹.

²¹⁰ **Três entidades são contrárias às mudanças.** Diário Catarinense (Florianópolis), 04/09/1999.

²¹¹ **Mariano Mazuco Neto.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 31/03/2011.

O movimento passou a contar cada vez mais com apoio de muitos que depois de analisar bem a proposta, acabaram acreditando que o desvio seria a melhor alternativa para a cidade. Até mesmo entidades passaram a mudar de opinião. Uma delas é a própria ACIVA, que em 1998 foi citada pelo próprio Alveri Sá como uma das entidades que ajudou a assinar uma carta de repúdio contra qualquer alternativa fora do leito inicial da rodovia.

Segundo informações de Alveri Aguiar de Sá, a ACIVA promoveu uma votação interna para decidir qual proposta defenderia. “Foi feita uma votação lá na Associação Comercial, de quarenta e poucas pessoas. Só uns quinze foram favoráveis [a proposta do leito atual]. [...] eu faço parte, mas fui voto vencido e fazer o quê?”. Ele continuou falando do apoio que recebeu:

Naquela época estava eu a Savepe com o Murilo, a Prefeitura não se manifestou, a gente insistiu muito, mas a prefeitura não se manifestou. Algumas entidades de classe que a gente pertencia como o Lyons e a CDL entenderam e estavam junto conosco²¹².

Alveri era considerado um dos líderes, mesmo perdendo o apoio da ACIVA, que passaria agora a ajudar na liderança do movimento “Desvio pela Vida”, continuou determinado em seguir até as últimas com sua proposta. Mas não estava sozinho, junto dele estava o apoio de duas entidades com quem tinha um grande vínculo: o Sindipetro e o Lyons, além da CDL de Araranguá, que tinha o receio de que o comércio do centro da cidade fosse prejudicado.

Evandro Scaine, então presidente da CDL, em entrevista ao Diário Catarinense argumentou:

Se houver mesmo a modificação, centenas de pessoas perderão seus empregos, já que o fluxo de turistas e o volume de compras consequentemente será drasticamente reduzido. [...] Não somos contra as outras entidades, estamos apenas defendendo nossa posição. A discussão é saudável²¹³.

²¹² **Alveri Aguiar de Sá.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

²¹³ **Três entidades são contrárias às mudanças.** Diário Catarinense (Florianópolis), 04/09/1999.

Mas o que os jornais deixaram de comentar é que esse grupo tinha um apoio importante não oficial. Era da Secretaria do DNER, responsável por todo o trecho Sul, localizada na cidade de Tubarão. Essa se mostrava favorável ao leito atual por vários motivos. O engenheiro responsável, um araranguense, Avani de Aguiar Sá comentou:

Em Araranguá, o desvio é o único que tem em toda a duplicação. O único que foi feito. Pois o pessoal achou que não deveria ser ali, aí teve este movimento e tinha uma orientação do IBAMA para não fazer desvio, até para não impactar áreas virgens como é o caso de lá. Mas o movimento foi muito organizado, eles acharam que era melhor, que ia causar problema para a cidade. Foi a população, algumas lideranças que tinham lá e umas ONG's, essa coisa toda.

O engenheiro continuou argumentando, que era o único em toda a duplicação. Nem em cidades maiores, como o caso de Tubarão, onde a rodovia também passa junto ao perímetro urbano da cidade, foi proposta alteração de projetos.

Por exemplo, Tubarão é quase o dobro [da população] e está sendo cortada, e lá está praticamente tangenciando a cidade, pois ela fica toda pro lado esquerdo. [...] O Plano Funcional era todo por dentro. A intenção era fazer um elevado que pegasse a ponte do rio, e o acesso seria por ali mesmo. Não mudaria a entrada, pois a entrada seria por ali mesmo, pois já existe o acesso por ali. Só que passaria por cima. Passando a ponte, teria um viaduto que subia em frente ao Becker, por ali e depois continuava do mesmo jeito. Era basicamente isso²¹⁴.

Outro argumento contra o desvio usado pelos técnicos do DNER e também pelas entidades era a questão do alto custo da obra, como já foi mencionado. Mas uma grande polêmica, como será analisada mais adiante, era a questão de que Avani Aguiar de Sá é irmão de Alveri Aguiar de Sá. E isso poderia ser um dos motivos da simpatia do órgão federal pela obra no leito original. Mas Alveri reforça que nunca se aproveitou da posição de seu irmão para beneficiar seu grupo.

²¹⁴ Avani Aguiar de Sá. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 21/03/2011.

O meu irmão, que é Engenheiro no DNIT, achou um absurdo, mas como ele é técnico, faz o que a comunidade achou melhor. Em momento algum ele opinou, até porque nós temos certa ética, mesmo sendo meu irmão não iria me aproveitar disso. Nós não nos aproveitamos disso. Mas ele entende que foi um absurdo, mas ele não podia opinar. Mesmo sendo irmãos, mas nessas coisas não dá para misturar. As informações que a gente tinha era legal como qualquer outro²¹⁵.

Portanto, os dois grupos estavam bem articulados. Enquanto o movimento “Pró-Araranguá – Desvio pela Vida” fundamentava-se na grande representatividade das entidades presentes, pautava-se em questões socioambientais para uma melhor qualidade de vida, o grupo a favor do traçado original fundamentava-se em questões econômicas e contava com um apoio de peso político não declarado, além de um forte poder aquisitivo, da simpatia do DNER pelo traçado original e, mais adiante, do apoio dos agricultores.

O ano era 1999, na região Norte a duplicação já estava na fase das obras. Ao Sul, discutiam o projeto e o financiamento da obra. Tudo levava a crer que após a conclusão do trecho Norte, seria a vez da região Sul de Santa Catarina ser contemplada.

Ao fim desse ano, o grande assunto que repercutiu na mídia foi o “bug do milênio”, no qual os programas de computadores, não preparados para entrar no novo milênio, poderiam retroceder para os anos 1900, fazendo com que muitas empresas, negócios e governos fossem prejudicados. Era o medo de que a tecnologia poderia se voltar contra a sociedade, o que não ocorreu. Poucos foram os casos registrados sobre problemas nos computadores nos primeiros dias do ano 2000. Além disso, a tecnologia, por meio dos computadores e da internet, viria auxiliar em muito o movimento “Pró-Araranguá – Desvio pela Vida”. Ela realmente encurtou as distâncias e proporcionou uma maior interação entre as pessoas, empresas, órgãos do governo.

Assim como a inovação tecnológica trouxe uma grande apreensão para a sociedade em geral quanto ao desenvolvimento dos anos 2000, ela também se transformou numa grande ferramenta para o movimento, nesta que seria a segunda e mais acirrada etapa dos debates em torno da duplicação da BR-101 em Araranguá.

²¹⁵ Alveri Aguiar de Sá. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

2.2 Rodovia da discórdia: desdobramentos em torno da duplicação da BR-101 em Araranguá.

O ano 2000 foi um dos mais movimentados para os envolvidos com a duplicação da rodovia na cidade de Araranguá. Tanto setores do Governo Federal, como Ministério dos Transportes, o IBAMA, o DNER quanto instituições internacionais como o BID e o banco japonês Eximbank frequentaram os debates. Como já foi mencionado, durante uma das primeiras reuniões do grupo pró-desvio, no início do ano de 1999, uma das opções seria entrar em contato com o órgão financiador da obra, o BID. Em março de 2000, Tadeu Santos executa tal tarefa e entra em contato com o Banco Interamericano de Desenvolvimento:

Então eu mandei um e-mail para o BID em português [...] dizendo que 49 entidades estavam contra o projeto, pois causaria impactos ambientais, sociais e segregação social, econômica, falei das enchentes e tal... Dois ou três dias depois apareceu resposta. Um brasileiro lá de Washington, um tal de Luiz Miglino, que leu e mandou resposta dizendo que: “o Banco se preocupava com as comunidades afetadas pelas suas obras, e que uma missão viria para Araranguá estudar o caso”. Só isso, mas já foi o suficiente.

Entretanto, a resposta efetiva não foi tão rápida. Tadeu conta ainda que esperaram quase um mês e nenhuma atitude efetiva foi encaminhada. Então mandaram outro e-mail pressionando:

“você vão vir ou não vão vir?”. Aí o cara: “ó nós iremos daqui a três meses”, e aí marcaram a data. E aí o próprio DNER fazia contato conosco de Brasília: “ó o pessoal do BID ta indo aí, e querem falar com vocês”. Aí a gente sentiu que pesou o negócio, porque o Ministério dos Transportes me ligou, até daqui de Florianópolis e era para nós nos preparar²¹⁶.

Essa realmente tinha sido uma grande jogada do movimento “Desvio pela Vida”, já que o DNER não era favorável à proposta do desvio, precisaram ir direto a quem financiaria a

²¹⁶ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

obra. E segundo comentou o próprio brasileiro que trabalhava no BID, este tinha uma preocupação com as comunidades afetadas por suas obras.

Realmente a presença de representantes do BID e do Eximbank em Araranguá trouxe um grande ânimo para o movimento, já que eles agora presenciariam os problemas elencados por parte da sociedade araranguense. Sem falar na repercussão que teria em todo estado essa visita a uma cidade do interior. Isso comprovou o grau de envolvimento das pessoas com a causa. Se anteriormente comentou-se que o empresário Alveri de Aguiar Sá levaria o debate até as últimas por realmente acreditar que a posição do seu grupo era a melhor para a cidade, os integrantes do movimento “pró-Araranguá – Desvio pela Vida” também estavam comprometidos em levar sua proposta até o final. Algo que foi muito mencionado nas primeiras reuniões, ainda em 1999, era que caso a sugestão não fosse aceita, teriam o sentimento de ao menos ter tentado²¹⁷. Com a missão do BID organizada para visitar a cidade, era o momento de aproveitar tal situação para conseguir apoio das instituições internacionais.

Dez dias antes da visita, o Jornal da Manhã já anunciava que a comissão internacional visitaria a cidade, mas “antes de aterrissar em Santa Catarina, o grupo vai ao Rio de Janeiro, no Instituto Militar de Engenharia (IME), que foi responsável pela execução do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e pelo Relatório de Impacto Ambiental (Rima)”. O jornal comentou também que além de Araranguá, a missão visitaria a cidade de Laguna, que era considerado outro ponto polêmico. O texto do jornal citou ainda que “o resultado da conversa pode mudar o futuro da obra”²¹⁸.

Na segunda-feira, dia 20 de março de 2000, o jornal Diário Catarinense trouxe a seguinte nota:

Representantes do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) participam hoje, a partir das 16 horas, no Araranguá Tênis Clube, no Centro, da discussão sobre o traçado da duplicação da BR-101 no Sul do Estado. [...] Representantes da principal instituição financiadora da obra devem ouvir as justificativas de ambientalistas, técnicos e empresários²¹⁹.

²¹⁷ REUNIÕES do movimento “Desvio pela Vida”. Tadeu Santos. Araranguá: 1998. 2 videocassete (120 min) VHS, son., color.

²¹⁸ **BID analisa projeto da duplicação da 101.** Jornal da Manhã (Criciúma), 10/03/2000.

²¹⁹ **Duplicação da BR no Sul em Debate.** Diário Catarinense (Florianópolis), 20/03/2000.

Durante aquela segunda-feira, a cidade de Araranguá recebeu a presença de uma comitiva formada por representantes de duas importantes instituições financeiras internacionais. Realmente foi um acontecimento ímpar para a cidade. Junto da comitiva e dos representantes do movimento, estavam representantes do DNER e de empreiteiras, além de toda a imprensa local e estadual, que acompanhava os desdobramentos dos fatos.



Figura 23: Comitiva do BID vistoriando a BR-101 em Araranguá.
Fonte: Jornal da Manhã, 21 de março de 2000 ²²⁰.

O período da tarde no dia 20 de março de 2000 foi movimentado em Araranguá. A comitiva veio de ônibus e:

²²⁰ Biblioteca da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC).

Pararam ali na Reserva do Maracajá, e aí eu expliquei: “o primeiro problema é este aqui, eles estão passando em cima da Reserva, e a gente quer que seja 100 m para lá”, [...] aí depois paramos ali na Família Carneiro, eles estavam em 20 pessoas mais ou menos [...]. Aí a gente falou isso: “olha, a gente não quer, nossa proposta é que passe por aqui, aqui pegue a direita e não vá nessa direção da ponte, e depois dali vai sair lá na Balança”. Depois paramos o ônibus lá na Araranguaense²²¹, e aí a gente foi mostrar onde seria a entrada de Araranguá se fosse duplicada por dentro. Fomos até lá na rua do Maria Garcia Pessi, onde tinha a Random Peneus, eu disse: “eles querem fazer aqui o trevo principal, e esta rua do colégio Maria Garcia Pessi é uma rua, como que a entrada principal de Araranguá, que hoje é uma avenida, [e conhecida como] cidade das avenidas desde 1888 devido ao tal engenheiro Mesquita, [...] vão ter que indenizar, vão ter que demolir o colégio. Ou demolir do outro lado, que está cheio de prédios... não tem como a entrada da cidade ser aqui”²²².

Então, a comitiva que pela manhã esteve na cidade de Laguna e presenciou o problema do aterro no estreito que separa as lagoas do Imaruí e de Santo Antônio, agora estava em Araranguá e Maracajá para presenciar os reais problemas na região.

Contrariando o que tinha anunciado dias atrás, o Jornal da Manhã de Criciúma, ao explicar o fato, disse o seguinte em seu texto: “foi uma visita técnica, sem poder de decisão”. E na mesma reportagem comentou a visita, além de fazer um panorama na divisão de opiniões:

Os 15 integrantes do banco ouviram as argumentações de quem prefere a duplicação pelo desvio Oeste e de quem a quer no leito atual. De um lado, para a obra paralela, a âncora é o desenvolvimento econômico. Do outro, está a qualidade de vida. As teses não bastaram, e os integrantes do grupo resolveram verificar de perto a situação. [...] O especialista ambiental do BID, Luiz Miglino, garantiu que tentarão considerar ao máximo as preocupações das entidades e da comunidade²²³.

Após a visita em alguns pontos da rodovia, a comitiva se dirigiu para o Centro de Araranguá, onde foi realizada uma reunião no Araranguá Tênis Clube. O jornal Diário Catarinense também trouxe informações sobre o fato, principalmente sobre a reunião:

²²¹ Concessionária de automóveis instalada no trevo de Araranguá.

²²² **Tadeu Santos**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²²³ **BID não apresenta solução para a BR-101**. Jornal da Manhã (Criciúma), 21/03/2000.

Cem pessoas participaram do encontro. Os representantes do Banco receberam documentos de entidades que preferem a manutenção do atual caminho e das que preferem a o desvio. Durante a visita, os técnicos do BID percorreram alguns pontos do traçado atual²²⁴.

A grande esperança de todos era que a visita do BID possibilitasse uma decisão frente ao impasse. Pensando nisso, percebem-se algumas faixas e cartazes nas fotos dos jornais, em um deles tinha a seguinte frase: “BID, você pode decidir”. Além de esperança, pode-se dizer que era também uma espécie de pressão, pois era de conhecimento de todos que a opinião formada pelo Banco provavelmente influenciaria a decisão final.



Figura 24: Faixa “BID, você pode decidir”, esperança ou pressão?
Fonte: Jornal da Manhã, 21 de Março de 2000²²⁵.

Considerada uma novela pela mídia regional, os debates em torno da duplicação ficaram mais acirrados também pelo fato de que o ano 2000 contava com eleições municipais. Pensando em resolver o caso, até mesmo um plebiscito municipal foi cogitado. O Jornal da Manhã mencionou essa alternativa em uma de suas reportagens.

²²⁴ **Traçado da 101 no sul é debatido.** Diário Catarinense (Florianópolis), 21/03/2000

²²⁵ Biblioteca da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC).

O prefeito Primo Menegalli, que até pouco tempo estava em cima do muro, parece que vai usar o instrumento que oficialmente pode mudar a localização da duplicação. O plebiscito proposto pelo DNER em função das divergências de opiniões pode sair do mundo das ideias.

Junto a isso, o texto ainda ressaltou uma opinião política ao dizer que “integrante do movimento Pró-Araranguá [...] acredita que o plebiscito será uma máquina eleitoreira em época de eleição”²²⁶. Tal ideia é formulada pelo fato de que como o movimento era composto por 49 entidades representativas da sociedade araranguense, era visto que a maioria estava de acordo com o movimento, sendo, neste caso, desnecessária a realização da consulta popular. Afinal, o plebiscito acabou não ocorrendo.

Mas outras questões políticas também fizeram parte dos debates durante o ano 2000. Muitos eram divulgados nas opiniões de comentaristas políticos como Adelor Lessa e Ana Minosso, da imprensa de Criciúma.

Um dos mais detalhados foi feito pela comentarista Ana Minosso, a qual faz uma grande análise política do caso, que envolvia uma rede de troca de favores desde o Ministro dos Transportes até políticos e empresários da cidade. Ela coloca um título bem sugestivo, chamando-o de “Os bastidores da 101”, ou seja, o que muita gente não via. Ana Minosso descreve assim o panorama de troca de favores:

Depois que o ministro Eliseu Padilha mandou o prefeito de Araranguá, Primo Menegalli, abafar o movimento de duplicação pelo desvio Oeste, muitas pessoas resolveram lembrar o porquê da insistência de alguns no traçado atual. [...] Para encurtar, Mota deve favores para Alveri de Sá, Roberto Ribas para Mota. Avani quer contentar o irmão. Um por todos e todos pela duplicação no meio da cidade. Deputado Edinho Bez (PMDB) cochicha para o ministro Padilha e ele decreta: duplicação pelo leito atual. Caso contrário corre o risco de não sair²²⁷.

Esse jogo político analisado pela comentarista política pouco vinha à tona. Mas realmente o que a fez comentar sobre o assunto foi a frustrada tentativa em abafar o movimento, promovida pelo ministro dos transportes Eliseu Padilha. Este, de forma

²²⁶ **Plebiscito será votado em Abril.** Jornal da Manhã (Criciúma), 10/03/2000

²²⁷ **Os bastidores da 101.** Jornal da Manhã (Criciúma), 31/03/2000

autoritária, simplesmente tratou o assunto com indiferença, como neste trecho: “[A] afirmação do ministro dos transportes, Eliseu Padilha, com a garantia de que a duplicação será feita pelo leito atual, e não pelo desvio à direita de quem trafega no sentido Norte/Sul, como é a segunda opção”²²⁸.

Em outros momentos, o próprio ministro atribuiu o atraso na duplicação ao movimento “Desvio pela Vida”, em Araranguá, por isso Tadeu Santos ao comentar sobre as declarações do responsável pelo Ministério dos Transportes ressaltou: “o cara simplesmente humilhou o movimento, não só a ONG, mas todo o movimento social”²²⁹.

Além do ministro, outros representantes do Ministério dos Transportes fizeram coro à pressão. O Jornal da Manhã, de 27 de abril de 2000, trouxe a declaração de Carlos Laselva: “Se o BID aceitar, duplica o lote sete e passa para o dez. O oito e o nove, em Araranguá, não faz”. Portanto, na visão de Laselva, a cidade de Araranguá corria o risco de possuir o único trecho não duplicado da rodovia em todo o Sul do Brasil. Realmente seria um duro golpe à imagem da cidade e às suas aspirações de buscar uma maior visibilidade turística e econômica. Mas outra declaração que também teve a intenção de pressionar o movimento foi do chefe do DNER em Santa Catarina, Roberto Ribas, que procurou culpar o movimento por um cancelamento geral nas obras do trecho Sul: “Se não tiver consenso e o BID não aceitar as divergências, não sai”²³⁰.

Após a visita da missão do BID, o banco determinou que o DNER fizesse um projeto de duplicação e um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) pelo desvio Oeste. Para o movimento, já era uma passo à frente, pois agora poderia ser comprovado tecnicamente que sua opção era a melhor escolha. O Jornal da Manhã noticiou esse fato no dia 13 de abril de 2000:

A missão do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que visitou a região há cerca de um mês, determinou que o Departamento de Estradas de Rodagem (DNER) desenvolva o projeto e o Estudo de Impacto Ambiental do desvio Oeste da duplicação da BR-101, em Araranguá²³¹.

²²⁸ **BID analisa projeto da duplicação da 101.** Jornal da Manhã (Criciúma), 10/03/2000

²²⁹ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²³⁰ **Obra pode não ser feita.** Jornal da Manhã (Criciúma), 27/04/2000

²³¹ **BID quer projeto pelo desvio Oeste da 101.** Jornal da Manhã (Criciúma), 13/04/2000

Mas o estudo não ocorreu de imediato, já que na primeira Audiência Pública em Florianópolis, promovida pelo IBAMA no auditório do DNER, o projeto foi apresentado em Araranguá pelo leito original, como informou outra notícia do Jornal da Manhã: “apesar de o BID ter exigido do DNER a execução de um projeto pelo desvio Oeste em Araranguá, foi apresentado à comunidade o estudo da duplicação pelo leito atual”²³².

Nesse período foi realizada uma maratona de audiências públicas, começando em Florianópolis, depois nas cidades de Tubarão, Osório, Laguna, Palhoça e Araranguá. Mas a decisão estava a cargo do IBAMA que, a partir de relatórios da Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina (FATMA) e da Fundação de Proteção ao Meio Ambiente do Rio Grande do Sul (FEPAM), fundamentaria o licenciamento da obra.

A realização da Audiência Pública em Araranguá não foi confirmada pelo DNER, que divergia das informações contidas pela ONG Sócios da Natureza, uma das entidades a encabeçar o movimento:

A organização não-governamental Sócios da Natureza garante que o Ibama vai fazer uma audiência pública para ouvir a comunidade. O DNER diz que nada será feito e que as duas audiências que restam são em Tubarão, amanhã, e Osório, no Rio Grande do Sul, no final de semana²³³.

Entretanto, apesar da omissão de algumas informações, o DNER já estava fazendo um projeto alternativo utilizando o desvio Oeste. E a audiência pública foi realizada na cidade de Araranguá, nas dependências da Universidade do Sul Catarinense (UNISUL). Sobre essa reunião, Tadeu Santos lembrou que ficou marcada pelo alto nível de debates.

²³² **Duplicação da 101 começa a se definir.** Jornal da Manhã (Criciúma), 25/04/2000

²³³ **DNER e ONG divergem no Sul.** Jornal da Manhã (Criciúma), 25/04/2000

E aí houve uma audiência pública na UNISUL, a gente foi lá e fizemos vários questionamentos, protocolamos o documento ali na hora, mas os caras defendendo “que não abriam mão do projeto, que ele já estava pronto por dentro de Araranguá. E que não tinha mais volta, que o DNER e o Ministério dos Transportes não poderiam mudar o projeto, era um prejuízo enorme financeiramente e tal”, eles vinham com uns papos assim. Mas nós pegávamos o microfone e contestava, quem coordenava era o IBAMA²³⁴.

A partir desse momento, só faltaria a resposta do IBAMA. E durante esta audiência, realizada dia 06 de fevereiro de 2001, o órgão federal responsável pelo meio ambiente não demonstrou uma opinião formada. Esta Audiência mencionada por Tadeu Santos era tão esperada pela região, que a próprio Jornal da Manhã publicou uma reportagem de convocação no dia 10 de janeiro de 2001. Segundo o periódico,

“O DNER e o IBAMA convocam a comunidade para as Audiências Públicas onde será discutido o Estudo de Impacto Ambiental (RIMA) e Estudos Complementares Referentes à duplicação e restauração da Rodovia Federal BR-101, entre Florianópolis (SC) e Osório (RS)”²³⁵.

Além desta audiência que ocorreu em Araranguá, a cidade de Laguna recebeu a audiência no dia 07 de fevereiro e Palhoça no dia 08 do mesmo mês. Entretanto, era no trecho de Araranguá que se esperava a maior polêmica. Já que durante a apresentação do projeto, o IBAMA sugeriu a construção pelo traçado seguindo o leito original da rodovia. Segundo filmagens da reunião, podemos perceber algumas características deste projeto. Em todo o trecho do município de Araranguá seriam 15 passarelas, 13 viadutos ou passagens inferiores, 42 mil metros de ruas laterais asfaltadas. Só na travessia urbana seriam dois viadutos, nove mil metros de ruas laterais asfaltadas e seis passarelas. Segundo o próprio representante do IBAMA, esta obra seria 10 milhões de reais mais barato do que o desvio²³⁶.

No momento que finalizaram as apresentações de todo Projeto de Duplicação do estado catarinense, começou a etapa dos questionamentos da sociedade. Um dos primeiros a

²³⁴ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²³⁵ **Convocação de Audiência Pública.** Jornal da Manhã (Criciúma), 10/01/2001

²³⁶ AUDIÊNCIA pública do dia 06/02/2011. Tadeu Santos. Araranguá: 2001. 1 videocassete (120 min) VHS, son., color.

pedir a palavra foi Tadeu Santos, que questionou a justificativa do IBAMA para contrariar o EIA/RIMA. Pois enquanto os estudos técnicos apontavam para o Desvio Oeste, as intenções do DNER e do IBAMA eram pelo traçado original. Além disso, o próprio Tadeu mencionou que em outros locais como Laguna, o órgão federal havia optado por respeitar os relatórios. Giovanni Elias, um dos representantes da ACIVA, foi o segundo a pedir a palavra e argumentou que o próprio desvio exigiria menos obras de arte como viadutos e passarelas. Além disso, comentou que na Europa, as rodovias do tipo “auto-estrada” desviam das cidades.

Geraldo Mangela, outro representante da ACIVA, comentou que a duplicação pelo leito original não seria de grande benefício econômico para a maioria dos comerciantes, já que na entrada da cidade estaria situado um longo viaduto no qual os viajantes passariam rapidamente pela cidade e só com muita atenção teriam acesso ao comércio. Mangela também questionou o fato de que o projeto tenha sido apresentado como “definido pelo leito atual”. Outro representante da ACIVA a fazer uso da palavra foi o advogado Dr. Alceu Pacheco. Para Pacheco, o desvio possui maioria na aceitação popular, então sua dúvida era por que não havia sido escolhido ainda. Ele menciona também que até então, naquela audiência pública, só havia manifestações a favor do desvio. Mariano Mazzuco, na condição de vice-prefeito, apresentou-se favorável ao Desvio Oeste e afirmou que a Prefeitura não havia sido consultada sobre as melhores condições para as comunidades²³⁷.

A reunião foi até tarde da noite, e quando estava chegando ao seu final, um representante da sociedade que não se identificou fez uso da palavra e mencionou: “é um dia histórico para Araranguá, o Desvio Oeste representa os interesses coletivos”. Ao fechar a Audiência, o representante do IBAMA encerrou citando a seguinte frase: “é o primeiro empreendimento que tem mais de 10 audiências públicas, mas isso é assim, estão todos de parabéns pela representatividade”. Neste mesmo momento, as imagens mostram os membros do movimento que defendiam o Desvio Oeste assinando um documento que seria entregue ao IBAMA e ao DNER.

²³⁷Nesta época existia certo distanciamento político entre o Prefeito Primo Menegalli (PSDB) e o seu vice Mariano Mazzuco (PP). E isto se refletiu até mesmo nos debates em torno do Desvio Oeste. Enquanto Primo Menegalli apresentava-se oficialmente como “em cima do muro” e nos bastidores um defensor do traçado original. Mariano Mazzuco, mesmo possuindo postos às margens da rodovia, passou a defender o desvio por indicação de técnicos que ele havia consultado.

O DNER fez o último uso da palavra voltando a afirmar que não existia nenhuma escolha por parte das instituições que organizavam a reunião. Entretanto, não é o que o Jornal da Manhã afirmou no dia 07 de Fevereiro de 2001:

“Pelo (traçado) atual teríamos menos gastos. Também poderíamos garantir a segurança para a comunidade, garante Roberto Ribas. O diretor do DNER não escondeu a preferência pelo traçado atual, fazendo várias considerações pelo trecho que corta a cidade”.

Essa reunião também deixou um questionamento da ONG Sócios da Natureza sem resposta. Segundo a ONG, em Laguna, apesar de ser mais caro, o desvio que seria construído por uma ponte que cruzaria a lagoa de Imaruí não teve o alto custo mencionado nem questionado pelas autoridades, enquanto em Araranguá este é apontado como o grande fator negativo para o Desvio Oeste.

Os anos seguintes foram de reuniões, debates e audiências. Muitos envolvidos no movimento se dedicaram em divulgar o trajeto proposto. Giovani Elias lembrou que:

Eu pessoalmente fui a todas as associações de bairro que formam a UAMA e mostrei o projeto. Onde saía e o porquê. Falava da situação que se encontra Canoas/RS, Esteio/RS etc... E aí se travou uma luta por dois anos. Foi uma luta muito forte aqui na sociedade.

O resultado da audiência deveria sair em no máximo 90 dias. Mas, os relatos da ONG através dos recortes de jornais mostram que tal questão foi se desenrolando até o ano de 2003. Neste ano, a resposta esperada por todas as 49 entidades foi divulgada pelo IBAMA. De acordo com o Tadeu Santos:

Em 2003 o IBAMA liberou a licença por fora. Más nós havíamos pedido até a balança, só que ficou um absurdo, tentou-se mudar, mas depois não foi mais possível. Era para ir até lá na balança, mas ele está saindo ali perto de um tal de ferro-velho, antes da polícia rodoviária. E tem uma curva muito forte aqui, que vai contra inclusive as normas internacionais de Trânsito. Dá a intenção que foi uma sacanagem que fizeram ali. Onde nós queríamos era na balança, então não teria curva, ia ser quase que uma reta²³⁸.

Esta decisão foi comemorada pelos integrantes do Movimento Desvio pela Vida, já que suas reivindicações foram atendidas. Entretanto, como pode ser percebido nas palavras de Tadeu Santos, nem tudo saiu como os integrantes do movimento esperavam. Outro fato interessante, é que mesmo com a resposta do IBAMA em liberar a obra pelo desvio, o grupo favorável ao leito original da rodovia continuou a defender sua proposta.

Eram os diferentes desejos que formavam a cidade. Sendo formada heterogeneamente, a cidade pode ser considerada uma miscelânea de desejos. Em Araranguá, na região da cidade em que a rodovia está presente, foi atribuído um grande número de significados. Estes atendiam desejos diferenciados de vários segmentos da sociedade. É a partir desta perspectiva que:

Quase todas as cidades possuem certos espaços que são privilegiados em relação aos outros. Às vezes, uma praça, jardins, um conjunto de ruas, um cruzamento de avenidas, pouco importa o modelo em sua origem, esses lugares concentram significações, são densos de sentidos, atraem o público e simbolizam a cidade²³⁹.

Portanto, quanto mais importância e interesse possuírem esses espaços, mais conflituoso será qualquer tipo de alteração física. Isso porque cada indivíduo ou grupo pensam de forma diferente a utilização daquele espaço. Cada um com seus interesses vão sintetizar a imbricada rede de sentidos e desejos que regem a cidade.

Em Araranguá esses desejos em torno de um espaço da cidade entraram em choque e promoveram debates acalorados. Vamos acompanhar no terceiro capítulo que as discussões continuaram até o início das obras de duplicação e que alguns grupos que defendiam o leito

²³⁸ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²³⁹ BERDOULAY, Vicente; GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Cenários da vida urbana: imagens, espaços e representações**. Revista Cidades, Presidente Prudente, n. 7, p. 11, 2004.

original da rodovia, vão passar a unir forças com o grupo que apoiava desvio. Também será possível perceber, por alguns ângulos diferentes, a organização e a forma de luta do movimento.

Além disso, as expectativas em relação a um novo espaço que surge a partir da municipalização do trecho antigo da rodovia também serão analisadas. Por fim, investigaremos os motivos que levaram o movimento “Desvio pela Vida” ter sua unidade desfeita. Antes parceiros na conquista do desvio Oeste da rodovia, ACIVA e Sócios da Natureza agora vão divergir em como “celebrar” a vitória do movimento.

3. SENTIDOS DA DUPLICAÇÃO: perspectivas sobre a duplicação da BR-101.

*“A duplicação da BR-101 é a segunda maior obra de Araranguá,
a primeira foi a implantação dela na cidade”.*
(Tadeu Santos).

A frase acima foi proferida por Tadeu Santos²⁴⁰ em uma das primeiras reuniões do movimento “Desvio pela Vida”. Ela evoca toda a importância que tal rodovia teve no município durante a segunda metade do século XX, e também aponta para o futuro, fazendo criar várias expectativas quanto à obra de duplicação na cidade.

Como já foi analisado, essa obra gerou uma série de debates em torno da seguinte questão: “qual seria o melhor traçado da rodovia para a cidade?”. Ao fundo de toda essa discussão, estavam interesses individuais e coletivos, que se traduziam em opiniões. Esses interesses foram motivados por uma perspectiva de futuro, que apresentou várias variantes dependendo do setor da sociedade araranguense analisado. Além do mais, a própria região do primeiro traçado, que será municipalizada após a inauguração do desvio, gera diferentes e conflitantes ideias.

Ítalo Calvino, em seu livro *Cidades Invisíveis*, nos diz que as cidades são feitas de desejos: “A cidade aparece como um todo no qual nenhum desejo é desperdiçado e do qual você faz parte, e, uma vez aqui se goza tudo que não se goza em outros lugares, não resta nada além de residir neste desejo e se satisfazer”²⁴¹. São desejos particulares ou coletivos, mas que ao serem postos em prática provocam mudanças e transformações nas cidades. Essas se tornam a força motriz das cidades modernas. É a dinâmica da transformação que faz a maioria das cidades pensarem num futuro próspero.

O desvio da rodovia em Araranguá promoveu não só manifestações e debates nos meios de comunicação, mas também uma série de novos sentidos que alguns grupos sociais da cidade tornaram públicos. E para analisar estes sentidos, vamos recorrer frequentemente às memórias de alguns sujeitos envolvidos.

²⁴⁰ Coordenador da ONG Sócios da Natureza e um dos líderes do movimento em prol do Desvio Oeste.

²⁴¹ CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. p. 8.

Mas ao trabalhar com a memória, é interessante ter em mente as palavras de Ecleia Bosi: “uma lembrança é um diamante bruto que precisa ser lapidado pelo espírito. Sem o trabalho da reflexão e da localização, ela seria um imagem fugidia”²⁴². Por isso, por mais precisa que seja a memória enquanto fonte, ela necessita uma análise para ser mais bem aproveitada.

Outro ponto importante é que as entrevistas vão proporcionar uma valorização daquelas pessoas, ou grupos sociais, que até então estavam marginalizadas pela História oficial²⁴³. Michael Pollack também ressalta a importância das memórias na constituição de uma História mais ampla:

Ao privilegiar a análise dos excluídos, dos marginalizados e das minorias, a História Oral ressaltou a importância de memórias subterrâneas que, como parte integrante das culturas minoritárias e dominadas, se opõem à “memória oficial”, no caso a memória nacional²⁴⁴.

Ainda segundo POLLACK, as “memórias subterrâneas” vão aflorar muitas vezes em momentos de crise, quando a reafirmação do passado será importante para tomadas de decisões no presente. A isto, o autor chama de “batalhas da memória”, que é quando a memória entra em disputa. Em outros casos, a memória também é utilizada para julgar o Estado em crimes passados. Beatriz Sarlo comenta sobre a importância de tal mecanismo no julgamento das ditaduras militares da América Latina:

²⁴² CHAUI, Marilena. Apresentação: Os Trabalhos da Memória. In: BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Cia das Letras, 1994. p. 21.

²⁴³ FRISCH, Michael; HAMILTON, Paula; THONMSON, Alistair. Os debates sobre memória e História: alguns aspectos internacionais. In: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes. (org) **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: F.G.V., 1996. p. 71

²⁴⁴ POLLACK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro. v.2, n.3, 1989, p. 4.

A memória foi o dever da Argentina posterior à ditadura militar e o é na maioria dos países da América Latina. O testemunho possibilitou a condenação do terrorismo de Estado; a ideia do “nunca mais” se sustenta no fato de que sabemos a que nos referimos quando desejamos que isso não se repita. Como instrumento jurídico e como modo de reconstrução do passado, ali onde outras fontes foram destruídas pelos responsáveis, os atos de memória foram uma peça central da transição democrática, apoiados às vezes pelo Estado e, de forma permanente, pelas organizações da sociedade. Nenhuma condenação teria sido possível se esses atos de memória, manifestados nos relatos de testemunhas e vítimas, não tivessem existido²⁴⁵.

Nesse contexto podemos nos perguntar se esta é a verdadeira função da História e até mesmo criticar o tamanho poder delegado a ela, dando-lhe poderes de tribunal. Mas François Bédarida lembra que mesmo essa não sendo a função da História, existe a responsabilidade do historiador enquanto cidadão:

Se a história – quanto a isso estamos todos de acordo - não tem vocação para ser nem um tribunal nem um pódio de distribuição de prêmios, ainda assim impõe-se desde logo a questão dos valores e da relação entre ciência e ética. [...] Ante essa lepra no corpo da humanidade que constituem, tanto hoje como ontem, o racismo e o anti-semitismo, o historiador não pode furtar-se à sua responsabilidade moral como pessoa e como cidadão²⁴⁶.

Portanto, a sociedade contemporânea vai se interessar pela História e acompanhar principalmente os objetos e temas que ela vai analisar. “Como contar” e “para quem contar” serão direcionamentos importantes para a História Oficial. Mas partindo da perspectiva de que a História possui múltiplas versões, podemos nos deter novamente sobre o movimento “Desvio pela vida”, em Araranguá.

Como vimos anteriormente, a BR-101 proporcionou sentimentos distintos na cidade de Araranguá. Quando da sua chegada, as expectativas eram as melhores possíveis. E essas expectativas vão se firmar tanto que, a partir da implantação da rodovia, a cidade sofreu alterações no ordenamento urbano, que passou a seguir em direção à rodovia, e teve sua

²⁴⁵ SARLO, Beatriz. **Tempo passado**: cultura da memória e guinada subjetiva. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p. 20.

²⁴⁶ BÉDARIDA, François. Tempo presente e presença da história. In: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes. (org) **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: F.G.V., 1996. p. 222.

estrutura econômica e imagem modificada, saindo da condição de núcleo agrícola e entrando em uma economia com participação mais efetiva do turismo e da indústria.

Mesmo assim, as milhares de morte acontecidas na rodovia, a poluição sonora e ambiental e os problemas de congestionamento fizeram com que uma parcela significativa da população repensasse a sua presença em meio a cidade. Digo uma parcela significativa, pois, como também já analisamos, existiu um grupo contrário ao desvio, desejando que a rodovia fosse duplicada em seu leito original.

Entretanto, se a cidade é feita de desejos individuais ou coletivos, veremos a partir de agora como em Araranguá muitos grupos e indivíduos modificaram seus desejos em relação à rodovia. Além disso, como um grupo pode se desestruturar a partir de posicionamentos diferentes em relação ao como “contar a história”.

3.1 Sentidos alternados: as mudanças nas expectativas em relação ao “Desvio pela Vida”.

Após a liberação da licença pelo traçado desvio Oeste, percebemos que o grupo a favor do leito original da rodovia continuou lutando por sua posição. Além disso, o grupo dos agricultores também se aliou ao movimento contrário ao desvio, já que suas terras seriam atingidas pelo novo traçado da rodovia.

Uma das grandes alegações do movimento pró-desvio foi a grande presença urbana às margens da rodovia. O próprio projeto defendido pelo DNIT deixaria o trevo de entrada na rua da Escola Básica Prof^a Maria Garcia Pessi. Uma das respostas encontradas pelo representante do Sindicato Rural de Araranguá, Rogério Pessi, era que: “nós não tínhamos culpa de quem se instalou às margens da BR, nós não temos culpa do erro dos outros. Por que eles estão alojados ali e serão prejudicados eles vão empurrar o problema lá para nós”²⁴⁷.

²⁴⁷ Rogério Pessi. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 19/04/2011.

Dessa forma, Rogério Pessi justificava a posição dos agricultores em relação à duplicação da rodovia. Outro ponto que o então presidente do Sindicato Rural de Araranguá comentou em sua entrevista, foi o método utilizado para tentar mudar os rumos da rodovia, embora o IBAMA já tivesse liberado a licença ambiental. “Nós fizemos abaixo-assinado, encaminhamos para o DNIT, o DNIT também era favorável e até nos orientou em fazer um grande abaixo-assinado, que isso tocava a obra e tal”. Mas aos olhos do agricultor, a opinião pública já estava formada, e dificilmente seria modificada tal ideia favorável ao desvio.

Nós ficamos mais isolados, só tínhamos os agricultores, da opinião pública nós não conseguimos mobilizar ninguém, os políticos estavam todos em cima do muro. Ninguém queria se comprometer, e os próprios empresários também. Muita gente queria que fosse por aqui, mas como a população inteira estava querendo por lá, eles não queriam contrariar a opinião da população. Isso aconteceu muito, tinha gente que era a favor do leito antigo e ficava de ir à reunião, e chegava na hora inventava desculpa, dizia “ah, eu não vou poder ir”. Tinha gente que até patrocinava, mas não queria botar a cara. Nós sentimos que estávamos isolados²⁴⁸.

Mesmo com a falta de apoio da opinião pública, o movimento contrário ao contorno de Araranguá não deixou de realizar seus atos públicos. Em 29 de junho de 2005, um site de notícias divulgou a seguinte manchete: “Desvio na BR-101 gera protesto”. O texto divulgado no site relatava sobre um protesto contrário ao desvio:

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 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 região²⁴⁹.

Ao final da reportagem, o texto trouxe informações sobre a opinião do engenheiro Avani Aguiar de Sá, que acreditava ser possível a mudança da situação.

²⁴⁸ Rogério Pessi. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 19/04/2011.

²⁴⁹ CORREIO DO POVO. **Desvio na BR 101 gera protesto.** Disponível em <<http://www.newslog.com.br/site/artigosnoticias/protesto>>. Acessado em: 27/11/2010.

O supervisor da BR 101 no trecho Sul de Santa Catarina, engenheiro Avani Aguiar de Sá, disse estar agendada audiência entre o grupo e o coordenador do DNIT no Estado, amanhã, em Florianópolis, para tratar do assunto. 'Vamos analisar que providências tomar', disse. Mesmo sendo difícil a mudança, ponderou que poderá ocorrer se houver reivindicação maciça da população.

Outra questão importante a ser analisada nessa matéria é que o discurso ambiental parece ser uma saída para dar mais visibilidade ao protesto. Percebemos que até uma associação de proteção de aves nativas estava presente. Assuntos relacionados ao meio ambiente²⁵⁰ ajudam a ganhar maior adesão da sociedade.

Atualmente o discurso ambiental está muito mais em evidência do que nos anos 1970, por exemplo, quando a rodovia foi pavimentada. Nessa época o progresso estava distante de qualquer tipo de preocupação ambiental. Assim podemos citar algumas obras construídas a partir desse princípio, como a Hidrelétrica de Itaipu e a rodovia Transamazônica. Era como se a natureza estivesse a serviço da vida humana. Esse pensamento, que não é uma peculiaridade do século XX, moveu muitos pensadores, religiosos e governos de séculos passados. “Com efeito, *civilização humana* era uma expressão virtualmente sinônima de conquista da natureza”²⁵¹, já menciona Keith Thomas, autor que se dedicou em analisar a tensa e extensa relação entre o homem e a natureza.

É evidente que pautada em novas pesquisas e em previsões nada positivas de cientistas a preocupação com o meio ambiente aumentou, sobretudo em relação às novas obras. Essas causam impactos que dificilmente serão ressarcidos ao meio ambiente, mesmo que este gere medidas compensatórias. Porém, o movimento Desvio pela Vida esteve articulado ao discurso em prol de uma qualidade de vida para a cidade. Era o ambiente da cidade que estava em jogo, visto que a área na qual foi proposta a construção da nova pista duplicada já contava com um elevado impacto ambiental ocasionado pelo cultivo do arroz.

²⁵⁰ O meio ambiente é um tema muito presente atualmente na sociedade pela situação de degradação em que se encontra a maioria dos ecossistemas. Assuntos como a Educação Ambiental são trabalhados em escolas, filmes e documentários alertam para o colapso do clima. A Organização das Nações Unidas esforça-se para que os países mais poluentes assinem protocolos em que se comprometam a reduzir a poluição.

²⁵¹ THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

Além do apoio do DNIT, o movimento contra o desvio também possuía certa união. Rogério Pessi lembrou que: “Nós tínhamos uma relação com o Alverí, o Murilo da SAVEPE. Mas o Becker, o seu Gerci, o próprio Mariano queriam por lá”²⁵². No entanto o movimento não conseguiu unir todos os empresários que possuíam empreendimentos às margens da rodovia. Gerci Pascoali, Mariano Mazzuco e Evalte Becker são alguns citados pelo agricultor que não apoiavam a duplicação pelo leito original da BR-101, mesmo possuindo empreendimentos às margens da rodovia.

Rogério Pessi também mencionou que houve desapropriações e até remoção de uma família. “Foram atingidas cerca de doze ou treze famílias de agricultores da nossa região. Teve um que foi deslocado. O seu Maneco teve que deixar a casa”²⁵³. É interessante lembrar que as desapropriações e indenizações já vinham sendo divulgadas e explicadas pelo movimento Desvio pela Vida antes mesmo de as obras iniciarem. Giovani Elias, um dos membros representantes da ACIVA que participavam do movimento, mencionou que uma de suas tarefas era explicar o projeto a todas as associações de moradores que fazem parte da UAMA.

A gente reunia as associações em dois ou três e até quatro associações em um lugar pra poder falar sobre o projeto, já que eram tantas. Então reunimos lá na Sanga da Toca e lá tem as associações de Sanga da Toca 1ª., Sanga da Toca 2ª., tem Soares, e acho que tinha outra. E o presidente lá convidou pelo rádio. Aí teve uma pessoa que quando eu estava apresentando, pois eu explicava como ia ser o projeto, e aí entra uma pessoa lá e diz: “olha, eu não fui convidado para essa reunião aqui que parece uma reunião tendenciosa, mas eu vim aqui para participar”. Daí o presidente diz: “olha, se o senhor não foi convidado é porque o senhor não escutou o rádio, pois nós convidamos a comunidade pelo rádio. E aí na falação dele ele me chamou de falso profeta, pois eu estava prometendo um negócio que não existia, até hoje me dou muito bem com esta pessoa e a gente se chama de falso profeta.

E nessas reuniões, a população expressava muitas vezes o desejo de viver sem os impactos negativos da rodovia em seu cotidiano.

²⁵² Rogério Pessi. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 19/04/2011.

²⁵³ Rogério Pessi. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 19/04/2011.

Teve um senhor que olhando a foto de cima e quando viu o retorno da duplicação disse assim: “o moço, o que é isto aqui?” Aí eu disse, “isso aqui é um laguinho”. Mas ele respondeu: “isso aqui é a minha casa, como é que vai ficar?” Eu respondo novamente: “o Governo Federal vai indenizar a sua casa”. Então ele: “então tá moço, se for indenizar eu sou pelo desvio, pois eu quero poder sair de bicicleta aqui e poder ir até no centro, porque hoje não dá pelo medo de morrer”²⁵⁴.

Assim a duplicação da rodovia BR-101 envolveu um grande número de pessoas que muitas vezes não tinham voz. Que queriam ao menos ter um cotidiano menos perigoso, já que a rodovia da forma que estava construída em Araranguá não disponibilizava nenhuma passarela nos trechos mais povoados. Giovani Elias também lembrou a aflição de uma moça quando o ônibus com os representantes do BID passou em Araranguá vistoriando o trecho.

Quando veio a missão do Banco (BID), nós paramos um pouquinho pra lá da AFUBRA. [...] Quando chegamos ali, chegou uma moça e perguntou: “Quem é de vocês que é do banco que vai dar o dinheiro pra fazer isto daqui?” E a pessoa se apresentou e disse que era do banco e tal. Então ela respondeu: “o senhor sabe o que é acordar às 7h da manhã, eu tenho que vim aqui com as crianças e porque a escola é ali ó [do outro lado da rodovia]. Eu moro aqui e nós temos que passar, mas com todo esse movimento. E às 11h 30min eu vou lá buscar as crianças e a 13h eu vou lá levar as outras crianças que eu tenho e as 17h tenho que buscar, e quanta gente faz isso?”²⁵⁵

Assim entendemos que a grande questão nesse impasse da duplicação da rodovia BR-101 em Araranguá não era ambiental. Mas sim a qualidade de vida de muitos cidadãos que moravam às margens da rodovia em bairros próximos. Tanto o empresário Alveri de Sá quanto o agricultor Rogério Pessi vão citar que uma das reivindicações mais fortes era a proximidade da rodovia com a escola.

Outro fato importante a ser mencionado é que os próprios agricultores passaram a se unir com o grupo que defendeu o desvio. Mas se uniam para um bem em comum entre ambas as partes. Quando aprovada a construção do desvio, a maneira mais barata de fazer o elevado sobre as terras de lavoura inundáveis pelo rio Araranguá era por aterro. Tadeu Santos lembrou que este problema começa já com as obras em andamento, no ano de 2005.

²⁵⁴ **Giovani Elias.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 01/06/2011.

²⁵⁵ **Giovani Elias.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 01/06/2011.

Em 2005 a gente ficou sabendo que do desvio da Família Carneiro até a ponte eles estavam colocando aterro. Aí eu acionei todas as entidades, e disse: “olha, eles estão fazendo sacanagem, a gente pediu com viaduto”, porque atualmente a própria BR não duplicada da ponte até o Maracajá é de 7 km e ela já é um dique. Uma represa que tu não nota, pois passamos rápido, mas tem lugares que existe até dois metros de altura de aterro. Isso numa enchente represa a água. Aí agora se eles vão fazer o desvio com aterro, e com aterro de 6 metros de altura, aí a Sapiranga lá vai ficar de baixo d’água, e nos locais onde a água passar vai passar com mais correnteza, e a Barranca pode também sofrer com isso²⁵⁶.

Esse movimento teve o apoio dos agricultores, que até então tinham pouco contato com o grupo Desvio pela Vida. Rogério Pessi comentou:

E então quando esta decisão foi tomada de fazer por lá [pelo desvio], a gente não resistiu, só resistimos da forma que seria, pois seria com aterro. Aí até entramos em contato com estas outras forças que queriam por lá para nos ajudar a resolver o problema, porque eles colocaram o problema na nossa terra e devido às cheias do rio estes aterros viriam a atrapalhar a movimentação das águas. Ia represar e dar um impacto muito grande em toda a região, não só em Araranguá, até regiões de Meleiro e Turvo. Aí conseguimos sensibilizar o DNIT para que fosse por elevado, o que era bem mais caro. Mas era um problema que nós enfrentamos e graças a Deus nós conseguimos minimizar²⁵⁷.

O grande questionamento levantado por Tadeu Santos e apoiado pelo movimento e até mesmo pelos agricultores, é que a rodovia para não sofrer com as enchentes precisaria atingir uma altura de 6 metros em determinados pontos. Para isso a proposta inicial do projeto era por aterro em vez dos elevados pela justificada questão financeira.

Sobretudo o grande problema, como mencionado pelos entrevistados, é que essa barreira poderia causar um grande dique, aumentando o nível das enchentes para as áreas do interior de Araranguá e criando correnteza nas regiões que ficassem situadas além da BR-101, como é o caso do bairro Barranca. Na imagem a seguir, podemos ter uma noção da localização dos aterros e de como eles influenciariam na dinâmica das cheias do rio Araranguá.

²⁵⁶ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²⁵⁷ **Rogério Pessi.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 19/04/2011.



Figura 25: Construção trecho do contorno de Araranguá da rodovia BR-101.

Fonte: Consócio BR101/Sul - DNIT.

Como podemos notar, a localização da rodovia que transpassa o rio Araranguá se realiza em áreas alagáveis que são constantemente utilizadas no cultivo de arroz. Em épocas de enchente, as águas chegam a quase quatro metros, mas não possuem correnteza. Isso minimiza os problemas das comunidades ribeirinhas. Assim, ambientalistas, empresários e agora agricultores se uniram para buscar alteração no projeto. Nesse momento, políticos foram consultados e convidados a entrar na luta, já que seria necessário elevar os custos da obra. Tadeu comentou o apoio do deputado Jorge Boeira e do prefeito Mariano Mazzuco:

Aí liguei para o Mariano, que já era o prefeito, ele foi um dos que ficou ao nosso favor na época [...]: “ó Mariano, é assim, estão querendo colocar aterro e tens que chamar o pessoal do DNIT aí”. O Boeira que era deputado, e tinha ficado do nosso lado também só que mais como empresário, pois seu sogro era o dono da Pagé, seu Gerci Pascoalí. Aí o Boeira interview, chamou o pessoal do DNIT²⁵⁸.

²⁵⁸ Tadeu Santos. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

Mesmo assim, segundo as informações de Tadeu Santos, não foi fácil convencer o DNIT a modificar o contrato para a ideia inicial do desvio, porém, segundo o próprio ambientalista, o desvio foi aceito com viadutos:

Eles [DNIT] vieram aqui no gabinete, com o pessoal da empreiteira com o cara que cuida de todas as empreiteiras. Nós chamamos os agricultores, o Rogério Pessi, que foi contra nós também, mas já estava ao nosso favor... conversando legal. E chamamos mais quatro a cinco entidades para dentro do Gabinete. [...] Eles afirmaram que era por causa do custo. E quiseram justificar que deveria ser pelo aterro, porque era mais barato e o viaduto ia ser muito mais caro, e daí não tinha dinheiro para aumentar. Daí eu disse: “nós ganhamos a proposta do desvio com viaduto, pra resolver o problema das enchentes, e agora vocês estão colocando aterro? Isso é presente de Grego”. Aí o prefeito e o deputado bancaram junto conosco e tiveram que mudar²⁵⁹.

Com isso, o projeto foi reformulado e precisou ser feita uma nova licitação. O advogado Alceu Pacheco, também membro da ACIVA, explicou como foram feitas as alterações e até mesmo uma nova licitação: “e a gente conseguiu viabilizar mesmo com um custo mais alto e com nova licitação, pois o tribunal de contas da união não concordou que nós fizéssemos só um aditivo ao contrato”²⁶⁰.



Figura 26: Construção dos elevados do desvio em Araranguá, rodovia BR-101.
Fonte: www.engeplus.com.br.

²⁵⁹ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²⁶⁰ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011

É certo que este trecho entre Araranguá e Maracajá merecia uma atenção maior dos engenheiros. Essa região de banhados já havia desafiado há quase um século os engenheiros e construtores do ramal da Ferrovia Tereza Cristina²⁶¹, e agora os mesmos problemas apareciam: as cheias do rio Araranguá e o pântano profundo. Leonardo Tiskoski, engenheiro que trabalhou no início do projeto do lote 28, falou em detalhes da obra:

Nós chegamos a ter ali 32 metros de solo mole. Aquilo ali era geologicamente mar que recuou e virou uma lagoa que recuou. Depois ficou aquele sedimento, uma matéria orgânica que não dá suporte para a BR. Tanto que a primeira pavimentação da BR que foi feita ali já teve grande dificuldade de conseguir fazer um aterro. Além disso, ali é uma área que inunda constantemente, e por isso teve que se fazer aquele grande elevado com estacas. Então, como já era um projeto complicado, quando teve que se fazer o contorno, continuou o projeto mais complicado ainda. Até para definir o traçado foi complicado, pois a gente tinha que optar por lugares que fossem mais firmes, solo com mais suporte. Para diminuir este custo que já estava alto. O custo ali é muito elevado, mais que dobra o quilômetro em uma via normal.

Leonardo também lembrou que somente o aterro em terreno tão movediço não seria a melhor saída, por isso em alguns trechos onde foi permitido o uso do aterro, este teve que ser de forma mais complexa:

[...] nós chamamos de banhado do Maracajá, que está dividindo os municípios de Araranguá e Maracajá. Ali é uma área altamente impactada por causa do plantio de arroz, não tinha tanto a questão ambiental, a preocupação era maior na questão geotécnica. Deveríamos encontrar uma solução de alta complexidade para fazer uma rodovia que não inunde numa área que tem o solo tão mole. E a saída foram os elevados. Os elevados e os aterros estaqueados, tem algumas áreas ali que tem aterro, mas ele é colocado em uma base com uma placa de concreto toda estaqueada. É uma obra bem cara²⁶².

²⁶¹ Os trilhos do ramal Criciúma - Araranguá começaram a ser construídos em 1921. Partindo de Criciúma, o traçado da estrada passaria por Pinheirinho e Sangão (localidades próximas a Criciúma), Morretes, Guarajuva (localidades próximas a Araranguá) e chegaria à barranca do rio Araranguá, próximo à sede da vila. Entretanto, os trabalhos seguiram normalmente até a localidade de Morretes. Os trilhos foram assentados em Maracajá (antiga Morretes) em 1924. Por causa de uma enchente, os trabalhos não prosseguiram e ficaram paralisados por um extenso período. Em matérias de jornais da época, percebe-se que esse impasse também foi causado pelos próprios governos municipais quanto à localização da Estação Ferroviária. Outro obstáculo natural encontrado no assentamento dos trilhos era o pântano encontrado nessa região.

²⁶² **Leonardo Tiskoski.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011.

Mas o alto custo sempre chamou a atenção dos órgãos governamentais. Além disso, outras questões como o uso de trabalho escravo²⁶³ e alguns problemas de licenciamento ambiental atraíram as atenções da mídia.

Um grande exemplo é que recentemente o Tribunal de Contas da União - TCU - cita a obra de duplicação da rodovia BR-101 entre Florianópolis/SC e Osório/RS como uma das que tiveram problemas de licenciamento, na qual o IBAMA apresentou deficiências em seu trabalho. A notícia foi vinculada em alguns meios de comunicação:

O Tribunal de Contas da União (TCU) informou ontem que identificou deficiências no acompanhamento de licenciamentos realizados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Ao analisar procedimentos adotados no licenciamento ambiental, o tribunal observou a ausência de "avaliação da efetividade" das exigências previstas em licenciamentos de obras de infraestrutura. Segundo o Tribunal, foi constatada que a "atuação federal [está] mais voltada para a emissão de licenças, em detrimento da avaliação dos efeitos ambientais resultantes de ações empreendedoras". A atuação do Ibama, segundo o órgão de controle, possibilita a ocorrência de impactos ambientais "adversos". As conclusões partiram de levantamentos feitos em obras na BR-101, no trecho Florianópolis-Osório (RS), e da Ferrovia Transnordestina, entre Salgueiro (PE) e Missão Velha (CE). "O objetivo do levantamento foi, a partir dessas amostras, identificar pontos que pudessem ser aperfeiçoados em todo o processo", justificou o tribunal por meio de nota²⁶⁴.

E assim, mesmo com os custos mais altos, os elevados foram incluídos na obra e os agricultores poderiam continuar normalmente com suas atividades. "Então onde tem viaduto, aqui na parte norte do rio, eles podem continuar plantando arroz e tal, só não pode edificar. Pode plantar arroz, pode passar com trator em baixo tranquilo"²⁶⁵ afirma Tadeu Santos.

Contudo nem todo o projeto do desvio saiu como queriam os integrantes do movimento "Desvio pela Vida". A grande reclamação apontada por alguns integrantes era que

²⁶³ No dia 20 de abril de 2011 a mídia estadual vincula a notícia de que o Lote 29 da duplicação da BR-101, em Araranguá, estava tratando e acomodando os trabalhadores (todos vindo da região nordeste) de forma tão precária que foi considerado trabalho escravo pelo Ministério Público. Dentre as irregularidades, os trabalhadores tiveram documentos retidos, liberdade de locomoção restringida e foram submetidos a jornadas de trabalho exaustivas, além da superlotação nos dormitórios, instalações sanitárias sem higiene e ausência de local para refeições.

²⁶⁴ **TCU vê deficiências no trabalho do Ibama.** Disponível em <<http://www.valor.com.br>>. Acessado em: 11/11/2011.

²⁶⁵ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

a configuração e o tamanho do desvio foram modificados após os estudos e a divulgação dos projetos pelo DNIT.

Alguns membros do movimento “Desvio pela Vida” mencionaram essas alterações que podemos perceber nas imagens a seguir. A figura 27 dá uma idéia de como era a proposta do movimento pró-desvio. Nela, notamos que sua configuração apresenta poucas curvas acentuadas, a não ser nos três pontos entre as intersecções com as rodovias estaduais e com o leito original da BR-101.

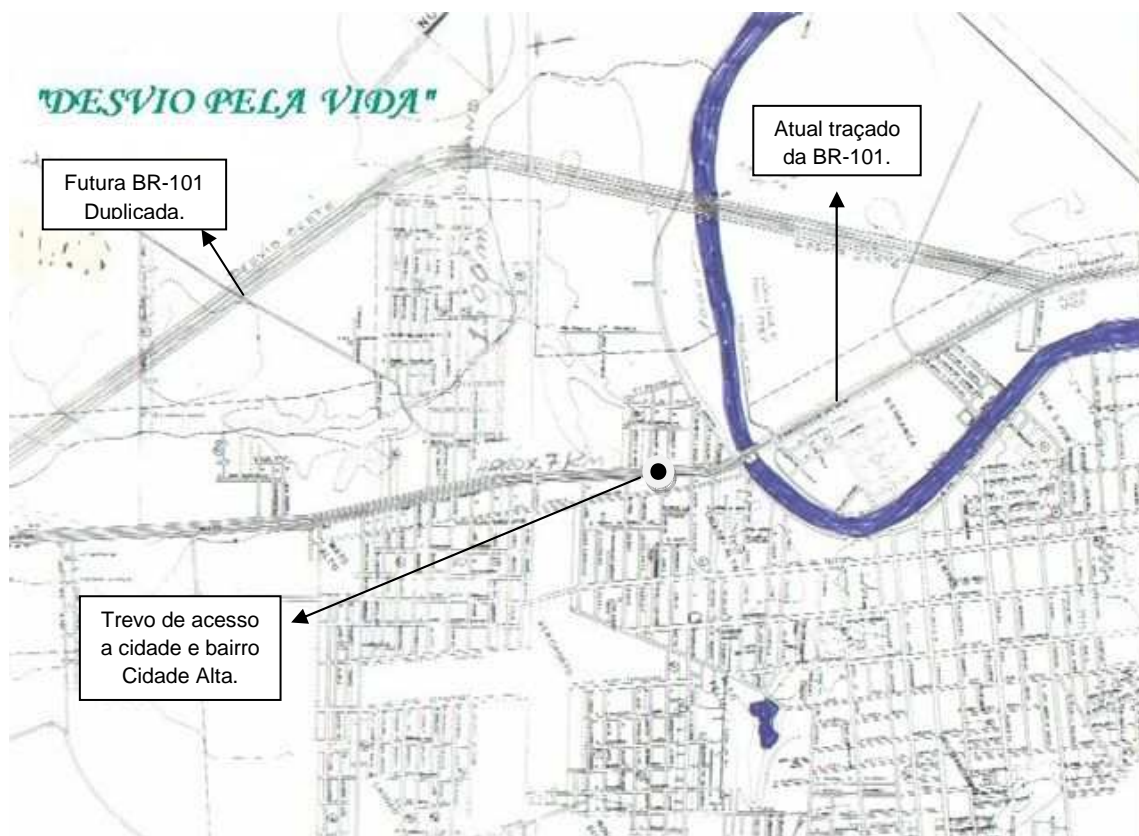


Figura 27: Proposta de Projeto “Desvio pela Via” - Adaptado.
Fonte: Arquivo ONG Sócios da Natureza.

A imagem 28²⁶⁶ representa a configuração oficial do projeto que está sendo implantado pelas empreiteiras. Essa obra tem previsão de término ao fim de 2012 e conta com os elevados nas áreas alagadiças, três acessos a Araranguá e duas pontes novas sobre o rio Araranguá.

O projeto também é concebido no modelo “classe zero”, um termo da engenharia para designar que neste trecho da rodovia não haverá outros acessos além daqueles considerados principais de acesso a cidade. Esse modelo pretende inibir qualquer ponto de comércio, indústria ou residências nas imediações da rodovia.



Figura 28: Mapa comercial da cidade 2011/2012.
Fonte: Acervo particular Daniel A. Bronstrup.

Tadeu Santos, ao se referir ao desvio, lembrou que “era para ir até lá na balança, mas ele está saindo ali perto de um tal de ferro-velho, antes da polícia rodoviária”²⁶⁷. Mas o advogado Alceu Pacheco mencionou que pela distância entre o início do movimento e a

²⁶⁶ Após inúmeras visitas ao consórcio que administra as obras do lote 29, poucas informações foram liberadas em relação à planta do projeto. O intuito era de conseguir a planta oficial do desvio, mas os engenheiros apresentaram materiais técnicos de pouca utilidade nesta pesquisa. Portanto, a melhor maneira de ter uma noção do desvio são as informações contidas neste mapa comercial da cidade no qual a rodovia já aparece de acordo com o projeto executado.

²⁶⁷ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

implantação da rodovia duplicada, houve um povoamento desordenado da região onde será a intersecção da rodovia duplicada com o desvio:

E aí a BR saiu no traçado perto da polícia rodoviária onde, tendo em vista a demora, 13 anos depois que começou o movimento, (começou em 1998) já existe população, existe ocupação. Mas de toda a forma, todo mundo que se instalou sabe que a BR vai ser duplicada a partir dali. A gente espera que o DNIT tenha fiscalizado e orientado para que cada investimento imobiliário, cada empreendimento ali instalado tenha respeitado as distâncias a faixa de domínio e assim por diante²⁶⁸.

E mesmo que as distâncias sejam respeitadas e que o projeto do desvio tenha sido concebido em “classe zero”, percebemos na prática que algumas políticas vão contra a intenção de inibir o crescimento urbano às margens da rodovia. No dia 01 de novembro de 2011, o site da prefeitura municipal vinculou a notícia de que a prefeitura estava desapropriando áreas para construir o novo acesso à BR-101, agora via bairro Operária. Segundo a notícia, tal obra tem o objetivo de impulsionar o desenvolvimento da região.

Com as desapropriações dessas áreas, será permitida a execução da obra que dará acesso a BR-101. Tanto as desapropriações quanto a construção da alça, é de responsabilidade da prefeitura. Com esse novo acesso, a Administração Municipal pretende impulsionar o desenvolvimento de mais uma região de Araranguá²⁶⁹.

Dessa forma, além dos três acessos construídos pelo DNIT, a cidade de Araranguá também terá mais uma entrada na rodovia, esta toda custeada pela prefeitura municipal. Embora a rodovia tenha sido desviada de seu leito original para evitar que a população de bairros como o Cidade Alta estivesse em contato direto com os problemas e o perigo de permanecer às margens, essa perspectiva parece que não foi levada em consideração pela administração municipal com a pequena localidade de Operária. O que vislumbra a Prefeitura Municipal e algumas lideranças políticas do bairro que fazem parte dessa administração²⁷⁰ é o desenvolvimento econômico que a presença da rodovia pode alavancar. Dessa forma, as

²⁶⁸ Alceu André Hübbe Pacheco. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011.

²⁶⁹ PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARANGUÁ. **Prefeitura desapropria áreas para construir novo acesso da BR-101**. Disponível em <<http://www.ararangua.net>>. Acessado em: 01/11/2011.

²⁷⁰ 2008-2012.

múltiplas interpretações da rodovia vão se constituindo. Benefício e prejuízo caminham juntos.

Em 2004, para dar início às obras de duplicação, o DNIT iniciou o corte das árvores que estavam nas áreas de domínio da rodovia. Essa atividade chamou a atenção de muitos que estavam preocupados com a questão ambiental, pois era um grande “desmatamento”.

Entretanto, as árvores em todo o trecho sul da rodovia BR-101 não tinham outra utilização senão a estética. O engenheiro Avani lembrou o seu plantio:

Aquelas árvores que existia nas margens da BR foi nós que plantamos, nós que fizemos o reflorestamento da faixa de domínio e com a duplicação resolvemos cortar tudo. Elas eram mais para embelezamento e sombra. O pessoal fala que era para secar [o solo], mas não, era só para embelezamento. Era praticamente toda a rodovia. Aí se fez um convênio com o governo do estado e passou-se essa madeira para o governo do estado, para se transformar em casa popular. Mas era tudo árvore exótica, eucalipto, pinos nada de nativo²⁷¹.

Para amenizar a polêmica, o governo do Estado interferiu ao anunciar que essas madeiras seriam utilizadas na confecção de casas populares, como cita Avani. O próprio Tadeu Santos, representante da ONG Sócios da Natureza, pede em alguns textos para que esta atenção dada às árvores exóticas seja direcionada para a flora nativa.

E assim a rodovia BR-101 vai mexendo com os sentidos dos moradores de Araranguá. Uns esperam dela uma fonte para suas receitas, outros a enxergam como um obstáculo a ser vencido. Um assunto que mesmo já decidido ainda traz mágoas e ressentimentos entre muitos ex-integrantes dos movimentos que surgiram.

Enquanto alguns demonstraram certa revolta, como Alveri Aguiar de Sá ao se referir ao desvio e suas perspectivas para o futuro: “Eu não me conformo ainda, Araranguá vai perder muito com isso, com este desvio, e muito mesmo”²⁷²; outros vão expressar alegria e alívio pelo desvio, como Alceu Pacheco, que disse: “a gente viu com muita alegria que o

²⁷¹ Avani Aguiar de Sá. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 21/03/2011.

²⁷² Alveri Aguiar de Sá. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/01/2011.

projeto foi acatado e o nosso objetivo atingido”²⁷³, e Osmar dos Santos, mais conhecido como o Nóca da Barranca: “Nós também queríamos o desvio, e ele foi uma maravilha”²⁷⁴.

Por outro lado, Rogério Pessi revelou que sua posição contrária ao desvio era pela opinião individual: “Como eu te falei, a questão da agricultura era um pouco pensar no próprio umbigo, só ia atrapalhar a lavoura. Mas se o propósito é maior que isto, não tem como conter”²⁷⁵.

De fato, para que os dois movimentos ocorressem, era preciso unir forças. Forças que provinham de diferentes setores da sociedade araranguaense. Se o movimento²⁷⁶ que apoiava o leito original da rodovia contava com a presença de empresários, comerciantes, agricultores e até representantes de ONGs que defendem as aves nativas, o movimento em prol do desvio também possuía uma diversidade de representantes da sociedade. O Movimento pró-Araranguá²⁷⁷, como também ficou conhecido, contava com empresários, comerciantes, ambientalistas, professores, alunos e acadêmicos, associação de surfistas, associações de moradores, associação de pescadores, dentre outras entidades de classe.

Toda esta miscelânea de organizações não se manteve coesa após a implantação do desvio na cidade. Como já vimos, os próprios agricultores mudaram, uniram-se com o grupo a favor do desvio oeste para conseguir a retirada do aterro e a construção dos elevados.

Entretanto a maior divisão ocorreu justamente no movimento que saiu como vencedor. E uma grande questão que acirrou os ânimos era: “como celebrar essa conquista?”.

²⁷³ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011

²⁷⁴ **Osmar dos Santos “Nóca”.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/05/2011.

²⁷⁵ **Rogério Pessi.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 19/04/2011.

²⁷⁶ CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas de Araranguá), Lions Club de Araranguá, SINDIPETRO - Sindicato do comércio varejista de derivados de petróleo, Sindicato dos Agricultores de Araranguá, Sindicato dos Cobradores de Ônibus de Santa Catarina.

²⁷⁷ ACIVA - Associação Comercial e Industrial do Vale de Araranguá, ACA - Associação Coral de Araranguá, AESCAS - Associação de Surfistas, AESC - Associação de Arquitetos e Engenheiros, AFUBRA - Associação dos fumicultores do Brasil, COMTUR - Conselho Municipal de Turismo de Araranguá, Colégio Estadual de Araranguá, Colégio Estadual Maria Garcia Pessi, Colégio Estadual Bernardino Sena Campos, Colônia de Pesca de Araranguá, DCE - Diretório Central de Estudantes - UNISUL, Escola Básica Castro Alves, Loja Maçônica Pedro Cunha, Loja Maçônica Bento Gonçalves, Lions Clube Sul de Araranguá, OAB - Ordem dos Advogados do Brasil de Araranguá, Organização Não-Governamental Sócios da Natureza, Rotary Club de Araranguá, SAMCO - Sociedade Amigos Morro dos Conventos, Sindicato dos Bancários do Vale de Araranguá, Sindicato de Hotéis e Restaurantes de Araranguá, SINTE - Sindicato dos Trabalhadores em Educação, regional Araranguá, UAMA - União das Associações de Moradores de Araranguá com suas 27 associações de bairro.

3.2 Sentidos opostos: as divergências em torno da “celebração da vitória” do movimento Desvio pela Vida.

Alguns anos pós sair o resultado de que o desvio seria construído a união dos líderes do movimento ruiu. O grande impasse é a construção de um monumento que marque a memória do movimento. Sua construção seria nas imediações do atual (2011) trevo de entrada, quando este passar para a municipalidade. Esse projeto, segundo Tadeu Santos, foi uma iniciativa de uma instituição denominada Centro de Apoio Sócio-Ambiental (CASA)²⁷⁸:

A gente recebe um comunicado desta organização, CASA, perguntando se nós não queríamos escrever a história desta mobilização social de confronto com o governo, com vitória da mobilização social. Com esta parceria de ambientalistas e empresários juntos, coisa que dificilmente se vê. Na época eles ofereceram 10 mil reais para nós escrever o projeto na proposta de escrever uma cartilha, contando toda a história e duas placas laminadas para colocar aqui na [curva da] Família Carneiro e outra lá na Polícia Rodoviária. Para quem vai chegar aqui e ver: Desvio pela a Vida, uma conquista da sociedade civil organizada²⁷⁹.

O projeto sugerido pela instituição se define em três ações: a construção de uma escultura no antigo trevo de entrada da cidade, duas placas informativas implantadas nos extremos do desvio e um livro registrando a história do movimento.

Para que o projeto saísse do papel, Tadeu Santos precisaria contar com apoio da sociedade araranguense e de órgãos públicos, já que o montante financeiro não cobre a totalidade das despesas. Com isso, seria preciso divulgar o projeto para a comunidade, o que foi feito em novembro de 2008. Segundo Tadeu Santos:

²⁷⁸ No site da instituição encontram-se as seguintes informações: O Centro de Apoio Sócio-Ambiental é um mecanismo de mobilização de apoio e construção de capacidades. Missão: Promover a conservação e a sustentabilidade ambiental, a democracia e a justiça social mediante o apoio e fortalecimento de capacidades e iniciativas da sociedade civil na América do Sul. Objetivos: O objetivo do CASA é ampliar a atuação das organizações da sociedade civil que lidam com os desafios da sustentabilidade ambiental e social como parte dos processos de erradicação da pobreza, fortalecimento da democracia, promoção da justiça, da dignidade e da qualidade de vida na América do Sul. O CASA financia pequenos projetos de entidades socioambientais para ampliar sua capacidade de negociação e o desenvolvimento institucional. Assim, busca criar condições para que pessoas e grupos se fortaleçam e consigam melhores resultados nas suas ações, visando à sustentabilidade socioambiental no território sul-americano.

²⁷⁹ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

Então nós fizemos um anúncio e projetamos um tipo seminário de apresentação no Becker, na parte de eventos do Restaurante Becker. Seria onde nós íamos apresentar o projeto, e dentro deste projeto constava uma escultura que simbolizava a conquista do município. É de 10 metros de altura, um ferro retorcido que passar por fora de uma torre, ele é simbólico mas meio que caracteriza o desvio. Não é bem o desvio, é mais como escultura, pois como é uma conquista histórica, a gente quer retratar para colocar lá. Bem no trevo do Becker ali, bem no meio²⁸⁰.

Mas tal evento foi o estopim para os atritos públicos entre a ONG Sócios da Natureza e a Associação Comercial e Industrial do Vale do Araranguá. Isso porque a própria ACIVA desde o início se posicionou contrária ao projeto. Seus motivos são alegados na fala de Alceu Pacheco, que demonstra preocupação na forma em como será contada a história:

O único ponto negativo que eu observo de todo esse movimento que pra mim vai ser por muito tempo o maior marco de manifestação e união e luta coletiva em Araranguá, foi que depois de tudo isso conseguido, é justamente para querer fazer a história do seu jeito, porque na verdade o Daniel como estudante e agora profissional do ramo de História, sabe que a história é feita sempre de quem vence. E a história é feita também por quem escreve. Se o outro não tem também a oportunidade de escrever, não sabe ou perdeu, geralmente não tem força de escrever a história do jeito dele. Muitas histórias contadas ao longo do tempo hoje elas são modificadas e às vezes até mudada radicalmente porque vai se explicar que a verdade não era bem essa. Então o único ponto negativo que eu achei foi a tentativa de criação de um monumento pra eternizar esta luta²⁸¹.

Já mencionamos em outro momento que, nesta ciência que se dedica ao estudo do passado, dificilmente teremos uma verdade absoluta, e que as versões escritas realmente condizem com aqueles que lhes escreveram. François Bédarida vai nos dizer que mesmo os historiadores não são neutros:

²⁸⁰ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

²⁸¹ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011

“[...] o historiador jamais é neutro”, e dificilmente sua versão sobre determinado fato conseguirá ir além da sua consciência: “[...] os níveis de verdade histórica, que comportam maior ou menor grau de aproximação e diferentes estágios de certeza, mas nos quais a mesma aspiração elevada deve sempre repercutir na consciência do historiador.”²⁸²

E seria esta falta de neutralidade apontada pelo autor que os integrantes da ACIVA justificam como um problema. De acordo com a proposta de Tadeu Santos, a pesquisa histórica ficaria a cargo de sua filha, Juliana Vamerlati, formada e pós-graduada em Mestrado pela História pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Dessa forma, mesmo não sendo desenvolvida em meios acadêmicos, a pesquisa contaria com certa estrutura metodológica. Mas mesmo assim, o receio da ACIVA era que tal projeto transformasse o grupo oposto, que não defendia o desvio, em inimigos da cidade:

Mas do jeito que este monumento estava pensado em ser feito, era como aqueles que estivessem pensando contrariamente, como aqueles que queriam a duplicação da BR no trecho atual, fossem inimigos da cidade. E em nenhum momento a gente poderia admitir de que aqueles que queriam, mesmo que pensando só em seus negócios particulares, queriam a BR no trecho atual duplicada, que eles fossem eternizados como inimigos de Araranguá. Isso nós não admitimos. E lamentavelmente arrumamos problemas com nossos companheiros de luta que, a nosso juízo, por vaidade, querendo se colocar pra história futura como os únicos donos deste movimento ou as maiores expressões deste movimento queriam se colocar neste monumento²⁸³.

Diante disso, entendemos que existe uma grande preocupação da ACIVA em preservar alguns nomes de seus associados. Talvez uma das justificativas seja que muitos empresários também têm uma vida política ativa no município, tal monumento decretaria na memória do povo araranguaense quem foram os “inimigos” da cidade.

E a ACIVA defendeu publicamente sua postura contra tal evento, como evidenciado na entrevista de Alceu Pacheco:

²⁸² BÉDARIDA, François. Tempo presente e presença da história. In: In: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes. (org) **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: F.G.V., 1996. p. 224

²⁸³ **Alceu André Hübbe Pacheco**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011

Houve inclusive uma solenidade pública no restaurante Becker que a ACIVA não compareceu e que a ACIVA se manifestou formalmente e eu mesmo fui o redator do documento e nós nos manifestamos em todos os meios de comunicação contrariamente e pra nossa felicidade as autoridades que poderiam estar fornecendo os meio que este monumento estivesse sendo implantado, as verbas públicas para que isso fosse feito, tiveram o equilíbrio e a sensatez de impedir que isso acontecesse²⁸⁴.

O texto que Alceu Pacheco menciona é um documento que foi direcionado ao prefeito municipal e também divulgado na imprensa local. O texto, de forma geral, mencionou os trabalhos da entidade no movimento, desqualificou algumas entidades que estiveram unidas durante o movimento, mas não são registradas, e enumerou nove pontos determinantes para a associação se posicionar contra tal projeto.

A ACIVA – Associação Empresarial do Vale do Araranguá, representando mais de 200 empresas, em cumprimento de sua missão institucional, e tendo recebido convite para participar do evento denominado “Desvio pela Vida”, co-patrocinado pela Municipalidade, e a se realizar em 27 de novembro de 2008, às 19 horas, vem, por seu presidente, ex-presidentes, e demais diretores, se manifestar como segue”: 1- A entidade, embora tendo sido das mais ativas partícipes do movimento em prol da duplicação da BR-101 pelo Desvio Oeste, em Araranguá, não teve, como seria lógico, conhecimento prévio, nem foi convidada a participar da organização deste evento, e do desenvolvimento de idéias a respeito do tema. 2- A entidade também não outorgou poderes a quem quer que seja, para se manifestar em seu nome, nem admite sua inclusão em movimento ou instituição sem prévia consulta ou aprovação de sua diretoria. 3- Embora reconheça que o êxito de se obter a duplicação pelo Desvio Oeste foi um esforço de grande parte da coletividade araranguense, a entidade não reconhece, em qualquer outra instituição ou pessoa física, a supremacia ou coordenação das atividades então desenvolvidas, pois foram muitas as lideranças abnegadas, e não há como medir a ordem de importância de cada uma, exceto que todas contribuíram em muito para o resultado exitoso. [...] 4- A denominação daquele esforço coletivo em Movimento Pró-Araranguá nos parece imprópria, porque quem pensava diferentemente também estava, sob sua ótica, a favor, e não contra Araranguá. Aliás, quais são as 49 entidades citadas como componentes do Movimento Pró-Araranguá? Todas existem legalmente, são legitimamente representadas; têm estatutos, endereço, CNPJ? Há de se considerar ainda a enorme contribuição dada por inúmeros homens públicos com e sem mandato à época, além dos técnicos do DNER. 5- A ACIVA também se manifesta firmemente contrária à idéia de erigir um monumento denominado “Desvio Pela Vida”, porque entende que será fator de desagregação, marco de ruptura da possibilidade de integração e convivência salutar, prejudicial a quaisquer iniciativas coletivas futuras envolvendo as forças vivas do Município, pois manterá as feridas abertas indefinidamente, ao segregar todos aqueles que não constarem do referido troféu. 6- Caso, entretanto, tal monumento venha a ser edificado, que nele tão somente haja a inscrição “o Desvio Oeste foi uma conquista de toda a comunidade araranguense”, sem individualizar instituições ou pessoas físicas, nem órgãos públicos, sob pena de se cometer injustiças, esquecer alguém, ou ainda incluir quem não contribuiu para o objetivo, e criar mais problemas[...]”²⁸⁵.

²⁸⁴ Alceu André Hübbe Pacheco. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011

²⁸⁵ Disponível em <<http://everaldosilveira.blog.terra.com.br/2008/11/>> acessado em 12/01/2012.

A ACIVA tornou-se agressiva em suas palavras ao desqualificar o projeto que não teve sua participação e também por entender que tal proposta será um “fator de desagregação” interferindo em iniciativas futuras da coletividade. Outra questão importante levantada pela instituição é o perigo de esquecer nomes e de fazer injustiça com os “anônimos”. De todos para todos, é o que conclui Alceu Pacheco:

Eu tenho certeza de que inclusive aqueles anônimos que não foram citados ou não foram lembrados neste momento terão contribuído muito para o futuro desta cidade. E a gente não precisa de placa, nem diploma, nem medalha no peito e nem monumento na praça ou na beira da BR para eternizar isso. O que vale é a obra visível, que será a contribuição de todos para todos²⁸⁶.

Entretanto, essa visão é completamente diferente de como a ONG Sócios da Natureza entende o projeto. Tadeu Santos argumentou que é importante registrar o movimento, já que foi algo incomum e difícil de ver em outros locais, a união entre empresários e ambientalistas. Como vemos, a união tornou-se importante para aquele momento, tanto que após o período do movimento, ela ruiu.

E segundo Tadeu Santos, a reação negativa da ACIVA aconteceu pelo motivo que esta não foi convidada para elaboração do projeto: “quem está ganhando o projeto é a ONG, é nós que ganhamos e temos que administrar”²⁸⁷. Por este motivo, a ONG também respondeu ao documento divulgado pela ACIVA. Segue o texto de Tadeu Santos divulgado na mídia:

²⁸⁶ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011.

²⁸⁷ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

Estão tentando desesperadamente desqualificar o Movimento Pró-Araranguá (MPA) sob a coordenação da ONG Sócios da Natureza - movimento social criado em 1998 - para evitar a duplicação da BR-101 por dentro do perímetro urbano do município. Uma exemplar união de cidadania social, agregando vários setores por uma causa comum, inclusive ambientalistas e empresários. A conquista do desvio recentemente aproximou os dois movimentos, mas parece que uma entidade, repentinamente, não concorda mais com as ações coordenadas pela ONG. Possivelmente também não concorda com a saudável aproximação e está procurando desqualificar o avanço social e democrático, colocando em risco a possibilidade de superação dos conflitos que passou a ser possível entre os dois movimentos. Críticas descabidas contra um projeto da ONG Sócios da Natureza, do qual ainda não conhecem, demonstram precipitação de avaliação, afinal, apenas hoje (ontem à noite, dia 27) estaremos apresentando a proposta às entidades do Movimento Pró-Araranguá²⁸⁸.

E mesmo com essa polêmica criada em torno da reunião, ela acabou sendo realizada. Não da forma que era esperada pelos organizadores, pois algumas autoridades públicas faltaram, mas mesmo assim o objetivo de apresentar o projeto para as demais entidades que participaram do movimento “Desvio pela Vida” foi atingindo, segundo Tadeu.

Como pudemos notar anteriormente, no documento da ACIVA, esta citou uma preocupação em quem poderia patrocinar o projeto além do CASA. Ela mesma propõe a ideia de, caso fosse necessário, recorrer a dinheiro de particulares desde que fosse de forma anônima e a Prefeitura Municipal é citada como “co-patrocinadora”. Em meio a essa disputa, a prefeitura preferiu esperar mais tempo para se posicionar oficialmente sobre o assunto, até porque o trecho da rodovia será municipalizado após o DNIT fazer a entrega do Desvio Oeste para o tráfego. Mesmo assim, o prefeito Mariano Mazzuco compareceu ao evento organizado pela ONG para apreciar o projeto.

²⁸⁸ Disponível em < <http://everaldosilveira.blog.terra.com.br/2008/11/>> acessado em 12/01/2012.

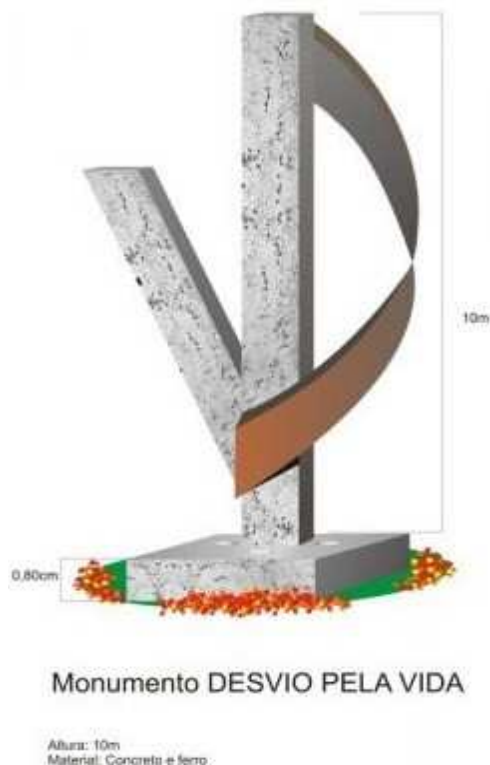


Figura 29: Projeto do monumento “Desvio pela Vida”.
Fonte: www.casa.org.br²⁸⁹.

Ao entrevistar alguns representantes do poder público municipal, pode-se dizer que estes demonstram certa simpatia pelo projeto “Monumento Desvio pela Vida”. O engenheiro Leonardo Tiskoski relatou que:

Chegou o projeto para nós aqui, quem fez o projeto foram eles [ONG Sócios da Natureza], fizeram uma proposta para o município. Acho que o prefeito foi receptivo, houve certa resistência de algumas pessoas daqui do município, achando que isso iria exaltar nomes e denegrir nomes dos que foram contra, dos que foram vencidos digamos assim. Mas o que eu estou sabendo é que o projeto da ONG não vai citar nomes, nem enaltecer ninguém, mas sim eu acho que será um referencial, um memorial para que as pessoas olhem para aquilo ali e lembrem-se deste movimento²⁹⁰.

O grande objetivo segundo os organizadores do projeto seria este, fazer com que a população araranguense não se esqueça do movimento, até porque uma frase de Leonardo

²⁸⁹ Acessado em 27/11/2010.

²⁹⁰ **Leonardo Tiskoski.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011.

resumiu o sentimento que pode surgir a partir do esquecimento: “É que depois de fazer as coisas, parece muito óbvio. Isso acontece muito na engenharia, nas obras em que fizemos. Depois que tu faz, tudo vira óbvio, fica fácil. Mas não fica registrado a dificuldade para se chegar”.

Dessa forma, o engenheiro vai contra a ideia defendida pela ACIVA que a própria obra é o monumento para preservar a história do movimento. Com o tempo e o desenvolvimento urbano da cidade, as modificações no traçado que será municipalizado e a falta de registro do que foi conquistado com muita luta corre o risco de cair no esquecimento, no óbvio, como mencionou Leonardo. Já Tadeu Santos em vários momentos de sua entrevista mencionou: “não é um monumento, é uma escultura”. E ao mencionar as características da escultura ele argumenta: “É uma escultura bonita, já consultamos vários arquitetos e todos gostaram, eu não sou arquiteto, mas sou técnico em edificações, eu tenho o curso técnico da escola federal e gosto de fotografia, gostei da estética dela. Realmente está bonita”.

Jaques Le Goff em seu clássico livro *História e Memória* vai definir o termo monumento: “o *monumentum* é um sinal do passado. [...] é tudo aquilo que pode evocar o passado, perpetuar a recordação [...]”. Nesse sentido o autor apresenta dois sentidos ao monumento: um seria configurado por uma obra comemorativa de arquitetura nos moldes de uma escultura e o outro modelo seria um monumento funerário para perpetuar a recordação de uma pessoa²⁹¹.

Ao que parece, a proposta do projeto se encaixa “obra comemorativa” apresentada por Le Goff. Mas Cristina Freire dá outra definição de escultura, principalmente para as produzidas e implantadas em espaços públicos a partir dos anos 1960: “a escultura contemporânea não é evocativa, nem tampouco pretende representar quaisquer conteúdos exteriores à sua própria presença, à sua materialidade”²⁹². Esse deve ser o pensamento que orienta Tadeu Santos em afirmar que é uma escultura e não um monumento.

Entretanto, ao analisar a proposta de tal escultura relacionada às outras ações propostas (criação de um livro e fixação de placas), fica difícil de afirmar que tal obra não evocará a memória. Além disso, a tamanha discórdia em torno desse monumento vem reforçar as palavras de Cristina Freire, que apresenta os monumentos como um referente no tempo que

²⁹¹ LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Ed. da Unicamp, 5. ed. 2003. p. 526.

²⁹² FREIRE, Cristina. **Além dos mapas: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo**. São Paulo: Annablume, 1997. p. 97.

funcionam como um elo entre o passado que representam e o futuro para o qual se dirigem²⁹³. Ou seja, é a preocupação com o futuro o motivo de tanta polêmica. Outro fator importante mencionado pela autora é que estes monumentos muitas vezes testemunham o presente em que são construídos: “os monumentos (...) testemunham, porém, melhor a época de sua execução do que o período que pretendem evocar”²⁹⁴. A autora menciona que a própria construção, a estética e seus materiais utilizados compõem os indícios do tempo em que é confeccionado.

Mas se o projeto de preservar a memória do movimento gera debate e discórdia em quem um dia já esteve unido, um dos assuntos que mais chamam a atenção pela coesão nas ideias é a questão da municipalização do trecho antigo da rodovia BR-101. Todas apontam para um uso inteligente da região.

Segundo o acordo entre o DNIT e o município de Araranguá, o traçado antigo da rodovia vai ser municipalizado para que este se integre ao sistema viário do município. Tanto na fala do prefeito Mariano Mazuco, como na do engenheiro Leonardo Tiskoski, o intuito é de organizar a cidade a partir da BR-101. Este seria o limite a Oeste de expansão da cidade. O prefeito Mariano Mazuco comentou sua satisfação ao ver que o poder público poderá “reorganizar” aquela área:

E hoje eu estou mais do que convencido que foi uma solução muito boa para a cidade, porque podemos organizar a cidade naquele trecho que deve ficar uma via municipal. [...] Vai proporcionar que nós projetamos esta região que estava impactada pela rodovia e agora nós podemos fazer um planejamento para aproveitamento desta área onde hoje é a BR-101²⁹⁵.

Os detalhes do projeto ainda são desconhecidos, até porque a prefeitura reluta em falar sobre o assunto até que o trecho seja realmente entregue ao município. Mas nas entrevistas, algumas intenções e detalhes são mencionados. O engenheiro Leonardo Tiskoski comentou:

²⁹³ FREIRE, op. cit., p.92

²⁹⁴ Idem., p. 95

²⁹⁵ **Mariano Mazuco**. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 31/03/2011.

Nós temos um esboço de projeto, que precisa ser melhorado. Mas tem algumas preocupações, a primeira é com a ponte sobre o rio Araranguá, é uma ponte que está comprometida em alguns aspectos, principalmente o passeio ou a passarela. Ela está bem comprometida [...]. A gente tem uma preocupação na melhoria das interseções, por que claro, a BR tem preferência sobre qualquer outra via. Como ali vai ser municipalizado, e eu enxergo tendo ela como uma via expressa, uma via rápida, uma via que continue tendo características de longo alcance. [...] Mas mesmo assim, ela precisa ser melhorada em suas interseções. Permitindo que suas interseções sejam mais seguras. [...] A gente tem uma preocupação com as marginais, mas isso tudo teremos que fazer um projeto detalhado e entrar em acordo com o DNIT. Ver com eles o que estão dispostos a pagar, eu sei que tem um compromisso de entregar para nós aquilo em um bom nível [...] ²⁹⁶.

A ACIVA também defende um uso mais humanizado daquela área, com a construção de áreas de lazer e passeio:

O acordo que foi acompanhado por toda a comunidade e também por nós é de que o DNIT vai entregar este trecho urbano, entre a curva do Lauro Carneiro, na altura da Barranca, até o encontro do futuro trecho da BR-101 vindo do desvio Oeste, vai entregar urbanizado e com todas condições de tráfego e de utilização até mesmo com áreas de lazer e de esporte ²⁹⁷.

Esse novo espaço a ser utilizado na cidade também teria outras utilidades, já que surgem muitas opções para a organização urbana da cidade. O que espera a prefeitura é uma tendência de crescimento da cidade em direção a Oeste e a Sul, por isso a intenção em investir no planejamento dessa área, e construções, como a nova rodoviária, também são cogitadas nessa região:

A gente tem intenção, mas aí é mais do município e envolve pouco o DNIT neste projeto, de levar o terminal rodoviário intermunicipal e interestadual para lá. Pois lá existe uma faixa de domínio muito grande, e aproveitar esta faixa de domínio para levar a rodoviária para lá. Tirar aqui do centro, até porque o município cresceu muito, em direção ao Sul, em direção ao Oeste, e vai crescer ²⁹⁸.

²⁹⁶ **Leonardo Tiskoski.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011.

²⁹⁷ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011.

²⁹⁸ **Leonardo Tiskoski.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011.

Mas nem toda a área poderá ser utilizada para a expansão urbana, pois as regiões ao norte do rio Araranguá e as áreas mais próximas de suas margens vão continuar a sofrer com as cheias do rio, visto que a geografia da região favorece tais ocorrências. Uma das saídas encontradas pelo poder público para amenizar esses eventos é fixar e abrir a barra²⁹⁹ do rio Araranguá, mas essa obra ainda não saiu do papel.

Para pensar esse planejamento, o município usa uma das medidas compensatórias para as cidades atingidas pela obra de duplicação que é o financiamento do plano diretor das cidades. Esse é apenas um dos inúmeros projetos em que a obra vai proporcionar para as cidades afetadas.

Existem vários programas paralelos à duplicação, e um deles é com os municípios e o órgão que está financiando um plano diretor para as cidades, para se adaptar a nova situação. Para todos os municípios cortados pela BR, inclusive que nem são cortados, mas que têm influência da rodovia. [...] Tem mais programas, de todos os tipos. Nós temos uma relação de todos³⁰⁰.

Mas a reclamação de algumas entidades é que tais projetos beneficiam cidades e regiões que estão distante da rodovia e não sofreram impactos com a obra. A própria ONG Sócios da Natureza já alertava isso nos anos 2000, pedindo que os recursos fossem aplicados aos recursos naturais afetados pela rodovia como, por exemplo, o Parque da Serra do Tabuleiro e o complexo lagunar em Laguna e no extremo Sul de Santa Catarina.

A cidade de Araranguá tende a sofrer futuras transformações. Como vimos são muitos planos e projetos para a utilização do novo espaço que surge com a municipalização do antigo trecho da rodovia. Além disso, o desvio Oeste tende a acentuar as transformações em localidades antes tidas como periféricas.

É muito comum que essas regiões tenham contato com os benefícios e com os prejuízos da rodovia, os dois lados que já analisados durante os outros capítulos. O interessante é que a dinâmica da rodovia agora é diferente. Com sua duplicação, sua estrutura

²⁹⁹ Esta obra é uma expectativa municipal de quase 100 anos e que parece estar tomando forma mediante a um convênio com o Governo Federal. Entretanto, a sociedade araranguense parece estar dividida quanto à localização da barra, já que os técnicos apresentam no projeto um local mais ao Sul da atual para a construção dos molhes.

³⁰⁰ **Avaní Aguiar de Sá.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 21/03/2011.

está direcionada para promover maior segurança tanto para os motoristas quanto para as localidades residentes às margens da rodovia.

As conquistas e dificuldades que compõem os projetos modernizadores e as construções do contemporâneo não nos possibilitam estabelecer quaisquer garantias. Assim é necessária que o tempo indique se realmente a cidade vai crescer de forma mais segura e com qualidade de vida, ou vai encolher economicamente e ficar esquecida e distante da rodovia. Contudo, deixamos registrado que se mostrou capaz de articular e alterar, a partir de sua organização social, um projeto federal já definido para o qual, supostamente, não havia mais recursos ou alternativas.

3.3 O sexto sentido: as análises de um projeto inédito em toda duplicação.

A cidade de Araranguá apresenta uma característica muito incomum em relação às demais cidades do extremo Sul catarinense. Região colonizada principalmente por imigrantes europeus faz suas cidades constituírem identidades relacionadas aos seus antepassados. Cidades como Sombrio exaltam a presença da cultura açoriana, enquanto a vizinha Turvo promove uma verdadeira celebração das tradições italianas. Já a cidade de Criciúma procura resguardar o título de “cidade das etnias”. Entretanto, Araranguá não apresenta uma tendência em privilegiar ou celebrar alguma cultura fundadora. Nem mesmo os tropeiros, considerados os motivadores do povoamento inicial da região central, são celebrados ou mencionados em festas da cidade.

Uma das explicações encontradas para esse desapego a uma cultura fundadora é que o município após se emancipar de Laguna, em 1880, constituiu-se num imenso território o qual absorvia todo o extremo Sul catarinense. Neste as inúmeras colônias foram se formando ao passo que mantinham certa relação com a sede do município, a vila de Araranguá. Esta, por

ser mais antiga, recebia ondas de imigrantes e colonizadores já miscigenados, como por exemplo, os açorianos provenientes da cidade de Laguna³⁰¹.

Em outro sentido, a cidade de Araranguá também é pouco semelhante a suas vizinhas. O planejamento urbano da cidade, como já foi mencionado, com largas avenidas que partindo do perímetro central da cidade se estendem até outros bairros, lhe dá um toque diferenciado em sua organização urbana. Esse planejamento é algo muito incomum para as cidades do Sul catarinense, principalmente pela época em que ele foi projetado, em 1886.

Entretanto, recentemente com a duplicação da rodovia BR-101 na região, também percebemos que Araranguá vai tomar uma prática muito inovadora das demais cidades vizinhas. A proposta de desviar a rodovia de dentro do seu perímetro urbano parecia algo tão inconcebível quanto o desperdício de terras que eram deixadas em desuso para acomodar as ruas da cidade nas primeiras décadas do século XX. O historiador Alexandre Rocha comenta em seu livro: “O cenário urbano de ruas tão largas, antes que fossem ajustadas em mãos de ida e volta para o trânsito, chamava a atenção dos antigos moradores como algo desnecessário, um desperdício de terrenos”³⁰².

Outra fonte que está de acordo com a afirmação de Alexandre Rocha são as inúmeras fotografias e alguns relatos do telegrafista Bernardino de Senna Campos. Esse telegrafista transferiu-se para Araranguá em junho de 1894 e participou ativamente da vida social da vila até os anos 1930. Além disso, era um dos pouquíssimos moradores que possuía uma máquina fotográfica com a qual retratou inúmeras cenas e lugares da cidade. E nessas imagens podemos perceber que desde muito cedo as ruas eram largas além do considerado normal para a época, o que ocasionava esse desconforto entre alguns moradores.

³⁰¹ HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005

³⁰²Ibid., p. 137.



Figura 30: Centro de Araranguá no início do século XX.
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico de Araranguá³⁰³.

Esse pioneirismo da cidade em fazer um planejamento urbano mesmo contra a vontade de alguns moradores é celebrado atualmente, tanto que a cidade carrega o lema de “Cidade das Avenidas”. Portanto, esses dois períodos tão distintos parecem influenciar a dinâmica urbana da cidade por muitos anos.

Algumas cidades vizinhas a Araranguá, quando perceberam as obras rasgando seus centros ou bairros, demonstraram interesse em saber como tal feito foi conseguido por Araranguá, já que esta vontade era inversa ao óbvio. Em muitas das entrevistas feitas, os narradores mencionaram o contato de representantes de outras cidades buscando informações sobre o desvio. Tadeu Santos lembrou:

³⁰³ Fotógrafo: Bernardino de Senna Campos.

Terra de Areia/RS foi a primeira cidade que nos consultou perguntando o que nós fizemos para evitar, eu disse “agora vocês vão ter que se adapta”. O pessoal da Vila São João também esteve nos procurando, eu disse a mesma resposta que foi dada para Terra de Areia. [...] O prefeito de Sombrio perguntou: “O Tadeu, e aqui no Sombrio?” Eu disse: “Aqui no Sombrio vocês vão ter que fazer alguma coisa. Por que a hora que construir o viaduto é que vocês vão ver o aspecto de segregação, o pai que visita o filho hoje, ele pega e vai lá a casa dele. Mas agora, depois de duplicada, ele vai ter que dar uma volta às vezes de dois ou três quilômetros, e aí ele já não vai todo dia, ele vai um dia sim e no outro não. Então isso é segregação social, por isso que o BID nos apoiou”³⁰⁴.

É interessante salientar que tais cidades começaram a se manifestar apenas com as obras já em andamento. Nenhuma despertou no momento da confecção do projeto, como fez Araranguá. Leandro Tiskoski citou exemplos das cidades mais ao Sul de Araranguá:

Hoje a gente já vê claro este impacto negativo da passagem dentro de alguns municípios aqui da região mesmo, como Sombrio, onde a área urbana está muito em torno da BR. E até áreas pequenas como ali em Torres/RS, na Vila São João, quem vive do comércio e de serviços da BR, hoje está completamente prejudicado. Então, se perguntasse pra eles na época, vamos tirar a BR daqui, eles achariam um absurdo³⁰⁵.

Outro integrante muito atuante do movimento “Desvio pela Vida”, Alceu Pacheco, comentou que a percepção da obra de duplicação em Araranguá resulta em elogios nas demais cidades catarinense:

Em Camburiú eu tenho uma irmã e um irmão, e uma irmã também em Florianópolis e muitos amigos ao longo deste litoral catarinense, e Araranguá é aplaudida é citada como referência de inteligência por ter feito essa BR sair lá fora. Tanto que hoje se tu buscares no noticiário, já existe um movimento de lideranças ali em Florianópolis para transformar esse atual trecho entre Palhoça e Biguaçu num bulevar porque eles querem jogar justamente a nova BR 101 por fora, lá por trás de Santo Amaro, Angelina, Antônio Carlos... em fim, aquela região lá. Porque eles erraram, hoje Florianópolis está espremida, não tem mais hora do dia ou da noite que tu passe lá e não tenha aperto³⁰⁶.

³⁰⁴ **Tadeu Santos.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 29/07/2010.

³⁰⁵ **Leonardo Tiskoski.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011.

³⁰⁶ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011.

Mas diferente do planejamento urbano, que foi determinado e implantado pelo governo municipal principalmente para facilitar futuros projetos de loteamentos, o Desvio Oeste não partiu de nenhuma instituição governamental e nem mesmo de profissionais envolvidos na obra. A proposta saiu de setores da sociedade preocupados com a qualidade de vida na cidade. Não queriam negar a importância da rodovia, mas procuravam se beneficiar dela com menos ônus.

Uma característica interessante do movimento é que não constavam relações com entidades políticas nem religiosas. Eram organizações e representantes de classe que possuíam um ideal de cidade. Leonardo Tiskoski não participou do movimento, na época era engenheiro de uma das empresas que estavam projetando o trecho que atravessava Araranguá. Por isso teve conhecimento e acompanhou a luta do movimento de outro ângulo:

O contrato que existia na época, previa passar no leito atual, o nosso projeto da empresa em que eu estava trabalhando na época previa passar no leito atual. E aí começou a discussão, e demorou até chegar em nós projetistas. Aí quando chegou, “oh, vai ter que passar pelo contorno” [...] Esse movimento, eu acho que foi popular com algumas lideranças políticas envolvidas. Houve a iniciativa de algumas lideranças políticas, mas não partidárias. Não houve um movimento partidário, houve um movimento popular mesmo. Apesar de ter pessoas de relevância, relevância que eu digo é ocupar um cargo público no momento e estavam participando do processo. Mas eu acredito que foi um movimento popular³⁰⁷.

Outro aspecto marcante do movimento foi a forte mobilização da imprensa, jornais locais, regionais e até mesmo estaduais enfatizaram os feitos do movimento. Programas de rádio também foram vetores para amplificar as ideias do movimento. E o movimento popular não teria força caso a legislação não o favorecesse, a organização do movimento se utilizou principalmente das audiências públicas, foram nelas onde ocorreram os maiores confrontos de ideias:

³⁰⁷ **Leonardo Tiskoski.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011.

O nascedouro mesmo foi da lei que obrigou o antigo DNER a ouvir a comunidade, e por sorte, quando a comunidade sentiu que poderia ser ouvida, por força da legislação. A iniciativa deste tema foi por força legal. E esta obrigação legal na medida em que a audiência pública era um dos atos essenciais e indispensáveis, ela foi a grande oportunidade para que cidadãos, voluntários, coletivistas pudessem se juntar e se manifestar, as vezes mesmo que não tivesse combinado antes, ouvia-se a voz de um e pensava-se, olha este é um que eu posso me referir, me aliar e tudo mais³⁰⁸.

Portanto o movimento pelo desvio Oeste contou com a própria legislação para expressar sua vontade, mas em inúmeros momentos presenciamos a ajuda ou interferência de políticos que, mesmo sendo adversários, procuraram ajudar sempre que foram solicitados. Um destes políticos é o deputado federal Jorge Boeira. Este foi decisivo em prestar apoio, principalmente na solução da questão dos aterros na região de banhados. Tiveram outros que preferiam não demonstrar o apoio pelo motivo da polêmica gerada na cidade.

No entanto o problema que atravessa qualquer tipo de apoio político é o atraso na obra. No geral, as obras de duplicação eram para ser entregues em 2008, entretanto os inúmeros contratempo entre governo e construtoras, problemas financeiros e com licenças ambientais deixaram a rodovia com inúmeros gargalos. E a cada início de temporada de verão, quando o tráfego aumenta por causa dos turistas, a mídia regional chama a atenção para a duplicação que se arrasta há anos.

Em junho de 2011 a mídia estadual divulgou a manchete de que alguns trechos da obra de duplicação não teriam mais prazos para serem concluídos:

No documento a que o DC teve acesso com exclusividade, o mais intrigante é a inexistência de prazos no relatório para construir os três últimos gargalos da duplicação: os túneis do Morro dos Cavalos, em Palhoça; e do Formigão, em Tubarão; além da ponte sobre o Canal de Laranjeiras, em Laguna. Antes do relatório, o Dnit prometia terminar essas obras, que ainda não têm empresas contratadas, em junho de 2014. Isso pode ser um sinal de que a ampliação da rodovia se arrastará por mais tempo³⁰⁹.

³⁰⁸ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011.

³⁰⁹ **Relatório do Dnit sobre a duplicação da BR-101 em Santa Catarina aponta atrasos e falta de prazos.** Diário Catarinense (Florianópolis), 20/06/2011.

Essas obras são tidas como de alta complexidade e fazem parte do cronograma final da duplicação. Sobretudo os inúmeros atrasos também influenciaram o cronograma dessas obras. Em Laguna, o trecho em que cruzará a o canal de Laranjeiras teve seu edital de licitação lançado apenas no ano de 2010.

Essa obra contará com uma estrutura totalmente nova que inclui até mesmo uma ponte estaiada de 2,8 quilômetros. O custo total da obra está orçado inicialmente em R\$ 597,2 milhões e o prazo inicial era de três anos.



Figura 31: Projeto de transposição da Lagoa de Cabeçudas.
Fonte: DNIT.

A matéria cita, além dos trechos que não foram iniciados, os outros lotes que estão em andamento e apresentam atrasos. Segundo a reportagem, são: o lote 22, entre Palhoça/SC e o Rio da Madre; o lote 23, entre Rio da Madre e o Rio Araçatuba; o lote 25, que compreende de Itapirubá até Capivari de Baixo/SC; o lote 26 ,entre Capivari e Sangão/SC; e, por fim, o lote 29, chamado Contorno de Araranguá, que vai de Araranguá até o Rio da Lage, em Sombrio/SC. Este último é visto como uma boa notícia, pois apesar do atraso ,ele apresenta as obras retomadas:

A boa notícia é sobre o lote 29, entre Araranguá e o Rio da Laje -- Sombrio. É o mais atrasado, mas, depois que o quarto consórcio assumiu a obra em setembro, o resultado melhorou. As empresas Construcap/Ferreira Guedes/MAC já fizeram 2,9 quilômetros da base para a pavimentação dos 5,7 quilômetros do contorno de Araranguá e 40% da infraestrutura do viaduto duplo. O objetivo é entregar a obra até o final de 2012³¹⁰.

Contudo, apesar da ânsia da cidade em ver o desvio pronto, parece que os entraves financeiros vão alongando a data final e, a cada atraso, as expectativas da população em ver o trecho concluído vão aumentando. Principalmente pelas comunidades que residem às margens da rodovia. O trevo do bairro Mato Alto ainda continua fazendo vítimas, assim como o trecho nas proximidades do bairro Barranca³¹¹.

Ao analisar a tensa relação entre a cidade de Araranguá e a rodovia podemos dizer que é complicado firmar o que a cidade espera da sua duplicação. Como vimos, a cidade é feita de inúmeros sujeitos, que muitas vezes, organizados em grupos, lutam para impor o seu ideal de cidade.

Enquanto a duplicação pelo leito atual para muitos simbolizava um grande problema, para outros ela era vista como uma saída econômica para a cidade. O mesmo acontece quando o assunto é a construção do desvio. Nos bares, na praça, no calçadão, nas rodas de conversa quando o assunto é a duplicação em Araranguá, muitas vezes a conversa fica mais acalorada e surgem as opiniões divergentes.

Nas entrevistas percebemos o quanto a obra é esperada, não só pela utilização do desvio, mas pela reorganização urbana através do trecho que será municipalizado. Para Giovani Elias: “nós vamos integrar desde lá na Polícia Rodoviária em uma grande rodovia municipal, mas temos que esperar mais uns dois anos até a ponte ficar pronta. Aí vamos ter esta faixa que dá mais ou menos 5 km quadrados de integração com a sociedade”³¹². Alceu Pacheco também reforçou essa ideia: “[...] vimos a oportunidade de um crescimento de 10

³¹⁰ **Relatório do Dnit sobre a duplicação da BR-101 em Santa Catarina aponta atrasos e falta de prazos.** Diário Catarinense (Florianópolis), 20/06/2011.

³¹¹ No dia 12/12/10 os jornais da região noticiavam mais um acidente ocorrido na noite anterior nas proximidades do bairro, neste faleceram quatro pessoas (três da mesma família) e outras duas ficaram gravemente feridas.

³¹² **Giovani Elias.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 01/06/2011.

quilômetros quadrados para a cidade se expandir nos próximos anos e esse crescimento foi tão grande que me parece que boa parte destes 10 quilômetros quadrados já está bem ocupado e supervalorizado.”³¹³

Leonardo Tiskoski também apresentou sua expectativa em relação à obra e ressaltou sua importância econômica: “hoje já se sente o impacto na economia por causa da duplicação. A economia já melhorou bastante só com a perspectiva dela ficar pronta nos próximos anos”³¹⁴.

Não só a cidade de Araranguá, mas toda a região Sul de Santa Catarina depende do benefício econômico que a rodovia proporciona. E com a estrutura duplicada, é esperado um desenvolvimento econômico maior. Estudos divulgados na imprensa revelaram que a duplicação no trecho Norte trouxe um crescimento econômico nas cidades cortadas pela rodovia:

Com a duplicação, houve um acelerado processo de crescimento das cidades que estão em seu entorno. A economia dos cinco municípios cortados pela rodovia – Garuva, Joinville, Araquari, Barra Velha e Balneário Piçarras – cresceu, em média, 6,2% ao ano, segundo o IBGE, entre 2000 e 2007, os últimos dados disponíveis. Só para comparar, no mesmo período, a economia de SC se expandiu a um ritmo médio de 4,2% ao ano e a brasileira, 2,3%³¹⁵.

Claro que esses números não podem ser tomados como regra para um futuro crescimento da região Sul, já que existe uma grande diferença entre as duas regiões do estado. O Sul de Santa Catarina está distante de possuir a pujança industrial da região Norte, mas mesmo assim a rodovia ainda desperta um vislumbrar de novos negócios.

O novo fornece muitas expectativas para cada sujeito. Essas estão sempre voltadas para o crescimento, que nem sempre possibilita somente o benefício. Segundo Marshall Berman:

³¹³ **Alceu André Hübbe Pacheco.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/07/2011.

³¹⁴ **Leonardo Tiskoski.** Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011.

³¹⁵ **Série de reportagens mostra o impacto da duplicação da BR-101 Norte.** A Notícia (Joinville), 25/10/2010.

[...] nosso insaciável desejo de crescimento – não apenas o crescimento econômico mas o crescimento em experiência, em conhecimento, em prazer, em sensibilidade – o crescimento que destrói as paisagens físicas e sociais do nosso passado e nossos vínculos emocionais com esses mundos perdidos [...] ³¹⁶.

Podemos dizer que essa ideia é voltada para um progresso, um crescimento constante. Esse ideal está impregnado em nossa sociedade e é o que move a vida particular e coletiva de cada indivíduo. Entretanto, o século XX mostrou que tal modelo não trouxe apenas desenvolvimento, mas também desigualdade e exploração para milhares de pessoas. Sem falar nas milhares de vidas humanas que foram ceifadas em nome do progresso. Por esse motivo, o progresso é visto por Gilberto Dupas como uma faca de dois gumes, sendo que o lado dos riscos é sempre mais cortante ³¹⁷.



Figura 32: Obras do elevado sobre os banhados no Desvio pela Vida, outubro de 2011.

Fonte: Acervo Particular Daniel Alves Bronstrup ³¹⁸.

³¹⁶ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar:** a aventura na modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 1986. p. 34.

³¹⁷ DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso: ou o progresso como ideologia.** São Paulo: Editora Unesp, 2006. p. 14.

³¹⁸ Fotógrafa Flávia Grechi.

A mudança nas expectativas da população araranguaense em relação à rodovia BR-101 confirmou que o discurso ambiental perdurou sobre o conhecido discurso do progresso. Assim, podemos 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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente (2012) a cidade de Araranguá vive um momento diferenciado em toda a sua história de 131 anos. Muitas transformações estão impulsionando a cidade que se orgulha em ser a “mãe” das demais cidades do extremo Sul catarinense. Uma de suas filhas, Criciúma (emancipada de Araranguá em 1925), é mais populosa e mais dinâmica economicamente do que Araranguá. Muitos moradores ainda comentam no cotidiano das conversas informais “a filha cresceu e deixou a mãe para trás”. Entretanto, o que aconteceu com o distrito de Criciúma é que após sua desvinculação de Araranguá, o novo município contou com um forte desenvolvimento econômico pautado na extração de carvão, no primeiro momento, e, posteriormente, começou a diversificar sua economia.

A cidade de Araranguá viu sua economia se construir principalmente pela agricultura. A farinha de mandioca foi o grande produto de exportação até meados da década de 1970. A imagem a seguir representa muito bem a transição. O principal meio de transporte da farinha foi o trem, que chegava até a estação do bairro Barranca. Mas com a implantação da rodovia BR-101 os trilhos foram retirados e os galpões de estocagem no bairro foram adaptados para o embarque nos caminhões. A rodovia na cidade não só alterou a forma de transportar seu principal produto, ela também modificou a própria estrutura econômica da cidade.



Figura 33: Carregamento de farinha em caminhões, década de 1970.
Fonte: Arquivo Municipal de Araranguá

Como vimos nesta pesquisa, com a pavimentação da rodovia o turismo passa a ser uma das novas opções do município. Com a facilidade de chegada à cidade, novos estabelecimentos comerciais vão surgindo e a presença de veranistas e turistas nos meses de temporada faz a cidade ganhar uma nova dinâmica. Até mesmo algumas indústrias começam a se instalar nas suas proximidades e promovem uma migração de moradores do interior e de municípios próximos. A própria agricultura também passou por modificações, e nas últimas décadas presenciamos uma predominância do cultivo do arroz³¹⁹ irrigado e do tabaco.

Na década de 1980, o Brasil passa pela chamada redemocratização e vê nascer sua nova constituição. Essa década inicia de forma trágica para a política da cidade de Araranguá, o prefeito Salmi Paladini é assassinado em 1º de novembro de 1980 deixando no cargo o seu vice, Eduvirges Jovelino Pires. Nas eleições de 1982, a cidade teria como prefeito Manoel Mota (PMDB) e, em 1988, seria a vez de Antônio Eduardo Ghizzo (PDS).

Mas é na primeira metade da década de 1990 que a cidade vive um dos momentos mais conturbados de sua história. No livro sobre a história de Araranguá, Alexandre Rocha cita: “Em Araranguá, em 1992, após concorrer pela terceira vez consecutiva, Neri Francisco Garcia venceria as eleições, com David Vaz, do PL, seu vice, e sendo apoiado ainda pelo PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira³²⁰. O autor em sua análise dos governos após a redemocratização não faz menção a nenhum plano de governo, apenas se restringe ao jogo político das eleições. Contudo, ao mencionar as eleições de 1996, Alexandre Rocha comenta:

Sustentado no desgaste do governo anterior, do PMDB, e auxiliado pela tradição do PPB, a sigla que substituiu o PDS; dispondo de uma forte estrutura econômica de campanha; e um discurso que imprimia austeridade – altamente favorável, principalmente naquele momento – Menegalli, movido por seu pertinaz objetivo de chegar à prefeitura, vence as eleições e torna-se prefeito de Araranguá.³²¹

Podemos perceber nas palavras “desgaste” e “austeridade” uma pequena análise do conturbado governo de Neri Francisco Garcia e David Vaz, que foi marcado por inúmeros

³¹⁹ HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005. p. 232

³²⁰ Ibid., p. 259

³²¹ Ibid., p.261.

atrasos nos salários do funcionalismo público, greves e muitos movimentos, inclusive panelaço de trabalhadores em protestos contra a administração municipal. Tal período carece de pesquisas, mas sob o julgamento da população, foi altamente nocivo para a vida econômica da cidade. Tanto que desde essa administração o PMDB vem colecionando sucessivas derrotas nas eleições municipais.

Esse período marcou a cidade de Araranguá negativamente, além disso, o seu time de futebol fechou as portas em 1998 mexendo ainda mais com o imaginário dos habitantes criando a expressão: “a cidade do já teve”³²². Essa é muito difundida entre os jovens que escutam as histórias dos moradores mais antigos e reproduzem tal crítica sem realmente conhecer a história da cidade.

Entre os anos de 1996 e 2004, em dois mandatos consecutivos, o prefeito Primo Menegali (PSDB) e seu vice Mariano Mazzuco (PP) implantaram uma administração municipal voltada para a reestruturação financeira do município e em obras de conservação e embelezamento em diversas ruas do centro. A repercussão parece ter sido positiva, tanto que seu vice, Mariano Mazzuco Neto, venceu como prefeito mais duas eleições seguidas³²³

A reestruturação econômica da cidade rendeu a Mariano Mazzuco uma administração voltada para inúmeras obras e, principalmente, para algumas que a cidade esperava há tempos. Entre elas, podemos citar os encaminhamentos para a abertura e fixação da Barra do Rio Araranguá e a nova ponte sobre o Rio Araranguá ligando o Centro ao Bairro Barranca.

Outro fato que possibilita uma perspectiva positiva enquanto ao futuro da cidade é a implantação do campus da Universidade Federal de Santa Catarina e o campus do Instituto Federal de Santa Catarina na última década. Além disso, a cidade vive uma grande especulação imobiliária. Grandes construtoras, sobretudo de Criciúma, investem em empreendimentos na cidade fazendo perceber o crescimento vertical.

Em meio a todas essas transformações também está a duplicação da rodovia BR-101. Como vimos, essa obra se diferencia dos demais trechos da rodovia duplicados, pois foi uma conquista de um movimento popular que pensava na qualidade de vida da cidade. Esse movimento ia contra todas as lógicas de uma cidade interiorana, afastar a rodovia e desviar o

³²² Dentre as alegações, estão que já teve o trem, o campo de aviação com pousos e decolagens programadas, time de futebol, coreto em meio a Praça Hercílio Luz, dentre outras

³²³ Eleições de 2004 e 2008.

fluxo de veículos da suas imediações era (e ainda é) um absurdo na visão de muitos araranguenses. O grupo também era muito incomum, formavam o movimento: ambientalistas, empresários, pescadores, professores, advogados, médicos, surfistas, líderes comunitários e representantes de alunos universitários.

Em meio a muitas discussões, debates e manifestações, a vontade desse movimento conseguiu ser implantada, e a rodovia BR-101 passará por fora da cidade de Araranguá. Não podemos ainda afirmar que essa obra trouxe os benefícios esperados pelo movimento, mas surge um horizonte para futuras pesquisas, já que as transformações ocasionadas pelo desvio na cidade geram inúmeras perspectivas. Já é possível algumas incipientes pesquisas em forma de Trabalho de Conclusão de Cursos de História das universidades regionais, as quais absorvem muitos estudantes araranguenses. Contudo as abordagens ainda pouco privilegiam as dimensões provocativas e interessantes que o Tempo Presente nos coloca. Afinal, “o presente, examinado sob o microscópio do historiador, faz brotar da proximidade ambiente um conjunto de argumentos mais ideal, mais cultural e mais individual, uma outra composição hierarquizada do tempo [...]”³²⁴.

Por uma série de motivos que tentamos aqui demonstrar, essa pesquisa insinua uma forma diferenciada de “ler” Araranguá. Evidentemente não tratamos de providenciar um modelo com pretensões corretivas ou que encerre verdades absolutas. Acreditamos que se há méritos eles estejam no contemplar assuntos e temas ditos imediatos, buscando discutir, criticar, analisar aspectos que podem gerar benefícios ou prejuízos para as pessoas. Por isso, diferente daquela visão tradicional de História, a História do Tempo Presente está relacionada com a “proximidade” e o “peso dos assuntos abordados” e é o que tem feito o historiador apresentar francamente sua “função social”³²⁵. Sobre isso, nessa função social como indicada por Henry Rousso, o historiador brasileiro Durval Muniz problematiza nosso trabalho:

³²⁴ RIOUX, Jean-Pierre. Pode-se fazer uma história do presente? In: CHAUVEAU, Agnès; TETART, Philippe; BECKER, J. J. **Questões para a história do presente**. Baurú: EDUSC, 1999. p. 48

³²⁵ ROUSSO, Henry. A História do Tempo Presente, vinte anos depois. In: PORTO JR, Gilson (org). **História do Tempo Presente**. Bauru: Edusc, 2007, tradução Norma Domingos. p. 283.

Se já não se produz a história para servir de base para a construção da memória da nação e de quem a domina, se já não se produz a história para afirmar a superioridade de nossa civilização, frente às civilizações anteriores e às sociedades contemporâneas não ocidentais e se já não produzimos a narrativa das condições necessárias para a vitória inevitável da revolução, parece que nosso ofício perde a sua finalidade, ele se torna sem sentido e a história chega ao fim. Ora, não nos desesperaremos como Bouvart e Pécuchet, pois, enquanto a sociedade demandar por narrativas históricas, enquanto os homens precisarem de uma narrativa do passado para orientar suas experiências presentes, continuaremos sendo necessários [...] ³²⁶.

Portanto pode ser em São Paulo, em Florianópolis ou em Araranguá, não importa o tamanho e a importância da cidade, o que precisamos é de mais historiadores engajados nas discussões atuais e participando dos debates através de suas pesquisas. E, por esse motivo, a História do Tempo Presente proporciona um campo aberto e bem variado de opções de temas.

E esses temas estão diretamente relacionados com o cotidiano das pessoas, assim como o tema desta pesquisa evidenciou uma abordagem diferenciada para a história da cidade. Essa cidade que já presenciou inúmeras transformações, sempre dependeu de uma via de transporte para sobreviver. Desde os tempos mais longínquos, quando os tropeiros utilizavam essa região como rota de subida da serra, passando pelo momento em que o rio era a única alternativa para quem buscava uma viagem segura, e chegando até ao período em que a cidade de Araranguá possuía uma “porta” chamada estação ferroviária do bairro Barranca.

E isto não foi diferente a partir da implantação da rodovia na cidade. Ao mesmo tempo em que esta ia se fixando como a melhor alternativa para o transporte, as demais vias caíam no esquecimento. Dos tropeiros ficaram apenas os relatos nos livros de História. Da navegação no rio Araranguá, as imagens retratadas por fotógrafos da época nos ajudam a manter vivas essas lembranças. Da estação ferroviária, restou um bairro na cidade. E a rodovia, mesmo que não tenha caído em desuso, com a sua alteração no traçado vai deixar profundas alterações no município. Enquanto alguns comemoram pela melhoria na qualidade de vida, outros se lamentam pelos prejuízos econômicos. Saber quem esteve certo não foi o objetivo desta pesquisa, que tampouco procurou celebrar a vitória do grupo “Desvio pela Vida”. O que motivou esta investigação foi a constatação de que uma cidade é composta de inúmeros sujeitos históricos proveniente das mais variadas camadas da sociedade. Estes

³²⁶ ALBUQUERQUE JR., Durval Muniz de. **História: a arte de inventar o passado**. Bauru: Edusc, 2007. p. 64-65.

fazem a história no dia-a-dia e demonstram uma preocupação em pensar o futuro a partir do presente, e a duplicação da rodovia BR-101 proporcionou esse debate em Araranguá.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz. **História: a arte de inventar o passado: ensaios de teoria da história.** Bauru, SP: EDUSC, 2007. 254 p.

AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes. (org) **Usos & abusos da história oral.** Rio de Janeiro: F.G.V., 1996.

BAUMAN, Zygmunt. **A Modernidade Líquida.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, tradução Plínio Dentzien, 2001. p. 130.

BERDOULAY, Vicente; GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Cenários da vida urbana: imagens, espaços e representações.** Revista Cidades, Presidente Prudente, n. 7, p. 10, 2004.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura na modernidade.** São Paulo: Companhia das letras, 1986.

BERRETTA, Adriana. **Quando a “cobra preta” (BR-101) passou no fundo do meu quintal.** 2007. 135 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis.

_____. **Quando a BR-101 passou no fundo do meu quintal: entrecruzando tempos e caminhos.** In: Espaço Plural – Dossiê Cidades, n. 17, ano 8 p. 49 - 54.

BIDOU, Catherine. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de revitalização dos centros urbanos.** São Paulo: Annablume, 2006.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis.** São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

CAMPOS, Bernardino de Senna. **Memórias do Araranguá.** Seleção e coordenação do Padre João Leonir Dall’Alba. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1987.

CAMPOS, Emerson Cesar de. **Territórios Deslizantes: recortes miscelâneos e exposições na cidade contemporânea – Criciúma (SC) (1980-2002).** 2003. 130 f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano.** Petrópolis: Vozes, 1994. Trad. Ephraim Ferreira Alves.

CHAUÍ, Marilena. Apresentação: Os Trabalhos da Memória In: BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Cia das Letras, 1994.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso: ou o progresso como ideologia**. São Paulo: Editora Unesp, 2006

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.

FREIRE, Cristina. **Além dos mapas**: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo. São Paulo: Annablume, 1997.

GUMBRECHT, Hans Ulrich. **Modernização dos sentidos**. São Paulo: Editora 34, 1998.

HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s. n.], 2005

JAMESON, Frederick. **Pós-modernismo**: a lógica cultural do capitalismo tardio. 2. Ed. São Paulo: Ática, 1997. 431 p.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 5. ed. Campinas: Ed. da Unicamp, 2003.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos de JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civilmilitar de 1964**. RJ: Civilização Brasileira, 2003.

NUNES, Michelline. **O impacto da BR-101 no crescimento econômico do município de Criciúma no período de 1960 a 1980**. 2006. 60 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis.

PERES, Arlis Buhl; LUCENA, Liliane, MEDEIROS, Rodrigo A. et al. **Relatório de Diagnóstico do Município de Araranguá**. Tubarão: Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL); Prefeitura Municipal de Araranguá (contratante). 2000.

PELUSO JR, V. A. **O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade.** In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 3ª fase, nº 3.981, 1991.

PIAZZA, Walter F.; HÜBENER, Laura Machado. **Santa Catarina: história da gente.** 6. ed. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 2003.

POLLACK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro. v.2, n.3, 1989.

RIOUX, Jean-Pierre. Pode-se fazer uma história do presente? In: CHAUVEAU, Agnès; TETART, Philippe; BECKER, J. J. **Questões para a história do presente.** Baurú: EDUSC, 1999.

ROUSSO, Henry. A História do Tempo Presente, vinte anos depois. In: PORTO JR, Gilson (org). **História do Tempo Presente.** Bauru: Edusc, 2007, tradução Norma Domingos.

SARLO, Beatriz. **Tempo passado:** cultura da memória e guinada subjetiva. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

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.

SENNETT, Richard. **La conciencia del ojo.** Barcelona: Versal, 1991.

TEIXEIRA, Ana Maria Manaus; STOLK, Fabiana Dagostim; ZANELATTO, João Henrique; MIRANDA, Antônio Luiz. **Da margem do rio à beira do trilho:** transformações sócio-econômicas no município de Içara - (1910-1970). Criciúma, SC: UNESC, 2003. ca. 50 f.

THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural:** mudanças de atitude em relação as plantas e aos animais (1500-1800) . São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

VETTORETTI, Amadio. **A história de Tubarão:** das origens ao século XX. Tubarão: Prefeitura Municipal de Tubarão, 1992.

OUTRAS FONTES CONSULTADAS.

ADELOR Lessa no Jornal do Almoço, 03/09/1999. Tadeu Santos. Araranguá: 1999. 1 videocassete (10 min) VHS, son, color.

Acervo Particular Daniel Alves Bronstrup – Araranguá/SC. Correio do Sul (2011).

Alceu André Hübbe Pacheco. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 07/06/2011. Local Araranguá.

ARARANGUÁ (Município). **LEI N° 533/72.** Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/forpgs/showinglaw.pl>>. Acessado em: 09/05/11.

ARARANGUÁ (Município). **LEI N° 533/71.** Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/forpgs/showinglaw.pl>>. Acessado em: 09/05/11.

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

Avaní Aguiar de Sá. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 21/03/2011. Local Araranguá.

Arquivo Municipal de Araranguá – SC. **Diário O Tempo** (2004 / 2005).

Arquivo Municipal de Araranguá – SC. **Tribuna do Sul** (1955 / 1956 / 1957).

Arquivo Municipal de Araranguá – SC. **Campinas** (1929 / 1930 / 1931 / 1936).

Arquivo Municipal de Araranguá – SC. **O Sul** (1964 / 1965 / 1966 / 1967 / 1968 / 1975 / 1975 / 1976 / 1977).

Arquivo Municipal de Araranguá – SC. **Tribuna do Vale** (1978 / 1979).

AUDIÊNCIA pública do dia 06/02/2011. Tadeu Santos. Araranguá: 2001. 1 videocassete (120 min) VHS, son., color.

Biblioteca do Estado de Santa Catarina – Florianópolis/SC. **Diário Catarinense** (1989 / 1993 / 1994 / 1995 / 1996 / 1997 / 1998 / 1999 / 2000 / 2004 / 2011).

Biblioteca do Estado de Santa Catarina – Florianópolis/SC. **A Notícia** (2004 / 2010),

Biblioteca da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC) – Criciúma/SC. **Jornal da Manhã** (1999 / 2000 / 2001 / 2004),

Blog de política. Disponível em <<http://everaldosilveira.blog.terra.com.br/2008/11/>> acessado em 12/01/2012.

BR-101: novo projeto do contorno de Florianópolis é rejeitado em reunião da Acibig. Jornal A Notícia. Disponível em <<http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default.jsp?uf=2&local=18§ion=Geral&newsID=a3459555.xml>>. Acessado em: 23/08/11.

BRASIL (País). **Mensagens Executivas de 1964 – Presidente João Goulart.** Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1346/000131.html>>. Acessado em: 13/09/09.

BRASIL (País). **Mensagens Executivas de 1956 – Presidente Juscelino Kubitschek.** Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1338/000418.html>>. Acessado em: 26/09/09.

BRASIL (País). **Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres.** Disponível em <http://201.57.54.6/InformacoesTecnicas/aett/aett_2009/1.1.3.asp>. Acessado em: 25/04/11.

CORREIO DO POVO. **Desvio na BR 101 gera protesto.** Disponível em <<http://www.newslog.com.br/site/artigosnoticias/protesto>>. Acessado em: 27/11/2010.

Evalti Becker. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 27/05/2010. Local Araranguá.

Giovani Elias. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 01/06/2011. Local Araranguá.

Leonardo Tiskoski. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 24/03/2011. Local Araranguá.

Mariano Mazuco Neto. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 31/03/2011. Local Araranguá.

Osmar dos Santos “Nóca”. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 22/05/2011. Local Araranguá.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARANGUÁ. **Prefeitura desapropria áreas para construir novo acesso da BR-101.** Disponível em <<http://www.ararangua.net>>. Acessado em: 01/11/2011

RBS TV. **Marcha pela Duplicação** – Campanha Duplicação BR-101: Essa idéia não pode morrer. Disponível em <<http://www.youtube.com/watch?v=6c-1ggH0eQk>>. Acessado em: 24/02/11

RBS TV. **Marcha pela Duplicação** – Campanha Duplicação BR-101: Essa idéia não pode morrer. Disponível em <<http://www.youtube.com/watch?v=GpGmNq2liig&feature=related>>. Acessado em: 22/03/11.

Relatórios Dossiê Movimento Desvio pela Vida, ONG Sócios da Natureza. 2008.

REUNIÕES do movimento “Desvio pela Vida”. Tadeu Santos. Araranguá: 1998. 2 videocassete (120 min) VHS, son., color.

Rogério Pessi. Entrevista concedida a Daniel Alves Bronstrup dia 19/04/2011. Local Araranguá.

RUSSO, Renato. Metal contra as nuvens. Intérprete: Legião Urbana. In: Acústico MTV. vol. I [S.l]: EMI, 1999. 1 CD. Faixa 11.

SALVADOR, Daniel Meira; GOLDNER, Lenise Grando. **Análise dos tipos de acidentes de trânsito nos trechos duplicado e não duplicado da BR-101 em Santa Catarina.** Disponível em <www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php?option=com_docman&task> Acessado em 23/03/2011.

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

TCU vê deficiências no trabalho do Ibama. Disponível em <<http://www.valor.com.br>>. Acessado em: 11/11/2011.

ANEXOS.

ANEXO A – Mapa Rodoviário do Estado de Santa Catarina.

