

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA E MEIO AMBIENTE



**A RECONFIGURAÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA ILHA DO
GOVERNADOR – O CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL
ANTÔNIO CARLOS JOBIM (RJ)**

CHRISTIANE DE ARAÚJO

ORIENTADOR: Prof. Dr. AUGUSTO CÉSAR PINHEIRO DA SILVA

RIO DE JANEIRO-RJ

2018.1

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO

CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA E MEIO AMBIENTE

**A reconfiguração socioambiental da Ilha do Governador –
o caso do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (RJ)**

Monografia apresentada como
requisito parcial para obtenção dos
títulos de Bacharel e Licenciado em
Geografia pela Pontifícia Universidade
Católica do Rio de Janeiro.

Autora: Christiane de Araújo

Aprovada em ____/____/____ pela banca examinadora.

Banca examinadora:

Prof. Dr Augusto César Pinheiro da Silva
(PUC-Rio – Professor orientador)

Prof^a. Dr^a. Rejane Araújo Rodrigues
(PUC-Rio)

Prof. Ms. Marcelo Orozco Morais
(CEFET-RJ)

RIO DE JANEIRO-RJ

2018.1

Para minha mãe, luz da minha vida,
e para Gustavo e Vitória, razões do meu
viver, com muito carinho. Obrigada a vocês,
sempre, por todo apoio e confiança que
incondicionalmente depositaram em mim.

AGRADECIMENTOS

Minha eterna gratidão às pessoas que me auxiliaram nessa longa jornada de construção deste trabalho. Pessoas que, indireta ou diretamente sempre estiveram a me ajudar e de alguma forma contribuíram em minha formação, neste percurso repleto de escolhas que culminaram com este momento de minha vida

À minha mãe, agradeço por sempre estar ao meu lado, incondicionalmente, fazendo o possível para que meu sonho se realizasse: concluir o ensino superior. Mesmo nos momentos de maior dificuldade, ela sempre esteve a me ajudar. Mesmo com a distância, com as longas horas de estudo, com o cansaço; ela nunca desistiu de me ver realizar o meu sonho, sempre, sempre me incentivando. Obrigada, mãe, sem você eu nada seria.

Meus agradecimentos especiais ao professor doutor Augusto César Pinheiro da Silva, meu orientador neste trabalho, que mesmo com meu distanciamento devido aos estudos em Ciências Biológicas, nunca me apressou ou repreendeu pelas faltas ao grupo de pesquisa. Aos ensinamentos na disciplina de Geografia do Rio de Janeiro desvendando a complexidade espacial de nossa querida cidade. Agradeço também a paciência nos momentos finais de conclusão desta monografia.

Agradeço aos membros da banca que concordaram em participar da avaliação deste trabalho. Tenho certeza que as contribuições serão muito pertinentes e proveitosas.

À professora Rejane Rodrigues, agradeço pela honra de tê-la neste momento final da graduação, e pelos ensinamentos e apoio ao longo do PIBID. Uma professora fantástica e de um profissionalismo admirável. Sua dedicação à Geografia e aos alunos me inspira profundamente. Aprendi muito com esses anos de convivência e com as preciosas contribuições que concedeu para a realização deste trabalho. Agradeço imensamente a todo o apoio e ensinamentos que tem sido tão importante na minha formação como pessoa e como profissional.

Ao professor Marcelo Orozco, agradeço por gentilmente aceitar o convite para compor a banca examinadora deste trabalho. Acredito que as contribuições serão de grande relevância para a melhoria e consolidação das ideias que tento expor em tal apreciação.

Ao Departamento de Geografia e Meio Ambiente agradeço por todo suporte necessário para que a nossa passagem pelo curso ocorresse sempre de forma proveitosa e com qualidade. Devo agradecer também aos professores e às professoras dos quais recebi ensinamentos inestimáveis no período de 2010.2 a 2018.1: Rita Montezuma, Luciano Ximenes, Álvaro Ferreira, Eduardo Pimentel, Marcelo Motta, Luís

Felipe Guanaes, Ana Brasil, João Luiz Figueiredo, Felipe Noronha, Cleber Castro, Rejane Rodrigues, Renata Galvão, Marcelo Alonso, Rogério Ribeiro, Alex Solórzano, Rodrigo Penna Firme, Sérgio Cadena, Bernardo Strassburg. Não poderia deixar de agradecer à Edna, secretária da graduação no período mencionado, que sempre de bom humor e com muita paciência esteve pronta para auxiliar qualquer demanda solicitada.

Não posso deixar de mencionar o Programa Institucional de Bolsas de Iniciação à docência – PIBID/ Geografia por ter sido parte fundamental da minha formação acadêmica e um importante suporte financeiro no período da graduação. Foi no PIBID que tive a experiência como professora atuante em sala de aula, tendo o programa me possibilitado apresentar trabalhos em congressos, expandindo e aperfeiçoando minha formação. Agradeço também a todos os meus companheiros de PIBID, pelo trabalho em grupo que sempre desempenhamos e pelo compartilhamento de experiências e aprendizados.

Ao grupo Gestão Territorial do Estado do Rio de Janeiro – GeTERJ, ao qual fiz parte. Este trabalho, inclusive, é fruto da minha experiência no grupo. Agradeço aos meus colegas de grupo por compartilhar tantos ensinamentos e momentos de construção.

Aos meus amigos, agradeço pela força e apoio que sempre dispensaram nessa caminhada. Em especial a Valquiria Aciole, Alexandre Maciel e Olivia Rabacov agradeço pelo companheirismo sem medidas.

Quero expressar toda a minha gratidão a todos que, de alguma maneira, colaboraram para que eu pudesse ter força e continuar mesmo quando imaginei que não teria capacidade de resistir às adversidades e percalços. Foram pessoas que me ofereçam suporte acadêmico, financeiro, emocional, que me incentivaram tanto o quanto puderam, e que estão felizes por compartilhar comigo a alegria de ter superado mais essa etapa.

RESUMO

No campo das políticas públicas, a Geografia contribuiu para a identificação e explicação da distribuição espacial das ações de Estado, visando fornecer arcabouço para a formulação de políticas que buscam minimizar as situações de desigualdades da população. Atualmente, com a ampliação do conceito de políticas públicas, associado principalmente aos determinantes sociambientais, foi possibilitado entender impactos capazes de interferir significativamente na condição de vida da população. Diante desse quadro, o presente trabalho tem como objetivo analisar como o modelo de gestão socioambiental adotado no Rio de Janeiro vem contribuindo para a atual configuração da paisagem da Ilha do Governador. Tendo como referência de análise o estudo de caso da construção, ampliação e concessão do Aeroporto Internacional do Galeão/ Antônio Carlos Jobim - RJ. Tendo como lente conceitual a Paisagem, realizamos uma breve síntese da constituição histórico-geográfica da Ilha do Governador e do bairro do Galeão. Além da exposição das lógicas estatais de políticas públicas ao longo dos processos de construção, ampliação concessão do Aeroporto Internacional do Galeão. Em seguida, expomos as condicionantes e resultantes ambientais e sociais que tais processos impuseram ao bairro, e expomos uma proposta de educação ambiental utilizando-se ferramentas da cartografia histórica. No intuito de valorizar as características paisagísticas do bairro e da Ilha do Governador como um todo. Foram coletados depoimentos de moradores e produzimos mapas que pudessem oferecer maior subsídio à pesquisa. Como resultados que atendem às inquietações que permeiam este trabalho, fica evidente a necessidade cada vez maior de políticas públicas que prestigiem além da lógica desenvolvimentista tecnicista. Valorizando as características locais em que são implantadas. Um novo modelo de políticas públicas que valorize os aspectos naturais e culturais e potencialize a participação local.

Palavras-chave: Políticas públicas, paisagem, modernização, gestão pública socioambiental, educação ambiental.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1: ILHA DO GOVERNADOR: OCUPAÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA PARA A CONSTITUIÇÃO AEROVIÁRIA DA SUA FACE OCIDENTAL	13
1.1: Configuração espacial e demográfica da Ilha do Governador ao longo de 450 anos: breve síntese	13
1.2: As lógicas e processos de ocupação da face ocidental: o bairro do Galeão	19
2: POLÍTICAS DE PLANEJAMENTO AEROPORTUÁRIO: O AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO	23
2.1: Tecnificação modernizante na construção do AIG-RJ	23
2.2: O “Supersônico” e o “Projeto Brasil Grande Potência”: modernização e tecnificação desenvolvimentista no período do regime militar	25
2.3: Inclusão do AIG-RJ no Programa Nacional de Desestatização (PND)	28
3: MEIO AMBIENTE E SOCIEDADE: TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM DA FACE OCIDENTAL DA ILHA DO GOVERNADOR	32
3.1: O sítio aeroportuário e as principais mudanças no meio ambiente ocorridas no bairro do Galeão	33
3.2: Comunidades locais: autoafirmação e ação política	37
3.3: Educação ambiental: Contribuição da Cartografia Histórica na articulação de um projeto socioambiental	42
CONSIDERAÇÕES FINAIS	46
REFERÊNCIAS	47

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1:** Imagem extraída do mapa da Ilha do Governador de 1922 com demarcação e denominação das principais feições hidrogeomorfológicas e indicação da mina de areia (circundada em vermelho). **35**
- Figura 2:** A) Projeto 2B: construção de duas pistas paralelas à pista 10R-28L existente. Tubiacanga ficaria “confinada” ao norte (círculo em vermelho); B) Projeto 3B: construção de uma pista somente, mas independente à pista 10R-28L. A nova pista seria construída sobre a comunidade. **41**

LISTA DE GRÁFICOS

- Gráfico 1:** Evolução da população da Ilha do Governador pelo quantitativo de habitantes do séc. XIX até início do séc. XXI. Adaptado de Ipanema, 2013.. **16**
- Gráfico 2:** Projeção do total de passageiros processados (voos domésticos e internacionais) nos terminais administrados pela INFRAERO de 2006 a 2030. **30**

LISTA DE TABELAS

- Tabela 1:** Dados comparativos quanto à proporção de equipamentos, serviços e pessoas necessários ao AIG/RJ, segundo depoimento do José V. C. Checchia a Revista Veja, 1977. **27**
- Tabela 2:** Evolução do transporte de passageiros (milhões) nos 10 principais aeroportos do país. Destaque para os aeroportos do Galeão e Confins. **31**

LISTA DE MAPAS

- Mapa 1:** Localização da Ilha do Governador, com bairros e municípios limítrofes.... **17**
- Mapa 2:** Delimitação dos bairros da Ilha do Governador após criação da XX RA da Ilha do Governador.. **19**
- Mapa 3:** Uso e ocupação do bairro do Galeão atualmente, com indicação das comunidades.. **21**
- Mapa 4:** Principais vias de acesso do bairro do Galeão.. **22**
- Mapa 5:** Localização aproximada das comunidades de Flexeiras, Itacolomi e Tubiacanga no bairro do Galeão, no início do séc. XX.. **38**
- Mapa 6:** Aterramentos realizados para a construção e ampliação do AIG-RJ. **46**

INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico se insere dentro das linhas de pesquisa do grupo GeTERJ¹, do Departamento de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio, e visa abordar o tema gestão socioambiental na cidade do Rio de Janeiro. Tal tema tem se manifestado como de grande relevância no que tange as discussões sobre o espaço geográfico. Sua importância tem sido evidente, por exemplo, na efetivação de grandes projetos infraestruturais estatais em que a supressão de áreas verdes e a remoção de comunidades têm sido cada vez mais requeridas.

Moraes (2005) afirma que no Brasil, desde meados do século XX, tem vigorado uma lógica de desenvolvimento que perpassou os governos, calcada no argumento da modernização com vistas à atender as demandas exigidas pelas transformações vivenciadas dos centros mundiais. Ou seja, inovações que têm operado no país de forma periódica, conforme o cenário internacional.

Nesse sentido, o Estado seria o grande agente de produção do espaço, por meio das políticas territoriais. Moraes (2005) argumenta que é o Estado o construtor e detentor, por exemplo, dos grandes equipamentos e das infraestruturas, incentivando e direcionando os eixos de ocupação territorial. O autor acrescenta que, sendo assim, o Estado seria o “mediador essencial, no mundo moderno, nas relações sociedade-espaço e sociedade-natureza” (p. 140). Tendo como instrumento estatal base para a distribuição das lógicas de inovações modernizantes no espaço nacional, o planejamento, entendido como “a pré-ideação da intervenção deliberada sobre os diferentes lugares” (Moraes, 2005, p. 18). Contudo, o autor adverte para ao fato de que

o Estado diante da questão ambiental manifesta uma situação paradoxal: parte de seu aparelho constitui os principais canais institucionais de defesa da qualidade do meio ambiente, outra parte constitui os principais agentes de degradação (MORAES, 2005, p. 57).

Expondo que o fim desse paradoxo exige maior democratização do regime político, ou menor controle do Estado por interesses privados, Moraes (2005) afirma que há a necessidade de planejamentos que tenham maior discussão em sociedade. Para o autor, não seria possível administrar políticas sólidas e duradouras sem o apoio da sociedade civil e dos governos locais.

1 O grupo de pesquisa em **Gestão Territorial no Estado do Rio de Janeiro** é composto por bolsistas e colaboradores da graduação, do mestrado e do doutorado do Departamento de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio, e é coordenado pelo prof^o. Dr^o. Augusto César Pinheiro da Silva.

Em ressonância, na gestão de políticas ambientais tornam-se imprescindíveis planejamentos que dialoguem com diversos setores do meio público e privado. Na concretude de ações políticas que tenham a ordem ambiental não como mais um ramo da administração pública, mas como temática que perpassa as diferentes ações em políticas públicas (Moraes, 2005).

Visando analisar como se manifestam essas relações entre as diversas ações de gestão política e o meio em que são implantadas, utiliza-se o conceito de paisagem como lente conceitual de leitura do espaço. Silveira (2009) nos esclarece que

na atualidade, a noção de paisagem tem sido para os geógrafos e cientistas de outras áreas (biólogos, agrônomos, ecólogos, arquitetos, entre outros), o ponto de partida para o entendimento das complexas relações entre o homem e a natureza, buscando através dela uma compreensão global da natureza, bem como possibilita projeções de uso, gestão de espaço e planejamento territorial (p. 3).

O autor acrescenta que

o homem procura adequar a natureza às suas necessidades e com isso promove transformações drásticas no meio em que vive, sendo que algumas delas podem ser negativas e irrecuperáveis. Nesse sentido, essa categoria de análise do espaço assume importância considerável no âmbito da Geografia moderna, na medida em que torna-se um instrumento importante para a implantação de uma gestão ambiental, que colabore com a preservação dos recursos naturais (p. 12).

No conjunto dessas reflexões tem-se como recorte espacial da presente pesquisa o bairro do Galeão, localizado na Ilha do Governador, no município do Rio de Janeiro. A pesquisa se justifica pela contribuição que ela enseja à discussão sobre o tema, a partir das grandes transformações espaciais geradas pelos processos de reconfiguração do meio, resultantes de políticas públicas de modernização da cidade carioca, ao longo do século XX, e como tais são responsáveis pela definição de sua paisagem atual.

Assume-se, portanto, que o estudo da paisagem gera uma intencionalidade, pois a mesma é a manifestação de interesses que culminam das relações que se estabelecem entre os homens e o meio (SCHIER, 2003). Nesta dinâmica de relações entre o meio e os homens é que se manifestam os projetos de gestão territorial que, muitas vezes, não contemplam a dimensão socioambiental sustentável (SILVA, 2015).

Assim, tem-se como objetivo analisar como o modelo de gestão socioambiental adotado no Rio de Janeiro vem contribuindo para a atual configuração da paisagem da Ilha do Governador. Como referência de análise, foca-se no estudo de caso da construção, ampliação e concessão do Aeroporto Internacional do Galeão/ Antônio Carlos Jobim - RJ.

Dessa forma, o trabalho apresenta a seguinte divisão em capítulos: **no primeiro capítulo**, almeja-se realizar uma breve síntese sobre o processo histórico de ocupação da Ilha do Governador, assim como, algumas considerações acerca do bairro do Galeão. Evidenciando os acontecimentos pretéritos que influenciaram na atual configuração territorial da paisagem da Ilha do Governador. Os principais interlocutores são Ipanema (2013,1993), Russo (1997, 1996), Souto (2015) e Tenreiro (2014).

No segundo capítulo, busca-se a compreensão das lógicas estatais de implantação do Aeroporto Internacional no bairro do Galeão. Com ênfase nas políticas de governo na escala federal, que perpassaram os dois momentos considerados pela pesquisa de maior impacto na paisagem do bairro, devido ao grande montante de aterramentos que foram realizados: construção e ampliação. E mais recentemente, a possibilidade de impactos na paisagem ocasionados pelo processo de concessão aplicado ao aeroporto supracitado.

Os principais interlocutores são Capella (2006), Coelho (2012), Howlett et al (2009), Júnior (2013), Majer (2009), Moraes (2009), Ipanema (2013) e Simões (2003). Recorre-se ainda a recortes de jornais antigos, visando ao entendimento sobre o que era noticiado para a população, e qual o entendimento da sociedade sobre tal empreendimento, e a documentos institucionais oficiais, quando necessário, com o objetivo de se obter uma análise mais precisa.

No terceiro capítulo, discute-se sobre as condicionantes, ações e resultantes ambientais e sociais de tais políticas. Juntamente com uma proposta de utilização da cartografia histórica e da geografia histórica na educação ambiental, visando potencializar uma gestão socioambiental mais integrada entre o poder público e a sociedade. Para tanto se recorre a autores como Botelho (1992), Emídio (2006), Ipanema (2013, 1993), Lamego (1948), Pádua (2004), e Tenreiro (2014). Outras fontes como documentos institucionais legislativos, documentos técnicos e reportagens de jornais também são utilizados. E a realização de trabalhos de campo e conversas com os moradores da área de estudo na busca por maior compreensão do objeto de estudo.

Os trabalhos de campo ocorreram de forma periódica visto que a autora da presente pesquisa reside na área de estudo e já mantém uma relação de proximidade com o lugar e com os moradores. Assim, optou-se pela não realização de entrevistas, mas conversas no intuito do compartilhamento dos moradores com a autora de suas memórias e vivências em relação ao bairro.

CAPÍTULO 1: ILHA DO GOVERNADOR: OCUPAÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA PARA A CONSTITUIÇÃO AEROVIÁRIA DA SUA FACE OCIDENTAL

A Ilha do Governador expressa em sua paisagem um conjunto de símbolos que remetem à estreita relação que sua historiografia mantém com a própria constituição territorial e histórica da cidade do Rio de Janeiro. Assim, se faz necessário um retorno ao seu processo de ocupação, evidenciando como o mesmo influenciou sua atual configuração.

No presente capítulo, ao se realizar uma síntese sobre o processo histórico de ocupação da Ilha do Governador, almeja-se evidenciar os principais aspectos e acontecimentos que influenciaram na constituição atual da sua paisagem territorial. Subsequentemente, tecemos algumas considerações sobre o bairro do Galeão, foco central do presente trabalho e que, diretamente, tem sido afetado, desde o início do século XX, por intervenções de gestões públicas na escala federal.

1.1: Configuração espacial e demográfica da Ilha do Governador ao longo de 450 anos: breve síntese

Ocupada pelos portugueses no século XVI, em expedições de reconhecimento do território por navegadores diversos, a maior ilha em extensão territorial da Baía de Guanabara já era habitada, predominantemente, por indígenas da tribo Temiminó (Ipanema, 2013). Chamada de *Ilha de Paranaquar*², *Ilha dos Maracajás* ou *Ilha do Gato*³, *La Grande Isle*⁴ e *Ilha dos Sete Engenhos*⁵, o seu nome oficial, Ilha do Governador, foi-lhe dado, oficialmente, em 1570, em homenagem ao Governador da Capitania Geral do Rio de Janeiro na época, Salvador Correia de Sá (IPANEMA, 2013). Ele recebeu de Mem de Sá, Governador Geral do Brasil, terras na ilha três anos antes (1567), como reconhecimento pelo acompanhamento durante os combates decisivos contra os franceses na retomada de terras no litoral.

Ipanema (2013) realiza um profundo e completo levantamento sobre a história dessa ilha, nos pondo a par sobre uma possível divisão das terras da ilha, por Mem de Sá, entre o seu sobrinho, que ficou com a parte oriental da ilha, e o almoxarife régio, Rui Gonçalves, que teria ficado com a parte ocidental. Sob o domínio de Correia de Sá, o lado oriental da Ilha desenvolveu-se com a implantação de várias atividades produtivas

2 “... nome pelo qual os índios a designavam” (IPANEMA, 2013, pp. 65)

3 Na época das expedições portuguesas, referencia “aos índios Termiminó que habitavam na ilha, também chamados de Macarajás ou “gatos bravos”” (IPANEMA, 2013, pp. 67).

4 “A Grande Ilha”, denominada por Jean de Lery e assim identificada no mapa “La France Antarctique”, que segundo Ipanema (2013, p. 67) está incluído no livro Viagem {a terra do Brasil

5 “Referente a sete engenhos concomitantes, fundados ao mesmo tempo na Ilha,...” (IPANEMA, 2013, pp. 69).

e setores econômicos; já o lado ocidental não foi tão retalhado, talvez pela falta de interesse do seu donatário em ocupá-lo.

Segundo Ipanema (2013), a primeira atividade econômica expressiva remonta ao engenho de açúcar de seu ocupante do lado oriental – o Governador Correia de Sá. A autora ressalta que

No século XVI, a Ilha era marcadamente agrícola, mas com um produto de exportação de acentuado peso na balança comercial da metrópole, o açúcar, associado à produção de aguardente. A fraca população viveria de agricultura de subsistência, ao lado, naturalmente do fornecimento de cana para o engenho. (p. 81).

Já no século XVII, os engenhos na Ilha se multiplicaram e a produção açucareira de suas terras, assim como a do recôncavo da Baía de Guanabara, teve peso considerável durante todo século na economia colonial. A ocupação dos holandeses no Nordeste contribuiu para o enfraquecimento da produção da região naquela época (IPANEMA, 2013). A ocupação por pequenos lavradores ao longo dos anos seiscentistas intensificou a produção açucareira e de produtos alimentícios e, já nos séculos seguintes, a ilha se tornou um importante fornecedor de produtos alimentícios e manufaturados para a metrópole colonial e imperial (TENREIRO, 2014).

Com a aurora do século XVIII, a Igreja Católica passou a estabelecer presença marcante no incremento das atividades extrativas e agropecuárias, notadamente na porção ocidental da ilha. O terreno foi doado por Manuel Fernandes Franco aos beneditinos em troca de uma quantidade estipulada de missas em prol de sua alma e da de sua família. A fazenda que se estabeleceu no terreno – denominada Fazenda de São Bento - se tornou a maior da Ilha do Governador com plantio de verduras e frutas, criação de aves e porcos, e pesca (IPANEMA, 2013).

A importância da Igreja Católica na Ilha do Governador é ratificada por Ipanema (2013) ao nos apresentar a Igreja de Nossa Senhora da Ajuda, pertencente à Paróquia de Nossa Senhora da Ajuda – constituída em 1710 – localizada na Freguesia da Ilha do Governador, como palco da vida cotidiana da ilha na época, pois era aonde ocorriam os encontros para a tomada de decisões populares e as eleições paroquiais⁶.

Contudo Souto (2015), em seu artigo sobre a atuação dos fabricantes de cal na freguesia da Ilha do Governador, também nos relata sobre outra atividade além da agropastoril, realizada durante o século XVIII, e de grande importância política e

⁶ Por meio de eleições indiretas – sistema eleitoral vigente na época - os eleitos iam para o “Rio de Janeiro participar da escolha dos representantes à Assembleia legislativa (da província do Rio de Janeiro) e à Assembleia Geral (Câmara dos Deputados e Senado)” (IPANEMA, 2013, p. 102).

econômica para a Ilha do Governador: as caieiras⁷ existentes em sua parte oriental. Segundo a autora, com quatorze caieiras, a ilha tinha um quantitativo que ultrapassava o número de benfeitorias de toda região fluminense, impactando, em 1876, toda a vida econômica de seus cerca de 2.856 habitantes. Os proprietários caieiros estavam muito presentes nas diversas esferas da vida pública como nas associações beneficentes e irmandades, e nos cargos públicos disputando eleições. Contudo, também havia atividades desenvolvidas por indústrias de madeira, que era empregada na construção de embarcações para o transporte de pessoas e mercadorias, além de outras indústrias menores, como as de cerâmica (SOUTO, 2015).

Com a vinda da família real para o Brasil no século XIX, a Ilha do Governador passou a intensificar a produção agrícola e pecuária, se tornando um dos centros de abastecimento do Rio de Janeiro. Sua porção oeste, sob o extenso domínio da Fazenda dos Beneditinos, passou a ser o campo da real coutada⁸ e folgado do Príncipe regente e de sua família. No local, até meados do século XX, existiu uma construção que, conforme aponta Ipanema (2013), funcionava como jaula de animais nos tempos áureos das já citadas coutadas.

Na segunda metade do século XIX, em 1871, o governo imperial comprou a fazenda de São Sebastião, localizada na parte Sudeste da Ilha do Governador, local de penetração do Saco de Jequiá (área atualmente delimitada como bairro de Jequiá) pertencente à Viúva Maria Isabel da Rosa Amaral. No local foram construídas instalações da Marinha, como um hospital de convalescentes e um asilo para inválidos do serviço militar, morada de oficiais e quartel de aprendizes de marinheiros (IPANEMA, 2013).

Naquela mesma época (1888), na sua porção ocidental, a Companhia dos Padres Beneditinos doou as suas terras e construções do terreno da fazenda de São Bento para o Império construir “colônias aos alienados”⁹. Caso o local passasse a não ter esse uso, as terras e construções deveriam voltar a ser propriedade do Convento de São Bento (SCHREINER, 1890; IPANEMA, 2013; TENREIRO, 2014). Contudo, com a proclamação da República em 1889, tais fins não se estabeleceram de forma duradoura e a ordem religiosa, mesmo tentando desfazer a doação, não obteve sucesso

7 Fábricas artesanais de produção de cal - muito utilizado na construção civil – a partir da coleta de conchas do mar, sua subsequente queima em fornos a lenha e mistura do “pó” com água (SOUTO, 2015).

8 Área de caça para recreio do príncipe e sua família, nas visitas que faziam a ilha.

9 Para Schreiner (1890) as colônias tinham como objetivo “livrar a Capital de indivíduos, que, completamente entregues ao vício da embriaguez e a ociosidade, viviam a mendigar pelas ruas da cidade como também para dar aos verdadeiros necessitados (cegos, aleijados e velhos) meios de subsistência em lugar saudável” (sem paginação).

(TENREIRO, 2014). No ano mesmo de 1890, o governo provisório emitiu um decreto para desapropriação da área ocidental da ilha que compreendia a Fazenda de São Bento e a de Santa Cruz, para “fins de utilidade pública” (SENADO FEDERAL, 1890; IPANEMA, 2013).

Após três séculos de ocupação portuguesa, Tenreiro (2014) em seu livro sobre a comunidade de Flexeiras – que se localizava na ponta Sudoeste do lado ocidental da Ilha do Governador – relata que

foi somente em 1838, com o início da ligação regular da Ilha do Governador ao continente, efetuada por barcas a vapor (com atracadouro na Freguesia), que aconteceu uma maior integração com a capital do império e uma ocupação mais significativa da ilha (TENREIRO, 2014, p. 18).

Quanto à afirmação do autor, Ipanema (2013) nos apresenta dados quantitativos do crescimento da população da ilha dos anos de 1800 a 2010. Através desses dados é possível verificar o crescimento da população residente da ilha ao longo de quase 200 anos (Gráfico 1).

Crescimento da população na Ilha do Governador ao longo dos séculos XIX, XX e XXI

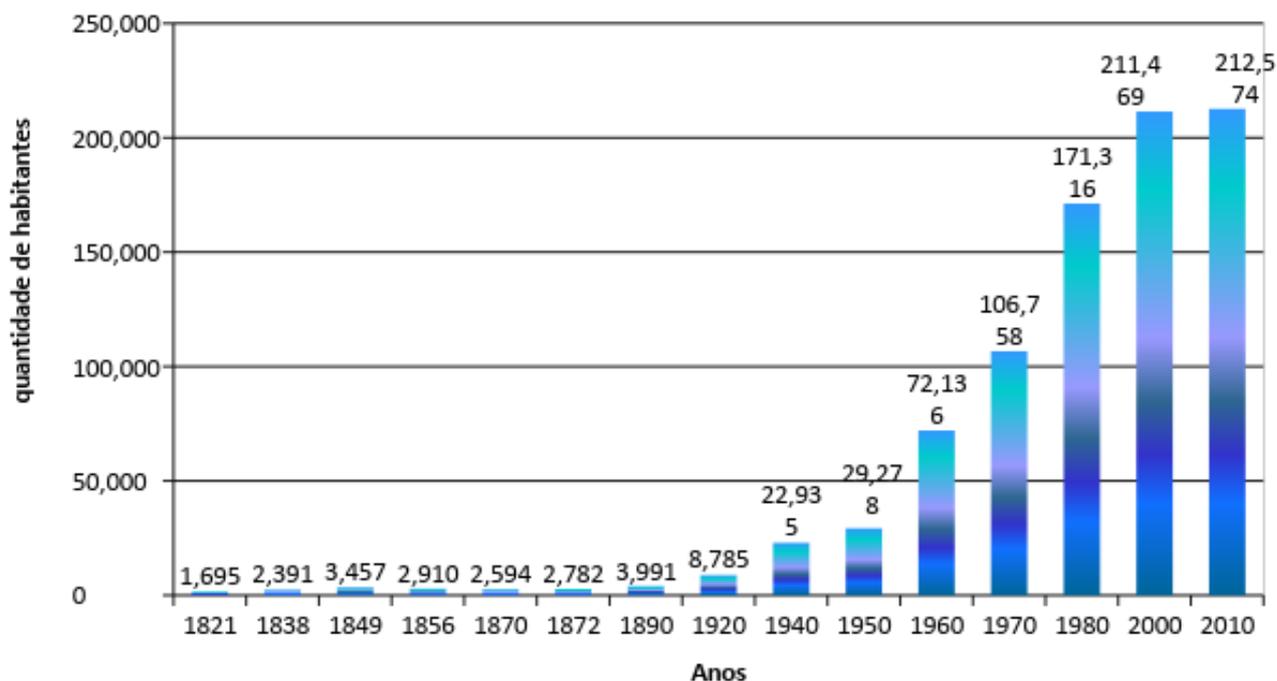
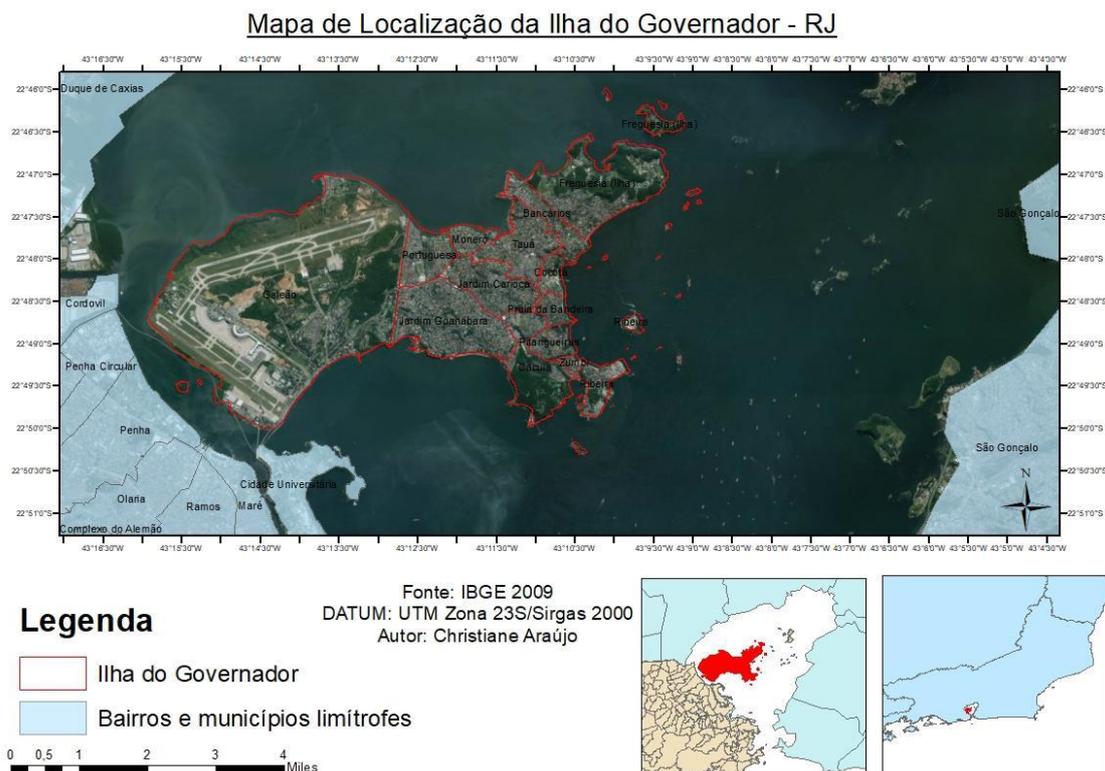


Gráfico 1: Evolução da população da Ilha do Governador pelo quantitativo de habitantes do séc. XIX até início do séc. XXI. Adaptado de Ipanema, 2013. Fonte (segundo a autora): até 1890, recenseamentos, de 1920 a 2010, recenseamentos do IBGE.

A chegada dos bondes elétricos em 1922 realizou a ligação direta do Cocotá à Ribeira. Em 1935, ela foi ampliada do Cocotá ao Bananal. Em 1931, inaugurou-se a

primeira linha de ônibus, ligando a Ribeira ao Galeão. No mapa abaixo (Mapa 1) é possível visualizar a localização da Ilha do Governador com a posição de seus bairros e bairros e municípios vizinhos. Em 1949, foi inaugurada com 370 metros a ponte de ligação da ilha ao continente: a Ponte do Galeão (TENREIRO, 2014). Sua construção teve grande importância para o crescimento da população insulana, entre 1950 e 1960, apresentado no gráfico 1. Com essa ligação chegaram à ilha as linhas de modal de ônibus de ligação ao continente, tornando as viagens mais rápidas (IPANEMA, 2013).



Mapa 1: Localização da Ilha do Governador, com bairros e municípios limítrofes. Fonte: Elaborado por Christiane Araújo, 2013.

No início do século XX, a ilha passou a ter cada vez mais a presença militar: no seu lado oriental, a Marinha e no ocidental, a Aeronáutica. Particularmente, na sua porção leste (oriental), a ocupação humana se intensificou com os loteamentos e vilas de operários que transformaram a ilha em uma opção para a população do Rio de Janeiro de estadia para veraneio (IPANEMA, 2013). E, com a construção da ponte de ligação da ilha ao continente em 1949, passou a ocorrer um maior adensamento populacional, tornando-se a ilha uma expansão da capital federal (IPANEMA, 2013)

A partir da segunda metade do século supracitado, vários eventos e equipamentos passaram a constituir a paisagem da Ilha do Governador, consagrando-a como um eixo de expansão da cidade do Rio de Janeiro. A construção do antigo Aeroporto do Galeão (1952) e do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (1977); a definição da XX Região Administrativa da Ilha do Governador (XX R.A. da Ilha do

Governador), por decreto do então Governador Chagas Freitas (1981); o estabelecimento do Projeto de Estruturação Urbana (PEU) da Ilha do Governador (1979) pelo Governador em exercício supracitado; a construção da nova ponte (1985), ligando, atualmente, a Ilha do Governador diretamente à Linha Vermelha; a implantação do Projeto Rio Cidade¹⁰ (1996), de construção durante o mandato do prefeito Cesar Maia. E, já no século XXI, destacamos a construção da via de *Bus Rapid transit* Transcarioca (BRT Transcarioca) e a reforma do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – já, então, renomeado Aeroporto Internacional do Galeão/ Antônio Carlos Jobim - RJ, durante o mandato do Prefeito Eduardo Paes.

Com a delimitação da XX R. A., a Ilha do Governador deixou de ser um bairro dividido em sub-bairros para torna-se uma área de planejamento urbano composta por 14 bairros mais a Cidade Universitária e algumas ilhotas no perímetro. Os sub-bairros que se transformaram em bairros são, a saber: Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Cacua, Jardim Guanabara, Jardim Carioca, Praia da Bandeira, Cocotá, Bancários, Freguesia, Tauá, Moneró, Portuguesa e Galeão (Mapa 2). Com a criação da XX R.A., a Ilha do Governador passou a ter somente a denominação como acidente geográfico. Segundo o Projeto de Estruturação Urbana (PEU)¹¹ sua extensão territorial apresenta uma área de 33,53 Km². O autor Russo (1996; 1997) relata que, alguns autores estimam que esse valor esteja em torno de 42 Km².

Sua população, segundo o censo do IBGE de 2010, seria de 212.574 habitantes (Gráfico 1). Desse total, segundo o mesmo censo, a população residente em aglomerados subnormais¹² era de 62.708. Um percentual de 29,5% em relação à população total da ilha.

Com vários estabelecimentos de comércio e serviços diversos, o setor terciário é o que melhor caracteriza a Ilha do Governador. Quanto ao atendimento à saúde, a ilha tem três hospitais municipais, vários postos saúde e diversas clínicas da família, além de outros estabelecimentos com esses serviços do setor privado. Na educação, existem diversos estabelecimentos da rede de ensino público e privada que, atendem desde a educação básica até a universitária. Conta também com supermercados,

10 Projeto de intervenção urbanística na cidade do Rio de Janeiro realizado durante os anos de 1995 a 2000, sob os governos de Cesar Maia (Rio Cidade 1: 1995-1996) e Luís Paulo Conde (Rio Cidade 2: 1996-2000). A Ilha do Governador foi trabalhada durante o Rio Cidade 1, com um investimento total de R\$ 12.711 mil em iluminação, galerias pluviais, árvores plantadas, pavimentação de ruas, pavimentação de calçadas, dutos da Telerj, dutos da light, coletores de lixo, abrigos de ônibus (OLIVEIRA, 2008).

11 PEU - Projeto de estruturação urbana, 1979

12 O IBGE define aglomerado subnormal como sendo “um conjunto de domicílios com no mínimo 51 unidades que ocupa, de maneira desordenada e densa, terreno de propriedade alheia (pública ou particular) e que não possui acesso a serviços públicos essenciais” (IBGE, 2010)

agências dos Correios, agências bancárias e clubes recreativos, incluindo-se uma escola de samba própria¹³.

Percebe-se deste o início de sua ocupação, que a Ilha do Governador passou por profundas transformações que remetem às lógicas de planejamento adotadas em cada época. Contudo, no texto acima, chamamos atenção para o desenrolar das transformações que se deram em sua porção oriental e ocidental. No tópico seguinte, realizamos algumas considerações acerca do bairro da XX R.A. da Ilha do Governador localizado na sua porção ocidental: o bairro do Galeão, que, por muito tempo, foi o único localizado nesta face da Ilha, e onde hoje se localiza o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, Antônio Carlos Jobim.



Mapa 2: Delimitação dos bairros da Ilha do Governador após criação da XX RA da Ilha do Governador. Fonte: Elaborado por Christiane Araújo, 2018.

1.2: As lógicas e processos de ocupação da face ocidental: o bairro do Galeão

A porção de terra localizada no lado ocidental da Ilha do Governador, que hoje forma o bairro do Galeão (Mapa 2), à época da divisa das terras por Mem de Sá, não

13 Grêmio Recreativo Escola de samba União da Ilha do Governador – G.R.E.S. União da Ilha do Governador, fundada em 1953, faz parte do grupo especial de Escolas de samba do Rio de Janeiro, o grupo principal.

teve um grande desenvolvimento quanto às atividades agropastoris. Segundo relata Ipanema (2013), Rui Gonçalves, o almoxarife régio dessa área da colônia, por deixar as terras abandonadas, teria perdido sua concessão oito anos depois para outro donatário.

Ao longo do século XVI a ocupação desta porção de terra da Ilha do Governador passou por doação a alguns pequenos donatários, mas sem que tivesse um desenvolvimento expressivo resultante dessa ocupação e uso.

O nome Galeão remete a construção de galeões na porção sul do atual bairro do Galeão. O neto de Salvador Correia de Sá, Salvador Correia de Sá e Benevides, durante seu mandato como Governador da colônia portuguesa no século XVII, por contrato com a Coroa, instalou tal investimento no terreno. Um dos maiores galeões construídos por Benevides, o “Galeão do Padre Eterno”, fez sua viagem inaugural do Brasil a Portugal e ficou conhecido, na época, como o “maior navio do mundo” (IPANEMA, 2013, p. 92).

Apesar de um retalhamento e desenvolvimento agrícolas mais intensos em sua porção oriental ao longo dos séculos, segundo Ipanema (2013), o que representou um divisor de águas no trajeto ocupacional histórico da porção territorial do Galeão em relação à porção Leste foi a atuação do Governo federal, no final do século XIX, com a mudança de função do lado ocidental de propriedades agrícolas para os fins de utilidade pública na área¹⁴.

Já na década de 1930, sob o Governo de Getúlio Vargas, a aviação naval se instalou na região, com a realização de mais desapropriações. Com a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira em 1941, a aviação naval foi extinta e toda extensão e aparato militar existente no terreno do Galeão foi transferido para a gestão desse novo Ministério.

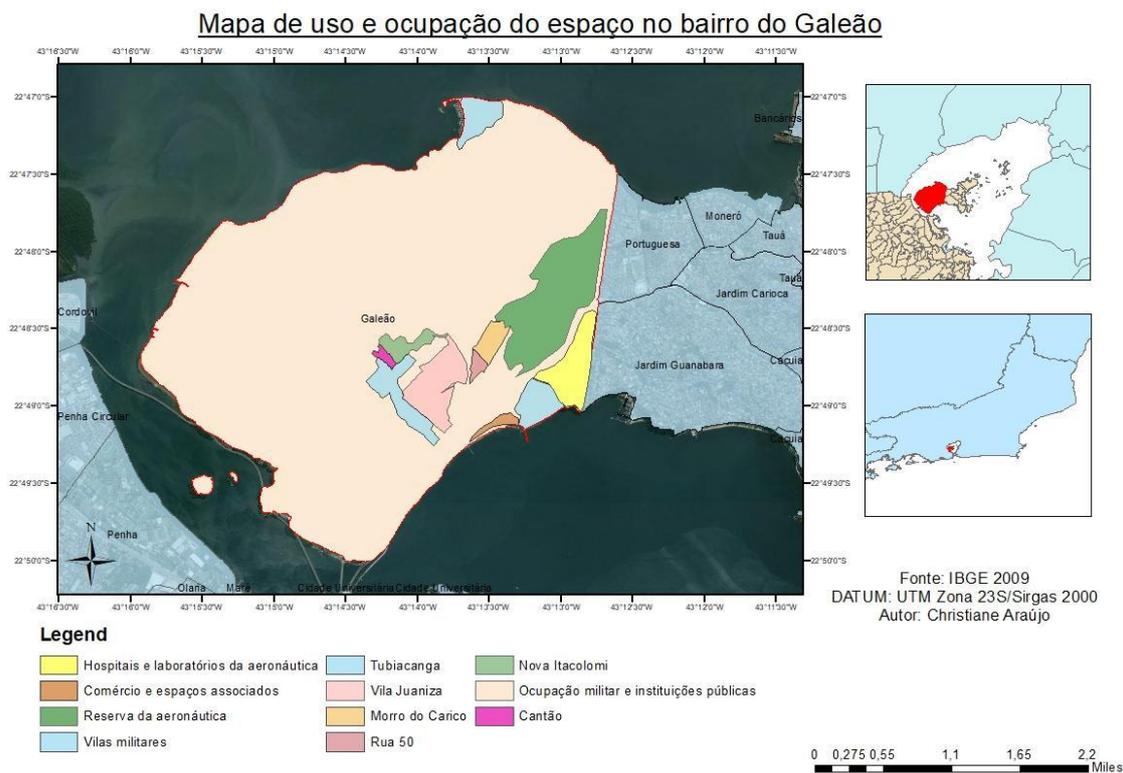
Posteriormente, com a construção da primeira ponte de ligação da Ilha do Governador ao continente, em 1949, o bairro do Galeão passou a ser a porta de entrada da Ilha do Governador de maior utilização. Segundo Russo (1997), a construção da ponte foi uma realização da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, com iniciativa do Prefeito em exercício na época, Ângelo Mendes de Moraes e o Ministro da Aeronáutica, Armando Figueira Trompowsky. Tal parceria potencializou o acesso aos equipamentos militares e à própria Ilha do Governador. Consolidando-se assim a Estrada do Galeão como a principal (e única) via terrestre de acesso ao bairro. Até início da década de 1980, o atual bairro do Galeão não existia institucionalmente, sendo considerado um sub-bairro da Ilha do Governador. Com a institucionalização da XX R. A. da Ilha do Governador, que a denominação bairro do Galeão passa a ser adotada.

14 Para detalhamento desse processo ver IPANEMA, 2013; TENREIRO, 2014.

Ao longo do século XX, vários equipamentos e departamentos aeronáuticos foram instalados e fundados no bairro do Galeão como a Base Aérea do Galeão; o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, atual Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro Galeão - Antônio Carlos Jobim; o Correio Aéreo Nacional, a Prefeitura da Aeronáutica do Galeão; a Diretoria de Material Bélico da Aeronáutica; colégios militares, como o Colégio Brigadeiro Newton Braga e; a Área de lazer e Centro de Treinamento Operacional da Aeronáutica (IPANEMA, 2013).

Atualmente, embora seja o bairro com maior extensão territorial da Ilha do Governador com 1.895,74 m², o Galeão tem uma população estimada em 22.971. O que representa somente 10,8% do valor populacional total para a Ilha do Governador registrado pelo censo do IBGE de 2010.

O bairro é predominantemente de uso e ocupação militar, além do residencial, que se restringe às Vilas Oficiais dos Militares e às comunidades da Vila Joaniza ou “Barbante”, do Carico, da Rua 50, de Tubiacanga, do Cantão e da “Nova” Itacolomi¹⁵. O restante é ocupado por hospitais e instalações militares e reserva florestal pertencente à Aeronáutica (Mapa 3).



Mapa 3: Uso e ocupação do bairro do Galeão atualmente, com indicação das comunidades. Fonte: Elaborado por Christiane Araújo, 2018.

¹⁵ Ocupação recente que surge com a mesma denominação de outra comunidade que existia próxima (vide capítulo 3, tópico 3.2).

As principais vias do bairro são a Estrada do Galeão, já citada anteriormente, a Estrada das Canárias, a Avenida Vinte de Janeiro, a Praia de Tubiacanga e a Avenida Braz Crispino (Mapa 4). Dente outros equipamentos urbanos, o bairro possui escolas públicas e privadas; uma clínica da família e um hospital infantil; restaurantes e quiosques ao longo da orla marítima; uma praça de lazer; a igreja Nossa Senhora do Loreto; academia de atividades físicas; uma casa lotérica, fora o comércio informal que ocorre nas comunidades existentes: cabelereiros, mercadinhos, lojas de diversos artigos, oficinas mecânicas, dentre outros.

A partir do que foi exposto anteriormente, percebe-se uma lógica de ocupação do bairro que transcende às lógicas locais. De um modo geral, enquanto o seu lado oriental passou por um processo de ocupação que acompanhou a lógica de mercado e espraiamento da população da cidade do Rio de Janeiro, o lado ocidental da ilha e especificamente o seu bairro do Galeão, teve sua configuração territorial atrelada a processos e ações ligadas à ação estatal, notadamente a partir do século XX.



Mapa 4: Principais vias de acesso do bairro do Galeão. Fonte: Elaborado por Christiane Araújo, 2018.

Na busca pela compreensão dessas lógicas estatais de ocupação, analisamos, no capítulo 2 (dois) o equipamento infraestrutural de maior expressão construído na Ilha do Governador no século XX: o Aeroporto Internacional do Galeão/ Antônio Carlos Jobim - RJ, dando foco às políticas públicas que calcaram as diversas ações aplicadas sobre a construção e remodelação do projeto estatal brasileiro.

CAPÍTULO 2: POLÍTICAS DE PLANEJAMENTO AEROPORTUÁRIO: O AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO (AIG-RJ)

A implementação de políticas públicas requer um conjunto de ações visando objetivos bem estabelecidos. Contudo, antes mesmo da implementação de ações visando à resolução de um problema específico, Capella (2006) nos adverte que a existência desse não garante que o mesmo seja incluso na agenda governamental. É necessário que haja um destacamento da questão entre os formuladores da agenda política, transformando-a em um problema.

Com a inclusão de tal problema na agenda governamental é fundamental a formulação de várias opções de resoluções para tal problema visando uma diversidade de cenários político-econômicos possíveis. Esgotando-se as alternativas propostas, deve-se escolher um caminho de ação de como colocar a decisão em prática. Howlett et al (2013) expõem que “o esforço, os conhecimentos e os recursos empregados para traduzir as decisões políticas em ações compreendem o estágio de implementação do ciclo político” (p.179).

Como atores relevantes na implementação de tais políticas, os referidos autores, citam os políticos que, dentre outras frentes, atuam na articulação política das demandas advindas da sociedade; e os servidores públicos que, codificam os resultados das tomadas de decisões, estabelecidas em leis, em ações concretas desenvolvidas nos órgãos estatais (CAPELLA, 2006; HOWLETT et al, 2013).

Os autores chamam atenção para a designação de ministério(s) ou órgão(s) administrativo(s) responsável(is) por regulamentações ou normas necessárias para o bom cumprimento da legislação competente.

Assim, com seus 17,8 Km² de extensão, dois terminais de passageiros, duas pistas de decolagem e um terminal de logística de carga, o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro apresenta três momentos de sua constituição infraestrutural ao longo do século XX e início do século XXI: construção, ampliação e concessão. Neste capítulo expõe-se esses três momentos a partir da articulação das principais políticas públicas de planejamento de cunho federal que culminaram em cada um. Neste sentido, partimos do pressuposto de que a implementação dessas políticas moldou a atual paisagem da face ocidental da Ilha do Governador.

2.1: Tecnificação modernizante na construção do AIG-RJ

A construção do aeroporto do Galeão se concretizou sob uma atmosfera de grandes transformações políticas e sociais. Com eventos que perpassaram desde o

advento da República à Era Vargas, culminando em meados dos anos 1950, década de sua construção.

Com a “Revolução de 1930” e ascensão de Getúlio Vargas à Presidência, emergiu fortemente o ideário de construção do país através de programas governamentais modernizantes (MORAES, 2009). Diniz e Camargo (1986) relatam que este surto modernizante se deu por meio de um viés de autoritarismo com a formação de um Estado forte com amplos poderes de intervenção nas esferas econômica e social. Para as autoras, esse modelo autoritário se justificaria na constituição de um ideário político nacional.

Neste sentido, D’Araujo (2007) expõe que dentro da perspectiva de um Estado forte brasileiro, esse deveria ser constituído pela existência de Forças Armadas fortes, bem equipadas e prestigiadas. A autora afirma que os militares foram grandes beneficiários do regime autoritarista do Governo Vargas, tendo “um novo papel político como instrumento para a modernização bélica e profissional da instituição” (p.3).

Nesta perspectiva corporativista defendida pela autora, a política pública é moderada pela interação entre o Estado e o grupo ou grupos de interesse. E seria institucionalizada no interior do Estado e mediada por ele (HOWLETT et al, 2013). Desta forma, o desenvolvimento de políticas públicas seria resultante de negociações que mais do que características organizacionais dos grupos, levaria em conta a relação proximal desses com o Estado (HOWLETT et al, 2013). D’Araújo acrescenta que o “Estado nacional moderno deveria ter o monopólio da força bruta e o braço armado desse Estado deveria ser prestigiado e ter equipamentos modernos” (2007, p. 4).

Dentre esses equipamentos, um de grande relevância no projeto de corporativismo militar do Governo Vargas, na Ilha do Governador, e percussor sob o ponto de vista de futura localização do Aeroporto do Galeão foi a fábrica de aviões do Galeão, localizada na área desapropriada da fazenda Santa Cruz – extremo sudoeste do atual bairro do Galeão. Segundo o jornal “O Suburbano” (1935), em matéria sobre a fábrica de aviões no Galeão, a fábrica seria o berço da indústria aeronáutica nacional, construindo aviões estrangeiros, sob licença, e aviões nacionais.

Concomitante a produção fabril, ressalta-se nesta época – anos de 1940 – a intensificação na construção de aeródromos terrestres em território brasileiro para fluxo de passageiros, resultante, em certa parcela, de duas outras condicionantes que se somam à lógica modernizante em voga. A primeira seria que, segundo aponta Silva (2014), embora o Brasil, por sua riqueza em extensão de rios e em litoral, tivesse vantagem no transporte comercial aeroviário aquático; as atividades em água envolviam maior risco devido às intempéries meteorológicas e ao perigo em se realizar voos noturnos. E a segunda, para o autor, seria que, com o fim da II Guerra Mundial e a venda

de aviões militares americanos por preços mais acessíveis, houve a compra desses para uso comercial no Brasil.

Neste sentido, percebe-se que, conforme expõe Capella (2006), as relações empíricas e os apelos emotivos – ligados ao transporte por meio de hidroaviões e a comercialização mais acessível de aviões de guerra, nesse caso – deram maior sustentação aos arranjos institucionais em voga na época.

Após a eleição de Getúlio Vargas em 1951, um dos grandes projetos realizados, na época pelo Ministério da Aeronáutica foi a construção da estação de passageiros do Aeroporto do Galeão. Segundo a reportagem no jornal “Correio da Manhã” de 1952 sobre a inauguração das obras, antes o Aeroporto “era considerado um dos piores do mundo”, pois os passageiros

após belíssimo trajeto até a nova ponte da Ilha do Governador, os quais para lá se dirigiam tinham que enfrentar péssima estrada, cheia de altos e baixos em terra batida, em meio a imensas nuvens de poeira. À noite, sem iluminação alguma, era bem maior o sacrifício (CORREIO DA MANHÃ, 1952, p. 12).

Em suma, no deslumbre deste cenário de intensa modernização e investimentos impulsionados durante praticamente todo o período por um governo autoritário, de cunho nacionalista, e a partir do empoderamento militar e de demandas da própria sociedade frente às transformações ocasionadas em um mundo pós II Guerra Mundial; identifica-se um conjunto de ações que se traduziram em maior modernização do setor aeroviário. E, no mesmo ano de 1952, o Governo de Getúlio Vargas inaugurou a estação de passageiros do Aeroporto do Galeão, com voos internacionais regulares. Passaria, então, o Aeroporto do Galeão a ser denominado de Aeroporto Internacional do Galeão-RJ – AIG-RJ.

2.2: O “Supersônico” e o “Projeto Brasil Grande Potência”: modernização e tecnificação desenvolvimentista no período do Regime Militar

Já mesmo à época de sua inauguração em 1952, a estação de passageiros do Aeroporto Internacional do Galeão já apresentava problemas e questões referentes à crescente necessidade de modernização e tecnificação de sua infraestrutura e equipamentos, por exemplo. Em reportagem publicada no jornal “Folha da Manhã” de 1952, sobre os assuntos tratados na Conferência Regional de Aviação Civil Internacional, ressaltou-se como relevante a realização de melhorias de segurança e regularidade no transporte aéreo da América do Sul e do Atlântico Meridional; visando o atendimento das necessidades da época e futuras da sociedade quanto ao transporte aeroviário. Tendo sido estabelecido à importância da construção de uma nova pista no

Aeroporto Internacional do Galeão que, segundo a reportagem, daria maior acesso as aeronaves de maior porte do que as que eram usadas na época.

Com o Regime Militar iniciado em 1964, as preocupações com a aviação comercial deram continuidade a uma gama de políticas de modernização no setor. Para a autora D'Araújo (2007) os governos dos militares valeram-se do arranjo corporativo varguista para impor o seu projeto autoritário. Com a implantação de planos e programas que objetivavam o ideário do “Projeto Brasil Grande Potência”¹⁶.

Moraes (2006) acrescenta que o regime autoritário e centralizador dos militares direcionou a ação do Estado à integração do espaço nacional, resultando em uma modernização conservadora, com a adoção de diversas ações de planejamento integradoras e globalizantes. Segundo o autor, a ação mais completa nesse sentido, foi o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) que, tendo três versões – a primeira da década de 1970 – previa um conjunto de estratégias e metas que contemplavam uma articulação intersetorial com iniciativas de ordenamento territorial, infraestruturas e treinamento humano.

Estabelecendo setores de direcionamento de investimentos, o 1º PND (1972) consolidou o desenvolvimento de áreas tecnológicas de infraestrutura prioritárias, como o setor de transportes aeroviários, estabelecendo um valor de Cr\$ 1.260 milhões em investimentos de infraestrutura aeroviária.

Em análise aos meios de comunicação da época, ressaltamos reportagem da revista *Veja* de 20 de janeiro de 1970 sobre a construção de jatos e jumbos e o avanço em suas tecnologias. O referido artigo traz a informação sobre a realização de uma sociedade de economia mista (51% as ações pertencentes ao governo e o restante, possivelmente, à Guanabara, como estado mais interessado) para o início das obras no aeroporto do Galeão (*VEJA*, 1970). Nesse contexto, foi criada a Aeroportos do Rio de Janeiro S.A. (ARSA) que assumiu a responsabilidade de administrar os aeroportos da Guanabara. E, em ação conjunta com a Comissão Coordenadora do Projeto do Aeroporto Internacional (CCPAI) atuou na coordenação e gestão da obra de ampliação do Aeroporto do Galeão.

Em 1974, as obras no aeroporto do Galeão, que iniciaram em 1970, ainda não estavam concluídas. Segundo a ARSA, em reportagem à revista *Veja* de 26 de janeiro de 1977, a falta de material, de mão de obra e o mingramento dos recursos devido à inflação, associados à grandiosidade do projeto teriam ocasionado o atraso na finalização do mesmo. O Aeroporto veio a ser inaugurado parcialmente em 1977, em uma década de crise do petróleo e pós “milagre brasileiro”, com uma economia em

16 Projeto Nacional de Desenvolvimento do país.

déficit inflacionário. Moraes (2009) expõe que, “em face da crise do petróleo (1973), a estratégia adotada pelo governo militar foi a da manutenção dos investimentos e das metas de instalação de equipamentos de infraestruturas e produtivos” (p. 130).

A época de sua inauguração, o AIG-RJ, era chamado como o “Aeroporto Supersônico” pela grande imprensa. Jornais como “O Globo”, “Folha de São Paulo”, “Revista Veja” e “Jornal do Brasil” publicavam sobre os equipamentos modernos e a grandiosidade do projeto. Em edição que tem como capa a inauguração do aeroporto, a revista Veja (1977) traz uma matéria de seis páginas sobre tal empreendimento. Entrevistando o presidente da ARSA na época, brigadeiro José Vicente Cabral Checchia, o mesmo compara o aeroporto a uma cidade devido a sua grandiosidade de serviços e utilização de recursos (Tabela 1).

Quanto à inauguração parcial de suas atividades; na mesma reportagem, o presidente da ARSA informou que, receosos quanto à operacionalização tecnológica, a instituição realizou o acionamento da capacidade de embarque e desembarque aos poucos. Outro ponto, é que a inauguração de 1977 foi referente somente a primeira etapa de tal projeto. Que já incluía, a construção do Terminal 2, prevendo sua finalização para os anos de 2000.

Tabela 1: Dados comparativos quanto à proporção de equipamentos, serviços e pessoas necessários ao AIG/RJ, segundo depoimento do José V. C. Checchia a Revista Veja, 1977.

Dados quanto à proporção de equipamentos, serviços e pessoas no Aeroporto Internacional o Rio de Janeiro - Galeão (1977), segundo presidente da ARSA na época	
Serviço e/ou equipamento	Proporções quanto ao quantitativo de uso e/ou existência
Sistema elétrico	Equivalente ao necessário para abastecer uma cidade com 500.000 mil hab.
Estação de diesel	Equivalente ao necessário para abastecer uma cidade com 45.000 mil hab.
Água	Equivalente ao necessário para o abastecimento de uma cidade de 200.000 mil hab.
Reservatório de água para os bombeiros	Atende uma cidade de 200.000 mil hab.
Movimentação de terra no terreno para as escavações	Suficiente para realizar outro aterramento como o do Flamengo
Utilização de concreto	382.000 m ² equivalentes ao necessário para a construção de cinco estádios do Maracanã
Banheiros	118 unidades
Alto-falantes	4.500 unidades
Lâmpadas	28.000 unidades

Escadas rolantes	32 unidades
Balcões de check-in	69 unidades
Esteiras para bagagem	1.730 m
População fixa	5.000 pessoas
População flutuante	5 milhões pessoas

Fonte: Adaptado de Revista Veja, acervo digital. Nº 438, 26/01/1977, p.60.
Disponível em: <www.acervo.veja.abril.com.br>. Acesso em: 22/11/2017.

Percebe-se que o projeto do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (AIG-RJ), se caracterizou como um projeto de adequação do setor aeroportuário brasileiro às necessidades e demandas sociais da época ao mundo moderno. Ate-mo-nos, no tópico seguinte, a exposição de apontamentos sobre o processo de concessão do aeroporto no início do século XXI.

2.3: Inclusão do AIG-RJ no Programa Nacional de Desestatização (PND)

No âmbito do transporte aéreo ao longo das décadas de 1980, 1990 e 2000 o setor passou por grandes transformações resultantes de demandas político-econômicas e da própria sociedade que culminaram com a inclusão do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro no PND em 2013.

Simões (2003) expando sobre o cenário geopolítico em voga na década de 1980 chama atenção para as mudanças políticas filosóficas que ocorreram no mundo, com a queda do muro de Berlim e a ruína da União Soviética. O que incentivou, segundo o autor, um movimento de desregulamentação em diversos governos, “levando de uma maneira geral, a reduzirem o seu controle sobre a economia, permitindo que a mesma fosse conduzida pelas livres forças de mercado” (p. 24).

Moraes (2009) argumenta que devido à crise econômica, se instaurou uma desconfiança da sociedade quanto à capacidade do planejamento estatal integrado na condução da economia nacional. Tendo maior aceitação a visão setorial de elaboração de políticas públicas, em detrimento de aspectos locacionais na formulação de planos e programas. Neste sentido, durante a década de 1980, com a redemocratização do país após um longo período de Regime Militar (1964-1985) e com a crise econômica, na esfera política, o governo passou a

abandonar o regime de indexação da economia e de fixação de preços. Nesse contexto, em março de 1990, por determinação do então Presidente Fernando Collor de Melo, é promulgado o Decreto-Lei 99.179, orientando para que nos mais diversos setores da economia, os preços fossem regidos pela “regra de livre mercado” (SIMÕES, 2003, p. 24).

Como expressão desse posicionamento, no ano de 1997, foram estabelecidas as normas legislativas do Plano Nacional de Desestatização (PND). Com ações em

diversos setores, objetivava-se a transferência das participações do Estado em empresas societárias (FAJER, 2009).

Vale ressaltar que na década de 1990, com a implantação do Plano Real, houve aumento do poder aquisitivo da população, com incremento no aumento de viagens ao exterior, gerando novas demandas ao setor aeroportuário (SIMÕES, 2003; FAJER, 2009). Assim, foi necessário seguir o desenvolvimento tecnológico das aeronaves da aviação comercial mundial. Foram concluídas a reforma das instalações do terminal 1 do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro e a construção do terminal 2, previsto desde sua inauguração em 1977. Vindo a ser inaugurado em 1999, mesmo ano de inauguração da Linha Vermelha¹⁷:

Durante a década vigente, Moraes (2009) expõe que houve marcantes alterações no aparato estatal, com extinção de algumas instituições e adoção do modelo de agências na esfera federal. Destaca-se que, no tocante as forças militares, em 1999 criou-se o Ministério da Defesa, extinguindo os Ministérios da Aeronáutica, Exército e da Marinha e tornando-os comandos subordinados ao novo Ministério.

Contudo, Fajer (2009) nos relata que na primeira metade da década de 2000, as negociações para a criação de agências e normas regulatórias da aviação comercial ainda não estavam concluídas, gerando pressões políticas por parte dos envolvidos com a aviação civil (empreendedores, executivos, etc). Solicitavam que o processo ocorresse de forma clara e que adequasse o setor aos padrões técnicos exigidos internacionalmente, dinamizando a operacionalização dos processos e serviços (FAJER, 2009).

Na segunda metade da mesma década, o setor aéreo nacional passou por uma crise sem precedentes, desencadeada por dois acidentes de projeções internacionais¹⁸, o que veio a confirmar que cada vez mais se tornava necessário um maior incremento em tecnologia no setor. Visto que, desde o ano de 2003 já se verificava um aumento na utilização do serviço (Gráfico 2). Fajer (2009) expõe que a necessidade cada vez mais urgente por maior incremento em tecnologia no setor aliada ao crescente aumento de demanda, impulsionaram as ações de inclusão do ramo aeroportuário no PND.

A primeira concessão aeroportuária foi realizada em 2008, com a concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante do Rio Grande do Norte. No ano de 2012, Dilma Rousseff, assume a presidência com o apoio do presidente anterior – Luis Inácio Lula

17 Linha expressa que passou a ligar o centro da cidade do Rio de Janeiro a baixada Fluminense, tornando o ir e vir de passageiros e usuários em geral, mais rápido e dinâmico (IPANEMA, 2013).

18 Em 2006: acidente entre um Boing da Gol e um jato Legacy no Mato Grosso, deixando 154 mortos. E em 2007: acidente com o voo 3054 da TAM no Aeroporto de Congonhas (SP), deixando 199 mortos (Fajer, 2009).

da Silva. E, dando continuidade à política de seu antecessor, tem-se que a decisão de desestatização dos Aeroportos Antônio Carlos Jobim (RJ) e Tancredo Neves (MG), segundo o processo nº 00055.000038/2013-70,

se deu no âmbito do Conselho Nacional de Desestatização - CND que, por meio da Resolução nº 2. de 16 de janeiro de 2013, propôs a Excelentíssima Senhora Presidenta da República a edição de decreto autorizando a inclusão dos dois aeroportos no Programa Nacional de Desestatização, PND (p. 5).

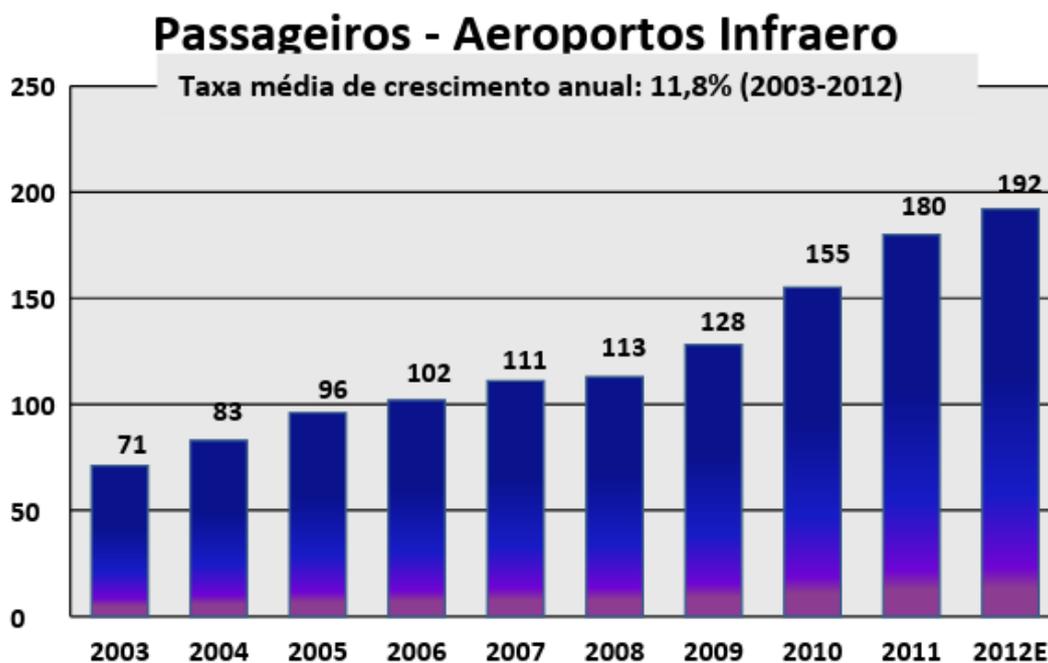


Gráfico 2: Aumento no transporte de passageiros no Brasil entre os anos de 2003 e 2012 (E=estimativa). Fonte: Reproduzido do processo autuado sob o nº 00055.000038/2013-70, SAC/PR.

Tal processo autuado expando características e dados quanto ao comportamento do setor aeroviário ao longo dos anos, traz a projeção de um total de passageiros processados para voos domésticos e internacionais nos aeroportos administrados pela INFRAERO em torno de 350 milhões para o ano de 2030, e ressalta dados quanto à movimentação de passageiros nos dois aeroportos no período de 2006 a 2011 (Tabela 2).

Segundo o mesmo documento, no ano seguinte, em janeiro de 2012, o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro tornou-se o segundo aeroporto do Brasil em número de passageiros, ultrapassando o Aeroporto de Brasília (1.361.191 passageiros) e o Aeroporto de Congonhas (1.316.550 passageiros), registrando a marca de 1.629.690 passageiros, uma alta de 23% em relação ao mesmo período de 2011 (Processo autuado sob o nº 00055.000038/2013-70, SAC/PR).

Tabela 2: Evolução do transporte de passageiros (milhões) nos 10 principais aeroportos do país. Destaque para os aeroportos do Galeão e de Confins.

Aeroporto	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Var(2010-2011)
Guarulhos/SP	14,57	17,80	20,36	21,55	26,64	30,00	13%
Congonhas/sp	16,79	14,28	13,49	13,56	15,56	16,76	8%
Brasília/DF	8,30	9,60	11,02	12,51	14,75	15,40	4%
Galeão/RJ	9,01	11,14	12,15	11,83	12,28	14,95	22%
Confins/MG	3,60	4,25	4,85	5,55	7,24	9,53	32%
Santos Dumont/RJ	3,55	3,28	3,61	5,20	7,78	8,52	10%
Salvador	5,07	5,45	5,65	6,66	8,11	8,39	3%
Porto Alegre	3,86	4,34	4,86	5,55	6,45	7,83	21%
Curitiba	3,45	3,79	4,26	4,88	5,97	6,97	17%
Recife	3,64	3,88	4,33	4,96	6,33	6,38	1%

Fonte: Reproduzido do processo autuado sob nº 00055.00038/203-70, SAC/PR.

Em leilão realizado no dia 22 de novembro de 2013, o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro foi arrematado ao valor de 19 bilhões pelo consórcio Aeroportos do Futuro, composto pela Odebrecht TransPort Aeroportos S.A., com 60% de participação, e pelo operador Excelente B.V. (cujo titular é a Changi, operadora do aeroporto de Cingapura), com participação de 40%(PORTAL G1, 2013). Segundo a mesma reportagem, as atividades de operação, manutenção e ampliação foram transferidas da INFRAERO para o referido consórcio, que investirá cerca de 156 milhões em obras de infraestrutura e melhorias nos serviços no Aeroporto Internacional ao longo dos 25 anos de concessão.

Dentre as obras previstas estão: reforma dos Terminais 1 e 2, ampliação das instalações, do estacionamento, investimento em tecnologia, e, dentre outros investimentos, o de grande impacto é a construção de uma terceira pista (ou duas) de pouso e decolagem. Algumas obras tiveram como meta de conclusão as Olimpíadas,

realizadas em 2016, como a reforma dos Terminais. Contudo, grande parte das mudanças ainda está em curso.

Ao longo dos séculos, percebemos uma conjuntura de acontecimentos mundiais que tiveram reflexos profundos em nossa sociedade. Gerando demandas específicas que, na esfera política, se traduziram em ações de Estado.

A implementação de tais ações remete a processos que geram efeitos e resultados. Assim, se apresentaram as políticas aeroportuárias adotadas ao longo dos diversos períodos históricos expostos. Com marcas profundas de políticas públicas que têm calcado os objetivos gerados pela demanda da sociedade. O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/ Galeão – Antônio Carlos Jobim tem refletido em sua construção e processos de ampliação e concessão, a efetivação de tais políticas, reconfigurando, profundamente, a paisagem em que está inserido. No próximo capítulo nos propomos a realizar uma análise dos condicionantes, ações e processos ambientais e sociais resultantes de tais políticas.

CAPÍTULO 3: MEIO AMBIENTE E SOCIEDADE: TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM DA FACE OCIDENTAL DA ILHA DO GOVERNADOR

Emídio (2006) estabelece que o meio ambiente possa ser concebido através de suas características físicas e químicas, ou como realidade com dimensão de tempo e espaço, histórica e social. Para a autora a paisagem seria uma forma de interpretar o meio ambiente, refletindo equilíbrios ecológicos ou desequilíbrios, representando um estímulo à conservação, um alerta à degradação, ou um chamado à recuperação do meio ambiente. Nesse sentido, entender e interpretar a paisagem se coloca, então, como de suma importância nos projetos que visam alterações no meio ambiente. Tendo-se como base as relações sociais e situações ambientais que ocorrem de forma integrada no tempo e no espaço.

Botelho (1992) acrescenta que as abordagens dos programas de gestão territorial extremamente quantitativas, mesmo levando em conta a questão do meio ambiente, essa tende a ser também avaliada de forma quantitativa, com enfoque à mensuração dos impactos. A autora adverte que as condicionantes ambientais e população local não devem ser avaliadas pela ótica custo/benefício econômico, mas por meio de parâmetros de qualidade de vida, por exemplo, contribuindo para um novo perfil de planejamento de políticas públicas, pautado na complexidade e multiplicidade das regiões para quais tais políticas se destinam.

Nessa continuidade, com a verificação, no capítulo 2, da dominância da lógica modernizante tecnicista e desenvolvimentista que influenciaram a constituição e consolidação do sítio aeroportuário do AIG – RJ no bairro do Galeão, propomos neste

capítulo uma análise das condicionantes, ações e processos ambientais e sociais resultantes de tais políticas. Junto com uma proposta de utilização da cartografia histórica e da geografia histórica na educação ambiental, visando potencializar uma gestão socioambiental mais integrada entre o poder público e a sociedade.

3.1: O sítio aeroportuário e as principais mudanças no meio ambiente ocorridas no bairro do Galeão

Lamego (1948) dissertando sobre o processo natural de ampliação da área territorial da Ilha do Governador, ressalta como os sedimentos quaternários contribuíram para o aumento de terra firme através do preenchimento de fossas ao longo de sua costa. Desenhando assim, seus originários 29 quilômetros quadrados de extensão territorial com contornos irregulares – formados por praias, pontas e sacos – que classificaram a ilha como a maior dentre as da Baía de Guanabara (LAMEGO (1948); IPANEMA, 1993; IPANEMA, 2013).

Contudo, sua constituição geomorfológica formada ao longo de milhões de anos por processos naturais de avanço e recuo do mar, foi bastante alterada, notadamente, ao longo do século XX, com modificações marcantes em sua forma e área territorial. Marcelo Ipanema, em Introdução do Livro *Indicador da Ilha do Governador I* (1993), de Cybelle Ipanema, relata que ao todo foram sete os aterros de maior porte na ilha que significaram acréscimos expressivos em suas terras para mais de 30 Km² ¹⁹: 1) para a via e pista do Aeroporto do Galeão, alterando a praia do Galeão; 2) para os clubes náuticos na Ribeira e Bananal; 3) no córrego e saco do Jequiá; 4) para atracadouros – autor não especifica as localidades -; 5) no saco de Olaria – atualmente, denominado Aterro do Cocotá dando origem a praia artificial e ao Parque Manuel Bandeira; 6) para a implantação de logradouros, em especial nas praias, no Jardim Guanabara, por exemplo; 7) e, nas proximidades do AIG-RJ. A autora Ipanema (2013) acrescenta a essa lista, os aterros realizados na ponta do Galeão para a construção da ponte Velha em 1949.

Com um relevo acidentado, predominantemente de colinas, embora não muito elevadas, a ilha faz parte do conjunto de maciços montanhosos da Serra do Mar e, originalmente, com poucas áreas planas (IPANEMA, 1993). Nos vales entre as elevações se estabeleceram os caminhos utilizados por indígenas que permanecem até os dias de hoje, como a Estrada do Galeão, por exemplo (IPANEMA, 2013). A autora acrescenta que ao interior da referida estrada, no bairro do Galeão, morros como das Flexeiras, Inglês, Itacolomy, Tubiacanga, São Bento, Carico, Limão, Engenho Novo –

19 Ver capítulo 1, tópico 1.1.

todos com altitudes entre 30 m e 50 m – foram desmontados e seu desmonte utilizado para a construção e ampliação do Aeroporto do Galeão nas décadas de 50 e 70.

Em análise ao mapa da Ilha do Governador de 1922, produzido pelo Serviço Geográfico do Exército (SGE) (Figura 1), verificamos a existência de tais morros e de outros morrotes não citados pelos autores, como o morro do Teixeira, do Sangue, do Faustino, do Mouro, do Melhoramento; todos com altitudes que figuravam entre 20 m e 40 m. Em mapas recentes da ilha identificamos que muitos desses morros não existem mais, provavelmente, tendo sido seus materiais utilizados nos mesmos processos referidos acima.

Sobre a hidrografia do bairro do Galeão, no mesmo mapa de 1922, podemos verificar a existência de vários córregos, porém somente o córrego do Galeão, com nascente no morro do Carico, encontra-se nomeado, desembocando na antiga praia de São Bento – face sul do bairro, atualmente denominada praia de Belo Jardim. Já para os cursos d'água não nomeados é possível visualizar no mapa, várias faces territoriais em que desembocavam: no Saco de Itacolomy e na Praia de Tubiacanga – de ocorrência na face norte do bairro; e, na praia das Flexeiras e da Gamboa – face oeste do bairro. A autora Ipanema (2013) expõe que os córregos a face norte e a oeste do bairro desapareceram e que o córrego do Galeão se encontra, hoje, canalizado e semiculto.



Figura 1: Imagem extraída do mapa da Ilha do Governador de 1922 com demarcação e denominação das principais feições hidrogeomorfológicas e indicação da mina de areia (circundada em vermelho). Fonte: SGE, 1922.

Ipanema (2013) ressaltando as praias da ilha da primeira metade do século XX, relata sobre a existência de numerosas praias, com clima ameno pela presença do mar, que convidavam ao lazer, caracterizando a ilha um lugar de veraneio para a população do Distrito Federal. No bairro do Galeão existiam numerosas praias nas suas três faces de encontro com a Baía de Guanabara, como por exemplo, a praia das Flexeiras e da Gamboa a oeste; do Porto Santo, de Itacolomy e de Tubiacanga ao norte e; as praias do Galeão, de São Bento e do Engenho Novo ao sul. Lamego (1948) relatando sobre as formações de planícies arenosas com conchas atuais na ilha traz o exemplo do extenso areal poucos metros acima do nível do mar, que existia na fazenda de São Bento, na ponta do Galeão, onde havia uma mina de areia (Vide Figura 1). Tais planícies arenosas, segundo Lamego, se originaram de “correntes secundárias e temporárias produzidas pelos ventos” (1948, p. 111).

As praias das Flexeiras, Gamboa e Itacolomy desapareceram com os aterramentos para o Aeroporto na década de 50 e 70. Já as praias à porção sul do bairro, atualmente, encontram-se impróprias para banho, porém até meados dos anos de 1970, eram muito frequentadas pela população. Tal problemática ocorre devido ao processo de degradação ambiental que tem ocorrido na Baía de Guanabara, com o despejo acentuado de dejetos advindos de seu entorno (e da própria Ilha do Governador). O Acúmulo de esgoto sem tratamento e de lixo, por exemplo, têm ocasionado o decaimento da qualidade de suas águas.

Ressaltando as mudanças que ocorreram na praia do Galeão, Ipanema (1993) expõe que além da poluição que tem tornado suas águas impróprias para o banho, a praia foi “sucessivamente aterrada” (p.74) para as obras de alargamento da estrada do Galeão²⁰ e de construção do Viaduto dos Maracajás que veio a dar acesso ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro na década de 70.

Na região da praia de Tubiacanga, Ipanema (1993), sinaliza a existência de mangue na interface entre a ilha e o mar, assim como ao longo da face oeste do bairro do Galeão de ocorrência das praias das Flexeiras e da Gamboa. O mangue a face oeste, assim como as praias, desapareceu à época dos aterramentos para a construção e ampliação do Aeroporto do Galeão.

Em pesquisa ao acervo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB), localizamos vários escritos sobre o Rio de Janeiro de meados do século XX. Dentre eles um pequeno texto de três páginas que descreve a paisagem da Ilha do Governador e de seus bairros em meados dos anos trinta²¹. O texto não tem autoria e nem ano de publicação, mas descreve a riqueza dos solos em ferro, e a alta produtividade e fertilidade da terra, com a ocorrência de diversas colônias agrícolas e particulares que abasteciam o mercado do Distrito Federal de hortaliças e legumes. O escrito expõe a ocorrência de espécies arbóreas de madeira nobre para construção e marcenaria como Ipê, Jacarandá, Peroba e Sapucaia. Além de espécies frutíferas, plantas aromáticas e medicinais como erva de Santa Maria, que dentre outros usos atua como anti-inflamatório e erva Tostão, usada para problemas do fígado.

20 Originalmente a Estrada do Galeão era estreita e beirada à orla marítima do Galeão, tendo sido “desviada na altura da praia de Belo Jardim – ex São Bento – caminhando para leste até inferir em outra direção, bastante mais adiante” (IPANEMA, 2013, p. 173).

21 Concluímos ser desse período a publicação, pois em um trecho do texto o autor salienta a atuação do prefeito Pedro Ernesto para modernização da ilha com investimentos em estradas, iluminação e, no projeto de uma já tão desejada ligação ao continente. Tendo os mandatos de tal prefeito vigorado entre os anos de 1931 a 1936, estabelecemos ser da década de 30 tal manuscrito.

Ipanema (2013) dissertando sobre as frutas que ocorriam na ilha, nos fala sobre a morada dos pais²² de Lima Barreto em um sítio localizado no bairro do Galeão no morro do Carico, onde o romancista passou boa parte de sua vida, em que haviam, segundo a autora, mais de mil árvores frutíferas.

Sobre a fauna, o texto da década de 1930 exalta a riqueza de animais silvestres como tatus, cutias e cães do mato ao interior das matas. Além de uma avifauna rica, com variedade de espécies “muitas aproveitáveis” [palavras do autor]. Destacando os brejos e alagadiços, reforça a existência, nessas áreas, de aves aquáticas como Inhambú, Curió, Maritaca e Xexéo. E, Colocando a importância da pesca de espécies como Corvina, Pescada e Tainha para a população pobre da ilha como o principal recurso para sobrevivência, o autor do escrito também nos retrata sobre a população pesqueira, com a existência de colônias de pescadores no Galeão e no Jequiá. Somando uma comunidade de pescadores de cerca de dois mil indivíduos que, segundo o autor, seria a maior dentre as localizadas, na época, na Baía de Guanabara.

Ao longo da estrada do Galeão, segundo Ipanema (2013), nas áreas da aeronáutica as matas eram bem preservadas, contudo foram aos poucos sendo devastadas para “ampliação de estabelecimentos da aeronáutica, sobretudo da área médica: hospitais e laboratórios” (p.169).

A partir do cenário exposto evidenciamos profundas alterações no meio biótico e abiótico, que se manifestam em alterações no meio ambiente, configurando uma paisagem metamorfoseada, socialmente construída. Contudo e, sobretudo por conta dessas profundas alterações no meio, expomos no tópico seguinte as principais alterações que ocorreram com as populações que moravam e ainda moram na área de construção e ampliação do Aeroporto.

3.2: Comunidades locais: autoafirmação e ação política

A área do Galeão era ocupada por pequenas comunidades de agricultores e pescadores no início do séc. XX. Tenreiro (2014) ressalta a existência de três comunidades – Flexeiras, Itacolomi e Tubiacanga (Mapa 5) – que se formaram por trabalhadores e escravos do antigo convento, por trabalhadores de pequenas propriedades e de colônias agrícolas que haviam na região e pelos trabalhadores civis dos empreendimentos aviários que foram sendo instalados ao longo do tempo.

A autora Ipanema (2013) argumenta que Flexeiras e Itacolomi sofreram impacto direto da concretização dos projetos estatais no atual bairro do Galeão, tendo que ser

²² Ipanema (2013) expõe que o pai de Lima Barreto era almoxarife das Colônias de Alienados.

desapropriadas e realocadas para outras áreas. Na década de 50, a comunidade de Flexeiras, residente nos arredores entre o morro das Flexeiras e a praia de mesmo nome e, na década de 70 a comunidade de Itacolomi que residiam no vale situado na base do morro de mesmo nome, alguns em seu topo até a base do morro do Inglês e ao lado do morro de Itacolomy. Contudo, Tenreiro (2014) argumenta que Tubiacanga, juntamente às modificações enfrentadas por alterações no meio ambiente, também sofreu impactos sociais advindos das desapropriações das duas comunidades supracitadas (Mapa 5).

Localização aproximada das antigas comunidades do atual bairro do Galeão no início do séc. XX



Mapa 5: Localização aproximada das comunidades de Flexeiras, Itacolomi e Tubiacanga no bairro do Galeão, no início do séc. XX. Fonte: Elaborado por Christiane Araújo, 2018.

Assim, buscaremos expor neste tópico as transformações e problemáticas que a construção e ampliação do Aeroporto das décadas de 50 e 70 e os projetos apresentados com as concessões de 2013, têm colocado perante essas três comunidades. E para tanto, trazemos as falas de representantes dessas populações. Moradores remanescentes de Flexeiras, Itacolomi e hoje em dia, residentes de Tubiacanga. Suas memórias e lembranças registradas através da oralidade, na remontagem do passado dessa porção da Ilha do Governador.

O *Manual de História Oral* de Meihy (2005), descreve a memória oral como sendo uma narrativa biográfica em que o depoente alia um roteiro cronológico a acontecimentos importantes do seu passado. O autor orienta a utilização de um gravador e que a conversa seja aberta, seguindo uma sequência cronológica da

trajetória do entrevistado. Nas conversas realizadas com os moradores²³, utilizamos tal instrumento para gravar os depoimentos, com posterior transcrição das gravações.

Segundo Tenreiro (2014), Flexeiras era uma comunidade de poucas casas com aproximadamente 500 residentes, pescadores artesanais que utilizavam, primordialmente, o transporte por meio de barco para chegar ao continente e comercializar seu pescado. Em conversa com a senhora Cléa, ex-moradora da comunidade, hoje com 78 anos, ela nos relatou sobre as brincadeiras que fazia na praia, da areia e da água “branquinhas”, sobre as casas de quintais grandes com árvores, cajueiros, mangueiras e pitangueiras e criação de galinhas, gado e cabra. E nos confessa em seu depoimento:

Eu sou cria de Flexeiras, nasci e morei lá na época de Getúlio em que retiraram a gente [...] fomos retirados por soldados. Me lembro que a casa da minha mãe era grande com um quintal com muitas árvores. Eu comia peixes que meu pai pescava e minha mãe fazia na brasa. Eu brincava muito e sempre nos reuníamos, toda a comunidade, para festas dos pescadores. Quando dava muito peixe, sempre tinha festa. Meu pai vendia tudo no mercado no Centro [...] era uma vida tranquila...

Em clima de nostalgia a ex-moradora de Flexeiras acrescenta que à época das desapropriações, sem nenhum tipo de ajuda ou ressarcimento financeiro dado pelo governo federal, muitos moradores foram para a Baixada Fluminense, outros para o interior da Ilha do Governador e outros se deslocaram para a comunidade vizinha, Itacolomi.

Tenreiro (2014) acrescenta que as terras sendo do poder público, os moradores não tinham como comprovar propriedade dos imóveis, assim, não foram indenizados e muitos foram alocados também para a comunidade de Tubiacanga, que na época era composta por cerca de 20 (vinte) casas. “Lá receberam apenas moradias bastante precárias, construídas num brejo aterrado infestado de maruim²⁴ [...]” (TENREIRO, 2014, p. 22)

A comunidade de Itacolomi apresentava na década de 1950 uma população de aproximadamente dois mil habitantes entre os moradores mais antigos que residiam na parte baixa, em sítios com quintais espaçosos e os moradores desapropriados de Flexeiras, já residentes também na comunidade (TENREIRO, 2014). O autor acrescenta a construção “Vila da Operária para trabalhadores civis do Ministério da Aeronáutica da fábrica de aviões do Galeão” (p. 29), que passou a ocupar áreas próximas a construção do Aeroporto do Galeão.

23 Com o consentimento dos depoentes, todos os nomes e idades divulgados na presente pesquisa são os nomes verdadeiros, informados por tais indivíduos.

24 Designação comum às diversas espécies de mosquitos da família Ceratopogonídeos, de até 2 mm de comprimento, cuja ocorrência está associada às áreas de mangue.

O senhor Antônio, de 75 anos, antigo morador de Itacolomi nos revela que com o final das obras do Aeroporto na década de 1950 muitos dos moradores da “Vila”[Operária] permaneceram morando lá, outros venderam suas casas para moradores de Itacolomi, e que acabaram virando vizinhos. E acrescenta:

A gente era quase uma mesma comunidade. A gente jogava bola juntos, saíamos correndo pelos matos. No alto do morro [de Itacolomy], moravam algumas pessoas e lá tinha um campo de futebol que a gente disputava com o time da antiga Flexeiras [...]. De lá de cima dava pra ver tudo, dava pra ver a praia e Caxias do outro lado da baía. A gente via o aeroporto todo de um lado ao outro da sua pista [...].

Senhor Aloisio, de 63 anos, antigo morador lembra os banhos, pelado, na “praia do Pouca Roupa”. Ao ser indagado sobre onde ficava tal praia diz que “é onde hoje está a pista construída na década de 1970, de frente para Caxias”. Acreditamos que o senhor Aloisio esteja se referindo à praia de Itacolomy situada no Saco de Itacolomy, hoje tomado pelo aterro para a construção da referida pista na década de 1970.

A construção do AIG-RJ na década de 1970 ocasionou a desapropriação da comunidade que também deve como destino outras localidades na Baixada Fluminense, como o município de Caxias; na Ilha do Governador e a comunidade de Tubiacanga. Tenreiro (2014) afirma que já na década de 1960 na comunidade de Itacolomi haviam três escolas públicas e um clube – Clube de Itacolomi, e que a comunidade era muito integrada. Hoje em dia, das três escolas somente uma ainda existe: a Escola Municipal Alberto de Oliveira que, se antigamente tinha o seu entorno ocupado pela comunidade de Itacolomi, atualmente, tal área é ocupada pela Vila Militar da Aeronáutica.

Tenreiro (2014) ressalta a rapidez com que os moradores foram retirados de suas casas, pois muitos estavam no trabalho enquanto os tratores agiam, expondo que não há conhecimento de um movimento de resistência contra as desapropriações, o que pode ter ocorrido devido ao cenário de ditadura militar em que o país se encontrava e a não liberdade para se manifestar contra os projetos de grandes obras em voga, além da lógica desenvolvimentista que vigorava na época, semeando o ideário do “milagre econômico brasileiro” em toda a sociedade (TENREIRO, 2014).

Sobre a comunidade de Tubiacanga, o autor Tenreiro (2014) a coloca como elo material entre as comunidades de Flexeiras, Itacolomi e a história de ocupação da face ocidental da Ilha do Governador. Ressaltando a articulação entre os antigos moradores das comunidades desapropriadas no passado para manter a rede de interconhecimento e a memória das antigas comunidades.

Assim, Tubiacanga vem resistindo, e o histórico de desapropriações que muitos de seus habitantes vivenciaram, favoreceu a organização comunitária da comunidade. Hoje, a comunidade além da Associação de Moradores e Amigos de Tubiacanga

(AMAT), conta com a Associação de Pescadores Livres de Tubiacanga (APELT), de grande atuação em projetos de educação ambiental junto ao movimento Baía Viva²⁵, e com atuação dos membros do Clube Flexeiras – antigo clube de futebol da comunidade Flexeiras, que além de clube recreativo tem ativa voz nas decisões sobre assuntos de interesse da localidade.

Em 2013, com a inclusão do AIG-RJ/ Antônio Carlos Jobim no PND, a comunidade se viu ameaçada por mais um projeto de ampliação do sítio aeroportuário²⁶. Segundo o Relatório 3: Estudos ambientais (2013) realizado para o processo de concessão, dentre as obras para adequar o aeroporto a crescente demanda para o setor, haveria a necessidade de ampliação no número de pistas para pousos e decolagens. Ao todo são 4 projetos de ampliação – 2A, 2B, 3A e 3B - na Figura 2, temos dois deles: 2B e 3B, que exigiriam a retirada integral da comunidade de Tubiacanga para sua efetivação (RELATÓRIO 3: ESTUDOS AMBIENTAIS, 2013).

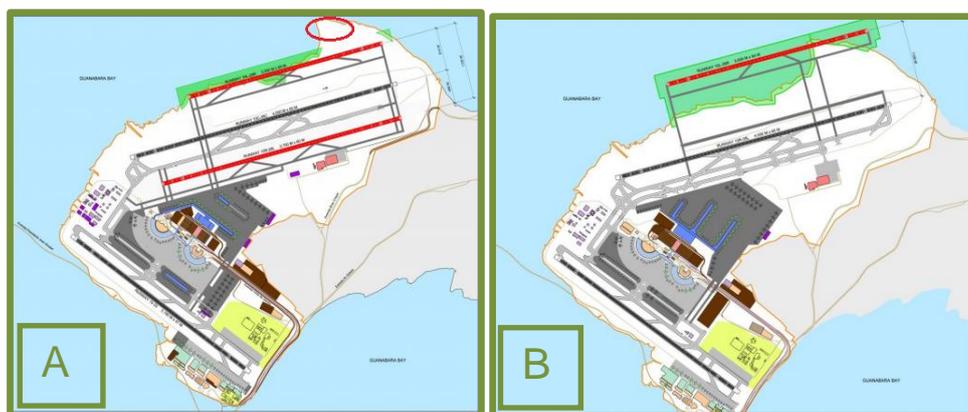


Figura 2: A) Projeto 2B: construção de duas pistas paralelas à pista 10R-28L existente. Tubiacanga ficaria “confinada” ao norte (círculo em vermelho); B) Projeto 3B: construção de uma pista somente, mas independente à pista 10R-28L. A nova pista seria construída sobre a comunidade. Fonte: RELATÓRIO 3: IMPACTOS AMBIENTAIS, 2013.

Segundo Tenreiro (2014), no ano de 2013, residiam na comunidade em torno de 5.000 habitantes que, com a ameaça de terem suas casas derrubadas, realizaram uma grande mobilização junto ao poder público. Com realização de passeatas, manifestos por escrito junto à Câmara Municipal do Rio de Janeiro (CM-RJ), divulgação junto à mídia, procura de apoio junto a representantes políticos locais, etc.

Presidente da AMAT na época, o senhor José Catizano nos conta como foi a movimentação da comunidade contra a remoção

Nós fomos a uma audiência sobre a privatização do aeroporto, foi na base aérea de Jacarepaguá. Em outras ocasiões, fechamos a pista que vai para o aeroporto, duas vezes. Também realizamos algumas

²⁵ Movimento coletivo plural que luta contra a degradação da Baía de Guanabara (FACEBOOK BAÍA VIVA).

²⁶ Toda área patrimonial do aeródromo, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

reuniões com a ANAC, no Clube Flexeiras, já tivemos um quantitativo de 400 pessoas nessas reuniões. Também procuramos apoio sensibilizando vereadores.

Dando continuidade ao seu depoimento, senhor Catizano nos alerta que a problemática das remoções ainda não chegou ao fim. Expondo que devido à crise mundial que afetou o país nos anos posteriores à concessão, os projetos de construções das pistas foram adiados, contudo ainda podem se concretizar. De qualquer forma, os moradores continuam firmes na luta por manterem seu lugar de moradia.

Na autoafirmação de sua história identitária, os moradores têm procurado junto aos representantes políticos da Ilha do Governador com mandato em exercício, a institucionalização territorial de sua comunidade. E no final de 2017, o Projeto de Lei 783/2014, de autoria dos vereadores Rosa Fernandes, Jimmy Pereira e Tânia Bastos, que rege sobre a criação do bairro de Tubiacanga, foi aprovado. A publicação legislativa registrada sob a numeração 6280/17 no Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro (DCM/RJ) ocorreu em 22/11/2017. E, atualmente, os moradores aguardam que se cumpra a lei.

Sobre tal evento, o senhor Catizano expressa que:

Lutamos muito para tal reconhecimento. A vereadora Rosa é uma grande parceira nossa. Agora, além de termos o reconhecimento como uma comunidade de pescadores, pois tem a colônia de pescadores muito forte aqui, também somos reconhecidos pela lei como bairro.

Nessa perspectiva, a comunidade tem se tornado cada vez mais ciente de sua afirmação e força política, com atuação junto ao poder público local na manutenção de seu direito à moradia. A criação do novo bairro ratifica Tubiacanga como materialização da história geográfica da comunidade de Flexeiras e Itacolomi, e do próprio bairro do Galeão.

Com exposição das alterações que a construção e ampliação do Aeroporto trouxeram às comunidades localizadas no bairro do Galeão, contribuindo para a atual configuração da paisagem e a conjuntura espacial da distribuição social da população, buscamos no tópico seguinte contribuir para a educação ambiental com uma proposta de projeto para o bairro do Galeão.

3.3: Educação ambiental: Contribuição da Cartografia Histórica na articulação de um projeto socioambiental

Após a concessão do Aeroporto, para o acréscimo de pistas ao lado da pista 10R-28L, já existente, estão previstos novos aterramentos com volume em torno de 20.600.000 m³, em uma área que pode chegar a 3.000.000 m² de afetação sobre a Baía

de Guanabara. Prever-se curvas de ruído²⁷ devido aos pousos e decolagens, com a construção das novas pistas, em torno de 65db a 70db²⁸. Além da supressão de vegetação estimada em 186,37 hectares, na área do sítio aeroportuário (RELATÓRIO 3: ESTUDOS AMBIENTAIS, 2013).

No bojo desse cenário, destacamos as relações sociais que se estabelecem e constituem a paisagem. Almeja-se que projetos de cunho estatal estejam além das lógicas supracitadas, contemplando o pensamento socioambiental na perspectiva da educação ambiental. Segundo Pádua et al (2004)

a educação ambiental surgiu formalmente na década de 70, como resposta as crises socioambientais crescentes que não estavam sendo abordadas efetivamente nas diversas áreas da vida humana, principalmente nas propostas tradicionais de educação. A formação de cidadãos atuantes passou a ser centro dos debates sobre a temática ambiental (p. 357).

A autora acrescenta que a formação em educação ambiental deve englobar enfoques interdisciplinares que reflitam a complexidade atual, indo além do simples ato de informar ou transmitir conhecimento, inserindo a população na problemática abordada (Pádua et al, 2004). Segundo a 'Carta de Belgrado' a educação ambiental é a busca para desenvolver um cidadão consciente do ambiente total, preocupado com os problemas associados a esse ambiente e que tenha conhecimento, atitudes, motivações, envolvimento e habilidades para trabalhar individualmente e coletivamente visando resolver problemas atuais e prevenir os futuros (Brasil, 1998).

Assim, propomos a realização de um projeto de educação ambiental para o bairro do Galeão que tenha como foco a paisagem do bairro, contribuindo para uma mudança de racionalidade na constituição de projetos infraestruturais estatais como o do AIG-RJ.

Para tanto, utilizamos como recurso ferramentas da cartografia histórica. Segundo Andrade (2012), a cartografia histórica tem importância como instrumento que auxilia no entendimento da estrutura dinâmica de um espaço em tempos pretéritos, substituindo, esclarecendo e, muitas vezes ocupando lacunas não esclarecidas pela pesquisa em outras fontes documentais.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, seja na análise de documentos técnicos, ou de documentos históricos, ou de reportagens de época; não encontramos

27 Segundo Lei 4.092/08. Art. 3, parag. VII ruído é “qualquer som ou vibração que cause ou possa causar perturbações ao sossego público ou produza efeitos psicológicos ou fisiológicos negativos em seres humanos e animais”.

28 Pela classificação da ABNT NBR 10151, p. 3, a área que será atingida pelos projetos propostos é classificada como estritamente residencial urbana ou de hospitais ou de escolas, com níveis de db admissíveis de 50db (diurno) e 45db (noturno).

referências quanto ao quantitativo de ganho de área no bairro do Galeão com os aterramentos ou imagens que possibilitem uma estimativa visual de tais processos. Neste sentido, elaboramos um mapa piloto de exemplificação de ganho territorial no bairro com os aterramentos para a construção e ampliação do Aeroporto (Mapa 6), visando elucidar as alterações na paisagem que tais dinâmicas ocasionaram. Na busca por maior envolvimento da população e do poder público em uma gestão participativa socioambiental da área. Pádua et al (2004) defende que a educação ambiental objetiva a melhor expressão de cada um em sociedade. Podendo levar ao engajamento do ser humano em processos de mudança, despertando o potencial transformador do indivíduo e estimulando o envolvimento responsável em processos mais éticos na relação homem/natureza.

Para a construção do produto selecionamos um mapa em formato PDF do ano de 1922 produzido pelo SGE²⁹, obtido do acervo digital da Biblioteca Nacional. A escolha por tal mapa se justifica, pois, a imagem contém um bom nível de detalhamento da área e como sua produção é anterior à década de 50, ou seja, anterior à construção do aeroporto, foi possível demarcar os momentos de ganho territorial no bairro nessa época e também na década de 1970.

O mapa foi georreferenciado no software ArcGis 10.1, com a demarcação no mapa de 7 pontos de georreferenciamento, na tentativa de se diminuir o erro de georreferenciamento. Em seguida, a imagem georreferenciada foi sobreposta a uma imagem dos limites dos bairros da base de dados geográficos abertos da prefeitura do Rio de Janeiro (portalgeo-pcrj.opendata_arcgis.com). Ficando possível a visualização das discrepâncias territoriais entre as duas imagens sobrepostas. Assim, estabelecemos polígonos para as discrepâncias, classificando cada um conforme sua localização: *Polígono 1) Década de 1950* e *Polígono 2) Década de 1970*. As estimativas sobre a qual época se referia cada polígono, foram estabelecidas conforme os resultados obtidos com a pesquisa histórico-geográfica documental.

O produto final é um mapa piloto na escala de 1:45.000 que evidencia o ganho territorial no bairro do Galeão a partir da instalação e ampliação do sítio aeroportuário. O mapa apresentou um erro de georreferenciamento em torno de 30 metros, valor acima do valor máximo estabelecido pela Norma Técnica do INCRA de 2009 para demarcação fundiária, contudo, como o mapa se coloca como produto piloto de exemplificação para a elaboração de um projeto de educação ambiental e, sobretudo, devido ao prazo para entrega do presente trabalho, optou-se por mantê-lo como produto final da pesquisa aqui apresentada.

Com a construção do mapa foi possível se ter uma ideia visual do ganho de área territorial que os processos de construção e ampliação do aeroporto ocasionaram. E indo além, foi possível estimar o quantitativo de ganho de área para o bairro. Após a demarcação dos polígonos, o software foi capaz de calcular os valores de ganho de área em torno de 3.000 Km² para os aterramentos da década de 1970 e de 1.000 Km² para os aterramentos da década de 1950. Contudo, devido ao erro de georreferenciamento já explicitado acima e ao fato de ser todo o mapa uma representação do real, esses valores são válidos somente como estimativa dos quantitativos aproximados dos montantes reais de ganho de área, ocasionados pelos aterros que foram empregados em tais processos.

Propõe-se a utilização de tal mapa – realizados os pretendidos acertos quanto ao erro admissível, como base na construção de um mapa interativo, unindo ferramentas da cartografia histórica e da geografia histórica em prol de um projeto de educação ambiental que potencialize a mudança no olhar sobre o meio e em projetos que valorizem a gestão participativa do espaço, contemplando uma ética socioambiental.

O mapa interativo deverá apresentar informações sobre o bairro ao toque de “pontos links” em sua extensão. A cada toque do usuário nesses pontos específicos, abrir-se-á uma janela com informações sobre a configuração da paisagem que existia em tal ponto do bairro, seja sobre o meio abiótico ou biótico, expondo o que existia em tal ponto. As informações expostas pelas janelas podem ser em formato de vídeos, imagens, textos, seguindo o layout e designer que melhor se adequar ao ambiente virtual.

Seu uso pode ocorrer em cursos de educação ambiental para as comunidades não somente do Galeão, mas de toda a Ilha do Governador e do município do Rio de Janeiro. O senhor César Mello, também ex participante do corpo administrativo da AMAT, ao dialogar conosco sobre as lutas enfrentadas pela comunidade, expôs o desejo dos moradores de criar o Centro Ecológico e Cultural de Tubiacanga valorizando e perpetuando a história do bairro do Galeão, da comunidade e sua autoafirmação política. Assim, o mapa interativo poderá ser utilizado em cursos de formação e capacitação de multiplicadores na comunidade. Além de seu uso junto às escolas da região em que os alunos poderiam realizar visitas guiadas ao Centro e conhecer mais sobre a geografia histórica da área.

Outro viés de utilização do produto seria junto aos gestores e planejadores públicos, a princípio, pertencentes à autarquia municipal. Contudo, objetivando também o alcance de outras esferas de poder, notadamente, a esfera federal, em que são estabelecidas, por exemplo, as diretrizes de gestão do aeroporto localizado no bairro,

por exemplo. Propõe-se não somente informar, mas criar uma relação de proximidade do indivíduo com o meio. Assim, por exemplo, poderiam ser organizados workshops sobre as potencialidades paisagísticas da Ilha do Governador. Incentivando, por exemplo, em um olhar para o futuro, outros usos além do militar para o bairro, e para a Ilha do Governador como um todo.

A longa data, a Ilha do Governador tem se apresentado como de grande atrativo ao turismo ecológico e cultural, contudo a contínua degradação das águas da Baía de Guanabara tem cada vez mais, distanciado essa vocação de sua realidade cotidiana. Tal projeto vem a ter este cunho de valorização e resgate dessa vocação da Ilha do Governador. Ou seja, na contribuição da melhoria de vida da população local e do meio biótico a abiótico, e como mais um pressuposto que impulsiona e legitima a necessidade cada vez mais urgente de políticas públicas e projetos consistentes de despoluição da Baía de Guanabara.



Legenda

- Década de 1950
- Década de 1970

Fonte: SGE (1922); IPP (2018); Basemap World Imagery (2018)
 DATUM: UTM Zona 23S/SAD69
 Autor: Christiane Araújo

Mapa 6: Aterramentos realizados para a construção e ampliação do AIG-RJ. Fonte:

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob o viés de modernização do mundo, frente às demandas cada vez mais complexas do convívio em sociedade, a paisagem tem se metamorfoseado em um ritmo cada vez mais acelerado e contínuo. Em prol do ideário desenvolvimentista o meio ambiente [biótico e abiótico], social e temporal tem sido cada vez mais modificado com vias a atender diretrizes societárias desse dito “mundo moderno”.

Observa-se que ao longo do séc. XX houve uma intensificação nos processos de tecnificação modernizante que perpassou diversos governos e políticas de Estado. O ideário de desenvolvimento serviu como pressuposto às tomadas de decisões políticas no país, frente às demandas colocadas no cenário internacional.

Observamos que os processos institucionais que têm vigorado sobre o sítio aeroportuário do Aeroporto do Galeão têm influenciado de forma marcante a distribuição geográfica e histórica das comunidades e dos ambientes naturais de seu entorno. Se nas décadas de 1950 e 1970 evidencia-se o pensamento modernizante tecnicista e desenvolvimentista nos arranjos institucionais em voga sobre o tema, algo semelhante se manifesta ainda nos dias de hoje.

Fica evidente a necessidade cada vez maior de políticas públicas que prestigiem além da lógica desenvolvimentista quantitativa. Valorizando as características locais em que são implantadas. Um modelo de políticas públicas que valorize os aspectos naturais e culturais e potencialize a participação local. Em conjunto, a sociedade civil e governos locais devem contribuir na elaboração, junto ao Estado, de tais políticas.

Cada vez mais tem aumentado a devastação dos ambientes naturais da Baía de Guanabara. A Ilha do Governador, a maior das ilhas de tal baía, tem grande potencial como maior símbolo da riqueza paisagística do balneário carioca. Contudo, propostas e ações que levem a uma mudança de racionalidade são urgentes, visto as grandes alterações que já são evidenciadas na paisagem. Nos dias de hoje, o meio ambiente já metamorfoseado, cada vez menos exterioriza as características exuberantes do passado. E, tendo o meio ambiente integralidade social, cada vez mais a qualidade de vida daqueles que habitam o local tem sofrido devido a essas alterações.

Assim, as propostas de educação ambiental, se colocam como contribuições relevantes na luta por um futuro com maior equidade social e ambiental na formulação e implantação de políticas públicas de Estado.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Adriano B. Espaço, tempo e imagens: a cartografia histórica sustentando análises sobre o sertão baiano. **Revista Espaço e Geografia**, vol. 15, n. 2 (2012), 283-309. ISSN: 1516-9375. Disponível em: <<http://www.lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/view/159/157>>. Acesso em: 07/05/2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10151: **Acústica - Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade - Procedimento**. Rio de Janeiro. 2000. Disponível em: <<http://www.semace.ce.gov.br/wp-content/uploads/2012/01/Avalia%C3%A7%C3%A3o+do+Ru%C3%ADdo+em+%C3%81reas+Habitadas.pdf>>. Acesso em: 07/05/2018.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **BAIRROS CARIOCAS**. Disponível em: <<http://www.portalgeo.rio.rj.gov.br>>. Acesso em: 17/11/2017.

BOTELHO, Vera L. Desenvolvimento e meio ambiente na Amazônia e as populações locais: o caso dos pequenos produtores locais. In: GOLDENBERG, Mirian. **Ecologia, Ciência e política: participação social, interesses em jogo e luta de ideias no movimento ecológico**. Rio de Janeiro: Revan, 1992. p. 105-119.

BRASIL. Biblioteca de presidência. **I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) 1972/74**. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/catalogo/medici/i-pnd-72_74>. Acesso em: 23/11/2017.

BRASIL. **Carta de Belgrado: Uma estrutura global para a Educação Ambiental**. Ministério do Meio Ambiente, Brasília, DF, 1998. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/informma/item/8066-carta-de-belgrado>>. Acesso em: 06/06/2018.

BRASIL. **Norma Técnica para Georreferenciamento em ações de regularização fundiária aplicada a Amazônia Legal**. Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, Brasília, DF, jul 2009. Disponível em: <www.incra.gov.br/images/arquivos/norma_tecnica_portaria_01_14072009.pdf>. Acesso em: 21/06/2018.

BRASIL. **Relatório 3: Estudos ambientais, Aeroporto Internacional do Galeão, Rio de Janeiro**. Brasília, DF. ABR 2013. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/natal/arquivos/relatorio-3-estudos-ambientais.pdf/view>>. Acesso em: 04/04/2018.

CAMARGO, Aspásia & DINIZ, Eli (orgs.). **Continuidade e mudança política no Brasil da Nova República**. São Paulo: Vértice, Editora Revista dos tribunais, 1989.

CAPELLA, Ana Cláudia N. Perspectivas teóricas sobre o processo de formulação de políticas públicas. **Revista Brasileira de Informações Bibliográficas em Ciências Sociais (BIB)**, nº 61, 2006, p. 87-122. Disponível em: <http://www.academia.edu/18236209/Perspectivas_Te%C3%B3ricas_sobre_o_Processo_de_Formula%C3%A7%C3%A3o_de_Pol%C3%ADticas_P%C3%ABlicas>. Acesso em: 17/10/2017.

COELHO, Andutsa Aline. **Um estudo geográfico do transporte aéreo no Brasil**. 2012. 178f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/99502>>. Acesso em: 21/11/2018.

D'ARAÚJO, Maria Celina. Política e corporativismo militar no Brasil. In: I Encontro Nacional da Associação Brasileira de Defesa -ABED, 2007, Universidade Federal de São Paulo. **Anais do I Encontro Nacional da Associação Brasileira de Defesa – ABE**. [S.l.: s.n.], 2008. p. 233-253. v. I. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/242699138_PRIMEIRO_ENCONTRO_NACIONAL_DA_ASSOCICAO_BRASILEIRA_DE_DEFESA>. Acesso em: 22/11/ 2017.

DISTRITO FEDERAL. Lei n. 4.092, de 30 de janeiro de 2008. **Dispõe sobre o controle da poluição sonora e os limites máximos de intensidade da emissão de sons e ruídos resultantes de atividades urbanas e rurais no Distrito Federal**. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 01.02.2008, Republicado em 12.03.2008. Disponível em: http://www.migalhas.com.br/arquivo_artigo/art20110404-01.pdf. Acesso em: 12/06/2018.

EMÍDIO, Teresa. **Meio ambiente & paisagem**. 1 ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006. 176 pp.

FAJER, Márcia. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral – uma análise comparativa**. 2009. 150f. Dissertação (Mestrado em Saúde Ambiental) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-14012010-095713/pt-br.php>. Acesso em: 25/11/2017.

HOWLETT, Michael; RAMESH. M. & PERL, Anthony. **Política pública: seus ciclos e subsistemas: uma abordagem integradora**. Tradução técnica: Francisco G. Heidemann. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>. Acesso em: 10/10/2018.

IHGB. Instituto Histórico Geográfico Brasileiro. **Miscelanea de livros**. Rio de Janeiro IX. 198 4.5, nº 1-25 (s.n.t).

IPANEMA, Cybelle M. **História da Ilha do Governador**. 2 ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013. 223 pp.

_____. **Indicador da Ilha do Governador. Litoral, relevo e hidrografia**. 1 ed. Rio de Janeiro: Livraria e Editora Marcello de Ipanema, 1993. 126 pp.

JÚNIOR, Silvio Barbosa da Silva. **Atuação recente do estado brasileiro em planejamento de transportes sob a perspectiva do ordenamento territorial**. 2013. 270f. Tese (Doutorado em Geografia e Gestão do Território) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/15966/1/Silvio%20Barbosa.pdf>. Acesso em: 12/11/2017.

LAMEGO, **O homem e a Guanabara**. O Homem e a Guanabara. Rio de Janeiro, 1948.

MEIHY, José Carlos Sebe. **Manual de História Oral**. 1 ed. São Paulo: Loyola. 2005.

MAPA DA BAHIA DE GUANABARA. Escala 1:20.000. Rio de Janeiro. Serviço Geográfico do Exército. 1929. Disponível em: <http://www.dsg.eb.mil.br/>. Acesso em: 01/06/2018.

MAPA DA ILHA DO GOVERNADOR. Folha Oeste. Escala 1:10.000. 1 ed. Rio de Janeiro. Serviço Geográfico do Exército. 1922. Disponível em: <http://www.dsg.eb.mil.br/>. Acesso em: 23/05/2018.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Meio ambiente e ciências humanas**. 4 ed. São Paulo: Annablume, 2005. 162p.

_____. **Geografia histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica**. São Paulo: Annablume, 2009. 152p.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Projeto Rio Cidade: intervenção urbanística, planejamento urbano e restrição à cidadania na cidade do Rio de Janeiro. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona**, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/338.htm>. Acesso em: 24/11/2018.

PADUA, Suzana M.; TABANEZ, Marlene F.; SOUZA, Maria das G. de. A abordagem participativa na educação para a conservação da natureza. In: CULLERN JR. L.; RUDRAN, R.; VALLADARES-PADUA, C. (Org.). **Métodos de estudo em Biologia da Conservação e manejo da vida silvestre**. Curitiba: Ed. da UFPR; Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, 2004, p. 557-567.

BRASIL. **PROCESSO autuado nº 00055.00038/203-70**. Brasília: Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR), 2012. 347 p. v.

RIBEIRO, Manuel Souza. Inauguração do Aeroporto Supersônico. **Revista Veja**, Rio de Janeiro, 26 jan. 1977. Reportagem de capa, p. 58-63. Disponível em: <<https://acervo.veja.abril.com.br/#/edition/438?page=58&ion=1&word=ARSA>>. Acesso em: 22/11/ 2017.

RIO DE JANEIRO. Lei n. 6.280, de 22 de novembro de 2017. Cria e delimita o Bairro de Tubiacanga e altera a delimitação do Bairro do Galeão, na Área de Planejamento 3, na XX Região Administrativa – Ilha do Governador. **Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro**, RJ, nº 241, 22 nov 2017, pág. 3. Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/da65a6361caf879083257f460066ebb6/be55821b7fa6e56e832581df004f8b57?OpenDocument>>. Acesso em: 16/04/2018.

RODRIGUES, Jorge Fernando. Firmado contrato para obras no Galeão. **Revista Veja**, Rio de Janeiro, 20 jan. 1970. Economia, p. 48-49. Disponível em: <<https://acervo.veja.abril.com.br/#/edition/72?page=48&ion=1&word=constru%C3%A7%C3%A3o%20do%20aeroporto%20do%20gale%C3%A3o>>. Acesso em: 22/11/ 2017.

ROMERO, Silvio. Panorama de investimentos de início do séc. XX até década de 1950. **Almanaque do Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 15 jun. 1952. Economia, p. 124. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=157880&pasta=ano%20195&esq=Gale%C3%A3o>>. Acesso em: 21/11/ 2017.

RUSSO, P. R. Ilha do Governador: Considerações acerca de seu processo de ocupação. **Revista GEOUERJ**. Rio de Janeiro, n. 2, p. 89-100, 1997. Disponível em: <<file:///C:/Users/gusta/Downloads/21765-69880-1-SM.pdf>>. Acesso em: 06/1/2018.

_____, & AMADOR, Elmo da Silva. O Processo de Apropriação e Modificação da Natureza na Baía de Guanabara: O Caso da Ilha do Governador (Rio de Janeiro - RJ). **Boletim Gaúcho de Geografia**. Passo Fundo, n. 21, 13- 169-171, 1996. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38867/26382>>. Acesso em: 12/11/2017.

SCHIER, R. A. Trajetórias do conceito de paisagem na geografia. **R. RA'E GA**, Curitiba: Editora UFPR, n. 7, 2003, p. 79-85. [2]. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/3353>>. Acesso em: 07/07/2017.

SCHREINER, Luís. **As colônias de São Bento e Conde de Mesquita na Ilha do Governador**. Rio de Janeiro: Tip. E Lit. de Pereira Braga & Cia., 1890. Acervo Instituto Histórico Geográfico do Brasil – IHGB.

SENADO FEDERAL. **Coleção de Leis do Brasil** – 1890. Página 2949 Vol. Fasc.X. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=51945&norma=67761>>. Acesso em: 17/07/2017.

SILVA, Augusto César Pinheiro da. Redefinindo a Paisagem do Rio de Janeiro: dilemas constantes sobre o espaço carioca. **Revista Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, v. 1, nº7, p. 57-73, 2015. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/viewFile/19710/15985>>. Acesso em: 11/11/2107.

SILVA, Carlos A. C. Germano da. **O rastro da bruxa: história da aviação comercial brasileira no século XX através de seus acidentes 1928-1996** [recurso eletrônico]. 3 ed. ampliada – Dados eletrônicos. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2014. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 15/11/2017.

SILVEIRA, Emerson Lizandro Dias. Paisagem: um conceito chave em Geografia. In: **EGAL12º Encontro de Geógrafos da América Latina**. Montevideo, 2009. p. 4. Disponível em: <<http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/issue/view/219>>. Acesso em: 06/07/2017.

SIMÕES, Felipe André. **O transporte aéreo brasileiro no contexto de mudanças climáticas: emissões de CO2 e alternativas de mitigação**. 2003. 288f. Tese (Doutorado em Planejamento Energético) - Programa de Pós- Graduação em Engenharia. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.ppe.ufrj.br/pppe/production/tesis/afsimoes.pdf>>. Acesso em: 23/11/2017.

SOUTO, Judite Paiva. Ser cidadão nos oitocentos: a atuação dos fabricantes de cal na freguesia da Ilha do Governador. **Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica**. Rio de Janeiro: vol. 7, no.1, janeiro-abril, 2015, p. 75-93. Disponível em: <<http://www.revistapassagens.uff.br/index.php/Passagens/article/view/28>>. Acesso em: 25/11/2017.

TENREIRO, André. **Um lugar fora do mapa**. 1 ed. Petrópolis: Editora Tereart, 2014. 115 pp.

VIEIRA, João Guilherme. Novos equipamentos para a fábrica de aviões no Galeão. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 19 jan. 1935. Industrial, p. 3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=801143&pasta=ano%20193&pesq=aeroporto%20do%20Gale%C3%A3o>>. Acesso em: 21/11/2017.