



Universidade Federal do Rio Grande - FURG

Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental

Revista do PPGEA/FURG-RS

ISSN 1517-1256

Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental

**BAÍA DE GUANABARA: A ORIGEM DE UM BELO E CONTURBADO CARTÃO  
POSTAL DO RIO DE JANEIRO, E UM DESAFIO PARA A EDUCAÇÃO  
AMBIENTAL**

Liliana Angel Vargas<sup>1</sup>

**RESUMO**

O modelo de desenvolvimento adotado no Brasil, tem significado a acumulação do capital nas mãos de poucos, e a ampla socialização de seus efeitos deletérios em diversas escalas territoriais: local, regional, nacional. No Rio de Janeiro, um dos exemplos mais significativos é a Baía de Guanabara, ou *seio do mar*, na língua Tupi, e que hoje representa um dos locais mais degradados da região. Nesse sentido resgatar a importância política, econômica, cultural, simbólica, e socioambiental desta baía é condição *sine qua nom*, para a sensibilização/conscientização de seus atuais moradores, a partir do estímulo à solidariedade e respeito com este importante marco da vida regional e nacional. Nesse sentido este artigo se propõe relacionar a estruturação política, econômica e social em torno da Baía de Guanabara com seu atual estado de degradação socioambiental. Foi realizada uma revisão bibliográfica a partir de fontes primárias e secundárias sobre este tema. Observamos que a Baía de Guanabara, apresenta-se como um espelho onde se refletem as emoções, contradições, erros e acertos dentro de um processo de desenvolvimento excludente e desigual. Conclui-se que casos como este, devem ser discutidos à luz da educação ambiental, no intuito de superar os

---

<sup>1</sup> Doutor em Saúde Coletiva pelo Instituto de Medicina Social da UERJ; Professor adjunto do Departamento de Enfermagem em Saúde Pública da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO); Líder da linha de pesquisa Políticas Públicas de Saúde, Meio Ambiente e Enfermagem. UNIRIO: Rua Doutor Xavier Sigaud 290/201- CEP: 22290-180- Rio de Janeiro (Brasil). [lilianaangel@globocom](mailto:lilianaangel@globocom)

reducionismos tradicionalmente presentes no tratamento da questão ambiental. A Baía de Guanabara precisa de todos nós, para que como os tupis (re) encontremos seu sentido vital para esta e as futuras gerações.

**Palavras Chave:** Baía de Guanabara, Desenvolvimento, Saúde Coletiva, Rio de Janeiro

#### **ABSTRACT**

The model of development adopted in Brazil has always meant the accumulation of capital in the hands of a few and the wide socialization of its harmful effect at different levels: local, regional and national. In Rio de Janeiro, one of the most meaningful examples is Guanabara Bay, *a bay of the sea* — in the *Tupi* language — which exemplifies one of the most depleted places of the region today. To rescue the political, economical, cultural, symbolical and socioenvironmental importance of the bay is a *sine qua non* condition to move the citizens emotionally and to make them conscious of the problem, by fostering fellowship and respect to that important regional and national landmark. This article aims to relate the political, economical and social policy for Guanabara Bay to its present condition of socioenvironmental depletion. A bibliographical revision from primary and secondary sources on the subject was carried out. Guanabara Bay is seen as a mirror which reflects the emotions, contradictions, mistakes and achievements inside a process of development based on social exclusion and discrimination. In conclusion, cases like that must be discussed taking into consideration the environmental education, so as to overcome the rough simplifications when dealing with environmental issues. Guanabara Bay needs us all, so that, as the *tupis*, we find again its vital meaning to this generation and the next ones.

**Keywords:** Guanabara Bay, Development, Collective Health, Rio de Janeiro

#### **Introdução**

Este artigo se origina de uma reflexão maior proposta na minha tese de doutorado intitulada: “O Programa de Despoluição da Baía de Guanabara: Uma análise na perspectiva da Saúde Coletiva” defendida em 2001 no Instituto de Medicina Social da Universidade do estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Parte do interesse de propor uma reflexão sobre um dos lugares mais bonitos da cidade do Rio de Janeiro, que expressa toda a complexidade, contradições, encontros e desencontros de uma sociedade que parece disposta a pagar o preço de sua própria omissão e desrespeito à dimensão ambiental.

Entendo que cenários como este são uma importante estratégia para identificar os principais desafios em matéria de educação ambiental, a nível local, regional e nacional, a partir do qual discutir os mecanismos que podemos propor para assumir a co-responsabilidade e o compromisso cidadão de dar nossa contribuição para estimular uma postura mais sensível e ética de respeito à vida em todas suas formas e estágios.

Portanto concordamos com Souza (2000), Diaz (2002) Vargas (2005) quando apontam a educação ambiental como a base da ação política/transformadora dentro da sociedade, a partir de um diálogo interdisciplinar, transdisciplinar e intersetorial entre os diferentes atores sociais que participam da dinâmica social, em virtude de “[...] sua capacidade de aglutinar visões, vontades, e expectativas em torno à questão socioambiental, o que estimula o agir coletivo e a conquista progressiva de patamares cada vez mais elevados de cidadania”. (VARGAS, 2005, p.73).

Com base nestes pressupostos apresentamos uma pequena resenha histórica da Baía de Guanabara, nome que embora em língua tupi significa “seio do mar” hoje enfrenta os efeitos deletérios de um modelo de desenvolvimento predatório e excludente, que tem gerado uma profunda crise socioambiental na região, colocando inclusive em risco suas possibilidades de se tornar um espaço de sustentabilidade no Rio de Janeiro.

É importante frisar que não é nosso objetivo fazer deste artigo um cinzento “retrato falado” de uma baía que tem dado tanta vida, emoção e esperança aos mais de 15 milhões de habitantes que moram no seu entorno. Ao contrário esperamos resgatar sua história e sua importância política, social e cultural dentro do cenário fluminense e nacional, pois entendemos que desta forma, estaremos resgatando as próprias possibilidades de uma maior valorização de este belo cenário, que deve ser preservado, no intuito de garantir uma melhor qualidade de vida para esta e as futuras gerações, em diversas escalas territoriais.

Assim para a elaboração deste artigo foi realizada uma revisão bibliográfica de fontes primárias e secundárias que fornecem subsídios para a análise do tema aqui proposto.

Esperamos desta forma dar nossa tal vez humilde, porém importante contribuição na sensibilização/ conscientização sobre a importância deste importante lugar que tem servido de marco na história e na vida do Rio de Janeiro e que hoje, necessita do respeito e solidariedade de todos nós. Pense nisso...

- **Quando todo começou...**

A Baía de Guanabara está inserida no litoral sudeste brasileiro, ou das escarpas cristalinas, dominado pela presença marcante da Serra do Mar, suas escarpas, seus degraus de falha e as ilhas deles originadas. Segundo Ruellan, citado por Amador (1997), a Baía se originou de uma depressão entre dois grupos tectônicos falhados: a Serra dos Órgãos e os

pequenos maciços costeiros.

Foi no limite entre o Pleistoceno e Holoceno, há aproximadamente 18.000 anos, quando, em decorrência do aquecimento global, derreteram-se as geleiras continentais formadas no último período glacial (no Pleistoceno superior), dando origem à "Transgressão Flandriana", denominada por Amador (1980) "Transgressão Guanabarina" .

Caraterizou-se, esse fenômeno, pelo afogamento da plataforma continental e dos vales fluviais pleistocênicos, por águas marinhas, passando por curtas regressões e estabilizações, principalmente do nível do mar, na época entre 110 e 130 metros abaixo do nível atual. Nessa época, a área da baía era de aproximadamente 800 quilômetros quadrados (mais do dobro da superfície atual). No entanto, “[...] este evento, embora gradual, não se processou de maneira contínua nem uniforme” (AMADOR, 1997, p. 124).

Isso significou que uma série de regressões e estabilizações foram-se dando ao longo do período, e o atual nível do mar somente foi atingido, pela primeira vez, há aproximadamente 7.000 anos.

Geograficamente classificada como um estuário<sup>2</sup>, teve sua origem no afogamento marinho de uma bacia fluvial pleistocênica complexa e, devido às falhas tectônicas que ocasionaram desnivelamentos, a Baía da Guanabara foi assumindo uma forma *codiforme* (de coração).

Aproximadamente cinquenta e cinco rios compõem sua bacia drenante, sendo os mais importantes Macacu, Iguaçú, Pilar, Guaxindiba, Magé e Iriri. Eles já foram navegáveis, mas devido ao desmatamento e às modificações artificiais de seus leitos, hoje todos apresentam enormes problemas de assoreamento (perda da profundidade), encontrando-se evidentemente poluídos.

Na sua origem, uma exuberante floresta tropical se estendia sobre as serras e ilhas da Guanabara, o que dava lugar a uma enorme biodiversidade. De acordo com pesquisas realizadas em São José de Itaboraí (Estado do Rio), estima-se que a ocupação humana da baía já era um fato ainda na época da transgressão marinha, já referida. No entanto, só existe consenso, por parte da comunidade acadêmica, sobre sua ocupação por grupos de coletores e pescadores e consumidores de grandes peixes (entre eles a baleia, na época abundante na

---

<sup>2</sup> Segundo AMADOR (1997), o estuário é um corpo de água costeiro, semifechado, com livre comunicação com o mar, originando-se de uma mistura de água salgada com água doce proveniente da drenagem continental.

águas da baía) há pelo menos 8.000 anos, no sítio arqueológico de Camboinhas, situado na região de Itaipu, num que Mendonça de Souza (1981) chamou de "*facies arcaico*".

Mais tarde, segundo periodização proposta pelo autor, ocorre o denominado "*facies médio*", cujo intervalo foi estimado de 4.000 a 2.700 anos, aproximadamente. Os grupos humanos localizavam-se na beira de mangues e lagunas. Observaram-se algumas alterações no padrão de subsistência desses grupos, como o aumento do consumo de moluscos, de pequenos animais terrestres e crustáceos.

Um terceiro estágio, denominado "*facies recente*", caracterizou-se por grupos que faziam seus assentamentos sobre restingas (elevações arenosas alongadas), dunas litorâneas ou próximos das praias abertas. O período de ocupação variou entre 2.500 e 1.500 anos aproximadamente, e sua subsistência dependia da pesca de moluscos, de alguma forma de agricultura incipiente e algumas evidências indicam a exploração de recursos florestais.

Finalmente, surge a "*facies perequê*", mas não se contam dados sobre o período de sua ocupação — estima-se que deva ter perdurado até a chegada dos europeus. Acredita-se que a subsistência dos grupos era baseada nos recursos marinhos.

- **Os primeiros registros cartográficos**

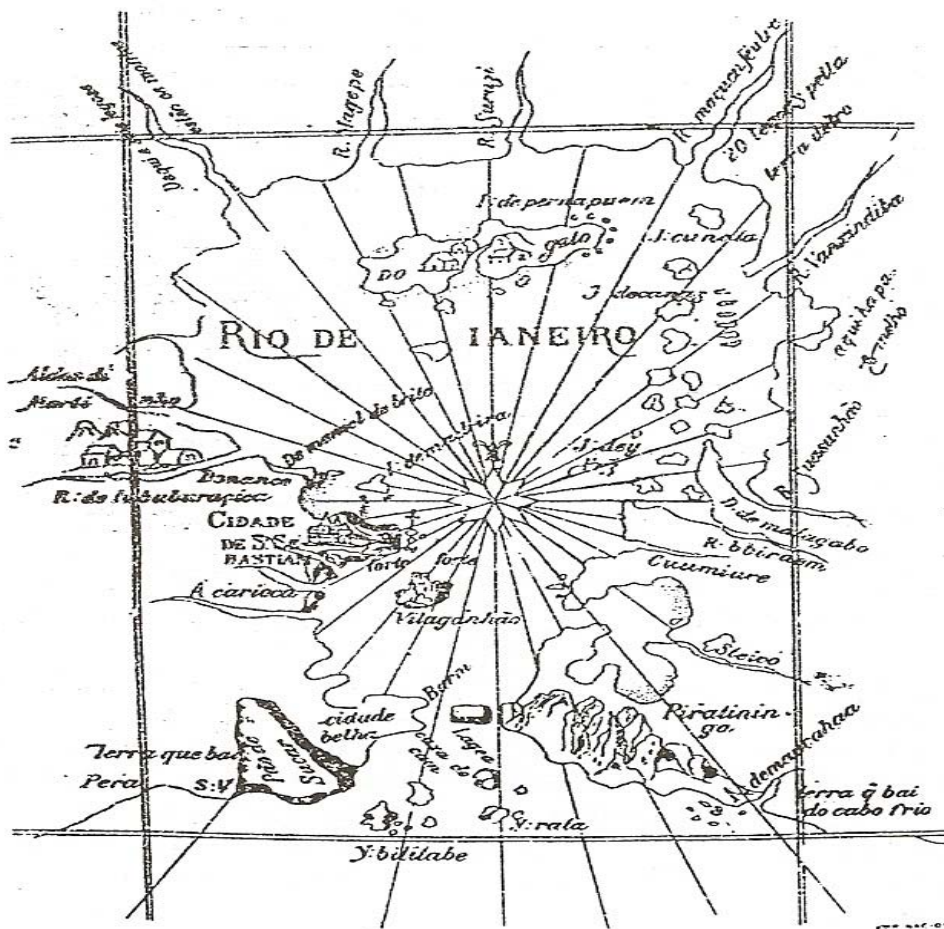
Para Teixeira (1975), o nome do descobridor da Baía de Guanabara constitui-se num enigma não esclarecido, sendo os mais cotados Gaspar de Lemos e Gonçalo Coelho, que faziam parte da frota enviada ao Brasil pelo Rei Dom Manuel, em 1502, com o objetivo de fazer o reconhecimento das terras descobertas por Cabral.

Cartograficamente, a Baía de Guanabara foi identificada ainda no século XVI, sob diversas denominações ainda não esclarecidas, entre as quais temos: **Rio de Refens, Rio de Arrefens, Rio de Oreferis, Rio Iaceo e Rio da Rama**. Foi corretamente representada, quanto à sua posição geográfica, em 1519, pelo navegador português Pedro Reinel, na Carta nº 4 do denominado *Atlas Muller*, sob o nome do **Rio de Janeyro**, nome que obedece à suposição de que essa baía era a foz de um grande rio descoberto no mês de janeiro. Nesse mesmo ano o navegador português Fernão de Magalhães, na época a serviço da Espanha, esteve na Baía de Guanabara e, embora sabendo que esta já era conhecida como Baía do Rio de Janeiro, batizou-a com o nome da **Baía de Santa Luzia**, recebendo tal denominação em alguns mapas da época.

Foi somente em 1558, na carta de André Thevet, que apareceu a **Baía de Guanabara**

com seu nome atual, conservando-se desta forma a denominação indígena de Guanabara, que na língua tupi significa **seio do mar**. No entanto, data de 1586, a primeira carta portuguesa especializada da Baía de Guanabara e o mais completo mapa quinientista do Rio de Janeiro feitos por Luiz Teixeira, tal como podemos observar, a seguir:

### Carta de Rio de Janeiro, de Luiz Teixeira em 1586



Fonte: (AMADOR, 1997, P. 250)

A carta do holandês Reys-Boeck, datada de 1624, é uma das peças que apresenta mais detalhes sobre a então cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em sua primeira fase de expansão, entre os morros do Castelo, São Bento, Conceição e Santo Antônio.

Sistemas cartográficos cada vez mais modernos permitiram não só identificar a baía como um todo, mas também as grandes “cirurgias” que foram mudando sua forma original, ao longo dos últimos dois séculos, principalmente em relação à perda contínua de sua superfície,

devido aos aterros. Segundo Amador (1997), a superfície da Baía de Guanabara era de 468 quilômetros quadrados no século XVI, e hoje é de 377, o que significa uma drástica redução de 91 quilômetros quadrados e um claro comprometimento de sua auto-sustentação.

- **O cenário visto pelos europeus no Século XVI:**

Não resta dúvida sobre o impacto que esse belo recanto da terra causa em todos. Aqueles que avistaram pela primeira vez, no século XVI, não conseguiram mais fugir ao seu feitiço, como demonstram alguns depoimentos emocionados de viajantes (geógrafos, historiadores, artistas, cultos e rudes) que admiraram e se apaixonaram por essa baía:

“Esta é a mais airosa e amena baía que há em todo o Brasil” (ANCHIETA, 1585).

“A entrada a esta baía apresenta o mais imponente e mais agradável espetáculo [...] Esta terra é um paraíso terrestre” (PARNY, 1773).

“A cada passo, se tal expressão se pode usar quando se trata do movimento do navio, belezas novas se revelam à medida que penetramos no porto [...] mas é em vão que se tenta descrever; não pode a pena imitar o lápis, nem o lápis a natureza, em cenários tais como esse” (LUCCOCK, 1808).

“No momento da nossa chegada, emoções indefiníveis assenhorearam-se de mim. Meu coração transbordava e eu sentia vivamente, por não poder transmitir aos outros os sentimentos diversos que simultaneamente o agitavam” (D’ORBIGNY, 1835).

“A natureza, formando a baía do Rio de Janeiro, parece haver acumulado todas as formas ostentosas que podem combinar-se numa paisagem” (FERDINAND DÉNIS, 1838).

“Não há nenhum lugar no mundo que se possa comparar em grandiosidade e nobreza a esta baía [...] quando os navios que vêm do largo deslizam sobre as águas e rapidamente a garganta profunda desta baía, todos os olhares se dirigem para este cenário teatral” (MADAME LOUIS HERMITE, 1937).

Diversos grupos humanos caracterizaram as várias etapas da evolução etnocultural da região da Guanabara. Na chegada dos europeus, a região contava com uma população ameríndia bastante homogênea em termos culturais e lingüísticos: eram os grupos tupinambás ou tupi-guaranis. Outros grupos minoritários não tupis eram denominados tapuias e faziam

parte do grupo lingüístico macro-je.

Eram habitantes da Guanabara os índios tamoios e temiminós, ambos pertencentes à família tupi-guarani. Os tapuias habitavam a região serrana, e as planícies da região de Cabo Frio foram ocupadas pelos goitacases, parentes dos temidos aimorés.

Tamoios e temiminós possuíam traços culturais semelhantes, entre os que se destacava o fato de serem guerreiros, antropófagos, caçadores, pescadores e exímios mergulhadores. Suas diferenças surgiram um pouco antes da chegada dos europeus, quando os tamoios expulsaram os temiminós da Ilha Paranapuãm (atual Ilha do Governador). As diferenças, a essa altura traduzidas em ódio, se agudizaram quando os tamoios se afeioaram aos franceses, enquanto que os temiminós (também denominados maracajás) subjugaram-se aos portugueses. Esse ódio foi utilizado pelos portugueses para combater os franceses e expulsá-los da região.

A relação entre homem e natureza, ao que tudo indica, era bastante equilibrada, na medida em que os povos indígenas só tiravam da natureza, então abundante, unicamente o necessário, tal como assinalado por Amador (1997, p. 215)

Nesta época dezenas de aldeias indígenas orlavam a baía, utilizando de forma harmoniosa a sua riqueza biológica. Os índios, organizados num socialismo primitivo, não acumulavam riquezas e tiravam da natureza apenas o necessário para seu sustento.

Durante a ocupação da Guanabara pelos europeus, uma nova lógica começou a se impor: a do comércio e do lucro. Chegaram então os corsários franceses, que, interessados no pau-brasil e outros produtos da terra, dão início ao ciclo de desmatamento e destruição da Mata Atlântica. Pouco a pouco, e depois de vencer a resistência indígena, os portugueses também começaram a se apropriar dos diversos recursos naturais existentes na baía, que além da importância econômica já estabelecida desde aquela época, a partir do porto, passou a ter grande importância estratégica na ocupação e defesa desse território. É também a Baía de Guanabara o cenário de um dos fatos mais marcantes na história do Brasil: a fundação, em 1º de março de 1565, da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

Para Lessa (2000, p. 21) a importância da Baía de Guanabara não se reduz a sua beleza natural, mas sim a sua posição estratégica, “[...] mas sobretudo do ponto de vista da tecnologia militar e náutica de então, o que facilitou o desenvolvimento posterior da cidade. A Guanabara é um cofre natural, um “cofre náutico” (grifo do autor).

A partir da colonização, diversas fases do capitalismo foram-se introduzindo nesse



território, a começar pelo mercantilismo, que, através da empresa açucareira, maior empresa agrícola do mundo ocidental naquela época, gerou imensas fortunas, canalizadas para cofres estrangeiros. Segundo Lamego (1964), logo após a conquista surgiram os primeiros engenhos de açúcar no entorno da Guanabara e nos fundos de seu recôncavo, ao mesmo tempo em que engenhos iam sendo erguidos ao redor da cidade portuária do Rio de Janeiro, onde se desenvolvia o tráfico de escravos indispensável à lavoura da cana.

O espaço construído nessa época estabeleceu relações de submetimento e escravidão, primeiro da população indígena nativa e depois da importada da África, que eram entendidas como inferiores. Isto trouxe, como consequência, condições precárias de vida para essas pessoas e, a partir daí, o ecossistema da baía começou a ser afetado.

O século XVIII apresentou uma nova fase do modelo capitalista, agora baseado na economia da mineração e do café. Referindo-se à passagem do café por essa região, Lamego (1964, p. 231) comenta que “[...] na própria cidade é que nasce a imensa onda verde, em breve a se alastrar em reanimada ofensiva civilizadora pela terra fluminense”. O mesmo autor assinala que, em 1779, saíram do Rio para Lisboa 57 arrobas desse produto e já em 1797 foram exportadas 8.302,5 arrobas. Assim a cafeicultura ia arrasando o pouco que restava da indústria açucareira. A passagem do café pela baía foi avassaladora. A destruição produzida atingiu os maciços da Tijuca, Pedra Branca e Mendanha, a Serra do Mar e colinas, e as vertentes do maciço litorâneo de Itaboraí, Maricá e São Gonçalo. Por outro lado,

[...] a expansão urbana animada pelas riquezas geradas no ciclo da mineração e conduzida sobretudo pelos Vice-Reis a partir da elevação do Rio a Capital da Colônia, em 1763, iria, num curto tempo, produzir a eliminação de ecossistemas periféricos, importantes para a manutenção do equilíbrio da baía (AMADOR, 1997, p 271).

Começa então, a partir deste momento uma dura fase de devastação na região da Guanabara que parece não ter limites nem precedentes em toda sua história.

- **A Baía de Guanabara nos dois últimos séculos: emoções, paradoxos, saúde e doença**

No século XIX, novas relações surgiram a partir do ingresso de novos atores no cenário histórico, político e econômico carioca, de onde se traçavam as diretrizes para o resto do país. São características dessa época a subjugação da natureza e a estratificação social, tal como expresso por Abreu (1997, p. 35): “Só a partir do século XIX é que a cidade do Rio de

Janeiro começa a transformar radicalmente sua forma urbana e a apresentar verdadeiramente uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais”.

Dois fatos principais modificaram a dinâmica da cidade colonial. O primeiro foi a abertura dos portos, em 1807, que provocou sensível aumento do tráfego de navios na Baía de Guanabara, com mercadorias, principalmente o café, na época o principal produto de exportação do Brasil. E a escolha do Rio de Janeiro como moradia para o Príncipe Regente e sua corte, o que representou a chegada de aproximadamente 15.000 pessoas (entre nobres, militares e altos funcionários do governo). Isso contribuiu para deteriorar ainda mais as condições de seus habitantes, principalmente devido à superlotação da cidade sem infraestrutura adequada às novas demandas.

A separação espacial das classes sociais é favorecida a partir de 1870, com a introdução do bonde de burro e o trem a vapor, importantes dinamizadores do processo de expansão da cidade. O primeiro era o meio de transporte das classes abastadas que se dirigiam à zona sul, e o segundo das classes menos privilegiadas, que moravam no subúrbio.

Desde a ocupação do território, um dos maiores desafios na cidade do Rio de Janeiro, segundo o discurso oficial da época, era a “luta contra o meio”, já que este se apresentava inóspito, caracterizado por brejos, morros entendidos como obstáculos à circulação do ar, além de amplas zonas alagadiças que mantinham a cidade submergida numa umidade constante. Portanto, uma lógica “saneadora” impõe-se na região da Guanabara, segundo a qual o “sanear” foi utilizado como justificativa para modificar e impactar a biodiversidade ali instalada.

Foi também a partir do século XIX, que começaram a se organizar as mínimas condições de infra-estrutura sanitária na cidade do Rio de Janeiro. “Em 1853 o Imperador D. Pedro II autorizou a contratação do serviço de limpeza das casas do Rio de Janeiro, e do esgoto das águas pluviais” (AMADOR, 1997, p. 291). Foi a partir da associação com o capital estrangeiro (neste caso inglês) que em 1862 criou-se a empresa The Rio de Janeiro City Improvements Company Limited, colocando o Rio de Janeiro como a quinta cidade no mundo a possuir esse serviço, porém com uma oferta deficitária.

Apontada como uma empresa que trabalhava com materiais de péssima qualidade, a City tornou-se alvo de freqüentes denúncias, entre elas da Academia Imperial de Medicina, pelos riscos oferecidos à população ante a repetitiva ruptura dos encanamentos de esgoto. Além disso, os despejos eram lançados *in natura* na Baía de Guanabara. A esse respeito o

engenheiro André Rebouças sempre manifestou sua insatisfação com as obras da City: “[...] considerou-a uma obra infecta, cujo erro máximo foi constituir a Baía do Rio de Janeiro em uma cloaca” (SOLIS e RIBEIRO, 1985, p. 48).

A administração da água, elemento sempre escasso para os cariocas — primeiro pelas poucas fontes de captação e segundo pela falta de uma política pública que permitisse sua distribuição equitativa entre todos os moradores da região —, esteve desde essa época a cargo do Estado. A coleta do lixo somente foi regularizada em meados do século XIX, ainda assim depositando-se o produto no estuário de Inhaúma, sobre manguezais e ilhas da Baía de Guanabara.

No Rio de Janeiro, a virada do século XX caracterizou-se pelo aparecimento arrasador de epidemias como febre a amarela, peste, varíola e tuberculose, que dizimavam importantes parcelas da população, principalmente aquelas cujas condições socioeconômicas se tornavam mais frágeis.

Sua importância como um dos principais, senão o principal, centros econômico, financeiro, cultural e político do país, devido às atividades relacionadas ao Porto do Rio, fez com que a cúpula do governo agisse com a maior urgência. Isso significou, por um lado, interferências diretas na vida dos cariocas, como as decorrentes das campanhas organizadas por Oswaldo Cruz; por outro, a intervenção vertical na produção do espaço social, a partir da aprovação, em 1903, do Plano Urbanístico da Cidade.

Essa transformação urbana, que respondia também às necessidades de criação e acumulação de capital, esteve a cargo do então prefeito Francisco Pereira Passos. “Era preciso acabar com a noção do que o Rio de Janeiro era sinônimo de febre amarela e condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do *novo Brasil* (ABREU, 1997, p. 60) (grifo do autor).

Na opinião de Benchimol (1990, p. 318), a renovação urbana do Rio de Janeiro “[...] envolveu, nos seus momentos de formulação e execução, uma complexa correlação de forças, um cálculo essencialmente político, na medida em que atingia, de maneira contraditória e diferenciada, uma ampla gama de interesses sociais”.

Essa intervenção desigual gerou grandes contradições, à medida que, na distribuição dos investimentos, algumas áreas da cidade eram privilegiadas em detrimento de outras. “Centro e zona sul, de um lado, e subúrbios, de outro, passam então a se desenvolver, impulsionados por forças divergentes, embora emanadas da mesma necessidade de

acumulação de capital imobiliário, financeiro, comercial e industrial” (ABREU, 1997, p. 72).

O centro da cidade foi, desde finais do século XIX, moradia das camadas mais pobres da cidade. A condição de exclusão de seus moradores tornou-o alvo fácil para a instalação de doenças que assolaram a cidade, conhecidas como “doenças pestilenciais” — varíola, febre amarela e peste. Ainda hoje, mais de um século depois, observa-se que, apesar das evidentes tendências à queda dos coeficientes de mortalidade infantil de maneira geral, em algumas Regiões Administrativas do entorno da Baía de Guanabara continuam morrendo muitas crianças, por doenças infecto-parasitárias, características do subdesenvolvimento.

Carateriza-se assim “[...] a composição dialética desenvolvimento/subdesenvolvimento [...] verificada nas diferentes escalas espaciais, nas áreas metropolitanas, em regiões, entre diferentes formações econômicas e sociais” (SABROZA, 1991, p. 11). Pode-se entender, então, que os espaços da cidade — e portanto da baía, pois juntos constituem um binômio, foram construídos historicamente de maneira desigual, e que áreas da cidade que compartilham o mesmo espaço geográfico encontram-se separadas por espaços sociais diferenciados.

Outro reflexo do conflito social foi a proliferação das favelas, a partir de 1940 (que já existiam desde 1897, quando o Morro da Providência, conhecido também como Morro da Favela, foi ocupado pelos ex-combatentes da Guerra de Canudos). A constante aparição de favelas vem-se intensificando nos dias de hoje, quando, o Rio se depara com um gradual e constante crescimento de áreas, que ainda no século XXI não tem tido acesso ao saneamento básico, nem as mínimas condições de vida digna.

As maiores agressões à Baía de Guanabara ocorrem a partir da década de 50, quando a idéia de desenvolvimento nos países da América Latina foi associada a crescimento econômico e industrialização. O Rio de Janeiro transformou-se em importante pólo industrial, instalaram na bacia da Baía de Guanabara importantes indústrias, que geraram muitas divisas para o país e não menos significativos danos ambientais.

Nessa dinâmica desenvolvimentista, a natureza passa a ter valor como qualquer outra mercadoria, e certos lugares — não somente lindíssimos, como de grande importância ecológica, histórica e cultural — passam a ser destruídos para dar lugar a loteamentos, portos, rodovias, indústrias e às mais diversas formas de materialização da acumulação de capital. Com o surgimento do automóvel e a indústria automotriz, estimula-se a realização de imensos aterros, abertura de túneis e outras obras, para permitir maior fluxo dentro da cidade e vencer

as resistências oferecidas por suas próprias características topográficas.

Na década de 60, o eixo dinâmico da industrialização deslocou-se para São Paulo, levando junto com ele os ganhos econômicos dessa industrialização, enquanto que o passivo ambiental e social permaneceu no Rio de Janeiro. Houve também, nessa época, crescente evasão das indústrias para território fluminense, que levou o recém-criado Estado da Guanabara a adotar, através da Companhia Progresso do Estado da Guanabara (COPEG), uma política para reter as indústrias em seu território. Para isso, tal como assinalado por Abreu (1997, p. 125), “[...] o Estado adquiriu uma série de terrenos ao longo do trecho inicial da rodovia Rio-São Paulo, revendendo-os à indústria, que também obtinha desse órgão financiamento para a construção de edifícios fabris e para a aquisição de maquinarias”.

São também características dessa década: a intensa e desigual expansão das favelas dentro da cidade, sendo a maior concentração delas observada na Zona da Leopoldina e Madureira; a crescente expansão da indústria automobilística, que em pouco tempo se colocou como um setor líder dentro da economia do país, criando a necessidade de construir uma infra-estrutura viária (viadutos, túneis, pontes, avenidas) que estimulasse ainda mais o crescimento desse setor. Assim, para Abreu (1997, p. 133), “[...] os anos sessenta se caracterizaram ainda mais pela tentativa, por parte do poder público, de adequar o espaço urbano às necessidades do automóvel e, por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo”. São dessa década: os túneis Santa Bárbara e Rebouças, a conclusão do Aterro do Flamengo, a abertura do primeiro trecho da Avenida Radial Oeste, a construção da Rodoviária Novo Rio; inicia-se a construção da ponte Rio-Niterói, entre outras. Como se pode observar, grande parte dessas obras ocorreu na Zona Sul da cidade, enquanto que nos subúrbios o principal objetivo era facilitar o acesso à Avenida Brasil.

Instalaram-se também nessa década várias das principais indústrias poluidoras da baía, como são as refinarias Duque de Caxias (REDUC) da PETROBRAS, e Manguinhos, Bayer e Ciba Geiger, assim como numerosos estaleiros.

A década de 70 se desenvolveu com o agravamento da pobreza e da favelização, resultantes de uma expansão urbana não acompanhada por políticas públicas capazes de superar as cada vez mais gritantes desigualdades sociais. Tudo isso se reflete em maior poluição e degradação da Baía de Guanabara. Nas últimas duas décadas do século passado surgiram várias propostas para controlar e minimizar a degradação ambiental da Baía de Guanabara. No entanto, nada ou muito pouco se fez para minimizar a dívida social, razão pela

qual os resultados dessas intervenções têm sido muito incipientes e suas possibilidades de sucesso encontram-se, em nossa opinião, cada vez mais comprometidas.

Para Lessa (2000, p. 417) “a favela carioca havia sido romantizada e decantada em prosa e verso. Com a urbanização acelerada, multiplicou-se a favelização em muitos núcleos urbanos”.

Na década de 90, passado o momento eufórico vivido ao Rio de Janeiro sediar a Conferência Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento, em 1992, pouco se avançou em termos práticos na solução dos principais problemas ambientais. Carece-se de uma visão sistêmica e ampliada da problemática ambiental.

A quase primeira década do século XXI pouco tem representado um avanço significativo no caminho da sustentabilidade socioambiental na região. Ao contrário parece que os problemas se tornam cada vez mais evidentes e suas soluções mais caras e distantes.

Hoje a Baía de Guanabara expressa um verdadeiro paradoxo: ser um cartão postal do Rio de Janeiro e do Brasil, motivo de orgulho e identidade simbólica dos cariocas, ao mesmo tempo em que vai se tornando mais um cenário de degradação e descaso, razão pela qual com frequência ocupa as páginas dos principais jornais de circulação nacional.

Assim o Jornal O Globo, em matéria intitulada “Baía de Guanabara tem novo despejo de óleo”, publicada em 06 de setembro de 2008, se noticia a presença de duas novas manchas de óleo que apareceram no espelho da baía, sem ainda ter se conseguido identificar sua origem, nem os responsáveis pela mesma. Da mesma forma aponta-se que “segundo a Capitania dos Portos, há 50 embarcações abandonadas na baía. A maior preocupação é com um navio graneleiro, de 80 metros de comprimento, que estaria armazenando dez mil litros de combustível”

Consideramos portanto, que um longo caminho está por ser percorrido em matéria de recuperação deste região que chamamos de Guanabara. Entendemos que uma tarefa tão complexa só pode ter sucesso se começarmos por revisar o tratamento historicamente dado aos aspectos envolvidos ocorrência de sua poluição e, se nos fundamentarmos numa política ambiental onde a partir da educação ambiental, possam ser corrigidos os reducionismos, tanto em relação ao meio ambiente como à valoração da questão social.

### **Considerações Finais**

Definitivamente não dá para separar a Baía de Guanabara da estruturação histórica, política, econômica, social e cultural de Rio de Janeiro e do Brasil.

Recuperar sua importância a partir dos diversos registros disponíveis e da memória social desta região significa resgatar uma das maiores riquezas em matéria de beleza, biodiversidade e possibilidades de criar e recriar a vida no cenário carioca e nacional.

A Baía de Guanabara não deve ser vista só como um cartão postal a ser mostrado aos turistas, mas como um enorme espelho onde se refletem as contradições que vivemos no nosso dia-a-dia. Quando entendermos que despoluir as águas da Baía implica despoluir as próprias relações entre Estado, natureza e sociedade, estaremos dispostos a assumir o compromisso, inédito, de participar na tomada de decisões que nos conduzam a um futuro melhor, para esta e as futuras gerações.

Como podemos ver esse não é um desafio simples. Implica em despojarmos do egoísmo, da indiferença, do comodismo, da alienação e abriremos espaço à solidariedade, à humildade, ao respeito e à esperança de construir um mundo melhor. Neste contexto, a educação ambiental pautada no compromisso ético e político de defender a justiça social e ambiental, pode ser a base na construção de novos caminhos que conduzam à sustentabilidade socioambiental para a região da Guanabara.

Assim, a Baía de Guanabara, se constitui um desafio para que, através da educação ambiental, seja superada a racionalidade que conseguiu impregnar as mentes e corações, de seus atuais moradores, que, à diferença dos tupi-guarani, não conseguimos ter sensibilidade suficiente para enxergar a Baía de Guanabara como o *seio do mar* que a natureza nos reservou de forma tão generosa.

### **Referências**

ABREU, M. A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

AMADOR, E. *Baía de Guanabara e ecossistemas periféricos: homem e natureza*. Rio de Janeiro: E. S. Amador, 1997. 539 p.

BENCHIMOL, J. L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1990

DIAZ, P.A. *Educação ambiental como projeto*. 2ª edição. Porto Alegre: Editora Artmed, 2002

DUTRA, M. *Baía de Guanabara tem um novo despejo de óleo*. In: Jornal O Globo, do dia 06 de setembro de 2008, Pag. 19.

LAMEGO, A. R. *O homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro: IBGE, 1964

LESSA, C. *O Rio de todos os brasis*. Uma reflexão em busca de auto-estima. Rio de Janeiro:Record, 2000

MENDONÇA DE SOUZA, A. *Pré-história fluminense*. Rio de Janeiro: INEPAC / SEEC, 1981

SOLIS, S. S.; RIBEIRO, M. C. *O Rio onde o sol não brilha, acumulação e pobreza na transição ao capitalismo*. Revista do Rio de Janeiro, Niterói, UFF, n. 1, 1985.P. 45-59

TARDIN, M. *Salvem a Baía*. Revista Domingo edição especial dedicada à Baía de Guanabara. Rio de Janeiro, ano 23, Nº 1.150, 17 maio 1998

SABROZA, P. *Espaço e produção de endemias*. Trabalho apresentado no segundo taller da Associação de Medicina Social. Caracas, 1991. Mimeografado. 14 p.

SOUZA, N. M. *Educação ambiental-Dilemas da prática contemporânea*. Rio de Janeiro: Thex editora, Universidade Estácio de Sá, 2000

TEIXEIRA, A. *Roteiro cartográfico da Baía de Guanabara e cidade do Rio do Janeiro, século XVI e XVII*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1975

VARGAS, L. A. *Educação ambiental: a base de uma ação político/transformadora na sociedade*. In: Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental. Rio Grande: Universidade Federal de Rio Grande. Vol 15, julho a dezembro de 2005. P. 72-79

\_\_\_\_\_. *O Programa de despoluição da Baía de Guanabara: uma análise na perspectiva da Saúde Coletiva*. Tese de doutorado. Instituto de Medicina Social da UERJ, 2001.