

O IMPACTO DA ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NO COTIDIANO DAS POPULAÇÕES CAIÇARAS DE PARATY.

Fernando São Thiago Tanscheit

Orientador: João Rua

Introdução

Esta pesquisa insere-se numa mais ampla, desenvolvida no Departamento de Geografia da PUC-Rio, que estuda a metropolização do espaço fluminense. O presente trabalho trata da especulação imobiliária ao longo do eixo de ligação viária, a rodovia Rio-Santos, especificamente do município de Paraty, localizado no estado do Rio de Janeiro. Aí podem ser notadas ações integradas a lógicas amplas de metropolização do espaço, onde múltiplas escalas se entrecruzam. É uma região atrativa no que concerne ao ambiente natural devido a sua rica e abundante fauna e flora. Por isso a Costa Verde (Região de Governo em que se insere Paraty) cada vez mais participante de um modelo de desenvolvimento utilitarista, reformado pelo discurso “ecológico” atual, adquire um potencial econômico, voltando as atenções dos agentes políticos para o mercado imobiliário fazendo com que ocorra um abandono das populações caiçaras de suas formas tradicionais de viver e, muitas vezes, até de seus locais de moradia.

Objetivos

Nosso objetivo com este trabalho é colocar em evidência o processo de produção de um espaço, marcado historicamente por diversos “ciclos” econômicos, que em um primeiro momento valorizava uma realidade local, reforçada pelo isolamento e, que com a mediação da técnica rodoviária, cercada da intencionalidade do homem, aliada ao discurso político “verde”, faz com que as práticas locais existentes sejam confrontadas com a força desproporcional do poder hegemônico capitalista, através, em nosso estudo, da renda fundiária e de uma conseqüente alienação da força produtiva com relação a seus meios de produção, principalmente a terra. Ainda tentaremos mostrar a relação entre os habitantes locais e as atividades imobiliárias, trazendo as conseqüências dessa relação de poder assimétrica e as estratégias de sobrevivência desses habitantes frente as imposições do capital. No bojo desses argumentos podemos perceber um processo de mercantilização da natureza, que é a apropriação dela pela empresa imobiliária, que utiliza essa “onda verde” (onde o próprio nome da região de governo foi alterado de Baía da Ilha Grande para Costa Verde) em busca de um diferencial competitivo, trazendo à tona também a apropriação do valor-de-uso do caiçara pelo capital financeiro. Esse discurso é redirecionado de acordo com tais interesses e atende a determinado público com a mera finalidade de vender seu produto (a natureza, o caiçara e suas práticas tradicionais, o folclore) ocasionando discrepâncias na distribuição de renda e moradia.

Metodologia

Adotaremos o método analítico-dialético para melhor entendimento das contradições expressas no espaço geográfico, inerente ao movimento de apropriação do capital, e por melhor possibilitar a explicitação das interações sujeito-objeto. Em alguns momentos haverá uma apropriação do método fenomenológico-hermenêutico, com sua ênfase no sujeito em detrimento do objeto para que possamos realizar a observação das culturas caiçaras. Assim, procurando integrar as abordagens dos desenvolvimentos geográficos desiguais, podemos perceber a emergência de novas territorialidades, fruto

da imposição, cooptações e/ou resistência. Levamos em conta ainda que as análises teóricas devam sempre ter como perspectiva a realidade com suas múltiplas interações que por sua vez só podem ser compreendidas dentro de uma multi-escalaridade.

Histórico e Morfologia de Ocupação

A história de ocupação do litoral sul-fluminense data do século XVI quando Portugal colonizou essas terras com a finalidade de garantir a sua soberania. Em 1667 Paraty é oficialmente separada de Angra dos Reis e a população girava em torno de 3000 pessoas, nessa época Paraty vivia a base da exportação de cana e mandioca para a produção de açúcar, cachaça e farinha; pelo caminho conhecido com Trilha Guaianá, que ligava Paraty ao vale do Paraíba eram feitas as trocas dos produtos agrícolas, sendo esse caminho em associação com o transporte de rio, canais navegáveis e marítimo a ligação mais rápida entre Rio de Janeiro e São Paulo, seu litoral, além disso, recebia escravos destinados as plantações paulistas.

Após esse período dar-se-á início ao Ciclo do Ouro, em 1695, período que movimentou enormemente a costa de Paraty, afinal esse era o único caminho que ligava o Rio de Janeiro as Minas Gerais num percurso que durava entorno de 40 dias. Além de sua posição estratégica e como forma de evitar o contrabando de ouro e diamante, em 1702 o governador do Rio de Janeiro tornou obrigatório o uso exclusivo do porto de Paraty para embarque do ouro vindo das “minas gerais”. Em 1703 foram criadas as Casas de Registro de Paraty e de Santos, fechando todas as demais. Pelo porto de Santos eram embarcadas as riquezas de Goiás e Mato Grosso e pelo de Paraty chegava o ouro das “minas gerais”, tais medidas foram seguidas da construção de fortes para resguardar esses minérios. Existem estimativas de que passaram por Paraty, em busca do ouro, na direção das “minas gerais”, cerca de 150mil portugueses evidenciando a importância do porto de Paraty para a economia da colônia.

O período de escoamento do ouro através do porto de Paraty foi curto, e por ser o período em que as minas estavam começando a serem descobertas não havia ainda grande quantidade do metal precioso. Com a demanda de produtos para atender a população das minas gerais, Paraty passou de centro distribuidor de artigos - como o sal vindo de Pernambuco, azeite, vinho, caldeirões de cobres para produção de aguardente e manufaturados vindos da Europa - para produtor de gêneros alimentícios (feijão, milho, farinha de mandioca, queijo, rapadura, ovos, toucinho e legumes diversos). O comércio, a distribuição de artigos que chegavam pelos navios e a produção de gêneros alimentícios foram o sustentáculo da economia de Paraty desde sua origem até o ano de 1870, trazendo a tona a afirmação de que “o ouro em si não trouxe prosperidade a Paraty” (Silveira, 2009).

Já em 1725 foi aberto o Caminho Novo da Piedade ligando por terra São Paulo ao Rio de Janeiro. Seja em razão da abertura dos novos caminhos, sem passar por Paraty, seja pela diminuição das jazidas de ouro, o certo é que de 1750 a 1800 houve uma queda no comércio da vila. Apesar dessa queda, Paraty se manteve como produtor de aguardente, nesse período um fato positivo para a economia de Paraty foi a mudança em 1763 da capital da colônia de Salvador para Rio de Janeiro, fazendo aumentar a demanda do comércio com a capital.

No início do século XIX o café atingiu um alto valor no mercado europeu e em 1830 já era o produto mais exportado pelo Brasil, desbancando o ouro e o açúcar. A principal região produtora de café era o Vale do Paraíba e Paraty mais uma vez era o porto mais próximo para embarcar o café com destino a Europa. Começa então um

movimento intenso na Vila esquecida por 50 anos. O comércio com a capital era freqüente devido a demanda advinda da coroa portuguesa agora instalada no Brasil, a intensidade com que fluía o crescimento da vila fez com que em 1844 fosse elevada ao título de cidade.

Um problema das cidades de passagem que se dedicam exclusivamente ao comércio, é que sua prosperidade é afetada por uma simples mudança de caminho das pessoas ou das mercadorias. Dois golpes levaram a decadência da cidade. O primeiro foi a abertura da estrada de ferro D. Pedro II em 1870, ligando o Vale do Paraíba ao Rio de Janeiro, ficando mais rápido, seguro e barato o transporte do café via ferrovia do que o caminho terrestre-marítimo via Paraty. O segundo golpe foi a promulgação da Lei Áurea em 1888 abolindo a escravidão. Paraty dependia muito da mão de obra escrava, seja para a lavoura da cana e do café, seja pros engenhos e alambiques, seja para a constante manutenção do caminho que cruzava a serra ou qualquer outra atividade braçal. Após 1900 ocorreu um grande êxodo populacional e um fato que chama atenção para isso é que em 1925 a Santa Casa estava fechada por falta de recursos e não havia um único médico ou dentista na cidade. Segundo estimativas, dos 12.000 habitantes existentes em 1880 (dos quais 10.000 livres e 2.000 escravos) restaram apenas 600. Esse isolamento só teve fim com a construção da rodovia Rio-Santos, que funciona como um eixo de ligação metropolitana entre Rio de Janeiro e São Paulo.

A baía de Paraty está situada numa das maiores baías do país, a baía da Ilha Grande, com 1125 km². Costuma-se dividi-la em duas partes – a baía de Paraty e a de Angra dos Reis. A costa litorânea de Paraty é continuamente recortada. Com extensão aproximada de 180 quilômetros, possui enseadas, penínsulas, pontas e ilhas, retendo a circulação de correntes marítimas. Nos locais onde a Serra do Mar e o Oceano Atlântico se encontram, existe, junto à linha d'água, uma faixa de seixos com formas arredondadas por conta da ação das ondas. Os amontoamentos dessas pedras formam tocas onde vivem peixes, crustáceos e moluscos. Na parte sul do litoral, compreendida entre Trindade e o centro histórico, as montanhas da Serra do Mar terminam diretamente no oceano. Nesse trecho devido a alta energia erosiva o fundo do mar é formado, em sua maior parte, por areia e, a vegetação é a floresta ombrófila densa. Já na parte norte, compreendida entre o centro histórico e a divisa com Angra dos Reis, existe uma planície afastando o mar das montanhas e nesse trecho, as marés mais altas invadem a planície, originando uma vegetação típica de mangue, cujas principais características são os arbustos com raízes altas e o fundo lodoso, rico em mariscos e caranguejos. Esses fatores geomorfológicos e biológicos tiveram um papel importante na criação de uma grande variedade de ecossistemas e de morfologias da população entre os grupos litorâneos, servindo ora como elemento de atração para a fixação do homem, ora como elemento de repulsão. Na escarpa montanhosa da Serra do Mar, a vegetação se mantinha intransponível, criando um fator de isolamento, mas as numerosas pequenas baixadas costeiras com solos secos, sem faltar um curso d'água, criaram segundo Mussolini condições que justificaram a configuração do estabelecimento dos grupamentos caiçaras do litoral da região Sudeste (Mussolini, 1980), segundo esse autor somente é possível compreender as comunidades caiçaras no contexto da ocupação do litoral brasileiro e dos ciclos econômicos vividos pela região sul/sudeste.

Processo de Metropolização

O Processo de urbanização do estado do Rio de Janeiro vem passando por uma crescente metropolização em todo seu território, portanto não nos basta mais a análise

do urbano em termos clássicos de crescimento da população urbana ou segundo a dinâmica rural-urbana (Iencioni, 2001), tem-se de perceber o novo processo que está em curso que é o da metropolização dos espaços, pois esse permite captar as diferenciações internas a essa urbanização. Os efeitos desse processo afetam as interações rural-urbano e criam novas territorialidades (Rua, 2007) ainda seguindo o raciocínio desse autor o que existem são interações variadas entre o urbano e o rural e que, “embora assimétricas, estão centradas nas cidades e são, em uma escala mais ampla, irradiadas a partir da metrópole, que emana poder e hegemonia”(Rua, 2007). Portanto ao fazer uma interposição entre as escalas podemos perceber numa escala mais abrangente uma urbanização difusa em que aparecem os códigos metropolitanos, comportamentais e culturais, já em uma escala localizada, mais apurada percebe-se as leituras particulares desse processo de metropolização é aí que emerge o rural ressignificado, sem deixar de existir, trazendo a tona o conceito de “urbanidades no rural” em que territórios híbridos emergem, em que rural e urbano interagem.

Como forma inerente a sua reprodução o capitalismo (re)produz espaços desiguais e isso faz com que ocorram vivências desiguais de escala e da territorialidade, e é no lugar que se manifestam essas desigualdades que é segundo Milton Santos (1996) “por onde o mundo é percebido empiricamente”, então como nos explica Roberto José Moreira o rural brasileiro ressignificado passa a fazer parte de uma nova lógica, deixando de lado a idéia de um rural puramente agrícola para um “lugar com uma sociabilidade mais complexa, que aciona novas redes sociais regionais, estaduais, nacionais e mesmo transnacionais”(Moreira, 2003). Para uma definição mais detalhada do que é o lugar recorremos a Milton Santos em seu livro *A Natureza do Espaço*(1996) que nos mostra o lugar como “um cotidiano compartilhado entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições” em que “cooperação e conflito são a base da vida em comum” e escreve em uma bela passagem que o lugar é o “teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis,....pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade”(Santos, 1996).

Nosso caso de estudo é o município de Paraty, localizado no estado do Rio de Janeiro; apuramos a escala para perceber especificamente na Praia Grande esse lugar de ressignificação do rural, esta está localizada na reserva ecológica da Juatinga, região que abriga diversos ecossistemas tais como: remanescentes de Mata Atlântica, costões rochosos, manguezais e restingas, além de comunidades de população tradicional, especificamente na região chamadas de Caiçaras.

Ainda como forma de reprodução do capital há a apropriação do valor-de-uso caiçara. Apropriação esta que passa por uma mercantilização do modo de vida caiçara, justamente pelo fato do caiçara possuir “uma intimidade muito pronunciada entre o homem e seu habitat” (Mussolini, 1980) e por esse fator de intimidade colaborar para manter esse local preservado, atraindo ainda mais os olhares do capital financeiro, seja através do lazer e do ecoturismo ou através da especulação imobiliária. Como forma de apropriação do espaço rural e do saber caiçara é difundido todo um discurso ecológico romântico, que vincula a imagem dos caiçaras ao mito do "bom selvagem", e que, portanto, sob tutela da globalização hegemônica, atue no sentido de suprimir o dia-dia do caiçara, fazendo com que suas atividades cotidianas seu território fiquem condicionadas ao intenso processo de metropolização, parte da lógica de desenvolvimento do momento atual do capitalismo. Porém sem esquecer as considerações de Milton Santos a respeito do lugar e ainda a idéia de ressignificação do rural, lembrando como nos diz Rua(2006) que urbano-rural, local-global devem ser pensados como “interações assimétricas” e perceber que:

“na escala local essas representações se fazem presentes nas relações assimétricas que aí vigoram. Entretanto, é aí que se processam os movimentos de resistência e de criação de alternativas e/ou estratégias de sobrevivência que podem se manifestar como releituras daqueles movimentos mais gerais que marcam o espaço contemporâneo.” (Rua, 2006).

RIO SANTOS: (RE)INVENTANDO PARATY.

Nessa parte do trabalho procuramos entender o papel das rodovias na integração do território nacional como forma de demonstrar a capacidade da rodovia BR-101, conhecida como Rio-Santos, de trazer novas dinâmicas espaciais ao município de Paraty e cercanias. Para tal análise é necessário compreendermos que a base material do território passa por profundas mudanças, entre essas mudanças se sobressaem a implantação de sistemas de engenharia (rodovia, entre outros) e de equipamentos de telecomunicações. Essas implantações “se multiplicam e se sobrepõem de forma articulada e em escalas cada vez mais amplas, possibilitando o uso seletivo do território” (Xavier, 2005).

Segundo Marcos Xavier o sistema rodoviário é um processo que pode ser percebido ao longo de 3 períodos. A nós somente interessa o último relacionado as modernizações realizadas após 1964 que integram o país ao movimento amplo de internacionalização. Essa época é marcada por planos nacionais de desenvolvimento com o intuito de concluir uma parte da modernização do território, reintegrando a economia brasileira ao sistema capitalista mundial. Portanto a velocidade e o movimento são forçosamente mudados com a finalidade de obter ganhos em produtividade e competitividade, “convertendo o sistema de transportes em vetor logístico fundamental para as atividades modernas”(Xavier, 2005).

A intenção é selecionar um dos eixos que são irradiados a partir da metrópole para análise. Escolhemos o eixo da BR-101 que liga Itaguaí a Paraty, municípios ao sul da capital fluminense, no qual se percebe intensas transformações no uso e na apropriação do espaço. A análise desse eixo nos evidencia os processos descritos anteriormente. Afinal com sua implantação Paraty voltou a fazer parte do cenário econômico fluminense e percebemos ainda as direções políticas que tal iniciativa continha, ou ainda as que rumou; tais como o lazer associado ao turismo e a especulação imobiliária, tão evidente na região.

POPULAÇÕES TRADICIONAIS CAIÇARAS

Para melhor lidarmos com o assunto pertinente a esse capítulo recorreremos ao conceito do A. C. Diegues de população tradicional a qual segundo ele:

“população tradicional são comunidades com um tipo de organização econômica e social que não usam força de trabalho assalariado. Em geral não possuem outra fonte de renda a não ser a utilização dos recursos naturais combinado entre as atividades de agricultura, pesca coleta e artesanato; possuem o conhecimento dos ciclos naturais que são aliados aos padrões de consumo; baixa densidade populacional e

limitado desenvolvimento tecnológico resulta na pouca interferência no meio ambiente.” (Diegues, 1992c).

Esse conceito nos mostra a tentativa de diferenciar indivíduos de diferentes grupos culturais com o intuito de resguardá-los diante da sociedade capitalista, extremamente técnica e consumista, que não respeita os ciclos naturais e que, sobretudo, agride de forma intencional o ambiente natural. Esse reconhecimento da população tradicional ajuda na sua preservação mas também a entrega ao capital por meio da apropriação de seu valor-de-uso. Essa apropriação é feita pelo capital, utilizando um discurso preservacionista, de forma a submeter as práticas tradicionais aos interesses de seus agentes, ficando evidente no caso o papel do lazer/turismo como agente do capital financeiro na re(construção) desses espaços de uso das populações tradicionais. No nosso caso de estudo a população tradicional é conhecida como Caiçara.

Para definição de caiçaras existe uma discussão da autora Cristina Adams em torno da origem do nome no vocábulo Tupi-Guarani *caá-íçara* que era utilizado para denominar as estacas colocadas em torno das aldeias, e o curral feito de galhos de árvores fincados na água para cercar o peixe. Com o passar do tempo o termo começou a designar os barracões de beira de praia que abrigam as canoas e recentemente através do Diegues passou a ser o nome dado a todos os indivíduos e comunidades do litoral dos Estados do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro (Diegues, 1988). Portanto para compreendermos essas sociedades de pequena escala são necessárias abordagens ecológicas como forma de analisar as suas estratégias, que aliadas às suas práticas comerciais irão definir sua atividade econômica (Adams, 2000). Com essas informações obtidas a partir de leituras em gabinete aliadas ao material obtido em campo podemos perceber mudanças nas populações tradicionais caiçaras que residem na Reserva Ecológica da Juatinga.

Então percebemos ameaças ao modo de vida caiçara, bem como seus valores que conferiam às essas comunidades a perfeita integração de suas atividades de subsistência com a preservação ambiental. O que acontece é que essas populações que vivem na Reserva estão sobrevivendo do turismo, desregulado, o que acaba por colocar em risco a qualidade do ambiente e dos recursos naturais, as praias sofrem com o camping realizado dentro dos terrenos das casas caiçaras, acelerando o processo de perda da identidade dessa população e o que é mais evidente, o abandono do modo de subsistência tradicional.

Portanto o que ocorre é aquilo já citado anteriormente, o caiçara tem seu valor-de-uso apropriado pelas práticas do capital financeiro que através do turismo estica seus tentáculos aos mais remotos e intransponíveis paraísos. Aliás, quanto mais “remoto”, “selvagem” e “romântico” for o lugar melhor, pois seus discursos de apropriação do verde se fortalecem nesses espaços.

RESULTADOS PRELIMINARES

Como resultado preliminar, que obtivemos a partir de idas ao campo e leituras direcionadas, foi possível perceber o êxodo das populações caiçaras de seus locais de origem, vendendo terrenos até então “desvalorizados” isso coexistindo com a manutenção desses habitantes no local, porém com a sua terra arrendada, trabalhando muitas vezes como “caseiros” fora da temporada. Existem outras lógicas como a do meeiro e do arrendatário principalmente na produção de cana para o feitiço de cachaça. Dentro desse contexto de exploração encontramos focos de resistência e conflitos

importantíssimos para a preservação dos ecossistemas ali presentes. A pesquisa se encontra em um estágio de idas ao campo, pesquisa bibliográfica e de material jornalístico sobre o preço da terra em diferentes épocas e confecção de mapas para análise da expansão da malha urbana a partir da construção da rodovia Rio-Santos na área de estudo. Com isso tenta-se aproximar a teoria da realidade na compreensão dos agentes/atores que modificam o espaço e no movimento desterritorializador das populações caiçaras, tão atingidas pela lógica especulativa da mercantilização da natureza, da terra e dos valores culturais.

Referências:

ADAMS, Cristina. Caiçaras na Mata Atlântica: pesquisa científica versus planejamento e gestão ambiental. *Rev. Antropol.* vol.43 n.1 São Paulo: 2000.

SILVEIRA, Nogueira da, Gilda. Aspectos da gestão da reserva ecológica da juatinga sob a luz da legislação ambiental considerando a ocupação por comunidade caiçaras. Rio de Janeiro.

MAYA, Tadzia. A praia que era grande. *Revista Zé Pereira.* Vol. 4, N°1, P. 18-21. São Paulo: Zé Pereira, 2008.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço, técnica e tempo, razão e emoção.* São Paulo: Hucitec, 1996.

LENCIONI, Sandra. “A metropolização do espaço como nexos aglutinador entre a cidade e a região”. *VII Simpósio de Geografia Urbana.* São Paulo: USP, 2001.

RUA, João. As crises vividas pelo estado do Rio de Janeiro e a emergência de novas territorialidades em áreas rurais. In: MARAFON, G. J.; RUA, J.; RIBEIRO, M. A. (orgs.) *Abordagens teórico-metodológicas em Geografia Agrária.* Rio de Janeiro: EdUERJ, p. 271-298. 2007. 330 p.

-----, “Urbanidades no rural: o devir de novas territorialidades. Campo – território”. *Revista de Geografia Agrária,* 2006, v. 1, n. 1.