

O EIXO DE URBANIDADES DA RODOVIA RIO-SANTOS: CONFLITOS ENTRE O NOVO E O TRADICIONAL

Aluno: Matheus Cavalcanti Bartholomeu

Orientador: João Rua

Introdução

Esta pesquisa está inserida num contexto maior, em que, no Departamento de Geografia da PUC-Rio, tende-se a estudar o processo de metropolização pelo qual o estado do Rio de Janeiro passa em todo o seu território. Ele permite captar as diferenciações internas a essa urbanização e seus efeitos afetam as interações rural-urbano, criando novas territorialidades [1]. Existem, portanto, interações variadas entre o urbano e o rural que, ainda que sejam assimétricas, centram-se nas cidades e são, em uma escala mais ampla, irradiadas a partir da metrópole [1]. Ao fazermos uma interposição entre as escalas, poderíamos perceber, ora numa escala mais abrangente, uma “urbanização difusa”, em que aparecem os códigos metropolitanos, comportamentais e culturais, ora numa escala localizada, mais acurada, as leituras particulares desse processo de metropolização. É aí que emerge o rural ressignificado, mas sem deixar de existir, trazendo à tona o conceito de “urbanidades no rural”, territórios híbridos onde rural e urbano interagem.

Como forma inerente à sua reprodução, o Capitalismo (re)produz espaços de forma desigual e isso faz com que ocorram vivências desiguais de escala e territorialidade. Ademais, é no lugar, por onde “o mundo é percebido empiricamente” [2, p. 165], que se manifestam essas desigualdades. O rural brasileiro ressignificado passa a fazer parte de uma nova lógica, deixando de lado a ideia de um rural puramente agrícola para um “lugar de uma sociabilidade mais complexa que aciona novas redes sociais regionais, estaduais, nacionais e mesmo transnacionais” [3, p. 113]. Definimos mais detalhadamente “lugar” como “um cotidiano compartilhado entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições” [2, p. 322], em que “cooperação e conflito são a base da vida em comum” [2, p. 322], sendo o “teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade” [2, p. 322].

O maior adensamento de urbanidades no rural pode ocorrer preferencialmente ao longo de eixos cuja consolidação de um tipo diferente de ocupação é fomentada por grandes projetos rodoviários (figura 1). Entre estes podemos selecionar as áreas fluminenses às cercanias do trecho da rodovia federal BR-101 compreendido entre a cidade do Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP), atrativas em virtude de geomorfologia vistosa e ricas fauna e flora.

Denominada, a fins turísticos, de Costa Verde, a região se insere, atualmente, como alvo de um modelo de progresso reforçado pelo discurso da sustentabilidade ambiental. A atribuição de grande potencial econômico por meio do discurso “ecológico” volta as atenções dos agentes políticos ao mercado imobiliário, impulsionando o êxodo das populações tradicionais, cuja principal e geralmente única fonte de renda é a utilização dos recursos naturais em atividades combinadas de agricultura, pesca, coleta e artesanato [4], de seus lugares de origem.



Figura 1: Mapa de eixos de maior densidade de urbanidades no estado do Rio de Janeiro

Objetivos

Evidenciar o processo de produção desse espaço, historicamente marcado por períodos de distintas organizações espaciais, cujos primeiros momentos giravam em torno de uma realidade mais local e pouco multidimensional. Com a mediação da técnica rodoviária, cercada de intencionalidades exploratórias aliadas ao discurso político de valorização do “verde”, as práticas tradicionais são confrontadas pela força desproporcional do poder hegemônico capitalista, sobretudo através do apropriação/expropriação da terra e de consequente alienação da força produtiva de seu meio de produção: a terra. Também objetivamos mostrar as consequências da relação entre os habitantes locais e os agentes das atividades de especulação imobiliária, relação em si ilustrativa de assimetria de poder, bem como ressaltar as estratégias de sobrevivência dessas populações frente às imposições do capital.

No bojo dos argumentos dos atores hegemônicos, podemos perceber um processo de mercantilização da natureza via apropriação/dominação pela empresa imobiliária, que usa o discurso da sustentabilidade ambiental em busca de um diferencial competitivo, trazendo também à tona a apropriação do valor-de-uso do caçara, enquanto representante da tradição popular, pelo capital financeiro. Entendemos que isso está de acordo com a configuração atual do capitalismo, ao pensarmos na mercantilização do espaço através de uma supervalorização de sua dimensão econômica, calcada em condições forjadas como “únicas”, sejam naturais ou construídas, como maneira de reprodução ampliada do capital em um espaço mundializado. Esse discurso é redirecionado de acordo com seus interesses e atende a determinados públicos

com a mera finalidade de vender seu produto, intensificando as discrepâncias na distribuição de renda e moradia.

Metodologia

Tendo como base teórica fundamental Henri Lefebvre e suas reflexões acerca da concepção de urbanização difusa, Roberto José Moreira e as relações entre rural/urbano e assimetrias de poder, mercantilização da natureza e ressignificação do rural e Rogério Haesbaert, com quem dialogamos a respeito de território, multiterritorialidades e multiescalaridade. Adotamos o método analítico-dialético para melhor entendimento das contradições expressas no espaço geográfico, inerente ao movimento de apropriação do capital, e por possibilitar mais efetivamente a explicitação das interações entre sujeito e objeto. Em alguns, momentos, nos apropriamos do método fenomenológico-hermenêutico, com sua ênfase no sujeito em detrimento do objeto, para que pudéssemos realizar a observação das culturas tradicionais. Assim, procurando integrar as abordagens dos desenvolvimentos geográficos desiguais, podemos perceber a emergência de novas territorialidades, frutos da imposição, de cooptações e/ou de resistência. Levamos em conta, ainda, que as análises teóricas devam sempre ter como perspectiva a realidade complexa com suas múltiplas interações, que, por sua vez, só podem ser compreendidas numa abordagem pluriescalar.

Histórico e morfologia de ocupação

A história da ocupação portuguesa do litoral sul fluminense, em especial da baía de Angra dos Reis, data do século XVI quando as terras foram colonizadas a fim de garantir soberania. Após um período de relativa dependência da agricultura incipiente, deu-se início o período de prevalência da organização espacial voltada para a mineração, o que fomentou enormemente a economia da região, sendo Paraty, inicialmente, o único porto de escoamento das riquezas de Minas Gerais e a estrada real entre Paraty e Diamantina a única meio de ligação oficial com o litoral fluminense, o que levou à construção de fortes para resguardá-las. Os minérios provenientes de Goiás e Mato Grosso, por sua vez, eram embarcados no porto de Santos. Com o fim deste período, a produção de gêneros alimentícios se tornou o sustentáculo da economia local até aproximadamente a década de 1870, quando a construção da estrada de ferro D. Pedro II agilizou o transporte de café entre o Rio de Janeiro e o vale do rio Paraíba do Sul em detrimento do caminho terrestre-marítimo via Paraty e a proclamação da Lei Áurea fez declinar uma economia altamente dependente da mão-de-obra escrava. A partir daí, o litoral sul fluminense viveria certo isolamento dos principais eixos da economia da região Sudeste brasileira.

Costumamos dividir a baía da Ilha Grande, com 1.125 km.² de área, em duas: a baía de Paraty e a baía de Angra dos Reis. A costa litorânea de Paraty é continuamente recortada. Com extensão aproximada de 180 km., 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, ocorre, junto à linha d'água, uma faixa de seixos arredondados em virtude da ação das ondas. Os amontoamentos dessas pedras formam tocas onde vivem peixes, crustáceos e moluscos. No trecho sul do litoral, compreendida entre Trindade e o Centro Histórico de Paraty, o *horst* da Serra do Mar tem escarpas em contato direto com o oceano. Neste trecho, devido à alta energia erosiva das ondas, o fundo do mar é majoritariamente formado por areia e a fitofisionomia é de floresta ombrófila densa. Na parte norte, por sua vez, compreendida entre o Centro Histórico e a divisa com Angra dos Reis, existe uma planície afastando o mar das montanhas, o que permite às marés mais altas invadirem 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 hidrobiogeomorfológicos 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, favorecendo os fatores de isolamento, mas as numerosas pequenas baixadas costeiras com solos secos, sem faltar um curso d'água, criaram condições que justificaram a configuração do estabelecimento dos grupamentos caiçaras do litoral da região Sudeste. Somente é possível compreender as comunidades caiçaras no contexto da ocupação do litoral brasileiro e dos períodos de distintas configurações espaciais vividos pelas regiões Sul e Sudeste.

Rodovia Rio-Santos: (re)inventando o litoral sul fluminense

Em todo lugar, a base material do território está sujeita a passar por profundas mudanças, entre as quais se sobressaem a implantação de sistemas de engenharia (rodovias, ferrovias, 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 [5]. O sistema rodoviário é um processo que pode ser percebido ao longo de três períodos, mas somente nos interessa enfaticamente o último, relacionado às modernizações realizadas após 1964 e que se propõem a integrar o país ao amplo movimento 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 “os sistemas de transportes em vetores logísticos fundamentais para as atividades mais modernas” [5, p. 33].

A análise do recorte da BR-101 entre Santos e Rio de Janeiro evidencia os processos descritos acima, tendo sua implementação contribuído para o término da situação de relativo isolamento econômico do litoral em questão. Não somente isso, mas também percebemos 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. A rodovia ainda “surge como elemento de viabilização do Projeto Turis, um estudo de levantamento e classificação do potencial turístico do litoral entre o Rio de Janeiro e Santos” [6, p. 13].

Populações tradicionais caiçaras

Para lidarmos melhor com este assunto, precisamos dizer que populações tradicionais 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. [4]

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, sobretudo, que 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 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.

Neste estudo, a população tradicional é a caiçara, nome genérico dado a todos os indivíduos e comunidades tradicionais do litoral dos Estados do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro [7]. Portanto, para compreendermos essas sociedades de pequena escala são necessárias abordagens ecológicas como forma de analisar suas estratégias, que, aliadas às suas práticas comerciais, irão definir sua atividade econômica [8]. Com essas informações, obtidas a partir do tradicional trabalho de gabinete, aliadas ao material obtido em campo, podemos perceber mudanças nas dinâmicas das populações tradicionais caiçaras que residem na Reserva Ecológica da Juatinga, no município de Paraty.

Notamos ameaças ao modo de vida caiçara, bem como a seus valores, que conferiam a essas comunidades uma equilibrada integração de suas atividades de subsistência com a preservação ambiental. O que ocorre atualmente a essas populações é a sobrevivência a partir 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 valor-de-uso caiçara é apropriado pelas práticas do capital financeiro que, através do turismo, estica seus tentáculos aos mais remotos e teoricamente intransponíveis paraísos. Aliás, quanto mais “remoto”, “selvagem” e “romântico” for o lugar, melhor, pois o discurso de apropriação do “verde” se fortalece nesses espaços.

Considerações finais

Como resultado da pesquisa, fruto de trabalhos de campo e leituras direcionadas, foi possível perceber tanto o êxodo das populações tradicionais, entre elas as caiçaras, de seus lugares de origem, vendendo terrenos até então supostamente desvalorizados, quanto a manutenção desses habitantes no local de maneira precária, tendo sua terra apropriada/expropriada e ocasionalmente trabalhando como “caseiros” fora das altas temporadas. Percebemos, agora, no segundo momento de realização da pesquisa, outra forma de diálogo do tradicional frente ao novo, apreendendo novas estratégias de sobrevivência no confronto com o poder imobiliário e elevando, portanto, os preços dos serviços realizados destinados ao turista. Dessa maneira, a “cordialidade” local cada vez mais cede lugar à própria exploração dos férteis negócios próprios dos períodos de grande fluxo turístico.

Dentro desse contexto, encontramos focos de resistência e conflito importantes para a conservação dos ecossistemas ali presentes e, de maneira contraditória, para sua própria valorização pelo mercado. Fica clara a tentativa de aproximar a teoria da realidade na compreensão dos agentes/atores que modificam o espaço e no movimento migratório das populações tradicionais.

A pesquisa se encontra em um estágio de renovação de pesquisadores. Assim, toda a pesquisa bibliográfica e as análises da expansão da malha de urbanidades a partir da construção da rodovia Rio-Santos na área de estudo serão repassadas e, de certa maneira, rediscutidas. O intuito é dar continuidade ao trabalho, dado que este se insere em um grupo de pesquisa maior, que possui como uma de suas linhas de pesquisa o desenvolvimento territorial e a formação do enclave turístico no sul fluminense.

Referências

1 – RUA, João. Desenvolvimento, espaço e sustentabilidades. *In*: RUA, João (Org.).

Paisagem, espaço e sustentabilidades: uma perspectiva multidimensional da Geografia. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2007. p. 143-194.

2 – SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

- 3 – MOREIRA, Roberto José. Cultura, política e o mundo rural na contemporaneidade. **Estudos, Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro: CPDA-UFRRJ, n. 20, abr. 2003. p. 113-143.
- 4 – DIEGUES, Antonio Carlos Sant'ana . Os pescadores artesanais e a questão ambiental. **Propostas Alternativas**, v. 53, p. 31-35, 1992.
- 5 – XAVIER, Marcos A. de Moraes. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território: o exemplo da rede rodoviária brasileira. *In*: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura da (Orgs.). **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- 6 – CORRÊA, Renata da Silva. **Consideração sobre a vocação turística no município de Angra dos Reis-RJ**: pensando o turismo a partir do território. Trabalho de Conclusão de Curso. IGEO/UERJ, Rio de Janeiro, 2009.
- 7 – DIEGUES, Antonio Carlos Sant'ana . Formas de organização da produção pesqueira no Brasil: alguns aspectos metodológicos. *In*: ENCONTRO CIÊNCIAS SOCIAIS E O MAR NO BRASIL, 2., 1988, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Programa de Áreas Úmidas, 1988. v. 1. p. 1-39.
- 8 – ADAMS, Cristina. Caiçaras na Mata Atlântica: pesquisa científica *versus* planejamento e gestão ambiental. **Revista Antropológica**, São Paulo, v. 43, n. 1, 2000.