

Territorialidades caiçaras, urbanização e turismo no município de Paraty, RJ¹

Cezar Pardo Mêo Pompêo de Camargo

✉ cezarcamargogeo@gmail.com

Resumo

As populações caiçaras do município de Paraty, RJ, conformavam territorialidades segundo uma racionalidade própria, correspondentes ao tempo de antigamente. A implementação da Rodovia Rio Santos, aqui considerada como um evento, alterou significativamente a geografia nos fragmentos de território utilizados por essas populações. É a partir deste evento que o turismo e a urbanização se acentuaram no município, influenciando significativamente as territorialidades caiçaras do tempo de hoje.

* * *

PALAVRAS-CHAVE: Caiçaras, Paraty, territorialidade, turismo, urbanização.

1 Este artigo é baseado na Dissertação de Mestrado intitulada “Territorialidades caiçaras do tempo de antigamente ao tempo de hoje em dia em Paraty, RJ”, defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNICAMP (CAMARGO, 2013).

Introdução

A hipótese que norteou a pesquisa que fundamenta este artigo é a de que as territorialidades caiçaras no município de Paraty, Rio de Janeiro, se transformaram em função do contato com uma outra racionalidade — urbana, moderna e capitalista —, que alterou o modo de vida das populações caiçaras que não tiveram os seus interesses considerados pelas políticas públicas e pelos grupos sociais agora presentes no mesmo fragmento do território no qual estas habitam e se reproduzem socialmente há séculos.

Nosso objetivo foi o de entender a maneira como essas transformações ocorreram e ocorrem, identificando os agentes sociais envolvidos, com os seus respectivos interesses, para assim refletir sobre as implicações dessas transformações na vida do caiçara.

A partir das concepções de *tempo de antigamente* e *tempo de hoje em dia*, identificadas em trabalho de campo em sua utilização pelos próprios caiçaras na tentativa de compreenderem as transformações pelas quais passaram, orientaram nossa reflexão. Como diz a Senhora Ubaldina da Conceição, moradora da Praia do Sono com 82 anos, entrevistada em 2013, “hoje em dia tá tudo mudado, mudou esse negócio de viver da rapaziada”, ou ainda a Senhora Geni, moradora da Vila Oratório, também com 82 anos, entrevistada no mesmo período: “antigamente o trabalho era mais da roça e da pesca”.

O que delinea esses distintos momentos, que aliás não são claramente definidos na linha do tempo, é a implementação da Rodovia Rio-Santos, aqui entendida como um evento que, segundo a concepção de Santos (2008, p. 146), o evento é um acontecimento significativo que altera a geografia e o curso da história onde ele ocorre. Este evento ocorrido em Paraty propiciou o desenrolar do turismo e o aprofundamento de um tipo de urbanização de acordo com interesses de agentes sociais específicos. A Senhora Geni evidencia este fato ao dizer que “o turismo começou foi depois que abriu a estrada Rio-Santos”.

Para tanto, a linha de raciocínio que se segue faz uma pequena definição a respeito da categoria analítica territorialidade, fazendo uso dela para expor características que se referem ao caiçara do tempo de antigamente. Em seguida é exposto o contexto da implementação da Rodovia Rio-Santos, ocorrida na década de 1970, acompanhada de uma sucinta conceituação de evento. Assim, tentamos elucidar o desenvolvimento da urbanização e do turismo dentro deste contexto, para que, por último, sejam expostas algumas das suas consequências nas territorialidades caiçaras, configurando territorialidades caiçaras do tempo de hoje.

Territorialidades caiçaras

Territorialidades são aqui compreendidas como um “conjunto de práticas e expressões materiais e simbólicas capazes de garantirem a apropriação e a permanência de um dado território por um determinado agente social” (CORRÊA, 1994, p. 251-252). Essa definição de territorialidade realizada por Côrrea (1994) evidencia a sua abrangência territorial, uma vez que, para além de prática, a territorialidade é também expressão material, manifestando-se concretamente no território.

Inegavelmente, as práticas e expressões materiais construídas e realizadas por um determinado grupo social são orientadas pelos valores, símbolos e significados compartilhados pelo grupo que a realiza. Ela possui, portanto, uma dimensão cultural, pois a cultura se expressa por meios materiais e não materiais (DIEGUES, 2004, p. 22) e é definida por “estruturas de significado socialmente estabelecidas” (GEERTZ, 1973, p. 23), trata-se de “sistemas entrelaçados de signos” (GEERTZ, 1973, p. 24), algo subjetivo que orienta os indivíduos em suas relações sociais e com o meio (DIEGUES, 2004, p. 22).

A dimensão cultural da territorialidade concebe a esta categoria a presença de um nexos entre a cultura, as práticas e o meio onde se realizam, de maneira que esses elementos estejam intrinsecamente ligados, fazendo com que metamorfoses em qualquer um deles ocasionem também transformações na territorialidade como um todo. A territorialidade é, portanto, dinâmica, varia no tempo e no espaço conforme os interesses de quem a constrói, conforme as possibilidades que o meio oferece e conforme as implicações culturais e territoriais. Ela está em constante construção e reconstrução. Assim, transformações culturais e territoriais podem ser evidenciadas pelo movimento das territorialidades e vice-versa.

As populações caiçaras, por se tratarem de populações que se formaram e se consolidaram em áreas de acesso dificultado, próximas ao litoral, entre irregularidades montanhosas de expressiva declividade, em alguns casos em ilhas ou ainda entre os fragmentos da floresta atlântica efetivamente explorados pelas sociedades urbanas apenas recentemente, são populações que constroem e praticam territorialidades singulares, condizentes com a sua cultura e com o território por elas utilizados.

Desenrolares históricos resultaram na presença de inúmeras populações caiçaras no município de Paraty. Essas populações, parcialmente isoladas até a construção da Rodovia Rio-Santos, exerciam territorialidades condizentes ao seu tempo e condições. Elas estavam organizadas sob um “modo de produção familiar”, na qual se realizava uma “produção para provisão” (SAHLINS, 1983, p. 18). Toda a produção era organizada pelas e para as famílias caiçaras, de modo que

os diferentes trabalhos se complementavam e configuravam uma relação de “solidariedade vicinal”, conformando os “bairros vicinais”, com formas espontâneas de auxílio entre as famílias, a exemplo dos mutirões (CÂNDIDO, 1971, p. 69-74). Não existia entre os caiçaras a concepção de propriedade privada da terra e nem mesmo o direito de herança transmitido por testamento. Era a partir do produto obtido na roça, na caça e na pesca que se satisfaziam as demandas de alimento do caiçara. Produzia-se apenas algum excedente para que esse fosse trocado, na cidade, por produtos que não podiam ser produzidos internamente.

Havia um modo específico de se reproduzir socialmente, com maneiras específicas de saber-fazer. As atividades caiçaras envolviam técnicas e conhecimentos singulares, relacionados com o meio e com a cultura caiçara, muitas vezes, ditadas por outras concepções de tempo. Era preciso se atentar às estações do ano, ao comportamento das marés, às fases da lua, a depender da atividade que se desejava realizar. A concepção de tempo era ditada por outros referenciais, distintos da racionalidade do tempo do relógio do homem urbano.

As territorialidades das populações caiçaras do município de Paraty são expressivamente modificadas a partir da década de 1970, sendo fruto da acentuação dos processos de urbanização e turismo no município, analisados a seguir, compreendendo as suas implicações sobre as territorialidades caiçaras e, conseqüentemente, sobre a cultura caiçara dessa região.

Urbanização e turismo em Paraty

Paraty apresentou um crescimento urbano efetivo após a descoberta do ouro nas Minas Gerais (MELLO, 2005), pois seu porto passou a ser local de embarque de ouro para o Rio de Janeiro, de onde seguia para Lisboa. A passagem do ouro exigiu investimento de infraestrutura na cidade para garantir o bom funcionamento do seu transporte, segurança e cobrança de impostos, fazendo-a crescer consideravelmente no início do século XVIII (GURGEL & AMARAL, 1973). É nesse momento que se pode identificar um incipiente estabelecimento do urbano em Paraty, sendo ele resultante de relações que se dão em torno do trânsito do ouro e dos engenhos de cana-de-açúcar.

Ainda no início do século XIX Paraty continua crescendo e enriquecendo. Ocorre o início da produção cafeeira e a Família Real portuguesa, por estar nas proximidades, incentiva a transformação de Paraty. Porém, ao longo do século XIX, “o fim do tráfego de negros escravizados e a abertura do caminho ferroviário para o transporte do café entre Rio e São Paulo, no Vale do Paraíba, levaram Paraty a perder população no final do século XIX” (PAES, 2015, p. 108). Nesse período

Paraty entra em uma inércia que vai durar até a segunda metade do século XX, com a construção da Rodovia Rio-Santos.

Embora a cidade de Paraty se esvazie e entre em estagnação, populações tradicionais caiçaras permaneceram parcialmente isoladas em áreas rurais de acesso dificultado pelo relevo acidentado. Com picos alcalinos de expressiva altitude, intermediados por planícies, vales, mangues, praias e a presença de floresta atlântica, o litoral sul do Rio de Janeiro, e parte do litoral norte de São Paulo, apresenta uma feição geomorfológica de relevo acidentado, com declives acentuados bem próximos ao mar. Nas palavras de Luchiari (1997):

A paisagem deste trecho do litoral brasileiro possui certas peculiaridades [...], a Serra do Mar aproxima-se muito da orla, definindo um litoral salpicado por inúmeras praias alojadas em pequenas planícies sedimentares, separadas por costeiras, e ainda uma infinidade de baías, angras, sacos, enseadas, restingas, mangues entre muitas ilhas e... a mata atlântica (LUCIARI, 1997, p. 136).

Esse fato colaborou para uma tardia intensificação da urbanização das áreas de praia, quando comparada com o litoral santista, por exemplo, de modo que, ainda hoje, é possível encontrar ali áreas pouco habitadas ou até mesmo inabitadas. A urbanização do litoral sudeste deu prioridade para as áreas próximas aos portos, trazendo expressividade econômica para municípios como Santos e Rio de Janeiro, que apresentaram expressividade populacional em período muito anterior à década de 1970. Quando a urbanização e o turismo chegam no litoral norte paulista e sul do Rio de Janeiro, a pressão dos ambientalistas e as Unidades de Conservação já criadas evitaram uma urbanização mais intensa, como ocorria em Santos.

Dessa maneira, é somente na década de 1970, com a implementação da Rodovia Rio-Santos nos trechos do litoral dos municípios de Ubatuba e Paraty, que ocorre o encontro destas populações tradicionais, habitantes das pequenas planícies cercadas por picos montanhosos, com o homem urbano e sua “racionalidade moderna”, preponderante na constituição do capitalismo moderno (CAMARGO, 2013, p. 76-90).

Devido à expressividade da construção desta rodovia, ela pode ser entendida como um evento. O evento, nas ciências sociais, não é tido como um acontecimento qualquer. Santos (2008, p. 143-145), propondo a construção de uma teoria geográfica, considera o evento como uma categoria de análise para a geografia, pois ele é um instante do tempo dando-se em um ponto do espaço, sendo simultaneamente matriz do tempo e do espaço. Quando o evento emerge, ele propõe uma nova história. A nova história proposta se dá pela mudança que o evento causa. “Os eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes,

ali mesmo onde estão, novas características” (SANTOS, 2008, p. 146) e, se não mudam as formas como visualmente se apresentam, mudam os seus significados, mudam os seus sentidos e os seus conteúdos. Ele é um rompimento com um modo de fazer, com um modo de acontecer, trazendo em si um caráter organizacional, pois modula, na sua escala de abrangência, os ritmos de atividade, delimitando e qualificando o tempo social (SANTOS, 2008, p. 149), sendo por isso encarado como irreversível.

Este evento foi significativo na medida em que houve uma intencionalidade e um planejamento com massivos investimentos para a sua realização, causando impactos de grande escala. Ele esteve, inclusive, associado à implementação do *Plano de Aproveitamento Turístico* (Projeto TURIS) que pretendia modelar as áreas litorâneas entre Rio de Janeiro e São Paulo de acordo com as demandas de lazer das populações urbanas (LUCHIARI, 1992, p. 48-49). Este projeto foi realizado pela Embratur sob consultoria da empresa italiana SCET — Internacional, visando o ordenamento territorial do litoral Rio-Santos e a capacitação de técnicos brasileiros em metodologias de planejamento turístico consideradas modernas para o período (FRATUCCI, 2005).

Segundo Fratucci (2005), a metodologia proposta concebia o território apenas

(...) como suporte físico para a atividade humana, de maneira que deveria ser adaptado às necessidades apresentadas pelo turista. O autor cita como exemplo desse ponto de vista o fato de os manguezais, erroneamente identificados como pantanais, terem sido considerados como empecilhos à atividade turística, resultando em “saneamento geral da parte plana e [...] correção dos cursos fluviais, para contornar os riscos de inundação e de poluição da praia” (Embratur, 1975, p. 4 *apud* Fratucci, 2005, p. 87).

Esse projeto não foi levado adiante pela Embratur devido aos altos gastos previstos, no entanto, a construção da rodovia foi levada a cabo com as preocupações ambientais ignoradas, o que ocasionou aterramento de inúmeras praias e áreas de floresta (SIQUEIRA, 1989, p. 64). Mesmo o projeto tendo sido abandonado, muitas de suas diretrizes foram seguidas (LUCHIARI, 1992a, p. 49), ou seja, o projeto não obteve sucesso como plano, mas a sua ideologia espacial foi levada adiante. Nessa ideologia, aquele fragmento do território era visto como suporte para a atividade turística e, a maneira como se deu a construção da rodovia e os anos que se seguiram após a conclusão da construção são provas disso, pois iniciou-se uma nova fase de expressivas intervenções, cujo agente principal é a especulação imobiliária. Com frágeis equipamentos legais de proteção de uso do solo, as prefeituras dos municípios cortados pela estrada viram, pouco a pouco,

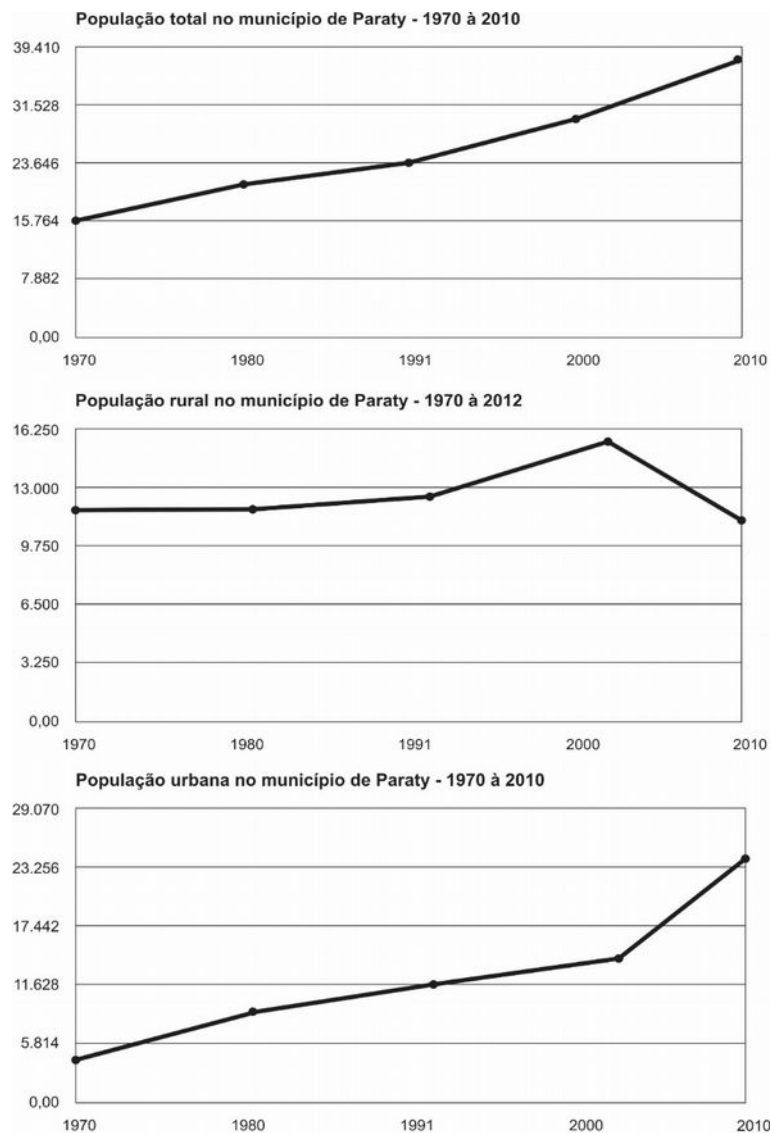
muitas de suas florestas darem lugar a campos de golfe e quadras de tênis de poderosos empreendimentos turísticos (SIQUEIRA, 1989, p. 64), particularmente os condomínios fechados horizontais para segundas-residências.

Praias, florestas e corpos de água doce, antes vistas pelo caiçara como meio onde se desenrolam suas tramas sociais, se tornaram palco da atividade turística. A abertura da rodovia e o mercado imobiliário transformaram abruptamente a paisagem, aumentando significativamente o fluxo de pessoas e atividades econômicas (MENDONÇA, 2010, p. 31). Enquanto que, em 1970, o município de Paraty apresentava 4.169 habitantes em área urbana, em 1980 passou a ter 8.934 (IBGE), um incremento populacional de 114,3%, ou seja, em dez anos a população urbana mais do que dobra.

O crescimento da atividade turística incentivou a realização de atividades comerciais voltadas ao veraneio, ocasionando também uma grande imigração que se dirige à Paraty em busca de oportunidades de emprego. Enquanto o município continha 87 estabelecimentos comerciais registrados pelo IBGE em 1970 (IBGE, 1970), em 1975 passou a ter 124 (IBGE, 1975), apresentando um crescimento de 42,5%.

Os gráficos a seguir, que apontam o crescimento populacional, total, rural e urbano, no município de Paraty do ano de 1970 a 2010, evidenciam dados da urbanização:

Gráfico 1. Evolução da população total, rural e urbana de Paraty, RJ.



Fonte: Censo Demográfico, IBGE.

Os gráficos analisados em conjunto evidenciam que enquanto a população rural praticamente se mantém entre 1970 e 1990, caindo drasticamente a partir dos anos 2000, a população urbana cresce continuamente, sendo ela a responsável por grande parte do crescimento populacional total do município.

Embora o crescimento da população urbana seja mais expressivo a partir dos anos 2000, inclusive com a população rural decrescendo nesse período, é já a partir da década de 1970, quando a construção da rodovia foi concluída, que ele tem expressividade.

A partir dos anos 2000, o crescimento populacional do município se mantém com números parecidos aos anos anteriores, apresentando o decréscimo da

população rural inversamente proporcional ao crescimento da população urbana, indicando a migração do meio rural ao urbano que pode, inclusive, ser resultado da busca por melhores condições de vida na cidade devido às dificuldades encontradas no campo. Fato este ocorrido na Praia de Ponta Negra, onde os moradores, coibidos pela legislação ambiental e pela pesca industrial, não encontraram meios de continuar exercendo as suas territorialidades e se viram obrigados a migrar para o meio urbano em busca de atividades que garantam a sobrevivência (CAMARGO, 2013, p. 170-176).

Contudo, é a partir da década de 1970 que se pode identificar um segundo momento de intensa urbanização de Paraty, estando ela relacionada à atividade turística. Trata-se de uma urbanização turística, na qual há a criação de novas formas e a adaptação de antigas, com o objetivo de atrair, desenvolver e incentivar o turismo. Nas palavras de Luchiari (2001):

Assim, estabelece-se uma relação entre antigas paisagens e velhos usos e novas formas e funções. E este movimento entre o velho e o novo impulsiona a relação do lugar com o mundo que o atravessa com novos costumes, hábitos, maneiras de falar, mercadorias, modos de agir [...]. Assim, também a identidade do lugar é constantemente recriada, produzindo um espaço social híbrido, onde o velho e o novo fundem-se dando lugar a uma nova organização socioespacial (LUCHIARI, 2001, p. 4).

O velho, neste caso, refere-se às heranças das atividades aurífera, canavieira e às territorialidades caiçaras e, o novo, às formas e funções estabelecidas pela urbanização turística. Com ela, segundo a autora, o lugar é enquadrado numa lógica global e, esse movimento entre o velho e o novo, traz à tona novos sujeitos sociais e elimina ou marginaliza outros, imprimindo-se na paisagem.

Urry (1999, p. 17-28) afirma que o turismo é uma prática de prazer buscada em um ponto do espaço distante de onde o turista vivencia o cotidiano de trabalho e moradia. Essa busca de prazer traz em si uma expectativa que será correspondida com a experimentação de uma vivência que seja oposta, ou diferente, da sua vivência cotidiana. Ou seja, o turismo carrega uma oposição entre o ordinário/cotidiano e o extraordinário.

Devido ao fato de o turista procurar experiências opostas, ou que vão além das experiências cotidianas, são construídos “espaços do turismo” que promovem uma “autenticidade encenada”, justamente para oferecer ao turista a possibilidade de experimentação do diferente (URRY, 1999, p. 24-28).

Tendo em vista as considerações do autor, Paraty pode ser considerada um excelente destino para o exercício e desenvolvimento do turismo, o que explica a

fase que se inicia na década de 1970. Paraty passou por um período de abandono justamente no momento em que o Brasil sofreu consideráveis taxas de urbanização e industrialização. É ainda na primeira metade do século XX, com a queda da produção cafeeira, que Getúlio Vargas inicia um processo de construção das indústrias de base, superando a totalidade agrário-exportadora da produção econômica, processo este consideravelmente incrementado pelo Plano de Metas de Juscelino Kubitschek na década de 1950, consolidando os grandes centros urbano-industriais do país.

Paraty, por não ter acompanhado o processo de desenvolvimento urbano industrial ocorrido em outros municípios, tinha suas vias de acesso dificultadas e pôde manter peculiaridades ecológicas regionais, expressas nas paisagens singulares. Na década de 1970, quando o acesso ao município é facilitado, os antigos alambiques de cachaça, a arquitetura colonial conservada, as praias, as ilhas paradisíacas e as florestas, surgem como a possibilidade de oferecer, ao sujeito da cidade, experiências distintas das cidadinas cotidianas. Vale ressaltar que a possibilidade dessas experiências se localiza no eixo Rio-São Paulo, ou seja, relativamente próximo a dois dos maiores centros urbanos do país.

Segundo Plante & Breton (2005), o turismo no município foi desenvolvido a partir de um plano de ordenamento territorial que teve por objetivo desenvolver um turismo que atendesse as exigências das elites urbanas. O município foi definido, pelas autoridades que elaboraram o projeto, como região prioritária para o desenvolvimento de estações balneárias, residências secundárias e condomínios de luxo. O território foi ordenado de maneira a ser voltado para as elites, e as elites fizeram e fazem uso das suas influências políticas e econômicas para desenvolver o turismo que lhes interessa. É nesse contexto que se multiplicam as segundas residências, dentro ou fora de condomínios fechados, com praias de uso privado, de grande valor no mercado imobiliário, causando inúmeros e constantes conflitos fundiários ocorridos entre especuladores, construtoras e antigos posseiros, muitos deles caiçaras.

Um exemplo que evidencia a tentativa de ocupação do território por membros da elite fazendo uso de suas influências políticas e econômicas, é o relatado pelo jornal O Estado de São Paulo, em 1983, dizendo que o estrangeiro Giuseppe Cambarelli, acompanhado pelo sargento do Exército José Garcia e seus capangas, realizava ameaças a antigos posseiros, dizendo-se donos da área das fazendas Barra Grande e Taquari ao norte de Paraty (SIQUEIRA, 1983).

Esse mesmo noticiário de jornal afirma que, em 1983, Paraty era “o município com o maior número de problemas de terras em todo o território

fluminense”, precisando ter no mínimo quatro andares de sua área territorial para acolher todos os títulos de terra presentes no cartório, sendo que, mesmo com o surgimento de um novo período de desenvolvimento econômico possibilitado pela chegada do turismo, as favelas, antes inexistentes, se proliferam e apresentam uma população responsável pela metade da população urbana do município. Casos de corrupção e violência se tornaram comuns no município e os maiores prejudicados foram posseiros e pequenos proprietários que, sem alternativa, abandonaram ou venderam as suas terras, migrando para o centro urbano e formando as primeiras favelas de Ilha das Cobras e Matadouro (LHOTE, 1982, p. 21-25).

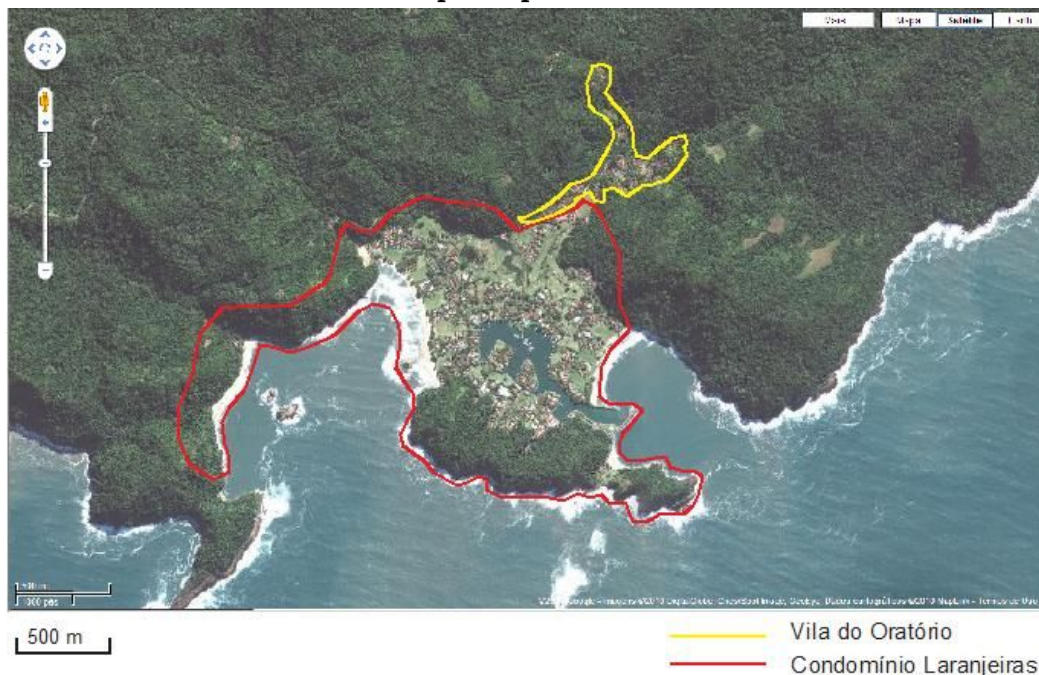
Um dos muitos condomínios de segunda residência de Paraty, chamado Condomínio Laranjeiras, se coloca como outro exemplo relevante de turismo das elites urbanas fazendo uso das suas influências políticas e econômicas, pois promoveu conflitos fundiários e envolveu decisões políticas em âmbito federal que permitiram a sua efetivação.

Esse condomínio foi construído em meados da década de setenta pela Paraty Desenvolvimento Turístico S.A. (uma associação entre os grupos internacionais ADELA e BRASCAN). As terras compradas por esse grupo para a construção desse condomínio faziam parte do Parque Nacional da Serra da Bocaina, desmembrando-se deste graças a um decreto governamental emitido no dia anterior à sua compra (PLANTE & BRETON, 2005).

Ele foi inicialmente projetado para ser instalado onde hoje fica a Vila de Trindade, no entanto, em período que se propunha a sua construção, havia no local uma população de pescadores caiçaras que, mesmo diante das ameaças e ações violentas, como incêndio e derrubadas de casas promovidas pela multinacional, se juntaram a um grupo de jovens de classe média e fundaram a Sociedade de Defesa do Litoral Brasileiro (SDLB), conseguindo impedir a construção do condomínio nesse local.

Porém o projeto foi transferido para uma área conhecida como Laranjeiras, apenas alguns quilômetros de distância de Trindade, onde também havia famílias caiçaras que, sem organização política, foram desapropriadas, tendo a construção do condomínio efetivada (LHOTE, 1982; Documentário Vento Contra). As famílias que viviam nas praias hoje cercadas pelo condomínio foram destinadas ao sopé das montanhas, com acesso às praias coibido e sob regras de convivência impostas pelo condomínio, de maneira que a realização de suas antigas territorialidades foram inviabilizadas, restando a eles, como meio de sobrevivência, a realização de alguns trabalhos no condomínio. O condomínio e a Vila Oratório podem ser visualizados no mapa de localização abaixo (Figura 1).

Figura 1. Condomínio Laranjeiras e Vila Oratório, imagem de satélite adaptada pelo autor.



Fonte: Google Earth, adaptado.

O Condomínio Laranjeiras e as vicissitudes da sua implementação, desapropriando pequenos posseiros e privatizando praias, é exemplo da ocorrência de um turismo de elite. Esse turismo realizado por classes sociais mais abastadas é, mais tarde, acompanhado pelo aumento de um turismo de classe média, ou mesmo popular se comparado ao turismo de segunda residência dos condomínios fechados.

Esse turismo de classe média se efetiva fazendo uso dos *campings* e das pequenas pousadas que se multiplicam, por exemplo, em locais como Trindade, a alguns quilômetros de distância do centro urbano. Essa estrutura turística pode ser usufruída por preços consideravelmente mais baixos do que os preços exigidos pela estrutura turística anterior, mais elitizada, e se configura como possibilidade de renda para antigos posseiros, inclusive caiçaras, de modo que os proprietários de grandes empreendimentos imobiliários demonstram preocupação com a massiva popularização da região e do turismo e a conseqüente desvalorização dos seus empreendimentos. Evidência disso são as constantes tentativas de desapropriação de caiçaras e constantes coibições do desenrolar do turismo em praias como a Praia do Sono e Ponta Negra (CAMARGO, 2013).

Sendo assim, o desenrolar da urbanização e do turismo alterou significativamente a dinâmica desse fragmento do território. Vale evidenciar, em seguida, algumas das características das territorialidades caiçaras do tempo de hoje.

Territorialidades caiçaras do tempo de hoje

As territorialidades caiçaras do tempo de hoje variam de acordo com a localidade e seus respectivos desenrolares históricos, porém, em todas elas, o caiçara obteve contato com uma outra racionalidade, referente a uma estrutura urbana que transformou, de maneira mais ou menos intensa, o universo caiçara relativo às territorialidades do tempo de antigamente.

As antigas práticas de caça e roça, capazes de garantir o alimento da dieta caiçara, foram coibidas pela delimitação de unidades de conservação no município, de maneira que o caiçara se viu obrigado a recorrer a outros meios.

Diegues (1994) comprova como a delimitação da reserva Ecológica Estadual da Juatinga, em Paraty, ocasionou conflitos e impactos sobre o modo de vida tradicional caiçara por ser restritiva ao uso dos recursos naturais. Em alguns casos a mão de obra assalariada se tornou o único recurso, como na Vila Oratório, onde os caiçaras, além de não conseguirem realizar a caça e a roça, foram desapropriados pela incorporadora do Condomínio Laranjeiras e hoje se localizam em uma vila sem acesso à praia e sem a possibilidade de obter renda como proprietários de pequenos empreendimentos turísticos. Sobrou a eles a venda da mão de obra para serviços gerais nas casas do condomínio ou no centro de Paraty.

Já a população da Praia do Sono, apesar de também coibida de realizar caça e roça, conseguiu resistir frente às ameaças de desapropriação e consegue obter renda a partir do turismo e do trabalho assalariado. São eles pequenos empreendedores, donos de *campings* e pequenos bares e restaurantes (Figura 2). A renda a partir do turismo é expressiva segundo os seus padrões de vida, mas não pode ser obtida ao longo de todo o ano uma vez que a praia é muito pouco visitada no inverno, o que leva muitos caiçaras a complementarem renda a partir da venda de mão de obra ou da realização de pesca artesanal. Muitas vezes a pesca artesanal é ainda realizada fazendo uso das antigas canoas de voga (Figura 3), exercendo territorialidades como as do tempo de antigamente.

Figura 2. Bar restaurante na Praia do Sono.



Fonte: do autor (2012).

Figura 3. Canoa de voga na Praia do Sono.



Fonte: do autor (2012).

Alguns caiçaras, como em Ponta Negra, mesmo conseguindo manter a posse da terra, se viram obrigados a migrar porque não encontraram nenhuma maneira de garantir a sobrevivência diante deste novo contexto. A população de Ponta Negra, por se localizar em uma pequena área de difícil acesso e com extensão de praia curta (o que pode ser visualizado na Figura 4), conseguiu implementar uma estrutura muito reduzida para o turismo. Aliado a este fato, têm-se a dificuldade de acesso que impossibilita as viagens diárias para o exercício de trabalho assalariado em outras localidades, o que ocasionou uma possibilidade muito remota de geração de renda e a conseqüente expressiva migração.

O trabalho do caiçara em novos moldes desatou os laços sociais e a conformação do bairro vicinal conforme observada por Cândido (1971). Além disso, os constantes casos de desapropriação e conflitos em torno da terra trouxeram ao caiçara a concepção de propriedade privada, o que hoje se reflete na paisagem com o surgimento de muros e cercas divisórias de glebas.

Contudo, as populações caiçaras estão recorrendo a outras atividades econômicas e, conseqüentemente, modificando as suas territorialidades, com algumas permanecendo apenas na memória e outras novas se consolidando, a exemplo das territorialidades que se conformam em torno do turismo e do trabalho assalariado.

Considerações finais

Os dados obtidos no trabalho de campo e na pesquisa bibliográfica permitem concluir que as transformações ocorridas em Paraty, após a ocorrência a implantação da Rodovia Rio-Santos, evento que marca a ruptura entre um tempo e outro, se deram de maneira que os valores advindos da racionalidade urbana se sobrepuseram ao universo caiçara e às suas respectivas territorialidades.

Diante deste fato, o que se identifica como necessidade para o município segue por duas vias distintas e complementares. A primeira é a urgente necessidade de “dar voz” aos caiçaras e, fundamentalmente, ouvi-los. Eles precisam ter espaços onde os seus desejos e necessidades possam ser expostos e levados em consideração. Exemplo disso pode ser encontrado na Ilha do Cardoso, onde Rodrigues (2001) acompanhou a organização social e política dos caiçaras ali residentes, evidenciando a administração e o gerenciamento do Parque Estadual da Ilha do Cardoso a partir de um Plano de Gestão Participativo. Este plano, participativo na prática, mostrou-se como exceção e exemplo a ser estudado como referência para todo o Brasil. A autora detalha as alternativas que incentivaram a ampla participação das populações tradicionais, e a criação de um espaço político de modo que estas pudessem expor as suas dificuldades e necessidades, de modo a atender as necessidades dos diferentes sujeitos. Inclusive, com o presidente do comitê de gestão horizontalizando o gerenciamento do Parque ao dar poder deliberativo para as decisões administrativas realizadas nas reuniões do comitê.

Nota-se que a proposta participativa veio das organizações responsáveis pela elaboração do Plano, com incentivo a participação das populações tradicionais, apresentando-lhes essa outra racionalidade necessária para a articulação política, e trabalhando com a intenção de entender e atender as dificuldades enfrentadas pelas populações tradicionais, e não ao contrário, como ocorre nas localidades aqui estudadas, com os órgãos de gestão esperando que a articulação entre os caiçaras se

construa sozinha. Esses fatos todos precisam ser estudados no sentido de terem os seus aspectos positivos transferidos e adaptados para outras localidades.

É nesse ponto, quando se fala da incorporação de elementos correspondentes ao novo que se instalou em Paraty pós Rodovia Rio-Santos, que a primeira via, aqui proposta, se relaciona com a segunda, que é o reconhecimento das territorialidades caiçaras, reconhecendo as formas híbridas entre o antigo e o novo, inevitável na atualidade, e que, aliás, não é rejeitado pelo caiçara. Antônio Cândido (1975, p. 185-186) identifica a importância, para o caipira, da adoção do novo traço, redefinindo os padrões tradicionais, de maneira que o velho e o novo se ajustem. Esse fato também é importante e está presente entre os caiçaras. Hoje, com a chegada da luz elétrica na Praia do Sono, por exemplo, os caiçaras fazem questão do banho com água quente. As mulheres, podendo comprar o café em pó, se negam a colher e socar o café no pilão. Mas o pão caseiro tem a preferência em relação ao pão industrializado na mesa do café da manhã, e o uso das plantas medicinais se ajusta com o uso dos remédios farmacêuticos, de modo que o novo e o velho se ajustam. E é absolutamente necessário o reconhecimento desse ajuste, reconhecendo também que este fato não faz com que essas populações deixem de ser tradicionais ou de serem representantes desta memória cultural.

Nesse sentido, aspectos do tradicional adaptados a aspectos do novo, podem ser utilizados para a conservação cultural desses grupos, ao mesmo tempo em que se executam alternativas que lhes tragam melhores condições de vida. A solidariedade, por exemplo, importante fator de coesão do grupo no tempo de antigamente, ainda está presente, mas em outros moldes. Segundo os depoimentos colhidos no trabalho de campo, os comerciantes vendem fiado para outros caiçaras; o preço dos produtos são mais baixos para caiçaras do que para turistas; a chegada de barcos com compras estimula a aproximação de caiçaras para ajudar no desembarque e carregamento dos produtos e; a prática de carona nos trajetos de barcos são comuns.

A manutenção das práticas caiçaras e a existência do turismo não precisam ser, necessariamente, excludentes. A padronização de preços, a padronização de infraestrutura, a elaboração de roteiros turísticos, o registro escrito dos conhecimentos caiçaras, a regulação da quantidade de turistas, a manutenção e exposição de antigas ferramentas e estruturas de trabalho como atrativos, a recuperação dos hábitos festivos e a formação de guias turísticos, proporcionariam as experiências extraordinárias desejadas pelo turista, dinamizando essa atividade em termos econômicos, mantendo o ambiente protegido, e, sobretudo, mantendo aspectos culturais de grande relevância.

A tendência, observada nessa pesquisa, de sobreposição do moderno em detrimento do tradicional, evidencia a necessidade urgente de ações no sentido de viabilizar a convivência da diversidade, da pluralidade cultural e das heterogêneas expressões espaciais. Estas sim, verdadeiras riquezas.

Referências

- CANDIDO, Antônio. *Os Parceiros do Rio Bonito — Estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida*. 3ª Edição. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1975.
- CAMARGO, Cezar Pardo Mêo Pompêo. *Territorialidades caiçaras do tempo de antigamente ao tempo de hoje em dia em Paraty, RJ (Vila Oratório, Praia do Sono, Ponta Negra e Martim de Sá)*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Unicamp, 2103.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Territorialidade e corporação: um exemplo in SANTOS, SOUZA e SILVEIRA (Orgs.) Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- DIEGUES, Antonio Carlos. *O Nosso Lugar Virou Parque: Estudo Sócio-Ambiental do Saco de Mamangá — Paraty — Rio de Janeiro*. São Paulo: NUPAUB/USP, 1994.
- DIEGUES, Antonio Carlos. *A mudança como modelo cultural: O caso da cultura caiçara e a urbanização*, in: Diegues, Antonio Carlos. *Enciclopédia Caiçara Volume I*. São Paulo: Editora Hucitec, 2004.
- FRATUCCI, Agnaldo César. *A formação e ordenamento territorial do turismo no Estado do Rio de Janeiro a partir da década de 1970*. In: BARTHOLO, R., DELAMARO, M. & BADIN, L.. *Turismo e Sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2005.
- GEERTZ, Clifford. *A Interpretação das Culturas*. Zahar Editores: Rio de Janeiro, RJ, 1973.
- GURGEL, Heitor & AMARAL, Edelweiss C. *Paraty, Caminho do Ouro: Subsídios para a história do Estado do Rio*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1973.
- IBGE. *Censo comercial: Rio de Janeiro*. VIII recenseamento Geral, Série Regional, Vol. VI, Tomo XVI. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br>. 1970.
- IBGE. *Censo comercial: Rio de Janeiro*. Censos econômicos de 1975, Série Regional, Vol. 3, Tomo XVI. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br>. 1980.
- LHOTE, Christine. *Trindade para os trindadeiros*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1982.
- LIMA, Guilherme Paschoal. *Turismo e poder em lugares tradicionalmente habitados por caiçaras: o caso do Bonete, Ilhabela, SP*. Dissertação de Mestrado, IG/Unicamp, 2015.
- LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. *Caiçaras, Migrantes e Turistas: A Trajetória da Apropriação da Natureza no Litoral Norte Paulista (São Sebastião — Distrito de Maresias)*. Dissertação de Mestrado, IFCH/Unicamp, 1992.
- _____. *Turismo e cultura caiçara no litoral norte paulista*. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri. *Turismo. Modernidade. Globalização*. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.
- _____. *A (Re)significação da paisagem no período contemporâneo*. In: ROSENDHAL, Zeny & CORRÊA, Roberto Lobato. *Paisagem, imaginário e espaço*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2001.
- MELLO, Diuner. *A Ocupação Humana de Paraty*. In: Diegues, Antonio C. *Enciclopédia Caiçara Volume IV*. São Paulo: Hucitec, 2005.
- MELLO, Diuner. *Paraty Estudante*. Instituto Histórico e Artístico de Paraty e Valle Sul Construtora Ltda. Guaratinguetá: Frei Galvão Gráfica e Editora, 2006.
- MENDONÇA, Marina de Oliveira. *Territórios, deslocamentos, permanências e transformações: O caso dos caiçaras da Praia Grande da Cajaíba/Paraty, RJ*. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental) USP, 2010.
- PLANTE, Steve & BRETON, Yvan. *Espaço, Pesca e Turismo em Trindade*. In: Diegues, Antonio C. *Enciclopédia Caiçara Volume III*. São Paulo: Editora Hucitec, 2005.
- RODRIGUES, Carmem L. *Limites do consenso: Territórios polissêmicos na mata atlântica e a gestão participativa*. Tese de Doutorado. FFLCH/USP, 2001.
- SAHLINS, Marshall. *Sociedades Tribais*. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1983.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço*. 4ª Edição. São Paulo: Edusp, 2008.

- SIQUEIRA, Priscila. *Paraty, a difícil posse da terra*.
Jornal O Estado de São Paulo, p. 10, 07 de
janeiro de 1983.
- _____. Caiçaras e a Rio-Santos. *São Paulo em
Perspectiva*, p. 62-64, out/dez, 1989
- URRY, John. *O Olhar do Turista: Lazer e viagens nas
sociedades contemporâneas*. Studio Nobel, São
Paulo, 1999.
- VENTO CONTRA. Mattoso, Adriana. São Paulo, SP.
*Oca Cinematográfica; Igreja Reformada da
Holanda; Comissão de Cinema da secretaria de
Estado da Cultura de São Paulo & Sociedade de
Defesa do Litoral Brasileiro*. 1981. Reprodução
digital (wmv), som, colorido.

Sobre o autor

Cezar Pardo Mêo Pompêo de Camargo: Geógrafo e Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Atua na área de Geografia Humana, com ênfase em populações caiçaras, cultura, populações tradicionais, territorialidades e poder.

* * *

ABSTRACT

Caiçara territorialities, urbanization and tourism in Paraty, Rio de Janeiro

The caiçara populations of the Paraty municipality, Rio de Janeiro State, used to form territorialities according to their own rationality, corresponding to the ancient time. The Rio-Santos Highway, considered as an event in this paper, altered significantly the geography on the territory fragments used for caiçara populations. The tourism and the urbanization became more pronounced after this event changing the caiçara territorialities of the today times.

KEYWORDS: Caiçara, Paraty, territoriality, tourism, urbanization.

RESUMEN

Territorialidades caiçaras, urbanización y turismo en Paraty, Rio de Janeiro

Las poblaciones caiçaras del municipio de Paraty, RJ, conformaban su territorialidades de acuerdo con su propia racionalidad, que corresponde al tiempo de antes. La aplicación de la carretera Río-Santos, considerado aquí como un evento, cambió significativamente la geografía en los fragmentos del territorio utilizados por estas poblaciones. Es a partir de este evento que el turismo y la urbanización se han ampliado en el municipio, que influye significativamente en las territorialidades caiçaras del tiempo de hoy.

PALABRAS CLAVE: Caiçaras, Paraty, territorialidad, turismo, urbanización.

 **BCG:** <http://agbcampinas.com.br/bcg>