OS CAIÇARAS E A RIO/SANTOS

Priscila Siqueira

O traçado da estrada era para ser um segredo de Estado. Assim, quando a rodovia Rio/Santos, a BR-101, cortasse os 500 quilômetros de costa entre estas duas cidades litorâneas, o habitante local estaria protegido em sua terra, preservado da especulação imobiliária decorrente da valorização que a região sofreria em conseqüência da estrada. Porém, não foi isto o que aconteceu. À frente do governo do, então, Estado da Guanabara, estava o senhor Carlos Lacerda que, devido à sua posição política, teve prévio conhecimento do traçado da rodovia e das faixas de terra por esta rasgadas. Quando o trecho da rodovia BR-101 entre Santa Cruz, no Rio de Janeiro, e Ubatuba, no litoral paulista, foi inaugurado em meados da década de 70, grande parte dos títulos das terras deste litoral estava em poder de empresas estrangeiras, com o nome do Carlos Lacerda funcionando como testa de ferro.

Inicia-se, então, um novo drama na vida dos habitantes desta região, o caboclo do litoral conhecido pelo nome de "caiçara", bem como nas comunidades indígenas Guarani que se espalhavam nesta costa brasileira. A ameaça de expulsão de suas posses centenárias concretizou-se em várias ocasiões, ao mesmo tempo em que começavam a surgir favelas nas periferias das cidades da região. Sem terra onde plantar sua pequena roça de consumo e sem seu mar, de onde tirava o "peixe nosso de cada dia", o caiçara, expulso da posse, tornou-se mais um segmento marginalizado em nossa sociedade. Repetiu-se, e ainda se repete nesta bela região costeira, o drama comum a milhares de brasileiros banidos da terra a alijados da possibilidade de terem uma vida decente e digna com suas famílias.

Pode-se afirmar, ainda, que a natureza da região, sem o caiçara na terra, perde um grande aliado à sua conservação. Hoje, a discussão que se faz é como recuperar e atender às comunidades caiçaras e indígenas remanescentes deste litoral, que constituem fatores básicos não só na manutenção da Floresta Atlântica existente nesta área, como também da integridade desta zona costeira.

Projeto Turis

O Projeto Turis (Plano de Aproveitamento Turístico), elaborado pela empresa francesa Scet International e apresentado pela Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) em fevereiro de 1973, pretendia equacionar o problema turístico do litoral Rio/Santos, propondo um plano diretor para a região. Este projeto propugnava "um planejamento normativo global, com estudos e normas de ocupação que integrassem as construções aos ambientes e às destinações turísticas, visando à maximização da rentabilidade de toda a região aliada a uma implantação adequada". Os redatores do projeto – preocupados com a preservação ambiental como fator de desenvolvimento turístico – tinham certeza de que "a construção da rodovia teria conseqüências drásticas na região". Reconheciam, também, que sua implantação era meta prioritária no governo federal, então em plena época de "Brasil Grande".

Já em 1968, haviam sido iniciados os estudos da viabilidade técnico-econômica para a construção de uma estrada entre as cidades do Rio de Janeiro e Santos. O trecho

Priscila Siqueira – Jornalista – correspondente de "O Estado de São Paulo"; Membro do Mopress; Membro da SOS Mata Atlântica.

Rio/Santos faz parte da BR-101, um eixo rodoviário cujos extremos situam-se em Osório no Rio Grande do Sul e em Fortaleza no Ceará, cruzando o País de norte a sul, paralelo e próximo ao litoral. Conforme o texto do Projeto Turis, a estrada poderia ser considerada um importante equipamento turístico, uma vez que dava vazão a um grande intercâmbio provocado pela busca das praias e da natureza por parte das populações das grandes cidades do macroeixo Rio/São Paulo.

O texto do projeto reconhecia que o litoral Rio/Santos configura-se como uma estreita fita serpenteando pelos contrafortes da serra do Mar. "Em nenhum outro ponto do litoral brasileiro a serra do Mar se aproxima tanto do Oceano Atlântico quanto nesta parte entre o Rio e Santos". Numa paisagem extremamente variada com uma costa recortada, foram diagnosticadas, ao longo desta região litorânea, cerca de 500 ilhas parcéis e lages.

Apesar do alerta e das propostas do Projeto Turis na preservação ambiental desta região como fator de desenvolvimento turístico (a matéria-prima da indústria turística é a natureza), o traçado desta estrada aterrou cerca de 70 praias deste belo litoral. Quando o então presidente da Embratur, Paulo Protásio, expôs o Projeto Turis a uma platéia selecionada, muitas das 250 praias catalogadas por este já não existiam mais. As obras de construção da estrada não esperaram a conclusão do estudo. A despeito do gasto de 300 mil dólares na elaboração do projeto, a própria Embratur abriu mão do mesmo num prazo inferior a dois anos após sua apresentação. O Projeto Turis não conseguiu se impor frente à trágica realidade da construção deste trecho da BR-101.

Ainda em 1973, o paisagista Burle Max encaminhou ao Conselho Federal de Cultura um comovido relatório denunciando as agressões que estavam sendo praticadas contra o meio ambiente na região. "No trecho entre Angra dos Reis e Paraty, a mutilação e violação à natureza atinge proporções indescritíveis: os cortes são feitos nas montanhas com brutalidade nunca vista, com mais de 100 metros de altura e essa terra é jogada das encostas aterrando praias e soterrando florestas".

Quando o trecho da estrada até Ubatuba foi inaugurado, o engenheiro agrônomo Nelson Cembranelli Schimidt, então na base do Instituto Agronômico de Campinas, no Vale do Paraíba, demonstrou que o leito da rodovia funcionava como um dique represando as águas oriundas das nascentes da serra do Mar. A água ali represada, que fez apodrecer a vegetação nativa, poderá, conforme o agrônomo, forçar o rompimento da estrada causando danos humanos e materiais incalculáveis. O mesmo fenômeno repetiu-se anos mais tarde, na década de 80, quando no governo João Batista Figueiredo foi retomada a construção de alguns trechos da estrada entre Bertioga e São Sebastião.

Entretanto, um fato é verdadeiro: as agressões ambientais não cessaram quando a ligação Rio/Santos foi concluída. Ao contrário, iniciou-se, então, uma nova fase de devastação, 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. Isto tudo ao lado da privatização e poluição das praias que, ancestralmente, haviam pertencido aos caiçaras, pescadores artesanais neste litoral. Por outro lado, a precariedade de fiscalização dos órgãos responsáveis pela preservação ambiental deixa sem defesa áreas imensas de florestas primárias, assaltadas por palmiteiros e por caçadores e vendedores de pássaros. O Parque Nacional de Bocaina, sob a responsabilidade do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com mil quilômetros quadrados de extensão, e que abrange os Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, tem somente oito agentes de defesa florestal atuando em sua área, sendo que um deles é responsável por todo município de Paraty.

Genocídio de um povo

"Os faróis do trator mais pareciam os olhos de Boitatá. As crianças, que nunca tinham visto coisa igual, se encolheram junto às saias das mães que também olhavam o monstro assustadas. Sob o impacto da pesada máquina, troncos de jequitibás, perobas e massarandubas centenárias iam tombando um a um. Em poucas horas acontecia o que pareceu o prenúncio do fim do mundo para os caiçaras. A ocupação secular de gerações não destruíra o que o loteamento ou a estrada conseguiram em poucas horas. E o caiçara que vivera isolado, com sua economia de consumo e com seus costumes e valores próprios, viu-se de repente inserido numa outra sociedade, sem saber o que significava e sem estar preparado para ela" (1).

Se por um lado a construção da rodovia Rio/Santos trouxe um desenvolvimento econômico a este litoral, por outro, foi a causa de uma perda de terra e marginalização de centenas de famílias caiçaras que antes viviam tranqüilamente em suas posses. Descendente de índios, portugueses, negros e, também, de numerosos piratas europeus que visitaram este litoral, o caiçara é um homem ajustado à natureza. Sempre vivendo perto do mar, é ele que rege seu destino. O peixe constitui-se no alimento diário e o calendário do pescador artesanal é o do mar e da lua. Entretanto, o caiçara é também um agricultor, sendo que sua roça de consumo lhe garante a mandioca – matéria-prima da farinha, herança cultural dos indígenas brasileiros. O feijão, o milho, o café e a cana-de-açúcar também fazem parte da dieta do caiçara quando a terra lhe é assegurada.

Apesar de ser antiga região na colonização portuguesa (Paraty já foi o mais importante porto de exportação do País), esta zona costeira, durante a primeira metade do século, conheceu a estagnação econômica, permanecendo à parte do processo de desenvolvimento do País. Porém, na sua pobreza, o caiçara vivia tranqüilo. São numerosas e ricas as manifestações culturais (2) que atestam seu modo de vida, em que, muitas vezes, o dinheiro era desprezado e as

(1) SIQUEIRA, P. **Genocídio dos caiçaras.** São Paulo, Ed. Massao Ohno, 1984.
(2) LIMA, R. T. de et alii. **O folclore do litoral norte de São Paulo.** Rio de Janeiro, MEC-Seac-Funarte, Instituto Nacional do Folclore, Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo e Universidade de Taubaté, 1981.

trocas feitas diretamente, como na praia de Trindade em Paraty, onde os moradores iam à cidade, após um dia de caminhada, trocar o peixe seco, a farinha de mandioca e a banana por "pano" para fazer roupa, sal e querosene. Na segurança de suas posses, o caiçara mantinha a família unida e a comunidade integrada.

Neste litoral, extremamente valorizado pela rodovia, há títulos de terras pertencentes, muitas vezes, a pessoas que nunca visitaram a região e a posse efetiva daqueles que sempre nela viveram. O título das terras data do tempo das Sesmarias e da sua doação às ordens religiosas. É, por exemplo, o caso da Ilha de Montão de Trigo, na costa sul de São Sebastião, cujo título pertencia à Ordem do Carmo. De posse do título das carmelitas (que nunca puseram os pés nas ilhas), o especulador imobiliário Joaquim Lisboa, com escritório na capital paulista, pretendia vender Montão de Trigo e tirar os cerca de 80 caiçaras que aí viviam e que até hoje não tomaram consciência da ameaça que pairou sobre eles.

Foram numerosas as disputas pela posse de terra nesta região costeira, sendo que a mais famosa, a luta dos caiçaras da praia de Trindade contra o conglomerado multinacional Adela – Agência de Desarollo de la America Latina – composto por 280 multinacionais, durou cerca de dez anos e com inúmeros lances de violência, quando casas de caiçaras foram queimadas e jovens professoras, que insistiram em lecionar na comunidade, foram estupradas por jagunços da empresa. No Estado do Rio de Janeiro, devido à própria fragilidade da estrutura jurídica onde na praia de Trindade, por exemplo, uma liminar concedida ao caiçara não foi respeitada pelo próprio Juiz de Direito de Paraty, os conflitos se deram mais abertamente com confrontos diretos e claros. Os funcionários do Fórum de Paraty reconhecem que se todos os títulos de terra do município fossem verdadeiros, este teria três andares... Já no Estado de São Paulo, o que se observou foi a pressão indireta obrigando o caiçara a sair da terra por um preço muito abaixo de seu valor.

Expulso da posse, o destino, via de regra, é o mesmo para todos. O antigo pescador, sem preparo para a vida na cidade, tenta a construção civil. Se para alguns a mudança de vida se configura numa ascensão social, para a maioria representa a perda de suas raízes e a desestruturação social e econômica. Em 1979 – Ano Internacional da Criança – o Juiz de Menores da comunidade de São Sebastião, Manuel de Lima Junior, denunciava que a faixa etária das cerca de 200 prostitutas nesta cidade portuária era de 12 a 16 anos. Muitas eram meninas caiçaras vindas com suas famílias das praias distantes deste litoral.

Também as comunidades indígenas desta costa brasileira conheceram a ameaça que significa viver numa terra agora valorizada. Apesar de todas as aldeias Guarani, no Estado de São Paulo, terem sido reconhecidas como território indígena pela Presidência da República, ainda corre no Fórum de São Sebastião uma disputa em torno das terras destes índios do rio Silveiras, situadas nos sertões de Barra do Una e de Boracéia. A área dos Guarani, com cerca de 390 alqueires, foi demarcada pelo governo Montoro e reconhecida como "de imemorialidade indígena" por decreto presidencial em julho de 1987, após aprovação da Fundação Nacional do Índio (Funai), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), Ministério do Interior e Conselho de Segurança Nacional. Não obstante, esta área é disputada pelos comerciantes de origem portuguesa, o Grupo Peralta, que tem base na Baixada Santista. Estes comerciantes ignoram e menosprezam o decreto assinado pelo presidente José Sarney, afirmando que nesta questão só respeitam a liminar judicial concedida a favor dos indígenas.

Um sonho desfeito

O sonho de conclusão da rodovia BR-101 acabou juntamente com o do "Brasil Grande". O trecho da estrada entre Santos e Ubatuba nunca foi concluído. Ficaram as cicatrizes e os cortes na serra do Mar e na Mata Atlântica, além dos numerosos viadutos perdidos na floresta tropical, como cenário de um filme de aventuras sobre civilizações desaparecidas. Em Caraguatatuba, em meio à Mata Atlântica, há um viaduto abandonado de 50 metros de altura por 250 metros de comprimento. No trecho de Ubatuba a São Sebastião ainda é usada a ligação SP-55, que corta bairros e os centros das cidades. De São Sebastião a Bertioga, estrada batizada com o nome de rodovia Prestes Maia, foram aproveitados os trechos mais planos do traçado da BR-101 e grande parte do leito da estreita e sinuosa SP-55. Porém, para todos os fins, essa ligação ficou sendo conhecida como BR-101, ou seja, a Rio/Santos. De concreto, o que sobrou foi um brutal aumento em nossa dívida externa, pois a estrada foi financiada com dinheiro estrangeiro.

Em conseqüência da abertura desta rodovia, várias atividades econômicas subsistem concomitantemente ao longo do litoral Rio/Santos. Aí estão instalados os dois maiores terminais de petróleo da América Latina, em São Sebastião e em Angra dos Reis; uma usina atômica na praia de Itaorna, também em Angra; uma intensa atividade turística espalnada por toda a orla, ao lado da pesca artesanal, de roças de consumo, da pesca industrial e de uma agricultura de maior escala.

As comunidades caiçaras que sobreviveram estão localizadas em ilhas como Búzios ou Vitória no município arquipélago de Ilhabela, Montão de Trigo em São Sebastião, Araújo em Paraty e em algumas praias de continente. É evidente que, como todo o segmento humano contactado pela "civilização branca", o caiçara nunca mais será o mesmo. Porém, preservar os elementos de sua cultura, garantindo-lhe a segurança na terra, parece ser uma meta prioritária para quem se preocupa com seu destino. Proporcionar-lhe um melhor atendimento no que se refere à educação e à saúde no local onde vive e a assistência jurídica necessária são fatores primordiais para mantê-lo na terra, pois, após tanta luta e sofrimento, o caiçara percebeu que a cidade tem muito pouco a lhe oferecer.

A nós, espectadores deste processo, fica a certeza de que caso a cultura caiçara não subsista, caso desapareça – inclusive por conta de nossa omissão e indiferença – somos todos nós, na totalidade do povo brasileiro, que ficaremos ainda mais pobres e frágeis. ■