

A IDADE DA TERRA EM PARATY
— UMA PROPOSTA DE PERIODIZAÇÃO HISTÓRICA —

Neusa Maria Mendes de Gusmão (*)

ABSTRACT

The aim of this paper is to call attention of historians and other scholars to Paraty, a now highly disturbed region of the State of Rio de Janeiro. The economic and social course of the area shows that its past and present are a result of the expansion of Brazilian capitalism in different moments. At first, as a commercial entrepôt, Paraty had its roads intensively used, a sign of the process of irradiation of the mercantile capital and its interests. The decline of the export economies (Minas and Vale do Paraíba) resulted in the suspension of these fluxes, resulting in the economic and social disarticulation of the region. During the fifties of the XXth century, local society and economy revived due to the development of new interests, again alien to the region, which activated the old roads, as well as the building of a new one, the Rio-Santos highway. To each moment of the described process corresponds a specific form of land and local labor appropriation and use, through mechanisms of valorization and devaluation of these fundamental goods, i.e., land and labor.

“É sempre pelos caminhos que Paraty se acha
ou se perde”

Correio de Paraty, 8.^a fase, ano 2, n. 3, jan-
mar, 1972, p. 4.

Citada por diversos autores ⁽¹⁾, a frase acima é expressão das esperanças e das perdas de uma região, a de Paraty, no Estado do Rio de Janeiro.

(*) Do Departamento de Antropologia da Faculdade de Ciências Sociais da PUC-SP.

(1) Ver, entre outras, a obra de Thereza R. Camargo Maia — *Paraty — religião e folklore*, Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1974.

Na reconstrução histórica da área, considere a trajetória econômica e social usando como estratégia de exposição a importância e função dos diferentes caminhos que cruzam a região, desde a sua origem. O conhecimento do passado é, então, “descoberto”, “desvendado”, em razão dos rumos e destinos de tudo e de todos que pelos caminhos transitam e, mais que isso, seu movimento, histórico na essência, subsidia e esclarece o presente.

As condições e formas sociais de apropriação e controle dos recursos e dos meios de produção, principalmente da terra e da força de trabalho são elementos essenciais desse movimento. Os momentos de ápice ou de quebra da economia regional revelam-se a partir dos processos de liberação da força de trabalho local, em paralelo à valorização e desvalorização da terra e dos bens, tendo por cenário ou pano de fundo o quadro nacional de cada época em questão.

A finalidade deste artigo é apenas chamar a atenção de historiadores e estudiosos para uma região altamente conturbada no presente, onde a luta pela terra e o intenso empobrecimento da população, principalmente “caçara”, são reflexos do processo de expansão do capitalismo brasileiro. Mais que isso, onde as especificidades do processo atual encontram suas raízes em razão de um passado histórico que possibilitou uma forma especial de apropriação e uso da terra vinculada às necessidades externas à região. Ainda hoje são interesses não locais que lhe imprimem rumo e sentido. Conhecer o presente significa ter que conhecer o passado, um passado que está ainda por se fazer ⁽²⁾.

1. *PARATY: da origem ao final do século XIX*

A origem do povoamento paratyense tem sido atribuída à penetração de angrenses em busca de solo fértil, mas é motivo de divergência entre historiadores que situam, como marco inicial da povoação, setembro de 1559.

A ocupação demográfica e econômica consistiu em tornar a região polo de atração de populações migrantes de regiões próximas (Angra, Santos, Itanhaém) e principalmente na penetração para o interior de grupos de famílias, interessadas na busca de um solo úmido e cujos acidentes permitissem a existência de uma agricultura de subsistência. É fato que a ocupação de terras fluminenses se vincula às doações de sesmarias, sendo estas a origem de sua colonização e de seu primeiro núcleo de povoamento.

(2) A retrospectiva da história paratyense deve ainda ser feita, já que o que existe é segmentado e falho por diferentes motivos. Muito se perdeu em incêndios criminosos do final do século passado. No entanto, há outros documentos à espera do trabalho criterioso de um historiador.

Segundo Lima, Paraty progrediu pela uberdade do solo, pela comunicação fácil com as províncias de São Paulo e Minas Gerais, através da Serra do Facão, por onde desciam mercadorias como ouro, diamantes, etc., conhecido dos historiadores como o Caminho Velho ou dos Goianás⁽³⁾.

É sabido que o acesso fácil possibilitou de modo geral, no Brasil Colônia, que áreas litorâneas se tornassem entrepostos comerciais florescentes em razão do acesso de mercadorias em dois sentidos: interiorização de produtos básicos e mercadorias em geral para áreas de exploração mercantil e escoamento de seus produtos para o mercado externo.

Gurgel e Amaral afirmam que "...os ciclos econômicos que proporcionaram sucessivamente o progresso do país, obrigavam conseqüentemente a melhoria dos meios de comunicação do litoral com o interior. Mas foi o início do ciclo do ouro que começou a sistematização da penetração do interior da Bahia, de São Paulo e das Gerais, partindo do Rio de Janeiro através de picadas e veredas"⁽⁴⁾.

O Caminho Velho, ou dos Goianás, seguia para o interior do Estado fluminense, vencendo a serra e alcançando Cunha (antiga Freguesia do Facão), já no Estado de São Paulo, para daí, vencido o vale paraibano, ganhar a Serra da Mantiqueira e penetrar pelo sul, na região das minas. O traçado original com poucas modificações é hoje a estrada Paraty-Cunha. É em função do antigo caminho e de sua penetração que se expandiram e solidificaram os processos de povoamento e ocupação do solo em Paraty.

A navegação marítima permitia a ligação com via terrestre, ilustrando bem um dos primeiros meios de circulação usado para conectar áreas econômicas ao longo da costa. É essa conexão, durante os dois primeiros séculos da colonização, que fez de Paraty importante porto, dadas as facilidades de ligação com o interior do continente.

Com as minas, descobertas no século XVIII, formou-se uma hinterlândia em virtude da circulação de mercadorias pelos portos de Paraty e do Rio e, também, pelo desenvolvimento e expansão da agricultura de subsistência, que atendia ao abastecimento das Gerais⁽⁵⁾.

A expansão da agricultura de alimentos, principalmente no início do século XVII, liga-se basicamente ao papel de Paraty como entreposto comercial. Esta função da cidade vinculava-se ao comércio das minas e à comercialização de especiarias, sal, gêneros alimentícios, aguardente e açúcar.

(3) Lima, Honório — *Notícia Histórica e Geográfica de Angra dos Reis*, edição da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis, distribuição da Livraria São José, Rio de Janeiro, 1972, pp. 5 e seguintes.

(4) Gurgel, H. e Amaral, E. — *Paraty, caminho do ouro*, Livraria São José, Rio de Janeiro, 1973, p. 41.

(5) Ver a respeito o excelente trabalho de Lenharo, Alcir — *As Tropas da Moderação (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil — 1808-1842)*, São Paulo, Símbolo, 1979.

Assim, o desenvolvimento de Paraty possibilitou a constituição de uma agricultura comercial voltada para as necessidades do setor de exportação, pela produção de alimentos necessários à manutenção de um contingente vinculado à grande unidade produtiva exportadora (Minas) ou à manutenção da população urbana vinculada ao comércio externo. Além da produção de alimentos realizada em bases familiares, desenvolveu-se também uma agricultura comercial vinculada à produção de cana-de-açúcar e pinga, com base na mão-de-obra escrava.

O apogeu do desenvolvimento experimentado pela região, até meados do século XIX, foi função do padrão de penetração do capitalismo mercantil, que se utilizou principalmente das vias de comunicação existentes para garantir a expansão da frente agrícola e/ou escoamento de sua produção para o mercado externo.

A produção agrícola foi estruturada e preservada de modo a garantir o polo urbano, como de função estritamente comercial, com ausência quase total de industrialização. É sabido que desde a década final de 1700, é proibida a existência e crescimento das fábricas e manufaturas em todo o território brasileiro, no intuito de não prejudicar a lavoura e exploração das terras e minérios. A atividade industrial é considerada como aquela que desviaria a pouca mão-de-obra existente para a atividade agrícola e de exploração. Havia ainda os interesses de alargamento e interiorização dos domínios portugueses e a preservação do mercado para produtos de além-mar.

Lima, Camargo Maia, Gurgel e Amaral comentam que a população trabalhadora de Paraty, principalmente o contingente escravo, teve momentos de crescimento e oscilação no período entre 1716 e 1833. A população cativa de 2.109 pessoas passa para 3.525, num crescimento absoluto de 1.416 pessoas no espaço de tempo considerado. Fora os cativos, tem-se a população "livre", em sua maioria ligada à agricultura de pequeno porte. Sem que se possa precisar quantos eram ligados à lavoura, o contingente total dessa população é, em 1833, de 6.099 pessoas. Há dados, no entanto, que demonstram, em certos períodos desse espaço considerado, principalmente na primeira década do século XIX, uma população cativa muito maior, chegando a 5.000 só no centro urbano. Evidenciam-se, assim, as oscilações a que estava sujeita a economia local, ligada à produção e comércio das minas, i. é., ao ouro e sua exportação.

A agricultura comercial que se desenvolveu dentro e fora da grande propriedade, esteve nessa medida vinculada ao capitalismo mercantil em termos de sua origem e expansão, ficando à mercê das oscilações de mercados externos. Ao fim de cada ciclo tinha-se a reação da economia local em termos de regressão à subsistência dos que nela se encontravam, originando, assim, um excedente de mão-de-obra que, ou era absorvida pelos estabelecimentos familiares ou que então migrava em busca de trabalho.

O primeiro declínio de que se tem notícia começa em torno de 1710, pela proibição aos habitantes de Minas Gerais de usarem a Estrada do Facão (Caminho Velho). Teriam que usar exclusivamente a da Serra dos Órgãos, onde o quinto sobre o ouro podia ser melhor fiscalizado.

No período que antecedeu a descoberta das minas, a Estrada do Facão "... era palmilhada apenas por paulistas e paratienses, a cavalo ou a pé, num bisonho comércio de troca de produtos agrícolas próprios de cada região" (6).

Na época da descoberta e extração do ouro nas Gerais, a Estrada do Facão cresceu de importância até ser a única pela qual podia o ouro transitar, bem como os gêneros alimentícios necessários à manutenção das minas. "Não havia, pode-se dizer, no Brasil ou em Portugal, quem, em querendo mascatear ou apenas apreciar os serviços de mineração, não tivesse logo em mente o trajeto Rio de Janeiro às Minas, por Paraty" (7). Usado intensamente por tropas e tropeiros até a segunda metade do século XVIII, como nos diz Gurgel e Amaral na obra citada, é o "Caminho Novo" das Gerais (Rio-Vila Rica) que lhe vem tirar o alento. São duzentos anos de comércio representado por mais de 50 lojas, movimento intenso do porto e fartas colheitas.

Entre os séculos XVIII e XIX conta a área paratyense com 150 fábricas de aguardente; é conhecida a existência de 10 fazendeiros de açúcar e pinga, além da produção de mandioca, arroz, feijão e café. Na cidade, além de estaleiros e embarcações, encontram-se 20 lojas ligadas ao comércio da pinga. No final de 1818, há referências de exportação para o mercado do Rio, além da aguardente e farinha, produtos centrais, de feijão e arroz em casca, evidenciando o caráter eminentemente agrícola da região paratyense. Segundo um fazendeiro da época: "Não é só a nossa aguardente que é boa, o nosso café alcança preço em Santos e a nossa farinha é mesmo a preferida em São Paulo" (8).

A população total de então, entre 1800 e 1803, era de 16.000 habitantes, supondo-se que mais da metade era de escravos. O grande número de escravos no polo urbano na época explica-se pela função que a estes cabia: conduzir cargas e mercadorias serra acima, serra abaixo, dadas as condições precárias para o trânsito de animais pela Estrada do Facão (9). O "Caminho Novo", ao surgir, trouxe consigo a proibição desse trânsito e o impedimento da fluência de pessoas e mercadorias, gerando forte impasse.

(6) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 41.

(7) *Idem, ibidem*, p. 43.

(8) *Idem, ibidem*, p. 87.

(9) Sabe-se que, em aproximadamente 35 anos, a população total decresce para 10.000 pessoas, demonstrando já os vestígios da decadência regional (citado por Gurgel e Amaral — *op. cit.*, pp. 46, 47, 97).

A desproporção entre o comércio, a lavoura e a população aí existentes, implicou em queixas à Metrópole que aboliu a proibição e criou uma casa de registro do ouro no alto da serra do Facão. O problema foi então solucionado, em parte, e por pouco tempo. Enquanto o “Caminho Novo” das Gerais achava-se em construção, subsistia, embora enfraquecido, o comércio paratyense. Ao seu término, porém, os efeitos desagregadores foram cada vez mais fortes, paralisando, aos poucos, o comércio, e implicando na venda dos escravos já não necessários às tropas. O jornal *O Paratyense*, que circulava aos domingos por volta dos anos de 1880, trazia em suas páginas muitos anúncios de venda ou de emancipação de escravos, sendo tais anúncios reflexos não só da política abolicionista que crescia, mas, também, da situação de crise da economia local.

Como é sabido, o declínio da produção aurífera há muito se fazia sentir. A decadência das minas começou em torno já de 1760, logo após o auge de sua exploração. Assim, o fim do século XVIII e início do século XIX vêm marcados por esse refluxo econômico.

Furtado afirma: “Uns poucos decênios foi o suficiente para que se desarticulasse toda a economia de mineração decaindo os núcleos urbanos e dispersando-se grande parte de seus elementos numa economia de subsistência”⁽¹⁰⁾.

Ao longo dos antigos caminhos até então trilhados em função do comércio com as Minas, estabelecem-se grupos de famílias que, tendo por base a apropriação de grandes porções de terras, ditas da Coroa, adquirem direitos sobre elas através das doações de sesmarias. Assim, “no Vale do Paraíba fluminense a ocupação se fez pela concentração maciça de sesmarias em mãos de uns poucos proprietários”⁽¹¹⁾.

Os novos proprietários e suas famílias passam a ser elementos de integração do comércio de alimentos do Centro-Sul, que se converte, pela decadência do ciclo do ouro, em área produtora de gêneros de primeira necessidade voltada para o mercado interno, principalmente o Rio. Mais tarde, já no século XIX, serão tais famílias e suas propriedades a condição para o alastramento da economia cafeeira⁽¹²⁾.

A parte fluminense do Vale do Paraíba é então aquela que intensifica, ao longo dos antigos caminhos, a produção e comercialização de alimentos com base na grande propriedade. É na parte paulista do Vale que ocorre a posse de terras abandonadas, onde famílias esparsas efetivam a economia de subsistência de que fala Furtado.

(10) Furtado, Celso — *Formação Econômica do Brasil*, Cia. Editora Nacional, 12.^a edição, São Paulo, 1974.

(11) Lenharo, Alcir — *op. cit.*, p. 65.

(12) Lenharo mostra, em seu trabalho, as razões pelas quais é o vale fluminense que melhores condições oferecia para a cafeicultura.

O Caminho de Cunha, típico dessa desativação é, então, a área que sofre o esvaziamento crescente de que falam Amaral e Gurgel, em oposição aos caminhos fluminenses.

A situação de estagnação ou decadência perdura até que a economia brasileira, altamente dependente da ligação com o comércio exterior, encontra novo alento: o café.

É o Rio de Janeiro e o Norte paulista que melhores condições climáticas oferecem para seu desenvolvimento. Em torno de 1830, a plantação cafeeira espalha-se por todo o Vale do Paraíba e Sul de Minas.

A condição de proximidade com o porto do Rio torna o litoral sul carioca um aliado na expansão da lavoura de café. O porto de Paraty está entre eles, já que, a sua volta, existe, além de terras, uma abundância de mão-de-obra disponível desde o final do ciclo do ouro. Em toda extensão entre o Vale do Paraíba e o litoral, dá-se então a abertura de novas vias de comunicação, estradas de ferro e portos marítimos.

A cultura que florescia necessitava de transportes adequados para escoamento e permitiu que “traçados antigos por onde circulavam o ouro das minas para o porto do Rio e os artigos variados que abasteciam os núcleos mineradores”, fossem aproveitados para construção de vias férreas⁽¹³⁾. Lenharo afirma que: “Os caminhos abastecedores do Rio de Janeiro no início do século XIX eram os mesmos caminhos que abasteceram as minas do século XVIII”⁽¹⁴⁾.

Os caminhos fluminenses se beneficiam quase que naturalmente, e é em função da forma como ocorreu a apropriação e uso da terra no Vale do Paraíba fluminense que o café aí se firma, permitindo a reabertura de antigos caminhos e a construção de novas vias.

A economia agrícola, voltada para a exportação do café, faz então com que surja, em 1877, a Cia. de Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando a área produtora com os centros de São Paulo e Rio, e, unindo, através dela, os portos do Rio, Niterói e Angra.

Uma vez mais é o privilegiamento da parte fluminense do Vale do Paraíba que traz problemas para Paraty, já muito ao sul e ligado à parte paulista do Vale.

Em 1882, o jornal *O Paratyense* afirma: “Já teve vida, já foi grande; um dia, porém, uma estrada de ferro, a de Pedro II, cortou-lhe a artéria de sua existência e atirou-o na desgraça como a todos os portos marítimos do sul”⁽¹⁵⁾. A decadência regional final delinea-se com a ligação entre Barra do Pirai com São Paulo e o sul de Minas. O centro urbano que

(13) IBGE — *Geografia do Brasil — Região Sudeste*, vol. 3, item “Transportes”, Rio de Janeiro, 1977.

(14) Lenharo, Alcir — *op. cit.*, p. 58.

(15) *Jornal “O Paratyense”*, ano I, n.º 1, domingo, 29/10/1882, Paraty.

havia renascido com o comércio do café, torna-se arruinado, com péquena população, já que os mais moços migravam em busca de trabalho. A estrada de ferro permitiu a interiorização do cultivo de café, colocando a cultura do Vale em situação desfavorável, antes mesmo da abolição.

Mas o grande golpe a ser dado na área paratyense foi de fato a abolição. Gurgel e Amaral afirmam: "... Paraty, que até 1888 produziu o necessário para seu sustento, passou a importar até feijão, de que fora um dos maiores produtores" (16). Também a respeito da decadência do porto paratyense, Maia enfatiza: "Sem o café, parou o porto. Sem o elemento servil, pararam os engenhos. Sem as tropas parou a velha trilha Guianá. Parou a cidade" (17).

No século XIX, portanto, a região desassume seu papel de centro comercial pelo surgimento da via férrea ligando o Vale do Paraíba ao Rio de Janeiro e São Paulo, desviando-se, assim, o embarque do açúcar e café, decaindo o comércio de mercadorias. A produção e comercialização de alimentos decaiu, a terra exaurida não produz mais a cana e a produção de pinga diminui consideravelmente. Engenhos e fazendas tornam-se pastagens e as plantações são substituídas por bananais. Segundo Maia, "... o êxodo foi tal que restaram na cidade apenas seiscentos habitantes entre velhos, mulheres e crianças" (18). As afirmações de Diegues, em seu trabalho sobre o litoral Norte e Sul do Estado de São Paulo quanto à decadência e marginalização dessas áreas, são aplicáveis à Paraty em relação às transformações por que passou (19). De forma semelhante, Gurgel e Amaral colocam que: "De queda em queda, Paraty entrou na XX centúria penosamente com toda sua economia estagnada..." (20).

2. Decadência e Renascimento: o século XX

A composição do retrato paratyense no início do século XX, período carente de informações, pode ser pensada retrospectivamente em termos

(16) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 48.

(17) Maia, Thereza R. de Camargo — *op. cit.*, p. 25.

(18) Maia, Thereza R. de Camargo — *op. cit.*, p. 25.

(19) Segundo Diegues: "A partir de meados do século XIX percebeu-se uma nítida decadência das atividades econômicas de sustenção do Litoral Paulista; houve a desarticulação da economia do Litoral Sul baseada especialmente na construção naval e no arroz e a decadência e o esvaziamento do Litoral Norte, que se sustentava pela lavoura e exportação do café. A partir de então, a insuficiência dessas atividades foi se tornando cada vez mais aguda, sem que nenhuma outra atividade econômica viesse substituí-las com iguais resultados". Afirma ainda que áreas dependentes das regiões exportadoras estavam sujeitas ao mercado internacional e seus estímulos; assim: "... havia uma ativação das atividades econômicas (...), para depois sobreviver a estagnação e o retrocesso..." (Diegues, A.C.S. — *Pesca e Marginalização no Litoral Paulista*, FFLCH-USP, 1973, pp. 2-3 e 76-77).

(20) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 50.

dos movimentos populacionais, em paralelo com as marchas e contra-marchas da economia local.

De 1716 até princípios de 1800, tem-se uma fase lenta de declínio da produção aurífera com possível repercussão na produção agrícola de várias localidades, entre elas Paraty, inteiramente voltada para esse centro produtor. São 80 anos de crescimento populacional relativo, pouco expressivo; Paraty, com 12.377 pessoas em 1716, passa a ter 16.000 habitantes, com mão-de-obra escrava significativa até 1803. Entre os anos 1800 e 1890, ocorrem variações intensas com altas e baixas do contingente populacional total. Primeiro decai para 9.653 pessoas, passa para 10.765 por volta de 1890 e entre esse ano e o seguinte (1891) cresce intensamente, chegando a população total a 18.000 pessoas ⁽²¹⁾.

Entre outras coisas, as oscilações podem ser pensadas em razão de quebra da produção alimentar para as minas, alterando as relações de mercado e o surgimento de um novo produto comercial, o café. Não ocorreu ainda, neste início de século, a substituição total dos antigos bens comercializáveis. O novo produto tem uma ascensão gradativa e ainda um pouco lenta, para impor-se com firmeza nos últimos anos da década.

No entanto, as condições pelas quais se dá a produção e comercialização do novo produto na área paratyense, i.é., seu não privilégio em razão da área fluminense, leva a que se tenha um período intenso (1890-1891), em que tanto a população como o comércio se voltam a ele e a manutenção dos contingentes produtores mais estreitamente vinculados a sua produção. Em seguida, num espaço de 10 anos, i.é., até 1900, a população reduz-se pela metade, 9.900 pessoas, num reflexo da queda brutal da economia local, com graves prejuízos para o comércio urbano e para a produção agrícola, decaindo a ocupação e o uso da terra na região.

Um indicador da decadência regional no princípio do século XX, apontado por várias obras, é a desvalorização dos imóveis, principalmente entre 1900 e 1910. Gurgel e Amaral citam que um contribuinte do imposto predial pagou, em 1905, a quantia de Rs: 108\$000 (cento e oito contos de réis) por suas seis propriedades urbanas. O mesmo contribuinte, em 1910, pagou Rs: 110\$000 (cento e dez contos de réis), evidenciando-se a não valorização de seus imóveis. Uma casa com seis quartos e demais dependências na cidade é vendida por trezentos contos de réis (Rs: 300\$000) por volta de 1908 ⁽²²⁾.

(21) Os dados de população foram obtidos em várias obras, principalmente nos censos oficiais e nos textos de Lima, Gurgel e Amaral, Camargo Maia, todos já citados.

(22) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 50. Antigos jornais da época anunciavam a venda de material de construção, obtidos de casas em ruínas ou em demolição, evidenciando a desvalorização imobiliária.

A paisagem urbana e rural da época se redefine em função dos fluxos migratórios. A cidade passou a ter um decadente comércio de bens essenciais e a maioria da população aí residente passou a se dedicar à pesca artesanal. A população, que não migrou do campo, dedicou-se à agricultura de subsistência com pouca ou nenhuma produção para troca ou venda. Serra acima, o produto básico passou a ser a banana e, à beira-mar, pesca e agricultura de alimentos para auto-consumo se completam com base na unidade familiar. As fazendas desaparecem, as terras desvalorizam-se e surge assim, comunidades baseadas na posse da terra, na produção para consumo e em relações vicinais.

Com o êxodo da força de trabalho, principalmente masculina, restaram mulheres, crianças e velhos no polo urbano. Em levantamento feito em 1910 constatou-se a presença feminina, maior em razão da migração de rapazes para centros como Rio e São Paulo, em busca de emprego. A cidade permaneceu praticamente isolada por muito tempo, já que, ao esvaziamento demográfico e econômico, seguiu-se o abandono da velha trilha Goianá, i. é., a estrada de Cunha.

Os dados do censo agrícola de 1920 revelam que o valor médio das terras em estabelecimentos rurais recenseados é de 49\$ (quarenta e nove réis) por hectare. O valor médio do hectare no Estado do Rio de Janeiro, na época, era de 106\$ (cento e seis réis), com variações de até 150\$ (cento e cinquenta réis); em São Paulo chegava a 600\$ (seiscentos réis), sem contar as benfeitorias e maquinário agrícola⁽²³⁾. Como se vê, a desvalorização na área paratyense não atinge apenas a cidade, mas também o campo. É crescente a desvalorização dos mil réis e com a oneração social crescente intensifica-se o empobrecimento geral.

A década de 20 é marcada pelo pouco uso do solo, pelo não desenvolvimento de um mercado de trabalho e por atividades urbanas incipientes. Pode-se afirmar que Paraty não participa do processo de mudança ocorrido na década de 30. O êxodo da população cresce por essa época: "dia a dia maior número de homens válidos, já então seguidos de moças, deixava Paraty"⁽²⁴⁾. O comércio empobrecido não contava mais com os produtos regionais, como a cachaça, e as terras transformam-se gradativamente em bananais. O jornal *A Verdade*, de dezembro de 1929, afirma que essa é a época em que as terras agriculturáveis passam a ser utilizadas para o plantio de banana, cujas exigências de solo e de trabalho são mais brandas.

A década de 30 é, no entanto, marco de grandes transformações a nível da economia nacional e dentre estas, gradativamente, se coloca a indústria e relativa urbanização de alguns centros citadinos. A interligação desses centros torna necessária a existência de uma Comissão Federal de

(23) IBGE — *Censo Agrícola do Estado do Rio de Janeiro, 1920*, IBGE, Rio de Janeiro.

(24) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 49.

Estradas de Rodagem, que impulsionasse as rodovias. A ela segue-se a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e ambos acabam por concretizar a ligação Rio-São Paulo, principalmente no trecho fluminense.

As ferrovias até então em decadência, embora não sejam consideradas rápidas e lucrativas como as rodovias, são por vezes recuperadas em seu trajeto, com o fito de intensificar com os portos, principalmente Rio e Santos, dada a variedade de mercadorias que por aí transitam.

Renasce por essa época a Rede Mineira de Viação, atual Centro-Oeste (RFFSA), ativando, a partir de 1928, o porto de Angra dos Reis. Mais uma vez, é o traçado de um caminho que vem minar as possibilidades de Paraty. O ramal angrense, por cruzar as terras fluminenses em direção a Minas e Goiás, afasta-se do lado paulista do Vale do Paraíba.

É bom lembrar que é esta parte do Vale, o lado fluminense, que desenvolveu a contento uma economia de subsistência voltada para o mercado interno, quando da decadência do ouro, e que intensificou o comércio de mantimentos do sul de Minas com o Rio, conforme trabalho já citado ⁽²⁵⁾.

É no Vale do Paraíba fluminense que primeiro se desenvolveu a cafeicultura. Assim, são os caminhos desta parte do Vale que renascem no novo período.

Paraty não participa do processo. Sua posição geográfica e o não desenvolvimento de seu entorno, não possibilitam nenhum movimento significativo.

Contribui, sobretudo, para esta desativação econômica, um forte surto de malária, que diminui pela mortandade a população que não migrou. Segundo Amaral e Gurgel, a malária é consequência do esvaziamento do campo desde o século XIX que, sem a mão-de-obra escrava, viu os rios e ribeirões paratyenses entulhados, espalhando suas águas, alagando e tornando charcos terras antes produtivas. Destas mazelas, diz Heitor Gurgel, restaram em Paraty, entre 1936 e 1937, menos de 10.000 habitantes. Alguma esperança surge por volta de 1939, quando se dá uma nova interventoria federal; assim mesmo, apenas em termos médico-assistenciais e serviços, voltados em maioria para o polo urbano ⁽²⁶⁾.

Os incentivos dados ao sistema rodoviário em 30, diz Oliveira, intensificam-se nos anos 40 pela necessidade de interligar áreas de maior interesse econômico ⁽²⁷⁾. Por sua vez, a existência de vias de comunicação

(25) Lenharo, Alcir — *op. cit.*

(26) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 48.

(27) IBGE — *Geografia do Brasil — Região Sudeste*, volume 3, Rio de Janeiro, IBGE, 1977; Oliveira, Lúcia de — item "Transportes", p. 334.

acabam por acionar, com menor ou maior intensidade, vias secundárias como meio de apoio. Tais vias permitem a existência de um incipiente fluxo de população, de mercadorias, ativando a produção e propiciando a comercialização de gêneros alimentícios característicos da região.

Por volta de 40, com a construção da estrada Rio-São Paulo (BR-116) no trecho paulista, renasce aos poucos a Estrada de Cunha, antigo Caminho do Ouro, interligando Paraty ao Vale do Paraíba. Em 1945, Paraty "viu de perto um automóvel" ⁽²⁸⁾ e é entre 40 e 50 que a economia regional, estagnada por muitos anos, reativa-se com a reabertura da velha trilha Goianá. Serra acima segue um incipiente comércio de bananas e peixes; serra abaixo surgem alguns esparsos turistas em busca das praias da região.

Dados censitários de 20, 40 e 50 revelam que a ocupação e o uso da terra são intensivos entre 20 e 40. Em um período muito menor — 40/50 —, ocorre o inverso, isto é, a desativação das terras cultivadas, que decrescem em 2.473 ha em função da ampliação dos campos de pastagens — 475 ha a mais no mesmo intervalo de tempo ⁽²⁹⁾.

É possível supor que a ocupação do campo em 40 tenha se dado na forma de posse, se considerarmos a decadência econômica que envolve o período e as afirmativas de diversos autores sobre o estado de abandono e não produtividade da terra.

Em 40, o censo agrícola apontou os 317 estabelecimentos recenseados como os que cultivam arroz, farinha de mandioca, feijão, mandioca e aipim, sendo que em apenas 11 estabelecimentos o arroz era cultivado, provavelmente em função das condições da terra. No entanto, dos 317 estabelecimentos relacionados, 205 estavam em mãos de proprietários sem especificar se de direito ou por legalidade, 25 têm administradores, 87 são arrendatários, sendo que 14 pertencem a pessoas jurídicas e ao governo, 96 são condomínios e 198 individuais, com 9 em mãos estrangeiras. Dos 317, 314 são ligados à agricultura e agropecuária em pequena escala, ocupando 71.158 ha, sendo que os 3 restantes ocupam sozinhos 5.284 ha. Cabe aos primeiros uma área média de 266 ha cada um e, aos últimos, 1.761 ha cada. Se pensarmos que nestes cálculos estão inclusas as terras improdutivas e as matas, podemos dizer que a maioria dos estabelecimentos têm por característica a pequena propriedade e pequena exploração, sendo reduzidos os latifúndios por extensão.

Em 50, são 402 os estabelecimentos recenseados, dos quais 366 possuem menos de 100 ha e outros 36 mais de 100 ha, distribuídos os

(28) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 52.

(29) IBGE — *Censo Agropecuário do Estado do Rio de Janeiro, 1920*, IBGE, Rio de Janeiro; IBGE, *idem*, 140; IBGE — *Resumo Histórico dos Inquéritos Censitários realizados no Brasil*, Rio de Janeiro, 1951.

primeiros em 5.866 ha e os 36 estabelecimentos restantes distribuídos em 53.891 ha ⁽³⁰⁾.

A diminuição significativa da área total dos estabelecimentos, para o ano de 50, é reflexo possível das mudanças regionais, que lentamente reativam a economia local e trazem uma valorização crescente aos imóveis rurais e urbanos. Por outro lado, a maior parte dos estabelecimentos está voltada para a agricultura, isto é, 384 estabelecimentos, enquanto os demais, 17, voltam-se para a agropecuária, pecuária e outras modalidades de caráter extensivo e para um estabelecimento não há informações no Anuário Estatístico.

Os produtos principais e a produção se distribuíam em 20, 40 e 51, conforme os dados do quadro I:

QUADRO I ⁽³¹⁾

Principais produtos	1920 quantidade produzida (t)	1940 quantidade produzida (t)	1951 (—) quantidade produzida (t)
Arroz	89,9	16,0	5,0
Farinha de mandioca	1.159,1	587,0	(—) (a)
Feijão	139,9	126,0	94,0
Mandioca e aipim	4.791,6	2.200,0	1.350,0
Milho	559,1	419,0	48,0
Cana-de-Açúcar	947,0	483,0	3.500,0
Café	46,6	(—) (a)	(—) (a)
Batatas (ingl.)	4,1	6,0	(—) (b)

Fonte: Brasil — IBGE — *Anuário Estatístico do Rio de Janeiro*, 1951; *Censos Agrícolas de 1920 e 1940*.

Confrontando os totais produzidos nos três anos, verifica-se uma queda do *quantum* produzido, principalmente no tocante aos produtos ali-

- (30) Foi utilizado como fonte o *Anuário Estatístico do Rio de Janeiro* por não ser localizado o *Censo Agrícola de 1950*. O Anuário agrega as áreas dos estabelecimentos por grupos de áreas, não sendo possível saber as áreas intermediárias.
- (31) (—) O Anuário se refere ao ano de 51; acreditamos não ser significativa a alteração dos dados em relação à produção de 1950.
- (a) Dados não especificados, mas produzindo.
- (b) Dados não especificados, sem indicação de produção no momento do levantamento.

mentares como arroz, feijão, milho, mandioca e aipim. Este último influenciando na redução significativa da produção de farinha de mandioca. As quedas, embora grandes no primeiro período (20/40), no segundo (40/51), tornam-se abruptas, ainda que café e batata inglesa não estejam computadas.

É importante reter que, da produção de cana obtida em 20, a maior parte destina-se à produção de aguardente — 4.622 hectolitros —, havendo uma produção menos expressiva de álcool — 720 hectolitros — e 1,8 toneladas de açúcar. Em 40, a produção de cana decaiu, e, do total da produção, 481 toneladas são transformadas em 510 hectolitros de aguardente, sem se produzir qualquer outro derivado.

No caso da banana, a expressividade da produção registrada em 40 e 51 indica possivelmente a integração do produto à comercialização regular. Conforme dados censitários, a produção em 40 correspondeu a 326.072 cachos e havia 559.770 bananeiras em produção, além dos 190.520 pés novos em vias de produzir. Em 51, a produção média por ha é de 1.215 cachos, resultando em 1.037.610 cachos nos 845 ha cultivados (quadro II).

QUADRO II

Produção de banana — Município de Paraty — 40/51

Produto	1940	1951
	Total de cachos	Total de cachos
Banana	326.072	1.037.610

Fonte: *Censo Agropecuário de 1940*, IBGE, Rio; *Anuário Estatístico do Rio de Janeiro*, IBGE, Rio.

Para o peixe, não há especificação de dados de produção e comercialização e nem da força de trabalho empregada na captura. Nos primeiros anos da década de 50, a banana é o produto mais significativo, enquanto que o peixe é ainda subsidiário.

Esse estado de coisas encontra-se refletido na mão-de-obra utilizada nos estabelecimentos rurais recenseados: da população ocupada em 40, 1.040 pessoas são mão-de-obra familiar e permanente. Desses, 269 são menores de 15 anos. Entre colonos e empregados tem-se 1.903 homens e mulheres, sendo 909 menores de 15 anos. Estes dados mostram não ape-

nas o ingresso prematuro do jovem na força de trabalho, como podem representar um indicador da migração crescente dos homens adultos, conforme dados históricos relatados.

A situação de força de trabalho em 50 é semelhante, embora não tenhamos a especificação da idade do contingente ocupado. Entre responsáveis e membros não remunerados das famílias, temos 1.377 pessoas (1.134 homens e 243 mulheres). Entre parceiros, tem-se 23 homens e nenhuma mulher.

As alterações surgidas na década de 40 e início dos anos 50, com a comercialização do peixe, da banana e mais o turismo local, não mudam de forma significativa a estrutura de propriedade, fato que só iria ocorrer com os planos governamentais de construção da futura Rio-Santos (BR-101) ⁽³²⁾.

A década de 50 marca, então, o início da articulação da produção de Paraty aos mercados local e regional, a princípio lentamente.

Em 56, Paraty não consta ainda entre os polos urbanos com mais de 3.000 pessoas, embora conte com densidade estimada de 12,49 (hab/km²), em seus 849 km² de área terrestre ⁽³³⁾.

Em 60, a população é de 12.085 pessoas, das quais 7.325 no meio urbano, evidenciando a redefinição da paisagem regional, que torna a cidade polo de atração de contingentes populacionais, já que em quatro anos — 56/60 — altera-se fundamentalmente a distribuição entre campo e cidade.

Segundo Gurgel e Amaral, um levantamento sócio-econômico, de 1967, evidenciava ainda o êxodo populacional para Santos, Rio e São Paulo, principalmente à procura de emprego ⁽³⁴⁾. Com o êxodo mantém-se a inferioridade da população rural sobre a urbana. A população urbana e rural, em 60 e 67, distribui-se de acordo com o quadro III.

Em sete anos tem-se um decréscimo da população total, ao mesmo tempo que ocorre a concentração populacional na cidade com um crescimento da ordem de 12,31%. Por esta época (1967), o crédito para a lavoura torna-se extremamente difícil, dadas as exigências bancárias e a situação precária do agricultor, em sua maioria arrendatário ou posseiro. Não há transporte, crédito e armazenagem para os bens produzidos, dificultando a comercialização. A ligação "Paraty-Cunha só funciona a con-

(32) A estrada constava já nos planos governamentais da década de 50, mais precisamente no Plano Nacional de Viação elaborado no governo Kubitschek, com o nome de BR-5.

(33) Os dados censitários apresentam a área terrestre do município com variações nos diferentes períodos (IBGE — *Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro, 1957*, Departamento de Estatística, IBGE, Rio de Janeiro, 1960.

(34) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op cit.*, p. 180.

tento na época da seca” (35). Há apenas o caminho marítimo para Angra, já que o caminho terrestre se encontrava em construção.

QUADRO III

Município de Paraty	total	urbana	rural	% urbana
60	12.085	7.325	4.760	60,61
67	9.040	6.747	2.293	74,63

Fonte: *Censo Demográfico de 1960*, IBGE, Rio; Edelweiss Amaral e Heitor Gurgel — *Paraty, Caminho do Ouro*, p. 180.

Gurgel e Amaral comentam que, entre 60 e 67, “há extensas áreas de terras agriculturáveis inaproveitadas, devido ao desinteresse dos proprietários, como há, também, outras áreas não menos extensas e que fazem parte integrante de fazendas e que nunca foram trabalhadas. Em Paraty, os latifúndios improdutivos imperam...” (36). No entanto, é interessante notar que, em 1968, já com área declarada de 917 km², a densidade demográfica sobe para 17,54 e a população, de 9.360 em 50, sobe para 16.085 (37). Os dados de natalidade e mortalidade, se confrontados, não seriam suficientes para explicar, no período, o crescimento havido, o que permite supor a migração como elemento do processo de mudança regional.

Em resumo, na década de 60, o quadro da situação Paratyense sofre leves mudanças. Em 70, dá-se um pequeno crescimento populacional, mostrando um arrefecimento do êxodo intra-regional, mantendo-se ainda as migrações de sentido urbano. A intensificação do processo de urbanização da população pode ser percebido pelos dados referentes às duas décadas em questão, de acordo com o quadro IV.

O período de vinte anos revela esvaziamento progressivo do campo e a concentração da população no polo urbano. Entre 50 e 70, o crescimento urbano é de 34,85% e o decréscimo populacional rural é de 4,27%. O crescimento populacional geral, no mesmo período, é de 58,74%.

(35) Gurgel, H. e Amaral, E. — *op. cit.*, p. 179.

(36) Gurgel, H. e Amaral E. — *op. cit.*, p. 180.

(37) *Sinopse de Censo Demográfico do Estado do Rio de Janeiro*, IBGE, Rio de Janeiro, 1960.

QUADRO IV

Paratyense População	total	urbana	rural	% urbana	% rural
50	9.360	1.752	7.608	18,71	81,28
60	12.085	7.325	4.760	60,61	39,38
70	15.934	10.392	5.542	65,21	34,78

Fonte: *Censos Demográficos do Estado do Rio de Janeiro — anos 50, 60 e 70*, IBGE.

Keller afirma que o crescimento urbano e as concomitantes diminuições da população rural de uma região, significam não só a existência de movimentos migratórios campo/cidade, mas também uma redistribuição espacial e estrutural ⁽³⁸⁾.

Os processos de urbanização e industrialização, ao se expriarem por sobre o espaço fluminense, trazem novo direcionamento da economia regional e local, redimensionando o papel das áreas rurais e urbanas. A região litorânea sul-fluminense, de área pouco desenvolvida, passa a ter seus centros urbanos e vilas em crescente importância e, com isso, se redefinem o uso da terra e da força de trabalho e se alteram a redistribuição e o mercado desses bens.

As zonas próximas de grandes centros urbanos, e com atributos naturais de praia, clima, segundo Keller, são, a partir de 60, zonas de atividades turísticas e estas atuam como fator de incremento econômico e populacional. O motivo seria a melhoria do acesso rodoviário, a crescente motorização do país, a difusão de hábitos de lazer, etc. ⁽³⁹⁾.

É nesse contexto de expansão do capitalismo que a ação do Estado se exerce de modo cada vez mais crescente no aprimoramento das ligações entre regiões e fronteiras. A necessidade de interligação de polos econômicos importantes faz com que renasça, através da política de trans-

(38) Keller coloca três aspectos essenciais da redistribuição espacial e estrutural da população: 1. Mudanças de uma economia basicamente rural-agrária para uma economia em rápida industrialização; 2. Mudanças das relações sociais de trabalho no campo e transformação da estrutura de produção agrícola; 3. Dominância do crescimento urbano e concentração urbana da população (IBGE — *Geografia do Brasil*; Keller, Elza C. de Souza — *op. cit.*, pp. 164 e seguintes).

(39) IBGE — *Geografia do Brasil*; Keller, Elza C. de Souza — *op. cit.*, p. 242.

portes, antigas rodovias, recupere-se traçados e, mesmo, efetive-se projetos, abrindo corredores de escoamento para o aumento constante do fluxo de mercadorias.

É no governo Castelo Branco, em torno 1967, que o projeto de construção de uma rodovia entre Rio e São Paulo, pelo litoral, é aprovado, embora já fosse prevista no Plano Nacional de Viação sob a sigla BR-5, atual BR-101. Como projeto mesmo, irá representar o desencadeamento de interesses empresariais particulares e públicos ao longo do seu traçado, valorizando extremamente o preço do solo.

O principal nesse processo, segundo Chastan, é a função de integração de mercados, originados pela expansão da industrialização e metropolização carioca no espaço fluminense, que passa a reivindicar a efetivação da estrada como alternativa da Via Dutra e continuidade da Av. Brasil, após a construção da ponte Rio-Niterói. As pressões para a efetivação da estrada surgem, segundo a autora, desde a instalação do complexo de construção naval da Velrome, em Jacuecanga-Angra dos Reis, já na década de 50⁽⁴⁰⁾.

Enquanto “corredor de escoamento” entre centros-chaves (São Paulo/Rio), a estrada atende aos seguintes requisitos: servir ao Parque Siderúrgico e Industrial de Santa Cruz, no antigo Estado da Guanabara; ligar o porto de minérios de Sepetiba; servir o estaleiro e o porto de Angra e à Usina Nuclear em construção em Mambucaba (Praias de Itaorna e Furnas); servir o terminal petrolífero de São Sebastião; levar o turismo às vilas e cidades de seu percurso.

Ao longo de seu trajeto (586 km), há uma série de empreendimentos de vulto, que incluem até interesses da política nuclear e constituem, desde a década de 50 (Estaleiros Velrome), elementos representativos do capital na área. Em reportagem de “O Estado de S. Paulo”, Almeida afirmava que o litoral do Rio de Janeiro vai aos poucos se transformando em algo que ficará para a história julgar: um imenso conjunto estratégico, onde poderia estar hoje o maior núcleo turístico do país⁽⁴¹⁾.

Por sua posição geográfica e econômica, a área se torna alvo de medidas governamentais voltadas para o atendimento da política integracionista e das necessidades econômicas. Algumas dessas medidas são: decretação e constituição da área global do município paratyense como Patrimônio Histórico, criação do Parque Nacional de Bocaina e delimitação de reservas florestais (Decreto n.º 68.172, de 04/02/71), destinação da

(40) Chastan, Lita — *São Paulo, Litoral Norte — Turismo da Costa do Ouro*, vol. II, Coleção Depoimento, vol. 8 — Editora do Escritor Ltda., São Paulo, p. 20.

(41) Rio, Litoral Sul — Hoje: Florestas, belas praias, caiçaras. Amanhã: um terminal de minérios, um terminal de petróleo, uma usina nuclear, uma siderúrgica, uma... (*O Estado de S. Paulo, Jornal da Tarde, 12/05/77, 5.ª feira*).

região para fins turísticos, por vários decretos e governos estaduais, desde a década de 60, culminando em 1972, com um decreto federal.

As implicações e conseqüências para a região tornam-se visíveis, embora afirme-se que “lei e decretos têm sido elaborados, sempre visando à conservação”, é sabido que a Lei Florestal em vigor desde 1965, entre outras coisas, estabelece que: “as florestas e demais formações vegetais são bem comuns, ficando limitados os direitos de propriedade e de uso” (42).

Tais medidas trazem por conseqüência a delimitação de áreas rurais ou urbanas, que sofrem processo de desapropriações para efetivação da propriedade pública — caso dos Parques, Reservas, etc. — ou ainda, sofrem restrições quanto ao uso da mesma em termos de recursos — caso da proibição da caça e extrativismo, derrubada da mata para atividade agrícola, etc.

Esses fatos conduzem a uma política de incentivos que acompanha os decretos governamentais, permitindo a elaboração de planos de ação na região (ex.: projetos turísticos), acabando por criar novos canais de investimentos pela concessão de créditos, a isenção de impostos. Em conseqüência, a valorização das terras acaba por desencadear um processo de especulação imobiliária antes mesmo da presença efetiva da estrada. Os decretos, a especulação, bem como a estrada que os segue, acabam por efetivar a constituição da propriedade privada, implicando a dissolução de antigas posses e conseqüente desarticulação da economia de subsistência.

A estrada, definida como a redenção econômica e social para o homem da região, desencadeia a iniciativa privada e passa a atuar no sentido inverso do proposto: ao invés da redenção, o que se tem é a constatação da destruição de lavouras de subsistência na área rural, desapropriações, expulsão, (...), surgimento de assaltos, roubos, prostituição, luta pela terra e “inchaço” nas cidades — as favelas urbanas (43).

Assim: “... A utilização da terra continua a se fazer hoje como no passado, não em função da população que nela trabalha e exerce suas atividades e sim, essencialmente e em primeiro lugar, em função dos interesses comerciais e necessidades inteiramente estranhas àquela população” (44).

No caso de Rio-Santos, antes mesmo da presença da estrada, deliniam-se processos que conduzem à desvinculação contínua do trabalha-

(42) Brasil, Instituto Brasileiro de Reforma Agrária, *Parques Florestais e Reservas equivalentes, Geografia do Brasil*, Rio de Janeiro, 1969, p. 113.

(43) O prefeito de Ubatuba, na época, declarou que “as promessas eram de redenção, mas até agora estas obras não passaram de um verdadeiro flagelo de Hunos” (Rio-Santos, 257 km de aventura, *O Estado de S. Paulo*, 22/05/75).

(44) Prado Jr., Caio — “A Agricultura Subdesenvolvida”, *Caminhos Brasileiros*, 2, Editora Vozes Ltda., Petrópolis, Rio de Janeiro, 1969, p. 12.

dor de suas condições efetivas de trabalho. Esses processos variam desde a compra da terra por preços irrisórios até a expulsão por violência, sendo comum a justaposição de títulos de propriedade. Em decorrência, ampliam-se os excedentes populacionais e os movimentos migratórios e consolidam-se as relações capitalistas de trabalho.

As condições de atuação e consolidação do capitalismo são, hoje, centradas na exploração do trabalho, na coerção e super-utilização de mão-de-obra, principalmente daquela que se vê expulsa do campo. Por outro lado, essa atuação e consolidação acabam por integrar, em seu seio, formas de vida e trabalho próprias do “momento anterior”, como parte integrante das bases de expansão do capital.

As mudanças que ocorrem no campo ligam-se à efetivação da propriedade privada, mas não implicam numa modificação proporcional na forma de produzir, dado o interesse dos novos proprietários quanto a utilização futura da terra, em termos do turismo e da especulação imobiliária. Nesta medida, não há alterações nos níveis de produtividade, mas, apesar disso, ocorre por parte do proprietário uma apropriação da mais-valia, pela exclusão do trabalhador dos meios de produção.

A organização da produção no campo, baseada no assalariamento ou no uso da terra, condicionado ao seu pagamento em bens (caso da meação, terça, etc.) ou em dinheiro (arrendamento), não altera o uso da terra e garante o controle sobre esse meio de produção, pois mantém a propriedade por parte do proprietário e lhe possibilita o controle da comercialização do produto aí obtido, geralmente bens alimentícios.

Assim, na meação, terça ou arrendamento, o proprietário apropria-se de parte da produção que lhe cabe e, comumente, compra o restante do produtor, revendendo-o em melhores condições. O produtor raramente dispõe de excedente vendável e, quando o tem, vende de porta em porta ou “troca-o no armazém pelos bens que necessita (na verdade, ele vende, mas não chega a receber dinheiro; pelo contrário, ainda fica devendo no armazém).

As condições de produção, acima mencionadas, acabam por tornar inviável a manutenção da família do morador, acarretando o abandono das roças de subsistência no interior da grande propriedade, quando o assalariado no campo vê-se rodeado de dívidas, seja pela compra dos bens essenciais (sua alienação do produto), dos instrumentos de trabalho ou, ainda, por necessitar de auxílios extras, como empréstimos de terceiros em situações inesperadas. O que afere é, portanto, sempre inferior às suas necessidades, tanto pelo baixo salário pago na região, como pelo fato de, por vezes, ser pago com o próprio produto, tendo assim que contrair dívidas para obter os demais bens que precisa.

Pode-se afirmar que a penetração do capitalismo na região não permitiu à população local — os “caiçaras” — acesso às terras cultiváveis, levando-os a migrar para o centro urbano, onde, na periferia da cidade,

passam a morar em “favelas” ou nos chamados “bairros rurais” (45). A “favela caiçara” constitui a explicitação maior dos efeitos da desarticulação da pequena produção, denotando o rumo das transformações regionais. A favela é resultado do processo de especulação da terra e se compõe no conjunto de “caiçaras”, de beira-mar e do alto da serra.

Assim, as mudanças da estrutura fundiária e o renascimento das propriedades rurais, voltadas para o turismo e especulação imobiliária, fazem com que decáia o uso da terra para fins agrícolas, implicando na dependência do pequeno produtor ao proprietário legal das áreas que ocupa.

A nova estrutura de relações de trabalho que se instaura no campo — parceria, meação, terça, etc. — constitui, então, formas de viabilizar as condições de sobrevivência desses grupos. O assalariamento e o subemprego, fora do campo ou dentro dele, alternando e combinando formas de trabalho, passa a ser condição de sua reprodução, mas não é suficiente para garanti-la. É ainda o acesso à terra, na condição de posseiro ou não, que permite a reposição imediata de força de trabalho (portanto, de suas possibilidades de vida), ao mesmo tempo que retira tal cargo do setor mais nitidamente capitalista.

Ter ou não ter terra é essencial não porque garanta condições plenas de sobrevivência, mas porque permite e garante a manutenção de um contingente de força de trabalho que, ao produzir para si, produz a si mesmo como vendedor de força de trabalho passível de ser utilizada a baixos custos.

Segundo o relatório da Pastoral da Terra na Região, o fracasso total da lavoura não dá mais para garantir sequer a subsistência dos próprios lavradores que ainda permanecem na roça. As proibições, quer por parte do Estado, através do Código Florestal, regulando o uso da terra e das matas ou por parte dos pretensos “proprietários”, acabam por tornar o posseiro um “esfomeado” que, assim, deixará suas terras em busca de “consolo”. O homem que vivia satisfatoriamente na roça, começa a passar necessidades (46).

Afirma, ainda, que mesmo havendo alguma produção, seja de banana ou peixe, a comercialização está inteiramente nas mãos de intermediários que lucram exorbitantemente em mercados paulistas e cariocas. O comércio local também passou a adotar os preços vigentes de mercado, alterando as possibilidades de sobrevivência da maioria da população.

Em síntese, a bem dizer “é pelos caminhos que Paraty se acha ou se perde” (47). No passado mais remoto, a abertura de um caminho pos-

(45) Não há dados oficiais da distribuição da população rural e urbana após 70; dados verbais de autoridades locais chegam a estimar em 1.000 e 2.000 a população favelada em 75.

(46) *Relatório da Pastoral da Terra — op. cit.*

(47) Conforme a nota 1.

sibilitou a Paraty existir e florescer como entreposto comercial. É também em função de um novo caminho, a estrada de ferro, que cai a economia local, desarticulando a estrutura da propriedade da terra e gerando um contingente de força de trabalho "livre", disponível para os setores de ponta. Reverte-se a terra à sua condição apenas de recurso de sobrevivência.

As rearticulações ocorridas em 70, e a reabertura da velha trilha, irão conduzir à incipiente renovação do comércio. Em seguida, a presença da BR-101 viabiliza o escoamento de mercadorias e força de trabalho a nível regional e redefine a estrutura da terra e da mão-de-obra a nível local.

Por outro lado, a especialização da agricultura de alimentos decorre, em primeiro lugar, do significado dessa produção para uma área de entreposto comercial, como foi Paraty em sua origem. A não diversificação da produção encontra aí suas raízes e continuidade, adicionando-se igualmente a inexistência de terras para explorar, solo pouco fértil, implicando apenas na produção de bens básicos voltados para a subsistência.

A trajetória histórica da população "livre" e tornada "livre" na região demonstra, assim, sua articulação a um mercado de trabalho de caráter capitalista. O assalariamento que ora se configura, traz em seu bojo não a proletarianização "caçara" em si, mas o grau em que se processa o trabalho não pago, no tempo presente.

Poderíamos afirmar que a agricultura de alimentos, tanto no passado como no presente, ao garantir a produção do trabalhador, tem possibilitado uma passagem histórica para o assalariamento definitivo e, portanto, para maior extração do sobretrabalho.

REFLEXÕES FINAIS

Não resta dúvida da importância de se fixar, eternizar, registrar as imagens paratyenses, e que vem sendo feito de várias maneiras. Do bico de pena de Tom Maia, das memórias de uma família carioca tradicional, aos afrescos de uma Tarsila e de outros valores da pintura, tudo se faz retrato das terras e glórias locais.

No quadro da arquitetura colonial, das gentes e costumes, dos versos e prosa, só não encontramos a pesquisa de porte que revele, para além folclore, a natureza do processo histórico.

O recurso à história é ainda, segundo Antonio Cândido, aquele que dá uma dimensão que explica todos os aspectos da realidade de um dado momento e cuja ausência pode comprometer as interpretações. Por outro lado, o contato com a realidade viva permite a busca do pormenor,

da riqueza, da singularidade ⁽⁴⁸⁾. Alguns trabalhos começam a surgir com essa preocupação, tendo por base a pesquisa de campo.

A pesquisa histórica, que forneça subsídios e estimule o estudo de realidades concretas, queda por ser feita, principalmente no que diz respeito à visão mais crítica. A reconstrução histórica dos processos litorrâneos, altamente precários e falhos pela ausência de registros efetivos, documentos facciosos que registram apenas a vida da classe dominante, exige essa tomada de fôlego que desmistifique a falsa idéia de que só de glórias se fez o passado.

A busca do que é singular, do detalhe, deve atuar como corretivo das explicações ideais que revestem as fontes disponíveis para investigação, já que como diz Antonio Cândido, deve se ter a convicção de que os fatos se tornam problemas conforme a perspectiva do investigador. Assim, "não é possível desconhecer as implicações práticas das investigações metodicamente conduzidas" ⁽⁴⁹⁾.

Está feito o desafio!

(48) Cândido, Antonio — *Os Parceiros do Rio Bonito*, Livraria Duas Cidades, São Paulo, 1971, pp. 18 e 19.

(49) *Idem, ibidem*, p. 20.