



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Tecnologia e Ciências

Instituto de Geografia

Renata da Silva Corrêa

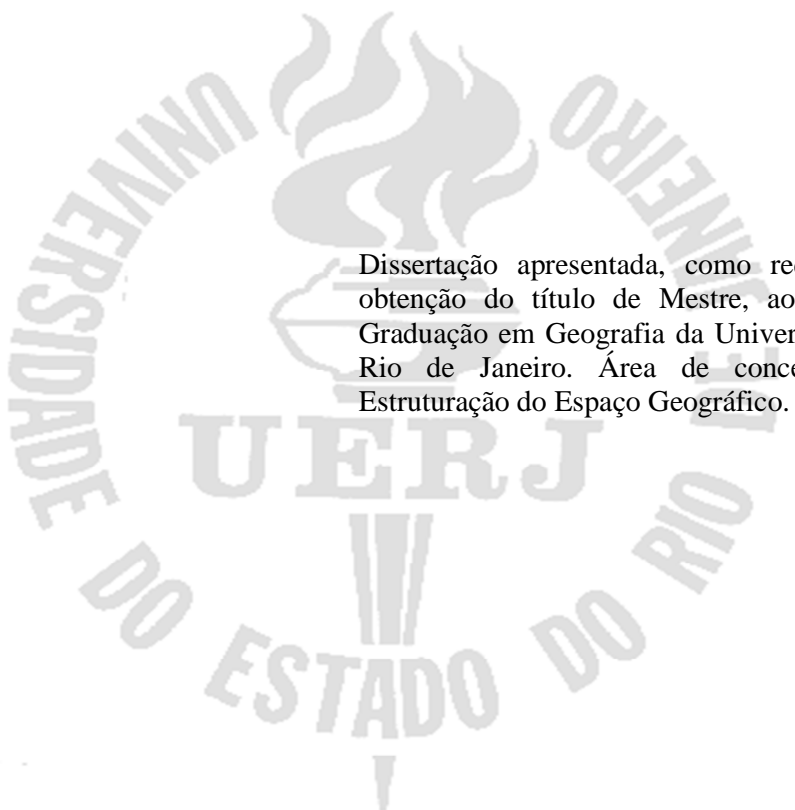
Transformações socioespaciais em Angra dos Reis e Parati (RJ) de 1960/70 a 2010

Rio de Janeiro

2012

Renata da Silva Corrêa

Transformações socioespaciais em Angra dos Reis e Parati (RJ) de 1960/70 a 2010



Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientador: Prof. Dr. Glaucio José Marafon

Rio de Janeiro

2012

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

C824 Corrêa, Renata da Silva.
Transformações socioespaciais em Angra dos Reis e Parati
(RJ) de 1960/70 a 2010 / Renata da Silva Corrêa. – 2012.
133 f.

Orientador: Glaucio José Marafon.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de
Janeiro, Instituto de Geografia.

1. Espaço urbano - Teses. 2. Solo- Uso – Angra dos Reis
(RJ) - Teses. 3. Solo - Uso – Parati (RJ) - Teses. I. Marafon,
Glaucio José. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
Instituto de Geografia. III. Título.

CDU

711.4(815.3)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese.

Assinatura

Data

Renata da Silva Corrêa

Transformações socioespaciais em Angra dos Reis e Parati (RJ) de 1960/70 a 2010

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovado em 29 de fevereiro de 2012

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Glaucio José Marafon (Orientador)
Instituto de Geografia da UERJ

Prof. Dr. Miguel Ângelo Campos Ribeiro
Instituto de Geografia da UERJ

Prof. Dr. João Rua
Instituto de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio

Rio de Janeiro

2012

AGRADECIMENTOS

O momento de agradecer é, paradoxalmente, um momento de lembrança e esquecimento. Isso porque ao elencar as pessoas que desejamos dedicar atenção especial, deixamos de lado todas as outras que por inúmeras razões não serão escritas neste papel. Entretanto, isso não diminui a importância que elas tem ou tiveram em meu processo de formação acadêmica ou em minha trajetória pessoal.

Ao meu companheiro Paulo, gostaria de expressar aqui o meu primeiro agradecimento. Obrigada pelo amor e carinho que me dedica e pelos inúmeros momentos de conforto quando tudo parecia não mais fazer sentido. Obrigada também por dividir comigo os seus conhecimentos tão necessários à elaboração deste trabalho.

A minha família, agradeço o amor e a confiança que sempre me ofereceram. Obrigada ainda por serem tão compreensivos nos momentos em que não pude estar presente pessoalmente.

À família do Paulo, obrigada pelo amor, consideração e respeito. Entre vocês sinto-me acolhida. Obrigada pela disposição em querer sempre ajudar.

Às amigas Ilka e Carol, sou muito grata aos momentos de muita alegria e risadas. Obrigada por todo o amor e carinho e por estarem sempre por perto quando tudo que eu precisava era apenas estar com os amigos, não importando o que se estava fazendo.

E por falar em amigos, como não se lembrar da Nathalia, Alex, Leandro e do Vinícius. Embora um pouco mais distantes, saibam que vocês são muito importantes em minha vida. Estar com vocês é um momento de muita felicidade para mim, sempre. Sucesso nos caminhos que estejam percorrendo.

Pâmela, Thiago, Mirella e Dionara, obrigada pelo carinho e amizade e por acreditarem no sucesso das minhas empreitadas. Continuo aqui torcendo por cada um de vocês. Dio, querida, obrigada pela revisão e pela força todos os dias.

Aos amigos da Gerência de Geoprocessamento e Estudos Ambientais do INEA, obrigada pelos inúmeros incentivos, pelas dúvidas sanadas e por tantas vezes se disponibilizarem a ajudar e por tantas outras em que me ouviram falar exaustivamente sobre o meu trabalho.

Ao meu orientador, agradeço a confiança que sempre me é atribuída. Obrigada pelo carinho e por me incentivar a buscar novos conhecimentos e experiências.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-graduação do Instituto de Geografia desta universidade pelos conhecimentos e ideias que me foram compartilhados, tão necessários à elaboração desta dissertação.

Enfim, a todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram para que esta dissertação pudesse chegar ao seu final, expresso aqui o meu eterno reconhecimento.

RESUMO

CORRÊA, Renata da Silva. Transformações socioespaciais em Angra dos Reis e Parati (RJ) de 1960/70 a 2010. 2012. 133 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2012.

Esta pesquisa tem como objetivo analisar as transformações socioespaciais ocorridas em Angra dos Reis e Parati no período que compreende os anos de 1960/70 a 2010. Para isso, discutiu-se o conceito de espaço geográfico considerando obras dos autores Milton Santos, Doreen Massey e Roberto Lobato Corrêa, buscando identificar as concepções destes sobre o conceito em questão e de que maneira as transformações ocorrem nos espaços, alterando sua forma e conteúdo de maneira singular e diversa. A possibilidade do “acontecer diferente”, da não linearidade dos espaços no tempo e de que a multiplicidade abre caminho para inúmeros arranjos diferenciados, permitem concluir que os espaços são diferentes, ainda que considerado todo o movimento “globalizante” do qual fazem parte. Para analisar as transformações, utilizou-se imagens de satélite (Landsat 2 e 5) dos anos de 1977, 1990 e 2010 a fim de gerar mapas de onde foi possível verificar a expansão das áreas urbanas. Em conjunto, trabalhou-se com dados econômicos e populacionais de censos produzidos pelo IBGE, dados da EMATER e outros utilizados na elaboração de quadros e tabelas sobre a estrutura socioeconômica dos municípios. Foram selecionadas fotografias antigas fornecidas pelo IPHAN, IBGE e outras fontes para ilustrar as transformações apresentadas. Trabalhou-se com as “interações espaciais” e os “fluxos”, apontados por Roberto Lobato Corrêa e Milton Santos, respectivamente, para entender como as organizações espaciais de cada município vão se modificando, na medida em que as interações também se transformam. Por meio de um resgate histórico, retrocedendo um pouco no tempo para o século XVII, buscou-se compreender como o ouro, o café, a ferrovia e o porto explicam, em parte, essa dinâmica diferenciada de transformação. E no decorrer das décadas do século XX, foram identificados os principais elementos que originaram as mudanças analisadas no período escolhido, sendo as usinas nucleares, o estaleiro naval, a rodovia BR-101, o turismo e o terminal de petróleo da Petrobrás. Ao falar da expansão urbana discutiu-se sobre o espaço rural e a sua hibridização, assumindo novas configurações com a incorporação de valores, formas, comportamentos e práticas urbanas.

Palavras-chave: Espaço. Transformações socioespaciais. Uso e cobertura do solo. Angra dos Reis (RJ). Parati (RJ).

ABSTRACT

This study aims to analyze the socio-spatial transformations occurring in Angra dos Reis and Parati in the period comprising the years 1960/70 to 2010. For this, the concept of geographical space was discussed considering the works of authors Milton Santos, Doreen Massey and Roberto Lobato Corrêa, seeking to identify the conceptions of these on the concept in question and how transformations occur in space, changing its form and content in a unique and diverse. The possibility of "happen different", of non-linearity of spaces in time and that multiplicity paves the way for many different arrangements, allow to conclude that the spaces are different, though regarded the whole movement "globalizing" to which they belong. To analyze the changes, satellite images were used (Landsat 2 and 5) of the years 1977, 1990 and 2010 to generate maps of where it was possible to check the expansion of urban areas. Together, worked with economic and population data of census produced by IBGE, data of EMATER and others used in the preparation of charts and tables about the socioeconomic structure of the municipalities. Old photographs provided by the IPHAN, IBGE and other sources were used to illustrate the transformations presented. Worked up with the "spatial interactions" and "flows", pointed out by Roberto Lobato Corrêa and Milton Santos, respectively, to understand how the spatial organization of each municipality will be modified to the extent that interactions also change. Through a historical, a little backwards in time to the seventeenth century, sought to understand how gold, coffee, port and railroad explain, in part, that differentiated dynamic transformation. And over the decades of the twentieth century, the main elements were identified that gave rise to changes in the chosen period analyzed, being nuclear plants, the shipyard, the BR-101, tourism and the oil terminal of Petrobrás. Speaking of urban sprawl, the countryside and its hybridization was discussed considering the new configurations that countryside assumes with the incorporation of values, forms, behaviors and urban practices.

Keywords: Space. Socio-spatial transformations. Use and land cover. Angra dos Reis (RJ). Parati (RJ).

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
1 ESPAÇOS EM TRANSFORMAÇÃO	15
1.1 O espaço geográfico e suas transformações	15
1.2 Representações do espaço e o uso das geotecnologias na análise espaço-temporal	27
2 DIFERENTES CAMINHOS DA MUDANÇA	33
2.1 De espaços rurais a urbanos	33
2.2 Elementos importantes das transformações socioespaciais	51
3 EVOLUÇÃO DO USO E COBERTURA DO SOLO	66
3.1 Características das mudanças: o que, onde e quanto mudou	66
3.2 Para entender as transformações	113
4 CONCLUSÃO	123
REFERÊNCIAS	127

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa não surge de um marco zero. O seu desenvolvimento está relacionado à elaboração da monografia de conclusão do curso de Bacharel em Geografia, apresentada em 2009, que por sua vez está vinculada à trajetória (pessoal e acadêmica) percorrida pela autora em questão. Àquele tempo, ao iniciar o curso de Geografia se pretendia desenvolver o trabalho de conclusão sobre um tema que relacionasse o turismo e o município de Angra dos Reis. A vontade de escrever sobre a temática surge de uma inquietação pessoal advinda de algumas experiências vividas pela autora e da comparação entre aquilo que era (e ainda é) oferecido ao turista e a realidade cotidiana dos moradores. Mas especificamente, buscou-se na monografia distinguir os territórios onde as práticas associadas ao turismo condiziam com a representação que é atribuída ao município.

No segundo período da faculdade, ao ingressar no Núcleo de Estudos e Geografia Fluminense (NEGEF) surge então a oportunidade de elaborar um projeto de pesquisa que mais tarde se tornaria o trabalho de conclusão do curso. A passagem por este núcleo de pesquisas é essencial para entender a elaboração do trabalho que começaria a ser delineado. Além das leituras/debates semanais sobre conceitos, metodologia, epistemologia, ciência, educação e outros temas julgados pertinentes para a formação dos futuros geógrafos e professores de Geografia ali presentes, são desenvolvidos os projetos de pesquisa coletivos e por meio dos quais também se mantém contato permanente com as práticas que envolvem a elaboração da pesquisa científica, como organização de trabalhos de campo, definição de metodologias, confecção de relatórios, apresentação em simpósios e congressos. Sem considerar as inúmeras discussões estabelecidas entre os bolsistas acerca dos seus objetos individuais de pesquisas, numa troca de conhecimentos e embate entre perspectivas diferenciadas, tão necessárias à formação acadêmica.

Nesse contexto, desenvolveu-se na monografia o objetivo de compreender que a consolidação do turismo em Angra dos Reis foi resultado de um processo intencional responsável pela constituição de uma lógica territorial caracterizada pelo privilégio e exclusividade. Ao analisar as consequências desse avanço da atividade turística, percebeu-se que o município de Parati não se transformou na mesma proporção que Angra, embora também estivesse sob a influência da rodovia BR-101. Surge, a partir disso, a ideia de elaborar na dissertação um estudo que analisasse como estes dois municípios se transformaram ao longo dos anos. Suas paisagens, suas histórias de ocupação, as economias

baseadas inicialmente na pesca e na agricultura, a rodovia BR-101 e o turismo são elementos que, em um primeiro momento, levam à crença de que as respostas para certos processos ocorridos em ambos os municípios tenham sido convergentes. Isso seria afirmar que não existiriam diferenças entre eles no tocante às consequências que esses processos provocaram.

Correto afirmar que a rodovia e a intensificação da prática turística promoveram um incremento significativo das áreas de uso urbano, mas isso não é suficiente para caracterizar como os municípios vão se transformando socioespacialmente. Outros elementos precisam ser apontados para identificar as particularidades, como a Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda, a ferrovia Oeste de Minas, as usinas nucleares Angra I e II, a condição de área de segurança nacional, o estaleiro naval, o terminal marítimo da Petrobrás, o porto, o ouro, o café, as estradas (BR-101, RJ-165, RJ-155).

Angra dos Reis e Parati são dois municípios localizados no litoral sul do estado do Rio de Janeiro, na Região de Governo denominada “Costa Verde”, como indicado no mapa (Figura 1).

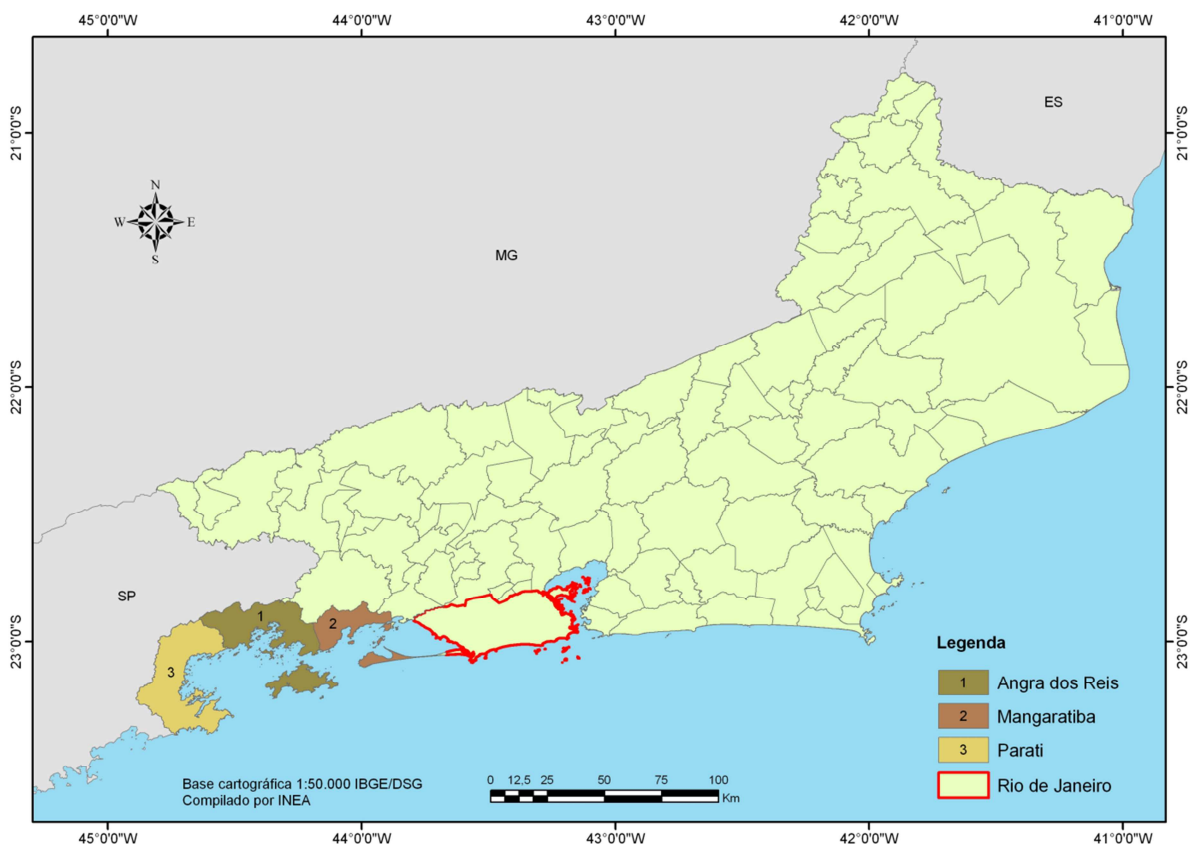


Figura 1 - Localização da Região da Costa Verde

Fonte dados: INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (2010). Organizado por Renata Corrêa. 2010.

Do século XVII ao XIX, as economias desses dois municípios se encontram vinculadas as suas condições de importantes eixos de escoamento do ouro proveniente das Minas Gerais e de produtos agrícolas do interior do país. Pelos seus portos e caminhos circulam pessoas de origens diversas, gêneros alimentícios variados para a realização de trocas e de comércio, meios de hospedagem e, dessa forma, estes e outros municípios como Cunha (SP) vão se desenvolvendo e dinamizando suas economias. A abertura de novos caminhos para o escoamento do ouro, posteriormente o próprio declínio da atividade aurífera, o fim da escravidão e a ligação direta entre o Vale do Paraíba e a cidade do Rio de Janeiro através de uma ferrovia, geram reflexos sobre os espaços de Angra dos Reis e Parati. O dinamismo e a prosperidade possíveis pela inserção desses espaços na escala da economia nacional contrapõem-se ao período de estagnação econômica que os sucedem.

Os espaços são escolhidos seletivamente segundo a pertinência dos seus atributos aos distintos projetos, assim, no passado Parati se destaca em relação à Angra por apresentar elementos que o favorecem como a proximidade às Minas Gerais e a existência de uma trilha ligando o planalto ao litoral. No século XX, a situação parece se inverter uma vez que se estabelecem fixos em Angra dos Reis que o projetam à escala nacional e proporcionam novas interações espaciais ao município.

Dessa maneira, percebe-se que a instalação de grandes projetos como o estaleiro Verolme, as usinas nucleares Angra I e II e o Terminal Marítimo da Baía da Ilha Grande alteram significativamente o espaço de Angra à medida que Parati permanece no isolamento que se altera com a abertura da rodovia BR-101. A esse tempo, Angra já conta com uma ferrovia e uma rodovia ligando-a ao Vale do Paraíba. É nesse sentido que se busca identificar as principais transformações, em sua forma e conteúdo, que ocorreram nos dois municípios, no período que inicia a partir das décadas de 1960/70.

Nas últimas décadas, muito se tem discutido sobre as definições do que seria a globalização e quais os efeitos por ela provocados nos distintos espaços geográficos. As discussões perpassam dois eixos principais de análise que tem, de um lado, a crença de que tal fenômeno é responsável pela diminuição das diferenças entre os espaços das diversas partes do globo, e de outro, a ideia de que a globalização tem acentuado as heterogeneidades do espaço geográfico.

Se for possível uma opção intermediária de análise, se aceita o fato de que os avanços da técnica, da informação e da ciência transformaram os mais longínquos espaços, conectando-os em redes formadas por fluxos diversos, como de informações e dados, financeiros e de pessoas, reestruturando as dinâmicas espaciais internas a partir do contato

com o novo, o externo. Entretanto, é preciso concordar com os argumentos de que este mesmo processo se concretiza de maneiras variadas nos espaços, uma vez que estes são formados por arranjos específicos de atores, formas espaciais e ações, que se constituem mediante distintos processos históricos.

A relevância do trabalho se justifica quando entendido nesse contexto de que as transformações socioespaciais se realizam sob conjunturas diversificadas, de que os processos podem ou não convergir para os mesmos resultados. Para entender essas dinâmicas é preciso analisar em uma escala mais aproximada, naquela que permite identificar quais são os elementos envolvidos e como eles interagem na configuração desses espaços.

Concorda-se aqui com os pensamentos de Massey (2000, 2004 e 2009), para quem os espaços devem ser entendidos como produtos de inter-relações, como a “esfera da possibilidade da multiplicidade” e como aberto ao futuro. Essa abordagem do espaço abre caminho a novas formas para a política; para considerar o tempo (futuro) como aberto, o espaço também deve ser aberto, ativo. Isso implica na rejeição dos essencialismos geográficos e na aceitação de que as identidades são construídas na relação com outras partes. Assim, é possível a construção de uma “política relacional”, que não considere as identidades como algo pré-definido, mas que identifique as formas de relações através das quais elas são criadas. Além do reconhecimento de que tudo está relacionado é preciso entender que as relações são ativamente construídas, sendo práticas sociais carregadas de poder social.

A pesquisa centra-se no conceito básico de espaço geográfico e suas transformações. Nesse sentido, busca-se responder à seguinte questão central, “Quais são as transformações socioespaciais ocorridas em Angra dos Reis e Parati de 1960/70 a 2010?”. Junto a esta, outros questionamentos também são indicados, como “Quais são os elementos responsáveis por essas transformações?”, “Como se manifesta a evolução do uso e da cobertura do solo?”, “Como entender as transformações que ocorrem em seus espaços rurais?”, “Em que sentido as geotecnologias podem auxiliar a análise das transformações?”, “Quais as características dos espaços de Angra dos Reis e Parati anteriores ao período analisado?”.

Dessa forma, a pesquisa tem como objetivo principal:

- Analisar as transformações socioespaciais ocorridas em Angra dos Reis e Parati de 1960/70 a 2010.

Para isso, busca-se:

- Identificar os elementos potencializadores das transformações socioespaciais;
- Apresentar a evolução urbana a partir do mapeamento do uso e cobertura do solo nos anos de 1977, 1990 e 2010;

- Demonstrar a importância das geotecnologias como ferramenta de análises espaço-temporais;
- Apresentar as principais mudanças ocorridas pela análise de dados socioeconômicos e ilustrações;
- Discutir a hibridização do espaço rural e as novas configurações que este assume para entender como os espaços rurais dos municípios são transformados;
- Realizar um resgate histórico para contextualizar e compreender as realidades sobre as quais as transformações se realizam.

O período escolhido para análise compreende as décadas de 1960/70 a 2010. Tal periodização é realizada em função dos fatos mais significativos relacionados às transformações dos espaços geográficos de Angra dos Reis e Parati, como a abertura da rodovia, a instalação de indústrias e a expansão da atividade turística. Embora o período se inicie nos anos sessenta do século XX, a compreensão de processos ocorridos em anos e até mesmo em séculos anteriores, possibilitam o melhor entendimento das realidades em que as mudanças ocorrem.

Conforme apontado, a pesquisa centra-se no conceito de espaço geográfico e suas transformações. Nesse sentido, são válidas as ideias de Santos (1997a, 1997b, 2007 e 2008), Massey (2000, 2004 e 2009) e Corrêa (2003, 2006, 2009a e 2009b) para compreender o que seria o espaço geográfico e como se transforma. Para Santos, o espaço é o conjunto de sistemas de objetos e de ações que se transformam conforme as modificações que ocorrem nos meios instrumentais e sociais disponíveis ao homem a cada período histórico.

O espaço constitui-se assim de relações e de objetos que servem de base para que essas relações aconteçam. Relações que não se encontram todas delineadas inserindo os espaços em uma linha do tempo por onde evoluem. Massey (2004 e 2009) afirma ser o espaço um produto de inter-relações sempre abertas e inacabadas, além de ser a esfera onde é possível a existência da multiplicidade e, por isso mesmo, a possibilidade de “acontecer diferente”. Isso se soma ao entendimento de Corrêa (2006), para quem as interações espaciais variam como resultado de transformações que alteram a organização espacial, apresentando padrões diferenciados no espaço e no tempo. Na busca do entendimento de como os espaços de Angra dos Reis e Parati se transformam foi preciso entender também como os espaços rurais tem se modificado ao longo do tempo. Nesse sentido, trabalhou-se principalmente com

as ideias de Rua (2002a, 2002b e 2007) para quem os espaços rurais vão se transformando sem que se tornem necessariamente urbanos e onde cada vez mais aspectos materiais e imateriais destes vão sendo incorporados àqueles.

Definidas as bases conceituais da pesquisa, optou-se por trabalhar com mapas que representam na escala definida, as áreas de uso urbano presentes em três momentos distintos, que compreendem os anos de 1977, 1990 e 2010. Em conjunto à análise dos resultados deste mapeamento, foram selecionados dados socioeconômicos que visam à caracterização da evolução populacional, do desenvolvimento das indústrias e da estrutura agrária municipais. Sempre que possível selecionou-se dados levantados em séries históricas, o que reflete a relevância dos censos para a elaboração da pesquisa. Afora os dados censitários, a utilização de outros mais recentes contribui para a descrição da estrutura e das atividades econômicas desenvolvidas nos municípios na atualidade.

O exame desses dados se realiza em confronto a outros, qualitativos, adquiridos através das experiências de campo, da vivência como moradora de Angra e da leitura de material bibliográfico sobre o tema. Uma comparação entre figuras antigas e recentes (cartas topográficas, fotografias, ortofotos e imagens de satélite) servem para ilustrar não apenas como os municípios se urbanizaram, mas também como em Angra dos Reis o patrimônio histórico-arquitetônico sucumbe às transformações que se apresentam.

O trabalho divide-se em três capítulos, sendo o primeiro “Espaços em transformação”, no qual o objetivo é desenvolver uma discussão acerca do conceito de espaço geográfico e identificar de que maneira as transformações ocorrem em diferentes espaços, pois tal indicação é importante quando analisamos os fatores que justificam o desigual processo de transformação socioespacial observado nos municípios de Angra dos Reis e Parati. Ainda neste capítulo, apontam-se a estreita relação existente entre a Geografia e as geotecnologias fazendo uma crítica no sentido de que somente as técnicas do geoprocessamento e seus produtos gerados não são autossuficientes, ou seja, sem informações e dados complementares e um conhecimento construído em bases consistentes, as análises podem ser tendenciosas e imbuídas de interpretações errôneas da realidade. Destaca-se aqui o papel da Geografia nesse contexto.

No capítulo 2, “Diferentes caminhos da mudança”, retrocedeu-se um pouco no tempo, buscando compreender como o ouro, o café, a ferrovia e o porto explicam, em parte, a dinâmica diferenciada de transformação. E continuou-se no decorrer das décadas do século XX identificando os elementos que transformam duas sociedades, nas quais predominam a pesca e a agricultura, em sociedades essencialmente urbanas. Ao falar dessa expansão urbana,

é discutida também a hibridização do espaço rural e as novas configurações que este assume, com a incorporação de valores, fixos, comportamentos e práticas urbanas, apontando o turismo como um dos fatores dessa reconfiguração.

No terceiro e último capítulo, “Evolução do uso e cobertura do solo”, identificam-se quais são as mudanças, para onde ocorrem e o quanto as áreas urbanas evoluem. Os meios utilizados para identificá-las são mapas de uso e cobertura do solo dos anos de 1990 e 2010, mapas das áreas urbanas de 1977, dados econômicos e populacionais de censos produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dados da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (EMATER) e outros que auxiliaram na análise da estrutura socioeconômica dos municípios. Além disso, fotografias antigas e mais recentes de Angra dos Reis e Parati, cartas topográficas do IBGE, informações coletadas em campo e referencial bibliográfico sobre o tema.

A escolha por mapear a evolução das áreas urbanas para os anos referidos se justifica pela desigualdade observada entre Angra dos Reis e Parati no que tange à expansão da urbanização, assim, efetiva-se uma análise para o período entre 1977 e 1990 e de 1990 a 2010. Para o primeiro período, realizou-se uma análise qualitativa entre os resultados dos mapas e para o posterior, uma comparação quantitativa. Isso porque as diferenças entre as resoluções espectrais e espaciais das imagens não permitem uma compatibilidade entre os resultados dos mapas a fim de que possa ser realizada uma comparação quantitativa entre 1977 e 1990.

Para a elaboração dos mapas foram selecionadas imagens de satélite Landsat 2 MSS de 1977 com resolução espacial de 80 metros e Landsat 5 TM de 1990 e 2010 cuja resolução é de 30 metros, adquiridos no *site* do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Após a seleção, tornam-se necessários procedimentos de correção e de tratamento nas imagens sem os quais não se poderia chegar a resultados com níveis aceitáveis de erro. Nesse sentido, procedeu-se com a reamostragem dos pixels, composição de bandas, georreferenciamento e o mosaico das imagens. A escala de trabalho estabelecida é 1:100.000. Após a definição das classes temáticas, que foram “pasto”, “vegetação”, “área urbana” e “área urbana consolidada”, realizou-se a classificação supervisionada da imagem de 2010 pelo método da máxima verossimilhança e, a partir desta, foram identificadas as diferenças do uso para o ano de 1990. Para a produção do mapa de áreas urbanas de 1977 procedeu-se com a classificação visual da imagem. Ainda neste capítulo, elaborou-se um mapa síntese das transformações com a representação dos arquivos vetoriais das áreas de uso urbano. No final, são identificados alguns aspectos que justificam as diferenças entre as transformações ocorridas em Angra dos Reis e Parati.

1 ESPAÇOS EM TRANSFORMAÇÃO

Uma música de Lulu Santos e Nelson Mota diz assim, “tudo que se vê não é igual ao que a gente viu há um segundo, tudo muda o tempo todo no mundo”. Nela, está representada a passagem do tempo e a transformação inevitável das coisas, mostra que o mundo é mutável, é movimento, transformação. Poderiam os compositores da mesma não estar pensando no conceito de espaço tal como nos apresentam autores como Henri Lefévre e Milton Santos, entre outros, mas a essência do movimento da sociedade no espaço pode ser aí identificada.

No mundo, as coisas estão em movimento, as pessoas estão indo e vindo, o dinheiro circula entre os homens de negócio pelos países, novas ideias, valores e comportamentos surgem, árvores são derrubadas e casas são construídas. No momento em que este texto está sendo escrito, pessoas estão nascendo ou morrendo, navios, aviões e automóveis partem de todo canto para variados lugares, leis de imigração são discutidas, negócios estão sendo fechados, projetos de recuperação ambiental são executados, construções são edificadas, praias são despoluídas, bombas são detonadas, mísseis são lançados.

É dessa maneira que o mundo se transforma e os espaços são constantemente modificados em suas formas e fluxos. Nesse sentido, o objetivo deste capítulo é desenvolver uma discussão acerca do conceito de espaço geográfico, a partir da visão de Santos (1997a, 1997b, 2007 e 2008), Massey (2000, 2004 e 2009) e Corrêa (2003, 2006, 2009a e 2009b). Além de identificar as concepções dos autores busca-se identificar ainda de que maneira as transformações ocorrem em diferentes espaços, pois tal indicação é importante quando nos capítulos seguintes, são analisados os fatores que justificam o desigual processo de transformação socioespacial observado nos municípios de Angra dos Reis e Parati.

Ainda neste capítulo, aponta-se a estreita relação existente entre a Geografia e as geotecnologias fazendo uma crítica no sentido de que somente as técnicas do geoprocessamento e seus produtos gerados não são autossuficientes, ou seja, sem informações e dados complementares e um conhecimento construído em bases consistentes, as análises podem ser tendenciosas e imbuídas de interpretações errôneas da realidade. Destaca-se aqui o papel da Geografia nesse contexto.

1.1 O espaço geográfico e suas transformações

O que é o espaço? Sistemas de objetos e de ações tomados em conjunto. Eis a definição de Santos (1997b) para o espaço. Pense no que seria como indica o autor, o conjunto indissociável e contraditório dos sistemas de objetos e de ações. Eis um exemplo.

Em algum ponto deste mundo existe um espaço (no sentido físico da palavra, com árvores e cultivos, ruas e casas, rios e praças), em que vive um grupo de pessoas, talvez muito distantes fisicamente de outros grupos de pessoas que vivem em outras porções de um espaço maior, no qual o delas esteja inserido. Nesse espaço físico, as pessoas plantam, constroem, se reúnem para uma conversa, andam pelas ruas para ir a escolas, mercearias, farmácias. Pessoas nascem, pessoas morrem e no mesmo momento que tudo isso acontece, outras pessoas chegam ao passo que algumas saem, tendo ainda aquelas que estão ali só de passagem.

A luz elétrica se torna uma realidade e com ela, a televisão e um admirável mundo novo de possibilidades. Os mercados chegam para suprir a demanda crescente por alimentos, os hospitais se tornam necessários. Aqueles que saíram, para estudar ou trabalhar, voltam diferentes. Com novas ideias e comportamentos. Os que somente passam, também deixam suas ideias e costumes. As estradas de terra são agora vias por onde automóveis circulam frequentemente. As indústrias se instalam, o comércio cresce e os empregos aumentam, atraindo mais pessoas. Chegam os *shoppings centers*, o cinema e o teatro. A praça, cheia de pessoas em tempos remotos, é agora a casa de alguém sem emprego e moradia.

O celular já se tornou item de primeira necessidade. As amizades são feitas também pela internet, assim como as compras do mês e o pagamento das contas. Está tudo mais rápido, as pessoas correm para lá e para cá. Aquelas que podem, quando cansadas de tanto tumulto, falatório e correria voltam para aqueles espaços isolados, pacatos e ávidos por mudanças.

Esses dois espaços, diferentes em população, áreas, costumes, crenças, clima, vegetação, número de escolas e de casas, são igualmente um conjunto de objetos naturais e criados pelo homem, mais a sociedade em movimento. Esses objetos não são independentes da sociedade, surgem ou deixam de existir, são valorizados ou não, de acordo com os interesses daquela; assim como a sociedade depende dos objetos para a realização do seu movimento. Santos (1997a) mostra que existe uma dialética entre os objetos e as relações que são características de cada momento histórico. Assim, o espaço constitui-se de relações e de objetos que servem de base para que essas relações aconteçam. “O espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais” (SANTOS, 1997b, p.71).

Os objetos vão sendo transformados e/ou substituídos segundo a lógica de produção de diferentes momentos históricos. “Em cada período histórico temos um conjunto próprio de técnicas e de objetos correspondentes” (SANTOS, 1997b, p.67). O esquema a seguir (Figura 2) exemplifica essa mudança indicada por Santos, onde “A” são os elementos existentes no momento “1”. Conforme a história se realiza, o espaço se transforma estando presente no momento “2” os novos elementos que surgem, e também aqueles de “A” que permanecem.

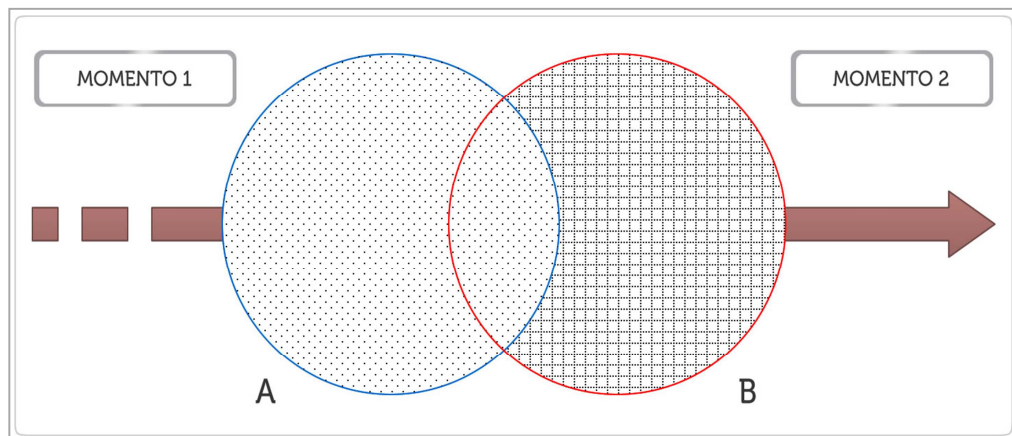


Figura 2 – Esquema sobre as transformações espaciais em distintos momentos históricos, de acordo com Santos (1997b)
Fonte: Organizado por Renata Corrêa. 2010.

Apesar dessa permanência no espaço ao menos na aparência, as formas de “A” possuem um novo significado, um novo conteúdo histórico e só podem ser compreendidas segundo as variáveis existentes no momento “2”.

Segundo Santos (2007, p.38), é “pelo movimento geral da sociedade que apreendemos o movimento geral do espaço”. E é por meio do trabalho que o homem realiza o seu movimento sobre o espaço, aplicando energia sobre a natureza (natural ou já modificada) para sua reprodução. Ao longo da história, o homem cria, recria e inova em suas ações, de acordo com as técnicas de que dispõe e com as possibilidades econômicas, políticas, culturais. E nesse movimento a natureza se transforma, tornando-se cada vez mais artificial, socializada, tecnicada. Novos objetos são criados ao passo que antigos são eliminados ou ganham novas funções; formando conjuntos de objetos que influenciam as ações do homem e que são por estas modificados (SANTOS, 1997a).

Esse conjunto de objetos compõe-se de heranças da história natural da superfície terrestre mais o resultado da ação humana objetivada, constitui aquilo que Santos (1997a) considera também como a configuração territorial, ou seja, a materialidade do espaço físico, que é formada por elementos naturais ou criados pela ação humana.

As ações humanas se referem à realização de um propósito, são resultados de necessidades naturais ou criadas e se distinguem segundo a escala de comando e a de sua realização (SANTOS, 1997a). E nem sempre elas são iguais; não são raras as transformações espaciais que ocorrem por determinação ou influência de fatores externos ao local. E um exemplo disso na área aqui em estudo é a instalação das Usinas Nucleares I e II no município de Angra dos Reis e a construção da Rodovia BR-101, que corta o litoral sul fluminense. Em trabalho anterior (CORRÊA, R. S., 2009), indicou-se que a construção das centrais nucleares fazia parte do projeto de modernização brasileiro com destaque para o papel da ciência e da tecnologia; assim como a abertura da Rodovia Rio-Santos estava inserida no contexto de expansão da malha rodoviária nacional.

Aqui se tem um ponto interessante, no qual os pensamentos de Massey (2000, 2004) são válidos, pois indicam que esses fatores externos não são parte de uma lógica que opõe aquilo que está dentro e o que está fora do local, como se este fosse constituído por identidades/entidades exclusivamente internas. A autora alerta para a questão de se pensar o lugar em um sentido local, particular, dada a atual fase em que se encontra a globalização. Para ela, o lugar não deve ser pensado assim com o intuito de resgatar identidades construídas internamente para justificar atitudes reacionárias. Ao contrário, para ela o lugar deve ser pensado em um sentido progressista, que identifica influências do externo na constituição das identidades e dos lugares.

Segundo a autora, a visão reacionária do lugar traz consigo o fato de sua identidade ser algo singular, essencial e que é construída voltada para dentro. Põe-se a favor de uma integração positiva entre o global e o local, onde o lugar é algo não estático, uma vez que agrupa interações espaciais, sendo elas próprias processos. O lugar não pode ser definido por fronteiras rígidas, que contrapõe o interno e o externo, mas o que pode ser evidenciado são as ligações com este externo, que também faz parte do que caracteriza o lugar (com seus conflitos e múltiplas identidades). O que pode ser percebido ao analisar as transformações socioespaciais ocorridas em Angra dos Reis e Parati é que a relação entre o local e o nacional e até mesmo a escala internacional por meio da atividade turística, é parte fundamental para entender a dinâmica das interações espaciais que se processam e o movimento de transformação dos espaços, com a incorporação de novos fixos e a ressignificação de outros,

como as indústrias em Angra e os alambiques de Parati. Não existe uma linha imaginária em volta desses municípios que limita aquilo que é essencialmente interno e o que está fora, pois as interações se realizam em várias direções e integram os mais distintos espaços, contíguos ou não.

Massey (2004) afirma que existe uma inter-relação entre a construção das identidades/entidades e do espaço/espacialidade, que faz parte de um processo contínuo de co-constituição. O espaço é, assim, produto de inter-relações; sendo que estas não se encontram já delineadas seguindo uma linha sequencial do tempo em que todos os espaços evoluem. Esse tempo global (considerando aqui a escala em que ele ocorre) está acontecendo, mas simultaneamente aos tempos locais, dos cotidianos, das conversas na porta de casa no mesmo instante em que o avião ali acima carrega gente de “todo canto para qualquer canto do mundo”.

Além de ser produto de inter-relações, sempre abertas e inacabadas, no espaço é ainda possível a existência da multiplicidade. Segundo Massey (2004 e 2009), a interação existente no espaço só se realiza porque neste há a multiplicidade, o que significa que nos espaços coexistem múltiplas histórias, infinitas inter-relações singulares. A possibilidade do “acontecer diferente”, da não linearidade dos espaços no tempo e de que a multiplicidade abre caminho para inúmeros arranjos diferenciados, nos permitem concluir que os espaços são diferentes, ainda que considerado todo o movimento “globalizante” do qual fazem parte.

Essa questão é de especial interesse para a pesquisa, pois permite fundamentar como os espaços de Angra dos Reis e Parati, que embora estejam sobre a influência da rodovia Rio-Santos, dentro de uma mesma regionalização, que suas formas físico-naturais se assemelhem, que o turismo seja um fator de destaque em suas economias, seus espaços não se transformaram da mesma maneira e com igual intensidade. Será visto como processos semelhantes possuem respostas variadas em diferentes espaços, consideradas a dinamicidade e a diversidade dos elementos que os compõem (SANTOS, 2007).

De acordo com este autor, o espaço é então um híbrido, é sistema de objetos e de ações tomados em conjunto, que se transformam conforme modificações nos meios instrumentais e sociais que os homens dispõem a cada período histórico. Esses meios, ou sistemas técnicos, envolvem maneiras de produzir e de se relacionar, revelam o encontro de condições históricas (econômicas, políticas, sociais, culturais), em que mudanças nos sistemas técnicos são também mudanças nos objetos e nas formas de ação e, conseqüentemente, no espaço (SANTOS, 1997a).

A atualidade caracteriza-se, nesse sentido, por um sistema técnico marcado pela rapidez de difusão, indiferença ao meio instalado, racionalidade e artificialidade. Existe uma unicidade e uma universalidade das técnicas que se realiza pelo seu caráter sistêmico e pela capacidade de inserção dos sistemas técnicos locais numa história técnica e social mais abrangente. Assim, os objetos e as ações são cada vez mais carregados da mesma racionalidade, os objetos se tornam universais e funcionam no nível do global, bem como as ações. Nesse sentido, os lugares vivenciam processos constantes de revalorização mediante exigências globais, em um processo infindável de confronto, e por vezes de conflito, entre o novo e o velho, o interno e o que vem de fora (SANTOS, 1997a, 1997b, 2008).

Nessa lógica, o turismo se apresenta como uma variável de importante ação transformadora dos espaços, ao incorporar fluxos de pessoas, ideias, representações e de capitais, além dos fixos associados ao desenvolvimento de tal atividade. A intensificação da atividade turística nos municípios aqui estudados, em conjunto com outros elementos, promove mudanças responsáveis pela ressignificação de espaços; estes deixando de ser considerados rurais para assumirem condições de essencialmente urbanos. Poderá ser visto que alguns espaços de Angra dos Reis e Parati, antes caracterizados fundamentalmente pela prática pesqueira e agrícola, assumem novos arranjos com a incorporação de elementos associados principalmente ao turismo, como estabelecimentos de hospedagem, casas de veraneio, alteração da fonte de renda de moradores, costumes trazidos pelos turistas e outros.

Para compreender as mudanças de diversas naturezas pelas quais passam variados espaços, Santos propõe uma análise de acordo com quatro categorias que devem ser apreendidas simultaneamente: ESTRUTURA, PROCESSO, FUNÇÃO e FORMA. Isto porque,

os movimentos da totalidade social modificando as relações entre os componentes da sociedade, alteram os processos, incitam a novas funções. Do mesmo modo, as formas geográficas se alteram ou mudam de valor; e o espaço se modifica para atender às transformações da sociedade (SANTOS, 2007, p.55).

No quadro abaixo (Figura 3), organizado a partir de Santos (2008) e de Corrêa (2009a, 2009b), tem-se o significado de cada categoria mencionada anteriormente.

FORMA	SANTOS (2008)	CORRÊA (2009a, 2009b)
	Aspecto visível ou padrão de objetos	Formas criadas na superfície terrestre. É o recipiente da função.
FUNÇÃO	Uma tarefa ou atividade esperada	Atividades que garantem a existência e reprodução da sociedade. São mutáveis, criadas e recriadas; ressignificadas
ESTRUTURA	Inter-relação das partes de um todo	Própria sociedade com suas dimensões
PROCESSO	Ação contínua que implica um resultado	Mecanismos e ações que permitem o movimento da estrutura/sociedade Movimento de transformação da sociedade / Estrutura em movimento

Figura 3 – Quadro com as categorias de análise do espaço determinadas por Santos
Fonte: SANTOS (2008), CORRÊA (2009a, 2009b). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

Essas categorias constituem para Santos (2008) uma unidade dialética, a totalidade. Nesse sentido, as formas sozinhas não explicam o espaço, é preciso analisar os processos que levam à construção ou ao desaparecimento das mesmas, pois as ações que determinam o surgimento ou o reaproveitamento de formas antigas se encontram em níveis e escalas diversas, podendo estar no local ou em outras partes do mundo. No caso específico de Angra dos Reis, pode ser observado que os principais fatores, sem considerar os aspectos locais, que explicam a construção dos empreendimentos industriais se encontram à escala nacional, associados à política nacional de desenvolvimento da ciência e da tecnologia.

Não apenas os processos atuam no surgimento das formas, mas estas também podem influenciar o movimento da sociedade. Neste “processo de realização geográfica da sociedade” (SANTOS, 2008, p.60) as noções de tempo e de escala são fundamentais: primeiro porque as formas não são apenas do presente, mas também do passado; segundo porque existe uma produção seletiva do espaço.

Analisando as categorias apontadas por Santos (2008), Corrêa (2009a, 2009b) sugere a consideração do *significado* com o objetivo de ampliar e enriquecer as categorias propostas por Santos como necessárias ao método geográfico. Ao resgatar essas categorias, Corrêa apresenta relações existentes entre Processo e Forma considerando que este par dialético mantém a “integralidade da conexão” indicada por Santos. A primeira relação identificada é a

de Convergência (Figura 4), quando dois processos distintos podem convergir para a mesma forma.

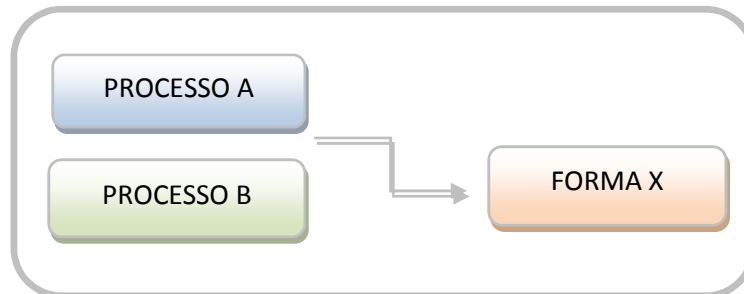


Figura 4 – Relação de Convergência

Fonte: CORRÊA (2009a, 2009b). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

O segundo caso é o da Divergência (Figura 5), o que significa que um mesmo processo pode impactar diferentemente em cada lugar, produzindo manifestações distintas do mesmo processo. Isso porque condições internas, como exemplos as ações de políticos, a infraestrutura e a lei existentes e a aceitação das pessoas, variam em cada lugar. Nesse sentido, se consegue compreender a maneira pela qual os espaços vão se diferenciando, ainda que os processos neles presentes sejam os mesmos.

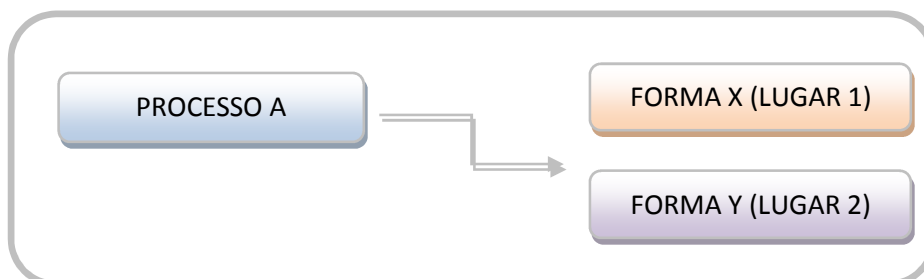


Figura 5 – Divergência entre processo e formas

Fonte: CORRÊA (2009a, 2009b). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

A maneira como a atividade turística se desenvolve em Angra dos Reis e Parati é um exemplo disso. Enquanto em Angra esta prática envolve destacadamente os aspectos naturais do município e os complexos turístico-imobiliários, em Parati o turismo se vincula fortemente ao seu patrimônio histórico-arquitetônico e aos eventos realizados como a “Feira Literária Internacional” e o “Festival de Cachaça de Paraty”.

A Refuncionalização (Figura 6) ocorre quando formas do passado assumem novas funções no tempo presente, como exemplos destacam-se alguns alambiques situados em Parati, que perdem a função de local onde se produzia cachaça para se transformar em pontos de visitação turística. Os processos que levaram à construção dos mesmos existiam no tempo “1”, mas os que explicam a nova função assumida pela antiga forma encontram-se no tempo “2”.

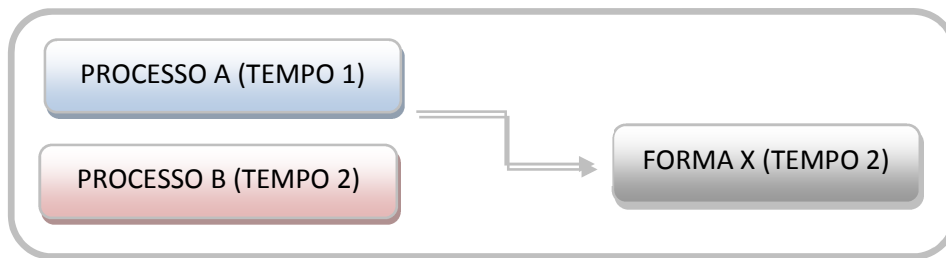


Figura 6 – Processo de Refuncionalização

Fonte: CORRÊA (2009a, 2009b). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

A todo o momento na sociedade, as pessoas (ou agentes, ou atores) estão desenvolvendo atividades que podem originar alguma materialidade, uma forma física, concreta. Os processos responsáveis por este movimento são os chamados processos espaciais, que atuam como mediadores entre os processos sociais e as formas espaciais (Figura 7).

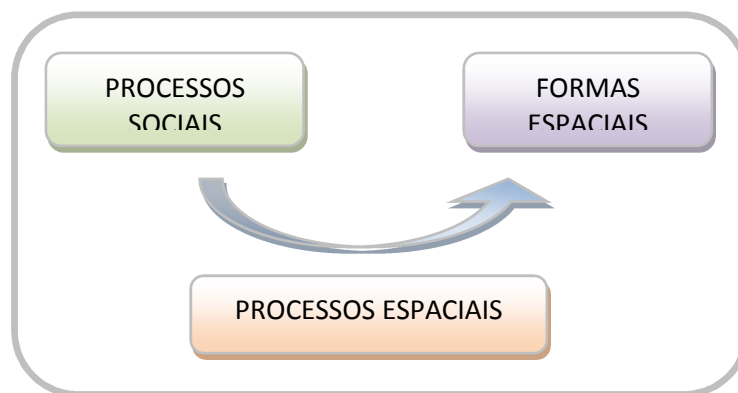


Figura 7 – Processos Espaciais

Fonte: CORRÊA (2009a, 2009b). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

As transformações dos processos em formas espaciais ocorrem considerando-se dois fatores importantes, a escala e a intercausalidade existente entre processo e forma. Segundo Corrêa (2009a, 2009b), processos gerais são escalarmente transformados em formas locais, ao passo que aqueles sofrem interferências de condições regionais, nacionais, locais. Em acordo com os pensamentos de Santos (2008), o autor mostra que as relações processo/forma deixam marcas na paisagem, que são também a matriz de novos processos (Figuras 8 e 9).

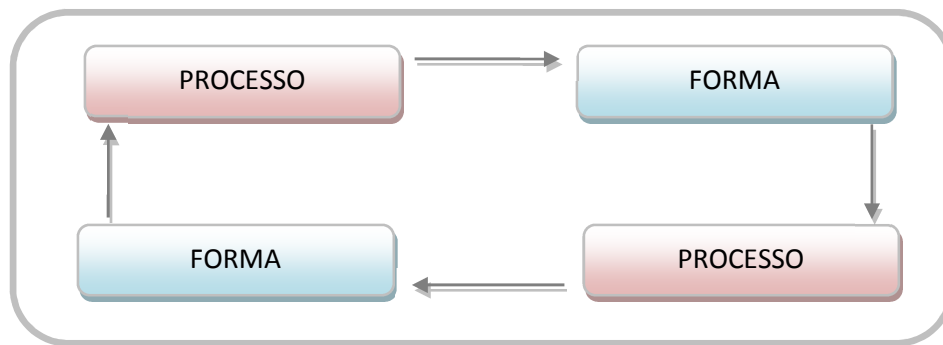


Figura 8 – Intercausalidade entre os Processos e as Formas
Fonte: CORRÊA (2009a, 2009b). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

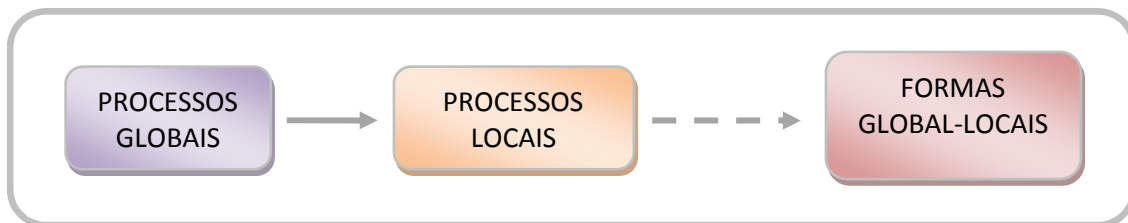


Figura 9 – A escala nos processos espaciais
Fonte: CORRÊA (2009a, 2009b). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

Retomando Santos (2007), entende-se que ocorre uma mediação entre a estrutura social e o seu conteúdo (que variam a cada fase histórica) e as formas. Esta mediação pode ser entendida quando consideramos as funções e os processos que possibilitam o movimento de transformação da sociedade.

Até o momento, sabe-se então que o espaço é dinâmico, composto por objetos e ações que se relacionam em um movimento contínuo de inserção de novos elementos (fixos ou fluxos) e revalorização dos já existentes. E por ser uma instância da sociedade, Santos (2008), assim como a economia, a cultura e a ideologia, estando um contido no outro, o espaço está a todo o momento se reconfigurando. Espaço e paisagem se transformam continuamente,

acompanhando o movimento de transformação da sociedade. Mas essa transformação ocorre em ritmos e intensidades diferenciados em cada porção do espaço.

O espaço é metamorfose, ou seja, mudança; é transformação que se realiza quantitativa e qualitativamente. Pense novamente naquele espaço do início deste capítulo. Já não existem apenas os rios, as árvores, as montanhas; a paisagem se artificializou, ao lado dos rios há também casas, embaixo das árvores, carros e atrás das montanhas, trilhos. Os intercâmbios com outros espaços já não se realizam apenas com aqueles mais próximos, mas com espaços cada vez mais distantes fisicamente. Isto porque o avanço dos transportes e das comunicações permite a intensificação das trocas e das relações (econômicas, políticas, culturais) entre as diversas partes do mundo. “O mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global” (SANTOS, 1997b, p. 49).

Embora esses espaços articulados apresentem processos que perpassam por uma lógica global, o que os tornariam iguais ao menos na aparência, possuem histórias distintas, condições e elementos particulares, e ainda que os mesmos processos se realizem, por exemplo, a instalação de uma indústria, os resultados nunca serão iguais. Em cada lugar vai existir uma combinação particular daquilo que Santos (2008) considera como os elementos do espaço, sendo eles *os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas* (Figura 10).

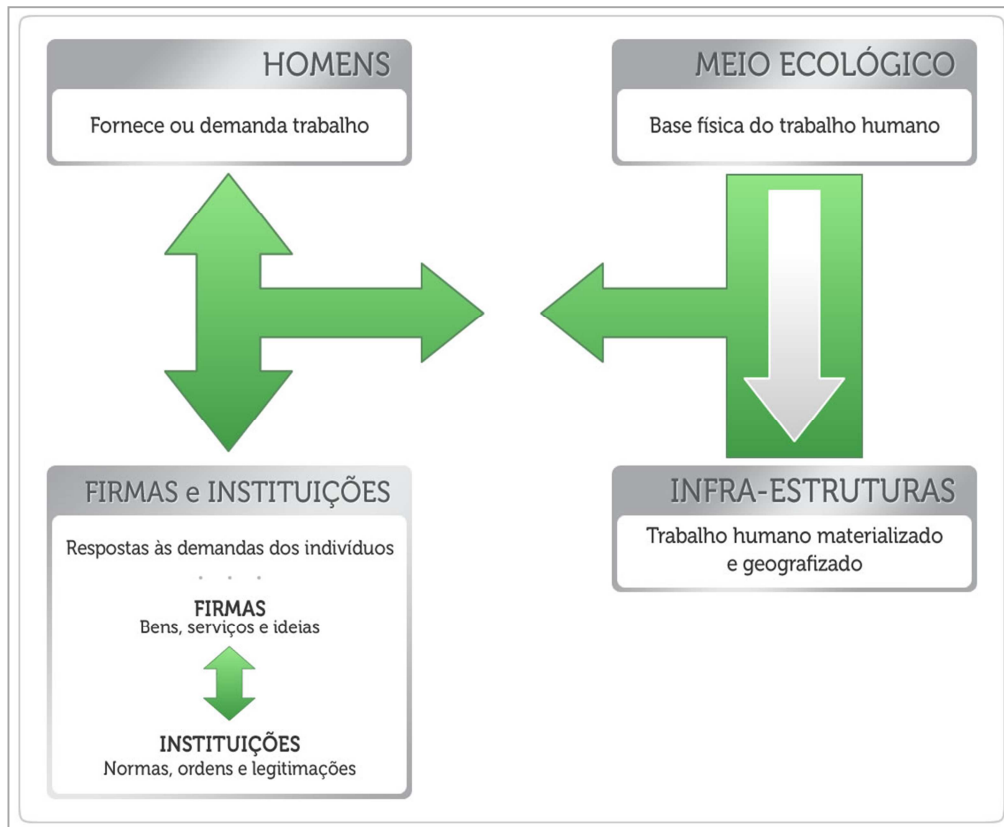


Figura 10 - Os elementos do espaço a partir de Santos (2008)
 Fonte: Organizado por Renata Corrêa. 2011.

De acordo com Santos (2008), existe uma intercambialidade e uma redutibilidade entre os elementos do espaço, que se complexificam com o desenvolvimento histórico. As funções entre os homens e as firmas e instituições e as funções entre estas, se confundem e se entrelaçam assim como o meio ecológico se torna cada vez mais humanizado e tecnificado. “A cada momento histórico cada elemento muda seu papel e a sua posição no sistema temporal e no sistema espacial e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomado da sua relação com os demais elementos e com o todo” (SANTOS, 2008, p. 20).

Os elementos que constituem o espaço variam quantitativa e qualitativamente, sendo, portanto, considerados variáveis. Em cada lugar esse elementos possuem um valor particular. “O valor da variável não é função dela própria, mas do seu papel no interior de um conjunto” (SANTOS, 2008, p. 22). Cada grupo de elementos do espaço não é homogêneo, também não sendo as possibilidades de interações entre eles em cada lugar, que variam conforme a combinação da técnica e dos componentes do capital dos seus elementos.

A partir do que foi exposto, se identifica que o espaço geográfico é constituído por objetos (naturais ou criados) e por ações emanadas de atores variados, responsáveis pela criação de novos objetos ou a determinação de novas funções aos já existentes. Os objetos,

por sua vez, também podem influenciar as ações condicionando-as e, dessa maneira, os espaços se transformam numa combinação de fatores culturais, políticos, econômicos e técnicos que variam em diferentes momentos históricos (SANTOS, 1997a). O espaço é ainda produto de inter-relações, onde é possível a existência da multiplicidade e do acontecer simultâneo de histórias diversas cada qual com relativa autonomia. Por ser relacional e inacabado, o espaço é a esfera ainda do imprevisível, de inter-relações não planejadas. Considerado nestes aspectos, o espaço contém a “produtividade da incoerência”, nele existem potencialidades, sendo, desta forma, “fonte de produção de *novas* trajetórias, de *novas* estórias” (MASSEY, 2004, p.18).

Como se vê, o espaço é movimento, é transformação que se realiza em sua forma e conteúdo. Nesse sentido, para analisar as transformações que ocorrem nos espaços é necessário considerar não apenas as alterações físicas, materiais, mas também as ações que levam àquelas, quais os elementos responsáveis pelas transformações. Em outro momento deste trabalho são apresentados os principais fatores causadores das mudanças observadas em Angra dos Reis e Parati bem como os resultados desse processo analisando, entre outros, a evolução do uso e cobertura do solo. Para isso foram utilizados mapas, onde pode ser identificada a expansão das áreas urbanas nos municípios, elaborados a partir de ferramentas do geoprocessamento e do sensoriamento remoto. As contribuições dessas geotecnologias à análise espaço-temporal tem sido amplamente discutidas e para efeitos deste trabalho considera-se que seu uso associado ao exame de outros tipos de dados fornece ao pesquisador um rico material de análise das transformações socioespaciais.

1.2 Representações do espaço e o uso das geotecnologias na análise espaço-temporal

A representação da superfície da Terra pode ser tarefa muito simples, como também pode envolver modelos matemáticos, algoritmos e mapeamentos sistemáticos de determinadas áreas dessa superfície. Se for pedido a duas pessoas (um médico e um engenheiro cartógrafo, por exemplo) para que represente no papel alguma porção do espaço físico, uma praça, talvez, é muito provável que exista uma diferença nos desenhos de ambos os profissionais. No primeiro, as árvores, as construções, as ruas em volta e os demais elementos que compõem a praça, talvez tenham limites e proporções com pouca correspondência com o que seja no real. A preocupação do cartógrafo, por outro lado, será com a exatidão das posições dos objetos, a

proporção entre o tamanho destes no real e no papel, as distâncias entre os mesmos, a forma e outros elementos cuja utilização tem o objetivo de elaborar uma representação mais próxima do real.

Assim, sempre buscando a máxima correspondência entre aquilo que existe e se encontra distribuído na superfície terrestre, seja natural ou construído, a Cartografia avançou e tem hoje à disposição uma gama de ferramentas computacionais que, não apenas facilitaram o trabalho dos profissionais, como possibilitaram a difusão das informações espaciais para diversas áreas do conhecimento.

Essa “onda”, poderia ser dito, de uso da informação espacial desde o mais estratégico e voltado ao planejamento à simples localização de um endereço foi possível por conta de alguns fatores que possibilitaram o desenvolvimento dos atuais Sistemas de Informação Geográfica (SIGs), como a evolução dos computadores pessoais, dos sistemas gerenciadores de banco de dados relacionais e a incorporação de inúmeras funções de análise espacial, a partir da década de 1980 (CÂMARA et al, 2001). Esses sistemas integram o conjunto de ferramentas matemáticas e computacionais que se desenvolvem no grupo das geotecnologias, apontada por Fitz (2008, p. 11) como

as novas tecnologias ligadas às geociências e correlatas, as quais trazem avanços significativos no desenvolvimento de pesquisas, em ações de planejamento, em processos de gestão, manejo e em tantos outros aspectos relacionados à estrutura do espaço geográfico.

A partir delas foi possível o processamento informatizado (ou geoprocessamento) de dados georreferenciados, acelerando e facilitando a elaboração de mapas e modelos de representação da superfície terrestre, além de possibilitar que o usuário (gestor, planejador, técnico e outros) elabore análises mais consistentes, uma vez que os SIGs permitem a combinação de mapas diversos e dados de diferentes características.

Mas como esses dados são adquiridos? De que maneira as entidades da superfície terrestre são transformadas em mapas? Aqui as ferramentas do Sensoriamento Remoto são fundamentais com a aquisição e o processamento digital de imagens que são transformadas, posteriormente, em mapas temáticos conforme necessidade dos trabalhos e estudos que sejam desenvolvidos.

Com o uso de satélites, imagens da superfície terrestre são geradas em forma de grades regulares, onde cada *pixel* (*picture element*) e seu respectivo valor numérico contém a intensidade de energia eletromagnética refletida ou emitida por aquela porção da superfície, sendo o Nível de Cinza de cada *pixel*, que pode variar de 0 (branco absoluto) a 255 (preto

absoluto). Cada material (natural ou artificial) que possua temperatura acima de zero grau absoluto é capaz de interagir com a Energia Eletromagnética. O que os sistemas sensores fazem é registrar a energia que é emitida ou refletida pelos objetos (alvos). Estes possuem diferentes características físico-químicas que, ao interagir com distintas faixas do espectro eletromagnético, fornecem respostas diferenciadas de seus níveis de reflectância. Após o processamento digital das imagens, é possível discriminar as formas existentes na superfície terrestre (IBGE, 2001).

Novamente, volta-se ao exemplo anterior. Como dito, os municípios se transformaram em variados aspectos. Talvez existam menos áreas verdes porque as áreas onde se desenvolvem atividades tipicamente urbanas aumentaram. Surgiram mais vias possivelmente para viabilizar o maior fluxo de pessoas, por exemplo, ocasionado pelo próprio crescimento da população. Podem não mais existir as culturas desenvolvidas anteriormente de forma menos concentrada espacialmente.

A pergunta que se faz neste ponto é a seguinte: como identificar estas e outras transformações que ocorreram? E um dos caminhos que podem ser buscados é o que utiliza as ferramentas das geotecnologias, como o sensoriamento remoto e os sistemas de informação geográfica. Considera-se que existam imagens desse exemplo, geradas por um sensor qualquer, para três momentos distintos e se queira saber como os objetos evoluíram ao longo do tempo, gerando para isso mapas de uso e ocupação do solo.

De posse das imagens, deve-se agora trabalhá-las para que seja possível a diferenciação dos objetos da superfície terrestre. Para isso, é preciso considerar os procedimentos de interpretação e de classificação de imagens. Antes disso, para que a comparação entre os diferentes momentos seja realizada, as imagens devem estar no mesmo sistema de referência e de coordenadas. Esses sistemas servem para a localização precisa dos objetos sobre a Terra e somente se pode mapear a evolução de algum fenômeno quando os dados encontram-se uniformes quanto as suas referências. Imagens devidamente georreferenciadas, procede-se então com outras medidas de correção e tratamentos das imagens para que os resultados obtidos tenham níveis de erro aceitáveis.

A partir daqui, existe a opção de escolher entre uns ou outros procedimentos para a diferenciação dos objetos, quais sejam, o visual, feito apenas pelo operador na tela do computador; o supervisionado, quando o operador indica ao sistema áreas de exemplo e através destas outras podem ser identificadas como pertencentes ao mesmo grupo; e o não-supervisionado, realizado apenas pelo sistema. A etapa a que está se referindo diz respeito à classificação de imagens e segundo Fitz (2008, p.129), a identificação dos seus elementos é

feita “pela associação de cada um de seus pixels a uma determinada classe preestabelecida”, que pode ser culturas, área urbana, alagados, vegetação ou outras de interesse do estudo desenvolvido. Para o caso da presente pesquisa o interesse centra-se na identificação das áreas de uso urbano, consolidado ou não.

É importante mencionar que a interpretação dos elementos da imagem está diretamente relacionada, entre outros fatores, ao conhecimento do pesquisador sobre a área de interesse. Isso permite maior eficiência e agilidade ao processo uma vez que as dúvidas que surgem como, “será que esta área é de vegetação natural ou área reflorestada?”, podem ser respondidas a partir deste conhecimento prévio. O que não diminui a importância do campo para a construção do dado. Além dos conhecimentos empíricos do pesquisador, a percepção de aspectos como forma, tamanho, textura, tonalidade, padrão e localização dos objetos também é fundamental à boa análise do terreno, devendo ser consideradas em conjunto.

O desafio que se coloca para aqueles que estudam as transformações do espaço geográfico, principalmente à Geografia, é a integração das ferramentas de análise espacial oferecidas pelo conjunto das geotecnologias com todo o aporte teórico, conceitual e metodológico que as ciências acumularam ao longo dos séculos. No âmbito desta pesquisa, essas ferramentas se apresentam como mais uma possibilidade de representação da dinamicidade do espaço geográfico ao permitir a agregação de diversos planos de informação (como mapas de solos, redes de transportes, cadastros fundiários, vegetação, concentração populacional) que, analisados em associação com outros dados de socioeconomia, podem indicar tendências, explicar fenômenos, refutar ideias previamente estabelecidas, entre outros.

A existência de um estreito vínculo entre a Geografia e as geotecnologias tem possibilitado discussões sobre o futuro desta ciência ou mesmo o surgimento de uma Ciência da Geoinformação (CÂMARA et al, 2001). Os autores propõem uma busca nas bases científicas da Geografia a fim de estabelecer os fundamentos epistemológicos da pretensa Ciência da Geoinformação. Para tanto, fazem um resgate pelas distintas escolas de pensamento geográficas indicando as relações existentes entre as noções desenvolvidas e o geoprocessamento, como a noção de “unidade de área”, com a caracterização de unidades homogêneas e os atributos que as singularizam.

Ainda segundo esses autores, a noção de espaço geográfico na perspectiva da Geografia Crítica não possibilita uma associação imediata entre conceitos da Ciência da Informação Espacial, mas traz as limitações presentes nos sistemas de informação atuais, que representam essencialmente as formas não sendo ainda capazes de ilustrar computacionalmente os processos e as funções que dão movimento à estrutura social.

Segundo os autores, as “representações computacionais geométricas” e os “modelos funcionais” têm como resultados materializações do espaço, e não a complexidade da transformação socioespacial.

Neste ponto se faz uma crítica no sentido de que somente as técnicas do geoprocessamento e seus produtos gerados não são autossuficientes, ou seja, sem informações e dados complementares e um conhecimento construído em bases consistentes, as análises podem ser tendenciosas e imbuídas de interpretações errôneas da realidade. Acredita-se que a Geografia pode sim fornecer os fundamentos para análises mais sólidas, agregando ao seu aporte científico o novo campo de possibilidades metodológicas fornecido pelas geotecnologias. Para Fitz (2008), duas opções de encaminhamentos epistemológicos se apresentam, quais sejam, a constituição de uma “Geografia Tecnológica” como novo campo do saber geográfico, ou uma “Ciência da Geoinformação” como novo ramo do conhecimento. E continua afirmando que,

essa caracterização, a nosso ver, não implicaria uma nova ciência, mas sim uma nova abordagem epistemológica da ciência, a qual denominamos “Geografia Tecnológica”. Uma concepção que une características da Geografia, da informática e da cartografia (FITZ, 2008, p. 28-29).

Concorda-se com o autor quando diz que a contemporaneidade se apresenta à Geografia como um momento de reflexão sobre as suas orientações científicas. Entretanto, não se pode deixar que, pelo menos em parte, a Geografia se restrinja a práticas mecânicas que são constantemente questionadas sobre a sua essência geográfica. É sabido que em outro momento de sua história, a aproximação da Geografia com o pragmatismo e as técnicas estatísticas e matemáticas foi duramente criticada pela corrente do pensamento que a sucedeu. A chamada Geografia Crítica muito questionou a prática dos geógrafos lógico-positivistas, caracterizando-a como a-histórica e generalista, entre outros. Sobre isso, Corrêa (2003) mostra que ao liberar a Geografia Quantitativa de alguns pressupostos como a a-historicidade dos fenômenos sociais, alguns elementos se apresentam como importantes meios de compreensão da organização do espaço. Nesse sentido, o autor afirma que

as representações matricial e topológica devem, no nosso entender, se constituir em meios operacionais que nos permitam extrair um conhecimento sobre localizações e fluxos, hierarquias e especializações funcionais, sendo, neste sentido, uma importante contribuição que, liberada de alguns de seus pressupostos como a planície isotrópica, a racionalidade econômica, a competição perfeita e a-historicidade dos fenômenos sociais, pode ajudar na compreensão da organização espacial. (CORRÊA, 2003, p. 23)

Assim como as ferramentas que estavam disponíveis à dita Geografia Quantitativa, as técnicas do geoprocessamento apresentam hoje meios cada vez mais rápidos e com grande nível de detalhamento para as análises das ações dos homens sobre o ambiente. Nesse sentido, algumas inquietações são apresentadas. Primeiro, consideradas as geotecnologias como parte fundamental do “fazer geográfico”, não se pode admitir que isso se reduza a uma prática puramente técnica; segundo, a incorporação dessas ferramentas é essencial não apenas para os geógrafos em suas ações de planejamento e gestão do espaço geográfico, como também para os professores de Geografia, uma vez que a difusão dos Sistemas de Informação Geográfica se deu por diversas áreas, incluindo os cidadãos comuns, o que traz novos desafios ao ensino da Geografia. Por último, espera-se que não exista uma dicotomização criada a partir de um estreitamento do vínculo entre a Geografia e as geotecnologias, ficando de um lado uma Geografia mais tecnológica e de outro uma Geografia ainda sem adjetivo.

No presente trabalho, a análise dos mapas de uso e cobertura da terra revela que as áreas urbanas apresentam uma tendência de crescimento diferenciada entre os municípios de Angra e Parati e a análise de outros tipos de dados ratifica isso que é constatado por meio dos mapas. Somente ao entender os fatores que justificam as transformações socioespaciais ocorridas e as maneiras pelas quais as histórias dos municípios se processam é que se pode compreender o porquê dessa expansão diferenciada das áreas urbanas. No capítulo que segue são apresentados os principais elementos causadores das mudanças socioespaciais que se processam no período em análise (1960/70 a 2010), além da identificação de aspectos do passado que contribuem para o entendimento dessas transformações.

2 DIFERENTES CAMINHOS DA MUDANÇA

Na elaboração deste trabalho, partiu-se da premissa de que a análise das mudanças ocorridas a partir do período escolhido deveria ser precedida de uma caracterização histórica dos municípios. Assim, são identificados numa linha do tempo os momentos julgados mais representativos de períodos passados e que ajudam a entender algumas dinâmicas que se processam atualmente nos municípios. A escolha por representá-los de forma linear e sequencial, tal como se apresenta uma linha do tempo, foi definida por critérios de visualização sob o cuidado de que tais espaços não se encontram em estágios distintos de uma mesma linha evolutiva.

A noção de periodização se faz importante, uma vez que a partir dela é possível analisar o espaço e o tempo em conjunto. De acordo com Santos (1997a, p. 95), “Os cortes no tempo nos dão situações em um determinado momento”. Estas situações são processos resultados de diversos elementos que mudam suas significações com o tempo. E como processos, as situações (geográficas) se sucedem num movimento diacrônico e contraditório entre o externo e o interno, o novo e o velho, o Estado e o mercado, entre outros elementos que participam dessa dialética.

Nesse sentido, no capítulo que segue retrocedeu-se um pouco no tempo buscando compreender como alguns elementos do passado explicam, em parte também, a dinâmica diferenciada de transformação dos espaços. E continuou-se no decorrer das décadas do século XX identificando os elementos que transformam duas sociedades, nas quais predominam a pesca e a agricultura, em sociedades essencialmente urbanas. Ao falar dessa expansão urbana, discutiu-se ainda a hibridização do espaço rural e as novas configurações que este assume, com a incorporação de valores, formas, comportamentos e práticas urbanas, apontando o turismo como um dos fatores dessa reconfiguração.

2.1 De espaços rurais a urbanos

No intuito de identificar os caminhos percorridos por Angra dos Reis e Parati ao longo de suas histórias, elaborou-se uma linha do tempo com os principais acontecimentos desde a chegada dos primeiros povoadores até os anos mais recentes. Neste percurso, são indicados

distintos elementos que buscam explicar algumas das principais transformações socioespaciais pelas quais passam os referidos municípios. Considerações menos desatentas poderiam inferir, a partir de certas similaridades presentes em ambos os municípios, que Angra e Parati passaram ou ainda passam por alguns processos semelhantes.

Em parte é correto afirmar isso uma vez que algumas formas e ações se encontram presentes em ambos, como a urbanização de áreas consideradas rurais, as atividades e os estabelecimentos ligados ao turismo, a influência da rodovia BR-101, a pesca, além da topografia com poucas áreas planas, o clima, a vegetação e de outros fatores de caráter físico. Entretanto, se vê que os espaços se diferenciam por seus arranjos particulares daqueles elementos que os compõem.

A linha do tempo se inicia nos idos de 1500 (Figura 11) e apresenta neste primeiro momento o processo de povoação dos municípios até a sua elevação à categoria de cidades. Apesar das divergências históricas quanto aos primeiros “descobridores” de Angra dos Reis e Parati, se Gaspar de Lemos ou André Gonçalves, Martim Afonso de Souza ou Martim Correa de Sá, sabe-se que a ocupação efetiva de duas terras se realiza por meio de sesmarias. Foi assim que, segundo Gurgel e Amaral (1973), Parati fica sujeita à Vila da “Ilha Grande”, da qual se emancipa em 1667.

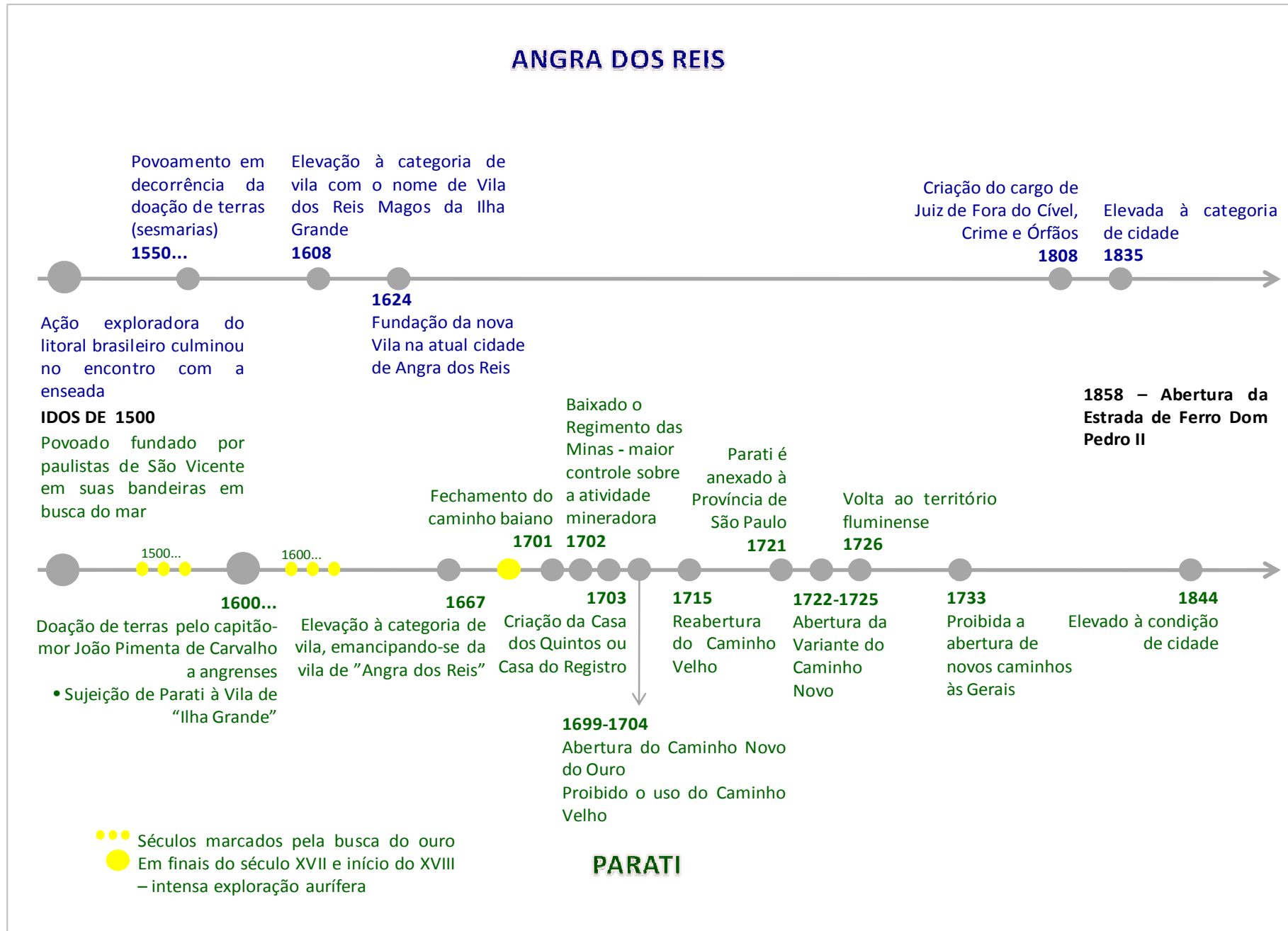


Figura 11 – Linha do tempo, Angra dos Reis e Parati do século XVI ao XIX

Fonte: PIZARRO e ARAÚJO (1820a, 1820b), IBGE (1959), GURGEL; AMARAL (1973), RIO DE JANEIRO (RJ) (2004), ZUQUIM (2007), LIMA (1974)

Nos anos dos séculos XVI e XVII, Parati é tida como eixo importante na rota dos que buscam o interior de São Paulo e Minas Gerais ou dos caminhos que levam ao mar. É um período marcado pela busca do ouro, cuja concretização da descoberta em quantidades viáveis de comercialização, provoca um fluxo intenso de pessoas de variados lugares em direção a Minas (GURGEL; AMARAL, 1973). Além do porto de Parati, o de Angra dos Reis e Mambucaba se destacam no escoamento do ouro e dos produtos gerados pelas atividades de apoio à manutenção da exploração aurífera, como a agrícola e o comércio de escravos (ZUQUIM, 2007).

Entre os produtos gerados pela lavoura ganha destaque nos anos de 1700, a cana-de-açúcar para a produção de aguardente, como mostra Pizarro e Araújo (1820b, p.38)

O terreno do paiz, e limites Paratiianos em que estam as notaveis planicies Bananal, Paratiimirim, e Mambucába, contiguas aos rios que lhes dam os nomes, he assas fertil em hortaliça, e frutos semelhantes aos da Europa, como as ameixas, e produz sufficiente mandiôca, milho, arroz, legumes, café, e cana, cuja lavoura se cultiva com actividade maior, para dar exercicio à 12 Engenhos de assucar que hoje tem, e 100 fabricas, ou mais, de aguardente, denominadas Engenhocas.

O mesmo autor, na página seguinte, afirma que o comércio caracteriza-se pela troca de mantimentos entre os que chegam de Minas Gerais, Santos e São Paulo, carregando principalmente sal em troca de farinha ou outros gêneros. Àquela época, a povoação conta

com mais de 400 Casas, edificadas com paredes de pedra, e cal, e de páo à pique, ou estuque (como he vulgar nos lugares povoados Serra á cima), entre as quaes se contavam 40 de sobrado. O seu commercio he mais florente, que o da Villa de Angra dos Reis: ahi se negociam os cascos de pipas, e as aguardentes do paiz, em mais de 20 lojas; as fazendas molhadas em mais de 14; e as secas, em mais de 25 (PIZARRO e ARAÚJO, 1820b, p. 56).

A presença em seu território de uma trilha ligando o Vale do Paraíba ao litoral fluminense concede à Parati uma posição privilegiada, configurando-se em importante entreposto comercial entre as regiões das minas e os portos por onde as riquezas minerais são escoadas. O traçado da antiga trilha, utilizada desde o século XVI pelos índios Guaianás, vai sendo aos poucos modificado e o caminho da Serra do Facão, já conhecido como Caminho do Ouro, torna-se o caminho oficial entre as Minas Gerais e o Rio de Janeiro. Tal caminho inicia no centro histórico de Parati, segue pela Serra do Facão passando pelo atual município de Cunha, continua por Guaratinguetá, Lorena e chega a Minas Gerais pela Garganta do Embaú, localizada na Serra da Mantiqueira (GURGEL; AMARAL, 1973), (RIO DE JANEIRO (RJ), 2004).

Por este caminho, não apenas o ouro é circulado, mas distintos gêneros alimentícios como arroz, café e outros produtos que, após o abastecimento da Vila de Parati e vizinhas, são trocados por carnes de porco, fumos e outros, como mostra Pizarro e Araújo (1820b, p. 58)

Pela mesma Serra, de notavel eminência conduzem os negociantes de S. Paulo, em tropas, (21) os efeitos das suas lavouras, e outros generos commerciaes do uso, e consummo d'esse paiz, como os fumos, carnes de porco, toucinhos, &c. cujos productos, tendo fartado o povo da Villa, e suas visinhanças, dam carga sufficiente à mais de 12 Lanchas armadas á Sumacas, que girando na carreira da Capital, e dos portos mais distantes ao Norte, e Sul, levam juntamente o café, arroz, milho, feijaõ, aguardente, e diversas especies de commutaçaõ.

Com a descoberta do ouro e a crescente procura e exploração do mineral, algumas ações são definidas pela Coroa levando ao estabelecimento de fixos ou de punições aos que desobedecessem as determinações ora apresentadas. Como exemplo, em 1702 é baixado o Regimento das Minas com o intuito de melhor controlar a exploração aurífera punindo com fogueira o descumprimento ao pagamento do tributo de 20% sobre o ouro extraído ou punindo ainda a fabricação e a venda de cunhos falsos. Antes, em Carta Régia de 8 de dezembro de 1701, é determinado o fechamento do caminho baiano para as minas, o que resultaria na ampliação dos fluxos que a Minas se dirigiam através do Caminho do Ouro. Além disso, em 1703, é criada a Casa dos Quintos ou de Registro em Parati, para a fiscalização dos que passam e da quantidade de ouro por eles carregada (GURGEL; AMARAL, 1973), (PIZARRO e ARAÚJO, 1820b).

A Casa de Registro estabelecida em Parati é apenas um dos fixos que aí se instalam direta ou indiretamente relacionados com a atividade aurífera. Como apresentado em estudo realizado pela Secretaria de Estado de Cultura, as mudanças que ocorrem se diferenciam entre aquelas ordenadas pela Coroa e outras que são o resultado do crescimento econômico viabilizado pela exploração do ouro, sendo o estabelecimento de fortes, do portão da cidade, construção de igrejas e casas de alvenaria de pedra e cal, além da abertura de novas ruas (RIO DE JANEIRO (RJ), 2004).

A antiga trilha dos Guaianás e, posteriormente, Caminho do Ouro, é eixo fundamental para a constituição de fluxos não apenas comerciais, mas, sobretudo sociais entre aqueles que passam e os que aí se encontram fixados. Apesar da proximidade física entre Parati e Angra dos Reis, não é difícil imaginar que nesse período as relações socioespaciais ocorressem de forma mais intensa entre a Vila de Parati e as freguesias situadas ao longo do eixo da Serra do Facão. Afirmam Gurgel e Amaral (1973) que a antiga Freguesia do Facão, posterior Vila de Cunha, tem seu passado ligado à Parati “de onde, como até hoje, lhe chegam o pescado, a

banana, a mandioca e a aguardente” e continua, falando do intercâmbio entre os dois nos séculos XVIII e XIX, sendo comum ter habitantes de Cunha “exercendo atividades comerciais e políticas em PARATI” (GURGEL; AMARAL, p.56).

A situação de crescimento econômico presente em Parati e nas vilas adjacentes começa a se alterar ainda no século XVIII, quando então é aberto o Caminho Novo do Ouro, por Garcia Rodrigues Paes Leme nos primeiros anos de 1700 e mais tarde, entre 1722 e 1725, é aberta a variante desse caminho (“Caminho do Proença” ou “Variante do Caminho Novo”) por Bernardo Soares de Proença, encurtando a viagem em alguns dias. Tanto o caminho de Rodrigues Paes - entre a Freguesia de Nossa Senhora do Pilar em Duque de Caxias e as Minas - quanto o do Proença - entre o Porto Estrela em Magé e o seu entroncamento com o caminho novo próximo de Paraíba do Sul -, possibilitam que o ouro e as demais mercadorias cheguem ao Rio sem a rota marítima (RIO DE JANEIRO (RJ), 2004). Com o novo caminho, fica proibido o uso do Caminho Velho e apesar da reabertura deste por volta de 1715 a pedido de moradores da Vila de Parati, como mostra Pizarro e Araújo (1820b, p. 55), a vila presencia o início de um processo de esvaziamento econômico e populacional que se estende nos anos do século XIX.

Como a nova estrada facilitou o transporte das fazendas para aquella paiz, d' onde se foram conduzindo as riquezas, e preciosidades para Capital do Rio de Janeiro, sem risco de mar, ficou por isso menos frequentada a da Serra do Facaó, e prohibida aos viandantes das Geraes, em razaó dos extravios, que facilmente podiam ter o ouro, as pedras ricas e as fazendas, naó obstante haver já na Serra o Registro estabelecido para vedar estes desvios, e examinar os passageiros. Da prohibiçãõ se originou, que sentindo os moradores, e Povo de Paratii, graves prejuizos com a falta de extracçãõ de seus effeitos, e diminuida a cultura das terras, e mesmo a povoaçãõ, supplicáram á EIRei a franqueza do caminho antigo, à arbitrio dos que quisessem cultivalo, por Carta de 24 de Maio de 1715, cujo requerimento foi attendido.

Ao longo do século XIX, Parati segue perdendo importância como ponto de entroncamento para as Minas, até perder a centralidade exercida com o declínio da atividade aurífera, a abolição da escravatura e a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando diretamente o Vale do Paraíba do Sul ao Rio de Janeiro. Esta última possibilita que o café antes escoado pelos portos de Parati e Angra dos Reis, fosse transportado diretamente para o porto do Rio. O fim da escravidão provoca o consequente abandono das lavouras por conta do êxodo de escravos e estas, “onde antes eram engenhos e plantações”, são ocupadas por bananais (GURGEL; AMARAL, 1973, p. 49). O abandono desse caminho o torna intransitável, restringindo o acesso à Parati por mar com barcos saindo de Angra. Sem atividade comercial relevante e sem acesso ao planalto, Parati fica então isolada.

A abertura e a melhoria da estrada Parati-Cunha (RJ-165) a partir de 1950 sobre alguns trechos do antigo Caminho do Ouro, não garante o acesso definitivo entre o litoral de Parati e o Vale do Paraíba. Por vezes a estrada é fechada devido às condições precárias de trafegabilidade e, desde 1971, com a criação do Parque Nacional da Serra da Bocaina (PNSB), vem sendo alvo de tentativas frustradas de regularização da trafegabilidade, uma vez que cerca de 9 km da mesma se encontram dentro dos limites do parque.

É importante ressaltar que a estrada Parati-Cunha se configura como único acesso terrestre à Parati e apesar de certa precariedade, através dela é possível a manutenção das relações comerciais e sociais entre Parati e o Vale do Paraíba até que a Rodovia Rio-Santos fosse construída, na década de 1970 (ZUQUIM, 2007). De acordo com a mesma autora, quando do período de fomento à atividade turística em que a BR-101 é aberta, o governo do Estado inicia obras de pavimentação da Parati-Cunha, porém, o embargo das obras realizado pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), no que diz respeito ao trecho dentro do PNSB, impossibilita que a via tenha, definitivamente, condições plenas de trafegabilidade.

O isolamento no qual se encontra Parati é responsável não apenas por uma redução do crescimento econômico, mas também pela preservação de sua arquitetura colonial, o que se torna fundamental para o desenvolvimento do turismo focado na história e no patrimônio arquitetônico do município, além do turismo de praia.

Assim como acontece em Parati, a povoação do atual município de Angra dos Reis ocorre por meio da doação de terras por volta dos anos de 1550 em sítio conhecido como Vila Velha, que se eleva à categoria de vila em 1608. Até meados do século XIX, a vila e posterior cidade de Angra dos Reis - condição alcançada em 1835 -, tem uma economia próspera baseada na agricultura e no comércio como pode ser observado em Alvará de 1808 do Príncipe Regente, no qual é autorizada a criação do cargo de Juiz de Fora do Cível, Crime e Órfãos para as vilas de Angra e Parati.

Havendo-me informado D. Fernando José de Portugal, sendo Vice-Rei dêste Estado, que as vilas de Angra dos Reis na Ilha Grande e de Parati, estavam nas referidas circunstâncias, por haver nelas assaz prosperado a agricultura e o comércio: hei por bem criar um juiz de Fora do Cível, Crime e Órfãos para as sobreditas vilas e seu Têrmo (...) (LIMA, 1974, p. 210).

A prosperidade de tais vilas justifica a necessidade de juízes letrados aí presentes para a melhor administração das leis e decisão dos pleitos. Tal crescimento é também mencionado por Pizarro e Araújo (1820a) ao contabilizar a existência de 14 engenhos e 91 engenhocas

para a produção de açúcar e aguardente no ano de 1794. De acordo com o mesmo autor, o cultivo da cana emprega a maior parte dos habitantes, havendo ainda as produções de arroz, café, anil, cacau, algodão, legumes, laranja, banana, mandioca, feijão e peixe salgado. Nos portos de Jurumirim, Ariró, Itanema, Frade, Mambucaba, Abraão e Sítio Forte os produtos são comercializados para a Corte e entre as tropas que passam vindas de São Paulo, Minas e do interior do Rio de Janeiro (LIMA, 1974).

Comparativamente à Parati, Angra não possui tantas lojas de fazenda, seca ou molhada, mas há “sufficiente giro de commercio com os generos da terra, permutando-os por outros estrangeiros, e principalmente pelos que sam necessários à vestidura” (PIZARRO e ARAÚJO, 1820a, p. 100). Na Ilha Grande, ou antiga Paróquia de Sant’Anna da Ilha Grande, se produz em abundância a cana doce para a produção de açúcar e aguardente, além da salga de peixes para a subsistência e comércio. Não apenas nesta, mas nas demais paróquias que deram origem aos distritos do município de Angra dos Reis, a lavoura, principalmente da cana e do café, e o comércio são prósperos e por meio de sua baía de águas profundas com inúmeras pontas e enseadas, são escoadas as produções desta e de outras vilas (PIZARRO e ARAÚJO, 1820b).

Os caminhos que existem são marítimos e terrestres. Estes fazem a ligação do município com o interior do Rio de Janeiro e São Paulo, ao passo que os marítimos são responsáveis pela conexão entre as diversas localidades do município e destas com os portos de Sepetiba e Parati. Assim, os acessos à Angra ocorrem por meio de caminhos, como o de Ariró e de Mambucaba, através de trens chegando em Mangaratiba e deste ponto por meio de embarcações ou diretamente de barcos saindo daquele município. Isto perdura até meados do século XX, quando é aberta a RJ-155 ligando Angra dos Reis à Barra Mansa e posteriormente, nos anos de 1970, com a BR-101 (IBGE, 1959).

Nas palavras de Lima (1974), até 1850 o município de Angra vive uma escala crescente de engrandecimento. A partir da segunda metade daquele século, com a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II ligando o interior do país ao porto do Rio de Janeiro passando pelo vale do Paraíba, os portos do litoral sul fluminense deixam de ser os principais escoadores dos produtores agrícolas. Além disso, a Abolição da Escravatura também é tratada como um evento importante que contribui para a estagnação econômica de Angra dos Reis e Parati porque é responsável pela liberação da mão-de-obra escrava das lavouras e pelo declínio do comércio de escravos para o interior do país.

O período de crise econômica só começa a ser modificado com a implantação do porto e a chegada da Estrada de Ferro Oeste de Minas ligando Angra dos Reis a Minas Gerais, São

Paulo e Goiás, em finais dos anos 1920, e a abertura da RJ-155 nos anos de 1950. Dessa maneira, novas possibilidades de relações econômicas e sociais são abertas ao município uma vez que esses eixos de circulação permitem a troca, não apenas comercial, mas também sociocultural.

No contexto do desenvolvimentismo nacional, Angra dos Reis é escolhida para sediar alguns projetos que impulsionam o seu crescimento econômico e que transformam consideravelmente a sua realidade socioespacial, sendo as usinas nucleares, o estaleiro naval, o terminal marítimo da Petrobrás e na escala regional, a rodovia BR-101. Tais empreendimentos resultam em um incremento populacional, significativa urbanização e inúmeras transformações socioeconômicas para a população de Angra e Parati.

A partir dos exemplos desses municípios, percebe-se que a relação entre o global e o lugar é uma interação dinâmica e dialética, em que o local recebe influências do global, reconstituindo-se em um processo de hibridez, reestruturando as suas relações com o mundo. Santos (1997b) mostra que os vetores da hegemonia global são transportados até o local, através das redes, onde então criam desordem, mudanças funcionais e estruturais.

O trabalho de Mascarenhas (1997) sobre o povoado de Girón no Equador traz um exemplo de como os locais podem ser redefinidos diante das influências do global. O povoado, até os anos de 1980, caracteriza-se por uma economia rural de base campesina, funcionando como elo de uma cadeia de relações locais e regionais. A partir daí, principalmente com a construção de uma auto-estrada, a Cuenca-Girón-Passaje, há uma dinamização das relações regionais, surgimento de casas de segunda residência, encarecimento do preço do solo urbano, fluxos migratórios intensos para os EUA, redução da PEA no campo e consequente desorganização da base econômica local.

Similarmente, os municípios de Angra dos Reis e Parati, com a construção de empreendimentos industriais, da rodovia BR-101 e com o avanço do turismo, sofrem processos de transformações significativas, uma vez que até as primeiras décadas do século XX a região vive da pesca e da agricultura de subsistência. Localidades até então rurais ou áreas essencialmente agrícolas, assumem novas organizações espaciais com os avanços de elementos tidos como tipicamente urbanos.

A industrialização e modernização do campo, que ocorre no Brasil a partir de 1950/60, é parte de um processo de urbanização e industrialização que se inicia na década de 1930, tornado possível pela expansão das comunicações, investimentos em energia e pelo desenvolvimento do sistema rodoviário nacional.

Novas configurações do espaço rural são delineadas a partir da incorporação de inovações técnicas e tecnológicas no campo e do avanço da urbanização sobre o mesmo, que deixa de ser apenas provedor de bens primários para se tornar parceiro da indústria e da cidade, reforçando seu perfil econômico na sociedade urbana atraindo capital industrial, comercial, imobiliário ou financeiro. O rural deixa de ser espaço apenas onde se desenvolvem atividades essencialmente agrícolas e passa a reunir usos não-agrícolas. Ocorre uma incorporação do urbano no espaço rural com novos tipos de ocupações e comportamentos, sendo necessária a inserção de novas variáveis para entendê-lo, como: turismo, lazer, atividades de preservação e proteção do ambiente, indústrias e outros serviços (GALVÃO, 1995).

Pensar o rural, assim, significa situá-lo como parte integrante do espaço globalizado, como espaço híbrido que incorpora as inovações, mas também conserva características do passado; pensá-lo em sua articulação com a cidade e com a indústria, pois a visão do rural associada apenas ao agrícola já é não suficiente para identificá-lo.

Em Angra dos Reis e Parati, municípios do litoral sul fluminense, o espaço rural é continuamente modificado com a instalação de indústrias, concentração de serviços, além dos empreendimentos turístico-imobiliários ali situados. Conforme dito anteriormente, as rodovias são um elemento importante para entender o processo de urbanização e industrialização brasileiro. Em Angra dos Reis e Parati, a construção da rodovia Rio-Santos ajuda a entender certa aceleração na mudança de espaços essencialmente agrícolas em predominantemente urbanos.

Como visto em Corrêa, R. S. (2009), sua implementação está inserida no contexto de expansão da rede rodoviária, visando à integração e ao controle do território nacional, tendo as justificativas de que a rodovia seria capaz de proporcionar a modernização das estruturas influenciadas pela mesma e a ligação entre os portos do Rio de Janeiro e de São Paulo. A estrada seria ainda um prolongamento do sistema rodoviário litorâneo, estaria localizada numa área de concentração das atividades industriais e econômicas e da população, além de situar-se em uma região de grande potencial turístico. A rodovia Rio-Santos propicia um fluxo de investimentos por meio da implantação de hotéis, pousadas e condomínios, situados em áreas antes destinadas à agropecuária, bem como um crescimento desordenado da malha urbana que passa a ocupar áreas de mangues, restingas e encostas.

O avanço do turismo e da consequente urbanização a este associado é possível não apenas pela presença da rodovia, mas pela nova visão que se tem dos espaços rurais, como

ambientes para recuperação de energias e de fuga do estresse urbano, em que outras funções são desempenhadas decorrentes da valorização dos recursos naturais e da paisagem.

Assim, não apenas fatores técnicos, mas também sociais contribuem para a expansão do turismo e da respectiva urbanização a este associado. Braudrillard (1972) permite concluir que aspectos psicológicos inconscientes também estão envolvidos nesse sistema de signo ligado ao consumo, que envolve o turismo. Nessa linha de pensamento, a aquisição de status social seria o aspecto fundamental que levaria uma pessoa a conhecer outros lugares. O autor trabalha com a ideia de que os objetos e igualmente outros sistemas de signos ligados ao consumo (inclui-se aqui o turismo), possuem uma função discriminante na sociedade. Para ele, os objetos se multiplicam em função do seu valor de troca simbólico, de prestação social e de discriminante de classes. A análise da função social dos objetos deve superar a ideia de que eles são consumidos em função das necessidades, mas para designar o ser e a categoria social do seu possuidor.

Dessa maneira, o avanço do turismo estaria mais associado às expectativas e aos sonhos de consumo das pessoas do que às necessidades reais de viajar, de conhecer pessoas e lugares. Nesse sentido, se instalam nos lugares empreendimentos que mais tem a ver com as expectativas daqueles que os frequentam do que com a realidade local.

Essa análise a partir dos símbolos e dos signos é desenvolvida ainda no texto de Freitas (2001), “Novas formas de turismo no Rio de Janeiro: o exemplo da rodovia Teresópolis-Nova Friburgo”, onde ela trabalha com o avanço do turismo no rural fluminense para mostrar como, através dos símbolos e dos signos, a natureza é recriada à imagem dos sonhos. Seria uma Geografia dos símbolos, uma explicação das novas formas de transformação da natureza por meio dos símbolos.

A autora mostra que a busca por áreas rurais (incluem-se aqui também os chamados paraísos, a exemplo de Angra dos Reis e Parati) faz parte de um conjunto de ideologias, sonhos e imaginário construídos socialmente, estando longe de serem aspirações individuais. O turismo se desenvolve então criando cenários que fazem parte do mundo imaginado, transformando o espaço.

Por meio da atividade turística ou de outros elementos, é importante compreender como as novas relações entre a cidade e o campo são processadas no espaço em suas distintas escalas e como elas são percebidas pelos diversos grupos sociais envolvidos no processo de ressignificação do rural. Sobre este ponto, são destacadas as ideias de Rua (2002a, 2002b, 2007), ao sinalizar que o desenvolvimento desigual do capitalismo conduz os espaços a transformações que se realizam diferentemente, pois formas geográficas mudam seu conteúdo

e este ganha novas dimensões ao se encaixar nas formas. Assim, a dialética urbano-rural se desenvolve numa escala mais abrangente, a do capital que seleciona desigualmente os espaços, e numa outra mais restrita ao local, onde as formas mudam de conteúdos e onde estes são ressignificados.

Essa dialética entre o rural e o urbano conduz os estudos a duas linhas de pensamento: uma que considera uma unificação homogeneizadora do rural e do urbano e outra que vê o rural como um híbrido e não necessariamente transformado em urbano. Para os autores da segunda linha, existe não apenas a influência exercida pelo urbano, mas também do rural sobre aquele, por meio da valorização da natureza, dos produtos naturais e de práticas culturais. Rúa (2002a) concorda que as duas faces desse processo são verdadeiras, que o urbano exerce uma influência esmagadora sobre o rural, mas que manifestações deste também podem ser observadas em sua relação com o urbano. Seria um processo de reestruturação do espaço rural com a introdução de novos elementos, tornando-se um híbrido.

No estado do Rio de Janeiro, ocorre um processo de metropolização que altera as interações entre os espaços rurais e urbanos e entre a capital e o interior fluminense. Tal processo se manifesta em uma escala mais abrangente e em outra mais regional ou local, onde se verificam as particularidades da urbanização, manifestando-se de forma mais restrita ou por meio das urbanidades no rural (RUA, 2007). O autor analisa as crises pelas quais passa o estado do Rio de Janeiro, para fundamentar as políticas que originam novos desenhos espaciais no território fluminense, especialmente no interior. Esses novos desenhos marcam o momento de retomada econômica do estado e se estruturam em eixos de crescimento, onde os espaços rurais vão sendo intensamente transformados e onde, cada vez mais, aspectos materiais e imateriais do urbano vão sendo incorporados àqueles. Conforme Rúa (2007, p. 283),

o império do urbano/metropolitano é avassalador em seus aspectos culturais, ideológicos, econômicos e manifesta-se como uma urbanização difusa, que ultrapassa os limites das cidades, alcançando todo o território do estado. A industrialização em alguns daqueles eixos reforça a integração “capital”-“interior” e torna-se importante difusor de urbanidades no rural.

Nos eixos identificados pelo autor, o papel das rodovias é fundamental para a difusão daquela urbanização formal, caracterizada pela expansão dos perímetros urbanos e também para a expansão das urbanidades em áreas rurais. As urbanidades são inovações transformadoras, “manifestações materiais e imateriais com caráter inovador (...) em áreas rurais, sem que, por isso, fossem identificados tais espaços como urbanos” (RUA, 2007, p.

272). As urbanidades estão relacionadas à infraestrutura, industrialização, turismo, especulação imobiliária, privatização do solo por capital extralocal e à escala da metropolização (desvalorização e revalorização de culturas locais).

O mapa abaixo (Figura 13) apresenta os eixos de maior densidade de urbanidades propostos por Rua (2007), destacando-se aqui aquele que segue em direção à Região da Costa Verde saindo da Região Metropolitana. Neste eixo, o turismo ganha destaque a partir da década de 1970, com a construção da Rodovia Rio-Santos (BR-101), possibilitando fluxos de investimentos e especulação imobiliária. Além do turismo, a atividade industrial também contribui para a difusão das urbanidades no espaço rural, como será visto.

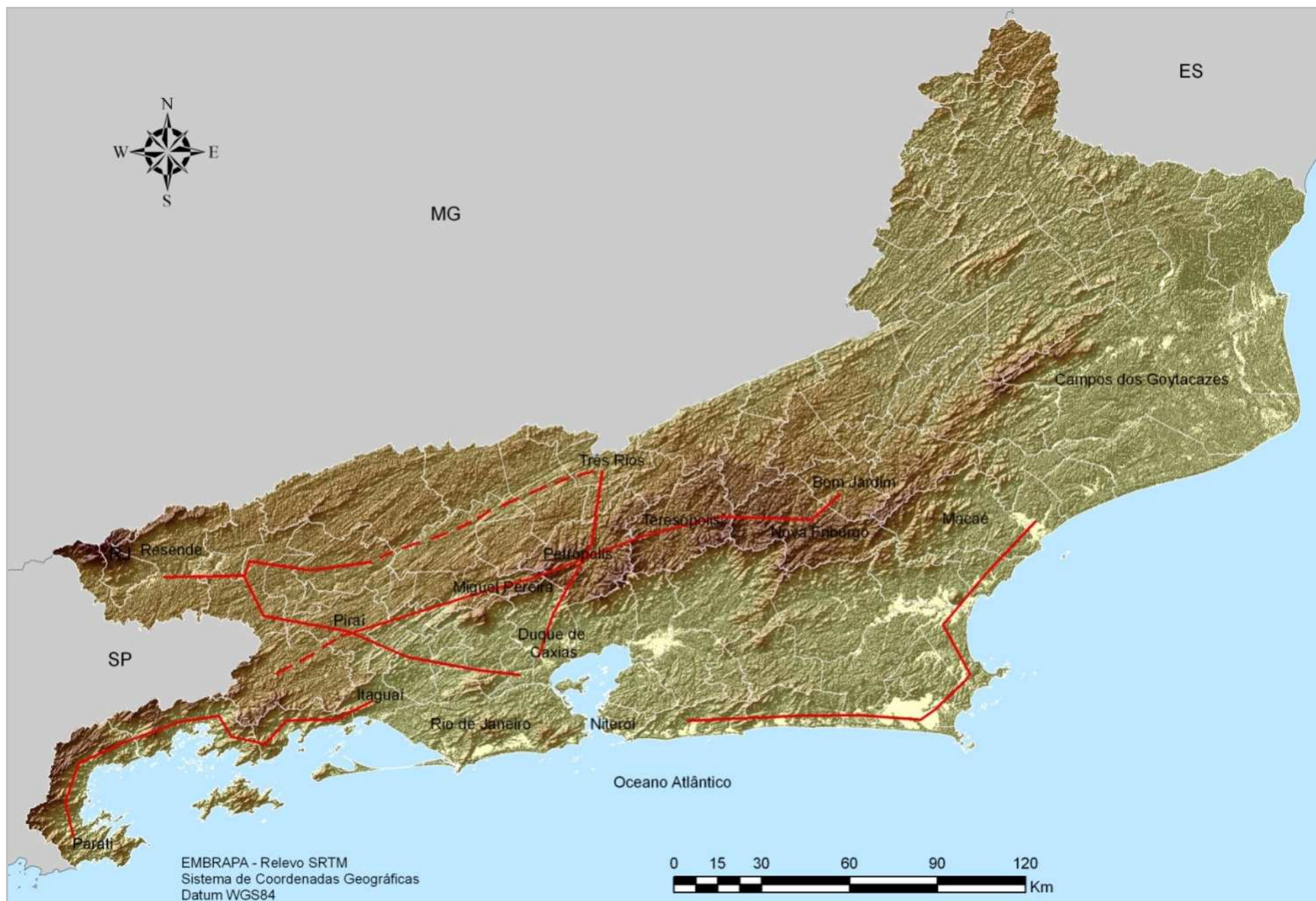


Figura13 – Eixos de maior densidade de urbanidades no estado do Rio de Janeiro
Fonte: RUA (2007). Adaptado por Renata Corrêa. 2010.

Outro exemplo é o eixo formado por Nova Friburgo, Petrópolis e Teresópolis, marcado pela produção de hortigranjeiros e flores que abastecem a Região Metropolitana do estado. A produção agrícola é baseada em mão-de-obra familiar, centrada em pequenos estabelecimentos com baixa tecnificação, onde o processo de comercialização é realizado, em grande parte, por atravessadores. A RJ-130, que liga Teresópolis a Nova Friburgo, além de ter se transformado em importante eixo de circulação e de escoamento da produção, é palco de um circuito turístico (CIRCUITO TERE-FRI), o qual contribui com uma série de manifestações urbanas que transformam a dinâmica desse rural e que fazem refletir sobre como o capitalismo transforma e particulariza o rural fluminense e como este vem se adaptando para melhor responder às exigências referentes a esse processo.

Pela dificuldade de se trabalhar com indicadores estatísticos, ainda que sejam os setores censitários, Rua (2002a) define sua pesquisa apoiado em análises mais qualitativas, defendendo que não há um fim do rural por conta do efeito da urbanização sobre ele, pois a ação do capital sobre o espaço é desigual. De acordo com as definições oficiais sobre o rural e o urbano no país, o IBGE (1998) determina que as áreas urbanas sejam aquelas internas ao perímetro urbano de uma cidade ou vila, ao passo que as rurais são as áreas externas ao perímetro urbano. Assim, o IBGE caracteriza como em situação urbana, os domicílios e as pessoas recenseados nas áreas urbanas isoladas e nas áreas urbanizadas ou não de cidades e vilas. A população rural está localizada nos aglomerados rurais, que podem ser de extensão urbana ou isolados. Os aglomerados rurais isolados classificam-se em povoados, núcleos e outros aglomerados - lugarejos, conforme quadro abaixo (Figura 14). Para a identificação dos aglomerados rurais, o IBGE estabelece critérios de tamanho, densidade e de contiguidade dos domicílios.

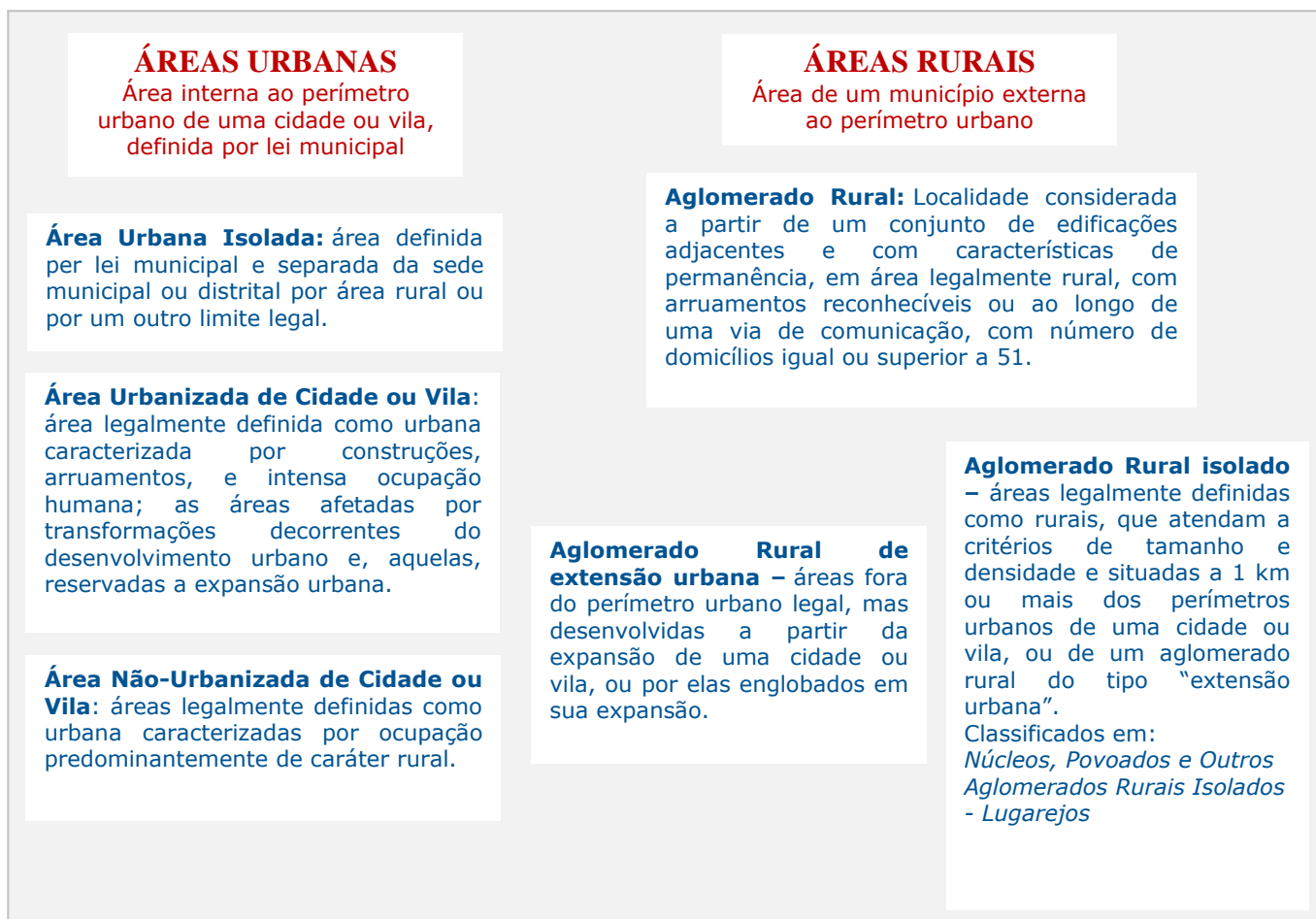


Figura 14 – Definições, segundo o IBGE, de áreas rurais e urbanas
Fonte: IBGE (1998)

Os perímetros urbanos são determinados pelos municípios através da Lei do Perímetro Urbano, um instrumento de ordenamento territorial que deve ser elaborado considerando as expectativas de crescimento urbano e as legislações sobre a conservação ambiental, entre outros. Assim, a definição das áreas legalmente rurais e utilizadas para fins estatísticos no Brasil começa com a delimitação dos perímetros urbanos pelas prefeituras municipais. Isso significa que os valores sobre a população rural e urbana nos municípios de Angra dos Reis e Parati, são aqueles definidos a partir do que está fora e do que está dentro dos respectivos perímetros urbanos.

A análise da evolução dessas populações deve considerar que os perímetros urbanos podem ser modificados de acordo com as estratégias estabelecidas pelos atores sociais envolvidos no planejamento e na gestão desses territórios. Consequentemente, os setores de pesquisa delimitados pelo IBGE podem ter a sua natureza modificada, tornando-se área urbanizada de cidade ou vila um antigo aglomerado rural de extensão urbana, por exemplo.

Além dessas alterações nas áreas dos setores, que podem aumentar ou diminuir, aumentando ou diminuindo também a população aí residente, existe o problema da própria classificação tipológica, que considera critérios como valores limite para número de domicílios e distância dos perímetros urbanos das cidades ou vilas. Entendem-se as dificuldades para o estabelecimento de parâmetros gerais que possam ser ampla e pragmaticamente utilizados na elaboração de séries estatísticas em países com as proporções do Brasil. Nesse sentido, afora o cuidado metodológico na utilização dos dados, torna-se importante o conhecimento empírico da realidade estudada.

Outro ponto da questão refere-se aos aspectos legais para cobrança dos impostos sobre as propriedades territoriais urbanas e rurais, relacionando-se diretamente com a expansão dos perímetros urbanos. Segundo Rua (2002b), a urbanização oficial se intensifica com a descentralização dos recursos para os municípios, com a Constituição de 1988, que determina a arrecadação do IPTU para as municipalidades e do ITR para a União. Em artigo sobre a definição do rural e do urbano mediante o ponto de vista legal, Corrêa et al (2001) apontam que, ora o diferencial está centrado no critério da destinação (do uso do imóvel), ora em sua localização. Criticam as discussões acadêmicas sobre o rural e o urbano que não consideram esses instrumentos legais uma vez que as prefeituras pautam-se neles para definir os perímetros urbanos e os planejadores decidem suas estratégias de gestão sobre o território.

Definir o rural a partir do que não é urbano ou delimitar este a partir da existência de pelo menos dois melhoramentos como abastecimento de água ou rede de iluminação pública não é suficiente para apreender as distintas dimensões presentes nesses espaços. Nesse sentido, quais critérios utilizar para definir o rural: econômicos, políticos, demográficos, culturais? Woods (2005), afirma que não existe uma definição simples e padrão para o que seja o rural. O autor identifica, a partir dos estudos de Keith Halfacree, quatro abordagens distintas para definir o rural: as definições descritivas, que se baseiam em características socioespaciais medidas estatisticamente; as definições socioculturais, que visam o entendimento do rural a partir dos valores e comportamentos sociais e culturais; o rural como uma localidade, identificando os aspectos estruturais que caracterizam as localidades rurais; e as definições do rural como uma representação social. Esta última seria o ponto fundamental para justificar porque o “rural” continua sendo estudado. Segundo o autor, ainda se fala em rural atualmente, porque milhões de pessoas ainda residem nessas áreas, se consideram rurais e vivem um modo de vida rural (WOODS, 2005).

De acordo com o autor supracitado, as primeiras definições não consideram a diversidade interna das áreas rurais, aumentam a dicotomia entre o rural e o urbano e

trabalham com indicadores que limitam o reconhecimento dos processos sociais e econômicos estruturadores das localidades (rurais ou urbanas), não revelam quais processos ou características estruturais podem ser considerados únicos ou intrinsecamente rurais. A quarta abordagem, da representação social, permite a elaboração de definições a partir das pessoas que usam ou habitam os espaços rurais. Criam-se, nesse sentido, diversos discursos da ruralidade que podem ser construídos por pessoas comuns ou disseminados pela mídia cultural como o discurso do rural idílico.

Existiria uma definição objetiva singular para os espaços rurais e urbanos? Segundo o autor, a diversidade existente nos campos em termos de paisagem, densidade populacional, diferentes histórias e estruturas econômicas, proximidade ou isolamento dos centros metropolitanos, e outros, significa que existe uma dificuldade para definir e delimitar os espaços rurais. Entretanto, a reestruturação social e econômica que o rural vem presenciando nas últimas décadas se configura como um caminho de interpretação para as transformações que tem reduzido as diferenças entre o rural e o urbano.

A reconfiguração das relações cidade-campo ocorre a partir da incorporação das inovações técnicas e tecnológicas e do avanço da urbanização sobre o campo provocando uma convergência de valores e padrões entre os espaços rurais e urbanos (GALVÃO, 1995). Ao deixar de ser essencialmente agrícola e incorporar os setores secundário e terciário, o rural não apenas apresenta funções variadas como é reconstituído num processo de combinação entre o local e o global, envolvendo entidades humanas e não humanas, interseções de redes e fluxos, mistura de elementos naturais e sociais, transformando-se econômica, cultural, política e socialmente. Entretanto, os espaços rurais contem elementos estruturais que restringem a exposição das localidades a essas transformações (WOODS, 2007). Para a análise dessas mudanças, Corrêa (1995) afirma que alguns pontos devem ser considerados como as pressões exercidas pelos agentes juntos às prefeituras municipais para que as leis de zoneamento e de uso do solo os favoreçam; a valorização que as suas terras adquirem com a implantação de infraestrutura; condições ecológicas com amenidades como o mar e as matas; além da existência de eixos de circulação.

Como apresentado, nos municípios de Angra dos Reis e Parati - apesar de constituírem espaços geográficos singulares com seus distintos níveis de interações espaciais, atores e fixos – os espaços rurais se transformam, incorporando as atividades de turismo e lazer, ou sendo ocupados por empreendimentos industriais. Atentos às dificuldades que cercam as definições do que seja o rural e o urbano e de como isso implica na elaboração de estatísticas sobre as

populações que aí vivem, buscou-se apresentar um histórico dos municípios que, junto aos dados, tentam indicar uma descrição dos cenários nos quais as mudanças ocorrem.

2.2 Elementos importantes das transformações socioespaciais

O objetivo deste trabalho é analisar as transformações socioespaciais que ocorrem em Angra dos Reis e Parati a partir dos anos de 1960/70. Assim, determinados elementos ganham evidência quando se pretende realizar este tipo de análise nos espaços ora referidos, pois são aqueles que justificam o destaque temporal definido, sendo a instalação de empreendimentos industriais e turístico-imobiliários, além da abertura de uma rodovia federal. Neste momento, busca-se explicar como ocorre o estabelecimento desses fixos nos espaços, sendo necessário o apontamento de fenômenos que ocorrem à escala nacional.

No início do século XX, a hegemonia econômica de base agrário-exportadora vai sendo substituída pelo processo de modernização brasileiro com ênfase na industrialização, orientado e executado pelo Estado. Como mostra Bertonecello (1992), este processo de modernização, autoritário e conservador, se realiza concomitante à expansão e à consolidação da ordem capitalista internacional impondo a lógica do processo de modernização capitalista a diversos espaços, selecionando-os e valorizando-os diferentemente. Também explicam Rodrigues et al (1992) que, a partir dos anos de 1930, ocorre um deslocamento do eixo de acumulação do setor agrário-exportador para o urbano-industrial e ainda a reelaboração das relações entre Estado, sociedade e economia nacional. Há um aprofundamento da intervenção estatal na economia que se dá, entre outros, por meio de investimentos no setor energético, infraestrutural e industrial, além da regulamentação das relações entre capital e trabalho.

As políticas econômicas visam à priorização e consolidação do setor industrial para o desenvolvimento nacional com o governo formulando políticas e também executando partes dos programas de desenvolvimento, principalmente, nos setores de transporte e de energia elétrica. A política de industrialização adotada favorece o capital monopolista privado e a entrada de capitais estrangeiros sob forte planejamento e intervenção estatais (RODRIGUES et al, 1992).

Embora a economia brasileira tenha experienciado um crescimento superior aos períodos anteriores, segundo Becker e Egler (1989) é a partir da segunda metade dos anos de 1960 que as maiores transformações no processo de industrialização brasileiro podem ser

percebidas. Após 1964, o processo de desenvolvimento capitalista e de modernização brasileiro é guiado pelo governo militar, tendo o Estado um papel central. É posto em prática o projeto geopolítico da modernidade e, ainda que tenha iniciado de forma desarticulada a partir dos anos de 1940, o projeto se consolida na segunda metade dos anos de 1960 visando à implantação de uma fronteira científico-tecnológica no centro econômico do país, a integração física, econômica e política do território e a conquista de um espaço internacional. Nesse sentido, impõe-se ao território nacional uma “malha programada” de projetos e programas públicos e privados, como apontam Becker e Egler (1989, p.2)

Uma nova tecnologia espacial do poder estatal se desenvolve; trata-se da imposição no território nacional de uma poderosa malha de duplo controle - técnico e político - correspondente aos programas e projetos governamentais e de empresas públicas e privadas - a que chamamos "malha programada" ou "projetada".

Por meio de redes viárias, de comunicações, institucionais e outras, se pretende alcançar o desenvolvimento e a segurança nacionais viabilizados pelo domínio científico e tecnológico. O Estado, nesse sentido, atua como planejador e gestor utilizando o espaço como instrumento político para a modernização do país, produzindo-o de forma racional e estratégica. O eixo entre o Rio de Janeiro e São Paulo é escolhido para localizar a fronteira científico-tecnológica por ser a principal ligação entre o litoral e o planalto, estar próximo ao centro de comando militar no Rio de Janeiro, pela articulação terrestre entre São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A proximidade com São Paulo garante o suprimento de insumos da indústria convencional para a bélica, o acesso aos serviços e mercado de mão-de-obra, além de ser uma área familiarizada com o industrialismo, estagnada economicamente oferecendo pouca resistência ao desenvolvimento do projeto e acostumada com a presença militar (BECKER; EGLER, 1989).

É nesse contexto de fomento ao desenvolvimento nacional, induzindo a integração do território, o avanço do setor urbano-industrial e o alcance da segurança nacional não apenas no sentido militar, mas científico e tecnológico, que surgem no país diversos fixos instalados em espaços seletivamente valorizados por suas características naturais, condições políticas e sociais, disponibilidade de recursos e outros, como apontado acima para a região do Médio Vale do Paraíba. Como indica Guanzirolí (1983), durante esse período são implantadas indústrias em Angra dos Reis diretamente relacionadas ao desenvolvimento de outras regiões como o estaleiro naval ligado ao aço produzido em Volta Redonda pela Companhia Siderúrgica Nacional, o terminal de petróleo da Petrobrás e a usina nuclear Angra I,

fornecendo energia para as indústrias do Rio de Janeiro e São Paulo. Além desses empreendimentos, numa escala regional, a rodovia BR-101 é outro fator importante para caracterizar as transformações socioespaciais que ocorrem em Angra e Parati. Como os demais, sua construção está inserida no conjunto de ações que visam à integração nacional e à modernização do país, servindo ainda para a expansão e consolidação da atividade turística em espaços por onde segue a via.

Os empreendimentos industriais, respeitadas as particularidades de cada um, são sediados em Angra dos Reis por conta de decisões externas ao local, caracterizam-se pela autonomia e pela gestão à escala nacional, mobilizam enormes fluxos de mão-de-obra em suas construções, transformam o uso do solo municipal e geram conflitos pela propriedade da terra ou pelo aspecto ambiental que os mesmos envolvem. Na figura abaixo (Figura 15) estão representados alguns acontecimentos que se destacam nos anos do século XX, especificamente até a década de 1970, onde se pode visualizar a sequência de implantação dos empreendimentos mencionados e de outros aspectos julgados importantes para entender a dinâmica das transformações que se estabeleceram como a perda de parte do poder político municipal angrense, ao ser declarado o município como Área de Segurança Nacional.

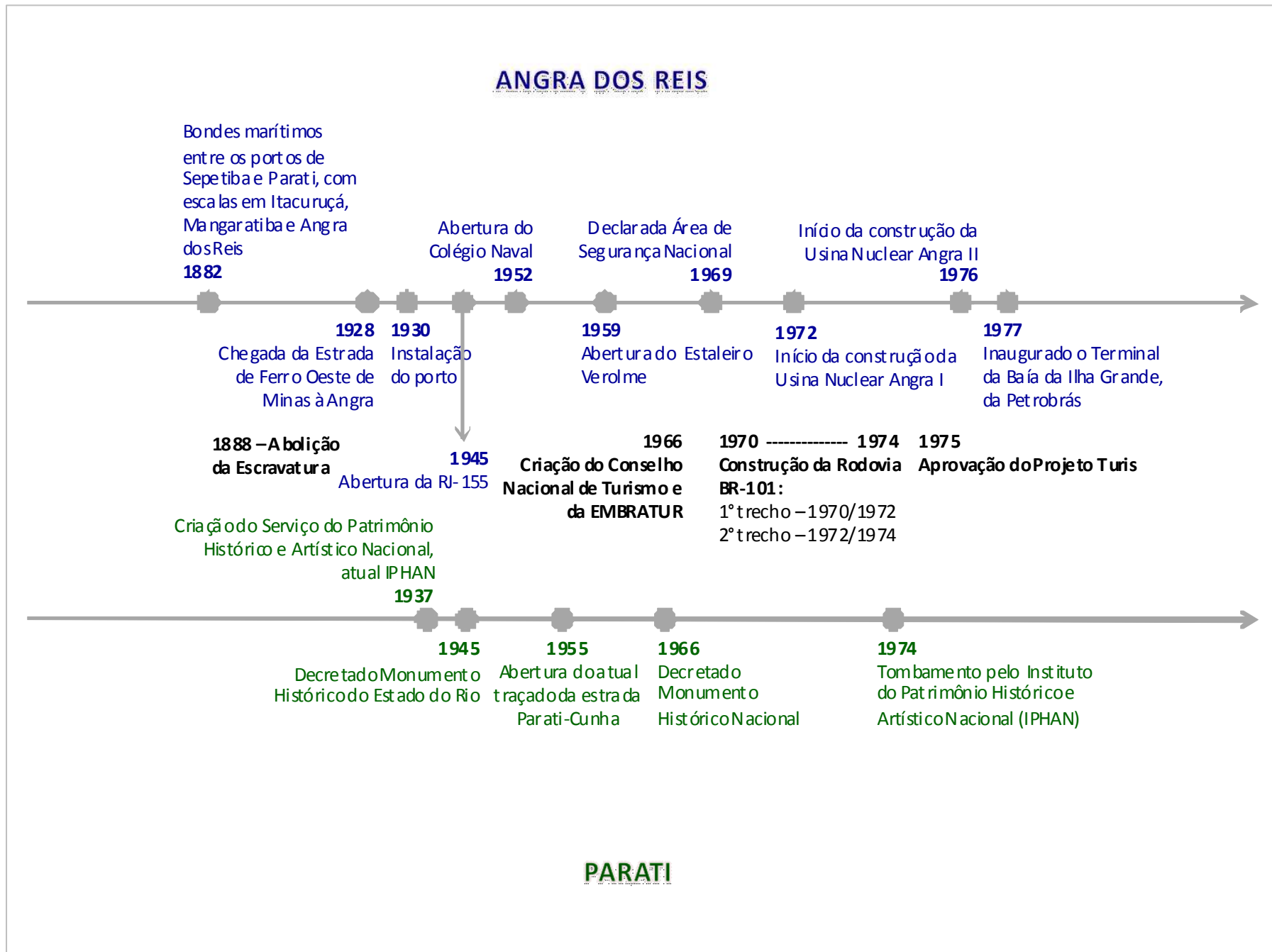


Figura 15 – Linha do tempo, Angra dos Reis e Parati do século XIX à década de 1970

Fonte: GUANZIROLI (1983), BERTONCELLO (1992), GURGEL; AMARAL (1973), LIMA (1974), INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS (1993)

O primeiro que se instala é o estaleiro Verolme e no conhecido período do “desenvolvimentismo” do governo Juscelino Kubitchek encontram-se, à escala nacional, as bases para entender a implantação deste empreendimento. Em um contexto de facilidades fiscais, cambiais e creditícias e de atendimento da demanda em infraestrutura exigida pelas indústrias é outorgado ao setor da construção naval, em 1958, um regime de concessões para a necessária renovação e ampliação da frota mercante nacional e desenvolvimento da construção naval (GUANZIROLI, 1983).

Conforme o autor citado acima, se instala em 30 de março de 1959, no distrito de Jacuecanga, a Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S/A, com primeiro contrato assinado em 1969. Conforme o Plano Diretor desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Angra dos Reis em 1990, são empregadas cerca de 2.000 pessoas na fase de implantação do projeto e 6.000 dez anos após, sendo a mão-de-obra composta por locais e pessoas provenientes de outros municípios (ANGRA DOS REIS (RJ), 1990). Para Guanzirolí (1983, p. 48), “o desenvolvimento da indústria de construção naval afetou principalmente o mercado de trabalho e o uso do solo”, uma vez que a planície e a baía de Jacuecanga convertem-se em áreas industriais (Figuras 16 e 17).



Figura 16 – Planície de Jacuecanga ainda sem ocupação densa, com o antigo Estaleiro Verolme em destaque, s/d.

Fonte: <http://anratemporada.blogspot.com/2009/04/historia-do-municipio-historia-de-angra.html>. 2011.



Figura 17 – Planície de Jacuecanga, nos anos 2000, com a localização do Estaleiro Brasfels.

Fonte: Fornecido pela Prefeitura Municipal de Angra dos Reis. 2009.

A escolha de Angra dos Reis para sediar o estaleiro deve-se, como aponta Guanzioli (1983), à suficiência de área plana e profundidade, proximidade com Rio e São Paulo, à comunicação viária através da Ferrovia Oeste de Minas, implantada em 1928, e da Rodovia RJ-155, que liga Angra dos Reis à Barra Mansa, aberta em meados da década de 1940, havendo assim uma proximidade com o aço oriundo da Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda. No mesmo caminho, Bertonecello (1992) aponta que fatores políticos e institucionais também se destacam, uma vez que “o fato da indústria naval se concentrar no Estado do Rio de Janeiro não deve ser esquecido, pois diz respeito à importância que o Estado tinha na época” (p.58). Concentra-se no estado a infraestrutura necessária à instalação do estaleiro e também os principais destinatários da produção (a Marinha). Afirma ainda o autor

que a presença da Escola Naval possibilita a geração de um contexto favorável em termos de segurança, apoio institucional e nas relações entre a sociedade local e a nacional.

A construção do estaleiro significa uma mudança no mercado de trabalho e no perfil profissional dos trabalhadores, cuja qualificação técnica da mão-de-obra é fornecida por uma escola de formação profissional mantida por convênio entre a empresa, Furnas, Petrobrás, o governo estadual e o municipal. Baseado em uma política de captação e fixação de recursos humanos, a empresa constrói alojamentos e vilas residenciais para os trabalhadores e o governo federal financia casas pelo Sistema Financeiro de Habitação. A possibilidade de emprego no estaleiro propicia um aumento populacional e da urbanização no município (SANT'ANNA, 2000).

Em um estudo sobre a relação entre a saúde e o desemprego provocado pela crise no estaleiro Verolme, a autora supracitada reconstitui parte da história de Angra por meio de depoimentos dos trabalhadores do antigo estaleiro. Em um desses depoimentos, confirma-se a participação de mão-de-obra externa ao município e a expansão urbana de Angra dos Reis,

“naquela época se fichava muito, houve uma corrida muito grande para Angra, tinha a Verolme, tinha a Usina Nuclear que tava começando (...) realmente a mão-de-obra utilizada não era totalmente de Angra dos Reis, tinha cerca de 40 ônibus que saía daqui da Verolme, para Paracambi, para Caxias, Queimados, Niterói, Nova Iguaçu, Rio Clar (...) foi superaquecendo a oferta de pessoas (...) vimos a cidade crescer muito, a Japuiba não tinha nada, Jacuecanga praticamente não existia (...) você vê que essas casas aqui, a Verolme teve de construir para o cara ficar senão ele não ficava e a oferta de emprego naquela época era boa.”(projetista1) (SANT'ANNA, 2000, p. 17).

Entretanto, no início da década de 1980, a falta de encomendas, as irregularidades no outorgamento de fundos e os escândalos na construção naval “foram apontando uma conjuntura desfavorável ao crescimento do setor e o esgotamento das alternativas propostas pelo Estado no sentido de solucionar a crise” (SANT'ANNA, 2000, p. 21). Em 1990, o estaleiro fecha pela primeira vez demitindo parte dos trabalhadores e mantendo outra parte com salários suspensos ou atrasados. Em 1991, “já incorporada ao grupo EMAQ, a Verolme começou a retomar precariamente suas atividades. Diversos setores tiveram o número de funcionários reduzido e outros foram terceirizados integralmente” (SANT'ANNA, p. 25-26). Contudo, a instabilidade do setor e da empresa provoca, em 1997, o seu fechamento e a demissão de quatro mil funcionários. Situação que se reverte a partir dos anos 2000 com a reabertura do estaleiro, agora com o nome de BrasFells.

O atual estaleiro Brasfells continua sendo um importante elemento na história e no desenvolvimento do município de Angra dos Reis. Nas fotos abaixo (Figuras 18 e 19), da

década de 1980 e de 2008, pode-se perceber que o estaleiro constitui, desde a sua implantação, uma fonte importante de emprego e renda para parcela considerável da população.



Figura 18 – Assembléia dos metalúrgicos do Estaleiro Verolme, anos 1980. Autor: João Roberto Ripper.

Fonte: <http://www.historia.uff.br/mundosdotrabalhoeff/index2.htm>. 2011.



Figura 19 – Assembléia dos metalúrgicos no Estaleiro Brasfels, 2008.

Fonte: http://programaperfil.blogspot.com/2008_05_01_archive.html. 2011.

A reabertura do estaleiro está no contexto de retomada do crescimento do setor naval brasileiro, o qual enfrenta uma crise acentuada no final da década de 1990 culminando no fechamento de vários estaleiros e demissões em massa. Esta retomada é impulsionada pelo petróleo, cujo aumento da exploração e produção deste e do gás natural em alto-mar gera um acréscimo na demanda de embarcações tornando o segmento *offshore* mercado importante para a indústria naval.

O governo federal se apresenta como fator decisivo nesta recuperação do setor encomendando embarcações, oferecendo financiamento por meio do Fundo de Marinha Mercante, definindo a indústria naval como setor de grande relevância para a geração de empregos e rendas e criando o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) da Transpetro, empresa de logística e transporte de combustíveis, subsidiária integral da Petrobrás (SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE, 2008). O reaquecimento da indústria naval conta ainda com isenções fiscais, viabilizando a construção de plataformas no país e estimulando principalmente a economia fluminense, dada a concentração de estaleiros no estado.

Outro empreendimento que contribui para a transformação da realidade de Angra dos Reis é o Terminal Almirante Maximiano Fonseca ou Terminal da Baía da Ilha Grande (TEBIG), da Petrobrás. Em 1977, inaugura-se este terminal petrolífero, cujo objetivo é abastecer as refinarias de Duque de Caxias (RJ) e de Gabriel Passos (MG) e atuar como entreposto para terminais de menor porte. O terminal é composto de duas áreas, sendo a Área Principal (AP) e a Área de Serviços Auxiliares (ASA) conforme apresenta o mapa a seguir (Figura 20), onde também pode ser vista a localização da Vila Residencial da Petrobrás entre a BR-101 e a linha de dutos.

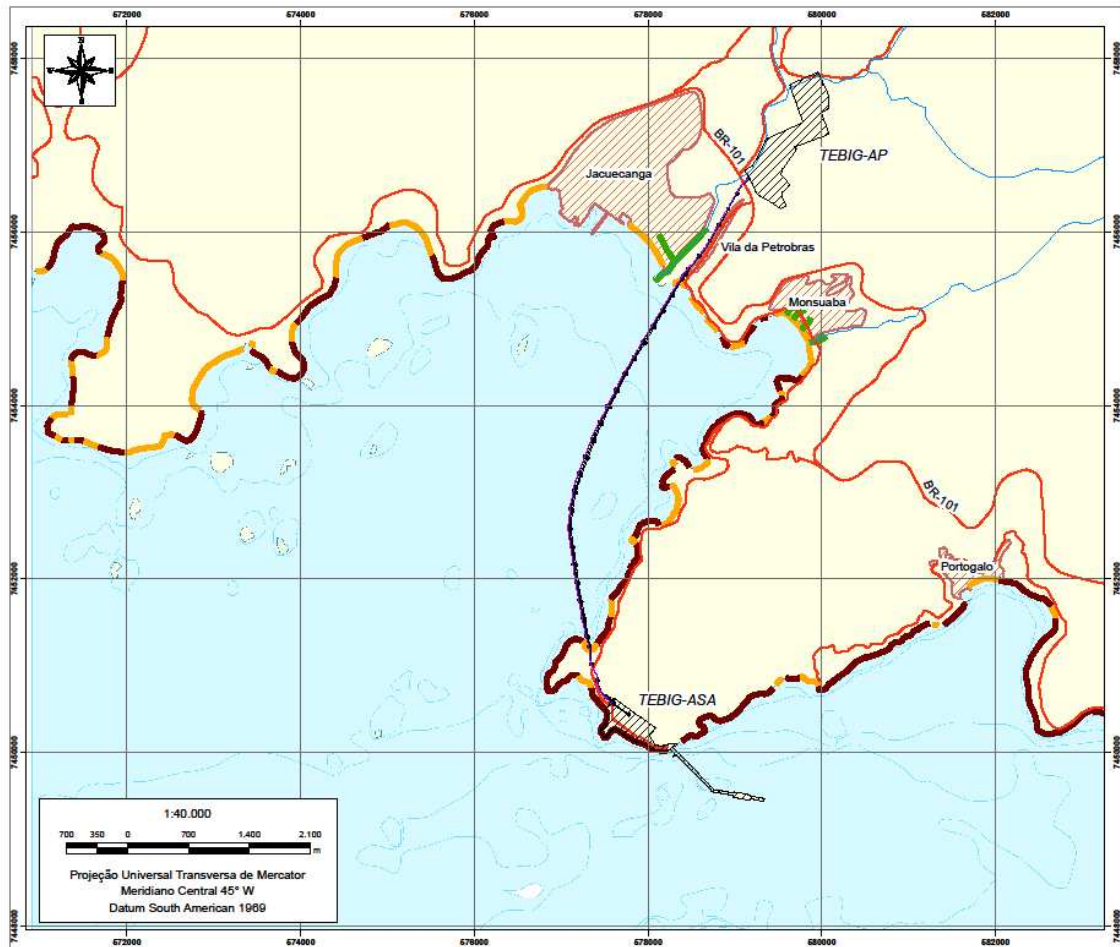


Figura 20 – Mapa com localização das áreas (AP e ASA) do TEBIG
 Fonte: PIR2 (2008)

Segundo Bertonecello (1992), os conflitos de caráter ambiental tornam-se uma das consequências da instalação do terminal da Petrobrás no município, com a ocorrência de vazamentos e derramamentos de petróleo. Sua construção realiza-se com trabalhadores oriundos de outros municípios e sua vila residencial (para os trabalhadores mais qualificados) constitui-se de “edificações padronizadas e gestão urbana privada, com infraestrutura urbana distinta da realidade pública” (INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS, 1993, p.31). Nesse sentido, Bertonecello (1992) mostra que tal empreendimento tem fraca vinculação com o local, sua instalação é condicionada a fatores externos ao município e a respectiva vila é um território fechado e controlado pela companhia e não compartilha os problemas municipais, mesmo quando estes são consequências da implantação do terminal.

A fraca vinculação com o local apontada pelo autor pode ser questionada à medida que a existência do terminal permite o estabelecimento de interações entre aqueles que chegam dos navios e os moradores do município, além de movimentar o comércio. Os embarcados que possuíam familiares residindo em Angra, por vezes recebiam permissões para o embarque de esposa e filhos no período em que o navio estivesse atracado. Passeios pela cidade são frequentes entre aqueles que estão de folga movimentando bares e restaurantes, e também estimulando a prostituição.

Na perspectiva deste trabalho, a Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto, composta pelas Usinas Angra I e II, configura junto aos elementos até aqui apresentados um importante objeto para análise. A necessidade de novas fontes de energia por conta da crise do petróleo, o desenvolvimento de tecnologia nuclear por parte da Argentina para construir armas nucleares e o domínio da tecnologia nuclear como estratégia de desenvolvimento e segurança nacional, além da proximidade com os centros consumidores (RJ e SP), o controle militar com a presença da Escola Naval, a possibilidade de maior controle local por ser a área de segurança nacional e a disponibilidade de água para refrigeração são os elementos que, analisados em conjunto, fundamentam a escolha de Angra para sediar as usinas (BERTONCELLO, 1992).

Conforme aponta este autor, a construção e a localização das usinas devem ser analisadas à luz dos interesses nacionais de modernização do país pelo domínio da ciência e da tecnologia. Nesse âmbito, a energia nuclear tem papel fundamental e o marco institucional do seu desenvolvimento é representado pela criação do Conselho Nacional de Energia Nuclear (CNEN) em 1956, com o objetivo de elaborar uma política nacional para o setor. Mais do que a proximidade com os centros consumidores e a disponibilidade hídrica, a possibilidade de controle local, a segurança oferecida pela presença dos militares e a conexão com o Vale do Paraíba (área central do complexo industrial-militar) por meio da rodovia RJ-155 ligando Angra dos Reis à Barra Mansa, parecem ser os reais motivos que levam à instalação das usinas no município (BERTONCELLO, 1992).

As usinas nucleares enquadram-se na definição de “grandes projetos” Ribeiro (1987 apud BERTONCELLO, 1992) ao interrelacionar o gigantismo, o isolamento e o caráter temporário. Como efeitos locais de grandes projetos e nestes, o da central nuclear de Angra, tem-se a desestruturação de atividades tradicionais, falta de trabalho para a mão-de-obra utilizada temporariamente na fase de construção, transformações nos regimes de propriedade e de uso do solo, modificações no meio ambiente, ocupação de grandes superfícies e deslocamentos populacionais. À época da construção das usinas nucleares, Guanzioli (1983) realiza uma visita à central nuclear em 1982 onde lhe informam que a Usina Angra I possui

um quadro de 1.400 trabalhadores, sendo 780 ocupados na produção e 360 na administração. A construção das outras usinas estaria empregando, temporariamente, entre 3.700 e 10.000 pessoas. Isso ilustra as definições apresentadas sobre os grandes projetos.

Sem dúvidas, os empreendimentos até aqui referidos geram inúmeras mudanças para o município de Angra dos Reis. O que ocorre com a abertura da BR-101 é a consolidação de um movimento de urbanização que já vinha sendo delineado desde as primeiras décadas do século XX, que encontra nas indústrias e na atividade turística os seus maiores vetores de expansão. Ao buscar o entendimento de como o turismo se torna um aspecto fundamental para analisar os espaços de Angra dos Reis e Parati é preciso identificar a relação entre esta atividade e a construção da BR-101 ou rodovia Rio-Santos.

A rodovia é construída no início da década de 1970 sob as justificativas de proporcionar integração do território nacional, modernização das estruturas influenciadas por ela, ligação entre os portos do Rio de Janeiro e de Santos. E ainda, promover a expansão do turismo em área que já dispunha de “vocação natural” para isso, dadas as condições físico-ambientais caracterizadas por abundante vegeta o de Mata Atlântica, ilhas e praias que compõem paisagens de beleza inquestionável (GUANZIROLI, 1983).

A sua constru o se insere no contexto de expansão da malha rodoviária nacional, cujo objetivo de integra o e controle do território brasileiro   marcado pelo privilégio ao automóvel. Os principais argumentos que justificam a sua implanta o podem ser vistos em Guanziroli (1983). Mais do que modernidade e integra o, a rodovia facilitaria o acesso   região, a qual dispõe de um grande potencial turístico baseado na exuberância natural, pois a “região dispunha de grande potencial turístico, baseado em suas excepcionais condi es naturais, em seus ‘invulgares’ recursos históricos, além de situar-se dentro do triângulo turístico formado por São Paulo, Rio e Belo Horizonte” (GUANZIROLI, 1983, p. 74). Pode-se perceber que um dos motivos que levam o governo federal a construir a rodovia   a valoriza o turística da área, que   assumida como alternativa para supera o do seu atraso através da comunica o do litoral com as metrópoles nacionais.

O estudo de viabiliza o da rodovia   encarregado   empresa Sondot cnica, cujos relatórios elaborados caracterizam-se como um instrumento técnico de apoio a uma decisão política vinculada a setores econômicos interessados na constru o da BR-101 (BERTONCELLO, 1992). Possíveis melhorias no sistema viário existente são refutadas nos relatórios de viabilidade técnica e econômica, indicando a intencionalidade do estudo. Conforme Guanziroli (1983), a inten o da rodovia   viabilizar os setores industrial e turístico

uma vez que o projeto aponta para um sentido de tráfego com dois pontos extremos (Rio e Santos), cuja proposta é facilitar a entrada de turistas do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Ainda tratando dos relatórios da Sondotécnica, o autor acima referido trabalha cinco pontos julgados por ele como os mais relevantes. Referem-se ao crescimento demográfico e ao desenvolvimento agropecuário, industrial, da pesca e do turismo. De acordo com os relatórios, a BR-101 permitiria a modernização da estrutura agrária primitiva e a mudança do caráter artesanal da atividade pesqueira, entre outros aspectos que revelam um discurso pautado na ideologia da modernização.

Os relatórios também apontam que a área de influência direta da rodovia (municípios situados ao litoral, entre Rio e Santos) seria declarada como Área Prioritária para Fins de Reforma Agrária sob intervenção do IBRA – Instituto Brasileiro de Reforma Agrária. Dessa maneira, a expropriação de terras para fins especulativos visando à arrecadação de fundos para a construção da via seria assegurada pelo próprio IBRA, pois entre as suas funções estaria, como traz Guanzioli (1983, p. 93) a

destinação de áreas que, por suas localizações e condições específicas, sejam mais aptas à comercialização para empreendimentos dos setores turísticos, viário, industrial e de serviços e que respeitem as restrições ao uso decorrente das leis ditas de proteção.

Em 1972, os municípios de Angra dos Reis, Itaguaí, Mangaratiba e Parati tem suas áreas declaradas como “Zona Prioritária para Fins de Reforma Agrária” ficando a cargo do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) a elaboração de um plano de atuação na área que contemplasse, entre outros, a regularização de títulos dos imóveis rurais. No ano seguinte, toda área compreendida entre o mar e a distância de até 1 km após o eixo da rodovia é declarada como “Zona Prioritária de Interesse Turístico” pelo Conselho Nacional de Turismo. Embora os motivos dessa superposição de poderes não sejam explícitos, Guanzioli (1983, p. 255) aponta para a atuação do INCRA no sentido da não realização da reforma agrária, mas de “(...) regularizar os títulos dos proprietários de imóveis ameaçados pela situação de conflito com os posseiros da região, viabilizando assim a conversão dessas propriedades em sociedades destinadas à implantação de conjuntos turísticos”.

Um convênio assinado entre a EMBRATUR (Empresa Brasileira de Turismo e o INCRA, em 1973, tem como objetivo a atuação conjunta desses dois órgãos nas áreas prioritárias para fins turísticos e de reforma agrária. Cabendo ao INCRA a desapropriação de áreas para a implantação de projetos, “projetos turísticos”, ratificando a ideia de que a reforma

agrária ficaria em segundo plano. Como aponta o autor, o INCRA não realiza desapropriações para fins turísticos tampouco para fins agrários, entretanto, sua passividade facilita a atuação de especuladores imobiliários (GUANZIROLI, 1983).

Os resultados dessas ações é o **crescimento acelerado do setor turístico imobiliário**. A rodovia Rio-Santos propicia um fluxo de investimentos através da implantação de hotéis, pousadas e condomínios bem como um crescimento desordenado da malha urbana que passa a ocupar áreas de mangues, restingas e encostas.

A expansão da atividade turística faz parte da política nacional de incentivo ao setor expressa na criação do Conselho Nacional de Turismo (CNTur), ligado ao Ministério da Indústria e do Comércio, e da Empresa Brasileira de Turismo como seu órgão executor, ambos criados em 1966. A atuação da EMBRATUR reflete o planejamento autoritário comum ao governo militar em que os impactos socioambientais e os interesses das sociedades envolvidas não são considerados tão relevantes na aprovação dos projetos (BERTONCELLO, 1992).

Nesse contexto, é elaborado por uma consultora internacional a pedido da EMBRATUR o Projeto Turis, cujo objetivo é o levantamento do potencial turístico do litoral entre o Rio de Janeiro e Santos bem como a sua classificação de acordo com critérios como a paisagem, o clima e a vegetação. Estes critérios somados à análise do nível socioeconômico dos fluxos turísticos definem os usos e as funções das áreas contidas nesse litoral, como mostra Bertoncello (1992, p. 75)

(...) a densidade de banhistas possibilitada pela praia, isto é a qualidade da praia e do local é diretamente proporcional ao nível de rendimentos da clientela turística a ser atendida: uma fraca densidade de ocupação corresponde a clientela de nível elevado, e vice-versa (EMBRATUR, 1992: s.p.).

A densidade de ocupação e a não inclusão dos interesses das populações envolvidas também são apontados em Guanziroli (1983, p. 239) quando revela os objetivos do projeto. “O projeto Turis visa a estudar principalmente a densificação ocupacional das localidades consideradas de interesse turístico, sempre dentro dos padrões ditados pela natureza e pela realidade nacional”. Este autor ainda caracteriza alguns pontos fundamentais do plano afirmando que este é inspirado em modelos importados, visto que a formulação das suas propostas é baseada em experiências estrangeiras, em contextos socioeconômicos distintos da realidade analisada. **Outro ponto tratado refere-se à segregação socioespacial, chamando à atenção de Guanziroli (1983) a destinação de áreas para os setores populares, para a classe**

média e para os mais abastados, chegando mesmo a atribuir áreas de praia por banhista de acordo com a classe de turismo à qual ele se enquadra.

A segregação social é verificada também em escala ampliada ao se referir à redistribuição das classes sociais pelo litoral, onde

importa não desencorajar, mas sim favorecer tais movimentos sociais, por meio do desenvolvimento das praias mais populares na direção de Mangaratiba (uma ação que se impõe logo após a abertura da rodovia) e por meio da criação de “unidade de marca”, entre Angra dos Reis e Paraty, a fim de seduzir a clientela carioca e não carioca mais abastada (GUANZIROLI, 1983, p. 243).

Como uma das consequências provocadas pela combinação entre a política de incentivo ao setor turístico e a abertura de um eixo de comunicação ligando os municípios diretamente à Região Metropolitana fluminense e ao litoral paulista tem-se a implantação de condomínios, marinas, hotéis e casas de veraneio ao longo da costa, concentrando-se em Angra dos Reis. A implantação desses fixos em Parati se manifesta em menor quantidade e de maneira mais tardia, como poderá ser visto pela análise dos mapas e dos dados. Ao se observar a linha do tempo indicada anteriormente na figura 15 não fica difícil perceber como os municípios se transformam em ritmos distintos, o que é ratificado pela análise do conteúdo apresentado no capítulo seguinte onde se interpreta a evolução do uso e ocupação do solo associada a dados socioeconômicos a fim de melhor representar as transformações socioespaciais referidas. Se de um lado as décadas de 1960/70 se destacam pela ocorrência dos acontecimentos abordados no presente capítulo, as décadas seguintes se caracterizam pela consolidação das mudanças que já estavam sendo delineadas. No item final deste trabalho estas mudanças são abordadas, bem como alguns aspectos relevantes da atualidade.

3 EVOLUÇÃO DO USO E COBERTURA DO SOLO

Nesta parte do trabalho, procurou-se guiar a investigação pautada em quatro noções básicas que norteiam os estudos geográficos ao longo da existência dessa ciência. São elas, o “O QUE”, o “ONDE”, o “QUANDO” e o “POR QUE”.

Primeiramente, o “onde”. É sabido que por longo tempo a preocupação da Geografia esteve pautada na localização dos fenômenos sobre a superfície da Terra. Localizar recursos, terras a serem conquistadas, os caminhos a transcorrer, lugares que se diferenciam de outros. A ciência evolui, mas localizar continua sendo umas de suas noções básicas e a localização tanto no espaço quanto no tempo podem fornecer indicações sobre o comportamento da problemática que está sendo estudada. O “quando” sugere algumas possibilidades de interpretação ao indicar contextos que são específicos àquele momento, não sendo em outros. O “o que” encaminha a pesquisa para a problemática a ser investigada, diz respeito a algo que se deseja desvendar, é o objeto de discussão. Finalmente, o “por que” busca respostas que expliquem a situação problema, objetiva o entendimento da questão elaborada anteriormente.

Nesse sentido, a pesquisa tem focado sobre as transformações socioespaciais que se processam nos municípios de Angra dos Reis e Parati a partir das décadas de 1960/70 por ser este o período de implantação de grandes empreendimentos e de início do processo de intensificação da atividade turística, o que justifica boa parte das mudanças que ocorrem em seus espaços. Ao entender as dinâmicas dos processos atuantes em períodos anteriores a este é possível entender também porque as transformações se realizam em graus distintos.

No capítulo seguinte, apresentam-se algumas das transformações socioespaciais ocorridas em Angra dos Reis e Parati através dos mapas de uso e cobertura do solo, de fotografias, dados estatísticos e de campo, trazendo alguns elementos explicativos das transformações que ora são apresentadas. O foco do trabalho está nas mudanças compreendidas entre os anos de 1960/70 e 2010, contudo, são utilizados dados censitários de anos anteriores para identificar o quadro geral das atividades econômicas e da população. São identificados alguns pontos importantes que precedem a referência temporal escolhida no intuito de caracterizar os cenários por onde tais transformações são delineadas. Ainda neste capítulo são identificados aspectos da atualidade no terceiro momento da linha do tempo, que aponta alguns acontecimentos mais recentes.

3.1 Características das mudanças: o que, onde e quanto mudou

No município de Angra dos Reis, de um total de 18.583 habitantes recenseados pelo IBGE para o ano de 1940 (IBGE, 1951), aproximadamente 6.700 foram considerados como residindo na área urbana ou suburbana, enquanto a população definida como rural foi quase o dobro daquela, ficando em 11.800 habitantes ou 63% do total. Essa população dita rural produzia, até os anos de 1945, principalmente banana, cana-de-açúcar, feijão, mandioca e café beneficiado. Entre estes produtos, os destaques foram a banana e a cana-de-açúcar, que representaram 96,3% e 3,9% do total do valor da produção das culturas permanente e temporária, respectivamente, de acordo com dados do Ministério da Agricultura disponibilizados pelo IBGE (1948a).

O valor total da produção agropecuária em 1939 foi de 359mil cruzeiros, enquanto o que foi produzido pelos estabelecimentos com atividades industriais representou a quantia 729 mil. O mesmo não ocorrendo em Parati, cuja produção agropecuária alcançou o valor total de 1.399 cruzeiros e os estabelecimentos industriais uma produção de 297mil (IBGE, 1948a, 1948b). O valor da produção agrícola considerado pelo IBGE compreende não apenas os produtos da lavoura, mas também o valor de alguns produtos transformados como a farinha de mandioca e a aguardente. Nesse sentido, em parte justifica-se o destaque de Parati no valor da produção agrícola com a existência de 14 alambiques e 17 fábricas de farinha com uma produção de 510hl de aguardente e de 587 toneladas de farinha de mandioca, ao passo que Angra dos Reis teve uma produção de 75hl e de 13 toneladas da farinha, segundo recenseamento de 1940 (IBGE, 1951).

A população rural em Parati representou quase 84% da população total ficando em 8.119 habitantes, residindo principalmente nos distritos de Parati e de Parati Mirim, enquanto a população considerada urbana e suburbana estava localizada apenas no distrito sede. Do total de habitantes, aproximados 29% definiram as atividades ligadas à agricultura, pecuária e silvicultura, como sendo a sua principal atividade desenvolvida. Destacaram-se neste setor, as produções de banana, mandioca e laranja (IBGE, 1948b).

Analisando ainda os dados apresentados no Censo de 1940, percebe-se que o município de Angra dos Reis se destaca em relação à Parati no tocante ao número de empresas e estabelecimentos industriais, tendo 31 e Parati 16. O mesmo ocorrendo com os estabelecimentos que operam no comércio de mercadorias, possuindo Angra dos Reis 78 e Parati 43 estabelecimentos. Além disso, atividades relacionadas às indústrias extrativas e de transformação, transportes, comunicações, defesa nacional e segurança pública são

desempenhadas por aproximadamente 13% da população total de Angra dos Reis e por 4% de Parati.

A distribuição da população total em cada distrito está representada nos mapas e na tabela abaixo (Figuras 21 e 22 e Tabela 1). No final do século XIX, as populações dos municípios encontravam-se distribuídas pelas paróquias, tipo de divisão administrativa do Império e que possui certa correspondência com os atuais distritos. Em Parati, a população concentrava-se na paróquia que corresponde ao atual distrito sede do município e até a segunda metade do século XX percebe-se uma redução da população desse distrito, cujo crescimento é retomado nos anos de 1960.

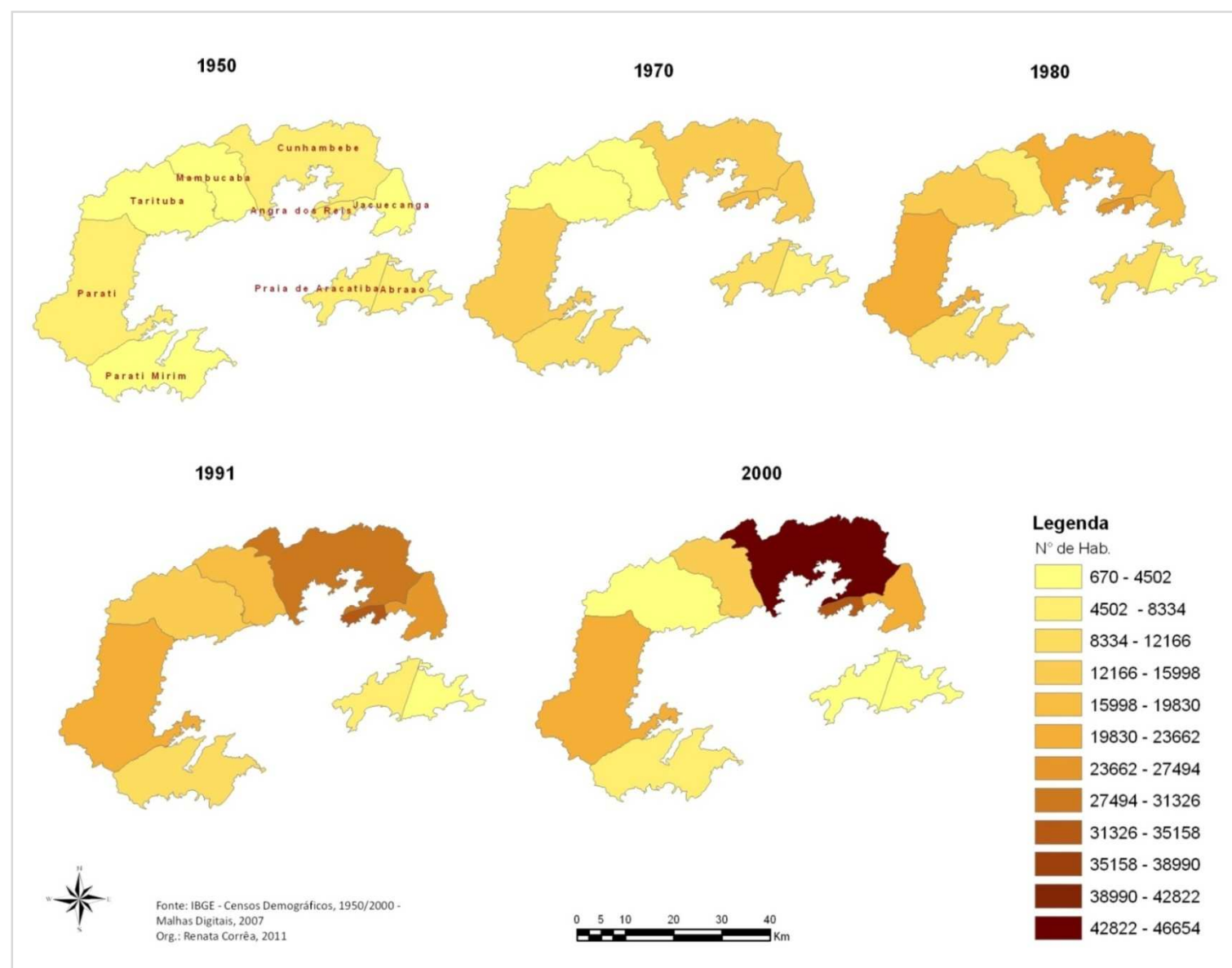


Figura 21- Distribuição da população total segundo os distritos, Angra dos Reis e Parati-1950/2000
Fonte: IBGE (1955, 1973a, 1983a, 1991 e 2000). IBGE, Malhas Digitais. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/download/geociencias.shtm>. Organizado por Renata Corrêa. 2011

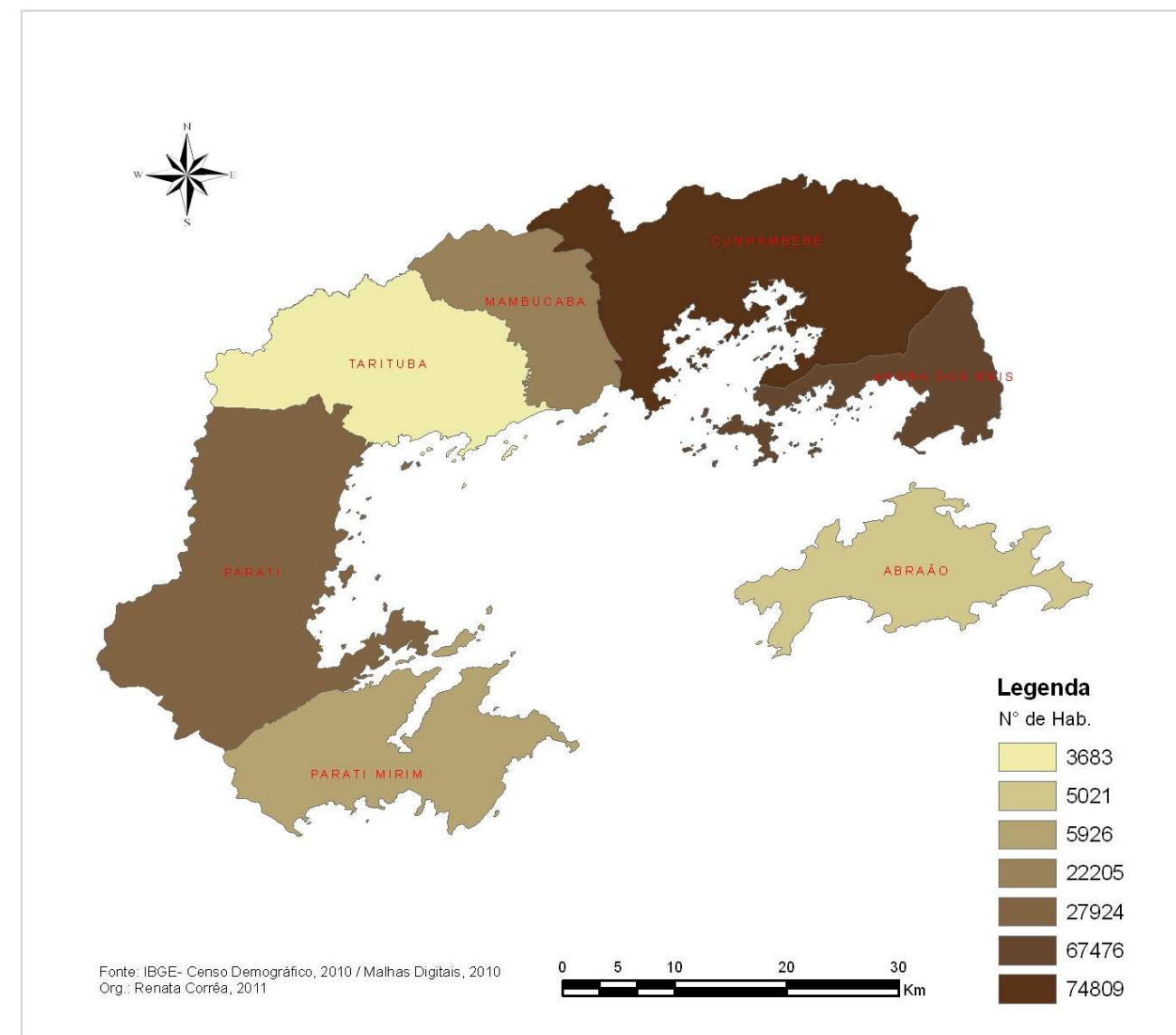


Figura 22- População total segundo os distritos, Angra dos Reis e Parati-2010
Fonte: IBGE (2011). IBGE, Malhas Digitais. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/download/geociencias.shtm>. Organizado por Renata Corrêa. 2011

Tabela 1- Evolução da população segundo as paróquias e os distritos de Angra dos Reis e Parati, 1872/2010

População total das paróquias				População total dos distritos													
Distritos	Paróquias	1872	1890	Distritos	1900	1920	Distritos	1940	Distritos	1950	1960	1970	1980	1991	2000	Distritos	2010
Angra dos Reis	N. S. da Conceição de Angra dos Reis	4.452	3.582	Angra dos Reis	Dado desconhecido	5.246	Angra dos Reis	5.776	Angra dos Reis	6.970	Dado desconhecido	18.620	27.099	31.953	33.270	Angra dos Reis	67.476
Jacucanga	Santíssima Trindade de Jacucanga	2.512	2.766	Jacucanga		2.947	Jacucanga	2.500	Jacucanga	2.373		6.571	9.182	15.990	20.450	Cunhambebe	74.809
Ribeira	N. S. da Conceição da Ribeira	4.676	4.215	Ribeira		5.365	Ribeira	3.710	Cunhambebe	4.135		6.725	12.179	25.519	46.654	Mambucaba	22.205
Mambucaba	N. S. da Conceição da Mambucaba	2.528	2.228	Mambucaba		1.063	Mambucaba	701	Mambucaba	691		885	3.403	7.699	14.177	Abraão	5.021
Ilha Grande	Sant'Anna da Ilha Grande	7.574	6.446	Ilha Grande		3.655	Abraão	3.057	Abraão	3.389		2.963	2.540	2.203	2.072		
				Matariz		3.136	Matariz	2.839	Praia de Araçatiba	3.371		4.512	3.458	2.207	2.624		
Total		21.742	19.237	Total	16.797	21.412	Total	18.583	Total	20.929	28.536	40.276	57.861	85.571	119.247	Total	169.511
Parati	N. S. Senhora dos Remédios de Paraty	9.144	7.922	Parati	Dado desconhecido	7.885	Parati	5.913	Parati	5.831	Dado desconhecido	10.392	12.924	15.831	21.277	Parati	27.924
Parati-Mirim	N. S. da Conceição de Paraty-Mirim	3.050	2.838	Parati-Mirim		4.154	Parati-Mirim	3.116	Parati-Mirim	2.859		3.879	3.434	3.975	4.844	Parati-Mirim	5.926
				São Gonçalo		1.505	Humaitá	644	Tarituba	670		1.663	4.241	4.122	3.423	Tarituba	3.683
Total		12.194	10.760	Total		9.900	13.544	Total	9.673	Total		9.360	12.023	15.934	20.599	23.928	29.544

Fonte: BRASIL (187-?, 1898, 1905 e 1926); IBGE (1948a, 1948b, 1951, 1955, 196-?, 1973a, 1983a, 1991, 2000 e 2011). Organizado por Renata Corrêa. 2011

O incremento populacional apresentado pelo distrito de Tarituba entre os anos de 1970 e 1980 possivelmente ocorreu em função da construção das usinas nucleares em Angra dos Reis, pois um crescimento expressivo também pode ser verificado nos distritos de Mambucaba (onde são construídas as usinas) e de Cunhambebe. Embora este distrito sempre tenha apresentado totais populacionais altos em comparação aos demais distritos, é a partir dos anos de 1980 que se verificam os maiores incrementos de população, isso porque é ali que se instalam inúmeros empreendimentos decorrentes da valorização turística da área, ocorrendo também o surgimento de bairros em função da atração populacional pela oferta de empregos. Nesse sentido, o distrito de Jacuecanga também presencia um crescimento que se justifica pela instalação do estaleiro Verolme e que já pode ser verificado nos anos de 1960 devido a sua construção em 1959, embora não se tenha o total da população deste distrito.

De modo geral, existe uma redução da população de Parati desde o fim do século XIX até meados do XX em função do declínio econômico decorrente da queda de sua importância como caminho para as Minas Gerais e ponto de escoamento da produção agrícola do interior do país. Soma-se a isso, o isolamento físico que se verifica por conta das condições de trafegabilidade da estrada Parati-Cunha, cuja falta de manutenção dificulta o acesso ao município.

A tendência de incremento contínuo populacional de Angra dos Reis já pode ser percebida nos anos da década de 1940. Este aumento populacional é acompanhado por um avanço das construções irregulares e expansão das áreas periféricas, gerando uma demanda crescente por infraestruturas. Surgem ou crescem bairros como o Japuíba e Frade, compostos de população residente deslocada por força da especulação imobiliária e de pessoas de fora do município atraídas pela oferta de empregos.

Além do crescimento populacional advindo dos fluxos migratórios em decorrência das ofertas de empregos, outra transformação é a mudança provocada no uso do solo, intensificada com a atividade turística, caracterizada pela diminuição das áreas destinadas à agropecuária e pela ocupação de áreas de mangue. Nas cartas topográficas do IBGE podem ser localizadas áreas que se destinavam à plantação de banana ou outras culturas e que foram ocupadas por construções de uso tipicamente urbano, conforme as figuras apresentadas abaixo (Figuras 23 a 28).

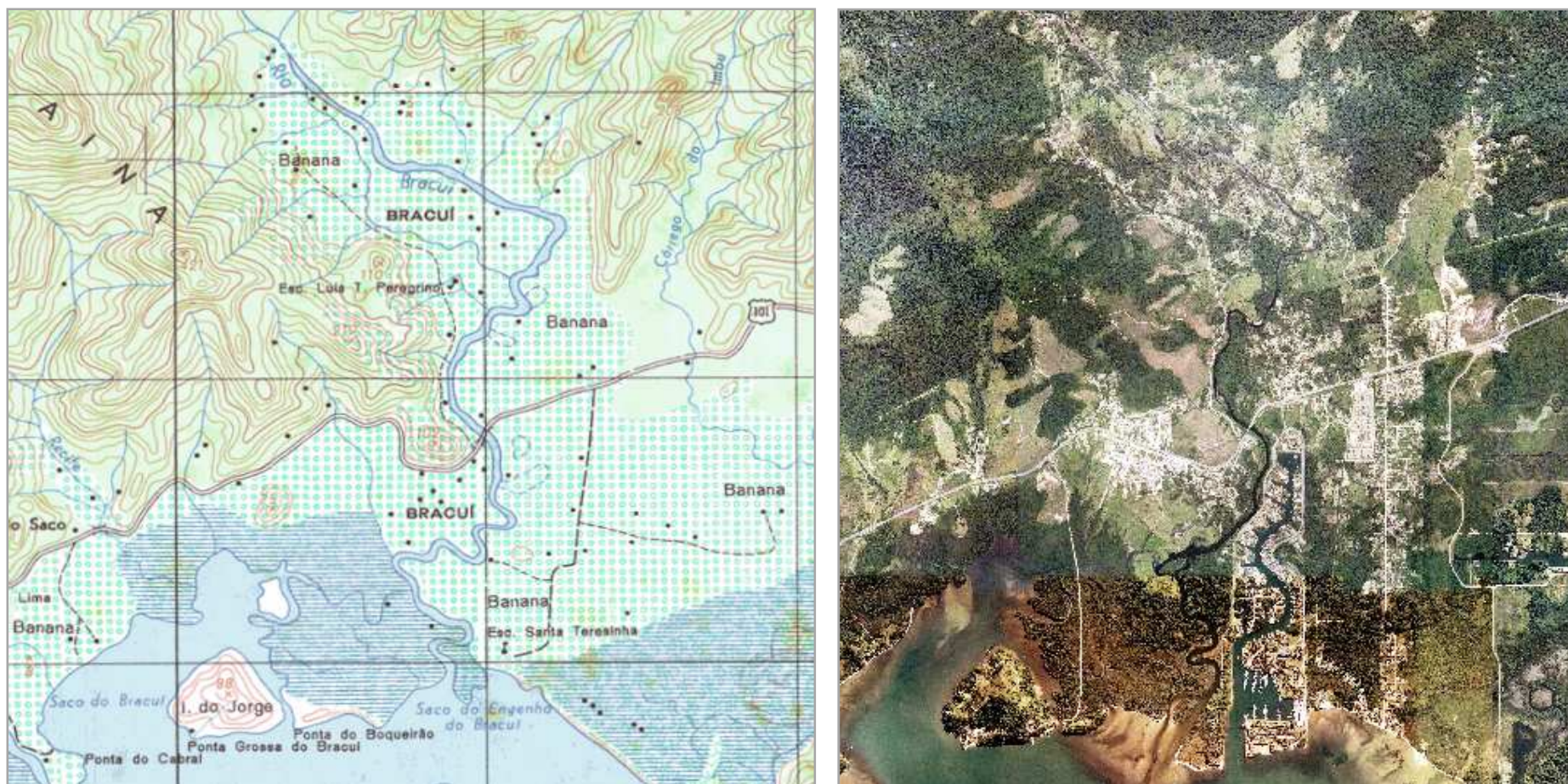


Figura 23 e 24 – Urbanização de antigas áreas de uso agrícola e de mangues, localidade do Bracuí – Angra dos Reis, 1970 e 2007
Fontes: IBGE (1973). INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (2007)



Figura 25 e 26 – Urbanização de antigas áreas de uso agrícola e de mangues, localidade do Frade – Angra dos Reis, 1970 e 2007
 Fontes: IBGE (1973). INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (2007)

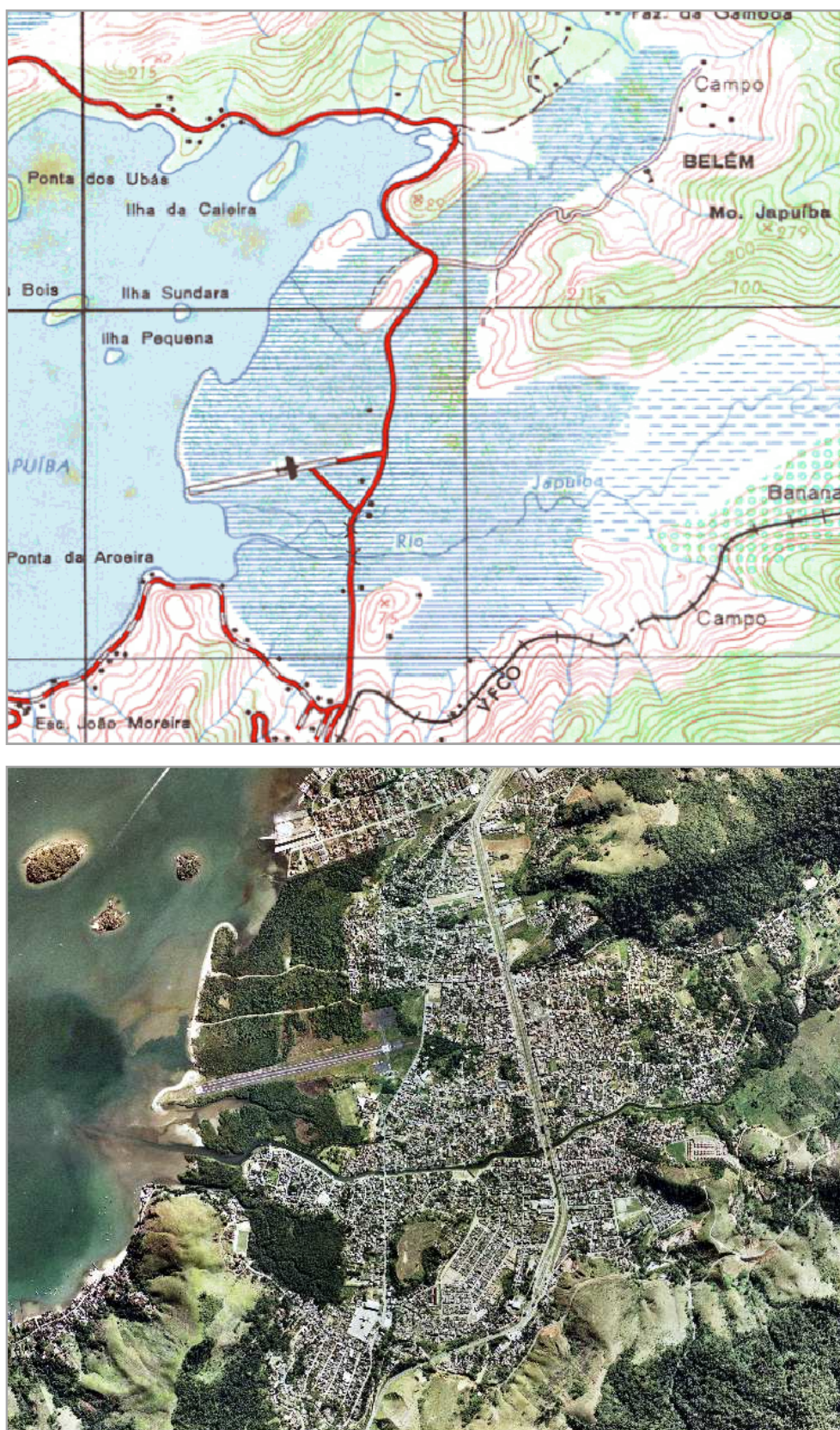


Figura 27 e 28 – Urbanização de antiga área de mangue, localidade da Japuiba – Angra dos Reis, 1970 e 2007

Fontes: IBGE (1973). INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (2007)

Essa mudança de usos não ocorreu sem conflitos. Em levantamento sobre os conflitos pela posse da terra no estado do Rio de Janeiro em 1981, a Federação dos Trabalhadores na Agricultura (FETAG/RJ) identificou que 19 municípios estavam nessa situação apresentando um total de 63 conflitos fundiários. Destes, Angra dos Reis e Parati concentraram aproximados 43%, ou seja, 27 conflitos sendo 19 em Angra envolvendo 421 famílias e cerca de 2.100 pessoas. Em Parati foram 8 conflitos levantados abrangendo 1.130 famílias e aproximadamente 5.600 pessoas, de acordo com informações retiradas de Guanziroli (1983).

Um caso representativo é trabalhado por este mesmo autor para ilustrar a passagem do uso do solo agrícola em urbano numa propriedade do litoral de Angra, que é a Fazenda Santa Rita do Bracuhy na localidade do Bracuí ilustrada anteriormente pelas figuras 23 e 24. A fazenda era propriedade do comendador José de Souza Breves, que deixou como legado 260 alqueires para os agregados e escravos da fazenda. Porém, o que ocorreu foi o não cumprimento do testamento e após um processo judiciário com irregularidades a fazenda foi reconhecida à empresa Bracuhy Adm. Emp. e Part. Ltda. em 1975, sob a alegação de que os lavradores não teriam conseguido atestar propriedade e nem descendência. No local, instalou-se o empreendimento turístico-imobiliário Porto Marina Bracuhy como se vê nas fotos abaixo (Figuras 29, 30, 31 e 32).



Figuras 29 e 30 – Construção do Porto Marina Bracuhy e placa indicativa na rodovia. s/d.
Fonte: <http://www.marinabracuhy.com.br/consbracuhy.htm>. 2011.



Figura 31 – Antigo Engenho Central do Bracuhy. Data provável 1922.
Fonte: <http://transparenciaangra.blogspot.com/2008/12/angra-antiga-na-internet.html>. 2011.



Figura 32 – Antigo Engenho Central do Bracuhy (em destaque) utilizado como atrativo turístico. 2007.
Fonte: INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (2007)

Assim como em Angra dos Reis, ocorreram conflitos em Parati motivados pela valorização de terras onde viviam populações consideradas rurais. A Fazenda Laranjeiras, a Praia do Sono e a Praia Grande da Cajaíba são alguns exemplos que envolvem grilagem de terras, processos de desocupação violentos e saída de famílias caiçaras de seus locais de origem e moradia, indo morar na cidade de Parati, em outras localidades rurais e até mesmo em outro município. No tempo em que Parati vivenciou um período de crise em sua economia com o abandono das fazendas e engenhos pelos seus proprietários, posseiros continuaram nessas terras em diversas localidades vivendo da pesca e da agricultura. Pode-se dizer que o isolamento de Parati e mais ainda dessas comunidades, consolidou aquele modo de vida baseado na troca, no uso coletivo da terra, na agricultura de subsistência e na pesca, conhecido como o modo de vida caiçara. Como aponta Francesco (2010, p. 3-4), o termo caiçara é atribuído aos

nativos do litoral dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e norte de Santa Catarina, são uma população formada por descendentes de indígenas, europeus e escravos, que se estabeleceram em territórios relativamente isolados dos centros urbanos, nos interstícios dos grandes ciclos econômicos.

Com a valorização fundiária possibilitada pela abertura das vias de acesso e pelo incentivo nacional ao desenvolvimento da atividade turística, a especulação imobiliária passou a ser prática corrente e as terras do litoral sul fluminense foram alvo de grileiros e de pretensos proprietários que reivindicavam a posse das mesmas. Zuquim (2007) e Maya (2008) atentam que o Atlas Fundiário do Rio de Janeiro de 1991 apontou Gibrail Tanus Notaris como responsável por grilagem de terras e conflitos na região. Gibrail teria adquirido a Fazenda Mamanguá de Teófilo Rameck, que por sua vez a teria comprado em um leilão da Fazenda Pública Estadual em 1953. As autoras relatam que o Livro de Registros de Imóveis teria sido alterado por Gibrail para que as terras da Fazenda do Sono também fossem de sua propriedade e que o mesmo teria enganado os moradores levando-os a assinar “contratos de comodato”, forçando ainda as suas saídas por meio da coerção.

Em seu trabalho sobre o processo de reterritorialização de famílias caiçaras que deixaram a comunidade de Praia Grande da Cajaíba, Mendonça (2010) apresenta os motivos que levaram as famílias pesquisadas a se mudar, sendo o esvaziamento da comunidade ocasionado pela saída de outras famílias caiçaras, as dificuldades de acesso aos serviços de saúde e educação, além das pressões exercidas pela posse das terras. Estas famílias habitam hoje bairros periféricos de Parati

e seus membros exercem funções como babás, vendedores de loja, pintores e outras funções pouco remuneradas. Aos que permaneceram na Praia Grande, Maya (2008) mostra que vivem sob ameaça de execução dos contratos de comodato e ações de despejo, repressões aos campings e limitados às restrições impostas pela reserva ecológica (a Reserva Ecológica da Juatinga).

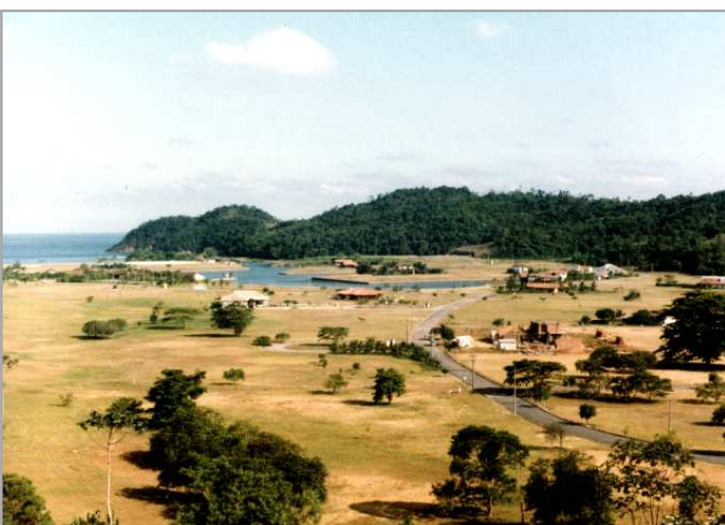
Sobre a reserva, existe um processo em andamento no Instituto Estadual do Ambiente que propõe a recategorização desta unidade de conservação, cujo estudo técnico foi elaborado pela “Igara - Consultoria em Aquicultura e Gestão Ambiental”. Segundo informações levantadas pela consultora vivem na reserva 482 famílias e 1.430 moradores nativos desenvolvendo, principalmente, a pesca e atividades relacionadas ao turismo, como transporte em pequenas embarcações, comércio de alimentos e bebidas, artesanato e hospedagens em *campings* e chalés.

Das edificações levantadas, 52% são casas de nativos, 12% representam ranchos e casas de farinha, 18% de casas de veraneio, 7% de casas de nativos para aluguel e 9% são comércio e áreas de *camping* (IGARA, 2011). Ainda segundo esta fonte, existem três grandes conflitos fundiários que envolvem caiçaras da Praia do Sono/fundo do Mamanguá, Martim de Sá e Praia Grande da Cajaíba e particulares. Nesse sentido, a proposta de recategorização tem como uma de suas diretrizes a legitimação e a regularização das ocupações caiçaras, além do reconhecimento do seu modo de vida e do turismo como importante fonte de renda dessas famílias. Embora a recategorização seja uma possível solução aos problemas fundiários existentes e à institucionalização de práticas turísticas na área, os moradores demonstram receio quanto às condições dos títulos de uso da terra que serão repassados pelo Estado, ao direito de venda das terras e à manutenção dos empregos na casas de veranistas (IGARA, 2011).

A Fazenda Laranjeiras é um exemplo peculiar de transformação socioespacial ocorrida em Parati semelhante ao que ocorrera em Angra dos Reis, onde a escala do fenômeno, pode-se dizer, foi mais ampliada. Trata-se da mudança de uso agrícola para uso urbano da terra por meio da implantação de complexos turísticos desvinculados à realidade local. De acordo com Zuquim (2007), as terras da antiga Fazenda Laranjeiras, que se estendiam até Trindade, foram compradas na década de 1960 e revendidas para o grupo de empresas Brascan e Adela em 1974. Conforme aponta a autora, o processo de desocupação das famílias nativas que viviam na área foi “violento, principalmente em Trindade, onde se viu ostensivamente a ação de jagunços armados para intimidar e fazer com que os caiçaras vendessem suas terras” (ZUQUIM, 2007, p.178). Com apoio jurídico a comunidade recuperou parte das terras, mas em Laranjeiras estas acabaram sendo

vendas e os moradores indo viver em Ubatuba ou na Vila do Oratório, ao lado do Condomínio Laranjeiras.

A construção do condomínio (Figuras 33 a 36) significou não apenas a mudança do uso que se fazia da terra, mas alterou também a dinâmica das interações espaciais que ora ocorriam. O acesso restrito à praia e a proibição de circular livremente pelas dependências do condomínio por se tratar de propriedade privada, cercearam os direitos de ir e vir dos moradores de comunidades vizinhas como da Praia do Sono que necessitam utilizar a marina do condomínio para o embarque de alimentos, materiais de construção, além do transporte de idosos, crianças e doentes, que não possuem condições de se deslocar pela trilha e de turistas.



Figuras 33, 34, 35 e 36– Distintos momentos da localidade de Laranjeiras, possivelmente da década de 1970 à atualidade

Fonte: <http://www.imoveislaranjeiras.com.br>. 2011.

Isso porque o acesso à marina só pode ser realizado mediante autorização, a circulação só é permitida dentro de veículos do próprio condomínio e existem ainda restrições quanto ao horário de funcionamento de embarque e desembarque. Apesar de empregar moradores da Vila do Oratório, os transtornos causados parecem ser maiores do que os benefícios, pois as limitações impostas pelo condomínio prejudicam a realização de atividades diárias dos moradores da Praia do Sono e da Ponta Negra, além disso, atrapalha a segunda principal atividade econômica desenvolvida nas comunidades que é o turismo, depois da pesca.

Bernardes e Bernardes em seu artigo sobre a pesca no litoral fluminense, publicado em 1950, apontam que a autossuficiência dos pescadores da Baía da Ilha Grande atingia seu ponto máximo. Segundo eles, havia

em cada enseada uma habitação isolada, cercada por bananeiras e árvores frutíferas; nas encostas, às vezes muito íngremes, pequenas culturas de milho, cana, mandioca, feijão. Alguns colhem até arroz e compram apenas carne seca, toucinho, café, fumo, sal e querosene, pois nem mesmo de açúcar precisam, sendo o café adoçado com o caldo de cana. Com o aumento da procura da banana muitos desses pescadores aumentaram sua plantação e hoje, além do peixe, vendem também banana (BERNARDES; BERNARDES, 1950, p. 36-37).

O pescado obtido era vendido em Angra, Santos ou no Entrepasto do Rio de Janeiro, variando conforme diferenças nos preços. Segundo os autores, as diversas fábricas de salga e de conserva de peixe em funcionamento na Ilha Grande eram abastecidas com o pescado trazido pelas traineiras. Como apresenta Alípio Mendes em Lima (1974), existiam em Angra 20 fábricas para a industrialização do pescado, que teriam produzido em 1973 quase 7.200 toneladas. As fotos a seguir (Figuras 37 e 38) ilustram dois processos de pesca representativos para a Baía da Ilha Grande, que é a pesca de linha e a pesca de traineira.



Figura 37 – Pescadores e suas canoas em frente ao antigo mercado do peixe, Angra dos Reis. 1958.
Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. 2011.



Figura 38 – Desembarque de camarão e peixe no porto de Angra dos Reis. 1958.
Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. 2011.

A situação da pesca atualmente nos municípios tem apresentado momentos de dificuldades que envolvem a demora na renovação das licenças por parte do governo federal, as indefinições relativas à criação da Área de Proteção Ambiental Estadual Marinha da Baía da Ilha Grande, que deverá controlar e gerir o espaço marinho da baía compatibilizando usos como a pesca, a maricultura, o turismo e as atividades relacionadas à exploração petrolífera. Além disso, as ações punitivas dos órgãos ambientais fiscalizadores tem sido apontadas como um dos entraves ao pleno exercício, principalmente, da pesca artesanal, uma vez que os pontos de pesca na baía se encontram sob a proteção da Estação Ecológica de Tamoios.

A diferença entre a pesca desenvolvida nos municípios consiste basicamente nos padrões em que esta atividade é realizada, sendo essencialmente comercial em grande escala em Angra dos Reis e em moldes artesanais em Parati. De acordo com Begossi et al (2010) a pesca artesanal em comunidades de Parati, como Praia do Sono, Ponta Negra, Trindade e outras, ainda constitui uma importante fonte de renda dos moradores, mesmo entre aqueles que foram morar nos bairros centrais da cidade e juntamente à pesca, exercem atividades como pedreiros, pintores, jardineiros. Os pescadores que exercem exclusivamente a pesca artesanal representaram 37.2% em Parati, 32.8% na Ilha Grande e apenas 19.4% em Angra dos Reis (BEGOSSI et al, 2010). Os gráficos abaixo (Figuras 39, 40 e 41), retirados deste estudo destacam (como era de se esperar), a maior variação entre as demais atividades exercidas pelos pescadores, incluindo-se na categoria “Outros” empregos como recepcionista, caseiro, estivador, jardineiro, intermediário (peixeiro), metalúrgico, motorista, agricultor, soldador, vendedor.

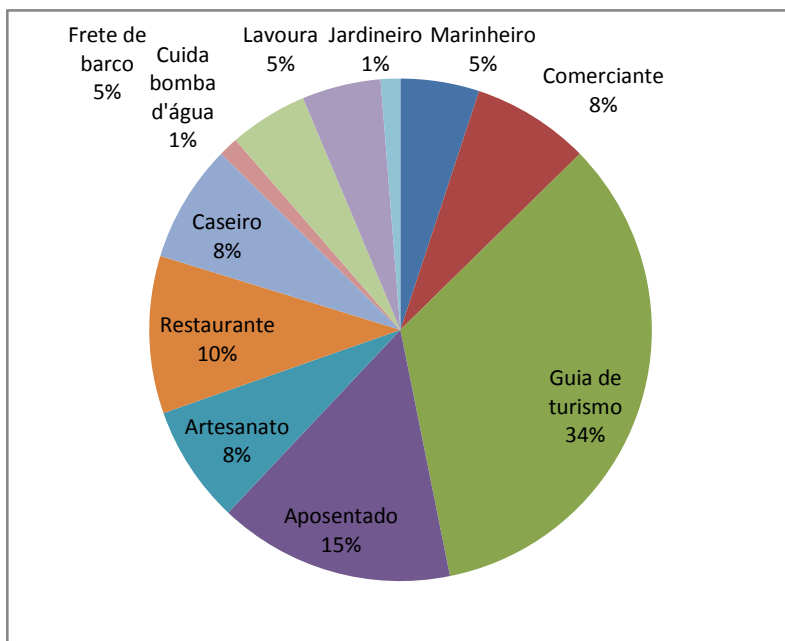


Figura 39 - Outras profissões exercidas pelos pescadores de Angra dos Reis.
Fonte: BEGOSSI et al (2010)

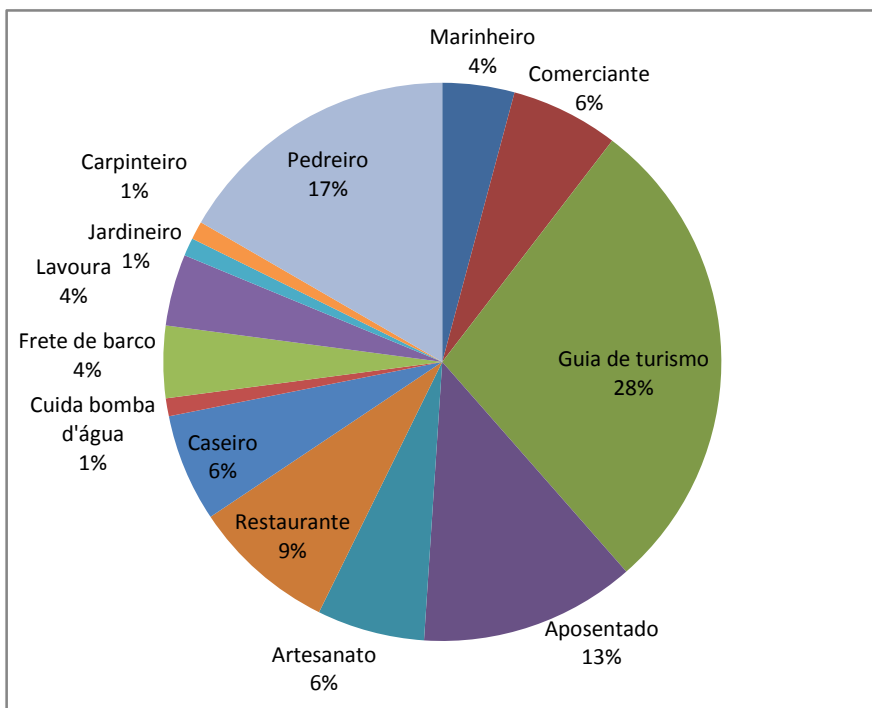


Figura 40 - Outras profissões exercidas pelos pescadores de Ilha Grande.
Fonte: BEGOSSI et al (2010)

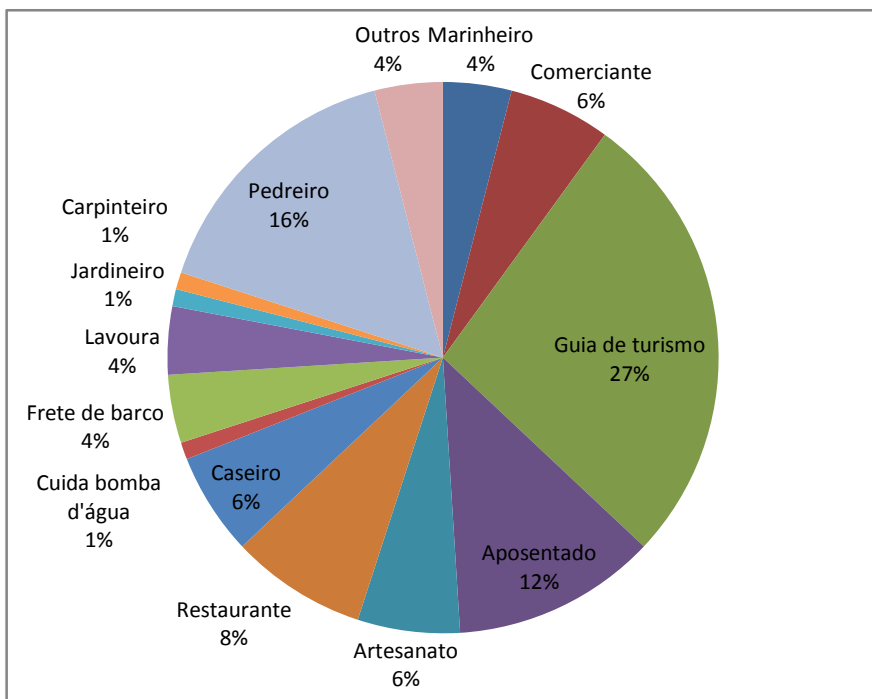


Figura 41 - Outras profissões exercidas pelos pescadores de Parati.
Fonte: BEGOSSI et al (2010)

O escoamento dessa produção artesanal é realizado nas próprias localidades da Baía da Ilha Grande, incluindo bares, pousadas, restaurantes, peixarias, turistas, vizinhos de pescadores e

também no Mercado do Peixe, em Angra dos Reis. Em contraponto a essa pesca de base artesanal está a comercial desenvolvida principalmente no município de Angra, onde existe “uma importante pesca com cerco voltada para a captura da sardinha-verdadeira, que chega a contribuir com 50 a 90% das descargas anuais de pescado no município” (VIANNA, 2009, p.53). Os dados apresentados abaixo (Tabela 2), disponíveis no *site* da Fundação Instituto de Pesca do Estado do Rio de Janeiro, demonstram que a captura da sardinha verdadeira tem destaque não apenas no desembarque total municipal, como também no total do estado do RJ.

Tabela 2 - Desembarques de sardinha verdadeira em Angra dos Reis e a relação entre os totais municipal e estadual, 1985-1997 (ton)

Ano	Sardinha verdadeira	Total Angra dos Reis	%(1)	Total Rio de Janeiro	%(2)
1985	8.671	13.171	65,83	22.876	37,9
1986	7.427	17.874	41,55	12.214	60,81
1987	4.926	9.095	54,16	14.712	33,48
1988	7.520	11.617	64,73	17.380	43,27
1989	4.303	8.237	52,24	8.072	53,31
1990	4.824	7.908	61	7.641	63,13
1991	4.943	10.614	46,57	8.877	55,68
1992	7.433	15.449	48,11	8.832	84,16
1993	3.414	8.943	38,18	5.250	65,03
1994	4.476	6.757	66,24	8.451	52,96
1995	8.615	10.471	82,27	19.047	45,23
1996	28.916	33.154	87,22	34.915	82,82
1997	17.012	22.167	76,74	-	-

(1) - Participação percentual da produção de sardinha verdadeira em relação à produção total em Angra dos Reis.

(2) Participação percentual de Angra dos Reis em relação à produção total de sardinha verdadeira do Estado do Rio de Janeiro.

Fonte: Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca - Angra dos Reis e IBAMA/SUPES/RJ.

Fonte: <http://www.fiperj.rj.gov.br/>. 2012.

De acordo com o diagnóstico da cadeia produtiva da pesca no estado organizado por Vianna (2009), houve uma redução do número de empresas e empregados na cadeia produtiva da região da Ilha Grande, como mostra a tabela 3. Na mesma tabela pode ser verificada a inexistência de estabelecimentos que operam no beneficiamento do pescado, o que vai de encontro ao fechamento dessas unidades ainda na década de 1970 em função do seu declínio econômico.

Tabela 3 – Número de empresas e empregos na cadeia produtiva de pescado, Angra dos Reis e Parati, 1996-2006

Ano	Pesca e Serviços Relacionados		Beneficiamento		Comércio Atacadista	
	Empresas	Empregados	Empresas	Empregados	Empresas	Empregados
1996						
Angra dos Reis	37	192			6	41
Parati	4	2				
2006						
Angra dos Reis	36	143			5	23
Parati					2	6

Fonte: MTE/RAIS. 2008.

Fonte: Retirado de VIANNA (2009).

Importante ressaltar que os dados sobre a pesca devem ser relativizados considerando-se outras fontes de pesquisa, pois o caráter descentralizado e a inserção de um grande número de trabalhadores autônomos e informais dificultam a sistematização dos dados, existindo de maneira não rara lacunas nas informações.

Nesse mesmo sentido, em outro momento deste trabalho alertou-se para o fato de que a definição oficial de espaço rural no Brasil está intimamente associada à delimitação do espaço urbano, o que implica afirmar sobre a existência de dados relativos ao rural que nem sempre correspondem com realidades que possam ser consideradas essencialmente rurais, embora haja toda uma discussão acerca da hibridização desses espaços e de como é possível conceituá-los no contexto da incorporação de elementos tipicamente urbanos pelo rural. Apesar da existência dessas limitações quanto ao uso dos dados, identifica-se pelas tabelas abaixo (Tabelas 4 e 5) que até a década de 1970 a população rural de Angra dos Reis sobrepunha-se à urbana, estando

concentrada nos distritos de Cunhambebe e Jacuecanga e na Ilha Grande, que juntos representaram 86,5% do total da população rural.

Em Parati, o que se observa em relação a esse fenômeno é que até a década de 1990 a população rural ainda se destacava em relação à população urbana, encontrando-se de maneira mais uniformemente distribuída pelos distritos. Entretanto, entre as décadas de 1970 e 1990 já pode ser percebido um aumento de 175% da população urbana residente no município de Parati, que estava concentrada no distrito-sede. Tal comportamento de incremento da população urbana se mantém no período de 1991 a 2010, quando então esta população ultrapassa o número de habitantes residindo em áreas consideradas rurais. Neste momento além de concentrar-se na cidade de Parati, a população urbana se destaca também no distrito de Tarituba, limite com o município de Angra dos Reis.

Em Angra dos Reis, um crescimento vertiginoso da população urbana pode ser observado entre 1950 e 1970 e o mais significativo entre as décadas de 1970/1990, caracterizando aumentos de 172% e 308%, respectivamente. Houve uma queda significativa da população rural entre 1970 e 2010 e ainda que toda essa população passasse a residir em áreas urbanas, não seria suficiente para justificar o incremento que ocorre no mesmo período para a população urbana, o que se explica por um fluxo migratório intenso de população para o município. Esse fluxo, como já apontado, é decorrente da atração provocada pela oferta de empregos na indústria e pelo crescimento econômico apresentado pelo município.

Tabela 4 – Evolução da população rural e urbana no município de Angra dos Reis-RJ, 1940/2010

Distritos	Urbana					Rural				
	1940	1950	1970	1991	2010	1940	1950	1970	1991	2010
Angra dos Reis	4.622	5.277	16.415	28.574	66.424*	1.154	1.693	2.205	3.379	1.052*
Jacuecanga	248	294	686	15.394		2.252	2.079	5.885	596	
Mambucaba	369	164	245	6.850	22.001	332	527	640	849	204
Cunhambebe	128	189	567	23.826	69.960	3.582	3.946	6.158	1.693	4.849
Abraão	545	676	929	1.626	4905*	2.512	2.713	2.034	577	116*
Praia de Araçatiba	871	452	358	2.175		1.968	2.919	4.154	32	
Total	6.783	7.052	19.200	78.445	163.290	11.800	13.877	21.076	7.126	6.221

* Divisão distrital vigente em 30/07/2010. População dos distritos de Jacuecanga e Praia de Araçatiba incorporadas aos distritos de Angra dos Reis e Abraão, respectivamente.

Fonte: IBGE (1951, 1955, 1973a, 1991 e 2011). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

Tabela 5 - Evolução da população rural e urbana no município de Parati-RJ, 1940/2010

Distritos	Urbana					Rural				
	1940	1950	1970	1991	2010	1940	1950	1970	1991	2010
Parati	1.554	1.669	4.052	11.278	24.337	4.359	4.162	6.340	4.553	3.587
Parati-Mirim	Fenômeno não existe	22	4	22	129	3.116	2.837	3.875	3.953	5.797
Tarituba		165	113	165	3.223	644	505	1.550	3.957	460
Total	1.554	1.856	4.169	11.465	27.689	8.119	7.504	11.765	12.463	9.844

Fonte: IBGE (1951, 1955, 1973a, 1991 e 2011). Organizado por Renata Corrêa. 2011.

As transformações acima verificadas são acompanhadas por uma redução do número de estabelecimentos agropecuários e das áreas por eles ocupadas (Figuras 42 e 43), com destaque para o município de Parati, que apesar da queda, ainda apresentava em 2006 valores superiores aos de Angra dos Reis, tanto em número quanto em área dos estabelecimentos.

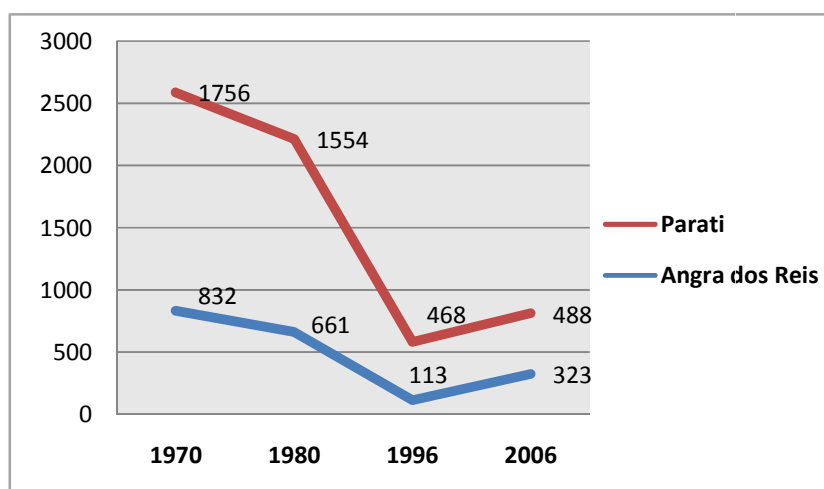


Figura 42 – Número dos estabelecimentos agropecuários, Angra dos Reis e Parati, 1970/2006

Fonte: IBGE (1973b, 1983b, 1997 e 2009)

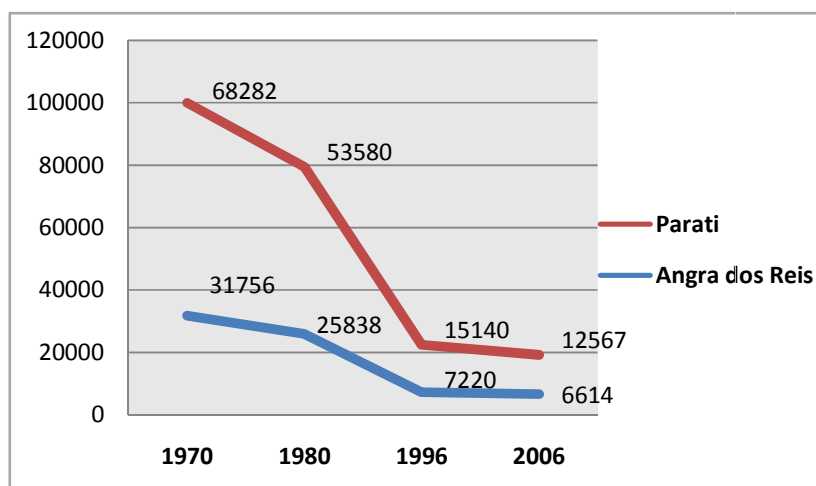


Figura 43 – Área dos estabelecimentos agropecuários, Angra dos Reis e Parati, 1970/2006

Fonte: IBGE (1973b, 1983b, 1997 e 2009)

No que diz respeito a essa estrutura fundiária, pode-se perceber pela tabela abaixo (Tabela 6) que em 2006 os estabelecimentos agropecuários de Angra com menos de 10 ha representaram quase 55% do total, ocupando uma área de 10,6%. De maneira mais uniforme, os estabelecimentos de 10 a menos 100 ha ficaram com 41,5% do total e ocuparam 56,7% da área total dos estabelecimentos. Entre 100 a menos de 1000 ha, tem-se 3,1% do total de estabelecimentos, ocupando uma área de 32,6%. No caso de Parati, esta estrutura não é muito diferente daquela apresentada por Angra, tendo 49% dos estabelecimentos com menos de 10 ha ocupando uma área de 7,8%. Similarmente, os estabelecimentos entre 10 e menos de 100 ha representaram 44,5% totalizando uma área de 51,8% e aqueles com 100 a menos de 1000 ha somaram 6,1% do total, com área de 40,4%.

Tabela 6 - Número e área dos estabelecimentos agropecuários por grupos de área total, Angra dos Reis e Parati, 2006

Municípios	Mais de 0 a menos de 10ha		10 a menos de 100ha		100 a menos de 1000ha		1000 e mais	
	Número	Área	Número	Área	Número	Área	Número	Área
Angra dos Reis	177	704	134	3.753	10	2.157	2	-
Parati	239	983	217	6.513	30	5.071	2	-

Fonte: IBGE (2009)

A produção das principais culturas permanentes ou temporárias se apresentava conforme a tabela 7, de onde foi possível verificar a redução de todas elas, destacando-se a produção de banana, laranja, cana-de-açúcar e mandioca no município de Parati.

Tabela 7 – Quantidade produzida das principais culturas, Angra dos Reis e Parati, 1959/1995

Culturas	Angra dos Reis				Parati			
	1959	1970	1980	1995	1959	1970	1980	1995
Banana (cachos)	1.515.830	755.152	754.000	167.000	1.396.273	2.138.868	1.800.000	525.000
Café (ton)	28	3	2	0	334	39	20	1
Laranja (frutos)	83.000	156.000	278.000	24.000	420.400	1.627.000	833.000	73.000
Cana-de-açúcar (ton)	397	476	112	133	717	1.557	2.547	564
Mandioca (ton)	494	606	420	37	4.126	3.505	2.197	368
Milho (ton)	8	57	56	4	882	437	433	44

Fonte: IBGE (1969, 1973b, 1990 e 1997)

O confronto com os dados coletados pela Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Rio de Janeiro nos anos de 2009 e 2010 (Tabela 8) mostra que as produções de banana e palmito em Angra dos Reis se destacaram em relação às demais, embora tenha havido uma redução da área e produção colhidas. Comparativamente à produção estadual, em 2009, Angra foi o 5º maior produtor de banana e Parati o 6º, ficando atrás dos municípios de Mangaratiba, Itaguaí, Macaé e Trajano de Moraes que totalizaram uma produção de quase 94 mil toneladas de banana. No ano seguinte, Angra dos Reis e Parati caem, respectivamente, para a 8ª e a 9ª posições, mas ainda assim apresentam uma produção significativa em relação aos totais municipais.

Quanto à produção de palmito, Angra dos Reis foi o maior produtor estadual nos anos analisados com valores superiores à soma das produções dos demais municípios. Isso pode ser explicado pela combinação de fatores como o incentivo público municipal com os programas de distribuição de mudas e de assistência técnica, além do perfil economicamente viável e ambientalmente correto da produção do palmito pupunha, que vem se tornando uma alternativa à extração do palmito juçara ou açai.

Tabela 8 – Área e produção colhida, Angra dos Reis e Parati, 2009-2010

Municípios	Culturas	2009		2010	
		Área (ha)	Produção (Kg)	Área (ha)	Produção (Kg)
Angra dos Reis	Aipim	190,00	1.520.000,00	96,00	600.000,00
	Arroz	30,00	45.000,00	30,00	80.000,00
	Banana	1.410,00	7.980.000,00	980,00	4.950.000,00
	Cana-de-açúcar	10,00	440.000,00	30,00	360.000,00
	Coco Verde	160,00	530.000,00	100,00	328.000,00
	Mandioca	12,00	120.000,00	7,00	70.000,00
	Milho Verde	30,00	170.000,00	153,00	924.000,00
	Palmito	1.788,00	4.388.000,00	855,00	1.922.000,00
	Quiabo	43,00	525.000,00	34,00	131.000,00
	TOTAL		3.673,00	15.718.000,00	2.285,00
Parati	Aipim	4,00	63.000,00	4,60	69.000,00
	Banana	720,00	5.245.000,00	660,00	4.845.000,00
	Berinjela	5,40	108.000,00	1,40	27.000,00
	Cana-de-açúcar	148,00	3.748.000,00	110,00	3.008.000,00
	Feijão	3,00	2.000,00	9,00	10.000,00
	Inhame	5,10	58.200,00	2,50	28.600,00
	Jiló	4,00	74.100,00	1,80	33.000,00
	Mandioca	49,00	803.000,00	49,40	804.000,00
	Maracujá	4,50	45.000,00	1,80	18.000,00
	Milho	18,00	28.000,00	18,00	28.000,00
	Palmito	65,00	86.800,00	39,60	30.000,00
	Pimentão	5,00	136.000,00	2,30	62.000,00
	Quiabo	5,00	57.800,00	2,10	24.600,00
TOTAL		1.036,00	10.454.900,00	902,50	8.987.200,00

Fonte: EMPRESA DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E EXTENSÃO RURAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (2009 e 2010)

Em Parati, o cultivo da cana-de-açúcar se destina basicamente à produção de aguardente em moldes artesanais, cuja junção de fatores como as condições ambientais de cultivo e as práticas envolvidas no processo de produção da cachaça garantiram a sua qualidade e diferenciação, resultando no reconhecimento da Indicação Geográfica da cachaça de Parati. Além do setor primário, o cultivo e o beneficiamento da cana movimentam o setor turístico por meio da comercialização da cachaça nos alambiques e estabelecimentos comerciais concentrados no centro histórico, e ainda pela ocorrência da Festa da Cachaça de Paraty.

Somada à observação dos dados anteriores, a análise do valor adicionado bruto por setores de atividades (Tabela 9) demonstra que no ano de 2008 a participação do setor agropecuário contribuiu com aproximados 4,1% do PIB municipal, embora tenha apresentado um aumento em seus valores absolutos comparado ao ano de 1999.

Tabela 9 - Valor adicionado bruto a preço básico, Impostos e Produto Interno Bruto, Angra dos Reis e Parati, 1999/2008

Municípios	Valor (1000 R\$)											
	Valor Adicionado Bruto										Impostos sobre produtos	PIB a preços de mercado
	Total	(%)	Agropecuária	(%)	Indústria	(%)	Serviços (1)	(%)	Admin. Pública	(%)		
1999												
Angra dos Reis	923.282	100,00	7.283	0,79	290.401	31,45	625.597	67,76	175.490	19,01	159.811	1.083.093
Parati	135.915	100,00	8.094	5,96	13.167	9,69	114.654	84,36	47.096	34,65	5.177	141.092
2008												
Angra dos Reis	3.238.125	100,00	15.646	0,48	1.443.373	44,57	1.779.106	54,94	600.304	18,54	1.873.898	5.112.023
Parati	425.799	100,00	17.359	4,08	124.870	29,33	283.571	66,60	117.699	27,64	21.990	447.789

Fontes: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro - CEPERJ/Centro de Estatísticas, Estudos e Pesquisas

(1) A atividade econômica Serviços inclui a Administração Pública.

Fonte: Organizado a partir do Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro- Edição eletrônica. Disponível em: http://www.fesp.rj.gov.br/ceep/ent/anu_online.html. 2011.

A expansão do PIB no município de Parati resultou do crescimento de 213% do valor adicionado e de quase 325% de aumento nos impostos. Entre as atividades que contribuíram para o aumento do valor adicionado entre 1999 e 2008, destaca-se o aumento da participação do setor industrial, com expressiva contribuição das atividades de extração mineral e construção civil (Tabela 10). A participação do setor de serviços apresentou uma queda em relação ao PIB de cada período, entretanto, ainda é o setor que mais contribui (com 66,6% em 2008) para a geração do Produto Interno Bruto de Parati, com destaque para as atividades associadas à administração pública e às atividades imobiliárias e de aluguéis.

Tabela 10- Valor adicionado bruto a preço básico, segundo as atividades econômicas, Impostos e Produto Interno, Angra dos Reis e Parati, 2008

Atividades	Valor (1000 reais)	
	Angra dos Reis	Parati
Valor Adicionado Bruto Total	3.238.124,78	425.799,23
Agropecuária	15.645,76	17.358,85
Agricultura, silvicultura e exploração vegetal	647,45	1.800,64
Pecuária e pesca	14.998,31	15.558,21
Indústria	1.443.373,38	124.869,62
Extração de petróleo e outros minerais	-	100.386,53
Indústria de transformação	787.310,51	116,32
Construção civil	138.769,93	19.119,32
Produção e distribuição de eletricidade e gás, água e esgoto e limpeza urbana	517.292,95	5.247,45
Serviços	1.779.105,64	283.570,77
Comércio e serviços de reparação e manutenção	123.438,58	13.713,64
Alojamento e alimentação	27.525,76	3.449,64
Transportes, armazenagem e correios	245.055,63	5.905,58
Serviços de informação	67.653,51	9.990,84
Intermediação financeira, seguros e previdência complementar e serviços relacionados	45.826,53	14.074,86
Serviços prestados às empresas	203.655,86	24.111,71
Atividades imobiliárias e aluguéis	293.622,95	76.346,95
Administração, saúde e educação públicas e seguridade social	600.304,32	117.699,14
Saúde e educação mercantis	39.146,88	2.663,50
Outros serviços (Serviços prestados às famílias)	132.875,62	15.614,90

Fonte: IBGE e Fundação CEPERJ.

Fonte: Disponibilizado por Fundação CEPERJ. 2011.

Para o caso de Angra dos Reis a situação do setor agropecuário se apresenta de maneira semelhante ao que foi exposto sobre Parati, contudo, sua participação no total do PIB não chegou a 1% em 2008. Observam-se uma redução do valor adicionado nos serviços e um aumento da contribuição desse valor no setor industrial, que se concentrou em 2008 nas atividades da indústria de transformação. O crescimento no setor pode ser justificado pela revitalização da economia naval que ocorre nos anos 2000 incentivada por determinações implementadas em âmbito nacional e que tem seus reflexos no espaço de Angra dos Reis.

A retomada é impulsionada pelo petróleo, cujo aumento da exploração e produção deste e do gás natural em alto-mar gera um acréscimo na demanda de embarcações tornando o segmento *offshore* mercado importante para a indústria naval. O governo federal se apresenta como fator decisivo nesta recuperação do setor encomendando embarcações, oferecendo financiamento por meio do Fundo de Marinha Mercante, definindo a indústria naval como setor de grande relevância para a geração de empregos e rendas e criando o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) da Transpetro, empresa de logística e transporte de combustíveis, subsidiária integral da Petrobrás (SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE, 2008).

Para colaborar com o que vem sendo exposto no trabalho, os gráficos abaixo (Figuras 44 e 45) ratificam a tendência de comportamento das transformações que temos apresentado. Neles são apresentados os totais do número de pessoal ocupado por setores de atividades nos municípios, onde se evidenciam o baixo dinamismo e a queda de importância da agropecuária em contraposição ao crescimento dos setores de serviços e comércio e, principalmente, o industrial em Angra dos Reis.

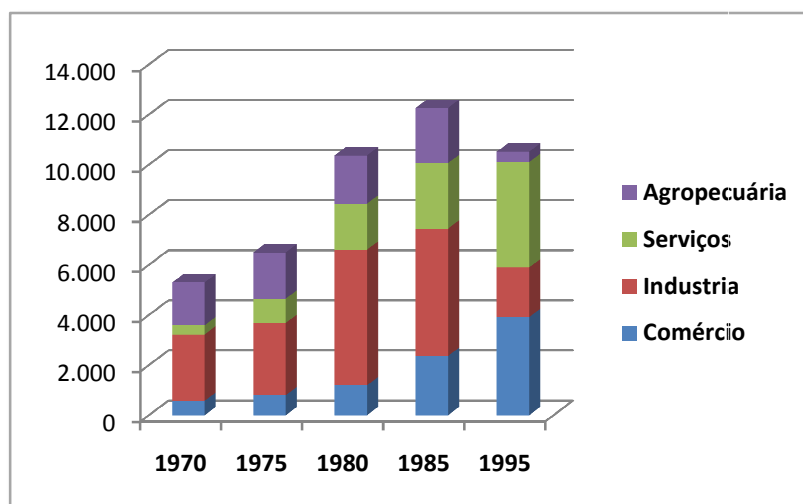


Figura 43 – Pessoal ocupado por setores de atividades, Angra dos Reis, 1970/1995

Fonte: INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. 2012

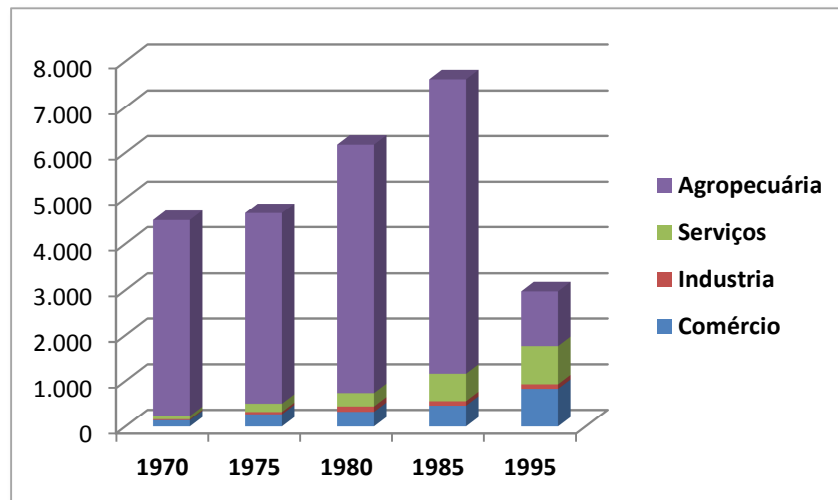


Figura 44 – Pessoal ocupado por setores de atividades, Parati, 1970/1995

Fonte: INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. 2012

Com efeito, a observação de tudo que se apresentou aponta para uma maior diversificação das estruturas socioespaciais em Angra dos Reis comparado ao município de Parati. Não se pretende realizar juízos de valor e nem avaliar quais foram os benefícios que essas transformações ocasionaram e chegar à conclusão de quem ganhou ou perdeu em seus variados aspectos, se Angra dos Reis ou Parati. É inegável afirmar que as diferentes interações locais/nacionais desenvolvidas ao longo de suas histórias possibilitaram a diversificação das estruturas econômicas e sociais presentes em Angra dos Reis mais do que em Parati.

A abertura de eixos de circulação (de transformações, pode-se dizer), somada a outros fatores permitiu que os municípios percorressem caminhos diversos retratando em suas paisagens certas peculiaridades como a presença de navios petroleiros, perfil de turistas, as encostas ocupadas, o caiçara pescando em sua canoa. É preciso tomar cuidado e não deixar subentendido que os municípios “eram iguais e ficaram diferentes”. Ao contrário, é justamente pela presença de particularidades entre os espaços que se faz possível o delineamento de distintas mudanças.

Por fim, apresentam-se a partir deste momento os resultados do mapeamento realizado através da interpretação de imagens de satélite dos anos de 1977, 1990 e 2010. Faz-se importante lembrar que as comparações quantitativas entre os resultados só podem inferidas para o segundo

período em análise devido às restrições já indicadas. A identificação das diferentes classes de uso e cobertura do solo foi elaborada pela interpretação visual (1977) e supervisionada (1990 e 2010) das imagens. No quadro abaixo (Figura 45) são observados alguns exemplos de áreas das imagens e seus usos definidos.

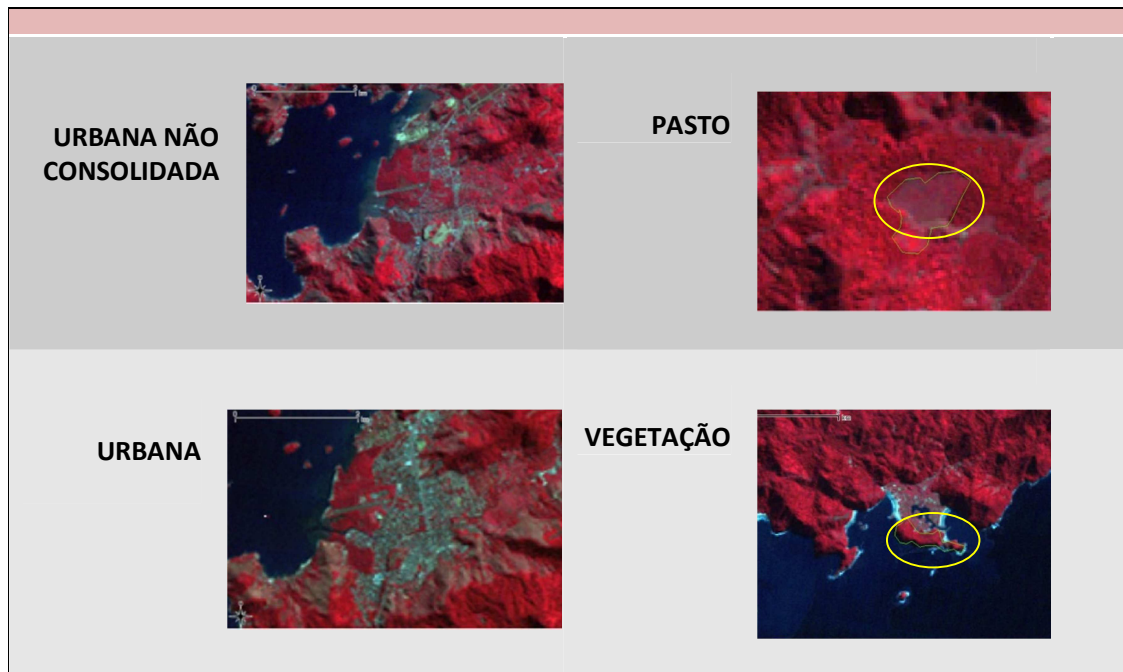


Figura 45 – Exemplos de áreas das imagens e usos definidos
Fonte: Organizado por Renata Corrêa. 2012.

A classe de uso urbano caracteriza-se pelo adensamento das construções e intensidade mais alta de uso e ocupação do solo, com maior número de edificações e mais próximas, ruas asfaltadas e baixa concentração de áreas verdes, entre outros. A observação do mapa de 1977 (Figura 46) revela que as áreas urbanas concentravam-se nos distritos-sede de ambos os municípios, além de Tarituba, em Parati e Mambucaba e Jacuecanga, em Angra dos Reis. Mais uma vez, destaca-se a instalação dos empreendimentos industriais em Angra dos Reis como fundamental para entender o processo em tela. Ao comparar os mapas de 1977 e de 1990 (Figura 47) algumas situações podem ser verificadas.

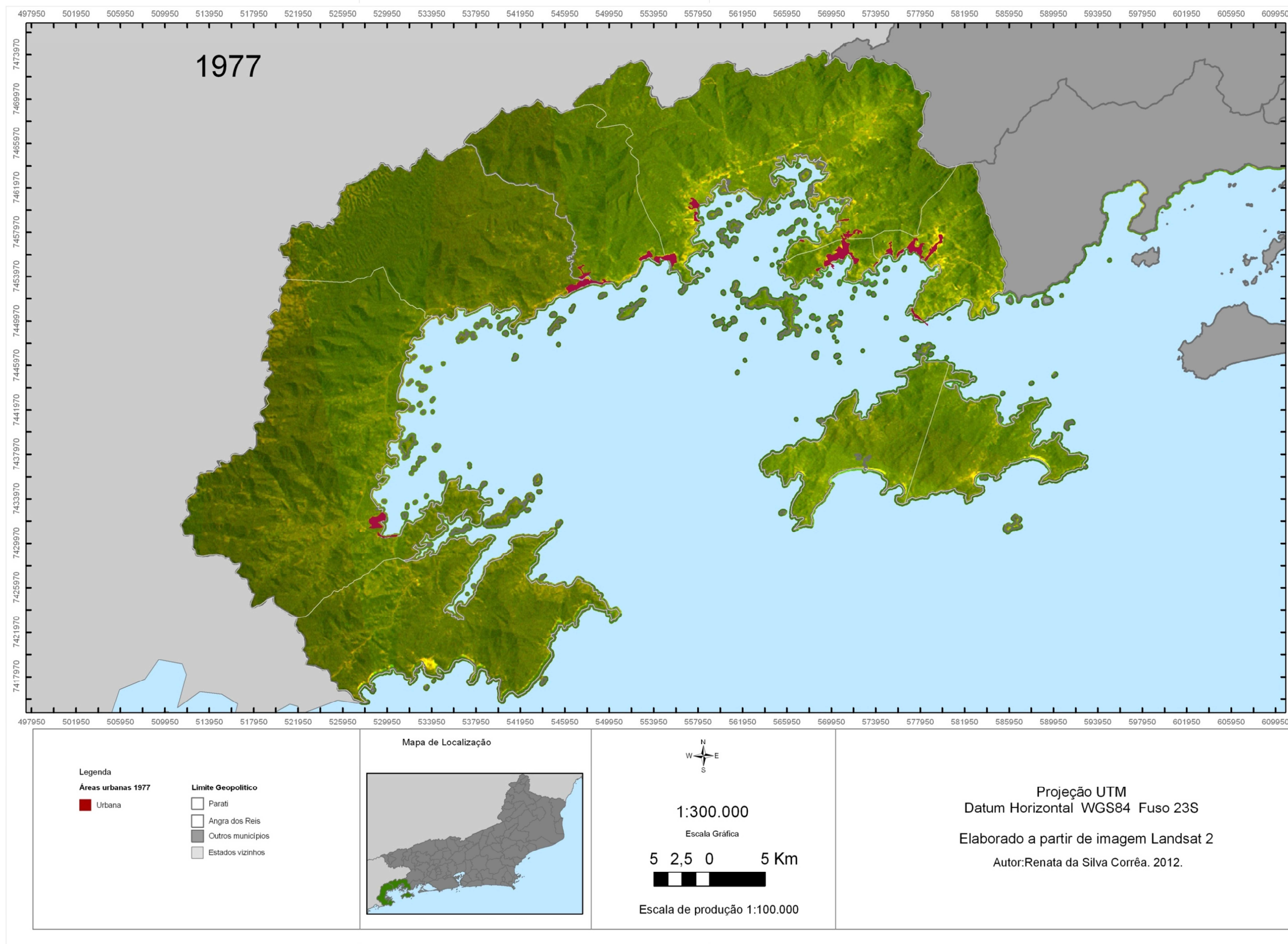


Figura 46 – Áreas de uso urbano, Angra dos Reis e Parati, 1977. Fonte dos dados: INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (1977). IBGE, Malhas Digitais. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/download/geociencias.shtm>. 2010.

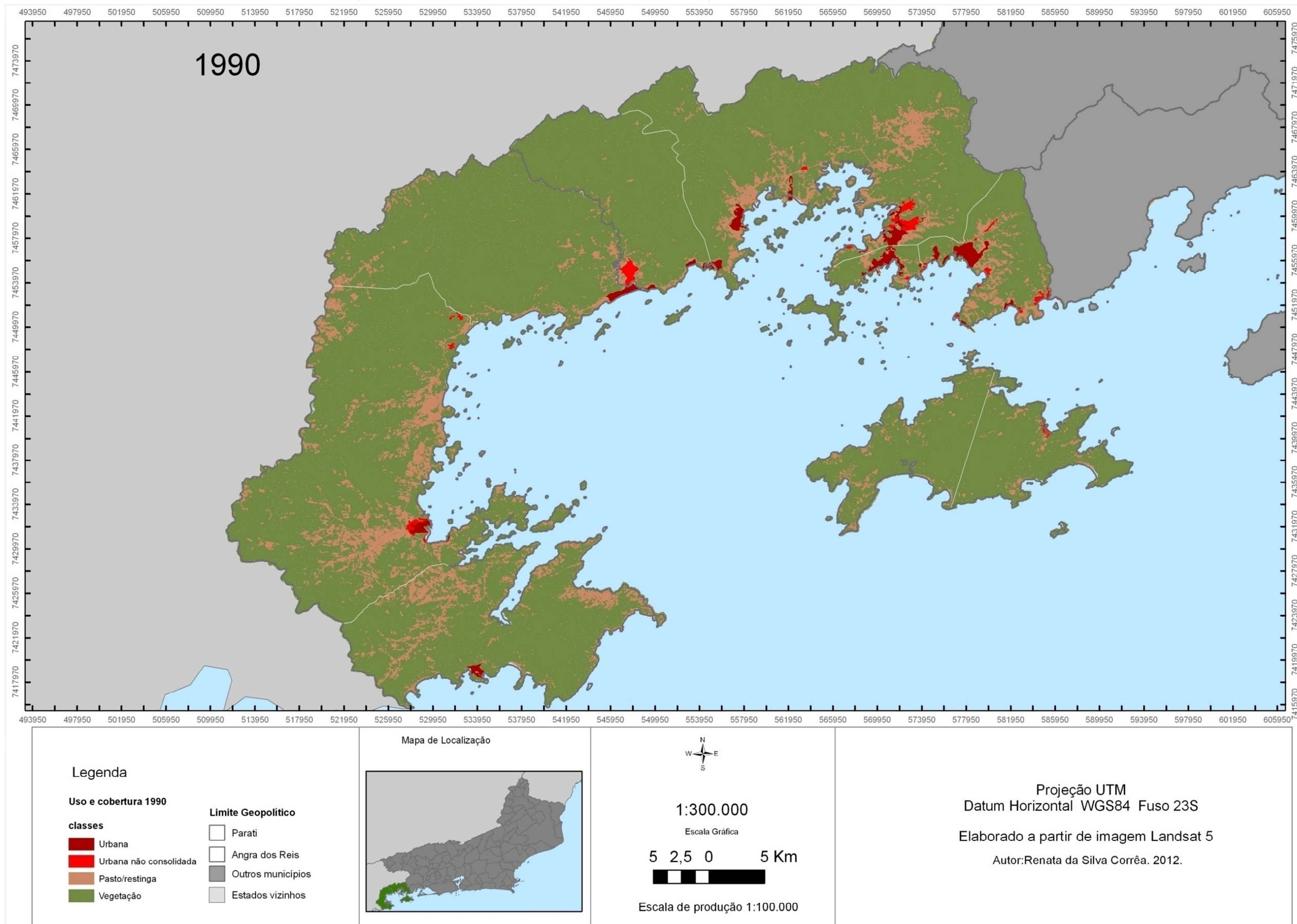


Figura 47 – Uso e cobertura do solo, Angra dos Reis e Parati, 1990. Fonte dos dados: INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (1990). IBGE, Malhas Digitais. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/download/geociencias.shtm>. 2010.

A tendência de ocupação nos distritos anteriormente mencionados continuou e o distrito de Cunhambebe, em Angra dos Reis, se destacou principalmente pela inserção de dois grandes complexos turístico-imobiliários que passaram a ocupar extensas áreas do município, nas localidades do Frade e do Bracuí. Nesta última, a ocupação nas áreas próximas ao empreendimento ainda não é identificada, não podendo o mesmo ser dito para a localidade do Frade. Neste, a mancha urbana localizada próximo ao limite do distrito de Mambucaba diz respeito não somente ao complexo turístico como também à ocupação de bairros adjacentes. A mesma interpretação serve às áreas urbanas localizadas no limite entre os dois municípios, próximas às usinas nucleares. Como ilustração, as figuras 48 e 49 são representativas da mudança no uso e ocupação do solo que aí se processa.

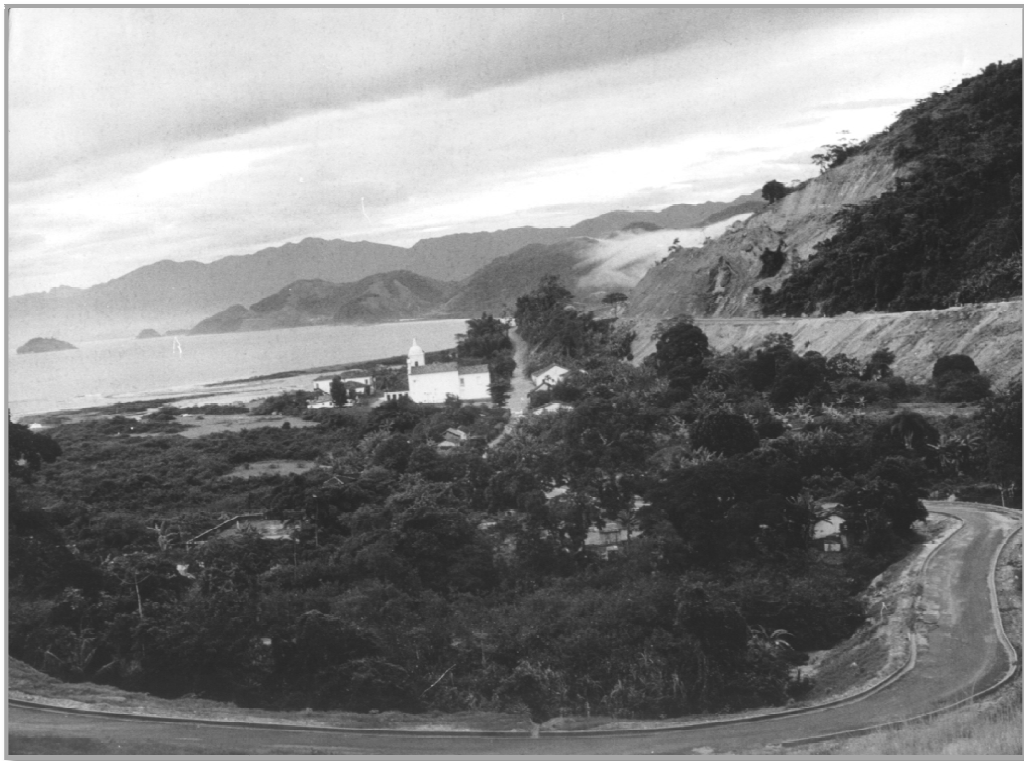


Figura 48 – Vila Histórica de Mambucaba, 1974. À direita, trecho da BR-101 sendo construído
Fonte: IPHAN. 2012.



Figura 49 – Vila Histórica de Mambucaba em anos recentes
Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/16391083>. 2012.

No distrito de Cunhambebe, embora a escala do mapa não permita a identificação, instalaram-se ainda inúmeros condomínios e casas ao longo de sua linha de costa, caracterizados não raramente pelo acesso restrito que conferem às praias e por uma população de renda mais elevada.

Sem dúvidas, a área urbana contígua ao centro da cidade de Angra dos Reis é uma das que se destacam em termos de crescimento no período considerado. O aumento populacional foi acompanhado pelo avanço das construções irregulares, expansão das áreas periféricas, um aumento na demanda por infraestruturas, a ocupação de áreas de mangue e o surgimento de bairros como o da Japuiba (Figura 50 e 51) composto, entre outros, de população residente deslocada por força da especulação imobiliária e de pessoas de fora do município atraídas pela oferta de empregos.



Figura 50 – Vista de Angra dos Reis com o centro da cidade ao fundo e o bairro da Japuiba em primeiro plano, 2006

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=324796>. 2011.



Figura 51 – Intensa ocupação do manguezal da Japuiba, 2008

Fonte: <http://www.biologo.com.br/MOSCATELLI/janeiro/JANEIRO2008.html>. 2011.

No caso de Parati, percebe-se pela comparação entre os mapas de 1990 e 2010 (Figura 52) que o avanço das áreas de uso urbano constitui um processo mais recente, marcado por crescimentos pontuais e concentrados dessas áreas ao longo do território. As áreas urbanas destacadas em 1990 referiam-se ao Condomínio Laranjeiras no distrito de Parati Mirim, à área central do distrito-sede e ao eixo que se prolonga pela RJ-165 ou Parati-Cunha.

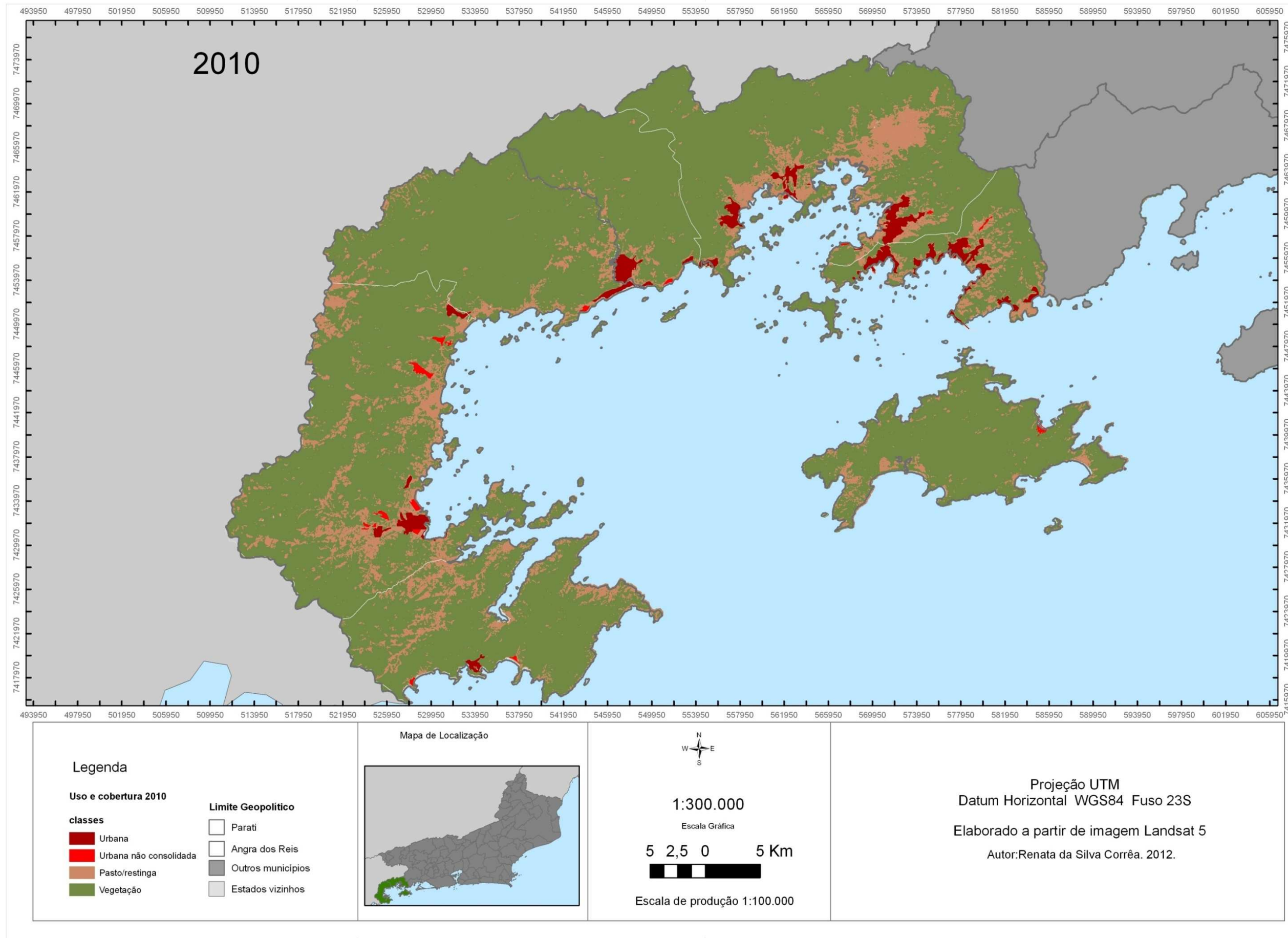


Figura 52 - Uso e cobertura do solo, Angra dos Reis e Parati, 2010. Fonte dos dados: INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (2010). IBGE, Malhas Digitais. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/download/geociencias.shtm>. 2012.

Vinte anos mais tarde, o que se verifica é a continuidade e consolidação da expansão do urbano sobre as áreas desta rodovia, para os bairros localizados no centro de Parati (Figuras 53 a 55) e para áreas onde viviam apenas comunidades locais tradicionais como é o caso da Praia do Sono, Trindade e São Gonçalo.

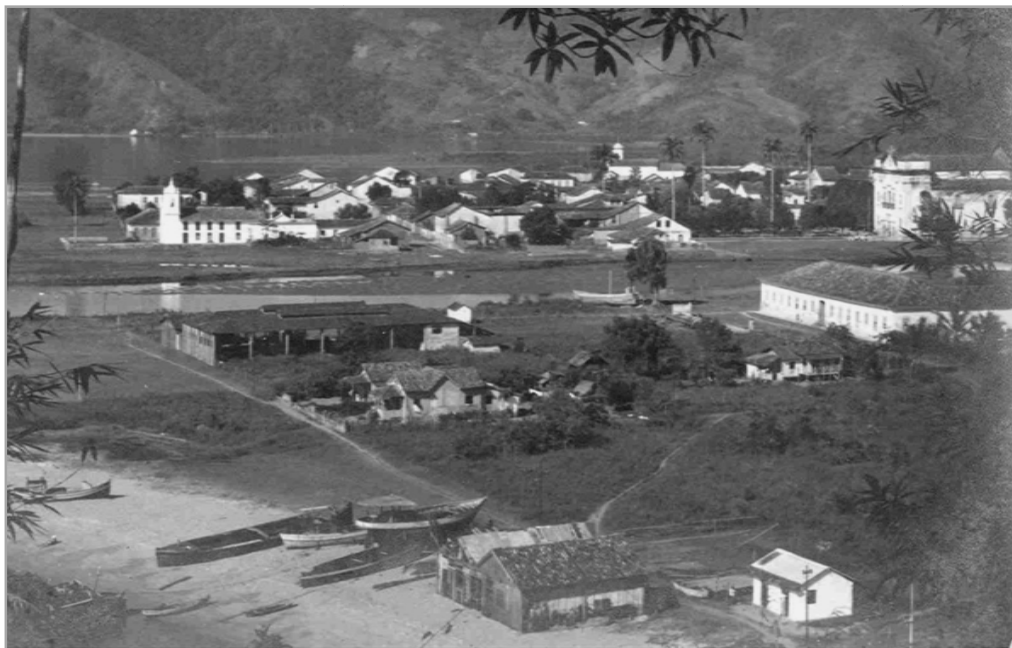


Figura 53 – Centro de Parati em 1951
Fonte: IPHAN. 2012.

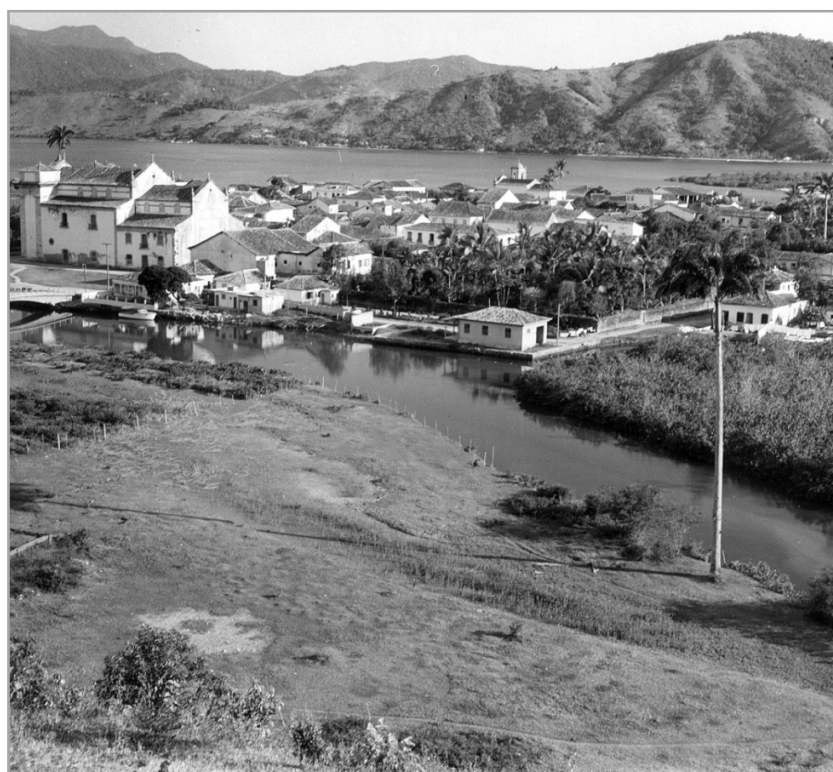


Figura 54 – Centro de Parati
em 1961
Fonte: IPHAN. 2012.



Figuras 55 e 56 – Centro de Parati em anos recentes
Fonte: <http://www.paraty.com.br/aereas/galeria.asp>. 2012.

Esse crescimento urbano está intimamente associado à intensificação da atividade turística ocorrida com a abertura da rodovia BR-101 na década de 1970, cujos efeitos começam a ser percebidos em finais da década de 1980 e, principalmente, nos anos noventa com o aumento significativo do número de estabelecimentos turísticos, conforme apresenta o gráfico abaixo (Figura 57) elaborado a partir dos dados contidos no Plano Diretor de Desenvolvimento Turístico do Município de Paraty.

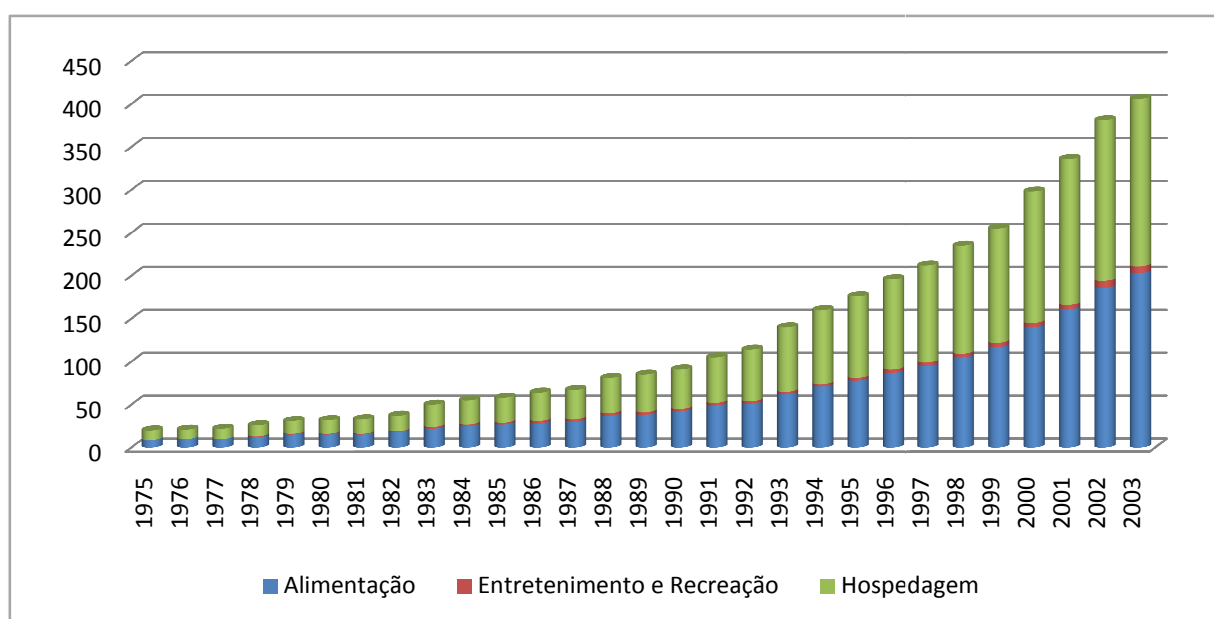


Figura 57 – Número de estabelecimentos turísticos por ano de inauguração, Parati, 1975-2003
Fonte: PARATY (RJ), (2003)

Com efeito, o maior eixo de expansão das áreas urbanas é o que se prolonga do centro de Parati e segue pela RJ-165, onde então é caracterizado pelo uso diverso do espaço com a presença de pequenas plantações de palmito, banana, cana-de-açúcar, estabelecimentos comerciais e de hospedagens, restaurantes, residências permanentes e de uso ocasional (Figura 58).



Figura 58 – Exemplos de usos na RJ-165
 Autores: Thalita Dantas, Mateus Rosa, Ingrid Freire. 2010.

Em séculos passados, a rodovia Parati-Cunha se configurou em importante eixo de articulação territorial e trocas comerciais, projetando o município de Parati para uma escala de acontecimentos que independiam apenas dos interesses locais. Atualmente, esta via é constantemente utilizada por moradores e turistas vindos de cidades vizinhas, do Vale do Paraíba paulista, e de Minas Gerais. Embora o tráfego seja realizado nos dois sentidos, ele é mais intenso em direção à Parati pelo deslocamento diário dos seus moradores que trabalham no centro (construção civil, marcenaria, prefeitura) ou que dependem dos serviços ali oferecidos, e também pelo escoamento da produção agrícola com origem em Cunha e que abastece os restaurantes, mercados e estabelecimentos de hospedagem de Parati. Além desses fluxos, existe ainda um

deslocamento de moradores de Parati que vão ao município de Cunha buscar serviços de saúde e comércio (roupas, remédios, hospitais).

De acordo com o zoneamento definido no Plano Diretor de Parati em 2006, essa área está localizada entre duas zonas de usos cada vez mais imbricados, que são o rural e o urbano (Figura 59). Retomando as ideias apresentadas no capítulo anterior, se entende que novos elementos (materiais ou imateriais) precisam ser considerados para tornar possível a interpretação de mudanças que vem ocorrendo nos espaços rurais.

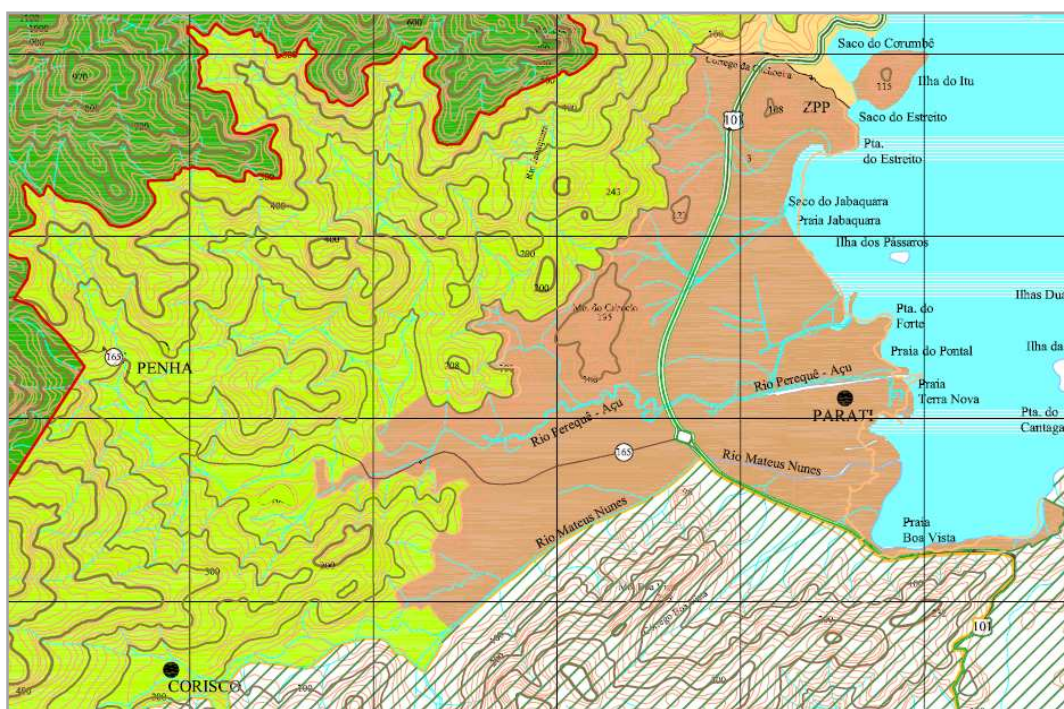


Figura 59 – A RJ-165 no zoneamento do Plano Diretor de Parati

Fonte: http://www.pagem.uerj.br/textos/172_2009/docs/docs_172_2009.html. 2012.

No estado do Rio de Janeiro, a disseminação desses elementos está associada ao processo urbanização e expansão metropolitana ocorrido com a retomada da economia fluminense e a formação de eixos de crescimento que se individualizam pela maior densidade econômica, política e social e acelerada integração das escalas global e local (RUA, 2007). A formação desses eixos se realiza porque os espaços são valorizados seletivamente pelo capital em variados

momentos. Nesse contexto, o turismo tem sido um elemento importante para entender as transformações socioespaciais que ocorrem em Parati. Não somente uma atividade econômica, o turismo é também uma prática social que adquire dimensão espacial conforme pessoas circulam e se hospedam, temporariamente, nos lugares, objetos técnicos são construídos ou modernizados para atender aos turistas e espaços são apropriados em detrimento de outros usos, que não seja o turístico. Esta atividade tem possibilitado (ao que parece de maneira mais latente nos últimos anos) a intensificação do processo de “adensamento de urbanidades”, concordando com Rua (2022a, 2002b e 2007), sem que os espaços de Parati estejam se tornando necessariamente urbanos.

Apesar do crescimento significativo das áreas urbanas no município de Parati, a observação da tabela abaixo (Tabela 11) revela, tanto em valores absolutos quanto relativos, que Angra dos Reis possui mais áreas urbanas, o que levaria a pensar que o processo de expansão dessas áreas no município tenha sido iniciado anteriormente, em comparação à Parati. Fato este que pode ser constatado a partir de tudo que vem sendo exposto no trabalho.

Em ambos os municípios a presença da vegetação é a característica mais evidente constatada pelo que se apresenta na tabela, correspondendo esta classe a mais de 80% das superfícies municipais nos dois períodos considerados. Mesmo que esta classe não tenha sido desmembrada no mapeamento, é possível afirmar pela observação dos totais apresentados na tabela 8 (onde constam as áreas das principais produções agrícolas em 2010) que esta classe corresponde, em sua quase totalidade, à vegetação natural.

Tabela 11 – Evolução das áreas de uso e ocupação do solo, Angra dos Reis e Parati, 1990/2010

CLASSES	ÁREA (HA)							
	ANGRA DOS REIS				PARATI			
	1990	%	2010	%	1990	%	2010	%
URBANA	1503,89	1,80	3021,86	3,61	448,18	0,47	909,24	0,96
URBANA NÃO CONSOLIDADA	807,68	0,96	138,58	0,17	157,63	0,17	404,95	0,43
PASTO/RESTINGA	9549,91	11,41	12485,82	14,91	13041,71	13,78	14764,90	15,60
VEGETAÇÃO	71869,12	85,83	68084,34	81,31	80987,07	85,58	78555,51	83,01
TOTAL	83730,602	100	83730,603	100	94634,592	100	94634,592	100

Fonte: Organizado por Renata Corrêa. 2012.

Ao analisar em conjunto a tabela e os mapas, percebe-se que o aumento das áreas urbanas se expressou não apenas em extensão, mas também em intensidade por meio do adensamento das áreas de urbanização ainda não consolidadas em 1990. Isso pode ser verificado ao somar as áreas das classes “urbana” e “urbana não consolidada” de cada município no ano de 1990 e comparar com o total de área urbana em 2010. Para melhor ilustrar o avanço das áreas de uso urbano ao longo dos anos, o mapa indicado na figura 60 apresenta as áreas mapeadas sobrepostas.

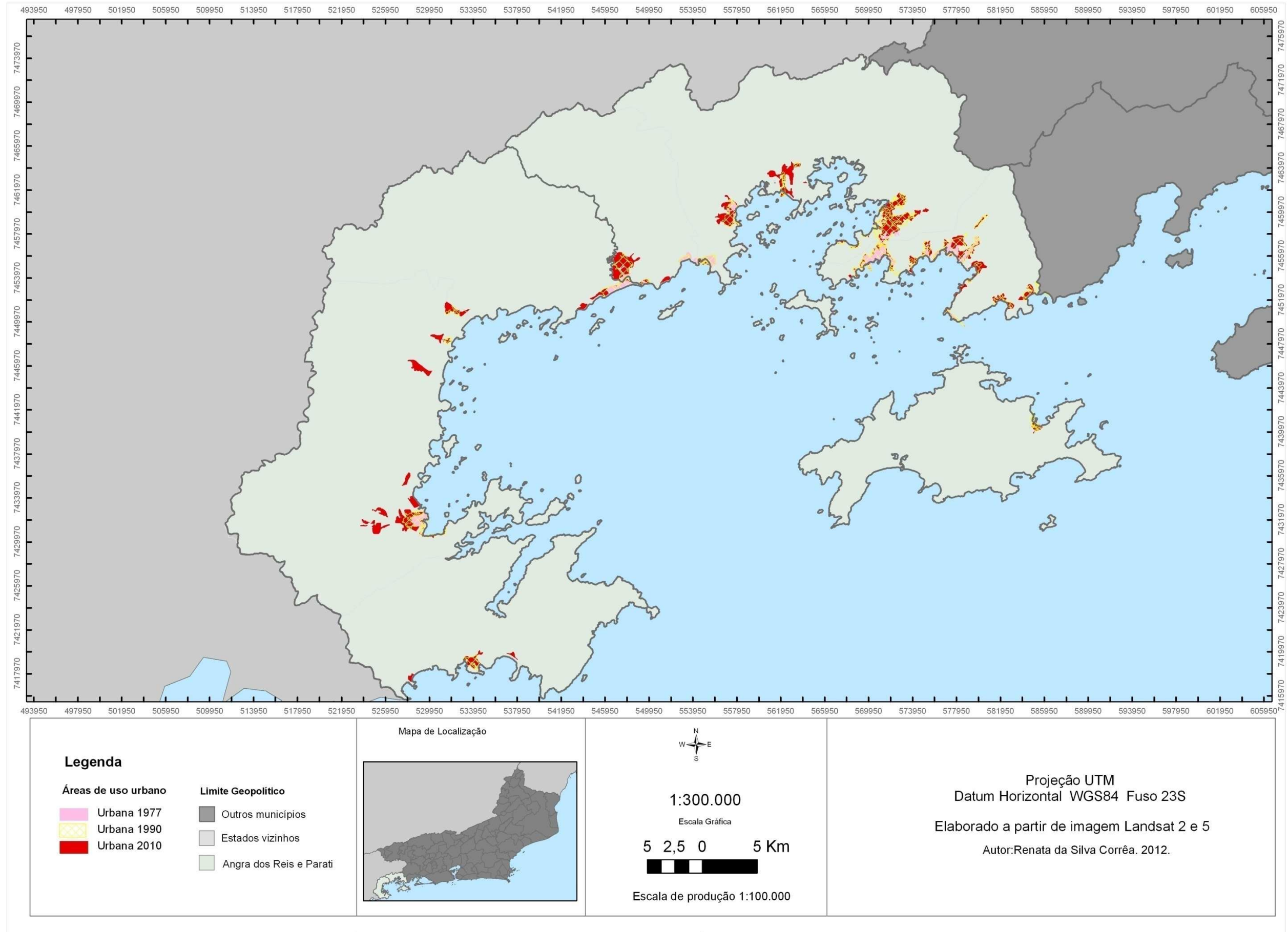


Figura 60 – Expansão das áreas de uso urbano em Angra dos Reis e Parati - 1977, 1990 e 2010
 Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (1977, 1990 e 2010). INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (2010)

Como se viu, os anos de 1960 e 1970 caracterizam-se pelo estabelecimento de fixos que proporcionam novas interações espaciais aos municípios e a intensificação de outras já existentes. A inserção dos mesmos nos referidos espaços se deu de maneira seletiva, destacando-se o município de Angra dos Reis não apenas pela instalação das indústrias, mas pela intensidade das transformações socioespaciais que se apresentam em comparação ao município de Parati. Em anos posteriores a esse período, os dois municípios caracterizam-se ainda pela presença marcante da atividade turística com a consolidação destes nos cenários nacional e internacional como se vê pelo sucesso de eventos como a Feira Internacional de Literatura em Parati, a inserção dos municípios como uns dos 65 destinos indutores, com padrão de qualidade internacional, do desenvolvimento turístico regional e também como uns dos destinos turísticos incluídos no roteiro elaborado para os visitantes durante a Copa do Mundo de 2014.

Também no que se refere ao turismo, a pavimentação da RJ-165 (a Parati-Cunha) deverá estimular ainda mais o setor em Parati, pois a via encurta a viagem entre São Paulo e o litoral sul fluminense tornando-se uma alternativa ao tráfego pela BR-101. Há décadas, a pavimentação da via tem sido pleiteada juntos aos órgãos competentes, mas a existência de um trecho no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina dificultava a liberação das obras sob a justificativa de que a melhoria das condições de trafegabilidade na rodovia poderia causar desequilíbrios ambientais. Após anos de espera, em novembro de 2011 o IBAMA concedeu a licença prévia para o asfaltamento da rodovia que atenderá aos objetivos de uma estrada-parque, a qual visa ao menor impacto no ambiente, buscando assim a compatibilização dos anseios de moradores e visitantes com a proteção ambiental.

Outro aspecto que tem se destacado no que tange ao turismo na região diz respeito à entrada de transatlânticos no município de Angra dos Reis, cujo número tem aumentado desde 2007. Os navios, em sua maioria, realizam paradas na Ilha Grande e em menor quantidade e apenas nos dois últimos anos, tem aportado no continente. Com a inserção do continente no roteiro dos navios, o município ganha mais um elemento de impulsão do turismo no centro da cidade que há oito anos vem contando também com a Festa Internacional de Teatro de Angra (FITA), com um público crescente a cada edição da festa e o reconhecimento de ter se tornado um dos maiores festivais de teatros do país (Figura 61).

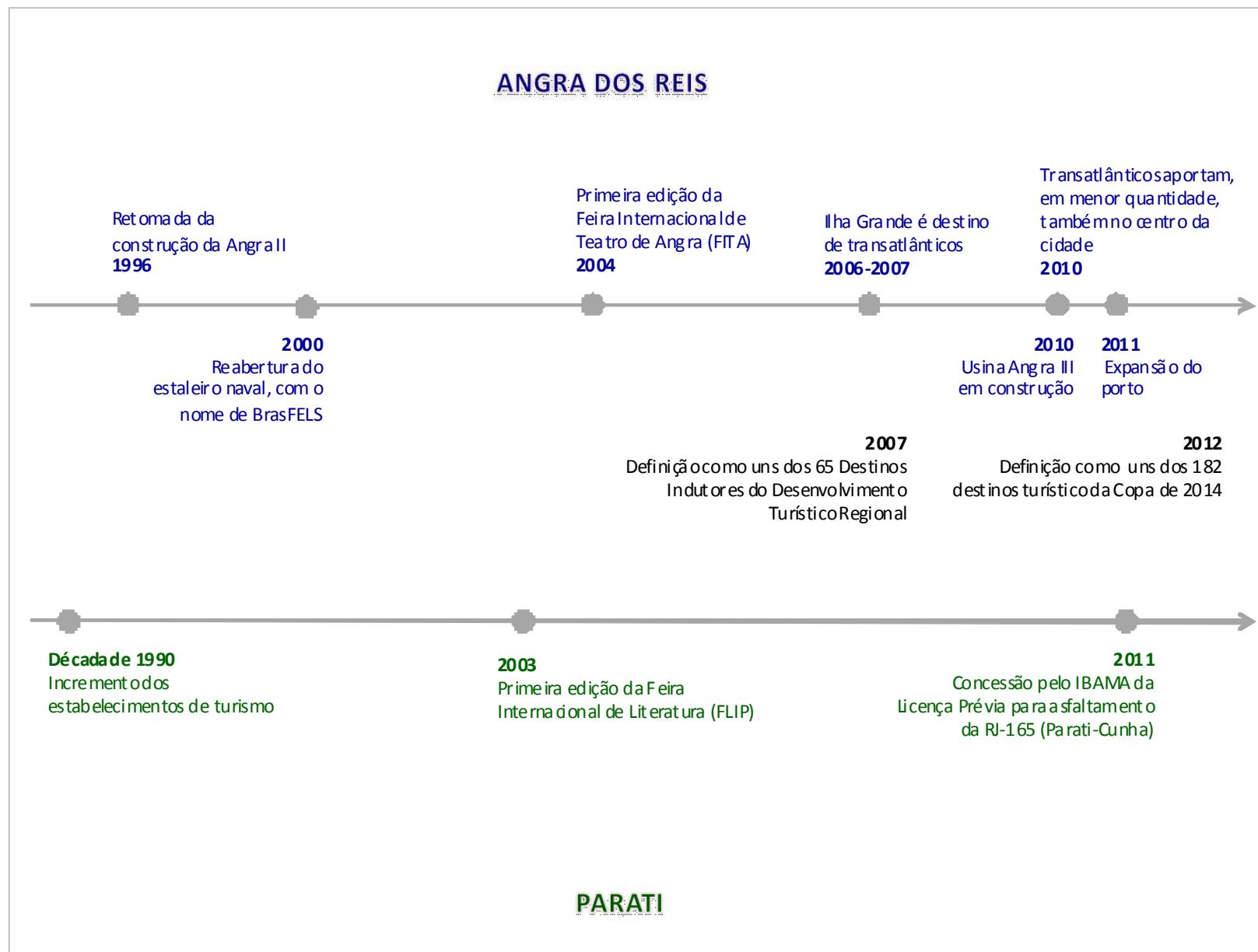


Figura 61 – Alguns elementos importantes da atualidade

Fonte: PARATY (RJ), (2003) <<http://www.fita.art.br/2011/>>. 2012. <<http://www.flip.org.br>>. 2012.

<<http://www.turismo.gov.br/turismo/>>. 2012. <<http://portalmaritimo.com/2011/02/03/porto-de-angra-marco-inicial-da-expansao-sera-nesta-sexta/>>. 2012. <<http://www.eletronuclear.gov.br/>>. 2012.

Além do turismo, as duas últimas décadas tem se caracterizado pela reabertura do estaleiro naval, as construções das usinas Angra II e III e a revitalização do porto de Angra. Como dito, a reabertura do estaleiro se insere na conjuntura de reaquecimento da indústria naval brasileira e tem gerado milhares de empregos para o município de Angra dos Reis, juntamente com o início da construção da Usina Angra III. Além do estaleiro e das usinas, o porto também tem sido alvo de ações que objetivam a sua reestruturação visando à possibilidade de o mesmo servir de base *offshore* na exploração da camada Pré-Sal na Bacia de Santos. Não apenas as atividades *offshore*, mas também a navegação de longo curso e o turismo tem sido pensados como vetores de dinamização do agora Terminal Portuário de Angra dos Reis (TEPAR).

Por fim, entende-se que os espaços são combinações específicas de elementos físicos, sociais, culturais e outros que são diferentemente valorizados em cada momento histórico, alterando as estruturas estabelecidas, criando novos arranjos de objetos e ações. Nesse movimento de transformação, é preciso entender que os elementos presentes nos espaços não são necessariamente os mesmos e é nesse sentido que as considerações apresentadas no item seguinte se justificam.

3.2 Para entender as transformações

No item deste trabalho sobre os elementos que provocam mudanças significativas nos espaços dos municípios estudados, identifica-se a maneira pela qual a atividade turística se incorpora às dinâmicas socioespaciais existentes, tornando-se importante fonte de renda municipal. A rodovia construída no início da década de 1970 traz consigo a facilidade de acesso à região e o fim do isolamento a que o município de Parati está submetido. Somado a isso, a política do governo federal de incentivo ao desenvolvimento do turismo no país favorece o estabelecimento de inúmeros empreendimentos turístico-imobiliários ao longo do litoral, principalmente, de Angra dos Reis.

Embora a rodovia tenha possibilitado a expansão do turismo em Angra e Parati, esta atividade se consolida sob vertentes distintas, caracterizadas pela evidência dos aspectos naturais em Angra e do patrimônio histórico-cultural em Parati. Em sua tese de doutorado, Carvalho (2009) faz uma análise sobre construção da memória oficial de Angra dos Reis e Parati

mostrando como as identidades são construídas valorizando ora o ambiente natural, ora o cultural. Partindo da premissa de que “as identidades não são características essenciais”, sendo “arquitetadas por discursos específicos com finalidades distintas” (p.17), ela aponta como os discursos definem Angra como o ambiente natural e preservado à medida que Parati é tida como o ambiente do histórico-cultural. Seguindo caminhos discursivos distintos, cada município representa um ambiente específico, “Angra dos Reis torna-se a Natureza, presente de Deus, e Paraty, a História, feito de Homens” (CARVALHO, 2009, p.22).

Em trabalho anterior (CORRÊA, R. S., 2009), buscou-se desmitificar o desenvolvimento do turismo em Angra dos Reis desassociando-o da ideia de vocação natural, pois se entende que esta vocação é uma construção social vinculada ao que a sociedade valoriza no tempo e no espaço como sendo um atrativo turístico. Nesse sentido, Carvalho (2009) analisa como as “vocações” de Angra e Parati são construídas a partir dos discursos das secretarias de turismo e do Guia Quatro Rodas, comparando-os com a materialidade cultural presente. Entende, ao trabalhar com a socióloga Myrian Sepúlveda dos Santos, que o resgate das memórias para a construção dos discursos está intimamente associado ao momento em que estes são elaborados, pois as memórias seriam “narrativas sobre o passado que são desenhadas a partir das perspectivas do tempo de sua construção, dos grupos sociais responsáveis pela sua edificação (CARVALHO, 2009, p.52).

Pela análise do Guia Quatro Rodas, afirma que os discursos mudam ao longo dos anos. De onze reportagens avaliadas pela autora, as três primeiras (de 1961, 1967 e 1969) relatam pontos turísticos no centro de Angra dos Reis, notadamente vinculados ao patrimônio histórico e cultural do município. As ilhas também poderiam ser visitadas embora não existisse ainda infraestrutura suficiente, além da localização de duas colônias penais. Continua a autora apontando que na publicação de 1983 destacam-se as ilhas e as personalidades ilustres, estando o foco do turismo agora na beleza natural do município e não mais nos seus atrativos históricos, o que gera um enfraquecimento das ações públicas de preservação do centro. Localiza-se aqui, segundo Carvalho (2009), a principal ruptura discursiva. Ao contrário de Angra, Parati sempre é relatada como o ambiente voltado para a história, o que muda segundo a autora, é a inserção do município no cenário do turismo nacional e internacional.

Importante mencionar que a preservação do patrimônio histórico e cultural de Parati, diferentemente de Angra, torna-se possível pelo seu isolamento físico associado a ações

institucionais de preservação do patrimônio. Embora a estrada Parati-Cunha permitisse alguma comunicação terrestre ao município de Parati (serviço de ônibus para Guaratinguetá), em finais da década de 1950 o principal meio de transporte continua sendo o marítimo, talvez por conta das instáveis condições de trafegabilidade da estrada em períodos de chuva. Por meio de lanchas particulares ou pelo serviço de transporte de carga e de passageiros do Serviço de Navegação Sul Fluminense, se torna possível a comercialização dos seus produtos agrícolas e ainda a ligação entre a cidade e os distritos ou daquela com os municípios de Angra dos Reis e Mangaratiba (IBGE, 1959). Sobre as ações institucionais, a valorização do patrimônio de Parati está inserida no contexto nacional de criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Além disso, acompanha o momento em que as ações deste instituto são revitalizadas no sentido de aliar a preservação do patrimônio e a rentabilidade econômica (CARVALHO, 2009).

Desde a década de 1940, com a declaração de Parati como Monumento Histórico do Estado do Rio de Janeiro e a delimitação do seu centro histórico em 1948, o patrimônio da cidade fica protegido, não podendo ser descaracterizado. De acordo com a autora supracitada, no contexto em que Parati é tombada como Patrimônio Histórico Nacional, o IPHAN recorre a UNESCO (Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura), solicitando auxílio sobre como desenvolver o turismo em Parati e ao mesmo tempo proteger o seu patrimônio. A UNESCO elabora então um relatório em 1968, investigando o potencial turístico e o valor do patrimônio cultural de Parati. O relatório “é categórico ao afirmar que o futuro da cidade é o turismo, mas para ele acontecesse, seria necessário desenvolver os setores hoteleiros, de alimentação e de artesanato, quase inexistente” (CARVALHO, 2009, p.173). É nessa conjuntura também que o planejamento da atividade turística no Brasil ganha maiores proporções com a criação da EMBRATUR e do Conselho Nacional de Turismo.

Como se vê, a expansão da atividade turística em Parati surge balizada na “vocação” do município ao turismo histórico e cultural. Esta vocação, inegavelmente, se apóia na existência de uma materialidade cultural preservada, o que não ocorre em Angra dos Reis. Mas como aponta Carvalho (2009) é construída como discurso oficial, que apresenta Parati como a “cidade da cultura”. Este imaginário presente tanto no senso comum quanto no discurso oficial é ainda mais reforçado com a inauguração da FLIP (Feira Literária Internacional de Paraty) em 2003. Além deste, o calendário de eventos do município conta com festivais de música, cinema, festas

religiosas e o conhecido Festival da Cachaça. Sem dúvidas a FLIP constitui hoje um dos principais eventos culturais do município, inserindo Parati e, conseqüentemente, o país no circuito internacional literário (Figura 62).

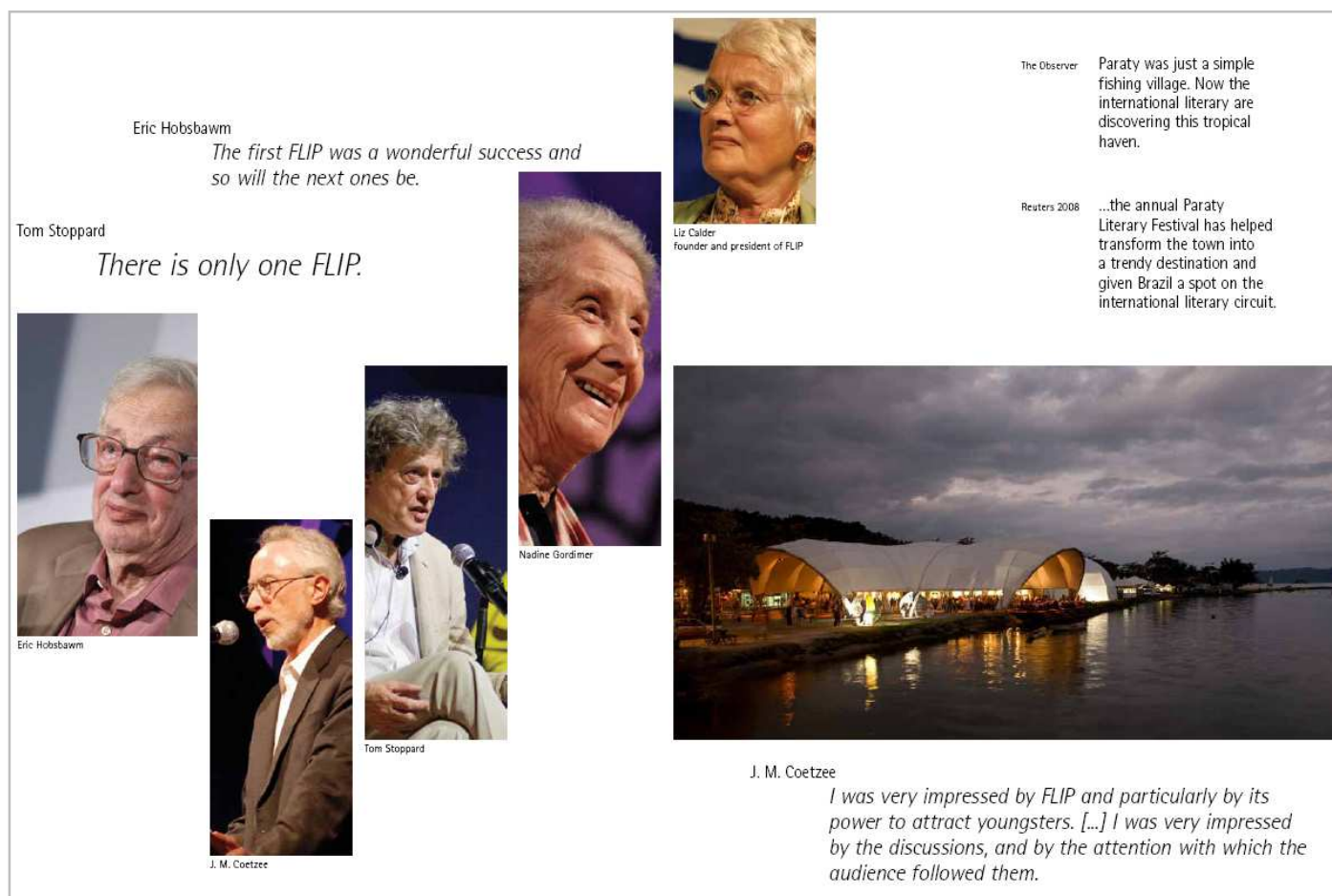


Figura 62 – Folder da FLIP ilustra as personalidades que já participaram do evento

Fonte: http://www.flip.org.br/Folder_Flip_2010.pdf. 2012.

As possibilidades de preservação do patrimônio cultural de Angra dos Reis parecem sucumbir mediante o avanço de uma lógica de valorização do espaço local que está associada a interesses nacionais de expansão do setor urbano-industrial. Nas fotos abaixo (Figuras 63 a 68), pode-se identificar que os espaços de Angra dos Reis e Parati possuíam formas com características similares, sendo marcados pela presença de casarões antigos e igrejas coloniais. O que também pode ser notado pelas figuras é que no município de Angra essas antigas formas, típicas de séculos passados, não permaneceram de maneira ampliada no espaço restando apenas alguns exemplos.



Figura 63 – Vista do centro de Angra dos Reis com destaque para o casarão da Praça General Osório e o Convento do Carmo, 1930

Fonte: <http://transparenciaangra.blogspot.com/2008/12/angra-antiga-na-internet.html>. 2011



Figura 64– Vista do centro de Angra dos Reis a partir da Baía da Ilha Grande.

Data provável, década de 1940

Fonte: <http://transparenciaangra.blogspot.com/2008/12/angra-antiga-na-internet.html>. 2011.



Figura 63– Centro de Angra com destaque para o casarão da Praça General Osório.

Ausência de antigo casario

Fonte: <http://www.photography-discussions.info/en/4H6G1w6>. 2012.



Figura 64– Aspectos da Rua do Comércio, centro da cidade de Angra dos Reis.

Data provável, década de 1940

Fonte: <http://transparenciaangra.blogspot.com/2008/12/angra-antiga-na-internet.html>. 2011



Figura 65 – Rua do Comércio, Angra dos Reis, em anos mais recentes

Fonte: <http://www.photography-discussions.info/en/4H6Glw6>. 2012.



Figura 66 – Casario aos fundos da Praça General Osório, Angra dos Reis. Data provável, década de 1940. Autor: Eric Hess.
Fonte: IPHAN. 2012.

No contexto de expansão do setor urbano-industrial, instalaram-se em Angra dos Reis as usinas nucleares, o estaleiro naval e o terminal marítimo de petróleo. Somado a isso, vale lembrar que já em 1928, chega ao município o ramal ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Esta ferrovia possibilita a comunicação com o vale do Paraíba e a retomada do crescimento econômico, principalmente com a construção da Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda. Pela ferrovia, importava-se carvão para a usina e exportavam-se os produtos por ela gerados através da sua comunicação com o porto, instalado na década de 1930.

A abertura de novas vias de comunicação, como a ferrovia e a RJ-155, e a mudança da política econômica nacional, que visa ao desenvolvimento de indústrias no país, inserem novas formas de interações espaciais entre o município e outros espaços. As interações espaciais, conforme afirma Corrêa (2006, p.280), são caracterizadas pelos deslocamentos no espaço, de pessoas, capitais, informações e mercadorias, “como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social”. As interações, segundo o autor, podem variar como resultado de transformações que alteram a organização espacial e apresentam padrões

diferenciados no espaço e no tempo, pois se estabelecem sob organizações sociais que possuem movimentos desiguais de transformação.

É nesse sentido que se entende como os espaços de Angra dos Reis e Parati se constituem e como distintos fatores participam em maior ou menor intensidade no processo de transformação socioespacial dos municípios. Não apenas os elementos até aqui mencionados, mas também a instalação do atual Colégio Naval - antiga Escola Naval (1914-1920) e Escola de Grumetes (1920-1949) -, e a relativa industrialização já apresentada pela existência de indústrias de beneficiamento de pescado na Ilha Grande nas décadas de 1960/70 contribuem para a análise.

Ainda assim fica a pergunta: “como, mesmo após a abertura da BR-101, não se instalaram tantos empreendimentos turístico-imobiliários em Parati?” Considera-se, provavelmente, a proximidade de Angra dos Reis em relação à metrópole fluminense. Corrêa (2006) afirma, relativizando a importância do efeito da distância, que “as interações espaciais são, em graus distintos, influenciadas pela distância: à medida que se verifica o aumento da distância, implicando a ampliação dos custos de transporte, de tempo e de esforço físico, verifica-se a diminuição da intensidade das interações espaciais (CORRÊA, 2006, p.30-31). Ademais, considera-se também a diferença do produto oferecido ao turista e de como esta atividade se manifesta nos municípios. Pois o discurso da vocação turística de Parati é construído a partir da história e da cultura, mantendo-se o patrimônio preservado, enquanto o de Angra a divulga como o paraíso natural, numa combinação perfeita entre o mar e a montanha.

Neste ponto, questiona-se o fato de que a construção das memórias oficiais está atrelada ao real, contudo, não se pode afirmar até onde uma se torna causa e consequência da outra. Não é possível dizer, para efeitos deste trabalho, que os discursos sobre a vocação turística se estabelecem em função de que os turistas àquela época buscam, prioritariamente, as ilhas e praias de Angra dos Reis e o centro histórico de Parati. Nem mesmo se pode concluir que o contrário também é verdadeiro, ou seja, que o discurso tenha orientado desde sempre as ações dos turistas.

Além desses, os demais fatores apontados ao longo deste trabalho são suficientes para identificar que os espaços de Angra dos Reis e Parati compõem arranjos específicos de objetos e ações que se constituem ao longo de suas histórias. É preciso entender que os espaços não estão situados sob a mesma linha evolutiva do tempo e que, por isso, seguem caminhos diversos. Assim, os elementos que explicam as transformações socioespaciais existentes em Angra dos

Reis não são, necessariamente, aqueles encontrados em Parati. E ainda que sejam, suas manifestações não se realizam da mesma forma e intensidade.

As ferramentas de processamento digital de dados espaciais, comumente identificadas como os pacotes de ferramentas disponibilizadas pelas geotecnologias, tem se constituído em importantes meios de análise ambiental e indicação de transformações ocorrentes em espaços naturais ou construídos. Pela possibilidade de espacialização de fenômenos físicos e socioeconômicos e o respectivo monitoramento das mudanças que podem ocorrer, as geotecnologias apresentam-se como um instrumento eficiente de subsídio às ações de planejamento e gestão do espaço. Isso porque possibilita um conhecimento integrado da realidade em estudo ao incorporar diversos planos de informação, além da possibilidade de se realizar prognósticos, por exemplo, a partir da modelagem de variáveis climáticas.

Neste trabalho, a utilização das ferramentas do geoprocessamento serviu para identificar a expansão das áreas de uso urbano nos municípios de Angra dos Reis e Parati. A partir dos mapas foi possível perceber que esse avanço se realizou de maneira diferenciada entre os municípios, o que pôde ser comprovado e complementado pela análise de dados socioeconômicos e dos elementos responsáveis pelas transformações que se apresentaram. É válido neste ponto retomar a ideia de que os resultados gerados a partir do geoprocessamento devem ser avaliados em conjunto a outros tipos de análise para que, dessa forma, as geotecnologias se configurem em meios eficazes de compreensão dos espaços geográficos.

4 CONCLUSÃO

O objetivo deste trabalho foi analisar as transformações socioespaciais ocorridas em Angra dos Reis e Parati de 1960/70 a 2010. A escolha por este período se justifica pelas mudanças significativas que se estabelecem em ambos os municípios devido à expansão de atividades industriais e turísticas e os respectivos processos de urbanização e modernização associados. Nesse contexto, encontra-se a construção da rodovia Rio-Santos que se constitui em importante elemento viabilizador da expansão de tais atividades.

Ao realizar a análise constatou-se que existe uma dinâmica diferenciada de transformação em que o município de Angra dos Reis se destaca. Apesar de o turismo ser um fator relevante para entender o desenvolvimento socioeconômico dos municípios, no caso de Angra dos Reis, outros elementos devem ser considerados para que se possa explicar as transformações socioespaciais ocorridas. Esses elementos se referem aos grandes projetos industriais que se instalam no município, sendo as usinas nucleares, o estaleiro naval e o terminal de petróleo da Petrobrás.

O trabalho esteve centrado no conceito de espaço geográfico. Para Santos (1997a, 1997b, 2007 e 2008) o espaço constitui-se de relações e de objetos que servem de base para que essas relações aconteçam, onde os objetos são transformados ou substituídos conforme as condições apresentadas em diferentes momentos históricos. Para entender como essas transformações ocorrem nos espaços, o autor propõe quatro categorias de análise (Processo, Forma, Função e Estrutura), que constituem uma unidade dialética, devendo ser apreendidas simultaneamente. Ou seja, sozinhas elas não explicam o espaço, pois existe uma intermediação entre a estrutura social e seu conteúdo e as formas.

Ao analisar as categorias de Milton Santos, Corrêa (2009a, 2009b) apresenta as relações existentes entre Processo e Forma, como a Convergência, a Divergência e a Refuncionalização, onde processos podem ou não convergir para formas semelhantes e antigas formas podem assumir novas funções. O que é importante para entender como os espaços transformam-se diferenciadamente, isso porque os elementos que os compõem variam quantitativa e qualitativamente (SANTOS, 2008). Estes elementos seriam os homens, o meio ecológico, as firmas e instituições e a infraestrutura que os homens vão criando sobre o meio ecológico. Tais

elementos não são homogêneos nos espaços também não sendo as possibilidades de interações entre eles.

Nesse sentido, os pensamentos de Massey (2000, 2004 e 2009) foram pertinentes, pois de acordo com a autora, o espaço é um produto de inter-relações sempre abertas e inacabadas, onde é possível a configuração de inúmeros arranjos não pré-determinados e a não linearidade dos espaços no tempo. Os espaços não se encontram assim, numa mesma linha evolutiva do tempo que os encaminha para os mesmos resultados.

Para entender como essas mudanças se processam nos espaços de Angra e Parati elaborou-se uma linha do tempo com os principais acontecimentos históricos. Viu-se que no decorrer do século XVII, a exploração aurífera nas Minas Gerais permitiu certo dinamismo econômico e social aos municípios, uma vez que estes se configuraram em importantes eixos de escoamento do ouro e de produtos agrícolas produzidos no interior no país. Pelos caminhos do litoral às minas, entre os quais o Caminho do Ouro em Parati foi um dos mais conhecidos da região, estabeleciam-se trocas comerciais e instalação de fixos, oficiais ou não, como Casa de Registro e estabelecimentos de hospedagens. Foi um período marcado por crescimento econômico e pela projeção dos municípios, principalmente de Parati, à escala de fenômenos que interessavam à Coroa Portuguesa.

Apesar de a atividade aurífera ter sido responsável por certa dinamização das economias locais, o que se percebeu nos anos do século XVIII foi um momento de estagnação motivado pela abertura de novos caminhos à região mineira, pelo fim da escravidão, liberando mão-de-obra das lavouras, além da abertura de uma linha de trem que possibilitava o escoamento da produção nacional do café diretamente para o Rio de Janeiro, sem percorrer pelos portos de Angra dos Reis e Parati.

Somado ao processo de esvaziamento econômico e populacional, tem-se o fato de que os municípios vivenciam relativo isolamento espacial que se modifica, pelo menos para Angra, em início do século XX. Isso porque a revitalização das estruturas do porto e a construção da estrada de ferro ligando este município à Barra Mansa permitiram uma retomada do crescimento que não foi verificado com a mesma proporção em Parati. Décadas à frente, o município de Angra dos Reis também é escolhido para sediar alguns empreendimentos industriais no contexto do projeto de modernização nacional, baseado no papel da ciência e da tecnologia como vetores dessa modernização. Assim, instalam-se as usinas nucleares, o estaleiro naval e o terminal de petróleo

da Petrobrás. No mesmo período, é construída a BR-101, possibilitando não apenas o pleno desenvolvimento das indústrias como também a consolidação e a intensificação do turismo em Angra e Parati.

As conseqüências desses processos se efetivam, entre outros, pela transformação dos espaços considerados essencialmente rurais em urbanos. Entendendo aqui que essas transformações não ocasionam o desaparecimento de todos os elementos que o caracterizam como rurais, pois se realiza uma hibridização desses espaços como na localidade da Praia do Sono, em Parati, e na Ilha Grande, em Angra dos Reis.

Ainda em relação às transformações provocadas, tem-se o significativo crescimento populacional, principalmente nos distritos-sede e naqueles aonde ocorreu a implantação dos empreendimentos industriais, como Jacuecanga e Mambucaba, além de Cunhambebe, com o crescimento de áreas periféricas ao centro e a valorização turística. A intensificação do turismo foi viabilizada por uma política nacional de incentivo ao setor e pela abertura da BR-101. Como conseqüência houve a instalação de inúmeros complexos turístico-imobiliários, marinas, hotéis e casas de segunda-residência em áreas privilegiadas dos municípios.

Nesse sentido, o turismo e as indústrias provocam intensa urbanização em Angra dos Reis e Parati, seja pela mudança de uso em algumas áreas ou pela intensificação de áreas já urbanizadas, densificando-se a ocupação sobre encostas, mangues e restingas. Apesar de um crescimento significativo das áreas urbanas em Parati, tanto em valores absolutos quanto relativos, Angra se destaca porque o processo de expansão dessas áreas é anterior ao que ocorre em Parati.

Além disso, ocorreram também conflitos pela posse de terras e o deslocamento de comunidades consideradas tradicionais, reestruturação de atividades como a pesca, surgimento de bairros periféricos, alteração na dinâmica das interações espaciais e o acesso restrito a certas localidades municipais e o destaque da indústria e do setor de comércio e serviços, vinculado principalmente ao turismo.

A partir dos exemplos de Angra dos Reis e Parati, buscou-se apresentar como diferentes espaços se constituem ao longo de suas histórias, com seus atores, objetos, ações e como se tornam singulares apesar de todo o movimento globalizante do qual fazem parte. Percebeu-se uma dinâmica diferenciada de transformação socioespacial mesmo para os casos em que os fenômenos aparentam certa convergência, como o turismo, as particularidades se apresentam.

Além disso, percebe-se uma tendência de continuidade das transformações que ora foram identificadas.

REFERÊNCIAS

ANGRA DOS REIS (RJ). Prefeitura. **Plano Diretor**. Angra: primeira fase. Angra dos Reis: Convênio COPPE – UFRJ – PMAR, 1990.

BECKER, Bertha K. ; EGLER, Claudio A. **O embrião do projeto geopolítico da modernidade: o Vale do Paraíba e suas ramificações**. Rio de Janeiro: UFRJ/PPG-LAGET, 1989. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pdf/Embriao.pdf>>. Acesso em: Dez. 2011.

BEGOSSI, Alpina et al. **Ecologia do pescador artesanal da Baía da Ilha Grande, RJ. São Paulo: RIMA, 2010.**

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti; BERNARDES, Nilo. A pesca no litoral do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.12, n.1, p. 17 – 53. 1950.

BERTONCELLO, Rodolfo V. **Processo de modernização e espaço local: o caso do município de Angra dos Reis**. 1992. 175 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil 1872**. [Rio de Janeiro, 187-?].

_____. **Synopse do Recenseamento de 1890**. Rio de Janeiro, 1898.

_____. **Synopse do Recenseamento de 1900**. Rio de Janeiro, 1905.

_____. **Recenseamento de 1920**. Rio de Janeiro, 1926.

BRAUDRILLARD, Jean. A função social do objeto signo. In: _____. **Para uma crítica da economia política dos objetos**. Lisboa: Edições 70, 1972. p.11-17.

CÂMARA, Gilberto, DAVIS, Clodoveu; MONTEIRO, Antônio Miguel Vieira (Org.). **Introdução à Ciência da Geoinformação**. São José dos Campos: DPI/INPE, 2001. Disponível em: <<http://www.dpi.inpe.br/gilberto/livro/introd/index.html>>. Acesso em: Mai. 2011.

CÂMARA, Gilberto; MONTEIRO, Antônio Miguel Vieira; MEDEIROS, José Simeão de. **Representações computacionais do espaço: um diálogo entre a Geografia e a Ciência da Geoinformação**. São José dos Campos: DPI/INPE, 2001. Disponível em: <www.dpi.inpe.br/geopro/trabalhos/epistemologia.pdf>. Acesso em: Abr. 2011.

CARVALHO, Aline Oliveira de. **Entre ilhas e correntes: a criação do ambiente em Angra dos Reis e Paraty, Brasil**. 2009. 274 f. Tese (Doutorado em Filosofia e Ciências Humanas) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

CORRÊA, Josel Machado; CORRÊA, Walquíria Kruger; GERARDI, Lúcia Helena de Oliveira. A problemática da definição e da delimitação do espaço rural e urbano - mudanças no espaço

rural e práticas institucionais: o exemplo da ilha de Santa Catarina. **Geografia, Rio Claro**, v. 26, n.1, abr. 2001.

CORRÊA, Renata da Silva. **Consideração sobre a vocação turística no município de Angra dos Reis-RJ**: pensando o turismo a partir do território. 2009. 109 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3ed. São Paulo: Editora Ática, 1995.

_____. Espaço, um conceito-chave na Geografia. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 15-47.

_____. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.). **Explorações Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 279-318.

_____. **Aula magna ministrada pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 16 set. 2009a.

_____. **Processo Forma e Significado**. Uma breve consideração. Rio Grande do Sul, 2009b. Disponível em: <http://www.ihgrgs.org.br/Contribuicoes/Processo_Forma_Significado.htm>. Acesso em: Set. 2011.

EMPRESA DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E EXTENSÃO RURAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Acompanhamento Sistemático da Produção Agrícola – ASPA**. Área e produção colhida segundo os municípios do estado do Rio de Janeiro, 2009.

_____. **Acompanhamento Sistemático da Produção Agrícola – ASPA**. Área e produção colhida segundo os municípios do estado do Rio de Janeiro, 2010.

FITZ, Paulo Roberto. **Geoprocessamento sem complicação**. São Paulo: Oficina de Textos, 2008.

FRANCESCO, Ana Alves de. Território em disputa: o caso dos caiçaras da Cajaíba. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, 5., 2010, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: ANPPAS, 2010. Não paginado.

FREITAS, Inês Aguiar de. Novas formas de turismo no Rio de Janeiro: o exemplo da Rodovia Teresópolis-Nova Friburgo. In: MARAFON, Glaucio José; RIBEIRO, Marta Foeppel (Org.). **Estudos de Geografia Fluminense**. 1. ed. Rio de Janeiro: Eduerj, 2001. v. 1, p. 87-95.

GALVÃO, Maria do Carmo Corrêa. As múltiplas facetas do espaço agrário contemporâneo no Brasil. In: ENCONTRO O ENSINO DE GEOGRAFIA FRENTE ÀS TRANSFORMAÇÕES GLOBAIS, 1995, Rio de Janeiro. **A geografia e as transformações globais: conceitos e temas para o ensino**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995. p. 101-116.

GUANZIROLI, Carlos Enrique. **Contribuição à reflexão sobre o processo de produção de um espaço regional**. O caso de Angra dos Reis. 1983. 338 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1983.

GURGEL, Heitor; AMARAL, Edelweiss. **Paraty, caminho do ouro**. Rio de Janeiro: São José, 1973.

GAZETA MERCANTIL. **Verolme** - estaleiro será arrendado hoje pela Fels Setal. 2000.
Disponível em:

<<http://indexet.investimentosenoticias.com.br/arquivo/2000/03/02/410/VEROLME-Estaleiro-sera-arrendado-hoje-pela-Fels-Setal.html>>. Acesso em: Jul. 2009.

IBGE. **Sinopse estatística do município de Angra dos Reis**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948a.

_____. **Sinopse estatística do município de Parati**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948b.

_____. **Censo demográfico, censos econômicos 1940** – Rio de Janeiro. Série regional. Parte 15. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1951.

_____. **Censo demográfico 1950** – Rio de Janeiro. Série regional. Rio de Janeiro, 1955. v. 23, t. 1.

_____. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro, 1959. v. 22.

_____. **Censo demográfico 1960** – Rio de Janeiro. VII Recenseamento geral do Brasil. Série regional. Rio de Janeiro, [196-?]. v. 1. t. 11.

_____. **Censo agrícola 1960** – Espírito Santo, Rio de Janeiro, Guanabara. VII Recenseamento geral do Brasil. Série regional. Rio de Janeiro, 1969. v. 2. t. 10. Parte 2.

_____. **Censo demográfico 1970** – Rio de Janeiro. VIII Recenseamento geral do Brasil. Série Regional. Rio de Janeiro, 1973a. v.1. t. 16.

_____. **Censo agropecuário 1970** – Rio de Janeiro. VIII Recenseamento geral do Brasil. Série regional. Rio de Janeiro, 1973b. v. 3. t.11.

_____. **Censo agropecuário 1975** – Rio de Janeiro. Censos econômicos 1975. Série regional. Rio de Janeiro, 1979. v. 1. t. 16.

_____. **Censo demográfico 1980** – Rio de Janeiro. IX Recenseamento geral do Brasil. Dados distritais. Série regional. Rio de Janeiro, 1983a. v. 1. n.16. t. 3.

IBGE. **Censo agropecuário 1980** – Rio de Janeiro. IX Recenseamento geral do Brasil. Dados distritais. Série regional. Rio de Janeiro, 1983b. v. 2. t. 3. n. 18.

_____. **Censo agropecuário 1985** – Rio de Janeiro. Censos econômicos 1985. Rio de Janeiro, 1990. n. 20.

_____. **Censo demográfico 1991** – Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1991. n.20.

_____. **Censo agropecuário 1995-1996** – Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1997. n. 18.

_____. **Manual de delimitação dos setores de 2000**. Rio de Janeiro, 1998.

_____. **Censo demográfico 2000**. Características da população e dos domicílios. Resultados do universo. Rio de Janeiro, 2000.

_____. **Introdução ao Processamento Digital de Imagens**. Rio de Janeiro: IBGE, 2001. 94p.

_____. **Censo agropecuário 2006**. Rio de Janeiro, 2009.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Características da população e dos domicílios. Resultados do universo. Rio de Janeiro, 2011.

IBGE. Coordenadoria de Cartografia. **Carta Topográfica Vetorial 1:50.000**. CUNHAMBEBE SF-23-Z-A-V-3. 1. ed. 1973. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/>>. Acesso em: Jun/2011.

IGARA Consultoria em Aquicultura e Gestão Ambiental. **Estudos para definir proposta de categoria de unidade de conservação para o espaço territorial constituído pela Reserva Ecológica da Juatinga e Área Estadual de Lazer de Paraty Mirim**. [Rio de Janeiro], 2011. Disponível em:

<http://www.bocaina.org.br/images/BOCAINA/documentos/rej_recategorizacao_apresentacao_c t-ucs-comunidades_22julho2011.pdf>. Acesso em: Jan 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS. Coordenação de Elaboração e Ação Política. **Angra dos Reis: gestão democrática; apropriação do solo urbano. A apropriação do solo urbano**. Rio de Janeiro, 1993. v 2.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Brasil) **Pessoal ocupado** – Comércio, Agropecuária, Serviços, Indústria (Pessoa), 1970/1995. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/>>. Acesso em: Jan. 2012.

INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE. Gerência de Geoprocessamento e Estudos Ambientais. **Ortofoto 1:25.000**. Bloco 29, 32 e 32A. Rio de Janeiro, 2007.

_____. **Base cartográfica**. Escala 1:50.000. Disponibilizada em 2010.

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (Brasil). **Imagem LANDSAT 2**. Sensor MSS. Canais 7, 5 e 4. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Imagem de Satélite. Órbita 233. Ponto 076. De 04 de fevereiro de 1977. Disponível em: <<http://www.dgi.inpe.br/CDSR/>>. Acesso em: Abr. 2011.

_____. **Imagem LANDSAT 2**. Sensor MSS. Canais 7, 5 e 4. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Imagem de Satélite. Órbita 234. Ponto 076. De 06 de maio de 1977. Disponível em: <<http://www.dgi.inpe.br/CDSR/>>. Acesso em: Abr. 2011.

_____. **Imagem LANDSAT 5**. Sensor TM. Canais 3, 4 e 5. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Imagem de Satélite. Órbita 217 Ponto 76. De 24 de fevereiro de 1990. Disponível em: <<http://www.dgi.inpe.br/CDSR/>>. Acesso em: Abr. 2011.

_____. **Imagem LANDSAT 5**. Sensor TM. Canais 3, 4 e 5. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Imagem de Satélite. Órbita 218 Ponto 76. De 9 de julho de 1990. Disponível em: <<http://www.dgi.inpe.br/CDSR/>>. Acesso em: Abr. 2011.

_____. **Imagem LANDSAT 5**. Sensor TM. Canais 3, 4 e 5. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Imagem de Satélite. Órbita 218 Ponto 76. De 6 de fevereiro de 2010. Disponível em: <<http://www.dgi.inpe.br/CDSR/>>. Acesso em: Abr. 2011.

LIMA, Honório. **Notícia histórica e geográfica de Angra dos Reis**. 3. ed. Rio de Janeiro: São José, 1974.

MASCARENHAS, Gilmar. A globalização e o lugar: Gíron (Equador). In: CASTELLO, I. R. (Org.). **Fronteiras na América Latina**: espaços em transformação. 1. ed. Porto Alegre: FEE e Editora da UFRGS, 1997. v. 1, p. 114-130.

MASSEY, Doreen. Um sentido global de lugar. In: ARANTES, Antônio A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000. p. 176-185.

_____. Filosofia política da espacialidade: algumas considerações. **GEOgraphia**, Niterói, v. 6, n. 12, p.7-23, jul./dez. 2004.

MASSEY, Doreen. **Pelo Espaço**. Uma nova visão política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. Traduzido por Rogério Haesbaert e Hilda Maciel.

MAYA, Tadza. A praia que era grande. O drama dos caiçaras da Juatinga, que estão deixando suas terras ancestrais para viver em favelas de Paraty. **Revista Zé Pereira**, Rio de Janeiro, n. 4. 2008. Disponível em: <<http://www.revistazepereira.com.br/a-praia-que-era-grande/>>. Acesso em: Jan. 2012.

MENDONÇA, Marina de Oliveira. **Territórios, deslocamentos, permanências e transformações**: o caso dos caiçaras da Praia Grande da Cajaíba/Paraty, RJ. 2010. 121 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental). Programa de Pós-graduação em Ciência Ambiental, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

PARATY (RJ). Prefeitura. Secretaria de Turismo e Cultura. **Plano diretor de desenvolvimento turístico de Paraty**. Inventário turístico. Aspectos gerais. Paraty, 2003. v 1.

PIR2 Consultoria Ambiental Ltda. **Estudo de Impacto Ambiental para a implantação de linha de água de formação e de emissário para escoamento de efluentes líquidos industriais tratados**. TRANSPETRO/TEBIG, Angra dos Reis, RJ. [Rio de Janeiro], 2008. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/meio-ambiente-e-sociedade/preservando-meio-ambiente/licenciamento-ambiental/>>. Acesso em: Jan. 2012.

PIZARRO e ARAÚJO, José de Souza Azevedo. **Memórias Históricas do Rio de Janeiro e das Províncias Anexas à Jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1820a. 9 v. V. 2.

_____. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1820b. 9 v. V. 3.

_____. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1820c. 9 v. V. 5.

RIO DE JANEIRO (RJ). Estado. Secretaria de Estado de Cultura. **Ouro, Café, Açúcar, Sal**. Projeto inventário de bens culturais imóveis: desenvolvimento territorial dos caminhos singulares do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Cultura/INEPAC, SEBRAE-RJ, UNESCO/Brasil, 2004.

RODRIGUES, Ivete Oliveira; SANTOS, Josinaldo dos; OLIVEIRA, Tereza Maria Ramos de. Médio Vale do Paraíba do Sul: Estado, políticas públicas e organização do espaço – 1930-1980. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.54, n.2, p.57-82, out/dez. 1992.

RUA, João. Urbanidades e novas ruralidades no estado do Rio de Janeiro: algumas considerações teóricas. In: MARAFON, Glaucio José; RIBEIRO, Marta Foeppe. **Estudos de Geografia Fluminense**. Rio de Janeiro: Infobook Ltda, 2002a. p. 27-42.

_____. Urbanização em áreas rurais no estado do Rio de Janeiro. In: MARAFON, Glaucio José; RIBEIRO, Marta Foeppe. **Estudos de Geografia Fluminense**. Rio de Janeiro: Infobook Ltda, 2002b. p. 43-69.

_____. As crises vividas pelo estado do Rio de Janeiro e a emergência de novas territorialidades em áreas rurais. In: MARAFON, Glaucio José; RIBEIRO, Miguel Angelo; RUA, João. **Abordagens teórico-metodológicas em geografia agrária**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007. p. 271-298.

SANT'ANNA, Fátima Cristina Rangel. **Desemprego e saúde: dilemas e perspectivas nas trajetórias dos trabalhadores do estaleiro Verolme**, Angra dos Reis/RJ. 2000. 86f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Escola Nacional de Saúde Pública, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <<http://teses.ict.fiocruz.br/pdf/santannaferm.pdf>>. Acesso em: Jul. 2009.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997a.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997b.

_____. **Pensando o espaço do homem**. 5.ed, 1 reimp. São Paulo: Edusp, 2007.

_____. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE (Brasil). **História resumida do setor naval brasileiro**. 2008. Disponível em: <<http://www.sinaval.org.br/docs/Balanco2008-Historia.pdf>>. Acesso em: Ago. 2009.

VIANNA, Marcelo (Org.). **Diagnóstico da cadeia produtiva da pesca marítima no Estado do Rio de Janeiro**: relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: FAERJ/SEBRAE-RJ, 2009.

WOODS, Michael. Introducing Rural Geography. In:_____. **Rural Geography**: processes, responses and experiences in rural restructuring. London: SAGE, 2005.

_____. Engaging the global countryside: globalization, hybridity and the reconstitution of rural place. **Progress in Human Geography**, London, v. 31, n. 4, p. 485-507. 2007. Disponível em: <<http://phg.sagepub.com/cgi/content/abstract/31/4/485>> Acesso em: Abr. 2009.

ZUQUIM, Maria de Lourdes. **Os caminhos do rural**. Uma questão agrária e ambiental. São Paulo: Senac São Paulo, 2007.