

VALDEMIR CUNHA

Coastal Brazil  
**Brasil**  
Litoral



VALDEMIR CUNHA

**Brasil** Litoral



Patrocínio

Realização

Ministério da  
Cultura

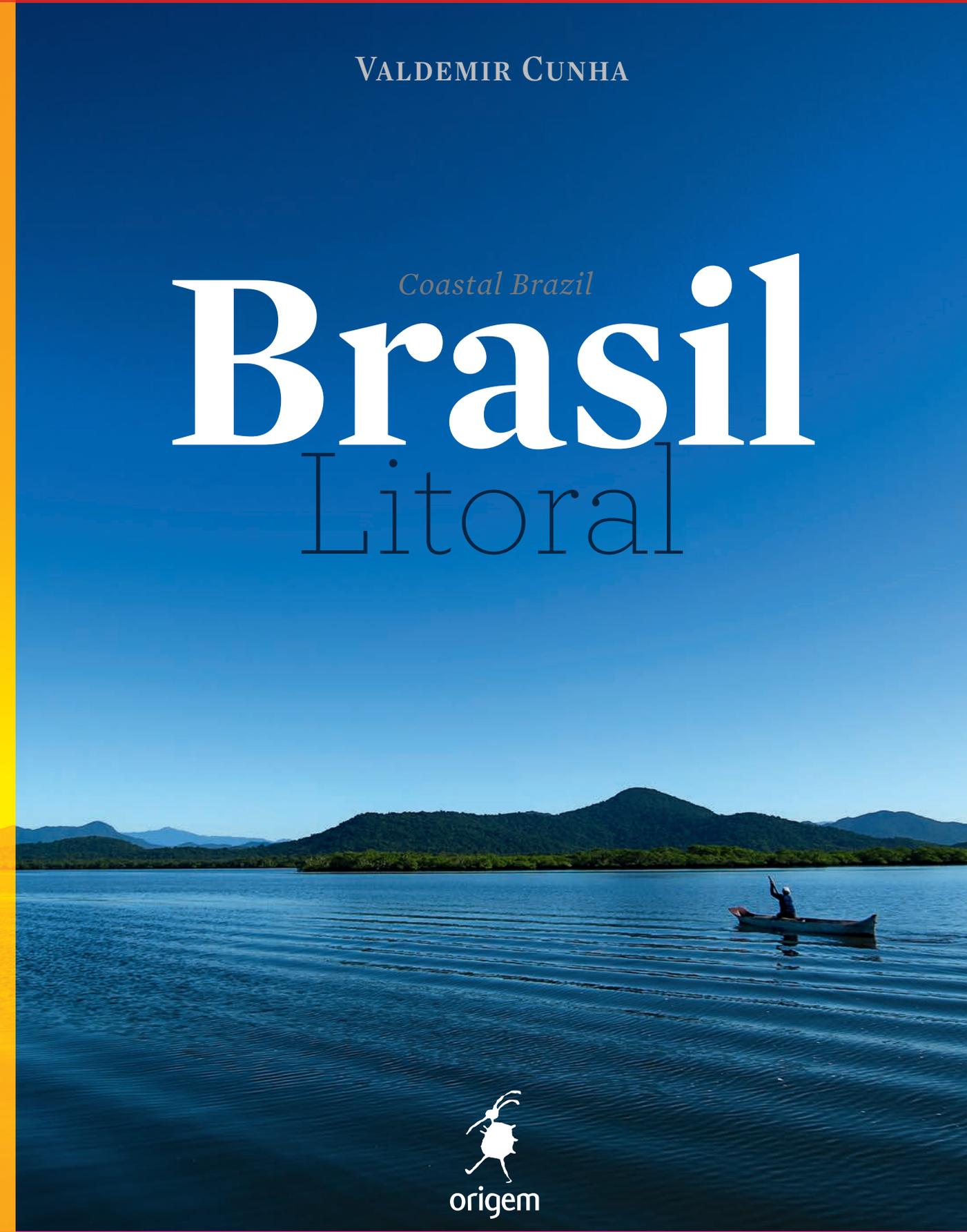
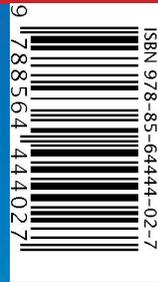


VALDEMIR CUNHA

*Coastal Brazil*  
**Brasil**  
Litoral

VALDEMIR CUNHA

**Brasil** Litoral



Patrocínio

Realização

Ministério da  
Cultura











Vista aérea das salinas, Areia Branca, RN | *Aerial view of the salt deposits, Areia Branca, RN*









Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

---

Cunha,Valdemir

Brasil litoral = Coastal Brazil / [concepção  
editorial e fotografias/concept and photos]  
Valdemir Cunha ; [texto/text Xavier Bartaburu ;  
direção de arte e mapa/art direction and map ;  
tradução/English version Matthew Rinaldi].  
-- São Paulo : Editora Origem, 2013.

1. Brasil, Litoral - Descrição 2. Brasil,  
Litoral - Fotografias I. Bartaburu, Xavier.  
II. Sumida, Eli. III. Título: Coastal Brazil.  
IV. Título.

13-08222

CDD-779.9981

Índices para catálogo sistemático:  
1. Litoral : Brasil : Fotografias 779.9981

Patrocínio

Realização



FOTOGRAFIA

**VALDEMIR CUNHA**

TEXTO

**XAVIER BARTABURU**

ARTE

**ELI SUMIDA**

*Coastal Brazil*

# Brasil

# Litoral



## Carta do patrocinador

**D**o Oiapoque ao Chuí, são mais de 7 mil quilômetros de costa – uma das mais extensas do mundo. E, como bem provam as imagens do fotógrafo Valdemir Cunha presentes neste livro, sua beleza vai muito além das praias que ganharam notoriedade internacional. Nosso litoral também é composto de manguezais, falésias, dunas, restingas, montanhas, deltas e florestas. Uma diversidade de paisagens costeiras, enfim, da qual poucos países no mundo têm a chance de se orgulhar.

A ThyssenKrupp tem orgulho em apoiar iniciativas como esta, que ajudam a revelar a inesgotável riqueza da natureza brasileira e das populações tradicionais que nela habitam. Este livro é um importante registro de como a exploração sustentável dos recursos naturais tem ajudado a conservar essas paisagens. Todos os sete lugares aqui apresentados compartilham, cada um à sua maneira, o mesmo exemplo de sábia integração do homem brasileiro com o meio onde vive.

Se no passado essas localidades se mantiveram conservadas pelo isolamento geográfico, hoje se faz necessária sua proteção por outras vias. Uma delas é a fotografia. Imortalizadas na forma de luz e cor, essas paisagens servirão de inspiração para que muitas gerações valorizem nosso patrimônio ambiental e lutem para que ele sobreviva.

**MICHAEL HÖLLERMANN**

CEO ThyssenKrupp Brasil

## Letter from the Sponsor

*From Oiapoque to Chuí, Brazil has over 7,000 kilometers of coastline – one of the longest in the world. And, as the images by photographer Valdemir Cunha contained in this book prove, the nation's beauty goes way beyond the beaches that have gained international notoriety. Our shoreline is also comprised of mangroves, cliffs, dunes, sandbanks, mountains, deltas and forests. In short, a diversity of coastal landscapes boasted by few other nations on Earth.*

*ThyssenKrupp is proud to support such initiatives as this one, which help to unveil the inexhaustible wealth of Brazil's nature and the traditional populations that inhabit them. This book is an important document of how the sustainable exploitation of natural resources has helped to conserve these landscapes. All of the places presented here share, each one in its unique way, the same example of the Brazilian people's wise integration with the environment in which they live.*

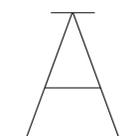
*While, in the past, these places were conserved by geographic isolation, nowadays it must be protected by other means. One of them is photography. Immortalized in the form of light and color, these landscapes will serve as an inspiration so that future generations value our environmental heritage and fight for its survival.*

**MICHAEL HÖLLERMANN**

CEO ThyssenKrupp Brasil

## Carta do editor

“...E se no mundo existe algum paraíso terrestre, sem dúvida não deve estar muito longe destes lugares.”



frase acima atribuída a Américo Vespúcio e publicada em *Mundus Novus* (1503/1504) dá uma boa ideia da impressão dos primeiros viajantes ao navegar pela costa brasileira. O espanto misturado ao encantamento não se deu apenas pela beleza do Atlântico banhando a areia, mas pelo que conseguiram ver (ou imaginar existir) por trás da linha da praia. A exuberância das matas cobrindo montanhas; a abundância de água doce desembocando no mar por uma quantidade interminável de rios; pássaros com plumagens multicoloridas e animais de aparência extravagante; e o exótico povo que habitava o Novo Mundo repleto de possibilidades, riquezas e beleza impensável para os europeus do século XVI foram responsáveis pelos relatos inimagináveis, à época, de navegantes como Vespúcio, Cabral, Martim Afonso e tantos outros que enviaram notícias às cortes europeias sobre as novas terras descobertas.

**Brasil Litoral** é uma viagem de redescoberta a esse “Novo Mundo” descrito por Vespúcio há mais de 500 anos. Este livro mostra lugares em nossa costa que ainda guardam beleza primária e riquezas escondidas. Lugares em que se percebe a herança deixada pelos grandes navegadores e sua relação com o mar e resquícios da cultura do povo que já estava aqui antes da dita descoberta do Brasil. Lugares que ainda guardam a influência dos negros trazidos da África para trabalhar no cultivo da terra e em engenhos de açúcar, primeira grande atividade econômica em nosso litoral. Lugares que a maioria dos brasileiros nem imagina existir.

As sete regiões que compõem **Brasil Litoral** revelam a diversidade cultural e geográfica de nossa costa. Lagamar (PR e SP), Costa Verde (SP e RJ), Costa do Cacau (BA), Foz do Rio São Francisco (SE e AL), Costa do Sal (RN), Delta do Parnaíba (PI e MA) e Reentrâncias Maranhenses (MA) são capazes de causar o mesmo espanto que demonstrou Vespúcio ao ver o litoral do Brasil no século XVI. Embarque nessa viagem e entenda por que Américo Vespúcio imaginou estar tão perto do paraíso.

VALDEMIR CUNHA

Editor

## Letter from the Editor

“...And if there is some terrestrial paradise that exists in this world, it is certainly not too far from these places..”

*The above quote attributed to Amerigo Vespucci and published in Mundus Novus (1503/1504) gives us a good idea of the impression had by the first travelers to navigate the Brazilian coast. Their shock mixed with wonder came not only from the beauty of the Atlantic bathing its sands, but from what they managed to see (or what they imagined to exist) behind the line of the beach. The lushness of the forests covering the mountains; the abundance of freshwater flowing into the sea from an interminable quantity of rivers; birds with multicolored plumage and animals of extravagant appearance; and the exotic peoples who inhabited the new world rife with possibilities, wealth and beauty that was unthinkable for 16th century Europeans were responsible for the reports, unimaginable at the time, from such explorers as Vespucci, Cabral, Martim Afonso de Sousa and the many others who sent notice to the European courts about the new lands that they had discovered.*

***Coastal Brazil** is a journey of rediscovery of this “new world” described by Vespucci over 500 years ago. This book shows places on the nation’s coast that still retain that same original beauty and hidden riches. Places where you can see the heritage left by the great explorers and their relationship with the sea and remnants of the culture of the peoples who were here before the so-called discovery of Brazil. Places that still retain the influence of Africans brought here in chains to work for the cultivation of the land and in sugar mills, the first large-scale economic activity on the country’s shore. Places that most Brazilians don’t even imagine exist.*

*The seven regions that comprise **Coastal Brazil** reveal the cultural and geographic diversity of the nation’s coastline. Lagamar (Paraná and São Paulo), the Green Coast (São Paulo and Rio de Janeiro), the Cocoa Coast (Bahia), the mouth of Rio São Francisco (Sergipe and Alagoas), the Salt Coast (Rio Grande do Norte), the Parnaíba Delta (Piauí and Maranhão) and the Maranhão Recesses (Maranhão) are capable of provoking the same wonder that Vespucci demonstrated when he first spied the Brazilian coast in the 16th century. Embark on this journey and understand why Amerigo Vespucci, upon seeing coastal Brazil, imagined that he was so close to paradise.*

VALDEMIR CUNHA

Editor

Coastal Brazil  
**Brasil**  
Litoral

24 Ensaio | *Essay*

86 Costa do Cacau | *The Cocoa Coast*

104 Costa do Sal | *The Salt Coast*

122 Costa Verde | *Green Coast*

142 Delta do Parnaíba | *The Parnaíba Delta*

158 Foz do São Francisco | *Mouth Of The Rio São Francisco*

176 Lagamar | *Lagamar*

196 Reentrâncias Maranhenses | *Maranhão Recesses*

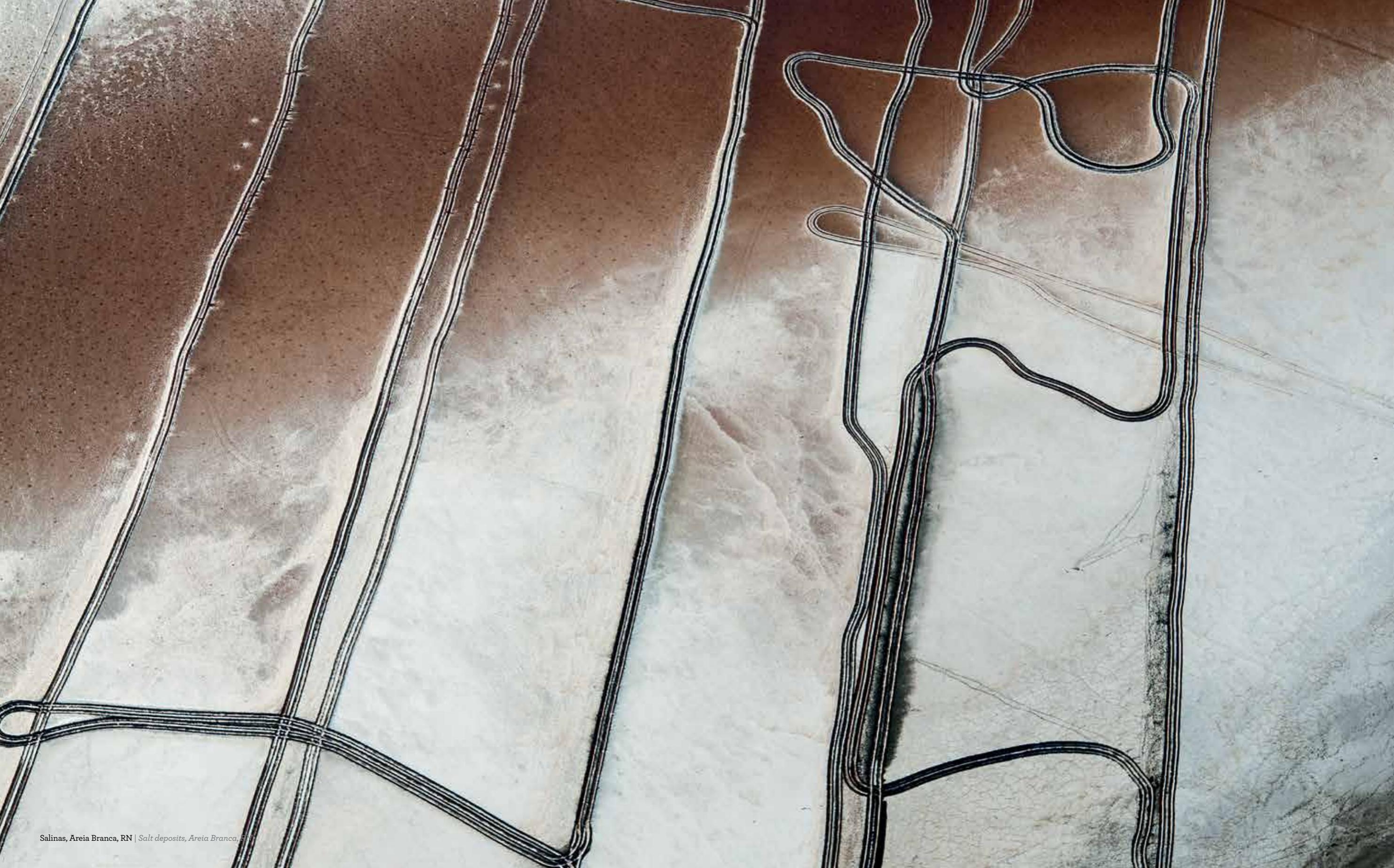


Ensaio | *Essay*

# Brasil

## Litoral



















Peixe secando ao sol, Piaçabuçu, AL | Fish drying in the sun, Piaçabuçu, AL



42 Salgando peixe, Tutoia, MA | Salting fish, Tutoia, MA



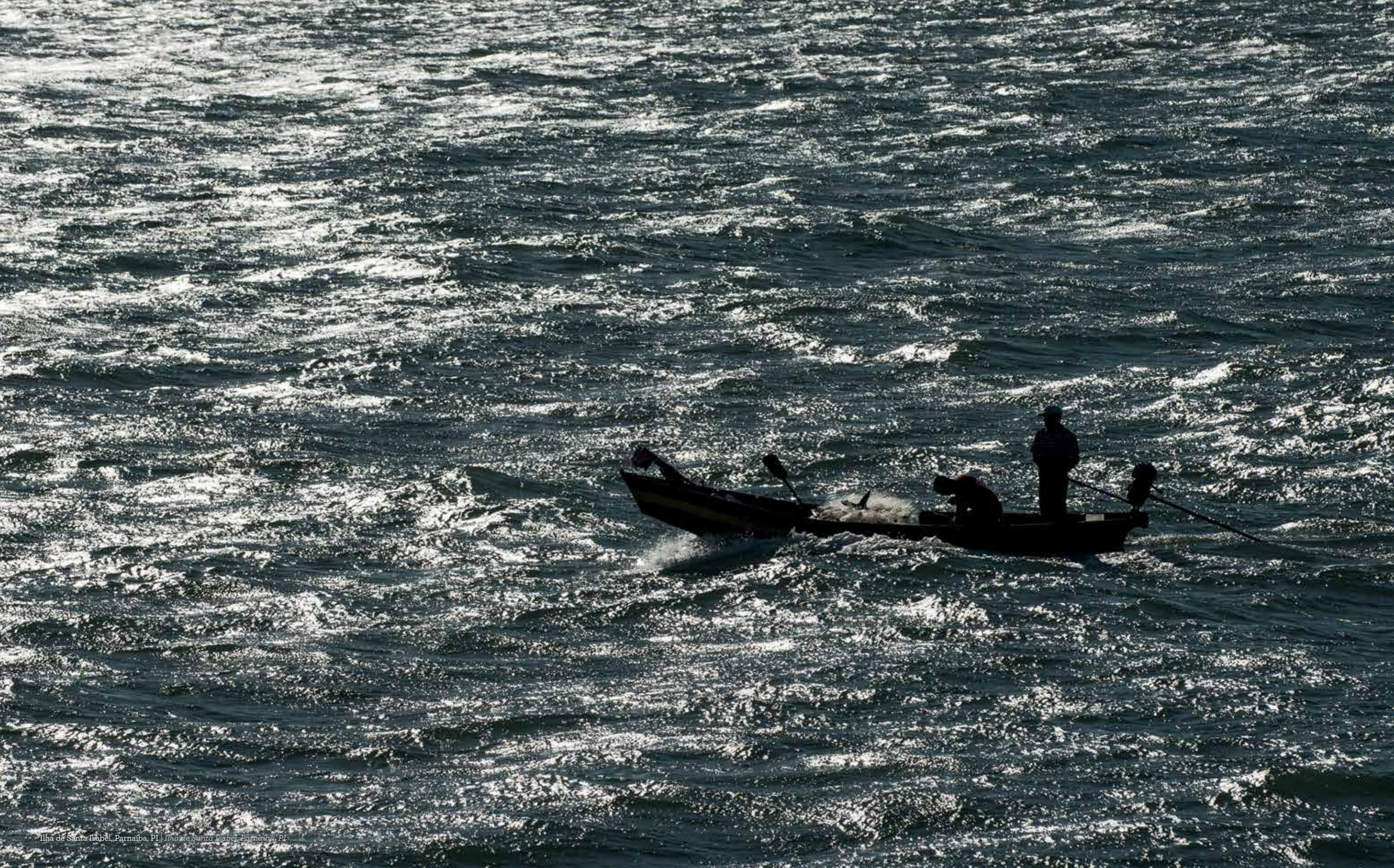
Peixe olho de cão, Ilha Grande, RJ | Atlantic Big-Eye, Ilha Grande, RJ 43

















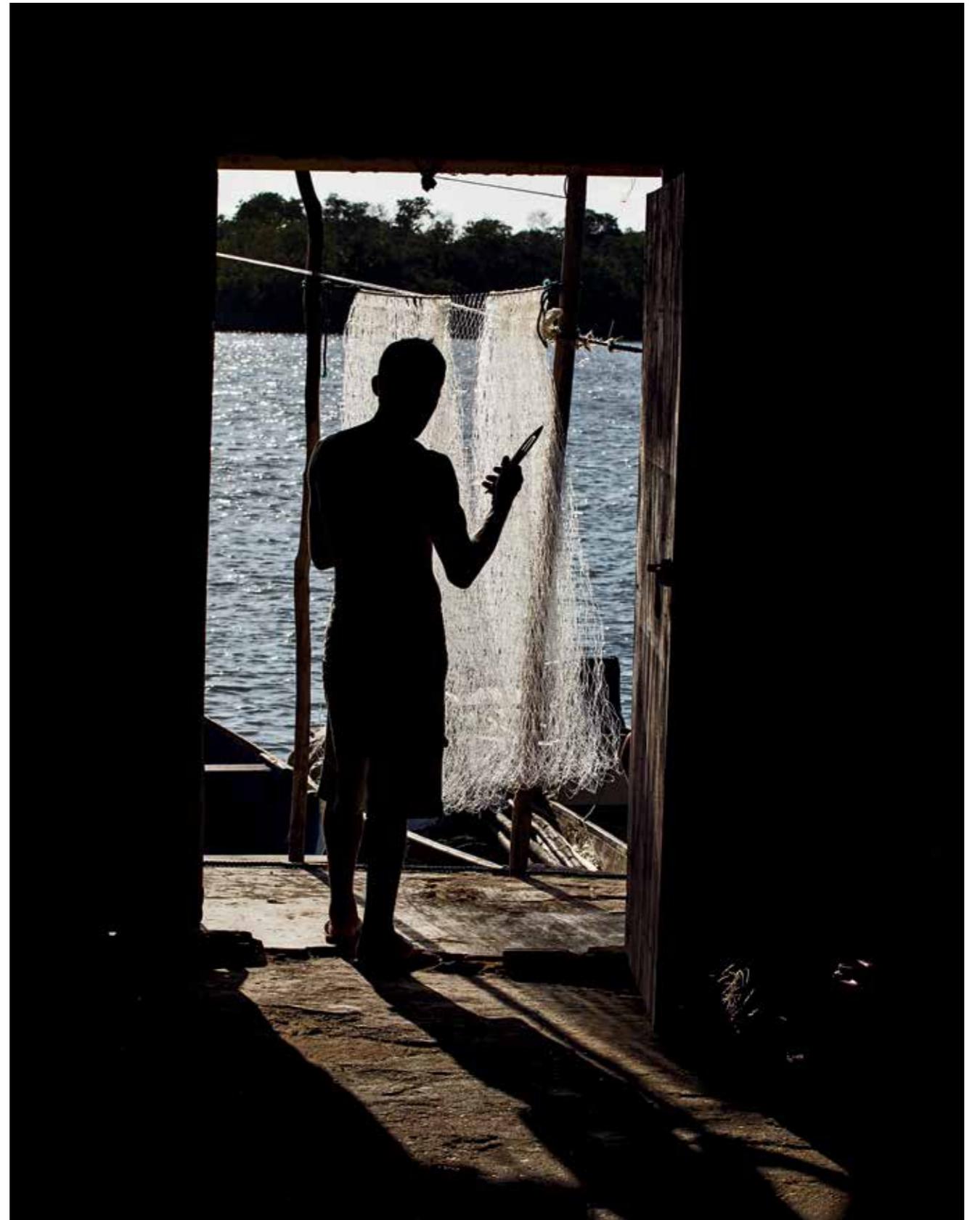








66 Olaria, Carrapicho, SE | Pottery factory, Carrapicho, SE



Pescador, Porto Manguê, RN | Fisherman, Porto Manguê, RN 67



68 Festa do Divino, Parati, RJ | *Feast of the Divine, Parati, RJ*



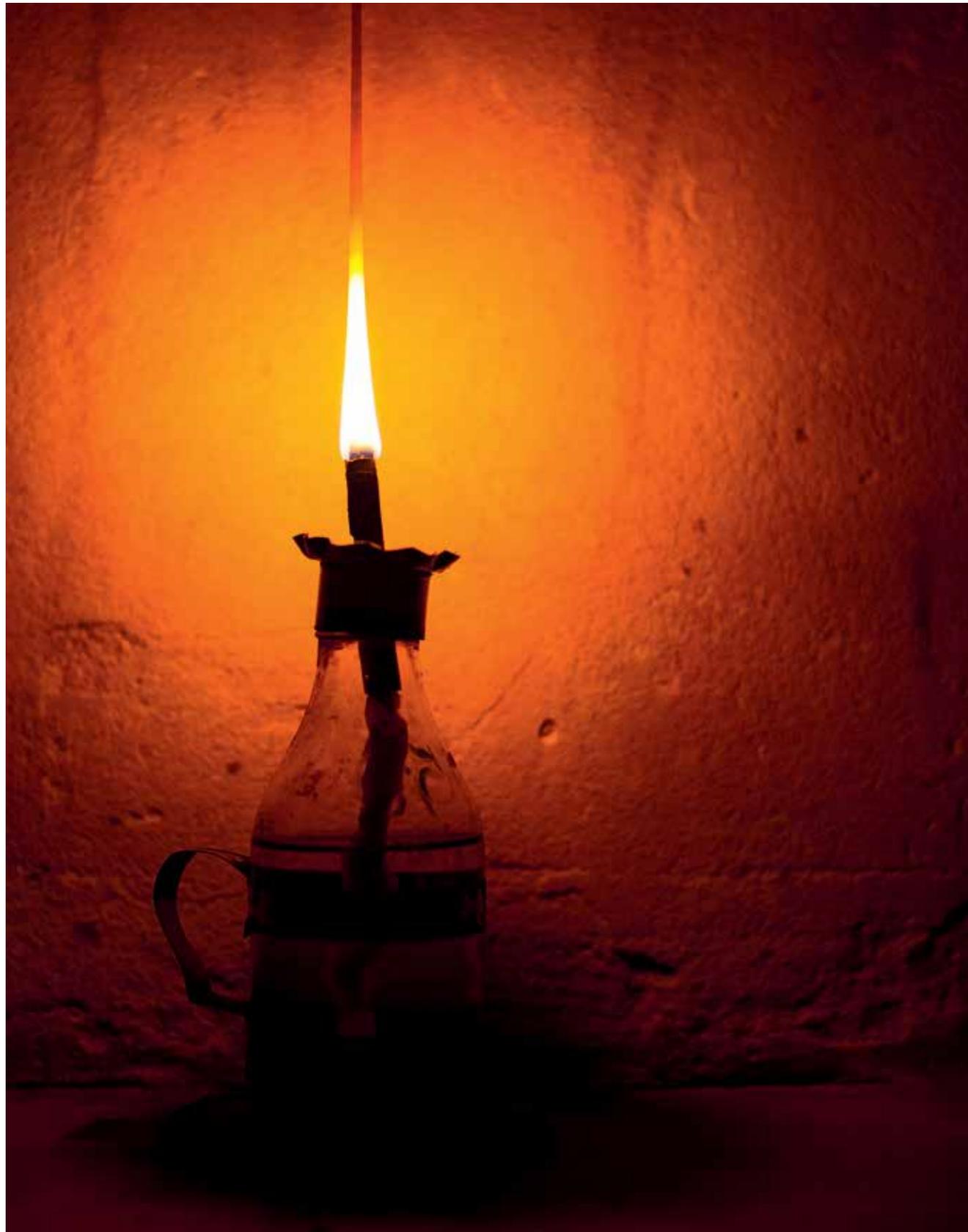
Capela, Superagui, PR | *Chapel, Superagui, PR* 69



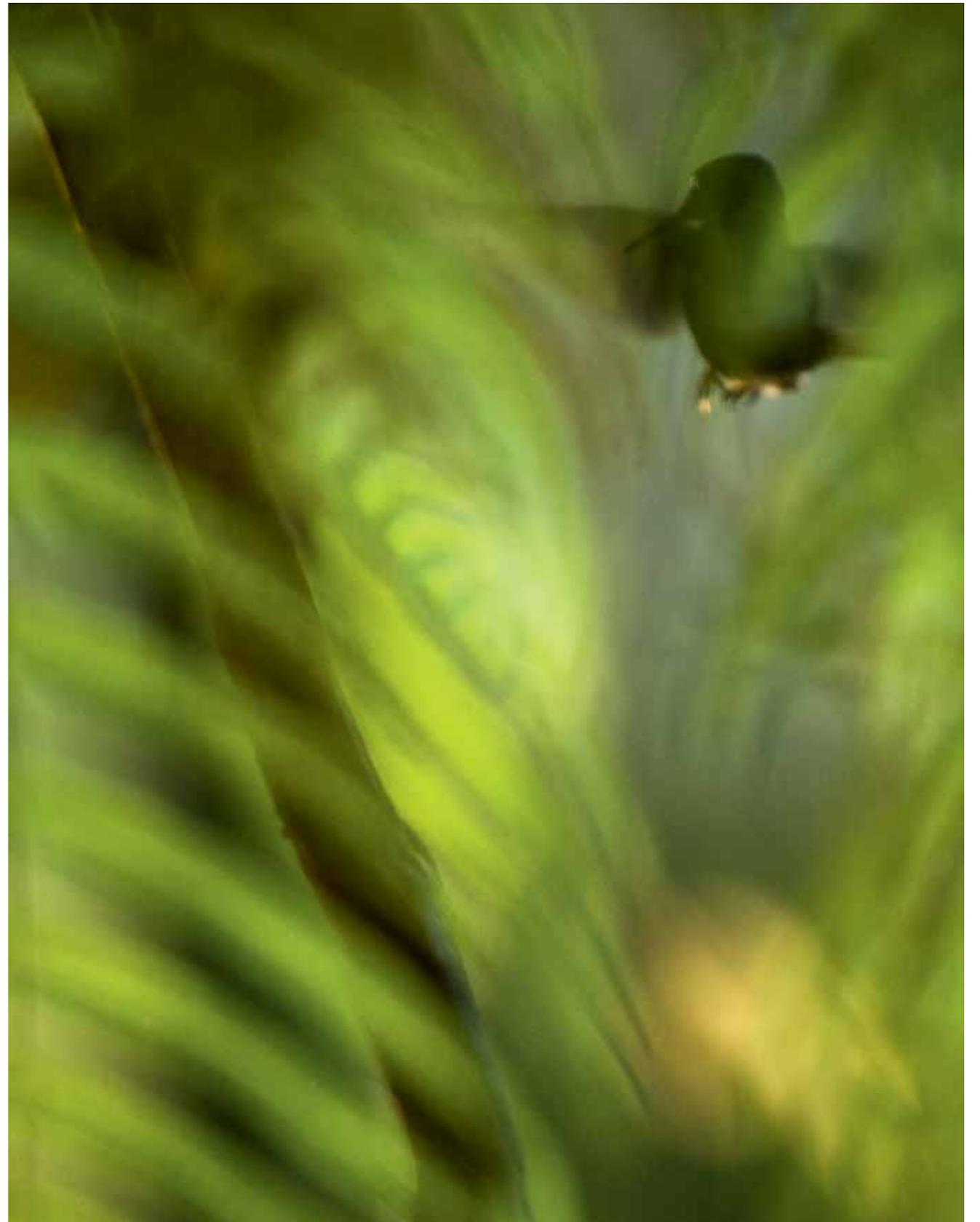
70 Bandeira do Divino, Parati, RJ | Flag of the Feast of the Divine, Parati, RJ



Tapete, Ilha Bate Vento, MA | Rug, Ilha Bate Vento, MA 71



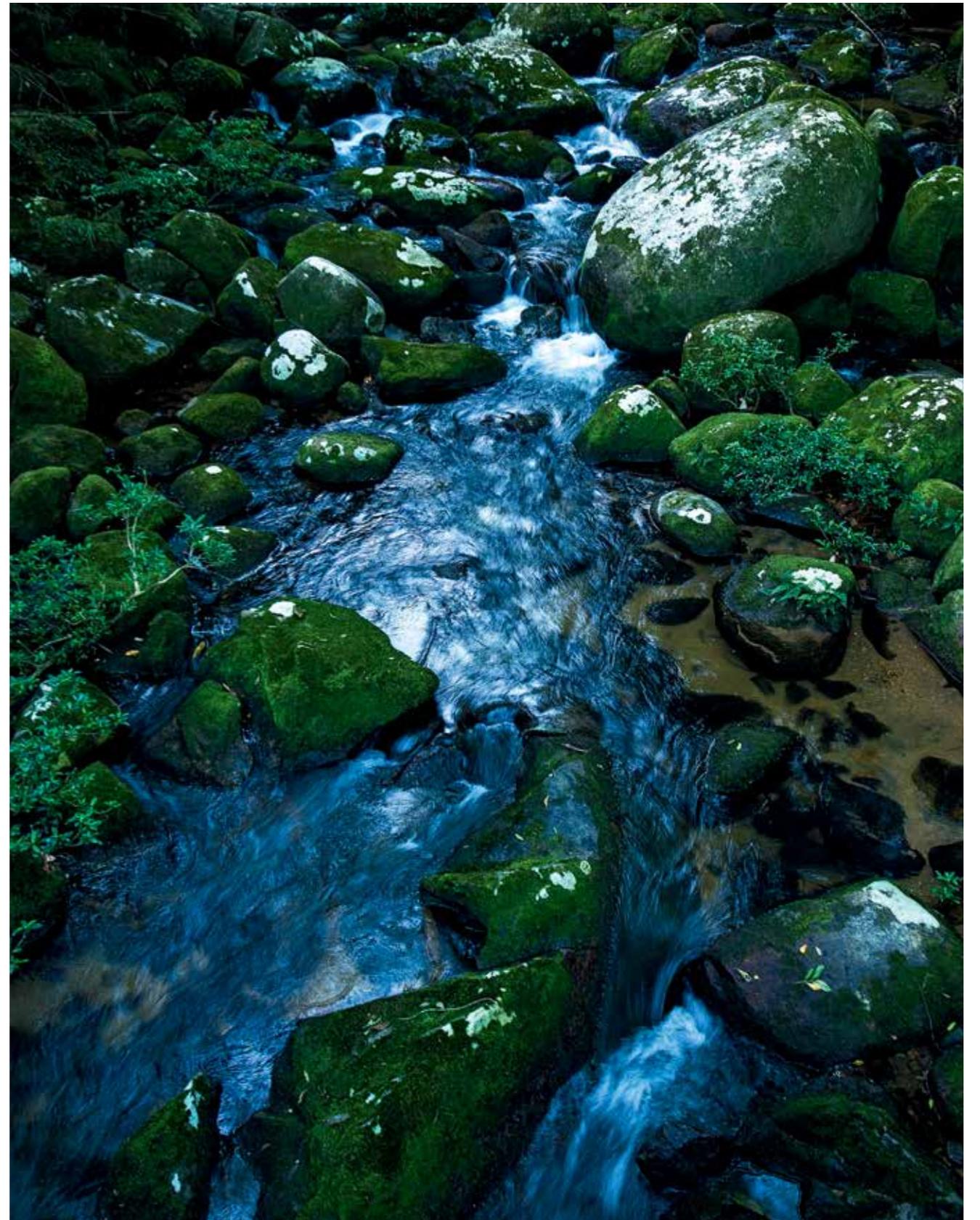
72 Candeiro, Delta do Parnaíba, PI | *Lantern, The Parnaíba Delta, PI*



Beija-flor, Serra do Mar, SP | *Hummingbird, Serra do Mar, SP* 73



74 Bromélia, Serra do Mar, SP | Bromélia, Serra do Mar, SP



Ilha Grande, RJ | Ilha Grande, RJ 75











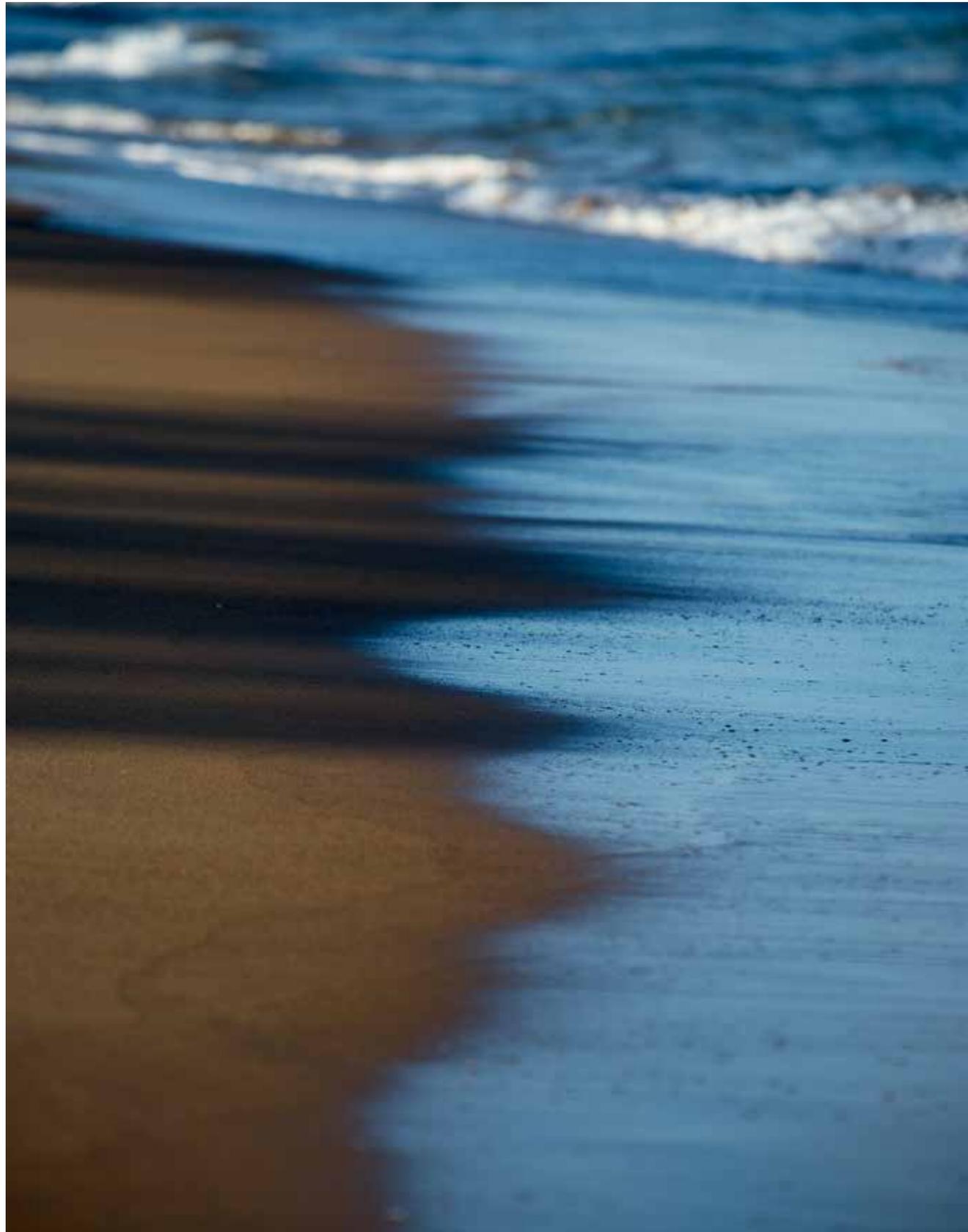
Costa do Cacau

# *Florestas de chocolate*

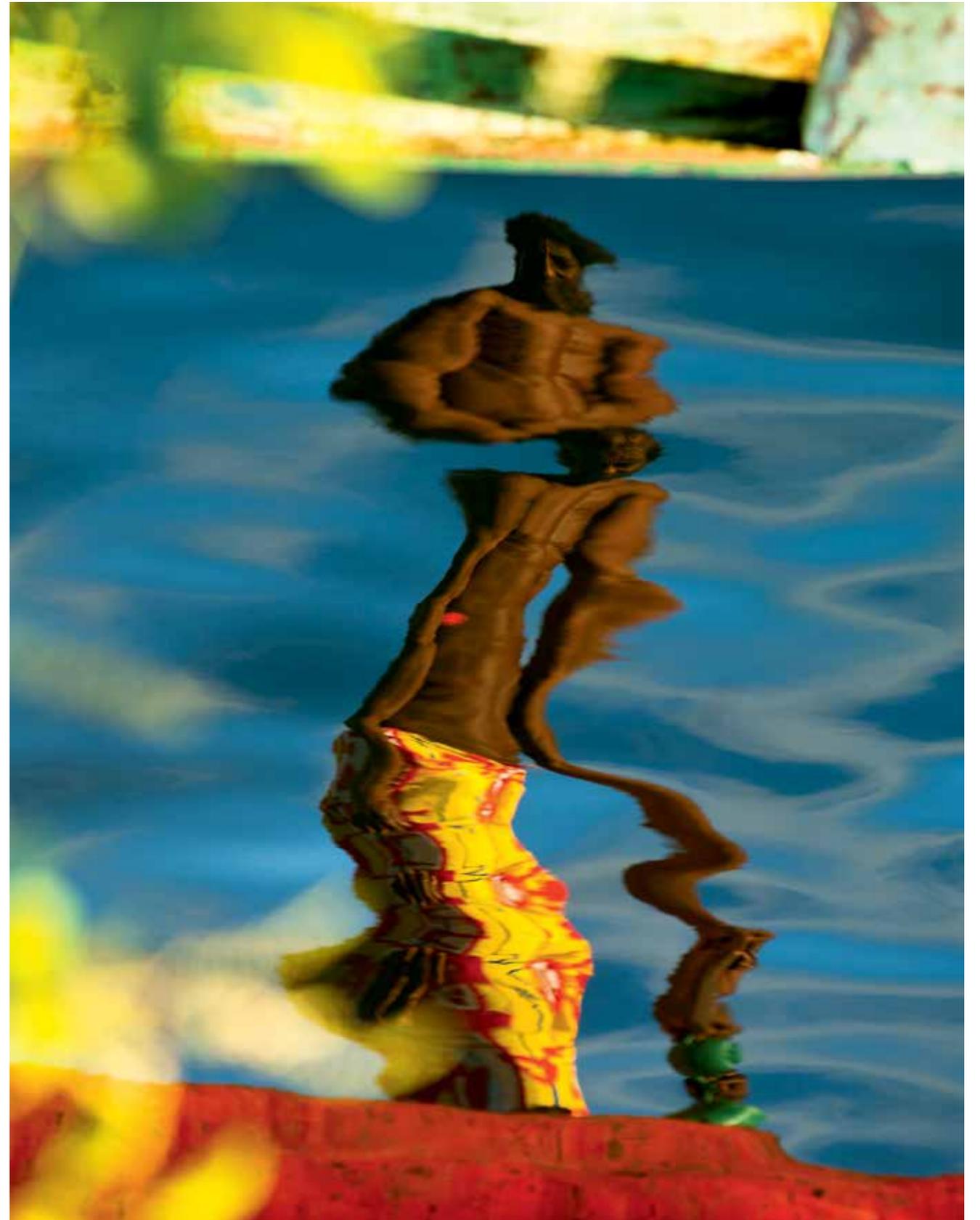
*The Cocoa Coast | Forests of chocolate*







92 Praia do Cassange, Marau, BA | Cassange Beach, Marau, BA



Pescador, Itacaré, BA | Fisherman, Itacaré, BA 93



Antes do cacau, havia a mata. Atlântica e densa, como convém a um naco de litoral livre da mão humana. Era assim quando Cabral aportou, não muitas milhas ao sul dali, e assim permaneceu por algum tempo – até que as primeiras mudas de cana chegassem à região de Ilhéus e, com elas, os engenhos, as cidades, as capitânicas e os delírios de civilização. Tirou-se também muito pau-brasil e houve certo desmate para a abertura de pastos, e a soma de tudo isso se pôs a consumir as matas do sul baiano com a voracidade habitual dos primeiros séculos de domínio português.

Cana, gado e pau-brasil, e talvez outras

lavouras tardias, certamente teriam conduzido o sul da Bahia ao mesmo e triste destino de outros trechos da nossa costa não fosse a chegada, em meados do século XVIII, das primeiras sementes de cacau. Vieram do Pará, pelas mãos de um francês, dadas de presente a um colono de Canavieiras, que as plantou numa área às margens do Rio Pardo. Ali, em chão baiano, o cacau encontrou o melhor lugar do mundo para brotar e prosperar. E, sem querer, salvou a mata. Ou parte dela.

Acontece que o cacau é fruto amazônico, acostumado à pouca luz que as árvores mais altas deixam atravessar. E por ser planta que gosta de sombra, o cacauzeiro na Bahia se viu cultivado

*Before the cocoa, there were woods. Atlantic and dense, as any coastal region free from the work of human hands should be. This was how it was when Cabral first docked, just a few miles south of there, and it remained this way for some time – until the first until sugar cane plants arrived to the region of Ilhéus and, with them, mills, cities, captaincies and the delirium of civilization. Plenty of brazilwood was also extracted, there was a certain deforestation to open up pastures and the sum of all this brought the consumption of the forests of southern Bahia with the voraciousness characteristic of the first centuries of Portuguese rule.*

*Sugar cane, cattle and brazilwood, and*

*perhaps other later crops, certainly would have led southern Bahia to the same, sad destiny as other stretches of Brazil's coastline if it weren't for the arrival, in the mid-18th century, of the first cocoa seeds. Having come from Pará in the hands of a Frenchman, a present given by a settler from Canavieiras, and later planted near the banks of the Rio Pardo. There, in Bahian soil, cocoa found the best place in the world to sprout and prosper. And, it unintentionally saved the forest. At least part of it.*

*It happens that cocoa is an Amazonian fruit, accustomed to the little amount of light that the high trees let through. And being a plant that prefers shade, cocoa trees in Bahia came to be*



tal como na Amazônia, misturado à mata que os produtores fizeram o favor de deixar. A isso se chama “cabruca”, que é a maneira de plantar roças de cacau sem derrubar uma parte da Mata Atlântica que antes crescia no lugar – sobretudo árvores altas e antigas, de copas generosas, como o cedro, o jequitibá, a cajazeira e a gameleira.

Entrado o século XX, as florestas de chocolate haviam se espalhado por toda a costa compreendida entre os rios Jequitinhonha e Jaguaripe, de Canavieiras a Valença. No centro, Ilhéus, transformado em porto e capital da civilização cacauieira, com todo o fausto que isso lhe dava direito. Muito dinheiro correu entre as roças e os navios, e foi dele que os coronéis construíram sua Europa baiana, cheia de palacetes e cabarés. Como bem registrou Jorge Amado em livros que se tornaram clássicos, nunca houve no sul da Bahia tempos de tamanha fartura como aqueles. E a mata, entretanto,

sobreviveu. Se hoje a zona do cacau estampa um dos maiores remanescentes de Mata Atlântica no Nordeste brasileiro, em grande medida isso se deve ao chocolate.

Nem toda a mata é deixada em pé – afinal, há que se abrir espaço para os cacauieiros. Mas só a preservação das grandes copas nativas já é incentivo suficiente para que uma longa lista de espécies animais faça da cabruca sua morada. Incluem-se aí espécies ameaçadas no resto do país, como a jaguatirica e a preguiça-de-coleira, e aquelas que são endêmicas do corredor central da Mata Atlântica – obviamente, sob risco de extinção ainda maior –, como o ouriço-preto e o macaco-prego-do-peito-amarelo. Que dizer, então, do mico-leão-de-cara-dourada, espécie restrita à zona do cacau? Tudo que sobrou de sua população, algo entre 6 mil e 15 mil indivíduos, está aqui: uma pequena parte protegida pela Reserva Biológica de Una, o resto espalhado



*cultivated just like in the Amazon, blended in with the woods that producers were kind enough to leave intact. This is known as “cabruca,” which is the method of raising cocoa plantations without cutting down a portion of the Atlantic Forest that once grew in its place – especially the old tall trees with plentiful canopies, such as cedars, carinianas, hog plum trees and ficuses.*

*With the beginning of the 20th century, the chocolate forests had spread across the entire coast between Rio Jequitinhonha and Rio Jaguaripe, from Canavieiras to Valença. At the center of it all, Ilhéus was transformed into the port and capital of the cocoa civilization, with all the pageantry that this gave it the right to. Lots of money ran between the plantations and the ships, and with it the coronels built their European Bahia, filled with palaces and cabarets. As Jorge Amado registered so well in his books which later became classics, never before had*

*there been such prosperity in southern Bahia than in those days. And, nevertheless, the forest survived. Today, the cocoa zone marks one of the largest remaining areas of Atlantic Forest in northeastern Brazil and this is largely because of the chocolate.*

*Not all of the forest is left standing-- after all, ground must be cleared for the cocoa trees. But the preservation of the large native trees is incentive enough for a long list of animal species to make the cabruca their home. This includes species that are endangered in the rest of the country like the ocelot and maned-sloth, and those that are endemic to the central corridor of the Atlantic Forest – obviously facing an even greater risk of extinction –, such as the bristle-spined rat and the golden-bellied capuchin. And what about the golden-headed lion tamarin, a species restricted to the cocoa zone? Its entire remaining population, somewhere between 6000*



pelos cacauais da região.

Além de servir de refúgio para a fauna, as matas de cabruca também ajudam a conectar os fragmentos de floresta nativa, favorecendo o trânsito de sementes e de bichos. Formam-se, assim, pequenos corredores ecológicos, como o de Esperança-Conduru, uma faixa verde que amarra o Parque Municipal Boa Esperança, onde se conservam os mananciais de Ilhéus, ao Parque Estadual da Serra do Conduru, importante área de Mata Atlântica entre os municípios de Itacaré, Ilhéus e Uruçuca. Nesse parque, foram registradas 458 espécies de árvores num único hectare – uma das maiores densidades do mundo, superior inclusive à média amazônica.

O parque é de meados dos anos 90, criado como medida de compensação pela construção da rodovia asfaltada que hoje liga Ilhéus a Itacaré. Antes disso, Itacaré não passava de uma vila pesqueira que amargava uma dupla decadência: a do porto do Rio de Contas, assoreado desde a década de 40, e a do cacau, que vivia os piores anos da praga da vassoura-de-bruxa – o fungo infernal que consumiu quase todos os cacauais da região durante os anos 90. Não só em Itacaré, mas em toda a Costa do Cacau, a cabruca deixava de ter serventia. E, claro, também a mata que a sustentava.

Eis o quadro nos anos 90: florestas de chocolate sendo postas abaixo para alimentar serrarias e abrir pastagens, turistas chegando a Itacaré e, com eles, o asfalto. Tinha tudo para ser um desastre ambiental, mas foi o oposto, graças

à diligência de autoridades e ambientalistas, que fizeram do pedaço de terra entre Ilhéus e Itacaré – o mais bonito da Costa do Cacau – algo próximo de um modelo de ecoturismo. Fundamental, para isso, foi a criação de uma Área de Proteção Ambiental que envolvesse, por todos os flancos, o Parque Estadual da Serra do Conduru. Batizada de Costa de Itacaré/Serra Grande, a área protege 28 quilômetros lineares de litoral, bem onde passa a estrada que leva a Itacaré.

No conjunto, entraram não só os trechos de Mata Atlântica e de cabruca como também manguezais, zonas de restinga e praias, lindas como poucas na região, sabiamente separadas da rodovia por meio de trilhas. Algumas das praias se mantêm despovoadas, sem rastro permanente de presença humana a não ser a dos turistas que chegam e se vão ao fim do dia, privados de hotel, pousada ou resort onde pernoitar. Jeribucaçu, Engenhoca e Havaizinho estão entre elas. Quanto aos cacauzeiros, estes ensaiam um retorno pela via da clonagem. Ou, ainda mais incipiente, porém mais eficaz, por meio do cultivo orgânico.

Dez anos depois de o asfalto encostar em Itacaré, foi a vez da Península de Maraú, acolá do

and 15,000, is found here: a small part protected by the Una Biological Reserve, the rest spread throughout the region's cocoa plantations.

In addition to serving as a refuge for the fauna, the cabruca woods also help to connect fragments of the native forest, favoring the transit of seeds and creatures. As such, they form small ecological corridors, like the one from Esperança-Conduru, a green stretch that ties Boa Esperança Municipal Park, where the springs of Ilhéus are conserved, to Serra do Conduru State Park, an important area of Atlantic Forest between the municipalities of Itacaré, Ilhéus and Uruçuca. In this park, 458 species of trees were registered in a single hectare – one of the highest densities on Earth, even higher than the average in the Amazon.

The park dates from the mid-1990s, created as a measure to compensate for the construction of the paved highway which today connects Ilhéus to Itacaré. Before, Itacaré was no more than a fishing village that suffered from a twofold decline: that of the port of the Rio de Contas, silted up since the 1940s, and the cocoa farms, subjected to the worst years of the "witch's broom" – a devastating fungus which consumed almost all the cocoa plantations in the region in the 1990s. The cabruca was no longer of any use, not only in Itacaré, but on the entire Cocoa Coast. Nor was the forest that sustained it.

Such was the situation in the 1990s: forests of chocolate were cut down to feed sawmills and open up pastures, tourists arrived in Itacaré and,

with them, paved roads. It had all the makings of an environmental disaster, but the opposite occurred, thanks to the diligence of authorities and environmentalists, who made the piece of land between Ilhéus and Itacaré – the most beautiful on the Cocoa Coast – something like a model for ecotourism. As such, the creation an Environmental Protection Area, which envelops all the lands flanking Serra do Conduru State Park, was fundamental. Christened the Itacaré/Serra Grande Coast, the area protects some 28 kilometers of coastline, right where the road passes which leads to Itacaré.

Added to this set are stretches of Atlantic Forest and cabruca as well as mangroves, zones of restinga and beaches with levels of beauty enjoyed by few others in the region, wisely separated from the road by trails. Some of the beaches remain unpopulated, without any permanent human presence aside from the tourists who come and go by the end of the day, deprived of hotels, guesthouses or resorts at which to spend the night. Jeribucaçu, Engenhoca and Havaizinho are among them. As for the cocoa trees, they're eyeing a comeback thanks to cloning. Or via the incipient but more effective means of organic cultivation.

Ten years after paved roads reached Itacaré, it was the Peninsula of Maraú's turn, in the environs of the Rio de Contas, to witness the arrival of progress. Not that it hadn't already arrived – it's just that now the village of Maraú would be connected to Itacaré by bridge, and

Rio de Contas, assistir à chegada do progresso. Não que já não tivesse chegado – é que agora a vila de Marau conecta-se a Itacaré por uma ponte, e não mais uma balsa, o que encurta em um terço do tempo a viagem entre os dois destinos. A estrada que atravessa a península, no entanto, continua de chão: são 40 quilômetros de areal até Barra Grande, na ponta norte, o que em grande parte concede à região aquele espírito tão próprio dos lugares ainda por descobrir.

Aqui a mata também se mantém, mas divide o espaço com grandes trechos de restinga, manguezais e ainda uma lagoa, a do Cassange, que se prolonga paralela ao Atlântico e permite, aos visitantes, alternar entre um banho de mar e outro de água doce. Como Itacaré, a Península de Marau também é farta em praias – e uma delas, a de Taipu de Fora, já foi por muitos eleita a mais bonita do país. É que, em vez do mar aberto, sua orla é banhada pelas águas transparentes de um imenso recife de corais, dentro das quais os peixes nadam incautos, para deleite dos mergulhadores.

O outro lado do Rio de Contas já não é mais a Costa do Cacau, e sim a do Dendê, como resolveram lhe chamar, para fins turísticos. Ela começa precisamente na Península de Marau, que serve de barreira entre o Oceano Atlântico e a Baía de Camamu, e se estende até a foz do Rio Jaguaripe, já perto da Baía de Todos os Santos. A despeito do nome, ainda há muito cacau na Costa do Dendê – metade da área plantada na região é de cabruca. A diferença está na

diversificação: vive-se também de borracha, coco, mandioca e, sobretudo, dendê. Os dendezaís, convém dizer, não são nativos – vieram da África, embarcados nos navios negreiros, mas adaptaram-se ao solo baiano como se já fossem de casa. Hoje a extração do azeite de dendê em prensas de pedra, movidas por força animal, é séria fonte de renda para centenas de famílias.

Muda o nome, muda também a geografia: ao norte de Itacaré, o litoral se desfaz em baías, canais, penínsulas, ilhas e arquipélagos, o que torna certos lugares acessíveis apenas aos barcos. Isso explica por que a Baía de Camamu se mantém, em certa medida, afastada dos grandes avanços da civilização moderna, ainda que seja a terceira maior baía do país. Já houve tempos mais buliçosos, em particular no século XVII, quando a cidade de Camamu foi a maior produtora de farinha de mandioca do Brasil e a segunda cidade mais importante da Bahia. Hoje, porém, vencida pelo isolamento e pela decadência econômica, a Baía de Camamu parece viver fechada para dentro de si mesma. E, no entanto, continua sendo um dos lugares mais bonitos do litoral baiano.

A baía não tem praias, mas tem nacos generosos de Mata Atlântica e uma das maiores extensões de manguezais do nosso litoral, que servem de importante berçário para as mais diversas espécies do mar. Estas, por sua vez, são valioso meio de sobrevivência para o povo daqui, que faz da pesca na água e da coleta no mangue complementos ideais ao fabrico do

*not via ferryboat, thus cutting the travel time between the two by one-third. Meanwhile, the road that crosses the peninsula is still unpaved: there are 40 kilometers of sand to Barra Grande, at the northern tip, which, in large part, blesses the region with that unique spirit characteristic of places yet to be discovered.*

*Here, the forest has also been maintained, but it shares the space with large swaths of restinga, swamps and even a lagoon, the Lagoa do Cassange, which stretches parallel to the Atlantic and allows visitors to alternate between bathing in the sea and the freshwater. Like Itacaré, the Peninsula of Marau is also rife with beaches – and one of them, Taipu de Fora, has been chosen by many people as the most beautiful in the country. The thing is that, instead of open sea, its coast is bathed by the clear waters of an immense coral reef, inside of which fish swim heedless of delighted divers.*

*The other side of the Rio de Contas is no longer the Cocoa Coast, and instead the Dendê Coast, as they decided to call it for touristic purposes. It begins precisely at the Peninsula of Marau, which serves as a barrier between the Atlantic Ocean and the Bay of Camamu, and stretches all the way to the mouth of the Rio Jaguaripe, nearby the Bay of Todos os Santos. In spite of the name, there's still plenty of cocoa on the Dendê Coast – half of the area planted in the region is cabruca. The difference lies in the diversification: the region also subsists on rubber, coconut, manioc and, especially, dendê. The*

*dendê palm trees, or 'dendezaís,' as they're often called, aren't native – they came from Africa, transported on slave ships, but they adapted to the Bahian soil as if it were their home. Today, the extraction of dendê oil in stone presses, moved by animal labor, is the source of income for hundreds of families.*

*As the name changes, so does the geography: to the north of Itacaré, the coast breaks up into bays, canals, peninsulas, islands and archipelagos, making it so that some places are accessible only by boat. This explains why the Bay of Camamu remains, to a certain extent, cut off from the big advances of modern civilization, being that it's the third largest bay in the country. There busier times in the past, especially in the 17th century, when the city of Camamu was the biggest producer of manioc flour in Brazil and the second most important city in Bahia. Today, however, beaten by the isolation and economic decline, the Bay of Camamu seems to live closed off inside of itself. And, nonetheless, it remains one of the most beautiful places on the coast of Bahia.*

*The bay doesn't have beaches, but it has more generous pieces of Atlantic Forest and is one of the largest extensions of mangroves on Brazil's coast, which serve as an important breeding ground for the most diverse species of marine species. For their part, these species are a valuable means of survival for the people there, who do everything from fish the waters to collect from the mangroves the ideal complements for the manufacturing of dendê oil and manioc*

azeite de dendê e da farinha da mandioca. Da lama, catam siri, sururu, lambreta e caranguejo-uçá. Das águas do estuário, tiram lagostas, pitus e camarões-rosa. Do mar, voltam com o barco cheio de robalos, tainhas e xaréus, entre muitos outros peixes.

Na Baía de Camamu, pesca-se de tudo quanto é jeito: manzuá, tarrafa, camboa, calão. Muitas são as artes da pesca conhecidas no estuário, resultado de muitos séculos de afinidade com a maré. Tal é a vocação desse povo para as águas que uma de suas vilas, Cajaíba, tornou-se especialista na construção de barcos. Começou fazendo saveiros, desses que antigamente enfeitavam o cais de Salvador; hoje se dedica à construção de escunas, portentos de até 20 metros de comprimento que navegam mares até do estrangeiro. Tudo artesanal, talhado na madeira que antes a mata provia. Agora da mata não se tira mais nada, que a lei proíbe. Vem tudo de fora – exceto o oiti, do qual se faz a quilha, espinha que sustenta o barco. Desse, ninguém abre mão.

*flour. From the mud, they catch various types of mangrove crabs and mollusks. From the waters of the estuary, they fish for lobsters, crayfish and pink shrimp. From the sea, they return with boats loaded with sea bass, mullets and black jack fish, among many other species.*

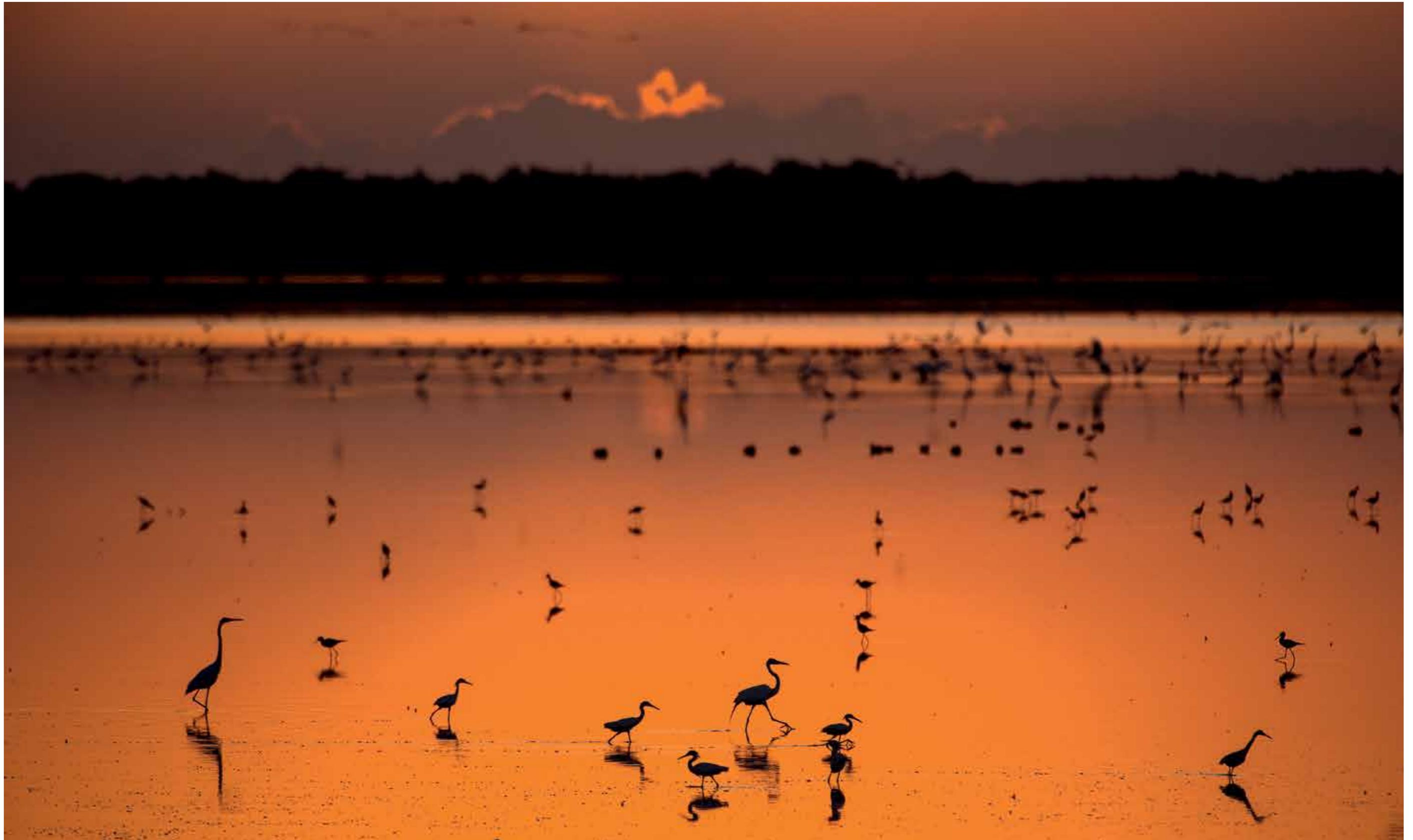
*Every fishing method imaginable is employed in the Bay of Camamu: creels, sweep nets, spears. Many of these fishing skills were developed in the estuary, the result of several centuries of affinity with the sea. Such is the vocation of these people for the waters that one of the villages, Cajaíba, has become specialized in the construction of boats. It started out making wooden sailboats, the kind that adorned the docks of Salvador in the old days; today it's dedicated to the construction of schooners, up to 20 meters in length, that navigate the seas all the way to other countries. Entirely artisanal, they're carved out of the wood once provided by the forest. These days, nothing gets extracted from the woods, as it's prohibited by law. Everything is brought from elsewhere – except for the oiti tree, which is used to make the keel, the spine of the boat which provides its stability. This is one thing which nobody will give up*

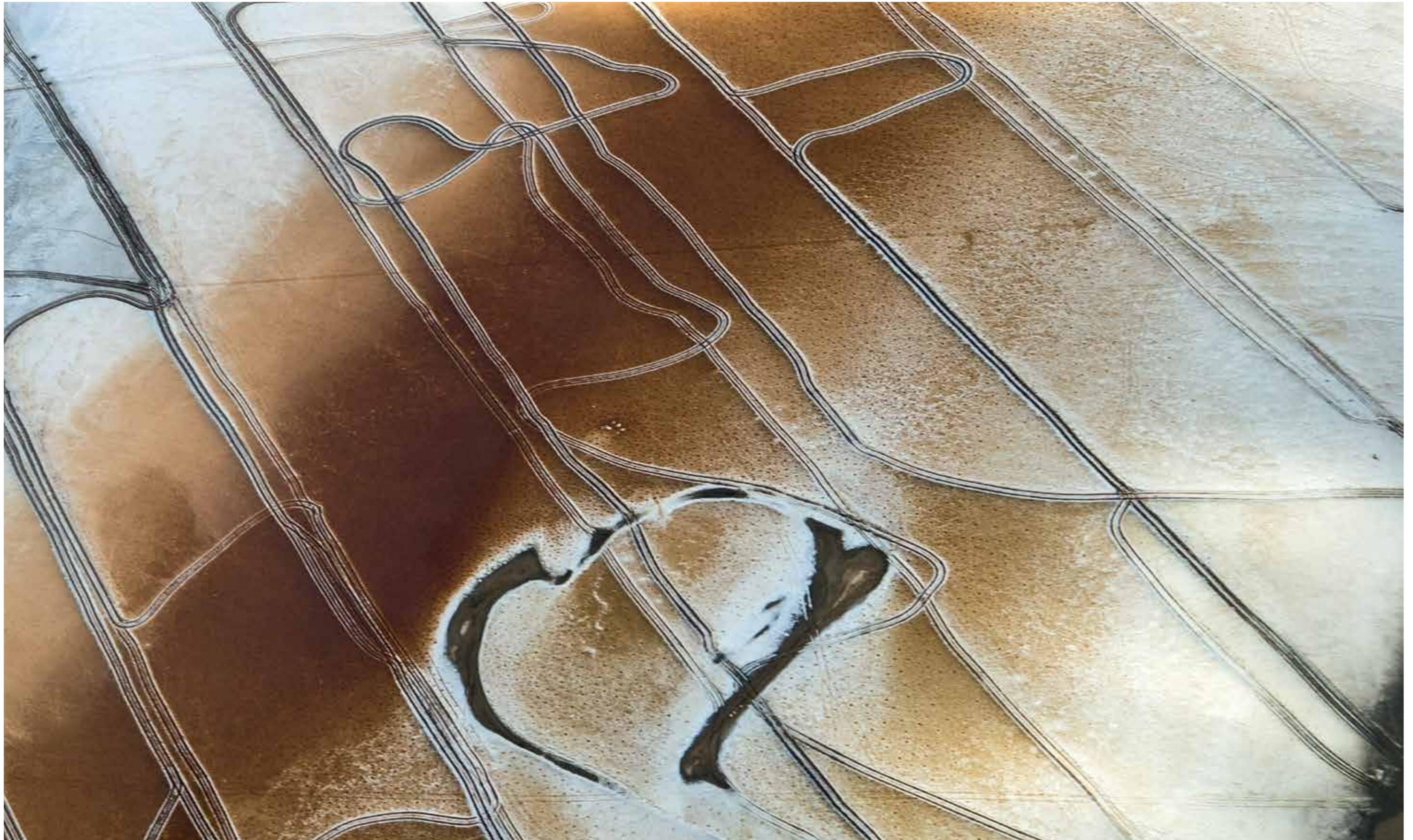


Costa do Sal

# *Onde o vento faz a curva*

*Salt Coast | Where the wind takes a turn*









fosse qualquer outro trecho do litoral nordestino, os ventos que sopram do Atlântico chegariam úmidos e fecundos, carregando as chuvas que fazem o mato crescer e os rios correrem. Mas não aqui. Vento algum, venha do sul ou do norte, tem a força necessária para trazer a umidade até a costa setentrional do Rio Grande do Norte. Bem onde o mapa do Brasil desenha uma esquina cujo vértice aponta para a África, cria-se uma espécie de ponto cego, no qual a brisa areja seca durante quase o ano todo. É como no sertão. Só que, aqui, o sertão encontra o mar.

Os cerca de 200 quilômetros contidos entre a curva leste do continente e a divisa com o Ceará – toda a extensão da costa norte potiguar – constituem o único ponto do litoral brasileiro onde o clima é semiárido. Imagine, portanto, o mais insólito dos cenários, onde mandacarus crescem enterrados nas dunas, bugues desviam de jegues e cabras vêm tomar banho de mar. Sem a umidade que chega do oceano, carregada pelo vento, a caatinga se atreve até a linha da costa e se debruça sobre o Atlântico como que confiante, revestindo o topo das falésias com aquela mata cinzenta e espinhuda que parece sempre esperar por águas que quase nunca vêm.

*If it were any other stretch on the coast of northeastern Brazil, the winds blowing from the Atlantic would come in humid and fertile, carrying rain that makes the forests grow and the rivers run. But not here. None of the winds, whether from south or north, have the necessary power to bring moisture to the northern coast of Rio Grande do Norte. Right where the map of Brazil forms a corner whose vertex points toward Africa, creating a kind of blind spot, where the breeze blows dry all year long. It's like in the backlands. Except that here the backlands run up to the sea.*

*The approximately 200 kilometers contained between the eastern curve of the continent and the border with Ceará – the entire extension of the Rio Grande do Norte shore – constitute the only place on Brazil's coast where the climate is semiarid. Imagine then this most unusual scenery, where mandacaru cacti sprout buried in the dunes, dune buggies swerve to avoid hitting donkeys and goats come to the sea to bathe. Without the humidity that comes from the ocean, carried by the wind, the Caatinga creeps to the coastline and touches the Atlantic like a trusted friend, covering the tops of cliffs with that grayish and thorny vegetation that seems to be forever awaiting water that hardly ever comes.*

*Sometimes it does come and generally it's at the beginning of the year, between January and April. But it might happen that the drought stretches for nine or ten months, forcing the*





Às vezes elas vêm, e geralmente é no início do ano, entre janeiro e abril. Mas pode acontecer de a estiagem se prolongar por nove ou dez meses, levando a população a alimentar seus animais com pedras de sal. Criam-se até desertos perto do oceano, como é o de Alagamar, no município de Porto do Mangue, distante uns 10 quilômetros da costa. Ali o chão é como na caatinga: seco e rachado quase todo o ano, salvo no verão, quando as chuvas transformam o lugar num estranho pantanal – garças e outras aves incluídas.

Já o vento, este sopra o ano inteiro, geralmente abafadiço e ressecado. É ele que fabrica as dunas que se esparramam sobre o continente nos trechos de costa voltados para o leste. Algumas são imensas, como as de Galinhos – uma península inteira de dunas – e as do Rosado, que se estendem por 12 quilômetros ao sul da Ponta do



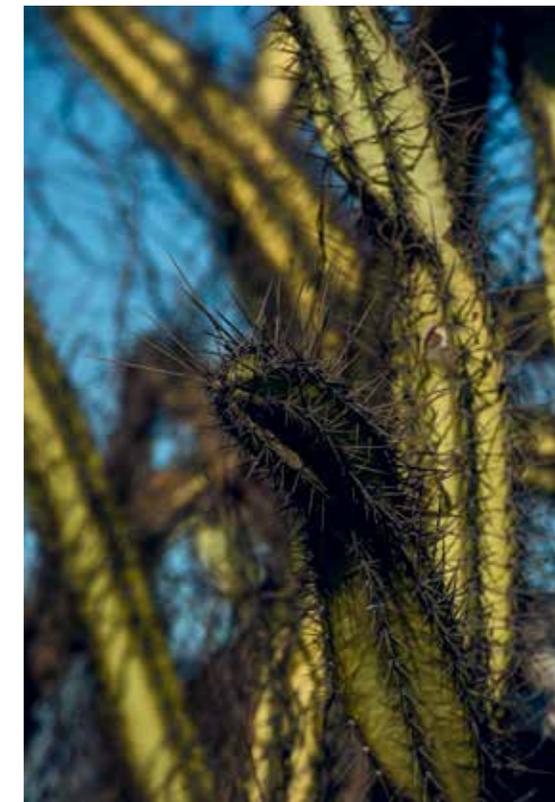
Mel, em Porto do Mangue. Tem dias, porém, que o vento está menos gentil e, ao invés de lavar as dunas com minúcias de escultor, escurece o céu e faz o povo mastigar pó. Tempestades de areia não são raras na chamada Costa do Sal, e podem ser tão ferozes que chegam a mudar a geografia. Na Praia Redonda, em Areia Branca, os pescadores já perderam a conta de quantas vezes as dunas engoliram o povoado. Vencidos pela areia, decidiram mudar a vila de lugar.

O vento, ainda que de maneira indireta, também concebe dunas de outro tipo – tão altas e tão extensas quanto as de areia. São dunas de sal, e elas se espalham por toda a costa norte potiguar, enfeitando o horizonte vizinho ao mar e confundindo os sentidos. Quem vê de longe pode achar até que as praias desbotaram. Nada disso: dessas colinas brancas sai 90% do sal



population to feed their animals with rocks of salt. They even form deserts near the ocean, like in Alagamar, in municipal Porto do Mangue, some 10 kilometers from the coast. There, the ground is just like in the Caatinga: dry and splitting from the heat nearly all year round, except in the summer, when the rains transform it into a strange swampland – with herons and other birds as well.

Meanwhile, the winds blow, generally stuffy and parched, all year. It's the winds that create the dunes that spread throughout the continent on the stretches of coast facing east. Some of them are immense, like in Galinhos – an entire peninsula of dunes – and Rosado, where they extend for 12 kilometers to the south of Ponta do Mel in Porto do Mangue. Still, there are days when the winds aren't so kind and, instead of brushing the dunes with the detailed care of a sculptor, they darken



the skies and force sand into the people's mouths. Sandstorms aren't rare on the so-called Salt Coast and they can be so ferocious that they even change the geography. At Praia Redonda in Areia Branca (literally "White Sand"), the fishermen have lost count of all the times that the dunes have overtaken the settlement. Defeated by the sands, they decided to move the village's location.

The wind, though indirectly, also gives life to dunes of another sort – as tall and far-reaching as those made of sand. They're made of salt and they spread all over the Rio Grande do Norte shoreline, decorating the horizon beside the sea and confusing the senses. Anyone viewing them from a distance might even think that the beaches are discolored. But no: these white hills yield 90% of the sea salt produced in Brazil, approximately 5 million tons every year. While, on

marinho produzido no Brasil, algo em torno de 5 milhões de toneladas anuais. Se o vento, por um lado, privou de chuvas este pedaço do litoral nordestino, por outro permitiu à população que tirasse algum proveito dessa *secura toda*.

O clima de sertão à beira-mar é perfeito para a produção do sal marinho. As chuvas são escassas, o sol equatorial incide quase todos os dias do ano e o vento, sempre muito seco, não dá descanso – tudo isso contribui para a rápida evaporação da água do mar, da qual se extrai o sal. A região é tão propícia que até os rios são meio salgados, em particular nos estuários. Assim como na caatinga, a falta de chuva mantém os leitos secos durante a maior parte do tempo, o que permite o avanço do mar onde deveria haver água doce. Mesmo quando os rios correm, raramente têm força suficiente para alcançar a linha da costa. Isso explica por que, em alguns pontos, as salinas se espalham por alguns bons quilômetros continente adentro. Até Mossoró, que nem saída para o mar tem, está repleto delas.

São salinas antigas: existem há pelo menos 400 anos, conforme atestam os registros mais antigos. E, durante séculos, foram objeto apenas de extração manual. Até meados da década de 1970, todo o sal da costa potiguar era colhido na base da pá e transportado em carrinhos de mão. De preferência à noite, para fugir do sol que queimava a pele e cegava os olhos. Ainda hoje é assim em algumas salinas, mas o padrão mudou. Hoje a coleta é quase toda mecanizada: retroscavadeiras encarregam-se de recolher

o sal cristalizado dos tanques de evaporação e conduzi-lo ao sistema de lavagem, de onde seguirá, por meio de esteiras, para pilhas de até 7 metros de altura – as tais dunas de sal. Menos lírico, mas certamente mais seguro.

As refinarias de Mossoró, segunda maior cidade do Rio Grande do Norte, são o destino de boa parte desse sal. O resto segue para a alto-mar, em barcaças, até um porto-ilha no meio do Atlântico, a 26 quilômetros da cidade de Areia Branca. É uma espécie de ilha de sal, onde as dunas brancas se amontoam à espera de cargueiros vindos da África e dos Estados Unidos, capazes de levar até 35 mil toneladas de cloreto de sódio através do oceano. Vale lembrar que o sal marinho é tido na mais alta conta entre cozinheiros do mundo todo, dado que seu sabor vem enriquecido por resíduos de outros minerais – que seriam descartados caso o sal fosse refinado.

A mecanização das salinas pôs fim a milhares de empregos e à esperança de uma vida melhor, que parecia nunca chegar. Quando chegou, foi por outras vias: não pelo mar, mas de dentro da terra. Na mesma década de 70, a Petrobras começou a extrair petróleo daquelas que, mais tarde, se confirmariam as maiores jazidas em terra firme do país. No meio da caatinga, onde antes as cabras pastavam sobre o chão seco, abriram-se clareiras e cravaram-se milhares de cavalos de aço – muitos no próprio quintal dos sertanejos. Estes, por sua vez, ganharam estradas asfaltadas, luz elétrica e uma renda mensal, paga pela estatal pelo direito de furar a propriedade.

*the one hand, the winds deprive this piece of the northeastern coast of rain, on the other, they allow the population to take some advantage of all the dryness.*

*The climate of the backlands by the sea is perfect for the production of sea salt. Rain is scarce, the equatorial sun blazes almost every day of the year and the wind, which is always dry, never quits – all of which contributes to the speedy evaporation of sea water, from which the salt is extracted. The region is so propitious that even the rivers are partly salty, especially in the estuaries. Like in the Caatinga, the lack of rain keeps the riverbeds dry most of the time, which allows the sea to advance in places which should be occupied by freshwater. Even when the rivers are running, rarely do they have enough force to reach the coast. This explains why, in some areas, the salt deposits are spread a few good kilometers inland. Even Mossoró, which doesn't even have an outlet to the sea, is filled with them.*

*They're old salt deposits: they've been there for at least 400 years, as the oldest records attest to. And for centuries, they were mined manually. Until the mid-1970s, all the salt on the Rio Grande do Norte coast was collected by shovel and transported in wheelbarrows. Preferably at night, in order to avoid the sun that burns the skin and blinds the eyes. To this day, it's the same story at some of the salt deposits, but standards have changed. Today, the collection is almost entirely automated: backhoe loaders handle the task of collecting the crystalized salt from evaporation*

*tanks and transporting it to a washing station from where it continues on, by conveyors, to piles as high as 7 meters – the aforementioned salt dunes. Less poetic perhaps, but definitely safer.*

*The refineries in Mossoró, the second biggest city in Rio Grande do Norte, are the destination for much of this salt. The rest heads on in barges on the high seas to an island port in the middle of the Atlantic, 26 kilometers from the city of Areia Branca. It's a kind of salt island, where the white dunes pile up awaiting cargo ships from Africa and the United States, capable of carrying 35,000 tons of sodium chloride across the ocean. It's worth noting that sea salt is held in high regard by cooks all over the world, being that its flavor is enhanced by the residue of other minerals, which are normally removed in the refining process.*

*The automation of the salt deposits put an end to thousands of jobs and hopes for a better life that never seems to come. In the end it did arrive, but by other means: not from the sea, but from inside the Earth. Also back in the 1970s, Petrobras began extracting oil from those deposits which, later on, were confirmed to be the largest in Brazil on land. In the middle of the Caatinga, where the goats once pastured on dry grounds, clearings were opened up and thousands of steel horses were put up – often in the back yards of backlanders. These locals, in turn, got paved roads, electricity in their homes and monthly payments granted by the state oil company for the right to drill on their property. On the land of the most fortunate, the oil flows from as many as 200 wells.*

Na terra dos mais afortunados, o petróleo chega a jorrar de cerca de 200 poços.

A média de produção do petróleo potiguar anda na casa dos 60 mil barris por dia, e isso inclui também aquele que é extraído do fundo do mar, em plataformas oceânicas. Com essas, até os pescadores saíram ganhando. É que, com o tempo, a natureza transformou as estacas sobre as quais a base petrolífera se assenta em recifes artificiais, que por sua vez atraem diversas formas de vida marinha. Para os pescadores, esses atóis de aço são sempre garantia de abundância. E de saída: não raro eles aproveitam para trocar peixes por mantimentos com os funcionários da plataforma. O cesto desce com um frango, por uma corda, e volta com um peixe.

Mas não é no petróleo que está a grande promessa de desenvolvimento na Costa do Sal, e sim no vento. Os mesmos alísios que ajudam a evaporar a água do mar e fabricar o sal podem também ser fonte de energia limpa, conforme atestam as dezenas de hélices que começam a brotar na paisagem do norte potiguar, entre mandacarus e xiquexiques. Para o governo, o maior potencial energético do Rio Grande do Norte está na força eólica, e é nela que devem se concentrar os investimentos nas próximas décadas. Afinal, vento aqui sopra o ano todo, de janeiro a dezembro, às vezes numa velocidade que supera os 30 quilômetros por hora. Pode não trazer a abençoada umidade das chuvas, mas produz sal e energia como poucos lugares do Brasil o fazem. Precisa mais?

*Rio Grande do Norte produces around 60,000 barrels of oil per day, including deep-water drilling on ocean platforms. With them even the fishermen come out winners. It happens that, over time, nature has transformed the structures positioned above the oil deposits into artificial reefs, which, in turn, attract various forms of marine life. For the fishermen, these atolls of steel guarantee plentiful catches. And there's more: it's not uncommon for them to take advantage and trade the platform workers fish in exchange for other groceries. The basket holding a chicken is lowered down by rope and pulled back up with a fish inside.*

*Still, the Salt Coast's great promise doesn't lie in its oil deposits, but rather in the wind. The same trade winds that help to evaporate the seawater and produce salt can also serve as clean sources of energy, as attested to by the dozens of mills that have sprung up throughout the Rio Grande do Norte landscape, in between mandacaru and xique-xique cacti. For the government, Rio Grande do Norte's wind power is its biggest energy potential, and this is where investments should be concentrated in the coming decades. After all, the wind blows here all year long, from January to December, sometimes at speeds of above 30 kilometers per hour. It may not bring the blessing of rain, but it produces salt and energy like few other places in Brazil. Who could ask for anything more?*



Costa Verde

# *Anfiteatro da história*

*Green Coast | Amphitheater of history*









128 Peixe olho de cão, Ilha Grande, RJ | Atlantic Big-Eye, Ilha Grande, RJ



Produção de farinha, Picinguaba, SP | Flour production, Picinguaba, SP 129

Como é de praxe no Brasil, a preservação dos lugares quase sempre se deu pela via do isolamento geográfico ou da decadência econômica. Foi assim com Parati, foi assim com a mata que lhe cerca. Não fosse o declínio que acometeu a cidade durante boa parte do século XX, e o esquecimento dele decorrente, é bem possível que não a conhecêssemos tal como é hoje – um tesouro arquitetônico flanqueado por um patrimônio ambiental igualmente precioso, quase um milagre se considerarmos a proximidade com as duas maiores metrópoles do país. Foi assim também com a Ilha Grande, do outro lado da baía, salva pela maldição de ter sido, durante cem anos, destino de presos políticos, assassinos e traficantes. Se hoje chamamos o litoral sul do estado do Rio de Janeiro de Costa Verde – pelas generosas porções de Mata Atlântica –, é porque em algum momento da história as coisas começaram a dar um pouco errado por aqui. Para depois, por vias tortas, darem certo de novo.

*As is customary in Brazil, the preservation of places almost always comes as a result of geographic isolation or economic decline. This is what happened in Parati, and with the forest that surrounds it. If not for the downturn that plagued the city throughout a good part of the 20th century, and its subsequent obscurity, it's quite possible that it wouldn't be the way it is today – an architectural gem flanked by equally precious natural treasures, almost a miracle when considering its proximity to the two biggest cities in the country. This is also what happened with Ilha Grande, on the other side of the bay, saved by the curse of having been a destination for political prisoners, killers and drug traffickers for a hundred years. Today we still know the southern coast of Rio de Janeiro state as the Green Coast – because of the generous portions of Atlantic Forest – because at some point in history things started to go a bit wrong in these parts. So that, afterwards, via winding paths, they could get back on track again.*



O magnífico anfiteatro em meia-lua formado pelo encontro dos contrafortes da Serra da Bocaina com a Baía da Ilha Grande vem servindo de palco, há cinco séculos, para alguns dos mais importantes capítulos da história do Brasil. Uma saga encenada por índios canibais, corsários, barões do café e heróis da luta armada naquele que é, decerto, um dos mais lindos cenários do Atlântico Sul. A paisagem é única na costa brasileira: em nenhum outro ponto (salvo o litoral norte paulista, extensão natural do sul fluminense) montanhas com mais de mil metros de altitude se aproximam tanto assim do mar. Disso resulta uma grossa muralha verde onde as nuvens, aprisionadas, condensam-se e, por meio das chuvas, engordam os infinitos rios que escorrem encachoeirados pelas encostas. São eles, somados ao mar, que alimentam as águas mansas e mornas da baía.

Foi essa a visão de Gonçalo Coelho e sua frota em 6 de janeiro de 1502, Dia de Reis, quando as primeiras naus portuguesas navegaram a Baía da Ilha Grande. Na época, a costa era habitada pelos tupinambás, guerreiros antropófagos que em nada facilitaram a vida dos colonizadores. Liderados por Cunhambebe, cacique da aldeia de Iperoig (hoje Ubatuba), os nativos formaram no século XVI a Confederação dos Tamoios, uma aliança de vilas tupis seriamente empenhadas em defender suas terras da invasão lusa. Foi o maior foco de resistência à colonização no território brasileiro.

Vencidos os índios, fosse por arte da guerra



ou da conversão à fé cristã, chegaram os piratas. Fizeram pouso sobretudo na Ilha Grande, onde se muniam de frutas e água potável e, de quebra, montavam base para suas múltiplas atividades na baía: saquear carregamentos de pau-brasil, contribuir para o tráfico de escravos e, a partir do século XVIII, pilhar os navios carregados de ouro que zarpavam do porto de Parati.

Enquanto isso, em terra firme, os canaviais se espalhavam pelos vales úmidos do que se convencionou chamar de “sertão”, que nada mais é senão o sopé da serra. Parati é dessa época, tal como Angra dos Reis e Ubatuba, cidades nascidas como centros gravitacionais para a exploração da cana-de-açúcar e, ao mesmo tempo, portos de chegada para os africanos escravizados. Convém saber que a cana aqui se deu muito bem, dado que o relevo acidentado favorece a presença de rios rápidos, essenciais para mover as rodas-d’água que faziam girar as moendas.



For five centuries, the magnificent amphitheater, shaped like a half moon due to the meeting of the foothills of Serra da Bocaina with the Bay of Ilha Grande, has served as the stage for some of the most important chapters in the history of Brazil. A saga acted out by cannibal Indians, corsairs, coffee barons and heroes of the armed resistance in this, certainly one of the most beautiful landscapes in the Southern Atlantic. The scenery is one of a kind on the Brazilian coast: at no other point (except for the northern coast of São Paulo state, the natural extension of the southern Rio coast) are mountains over 1000 meters in altitude so near the ocean. The result is a thick green barrier where imprisoned clouds condense and, via the rain, fatten the countless rivers that run, rife with waterfalls, across the slopes. It is they, added to the ocean, that feed the peaceful, warm waters of the bay.

*This was the vision that met Gonçalo Coelho and his fleet on January 6, 1502, Three Kings’ Day, when the first Portuguese ships sailed into the Bay of Ilha Grande. At the time, the coast was inhabited by Tupinambá Indians, cannibal warriors who did little to make life easier for the colonists. Led by Cunhambebe, chief of the village of Iperoig (modern-day Ubatuba), in the 16th century, the natives formed the Confederation of Tamoios, an alliance of Tupi villages seriously committed to defending their land from the Portuguese invaders. It was the largest focus of resistance against colonization in Brazilian territory.*

*After the conquest of the Indians, whether by war or conversion to Christianity, came the pirates. They landed mainly on Ilha Grande, where they stocked up on fruit and potable water and, right away, set up a base for their multiple activities in the bay: robbing shipments of Brazilwood, contributing to the slave trade and, from the 18th century on, looting ships loaded with gold that sailed from the port of Parati.*

*Meanwhile, on dry land, the sugar plantations spread across the humid valleys that were known as “backlands,” actually nothing more than the foothills of the mountains. Parati originated during this period, as did Angra dos Reis and Ubatuba, cities born as gravitational centers for the exploitation of the sugar cane crop and, at the same time, points of arrival for the African slaves. It’s worth noting that sugar cane thrived here, being that the rugged terrain favors the*

Parati sozinha chegou a ter mais de 250 engenhos no auge dessa produção.

Nova vocação para a cidade surgiu quando a Coroa portuguesa decidiu alargar e calçar uma antiga trilha aberta pelos índios guaianás através da serra, conectando Parati às minas de Vila Rica. Durante a primeira metade do século XVIII, quase todo o ouro legalmente produzido no Brasil viajava pela Estrada Real e vinha dar em Parati, onde enchia os porões dos navios que zarpavam rumo a Portugal. Desse tempo é o traçado das ruas do atual centro histórico, bem como os sobrados mais antigos – uns e outros, conta-se, projetados segundo as regras da maçonaria, carregadas de misticismo.

A bonança não durou muito, pois o grande influxo de corsários na baía – acoitados na praia do Cachadaço – fez a corte abrir um novo caminho que ligasse diretamente Minas Gerais ao Rio de Janeiro. A estrada de Parati virou o Caminho Velho, e a cidade só não entrou em declínio imediato porque à febre do ouro logo sucedeu-se o ciclo do café. Nessa onda entraram também Ubatuba e Angra dos Reis, que juntas dividiram a responsabilidade de escoar a produção do Vale do Paraíba, acolá das montanhas da Bocaina.

A partir do século XIX, os três portos prosperaram não só com a exportação de café, mas também como entrepostos comerciais: enquanto uns navios partiam carregados do ouro verde, outros atracavam trazendo escravos para servir nos cafezais ou portando artigos de

luxo, importados da Europa, para enfeitar a vida dos barões e suas famílias. Parati, nesse mesmo período, especializou-se também na produção da melhor cachaça do país. Chegou a ter mais de cem alambiques, de tal modo respeitados que, por muito tempo, “parati” foi sinônimo de cachaça no Brasil.

Tudo mudou com a chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que a partir de 1890 passou a conectar o Rio de Janeiro a São Paulo – e, portanto, os cafezais do Vale do Paraíba ao porto de Santos. A Costa Verde perdeu importância comercial e nem mesmo os canaviais sobreviveram, dado que a Abolição da Escravatura tornou impraticável a manutenção das grandes fazendas.

Assim, Parati entrou no século XX decadente e esquecida, com a agora escassa população sobrevivendo da pesca e do cultivo de banana. Mesmo a Via Dutra, que chegou nos anos 50 trazendo progresso ao Vale do Paraíba, surtiu pouco efeito sobre os paratienses, isolados do outro lado da Serra da Bocaina, no sopé das montanhas. Antes da construção da Rodovia Rio-Santos, chegava-se a Parati apenas pelo mar, a partir de Angra dos Reis, ou enfrentando o lamaçal que a conectava à cidade de Cunha, outrora o trecho final da Estrada Real.

Angra só não teve o mesmo destino porque, ao contrário de Parati, conheceu a política desenvolvimentista do governo brasileiro vigente a partir da metade do século XX. Em poucos anos, a cidade tornou-se polo de construção

*presence of fast running rivers, essential for moving the water wheels that made the mills turn. Parati alone had more than 250 mills at the height of this production.*

*A new vocation for the city emerged when the Portuguese crown decided to broaden and cobble an old trail across the mountain that had been opened up by the Guaianá Indians, connecting Parati to the mines of Vila Rica. During the first half of the 18th century, almost all the gold legally produced in Brazil traveled the Estrada Real [literally the “Royal Road”] and ended up in Parati, where it filled the galleys of the ships that set sail for Portugal. This era is engraved in the streets of the historic city center to this day, as well as in the oldest two-story houses – found here and there, as the story goes, designed according to the rules of freemasonry, loaded with mysticism.*

*The bozanza didn’t last long, since the great influx of corsairs to the bay – scourged on the beach of Cachadaço – made the court open up a new road connecting Minas Gerais directly to Rio de Janeiro. The road from Parati became the Caminho Velho [“Old Road”], and the city’s inevitable decline was delayed only because the gold fever was soon followed by the coffee boom. Ubatuba and Angra dos Reis were also part of this movement, together sharing the responsibility for exporting what was produced in the Valley of Paraíba, beyond the mountains of Bocaina.*

*From the 19th century on, the three ports prospered not just from the exportation of coffee, but also as trading posts: while some ships set*

*sail loaded with the green gold, others docked with slaves to work the coffee plantations or luxury items imported from Europe to decorate the lives of barons and their families. During this same period, Parati also became specialized in producing the best cachaça in the country. It came to have more than a hundred stills, and was so respected that, for a long time, “Parati” was synonymous with cachaça in Brazil.*

*It all changed with the arrival of the Dom Pedro II Railroad, which, from 1890 on, connected Rio de Janeiro and São Paulo – and, as such, the coffee plantations of the Valley of Paraíba to the port of Santos. The Green Coast lost its commercial importance and even the sugar plantations couldn’t manage to survive, being that the abolition of slavery made the maintenance of the large farms impractical.*

*As such, Parati entered the 20th century in a state of decline and neglect, with the now meager population surviving on fishing and banana cultivation. Even the Via Dutra, which arrived in the 1950s bringing progress to the Valley of Paraíba, had little effect on the population, isolated on the other side the Serra da Bocaina, in the mountains’ foothills. Before the construction of the Rio-Santos highway, people could only reach Parati by sea, from Angra dos Reis, or by taking on the muddy paths that connected it to the city of Cunha, once the final stretch of the Estrada Real.*

*Angra only didn’t suffer the same fate because, unlike Parati, it was subjected to*

naval, sede de um terminal exportador da Petrobras e porto de escoamento da produção da Companhia Siderúrgica Nacional. Além, é claro, de passar a abrigar as únicas usinas nucleares em operação no país. O preço do progresso foi alto: ao receber a nova massa operária, a cidade desfigurou-se. Boa parte do patrimônio histórico se perdeu e os morros se viram tomados por uma ocupação irresponsável e desordenada. Um terço da população de Angra hoje vive em favelas.

Comparando as duas cidades, tão próximas e tão diferentes, é fácil entender que o que salvou Parati foi seu esquecimento. Quando o asfalto chegou por meio da Rio-Santos, por volta dos anos 70, o que o Brasil descobriu foi um dos conjuntos arquitetônicos mais harmoniosos do país, preservado em suas feições havia pelo menos 150 anos. E mais: rodeado por uma das maiores áreas contínuas de Mata Atlântica – fato ainda mais insólito, já que a região se encontra a meio caminho entre São Paulo e Rio de Janeiro e ainda a poucos quilômetros da Via Dutra, a mais movimentada das rodovias brasileiras.

Por sorte esse patrimônio ambiental foi descoberto a tempo de preservá-lo, o que se fez por meio de um mosaico de reservas que hoje ocupa 90% do município de Parati. São cinco no total, incluindo um parque nacional, o da Serra da Bocaina. De particular importância é a Área de Proteção Ambiental do Cairuçu, que protege quase um terço do território paratiense, bem onde se encontra a porção mais conservada de Mata Atlântica na região. Nela vivem comunidades

de pescadores caiçaras, remanescentes de quilombolas e índios guaranis, todos vizinhos de exemplares ameaçados da fauna brasileira, como suçuaranas, miquis e jaguatiricas. Um mundo à parte, poupado pelo traçado da Rio-Santos e conectado ao resto do planeta apenas por meio de barco ou trilha na mata.

Trata-se de um lugar de extraordinária beleza cênica também, composto de praias, morros, mais de 60 ilhas e ainda uma ria, formação rara no Brasil – tão singular que, por força de expressão, tem sido chamada de “fiorde tropical”. O Saco do Mamanguá não é um fiorde, embora se pareça com um, dado que o mar aqui avança até 8 quilômetros terra adentro, em forma de língua, amparado pelas encostas dos morros. E tem nada menos que 30 praias em seu interior. A vertente leste do Saco já é parte da Península da Juatinga, braço de terra que demarca a entrada da Baía da Ilha Grande. Ali, aos pés do Pico do Cairuçu, repousam as praias mais bonitas de Parati – como Sono, Martim de Sá, Ponta Negra, Pouso da Cajaíba –, onde os pescadores assistem à chegada cada vez mais maciça de turistas, a despeito da ausência de estradas ou luz elétrica.

Mais isolado ainda é o extremo da península, a Ponta da Juatinga, que ganhou comparações com o Cabo Horn – difícil passagem marítima no extremo sul do continente – pela violência com que trata os barcos que por ali passam. Não por acaso, o fundo da Baía da Ilha Grande é hoje um imenso cemitério de embarcações, transformadas em bancos de corais e morada de cardumes.

*the developmentalist policies of the Brazilian government put into place from the second half of the 20th century on. In just a few years, the city became a hub for naval construction, the home of an exporting terminal for Petrobras and the outgoing port for the National Steelworks Company. Not to mention, of course, it welcomed the only operating nuclear power plants in the country. The price of progress was high: the city was disfigured by the new industrial complex. A large of its historical heritage was lost and the mountains were taken over by an irresponsible and disordered occupation. Today, a third of Angra's population lives in favelas.*

*In comparing the two cities, which are so close but so different, it's easy to see that what saved Parati was the fact that it was forgotten. When paved roads arrived via Rio-Santos in the 1970s, Brazil then discovered one of the most harmonious architectural ensembles in the country, preserved in structures that had been built at least 150 years ago. Plus it was surrounded by one of the biggest continuous areas of Atlantic Forest – a fact that's even more unusual when considering that it's located halfway between São Paulo and Rio de Janeiro and only a few miles from Via Dutra, one of Brazil's busiest highways.*

*Luckily, this environmental treasure was discovered in time to preserve it, accomplished through a mosaic of reservations which currently occupy 90% of municipal Parati. There are five in total, including Serra da Bocaina National*

*Park. Of particular importance is the the Cairuçu Environmental Protection Area, which protects almost a third of Parati's territory, right where the region's best conserved portion of Atlantic Forest is found. It's home to caiçara fishing communities, descendents of quilombo runaway slave settlements and Guarani Indians, all coexisting with species of Brazilian fauna that are facing extinction, such as pumas, woolly spider monkeys and ocelots. It's a separate world, spared from the reach of Rio-Santos and connected to the rest of the world only by boat or a trail through the forest.*

*It's also a place of extraordinary scenic beauty, comprised of beaches, mountains and over 60 islands, as well as a ria, a rare formation in Brazil – so unique that, by force of expression, it has been called a “tropical fjord.” Saco do Mamanguá isn't a fjord, though it looks like one, being that the sea here advances as far as 8 kilometers inland, sheltered by the mountain slopes. And it has no less than thirty beaches in its territory. The eastern portion of Saco is also part of the Juatinga Peninsula, the arm of land which marks the entrance to Ilha Grande Bay. There, at the feet of Pico do Cairuçu, lie the most beautiful beaches in Parati – Praia do Sono, Martim de Sá, Ponta Negra, Pouso da Cajaíba –, where the fishermen are seeing more and more tourists arrive in mass, despite the absence of roads and electricity.*

*Even more isolated is the end of the peninsula, Ponta da Juatinga, which has earned*

Nem todos os naufrágios, claro, foram culpa da Juatinga – o grande número de navios afundados se deve, sobretudo, ao tráfego intenso desde os tempos da colônia. Ou antes, quem sabe: em 1993, foram encontradas, na base de um costão, quatro moedas de bronze romanas do século IV. Como foram parar ali, ninguém sabe.

Com a chegada da Rio-Santos, até os naufrágios se tornaram atração turística – prova da inesgotável vocação da Costa Verde para transformar seu patrimônio histórico, ambiental e cultural em fonte de renda. As próprias comunidades quilombolas também começaram a receber visitantes dispostos a conhecer seu modo de vida e ouvir histórias do tempo da escravidão. É o caso do Campinho da Independência, em Parati, e da Fazenda Picinguaba, em Ubatuba, para dar alguns exemplos. Tudo isso, somado ao ecoturismo, vai na contramão da especulação imobiliária, que hoje constitui a principal ameaça à preservação desses tesouros. Ela tem sido particularmente crítica no Saco do Mamanguá.

Quem conseguiu retardar a proliferação de condomínios e resorts, ainda que de maneira involuntária, foi a Ilha Grande – a maior das mais de 300 ilhas da baía. Embora separada do continente por meros 2 quilômetros de distância, a ilha permaneceu à margem do resto do país por quase 500 anos. Primeiro, pelos piratas aqui refugiados. Depois, pelos criminosos, encarcerados nos dois presídios que o governo aqui manteve. O primeiro é do final do século XIX, instalado nas dependências do Lazareto,

edifício que antes servia para acomodar em quarentena os passageiros que chegavam ao país com suspeita de cólera. O prédio ainda está lá, em ruínas, bem como o impressionante aqueduto construído para levar água até ele. Funcionou durante meio século, tempo em que abrigou os insurgentes da Revolta da Armada e os prisioneiros de Fernando de Noronha, transferidos para cá no tempo em que a ilha foi base da Segunda Guerra.

O presídio foi desativado em 1940, quando os presos foram transferidos para a praia de Dois Rios, onde uma antiga colônia correcional havia sido transformada numa penitenciária maior, com capacidade para mil detentos. Dali até seu fechamento, em 1993, o Instituto Penal Cândido Mendes manteve por trás das grades figuras ilustres como o escritor Graciliano Ramos (experiência que lhe rendeu o livro *Memórias do Cárcere*), o revolucionário esquerdista Luís Carlos Prestes, o malandro carioca Madame Satã, o então ativista político Fernando Gabeira e ainda traficantes como Escadinha, protagonista de uma cinematográfica fuga de helicóptero nos anos 80. Aqui também nasceu o Comando Vermelho, poderosa facção do crime organizado no Rio de Janeiro.

Isso tudo, como era de se esperar, manteve os turistas bem longe da Ilha Grande. Quando eles chegaram, encontraram um paraíso 12 vezes maior do que Noronha, composto por mais de cem praias e uma insuperável diversidade de paisagens. Incluem-se aí duas montanhas

*comparisons to Cape Horn – the difficult maritime passageway at the extreme south of the continent – due to the violence which the passing boats are subjected to. It's no coincidence that the bottom of the Bay of Ilha Grande is now an immense cemetery of water vessels, transformed into coral barriers and habitats for schools of fish. Of course not all the shipwrecks were Juatinga's fault – the vast number of the sunken ships came as a result of the heavy traffic that began in the colonial era. Or perhaps even earlier: in 1993, four bronze Roman coins dating from the 4th century were found at the base of a rocky slope. How they ended up there, no one knows.*

*With the arrival of the Rio-Santos highway, even the shipwrecks became tourist attractions – proof of the Green Coast's inexhaustible vocation for transforming its historical, environmental and cultural heritage into sources of income. The quilombola communities themselves started receiving visitors interested in learning about their way of life and hearing stories from the slave days. This is the case at Campinho da Independência in Parati and Fazenda Picinguaba in Ubatuba, to name a few examples. All of this, added to ecotourism, goes against the grain of real estate speculation which today constitutes the biggest threat to the preservation of these treasures. It has been particularly critical in Saco do Mamanguá.*

*One place that was able to slow down the proliferation of condominiums and resorts, though involuntarily, was Ilha Grande – the*

*biggest of the over 300 islands in the bay. Though separated from the continent by a distance of just 2 kilometers, the island remained marginalized from the rest of the country for almost 500 years. First, due to the pirates who took shelter there. Later because of the criminals, incarcerated in the two prisons which the government built there. The first came at the end of the 19th century, installed on the premises of Lazareto, a building which formerly served to accommodate quarantined passengers who arrived in the country suspected of having cholera. The building is still there, in ruins, as is the amazing aqueduct built to transport water to it. It operated for half a century, the period in which it housed the insurgents of the Armed Revolt and prisoners from Fernando de Noronha, transferred there at the time when the island was a World War II base*

*The prison was shut down in 1940, when the inmates were transferred to the beach of Dois Rios, where an old correctional colony had been transformed into a larger penitentiary with the capacity for a 1000 prisoners. From that point until it closed in 1993, the Cândido Mendes Penal Institute was home to such illustrious inmates as writer Graciliano Ramos (an experience which yielded the book *Memories from Incarceration*), left-wing revolutionary Luís Carlos Prestes, Rio de Janeiro counterculture icon Madame Satã and then political activist Fernando Gabeira, as well as such drug kingpins as Escadinha, the protagonist of a cinematic helicopter escape in the 1980s. It was also the birthplace of Comando*

perto dos mil metros de altitude (o Pico da Pedra d'Água, ponto culminante, e o Pico do Papagaio), lagoas, rios, cachoeiras, manguezais e uma valiosa cobertura de Mata Atlântica – tudo devidamente protegido por quatro unidades de conservação, entre elas o Parque Estadual da Ilha Grande, que cobre dois terços da ilha.

A especulação imobiliária também avança por aqui, mas freada pela ausência de estradas. Carros, aqui, não circulam. É preciso subir num barco ou caminhar nas trilhas (às vezes por muitas horas) para chegar a praias como a de Lopes Mendes, tida como uma das mais bonitas do Brasil, a de Parnaioca e a do Aventureiro. Nesta última fica o coqueiro mais fotografado do país: uma palmeira que cresceu desenhando um ângulo reto, fruto de um deslizamento que obrigou a árvore a se entortar para buscar a luz do sol. Coisa que, na Costa Verde, chega a soar quase como metáfora para toda a região.

*Vermelho, the powerful criminal organization based in Rio de Janeiro.*

*All of this, as one might expect, kept tourists far away from Ilha Grande. When they did come, they found a paradise twelve times larger than Fernando de Noronha, comprised of over 100 beaches and an unmatched diversity of landscapes. This includes two mountains that stand almost 2000 meters in altitude (Pico da Pedra d'Água, the highest point, and Pico do Papagaio), lagoons, rivers, waterfalls, mangroves and a valuable blanket of Atlantic Forest – all duly protected by four conservation units, among them Ilha Grande State Park, which covers two-thirds of the island.*

*Real estate speculation is also advancing in these parts, but is obstructed by the absence of highways. Cars don't circulate here. You have to get on a boat or hike the trails (sometimes for hours) in order to get to beaches like Lopes Mendes, said to be one of the most beautiful in Brazil, Parnaioca and Aventureiro. This last beach is home to the most photographed coconut tree in the country: one shaped like a right angle, the result of a landslide which forced the tree to grow crooked in its search for sunlight. Something which, on the Green Coast, almost sounds like a metaphor for the entire region.*



Delta do Parnaíba

# *Um rio de muitos rios*

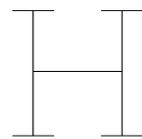
*Parnaíba Delta | A river of many rivers*





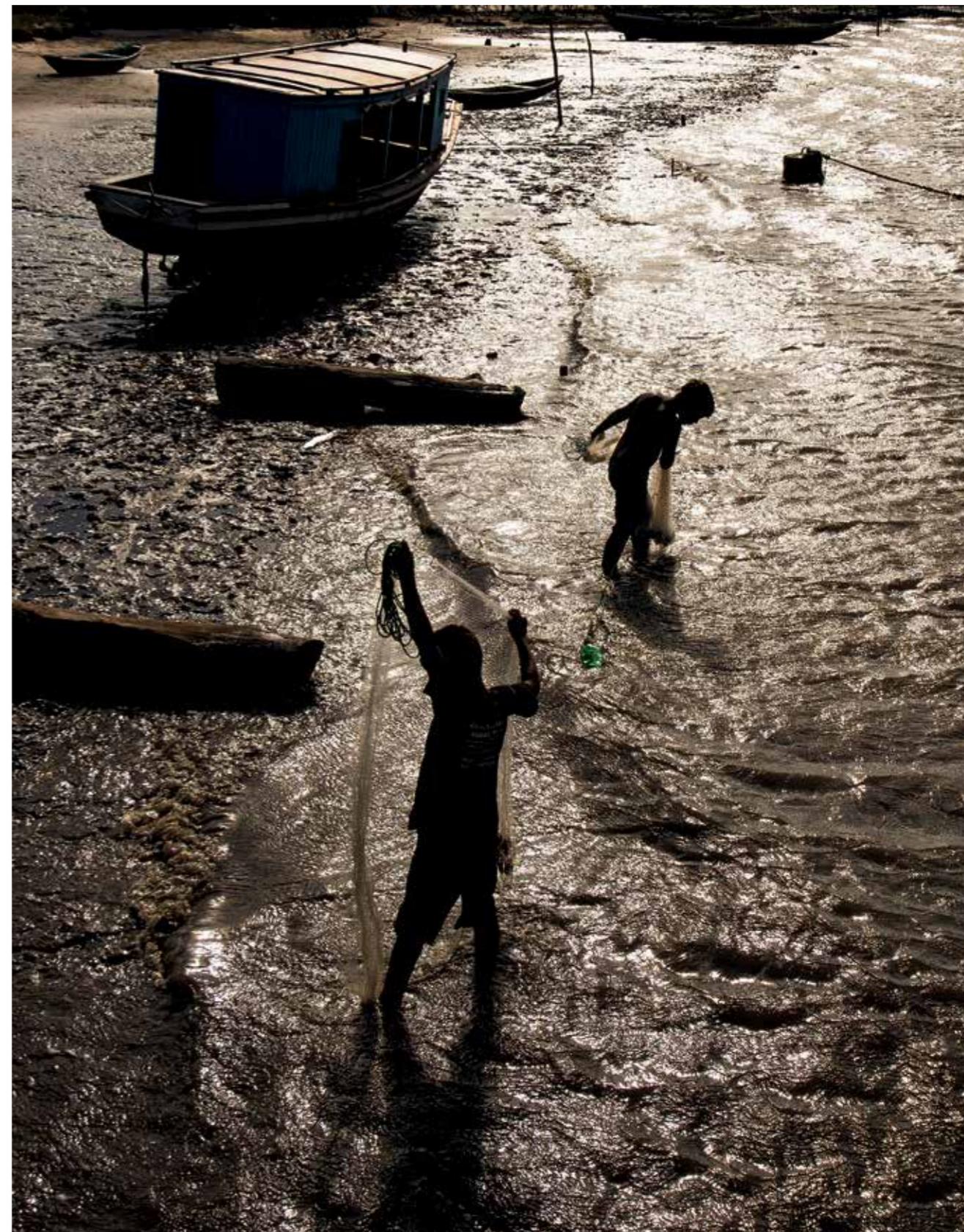






há rios que não se contentam com uma foz. Quando alcançam o mar, abrem-se em muitos braços, como os galhos numa árvore de copa ramosa e farta. A esses estuários de múltiplas desembocaduras chamamos deltas – pela mesma forma triangular que os gregos dão à quarta letra de seu alfabeto. No Brasil temos alguns, não muitos, e certamente não tão célebres como o Delta do Nilo, nem tão extensos quanto o do Ganges. Mas temos o orgulho de alojar, no nosso litoral, aquele que é o único delta em mar aberto das Américas. Incógnito até para os brasileiros, o Delta do Parnaíba reparte-se em cinco bocas num trecho remoto do Nordeste, divisa entre Piauí e Maranhão, abarcando uma área que é duas vezes a cidade do Rio de Janeiro. É como se, depois de atravessar o sertão, sedento, o rio buscasse o maior número possível de caminhos para o mar.

*There are some rivers that aren't content with a mouth. When they approach the ocean, they open up into many arms, like the branches of a lanky, plentiful tree. These estuaries of multiple outlets are called deltas – for having the same triangular shape as the fourth letter of the Greek alphabet. In Brazil, there are a such rivers, not many, and certainly none are so celebrated as the Nile Delta, nor are any as extensive as the Ganges. But we are proud to say that our shoreline is home to the only delta on the open seas in the Americas. Unknown even to Brazilians, the Parnaíba Delta is broken up into five mouths in one remote stretch of northeastern Brazil, the division between Piauí and Maranhão, spanning an area twice as large as the city of Rio de Janeiro. It's as if, after crossing the backlands, the thirsty river searched for the highest possible number of paths to the sea.*





O Rio Parnaíba nasce a 1.450 quilômetros do delta, nas escarpas da Chapada das Mangabeiras, e dali corre até o litoral desenhando a divisa entre Piauí e Maranhão. É rio navegável em quase toda sua extensão, o que favoreceu o povoamento da região e o desenvolvimento econômico, sobretudo do Piauí, onde lhe têm grande carinho – figura até no refrão do hino estadual. Enquanto os maranhenses praticamente deram as costas ao Parnaíba, os piauienses debruçaram-se sobre ele, entregando-lhe parte da responsabilidade pela sobrevivência econômica do estado. Além de oferecer transporte, o segundo maior rio do Nordeste abastece o Piauí de peixes, água e energia elétrica (por meio da Usina de Boa Esperança). Não por acaso, às suas margens foram construídas as duas maiores cidades do estado: Teresina, a capital, e Parnaíba.

É um rio de águas lentas, como é de praxe nos cursos que dão origem aos deltas. Sem declives onde ganhar impulso, o Parnaíba se aproxima do mar um tanto pachorrento, carente de forças para impedir que a areia se acumule no leito. Obstinado, porém, cava seus atalhos por onde os encontra, nem que se desfaça em vários. A 30 quilômetros do mar o rio já se reparte em dois: um ramal segue por terras maranhenses, enquanto o outro se mantém como o leito principal, demarcando a divisa entre os dois estados. Mais à frente, cada ramal se divide novamente, gerando outros. Nesse momento, o Parnaíba deixa de ser um rio para ser muitos,

transfigurado em canais, riachos e igarapés onde correm águas misturadas, vindas da terra e do mar. Quando por fim encontra uma saída, já não é uma, porém cinco as desembocaduras por onde o rio despeja seu fluxo. Entre a primeira e a quinta, a distância é de 90 quilômetros.

A Barra de Tutoia é a mais ocidental e também a de maior largura, por onde o mar penetra fazendo as vezes de baía. Em frente fica a cidade maranhense de Tutoia, a segunda maior do delta. A leste, delimitando as extremidades da Ilha do Caju, estão a Barra da Melancieira (ou do Carrapato) e a Barra do Caju. O leito original do Parnaíba dá origem à quarta barra, a das Canárias. É o ponto de divisão entre os litorais do Piauí e do Maranhão. Esse mesmo leito, bifurcado, resulta na Barra de Igarapu, situada no limite leste do delta, banhando a cidade piauiense de Luís Correia. Lá, por sinal, é onde estão as melhores praias da região.

*The Rio Parnaíba is born 1450 kilometers from the delta, in the ridges of Chapada das Mangabeiras, and it runs from there to the coast, defining the border between Piauí and Maranhão. It's a navigable river throughout almost its entire extension, something that favored the settlement of the region and the overall development of Piauí, which has a great fondness for the river – it's even mentioned in the refrain of the state anthem. While the people of Maranhão have practically turned their back on Parnaíba, the people of Piauí are prone to it, surrendering to the river part of the responsibility for the state's economic survival. In addition to offering transportation, the second largest river in northeastern Brazil supplies Piauí with fish, water and electricity (via the Boa Esperança Hydroelectric Plant). It's no coincidence that the two biggest cities in the state were built along its banks: Teresina, the capital, and Parnaíba.*

*It's a river of slow waters, as is the custom with the currents that give way to deltas. Without any slopes to provide increased momentum, the Parnaíba approaches the ocean rather lazily, lacking the force to prevent sand from accumulating in the riverbed. Stubborn nonetheless, it carves out shortcuts wherever it can, and even breaks up into several of them. Just 30 kilometers from the sea, the river already splits in two: one branch continues in Maranhão territory, while the other remains the main riverbed, marking the border between the two states. Further on, each branch splits once again,*

*generating others. At this moment, the Parnaíba ceases to be one river, and becomes many, transfiguring into canals, creeks and streams in which mixed waters run, coming from land and sea. When an exit is finally found, there is not one but five outlets through which the river's flow is dispatched. The distance between the first and fifth is 90 kilometers.*

*Barra de Tutoia is the westernmost and also the widest outlet, which the ocean penetrates, playing the part of a bay. In front stands the Maranhão city of Tutoia, the second largest in the delta. To the east, delimiting the extremities of Ilha do Caju, are Barra da Melancieira (or Barra do Carrapato) and Barra do Caju. The Parnaíba's original riverbed gives way to the fourth outlet, Barra das Canárias. This is the division point between the coasts of Piauí and Maranhão. This same forked riverbed gives way to the Barra de Igarapu, situated at the eastern end of the delta, bathing the Piauí city of Luís Correia. This, by the way, is where the best beaches in the region are located.*

*Several islands appear on the way to the sea. More of 80 of them, they say – the number is uncertain, since nature here is so inconstant that an island very well might be emerging at this very moment, cut by a recently-born stream. On the larger islands, like Ilha das Canárias and Ilha Grande de Santa Isabel, the surfaces facing the ocean are covered in the sands of beaches and dunes – in whose crevices freshwater lagoons appear during the rainy season, like the ones in*

No caminho até o mar, muitas ilhas se fabricam. Mais de 80, conta-se – o número é incerto, pois a natureza aqui é de tal modo inconstante que uma ilha pode estar surgindo bem agora, rasgada por um igarapé recém-nascido. Nas ilhas maiores, como a Ilha das Canárias e a Ilha Grande de Santa Isabel, as faces voltadas para o mar estão cobertas pela areia das praias e das dunas – em cujas concavidades, quando é época das chuvas, brotam lagoas de água doce do feitio das que existem nos Lençóis Maranhenses. No lado voltado para o continente, prevalecem os manguezais, os banhados e os trechos de mata, refúgio seguro para aves como guarás-vermelhos, colhereiros, garças e gaviões, além de espécies como jaguatiricas, quatis e macacos-prego.

A ilha preferida dos bichos é a do Caju, terceira maior do delta e, das grandes, a mais preservada. Há quem diga que é uma espécie de síntese da região, pois reúne, em 100 quilômetros quadrados, uma coletânea de todas as paisagens contidas na desembocadura do Parnaíba. Isso inclui dunas, praias, matas, campos, lagoas e manguezais – tudo protegido pela iniciativa privada. A Ilha do Caju está nas mãos da mesma família desde meados do século XIX, quando um inglês, James Frederick Clark, a comprou para criar gado. A pecuária não avançou, mas o instinto preservacionista, sim. Hoje nas mãos da bisneta, a ilha é uma Reserva Particular do Patrimônio Natural, visitada por turistas do mundo todo.

A pecuária foi, de fato, o primeiro motor econômico da região. Não tanto como pasto para a criação dos rebanhos, mas, sobretudo, como via de saída para a exportação de charque. Parnaíba, hoje a maior cidade do delta, cresceu no século XVIII como um dos principais portos do Nordeste, de onde saía, já seca e salgada, a carne produzida no interior do Piauí. É desse tempo o casario do Porto das Barcas, o mais antigo conjunto arquitetônico da cidade, de frente para o Rio Igaracu – o único braço do Rio Parnaíba inteiramente em território piauiense.

Nova fase de prosperidade econômica chegaria à primeira metade do século XX, quando Parnaíba viveu o apogeu da carnaúba, palmeira nativa – abundante no delta – cuja cera serve aos mais diversos propósitos. Já na Colônia a vela dos candeeiros era feita com cera de carnaúba. Depois, com o desenvolvimento da indústria no entreguerras, a cera foi matéria-prima essencial para a fabricação de papel-carbono, discos de gramofone, graxa para sapatos e produtos para o polimento de assoalhos. Foi nessa época, para atender à grande demanda das fábricas estrangeiras, que Parnaíba tornou-se um dos portos mais movimentados do país. Era uma cidade de gente rica e orgulhosa, dona de extensas glebas de terra que a natureza já havia feito o favor de povoar com carnaubais.

A decadência veio nos anos 50, quando o petróleo tomou a indústria de assalto, otimizando a linha de produção com suas ceras sintéticas. Ainda há certa demanda pela cera de carnaúba –

*Lençóis Maranhenses. The side that faces the continent is dominated by mangroves, flanked by stretches of forest, a safe haven for birds like scarlet ibises, spoonbills, herons and hawks, as well as such animals as ocelots, coatis and capuchin monkeys.*

*Ilha do Caju is the favorite island among animals, the third largest in the delta and, of the big ones, it's the best preserved. Some people say is a kind of synthesis of the region, because it contains, in its 100 square kilometers, a compilation of all the landscapes at the end of the Parnaíba. This includes dunes, beaches, forests, fields, lagoons and mangroves – all protected by a private initiative. Ilha do Caju has been in the hands of the same family since the mid-19th century, when an Englishman named James Frederick Clark bought it to raise cattle. The livestock business didn't pan out, but the preservationist instinct did. Now owned by his great granddaughter, the island is a Private Natural Heritage Reserve, visited by tourists from all over the world.*

*Cattle actually was the region's original economic engine. Not so much from cow pasturing, but rather mainly as an exit point for the exportation of beefjerky. Parnaíba, today the biggest city in the delta, grew in the 18th century as one of the main ports in northeastern Brazil, from which the dried and salty meat produced in inland Piauí was shipped. This same time period produced the houses of Porto das Barcas, the oldest architectural ensemble in the city, in front of*

*the Rio Igaracu – the only arm of the Rio Parnaíba contained entirely within Piauí territory.*

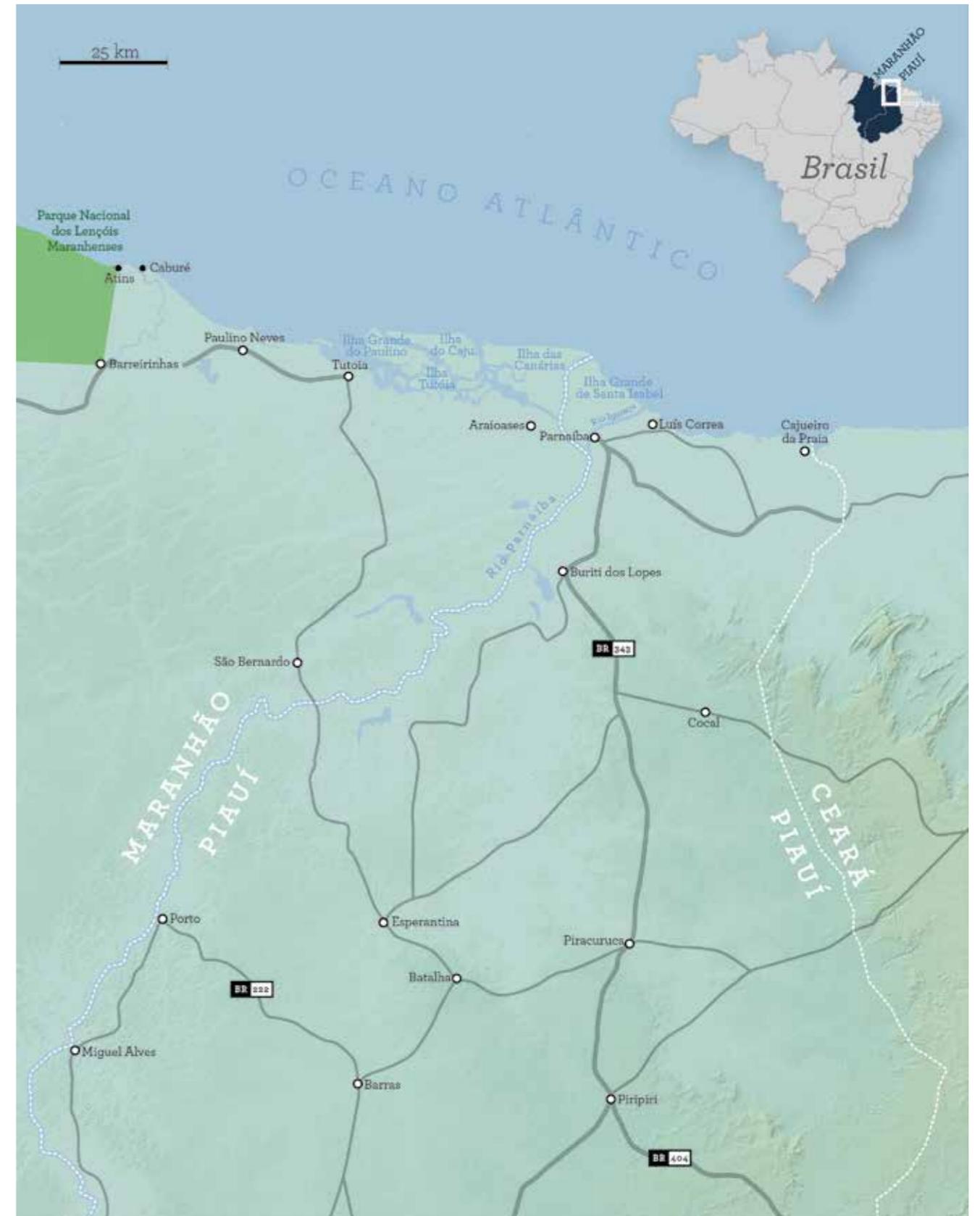
*A new phase of economic prosperity would come in the first half of the 20th century, when Parnaíba experienced the heyday of the Carnaúba, a native palm tree – abundant in the delta – whose wax serves a wide variety of purposes. Meanwhile in Colônia, lampstand candles were made out of Carnaúba wax. Later, with the development of industries between the two world wars, wax was an essential raw material for the manufacturing of carbon paper, phonograph records, shoe shine grease and products for polishing wood floors. It was during this time that, in order to attend the great demands of foreign factories, Parnaíba became one of the busiest ports in the country. It was a city of wealthy and proud people, the owner of vast properties of land which nature had already blessed by populating with Carnauba palms.*

*The decline came in the 1950s; when oil took the industry by storm, optimizing the production line with its synthetic wax. There is still a certain demand for Carnaúba wax – especially in the cosmetic and food industries –, but no longer to the extent that it can sustain the Parnaíba economy. These days, what has most advanced here is tourism, being that the city is the main port of entrance for trips to the delta. With the tourists, commerce and the service industry also prosper – and Parnaíba, after a few decades of stagnation, became one of the cities that has most grown in the entire country.*

sobretudo nas indústrias cosmética e alimentícia –, mas não mais a ponto de sustentar a economia de Parnaíba. Hoje, o que mais avança por aqui é o turismo, dado que a cidade é a principal porta de entrada para as viagens pelo delta. Com os turistas, prosperaram também o comércio e os serviços – e Parnaíba, depois de algumas décadas de estagnação, tornou-se uma das cidades que mais crescem no país.

No labirinto do delta, porém, subsiste um modo de vida que passa ao largo dos grandes ciclos econômicos, herança direta dos índios tremembés que lá habitaram antes da chegada dos europeus. À beira dos canais e dos igarapés, ainda é a pesca artesanal que garante o sustento da maior parte das comunidades. De uma das cinco bocas do Parnaíba, seus pescadores partem diariamente a bordo de canoas e jangadas na direção do mar, de onde voltam munidos de arraias, bagres e garoupas. Outras comunidades preferem o chão enlameado dos manguezais, onde se especializaram na coleta do caranguejo-uçá. Em certas vilas do município maranhense de Araiões, enfiar o braço no lodo atrás de crustáceos é praticamente a única maneira de garantir a renda da família. Por sorte o mangue é farto: em todo o município, catam-se mais de 60 mil caranguejos por mês na temporada. Não por acaso, Araiões é o maior produtor de caranguejo-uçá do Brasil. Mesmo próximo de morrer, o Rio Parnaíba esbanja generosidade.

*Still, in the labyrinth of the Delta, a way of life is maintained that passes outside the large economic cycles, a direct inheritance from the Tremembé Indians who inhabited the region before the arrival of the Europeans. In the canals and streams, artisan fishing still guarantees the sustenance of most of the communities. From one of the five mouths of the Parnaíba, fishermen set sail in canoes and rafts every day toward the sea and later return loaded with stingrays, catfish and groupers. Other communities prefer the muddy grounds of the mangroves, where they specialize in fishing for wetlands crabs. In certain villages in the Maranhão municipality of Araiões, digging shoulder-deep in the mud for crustaceans is practically the only way to feed your family. Luckily, the mangrove is plentiful: in the entire municipal area, they catch over 60,000 crabs per month during the season. It's no coincidence that Araiões is the largest producer of mangrove crabs in Brazil. Even when close to death, the Rio Parnaíba has generosity to spare.*



Foz do São Francisco

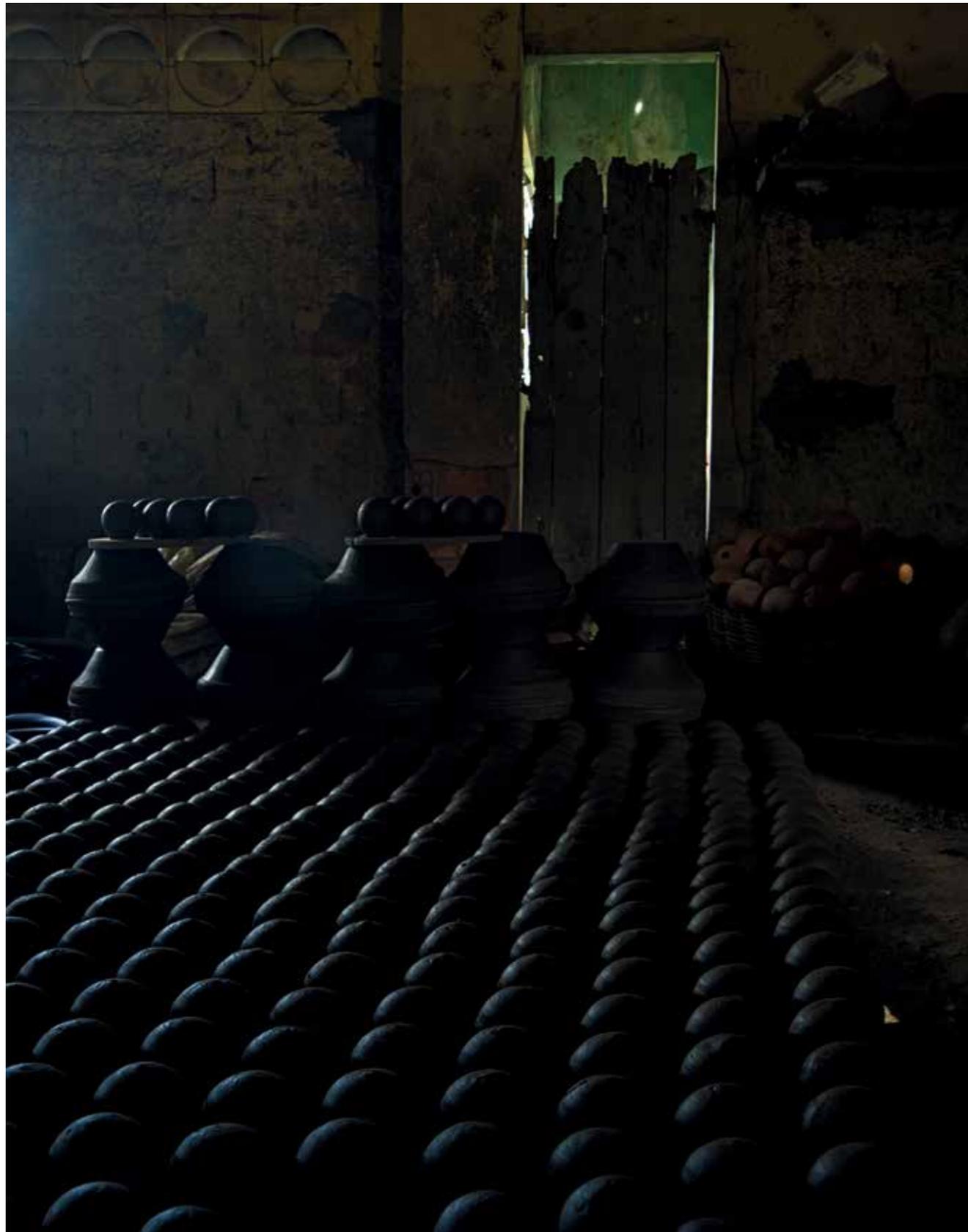
# *A peleja do rio contra o mar*

*Mouth of the Rio São Francisco | The river's struggle against the sea*









164 Cerâmica, Carrapicho, SE | Ceramics, Carrapicho, SE



Caranguejo, Piaçabuçu, AL | Crabs, Piaçabuçu, AL 165



Há quem diga que a foz seja o mais belo pedaço do Rio São Francisco depois de sua nascente, onde se atira desabusado na forma de uma cachoeira que leva o nome de Casca d'Anta. Grandes rios são assim: nascem e morrem com estilo. Contudo, ao contrário do que acontece na Serra da Canastra, onde o rio brota, a beleza aqui na foz de nada lhe serviu para poupá-lo da ação humana. Afinal, é da natureza das desembocaduras, embora vias de saída para os rios, serem portas de entrada para os anseios da conquista. Com o Velho Chico não foi diferente.

Já em 1501, portanto apenas um ano após a chegada da esquadra de Cabral, as naus portuguesas andavam por aqui. No comando de uma delas, um italiano: Américo Vespúcio, a quem se atribui não só a descoberta como também o batismo do rio que ali morria. E o que para os índios era Opará virou São Francisco, em tributo ao santo que se venerava justo naquele 4 de outubro. Assim, o Velho Chico começou a ser devassado pela cauda, no sentido contrário ao da correnteza, sem que se suspeitasse de sua imensa extensão – cerca de 2.800 quilômetros, como se viria a saber mais tarde.

*There are those who say that the mouth of the Rio São Francisco is the most beautiful part of the river after its spring, where it shoots forth unfettered in the form of a waterfall known as Casca d'Anta. This is how great rivers are: they're born and they die in style. However, unlike what takes place in the Serra da Canastra, where the river is born, the beauty here at the mouth did nothing to save it from human actions. After all, the estuaries are part of nature, and while they are outlets for the rivers, they also serve as ports of entry for the desires of conquest. With "Velho Chico" [a nickname for the river which literally means "Old Chico"] it was no different.*

*Meanwhile in 1501, though just a year after the arrival of Cabral's squadron, Portuguese ships were circulating in this area. In command of one of them was an Italian: Amerigo Vespucci, the man credited with both discovering and christening the river that comes to an end there. And what was Opará for the Indians became São Francisco, in honor of the saint whose feast day was celebrated on that date, the 4th of October. As such, Velho Chico began to be devastated by the udders that ran upriver with no suspicion of its immense extension – around 2800 kilometers, as they would see later on.*



Pela proximidade com o núcleo fundador da colônia – a capital Salvador ao sul, os canaviais de Pernambuco ao norte –, a foz do São Francisco não tardou em virar estrada líquida para a conquista do sertão. Por ali foi que entraram primeiro os portugueses, depois os bandeirantes, Raposo Tavares entre eles. E na cola de ambos, os engenhos de açúcar. Desse tempo é Penedo, primeira cidade do Baixo São Francisco, nascida em data incerta entre meados do século XVI e o começo do XVII.

O certo é que Penedo, seja lá quando surgiu, logo alcançou certa glória, pois acabou caindo nas mãos dos holandeses de Maurício de Nassau já em 1637. Os portugueses a recuperaram quase uma década depois, para então transformá-la numa espécie de Ouro Preto sertaneja, com toda a riqueza a que se tinha direito naquele momento. Muitas foram as igrejas barrocas erguidas em Penedo entre os séculos XVII e XVIII, mas nenhuma alcançou tamanha excelência como a de Nossa Senhora da Corrente, tida como uma das mais belas do Brasil. Os requintes incluem um altar-mor folheado a ouro, azulejos portugueses e piso de cerâmica inglesa.

Penedo continuou a prosperar no século XIX, agora encorajada pelo cultivo do arroz nas várzeas e pela vocação do São Francisco para o comércio. Era o último porto antes do mar, e dali partiam vapores carregados de fumo, couro, algodão, farinha de mandioca e outros artigos destinados às grandes cidades do país e à Europa. A cidade inchou-se de palacetes e ganhou até



teatro, o primeiro de Alagoas, projetado para ser sede da respeitável Filarmônica Imperial de Penedo. Foi nessa época que o imperador Dom Pedro II passou por aqui com sua comitiva, insinuando, para deleite dos locais, que esta deveria ser a capital da província.

Nesse momento, o povo também começou a se abancar às margens, daqui até a praia, preenchedo-as com suas rocinhas, seus coqueiros e seus arrozais. Assim foi dos dois lados, tanto Sergipe quanto Alagoas. E o Velho Chico no meio, fazendo a divisa e nutrindo por igual sergipanos e alagoanos. Era um rio generoso, pois na cheia tomava as bordas, feito o Nilo, e fazia o arroz crescer farto e próspero. Tão forte era a vazão do São Francisco que, conta-se, enxergava-se sua água barrenta até 8 quilômetros mar adentro.

Na estiagem, a marcha se invertia e era o mar que avançava pelo rio, empachando de

*churches erected in Penedo between the 17th and 18th centuries, but none as spectacular as Nossa Senhora da Corrente, known as one of the most beautiful in all of Brazil. Its refined features include a high altar plated in gold, Portuguese tiles and a floor made of British ceramics.*

*Penedo continued to prosper in the 19th century, encouraged by the cultivation of rice in the low plains and by São Francisco's vocation for commerce. It was the last port before the sea, and ships left from there loaded with tobacco, leather, cotton, manioc flour and other items destined for the country's big cities and Europe. The city was filled with small palaces and even got its own theater, the first in Alagoas, designated to be home of the respectable Imperial Philharmonic of Penedo. It was during this this period that emperor Dom Pedro II passed through with his convoy, insinuating, to the locals' delight, that it should be the capital of the province.*

*At this moment, the people also started to populate the river's margins, from here to the beach, filling them with their little farms, coconut trees and rice plantations. This is how it went on both sides, both in Sergipe and Alagoas. And Velho Chico in between, representing the division and feeding the people of Sergipe and Alagoas alike. It was a generous river, since the swell rose to the borders like the Nile and made the rice grow in plentiful prosperity. So strong was the flow of the São Francisco that they say you could view its muddy waters up to 8 kilometers into the sea.*

*In the dry season, the process inverted and it*

*Due to its proximity to the founding nucleus of the colony – the capital to the south, Salvador, and the sugar plantations of Pernambuco to the north –, the mouth of the Rio São Francisco didn't take long to become a liquid road leading to the conquest of the backlands. It was there the Portuguese entered first, then the bandeirantes, Raposo Tavares among them. And, after both, followed the sugar mills. Then came Penedo, the first city in lower São Francisco, born on an unknown date between the mid-16th century and the early 1700s.*

*What is known for sure is that Penedo, no matter when it did come about, soon reached a certain glory, since it fell into the hands of the Dutchmen commanded by Maurício de Nassau in 1637. The Portuguese took it back nearly a decade later, transforming it into a kind of backlands Ouro Preto, with all the wealth that it had the right to at that time. There were many Baroque*

água salgada o leito agora raso. Era uma peleja de gigantes, quase coreográfica: de um lado o Atlântico; do outro, um dos mais extensos rios da América do Sul. Construiu-se até um farol, em 1873, para que os barcos navegassem com segurança essas águas confusas. Era o Farol do Cabeço, cravado no centro de uma ilha que hoje nem existe mais. Resta apenas a torre, tombada e inútil, no meio do mar.

A paisagem da foz – e de todo o Baixo São Francisco – mudou irremediavelmente a partir dos anos 1950, quando se descobriu na geração de energia nova vocação para o Velho Chico. Numerosas barragens foram construídas rio acima, como Paulo Afonso, Sobradinho e Xingó. Juntas, encurtaram o São Francisco em sua porção final, tiraram-lhe a força e deixaram-no vencer pelo mar. Sumiram os navios de carga, inutilizando o porto de Penedo, e sumiram também os arrozais, destituídos das cheias que todo ano varriam as várzeas. A própria desembocadura recuou alguns quilômetros, redesenhando a geografia. E o rio, agora pachorrento e sinuoso, encheu-se de ilhas. Nelas é que o povo foi buscar morada, aproveitando-se dos baixios entre os coqueirais para plantar o pouco de arroz que ainda se permite por aqui.

Mesmo a pesca, sustento da maior importância para as comunidades ribeirinhas, quase nem se vê mais. No lugar da água que descia barrenta e nutritiva, alimentando a vida aquática, surgiu um rio esmaecido, salobro, onde peixe algum consegue sobreviver. Agora

o São Francisco mal alcança o mar. E ao privar o Atlântico de nutrientes, comprometeu o imenso banco de camarões que se estende perto da foz, o maior do Nordeste. Ele ainda existe e sustenta muita gente, mas nem de longe provê a fartura dos melhores tempos.

Consequência inevitável, desapareceram também as embarcações tradicionais conhecidas como “borboletas”, canoas de vela dupla que deslizavam ágeis sobre a água e enfeitavam o rio toda manhã e todo fim de tarde. O pouco que se pesca agora se faz em rabetas a motor. Que, de quebra, mataram outra joia naval do lugar: as canoas de tolda, responsáveis pelo carregamento de gente, arroz, farinha, charque e tudo o mais que se precisasse transportar na porção final do Velho Chico. Dessas, resta apenas uma, quase centenária, batizada de Luzitânia. Restaurada, ainda navega as águas próximas a Brejo Grande, em Sergipe. E desde 2010 é Patrimônio Histórico Nacional, tombado pelo Iphan.

A própria pesca só não acabou por aqui porque todo ano, há duas décadas, o governo federal povoa as lagoas da Várzea de Marituba, conhecida como Pantanal Alagoano, de dourados, piabas e matrinxãs. Ainda que de maneira artificial, foi o modo que encontraram de manter vivo este importante berçário de espécies nativas e, ao mesmo tempo, não deixar a população morrer de fome. Além disso, a Várzea de Marituba é um lugar danado de bonito, resguardado pelos limites de uma Área de Proteção Ambiental. O que nos traz de volta à premissa inicial – a de que

*was the sea that advanced, filling the now-shallow riverbed with salt water. It was a clash between giants, almost choreographed: on one side the Atlantic, on the other, one of the longest rivers in South America. They even built a lighthouse there in 1873, so that the boats could safely navigate these confusing waters. It was the Farol do Cabeço, embedded in the center of an island that's almost non-existent these days. All that's left is the tower, a useless landmark, in the middle of the ocean.*

*The landscape by the mouth – and all of Lower São Francisco – irrevocably changed in the 1950s, when a new vocation was discovered for Velho Chico in the generation of energy. Several dams were constructed upriver, like Paulo Afonso, Sobradinho and Xingó. Together, they cut the São Francisco short in its final stretch, taking away its power to withstand the sea. The cargo ships disappeared, rendering the port of Penedo useless, as did the rice plantations, deprived of the swells that swept the low plains every year. The mouth itself retreated a few kilometers, redesigning the geography. And the river, now sluggish and sinuous, filled up with islands. The people sought habitats on them, taking advantage of the low-lying areas to plant the little rice that these parts still permit.*

*Even fishing, once the most importance source of sustenance for the riverside communities, is almost unseen these days. In place of the waters which flowed down muddy and nutritious, feeding the aquatic life, is now a faded, brackish river in which some fish manage to survive. Now the Rio*

*São Francisco barely even reaches the sea. And, by depriving the Atlantic of nutrients, it compromised the immense bar of shrimp that extends near the mouth, the biggest in northeastern Brazil. It's still there and sustains many people, but what it provides is far from the abundance of the old days.*

*Another inevitable consequence was the disappearance of the traditional water vessels known as “butterflies,” canoes with sails that passed with agility across the water and decorated the river every morning and late afternoon. The little fishing that takes place these days is done in wide-body motorboats. Something which, right away, killed off another of the area's naval jewels: those awning canoes, once responsible for carrying people, rice, flour, beef jerky and everything else that needed to be transported in Velho Chico's final stretch. Of these boats, only one remains--nearly a hundred years old and christened Luzitânia. Now restored, it still sails the waters near Brejo Grande in Sergipe. And in 2010, it was categorized as a piece of National Historical Heritage, protected by Iphan.*

*The only reason that fishing hasn't come to an end in these parts is that every year for the last two decades, the federal government has been populating the lagoons of Várzea de Marituba, known as the Alagoas Pantanal, with goldfish, piabas and brycon. Though done artificially, it has been the way to maintain life in this important nursery of native species and, at the same time, keep the population from starving. In addition, Várzea de Marituba is a stunningly beautiful*

a foz do São Francisco talvez só perca em beleza para sua nascente. Talvez seja tão linda quanto.

Perto do mar, acolá de Piaçabuçu, é que a paisagem ganha contornos de paraíso. No extremo sul de Alagoas, dunas de até 40 metros de altura inauguram cerca de 20 quilômetros de areias desertas que levam o nome de Praia do Peba. Ficam ainda mais bonitas entre maio e setembro, quando a chuva preenche de lagoas as concavidades entre as dunas. Turistas são raros, e certamente menos numerosos que as tartarugas marinhas que vêm desovar justo na época do ano em que não chove.

Elas devem gostar ainda mais da costa sergipana, pois do outro lado do rio está uma das maiores áreas de reprodução de tartaruga marinha do Brasil. Tal como acontece na margem alagoana, aqui a faixa de areia e dunas começa na divisa e se estende rumo ao sul, ao longo de 45 quilômetros protegidos pela Reserva Biológica de Santa Isabel. Não por acaso, o Tamar instalou aqui uma de suas bases, precisamente na cidade de Pirambu. Além das tartarugas, também as aves migratórias fazem pouso por aqui, e por certo esse é o máximo de alvoroço que pode se esperar na maior parte do ano. Ao menos aqui, de frente para o mar, longe das barragens e do rio quase morto, a paisagem talvez ainda seja a mesma que Américo Vespúcio viu há mais de 500 anos.

*place, shielded by the borders of an Environmental Protection Area. Which brings us back to the initial premise – that the mouth of the Rio São Francisco loses in beauty perhaps only to its spring. And it might be just as beautiful.*

*Near the ocean, there at Piaçabuçu, is a landscape with touches of paradise. At the extreme south of Alagoas, dunes up to 40 meters high signal the start of nearly 20 kilometers of desert sands known as Praia do Peba. It's even more beautiful between May and September, when the rains fill the crevices between the dunes with lagoons. Tourists are rare, and certainly less in number than the sea turtles that come to lay eggs precisely at the time of year when it doesn't rain.*

*They must like the coast of Sergipe even more, since on the other side of the river is one of the largest areas for sea turtle reproduction in all of Brazil. Just like the Alagoas side, here the stretch of sand and dunes begins at the division and extends south, along 45 kilometers that are protected by the Santa Isabel Biological Reserve. It's no coincidence that Projeto TAMAR (an NGO that protects these creatures) set up a base here, in the city of Pirambu. Aside from turtles, migratory birds also rest here, and certainly this is the most commotion that can be expected during much of the year. At least here, in front of the ocean, far from the dams of the near-dead river, the scenery is perhaps just like what Amerigo Vespucci saw over 500 years ago.*



Lagamar

# *Berçário do Atlântico*

*Lagamar | The nursery of the Atlantic*









182 Reserva Sebuí, Guaraqueçaba, PR | *Sebuí Reservation, Guaraqueçaba, PR*



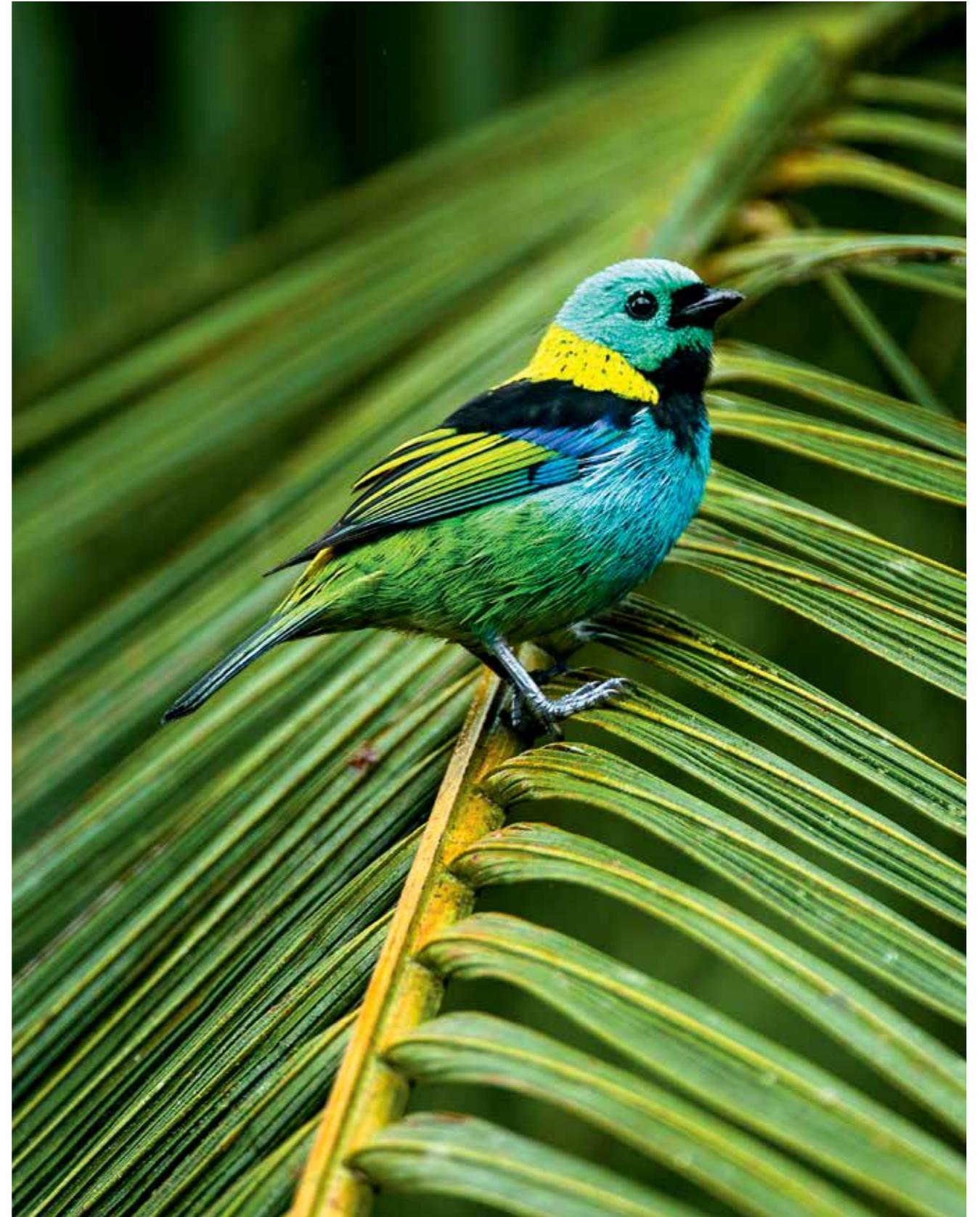
Rabecas, Guaraqueçaba, PR | *Rabecas, Guaraqueçaba, PR* 183

Começou há uns 120 mil anos, quando o Atlântico ainda banhava as encostas da Serra do Mar. No momento em que o oceano recuou, o Lagamar nasceu. No início eram apenas as planícies criadas pela areia que as marés trouxeram e ali deixaram, no sopé dos morros. As ilhas e penínsulas vieram depois, nascidas aos poucos, toda vez que o mar voltava a avançar, cavando caminhos rumo à encosta que mais tarde seriam baías, lagoas e canais. Nos espaços criados pela água, também os rios vieram juntar-se. Em particular o Ribeira de Iguape, o único grande rio paulista que corre na direção do mar. Nessas águas misturadas, protegidas da ação das ondas, criaturas das mais diversas encontraram abrigo e nutrientes suficientes para crescer e procriar. Quando Américo Vespúcio, em 1502, lançou os primeiros olhos estrangeiros sobre a paisagem do Lagamar, aquele já era o maior berçário de vida marinha do Atlântico Sul.

“Lagamar” é apenas uma das maneiras de nomear o Complexo Estuarino-Lagunar Iguape-Cananeia-Paranaguá, o grande anfiteatro costeiro escudado pela Serra do Mar que se estende por mais de 100 quilômetros, do litoral sul de São Paulo à Baía de Paranaguá, no Paraná.

*It started some 120,000 years ago, back when the Atlantic Ocean bathed the slopes of the Serra do Mar. At the moment when the ocean withdrew, Lagamar was born. In the beginning, there were just the plains created by the sand that the tides carried and left there at the foothills. The islands and peninsulas came later, born one by one, every time that the sea once again advanced, carving paths toward the slopes which would later become bays, lagoons and canals. In the spaces created by the water, the river also came together. In particular, the Ribeira de Iguape, the only large river in São Paulo that runs toward the sea. In these mixed waters, protected by the actions of the waves, a wide variety of creatures find shelter and enough nutrients to grow and procreate. When Amerigo Vespucci set the first foreign eyes on the Lagamar landscape in 1502, it was the largest nursery for marine life in the South Atlantic.*

*“Lagamar” is just one way to call the Iguape-Cananeia-Paranaguá Estuarine-Lagoon Complex, the large coastal amphitheater shielded by the Serra do Mar which stretches over 100 kilometers, from São Paulo’s southern coast to the Baía de Paranaguá in Paraná. It’s also known as Mar Pequeno [literally “Small Sea”], a fitting allusion to the brackish waters which serve to sustain all types of animals, from crustaceans to hominids.*



Também o chamam de Mar Pequeno, justa alusão às águas salobras que servem de sustento a todo tipo de animal, de crustáceos a hominídeos. Seja qual for o nome que lhe deem, é fato que poucos mares no mundo são tão produtivos quanto o Lagamar. Isso se deve à grande quantidade de matéria orgânica contida no ambiente, tanto a que vem carregada pelos rios que descem da serra quanto aquela provida pelo manguezal – sobretudo esta. São 17 mil hectares de manguezais produzindo farto e rico lodo, que as marés todo dia vêm buscar com o franco intuito de dissolvê-lo nas lagunas e canais do Mar Pequeno.

O que resulta disso é uma sopa altamente nutritiva, onde a matéria em suspensão fornece alimento a pelo menos uma centena de espécies de peixes, moluscos e crustáceos. Ilhas como a do Cardoso, a do Superagui e a Ilha Comprida, por sua vez, agem como uma espécie de barreira natural: evitam que esses nutrientes se percam no oceano e, ao mesmo tempo, mantêm o ambiente equilibrado. Nas águas cálidas e tranquilas do interior do Lagamar, os seres marinhos encontram as condições ideais para se reproduzir e criar os descendentes. A vida prolifera e permite que outras formas de vida também se desenvolvam. Aves, em particular – só na Ilha do Cardoso já foram registradas mais de 400 espécies. E pescadores também.

Esses, especula-se, chegaram há pelo menos 5 mil anos, conforme atestam os muitos sambaquis espalhados por todo o Lagamar. Sambaquis são pilhas de conchas construídas



pelos antigos brasileiros do litoral, supostamente como uma forma de enterrar seus mortos. E são, neste caso, a prova irrefutável de que a região vem servindo de abrigo e fonte de sustento desde os tempos do Brasil pré-histórico. Dessa gente, porém, não se sabe muito. Quando os portugueses chegaram, fazia alguns milhares de anos que os sambaquis haviam sido abandonados. No lugar do povo que os construiu, restavam nas praias apenas os índios carijós, tribo de língua guarani que, como seus antecedentes, também não ficou para contar a história.

Depois da rápida passagem de Américo Vespúcio pela região, nova visita ilustre se daria 30 anos depois, com o desembarque da frota de Martim Afonso de Sousa em 1531. Muita coisa deve ter acontecido entre essas duas expedições,

*turn act as a kind of natural barrier: they prevent these nutrients from getting lost in the ocean and, at the same time, keep the environment balanced. In the warm, peaceful waters of inland Lagamar, the marine life finds ideal conditions for reproducing and creating offspring. Life proliferates and allows other forms of life to also develop. Birds, in particular – over 400 species have been registered on Ilha do Cardoso alone. And fishermen as well.*

*It is speculated that the fishermen arrived at least 5000 years ago, as attested to by the many shell middens scattered all throughout Lagamar. Shell middens are piles of shells constructed by ancient Brazilians on the coast, supposedly as a way of burying their dead. And in this case they represent irrefutable proof that the region has served as shelter and a source of sustenance ever since prehistoric Brazil. Little is known of this people however. When the Portuguese arrived, the shell middens had already been abandoned for a few thousand years. In place of the people who built them, only the Carijós Indians remained, a tribe that spoke a Guarani language, and like their ancestors, they did not survive to share their history.*

*After Amerigo Vespucci's quick passage through the region, another illustrious visit would come thirty years later, when Martim Afonso de Sousa's fleet landed in 1531. Many things must have happened between these two expeditions, since when the nobleman arrived, he not only found the Carijós, but also a band of Europeans living among them. Other reports from the*

*No matter what name you choose to call it, the fact is that few tides in the world are as productive as those of Lagamar. This is due to the large quantity of organic material contained in the environment, both the matter carried by the rivers which descend the mountain as well as that provided by the mangroves – especially, the latter. There are 17,000 hectares of mangroves producing lots of rich mud, which the tides seek every day with the frank intuition of dissolving it in the lagoons and canals of the Mar Pequeno.*

*The result of this is a highly nutritional mix, where the material in suspension provides nourishment for at least a hundred species of fish, mollusks and crustaceans. Islands like Ilha do Cardoso, Ilha do Superagui and Ilha Comprida in*

pois quando o fidalgo aqui chegou, encontrou não só os carijós como também um bando de europeus vivendo entre eles. Outros relatos da mesma época dão conta de que a região já era habitada por brancos desde o começo do século XVI, certamente náufragos e degredados vindos em outras expedições e aqui refugiados ou largados à própria sorte. Um deles, Cosme Fernandes, foi encontrado por Martim Afonso de Sousa no comando de uma aldeia inteira, composta por alguns espanhóis, 200 mamelucos e cerca de 1.500 índios. Ele era o “Bacharel de Cananeia”. Há quem defenda que, por conta disso, Cananeia deveria ser considerada a primeira cidade portuguesa em solo brasileiro. Como não há registros que comprovem tal fato, o título ficou com São Vicente, fundada durante a mesma expedição de Martim Afonso de Sousa alguns meses depois de sua passagem pelo Lagamar.

Os séculos seguintes foram de rápido desenvolvimento na região. Sobretudo a partir do século XVI, quando se descobriu ouro de aluvião no sopé da serra. Cidades como Iguape, Guaraqueçaba e a própria Cananeia floresceram em questão de poucas décadas. Iguape mais ainda, pois também se tornou importante centro de peregrinação a partir de 1647, quando dois índios encontraram, boiando entre as ondas, uma imagem de Cristo com supostos poderes milagrosos. Começou aí o culto ao Senhor Bom Jesus de Iguape, que ainda hoje leva milhares de pessoas a uma romaria entre a cidade de Iguape e a praia da Jureia.

Mas a fartura mesmo veio com o arroz, cultivado a partir do século XVIII nas várzeas alagadiças do Rio Ribeira de Iguape. Muito se plantou em todo o Lagamar, até as franjas da Baía de Paranaguá. E foi arroz da melhor qualidade, tido como um dos melhores do mundo no seu tempo. Tal era o movimento dos navios de exportação que o porto de Iguape, em meados do século XIX, desfrutava mais prestígio que o de Santos. Também a vila enriqueceu, a ponto de ganhar requintes como jornais e teatros quando a maioria das cidades brasileiras não os tinha. Grande parte do casario histórico que resta em Iguape é dessa época. E não é pouco: o patrimônio arquitetônico da cidade está entre os mais bem preservados do Estado de São Paulo. A saga do arroz culminou em 1827, quando Dom Pedro I autorizou a construção daquela que seria a maior obra de engenharia hidráulica do século 19 no Brasil. Ali, sem querer, selou-se o destino do Lagamar.

O objetivo era construir um canal que permitisse uma ligação direta do Rio Ribeira de Iguape com o porto, de modo que as sacas de arroz pudessem ser transportadas de barco até lá, e não por terra, como acontecia. O que não se previu foi que o rio também resolveu pegar esse atalho. O que era um canal estreito no momento da inauguração, em 1855, tornou-se o leito principal do Ribeira com o passar dos anos. Daí, o desastre: 70% da água do rio passou a correr pelo chamado Valo Grande, causando o assoreamento e transformando radicalmente toda

*same era indicate that the region was inhabited by white people since the beginning of the 16th century, certainly shipwrecked exiles from other expeditions taking refuge here or left to fend for themselves. One of them, Cosme Fernandes, was found by Martim Afonso de Sousa at the command of an entire village, composed by a few Spaniards, 200 mamelucos and around 1500 Indians. He was called the “Bachelor of Cananeia.” There are those who claim that, because of this, Cananeia should be considered the first Portuguese city on Brazilian soil. Since there are no records to prove this fact, the title was bestowed upon São Vicente, founded during the same expedition by Martim Afonso de Sousa a few months after his passage through Lagamar.*

*The following centuries saw rapid development in the region. Mainly from the 16th century on, when alluvial gold was found in the mountain’s foothills. Cities like Iguape, Guaraqueçaba and Cananeia itself sprung up in a matter of just a few decades. Iguape even more so, since it became an important center of pilgrimage after 1647, when the Indians found an image of Christ with supposed miraculous powers floating among the waves. There, the cult of Senhor Bom Jesus de Iguape was created, which to this day attracts thousands of people on a pilgrimage between the city of Iguape and the beach of Jureia. But the real abundance came with the rice, planted from the 18th century on in the floodplains of the Rio Ribeira de Iguape. There was plenty of it planted in all of Lagamar, even on the margins of the*

*Baía da Paranaguá. And it was rice of the highest quality, said to be one of the best in the world at the time. Such was the circulation of exportation ships that the port of Iguape, in the middle of the 19th century, enjoyed more prestige than the one in Santos. The villa also grew wealthy, to the point that it had its own newspapers and theaters at a time when most of Brazil’s cities did not. A large part of the historic houses that remain in Iguape were built during this era. And not just a few of them: the city’s architectural treasures are among the best preserved in the state of São Paulo. The rice saga peaked in 1827 when Dom Pedro I authorized the construction of what would become the largest hydraulic engineering project in colonial Brazil. And, without knowing it, he sealed Lagamar’s fate.*

*The objective was to construct a canal that would provide a direct connection between the Rio Ribeira de Iguape and the port, so that sacks of rice could be transported there by boat instead of by land, as was the case at the time. What they did not foresee is that the river also decided to take this shortcut. What used to be a narrow canal at the time of its opening in 1855 became the main channel of the Ribeira with the passage of time. Hence the disaster: 70% of the river’s volume came to flow through the so-called Valo Grande, causing the silting up of the water and radically transforming the entire dynamic of Lagamar, from the cycle of flooding to the level of salinity in the waters. The land, which was so favorable to planting rice, no longer flooded as it once*

a dinâmica do Lagamar, do ciclo de cheias ao nível de salinidade das águas. As terras, tão propícias ao arroz, já não alagavam como antigamente. A vida marinha, com o excesso de água doce, decaiu, comprometendo a pesca. E os grandes barcos, de tanta areia no fundo do mar, já não conseguiam mais chegar ao porto de Iguape.

O que no início era um canal de apenas 4 metros de largura tornou-se um rio com 300 metros de uma margem a outra.

Veio a decadência, da qual o Lagamar até hoje não se recuperou. Nem mesmo o Vale do Ribeira pôde se desenvolver, a tal ponto que hoje a região amarga os piores índices sociais do Estado de São Paulo. Tanto no interior quanto no litoral, vive-se basicamente da pesca e das bananas. Indústrias quase não há. Estradas também são raras – a muitos lugares do Lagamar só se chega de barco. E isso que a Rodovia Régis Bittencourt, principal conexão entre São Paulo e o sul do país, passa ali ao lado. A capital paulista está a 250 quilômetros; Curitiba, a menos de 200. Mesmo Paranaguá, o maior porto graneleiro da América Latina e principal via de saída da soja brasileira, tem pouquíssimo impacto sobre o outro lado da baía.

O isolamento crônico, como é de praxe no resto do Brasil, teve seu lado bom. Permitiu que a paisagem do Lagamar se mantivesse em grande parte tal como sempre foi e, ao mesmo tempo, favoreceu a preservação das culturas tradicionais que lá se refugiaram. Não são poucas as comunidades quilombolas espalhadas pelo Vale do Ribeira, sobretudo na parte alta. No litoral há

uma: a do Mandira, em Cananeia, especialista na extração de ostra-do-mangue. Ali, cerca de 20 famílias vivem da exploração sustentável da única ostra nativa brasileira. Graças a um esforço de mais de três décadas, elas não só conseguiram a criação de uma reserva extrativista numa das áreas mais produtivas do Lagamar como ainda botaram sua ostra no mercado, sem a interferência de atravessadores.

Fora das comunidades quilombolas, sobrevive a cultura tradicional caiçara, descendente direta da fusão dos índios carijós com os colonos europeus que lá se instalaram nos últimos cinco séculos. E nada é tão representativo da cultura caiçara quanto o fandango, dança de origem açoriana que resiste nas comunidades rurais e litorâneas de Guaraqueçaba, Paranaguá, Iguape e Cananeia. É um baile de socialização, muito comum em festas religiosas, casamentos e mutirões. Essencial é que haja um chão de madeira, uma vez que a dança é marcada pela batida de tamancos, também feitos de madeira. No acompanhamento, viola, rabeca e adufe – um tipo de pandeiro –, todos fabricados artesanalmente pelos próprios caiçaras. Por tudo isso, o fandango do Lagamar foi tombado como patrimônio imaterial brasileiro pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 2012.

Nem sempre, porém, os fandangueiros conseguem a madeira certa para confeccionar tamancos ou rabecas, dado que as leis ambientais são duras no Lagamar. Há sérias restrições

*did. Marine life fell into decline with the excess freshwater, endangering fishing. And with so much sand at bottom of the sea, the large boats could no longer reach the port of Iguape. What started out as a canal just four meters wide turned into a river that stretches 300 meters from one side to the other.*

*Then came the decline, from which Lagamar still hasn't recovered. Not even Vale do Ribeira was able to develop, to the point that today the region suffers the worst social indicators in the state of São Paulo. Both in the countryside and on the shore, people basically live off of fishing and bananas. There are hardly any industries. Roads are also rare – many places in Lagamar can only be reached by boat. And in a place which the Rodovia Régis Bittencourt, the main highway connecting São Paulo and southern Brazil, passes right by. The city of São Paulo is 250 kilometers away; Curitiba, less than 200. Even Paranaguá, the largest grain port in Latin America and the main exit point for Brazilian soybeans, has just a tiny impact on the other side of the bay.*

*The chronic isolation, as is the rule in the rest of Brazil, had an upside. It allowed Lagamar's landscape to largely remain the way it has always been and, at the same time, it favored the preservation of the traditional cultures that took refuge there. There are more than a few quilombola communities scattered throughout the Vale do Ribeira, especially in the higher part. On the coast, there is one: the Mandira Quilombo in Cananeia, which specializes in extracting*

*mangrove oysters. There, around 20 families live off of the sustainable extraction of the only oyster native to Brazil. Thanks to an effort of more than three decades, not only did they succeed in creating an Extractivist Reserve in one of the most productive areas of Lagamar, but they also put their oysters on the market without any interference from middlemen.*

*Outside of the quilombola communities, the 'caiçara' cultural tradition lives on, directly descended from the fusion of the Carijó Indians with the European colonists who settled there over the last five centuries. And nothing represents the caiçara culture like the fandango, a dance of Azorean origin that is maintained in the rural and coastal communities of Guaraqueçaba, Paranaguá, Iguape and Cananeia. It is a dance of socialization, very common at religious festivals, weddings and collective ceremonies. It's essential that there be a wood floor, being that the dance is characterized by the tapping of clogs, also made of wood. Musical accompaniment comes via viola, fiddle and adufe – a kind of tambourine –, all hand-crafted by the caiçaras. For these reasons, the Lagamar fandango was declared an intangible cultural heritage by Iphan (Institute of National Historical and Artistic Heritage) in 2012.*

*Still, fandango dancers don't always succeed in getting the right wood to craft clogs or fiddles, since environmental laws are strict in Lagamar. There are serious governmental restrictions concerning the cutting down of trees, as well as hunting, fishing and planting – even though*

governamentais quanto ao corte de árvores, assim como à caça, à pesca e ao plantio – ainda que tudo isso esteja ligado à subsistência das populações locais. Afinal, são nada menos que 37 as unidades de conservação que hoje protegem o Lagamar. E por muito tempo a política era a de manter os nativos fora delas – coisa que vem mudando nos últimos anos. Além disso, a região está incluída na Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e, em 1999, foi inscrita pela Unesco como parte de um Patrimônio Natural da Humanidade que abrange duas dúzias de reservas no Vale do Ribeira.

Tanto zelo é justificável: o Vale do Ribeira concentra a maior porção contínua de Mata Atlântica preservada do Brasil. No Lagamar, que é sua porção litorânea, acrescenta-se ainda grandes trechos de manguezais, restingas e praias, além de baías e canais cujas águas, como já foi dito, são ricas em vida marinha. Tudo isso faz da região – em grande parte devido à decadência provocada pelo desastre do Valo Grande – um tesouro ambiental dos mais valiosos que temos no país. Graças ao isolamento, centenas de espécies animais ameaçadas de extinção encontraram aqui o lugar ideal para exercer o livre direito de existir. Isso inclui espécies raras, como o muriqui, a anta e a onça-pintada, e outras raríssimas, que só existem aqui.

É o caso do mico-leão-de-cara-preta, espécie endêmica do Lagamar que só foi descoberta pela ciência em 1990. E tão logo se soube de sua existência, imediatamente entrou na lista dos primatas mais ameaçados do mundo. Estima-

se sua população atual em não mais que 300 indivíduos, a maior parte vivendo na área do Parque Nacional do Superagui, no Paraná. Essa mesma reserva é refúgio de uma ave igualmente rara, o papagaio-de-cara-roxa, também exclusiva do Lagamar. Sua população é maior que a do mico – cerca de 4 mil indivíduos –, porém sofre mais com o tráfico ilegal, sobretudo em Cananeia e Ilha Comprida, fora das áreas protegidas.

O Parque Nacional do Superagui ainda é o melhor lugar do país para ver de perto o papagaio-de-cara-roxa, em particular nas ilhas Pinheiro e Pinheirinho, onde as aves debandam em revoada todo amanhecer e entardecer. Por enquanto o espetáculo tem sido privilégio de poucos, já que o turismo neste pedaço do Lagamar – e, de certo modo, em toda a região – ainda é incipiente. O parque nem sequer está aberto à visitação pública, o que não impede que operadoras locais organizem passeios de barco pelos canais que bordejam as duas principais ilhas da reserva, a do Superagui e a das Peças. Os roteiros incluem caminhadas por praias como a Deserta, com 38 quilômetros de extensão, e visita a comunidades caiçaras onde o fandango ainda anima a vida social.

Nesse momento de abertura ao turismo, o Parque Nacional do Superagui pode se espelhar na experiência da ilha vizinha, há décadas acostumada a receber os milhares de visitantes, do mundo todo, em busca das melhores praias do Paraná. Na pequena Ilha do Mel, cujo farol guarda a entrada da Baía de Paranaguá, uma

*all of these things are connected to the local populations' sustenance. After all, there are no less than 37 conservation units currently protecting Lagamar. And, for a long time, the policy was to keep to natives out of them – something that has changed in recent years. In addition, the region is included in the Atlantic Forest Biosphere Reserve and, in 1999, Unesco categorized it as part of a World Heritage Site that encompasses two dozen reserves in the Vale do Ribeira.*

*This zeal is justified: the Vale do Ribeira contains the largest continuous portion of preserved Atlantic Forest in Brazil. In Lagamar, which is its coastal portion, there are also large stretches of mangroves, sandbanks and beaches, as well as bays and canals whose waters, as we mentioned earlier, are rich in marine life. All of this makes the region – in large part due to the decline incurred by the Valo Grande disaster – one of the most valuable environmental treasures in the nation. Thanks to its isolation, hundreds of species of endangered animals have found in it an ideal place to exert their right to exist. This includes rare species like the muriqui, the tapir and the jaguar, as well as other very rare animals that only exist here.*

*This is the case of the black-faced lion tamarin, a species native to Lagamar that was only first documented in 1990. And, as soon as its existence was discovered, it was immediately placed on the list of the most endangered primates in the world. It is estimated that its current population is no more than 300, most of which live in the*

*area of Superagui National Park in Paraná. This same reserve is a haven for an equally rare bird, the red-tailed amazon, which is also exclusive to Lagamar. Its population is greater than the tamarin – around 4000 –, though it suffers more from illegal smuggling, especially in Cananeia and Ilha Comprida, which are outside of the protected areas.*

*Superagui National Park is still the best place in the country to see the red-tailed amazon up close, particularly on Ilha Pinheiro and Ilha Pinheirinho, where the birds take flight in flocks every day at dawn and dusk. For the time being, the spectacle is a privilege enjoyed by few, being that tourism in this part of Lagamar – and, in a way, in the entire region – is still incipient. The park, as it were, is open to public visitation, which does not prevent the local tour guides from organizing boat rides on the canals that border the two main islands in the reserve, Ilha do Superagui and Ilha das Peças. The tours include walks along beaches like Deserta, 38 kilometers in extension, and visits to caiçara communities where the fandango still fuels social life.*

*In this moment of opening for tourism, Superagui National Park could possibly mirror the experience of its neighboring island, which, for decades now, has been receiving thousands of people from Curitiba who come down the mountain in search of the best beaches in Paraná. On the small Ilha do Mel, whose lighthouse guards the entrance to the Baía de Paranaguá, an ecological station and a state park occupy, together, over 90% of the area. Of the island's 2700 hectares, tourists*

estação ecológica e um parque estadual ocupam, juntos, mais de 90% da área. Dos 2.700 hectares de superfície da ilha, os turistas podem desfrutar apenas 200. E sem carro, já que a Ilha do Mel nem estradas tem.

Outro que tem sido bem-sucedido é o Parque Estadual da Ilha do Cardoso, criado em 1962 no município paulista de Cananeia. Assim como no Superagui e na Ilha do Mel, não há estradas que cheguem até lá. O acesso é de balsa ou lancha, através da Baía de Trapandé, não raro navegando entre botos-cinza. Uma vez ali, o visitante encontra praias desertas, dunas, cachoeiras e manguezais, além de uma Mata Atlântica em estado virgem, como já pouco se vê em outras partes do Estado de São Paulo. É a síntese do Lagamar. E para preservar tudo isso, há um limite de entrada: mil visitantes por dia. Lá, cabe às comunidades caiçaras receber os forasteiros, oferecendo-lhes pouso e peixe fresco. O turismo tornou-se, enfim, a principal fonte de renda da Ilha do Cardoso – e, veja só, sem grandes prejuízos para a natureza. Não fosse a ideia desastrada de Dom Pedro I, talvez a Ilha do Cardoso estivesse hoje toda coberta pelas plantações de arroz. Talvez o Lagamar inteiro.

*can explore just 200. And without cars, since there are no roads on Ilha do Mel.*

*Another one that has been successful is Ilha do Cardoso State Park, created in 1962 in the São Paulo municipality of Cananeia. Just like in Superagui and on Ilha do Mel, there are no roads that lead there. It is accessed by taking a ferry or speedboat across the Baía de Trapandé, often sailing among tucuxis. Once there, visitors find deserted beaches, dunes, waterfalls and mangroves, as well as some Atlantic Forest in a virgin state, seen in few other parts of the state of São Paulo. It is the synthesis of Lagamar. And, to preserve all of this, there is a limit on visitors: no more than 1000 are allowed in each day. There, it's up to the caiçara communities to welcome the outsiders, offering them lodging and fresh fish. After all, tourism has become the main source of income on Ilha do Cardoso – and without any great damage to nature. If it weren't for Dom Pedro I's disastrous idea, perhaps Ilha do Cardoso would today be completely covered in rice plantations. Maybe even all of Lagamar.*



Reentrâncias Maranhenses

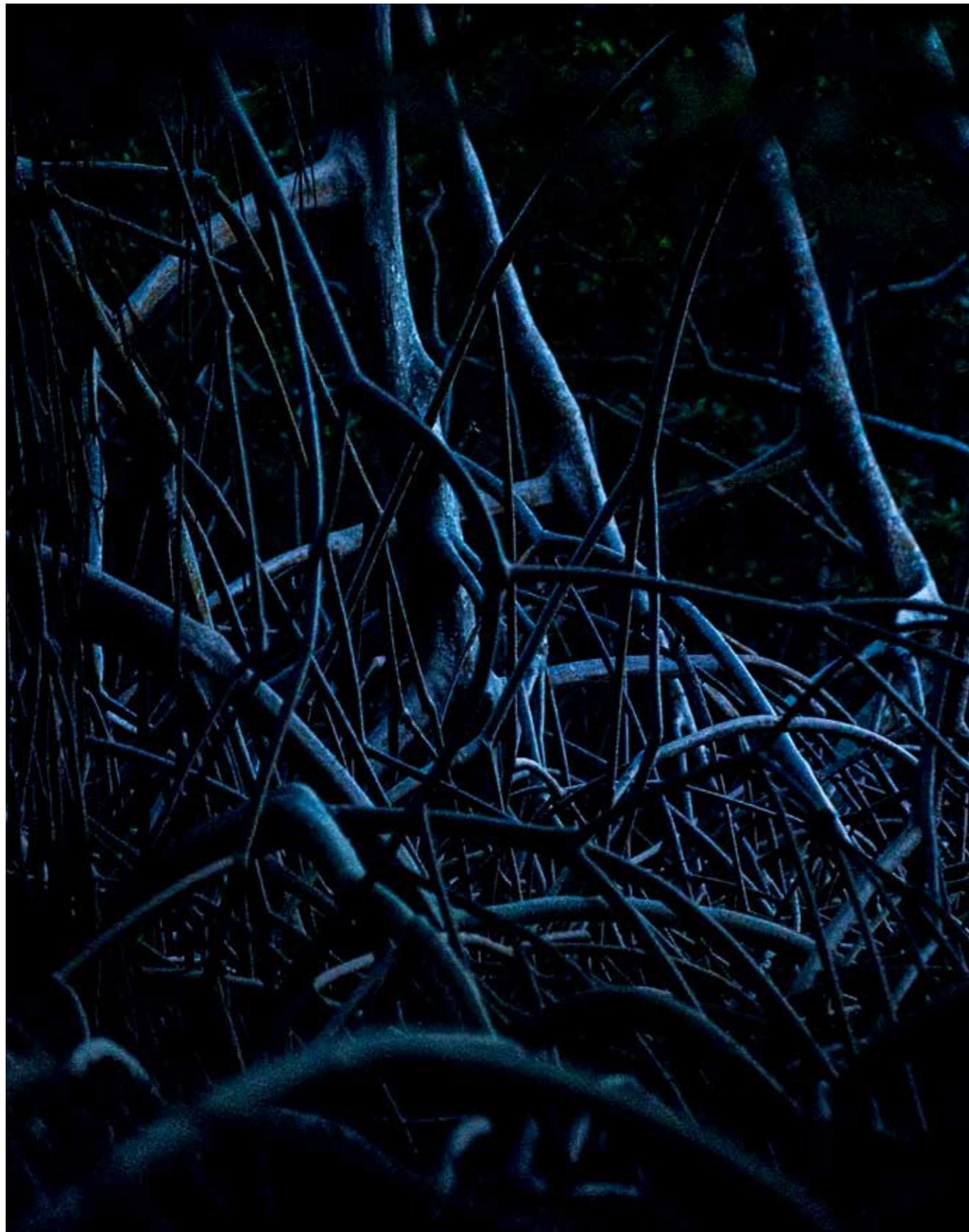
# O maior dos manguezais

Maranhão Recesses | *The largest of the mangroves*





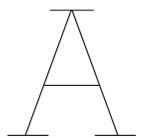




202 Manguê, Arquipélago de Maiaú, MA | Mangrove, Maiaú Archipelago, MA



Navegação pelas Reentrâncias Maranhenses, MA | Sailing the Maranhão Recesses, MA 203



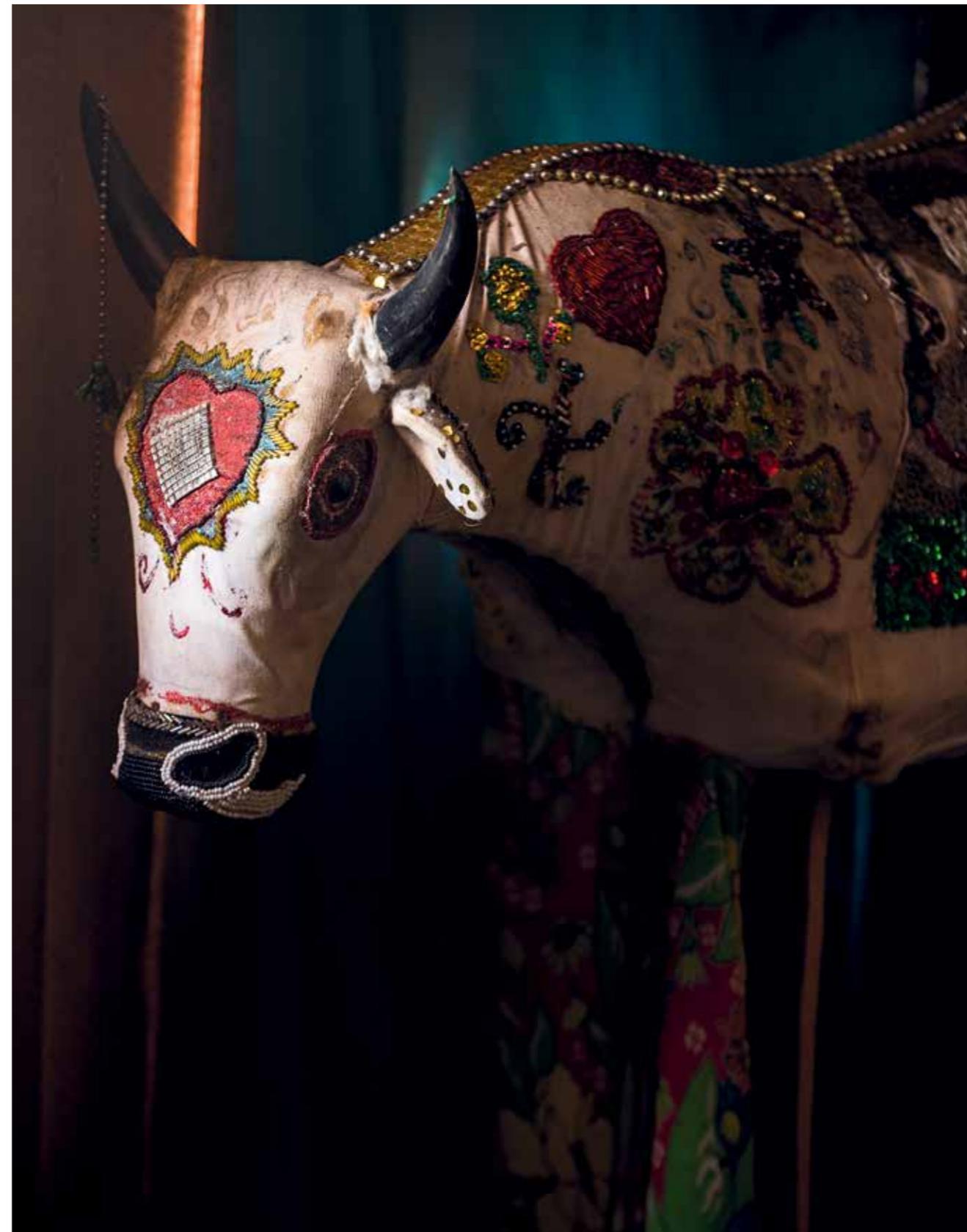
qui quem comanda é a maré.

Em poucas horas, um rio que antes era rua vira um lodaçal onde os barcos atolam e os guarás vêm bicar o chão em busca de siris. Depois enche tudo de novo e, mais uma vez, o tráfego é liberado. Chegar ou sair de boa parte dos vilarejos do litoral oeste do Maranhão pressupõe longas horas de espera ou, no mínimo, uma agenda de compromissos muito bem planejada, dado que todo deslocamento entre as ilhas ou o continente só se dá quando a maré quer. A variação aqui está entre as maiores do mundo: 8 metros de diferença entre a maré baixa e a maré alta. Num mundo onde as estradas ainda não chegaram (e talvez não cheguem nunca), a água é o semáforo que regula o trânsito.

Todo barqueiro daqui conhece bem os horários da maré e, ainda mais importante, reconhece as vias que conectam os lugarejos, sejam elas baías, canais ou igarapés. Perder-se é fácil. Às vezes é preciso cruzar o mar aberto, e nesse há que se estar atento aos ventos, que na primavera podem soprar a mais de 100 quilômetros por hora. Não muito longe daqui, a pouco mais de 80 quilômetros da costa, o Parcel de Manuel Luís é campeão de naufrágios: mais de 200 embarcações jazem no fundo do maior banco de corais da América do Sul. É o nosso Triângulo das Bermudas.

*The tide is in charge here. In a just a few hours, a river that once was a street turns into a swamp where boats get stuck and the scarlet ibises peck the ground in search of crabs. Later, everything fills back up and, once again, traffic is permitted. Arriving at or departing from a large part of the villages on the west coast of Maranhão implies long hours of waiting or, at least, an itinerary of well-planned appointments, given that traveling between the islands or the continent is only possible when the tide feels like it. The variation is among the greatest on Earth: there's a difference of 8 meters between low tide and high tide. In a world where paved roads still haven't arrived (and perhaps never will), water provides the stoplights that regulate transit.*

*Every boatman here knows the tide's hours well and, even more importantly, they recognize the routes which connect each place, whether they be by bay, canal or stream. It's easy to get lost. Sometimes you have to cross the open sea, and there you have to pay attention to the winds, which can blow up to 100 kilometers per hour in the spring. Not far from here, a little over 80 kilometers from the coast, is Parcel de Manuel Luís, the shipwreck king: over 200 vessels lie at the bottom of the largest coral bank in South America. It's the Brazilian version of the Bermuda Triangle.*



Vento e maré, somados, ajudaram a desenhar este que é o maior manguezal contínuo do planeta – cerca de 7.600 quilômetros quadrados de área, cinco vezes o município de São Paulo. Um terço das florestas de mangue brasileiras está aqui, compreendido no cinturão que vai da Baía de Marajó, no Pará, à Baía de São Marcos, que banha a cidade maranhense de Alcântara. A maior parte está no Maranhão, onde recebe o nome de Reentrâncias Maranhenses, dadas as infinitas ranhuras ao longo da costa, cavadas pelo encontro dos rios amazônicos com os braços de mar. Contando-se a partir da divisa com o Pará, na foz do Rio Gurupi, são 300 quilômetros de litoral virgem, onde não vivem mais do que poucos milhares de habitantes. Pescadores, quase todos.

As chuvas amazônicas também participam, ajudando a desgastar ainda mais a desembocadura dos rios e, assim, abrir caminho para que o mar venha buscar a matéria orgânica que o mangue produz. Como é de praxe nos manguezais, os do Maranhão também são ricos criatórios de vida marinha, fartos o bastante de nutrientes para sustentar centenas de espécies subaquáticas – e estas, alimentarem homens e bichos.

Nas águas vivem peixes-boi, botos-cinza e tartarugas marinhas, além de uma infinidade de peixes, moluscos e crustáceos. No mangue, o território é das aves, incluindo espécies migratórias como os maçaricos, que lotam o lodo de setembro a maio em busca de comida, descanso e calor para trocar de plumas e procriar. Mais bonitos ainda são os guarás, que



*The combination of wind and tide helped design what is the largest extended mangrove on the planet – around 7600 square kilometers in area, five times the size of municipal São Paulo. A third of Brazil’s mangrove forests are here, contained in the beltway that stretches from the Bay of Marajó in Pará to the Bay of São Marcos, which bathes the Maranhão city of Alcântara. The largest part is in Maranhão, a region known as the Maranhão Recesses due to the countless grooves carved along the coastline where the Amazonian rivers meet with arms of the sea. Counting from the border with Pará, at the mouth of the Rio Gurupi, there are 300 kilometers of virgin coast, home to no more than a few thousand inhabitants. Almost all of them fishermen.*

*The Amazonian rains also contribute, helping to wear away the rivers’ outlets even further and, as such, open up the path by which the sea comes to seek the organic material that the mangrove produces. As is customary with mangroves, the ones in Maranhão are also rich nurseries of marine life, flush enough with nutrients to sustain hundreds of underwater species, which, in turn, provide food for men and beasts.*

*The waters are home to manatees, gray river dolphins and sea turtles, as well as countless fish, mollusk and crustacean species. The territory in the mangroves belongs to the birds, including such migratory species as plovers, which crowd the mud from September to May in search of food, shelter and heat where they can shed feathers and procreate. Even more beautiful are the scarlet*

toda tarde batem em revoada de volta para os ninhais, manchando de vermelho o verde mortiço do manguezal. Por causa deles é que as Reentrâncias são chamadas, para fins turísticos, de Floresta dos Guarás.

Em sua frente de avanço na direção do continente, as marés também multiplicaram as ilhas do Arquipélago de Maiaú, que se espalha diante da costa dos municípios de Cururupu e Apicum-Açu. Certamente foram ilhas maiores – e menos numerosas – num passado recente, mas o mar as despedaçou em muitas outras, fabricando os canais que hoje servem de via líquida para conectar as comunidades entre si e ao resto do mundo. Aqui, as estradas de asfalto se limitam ao continente e às principais cidades das Reentrâncias, e ainda assim de pouquíssimo tráfego – Cururupu, a maior delas, tem pouco mais de 20 mil habitantes na zona urbana, por exemplo. Para alcançar as ilhas, só de barco. E na hora da maré cheia.

Isso explica por que a energia elétrica, nas comunidades do arquipélago, só chegou por meio de geradores movidos a luz solar, à força dos ventos ou, nos dias de inverno, ao óleo diesel. Poucos anos atrás, nem isso. Quando muito uma bateria, para ligar a tevê na hora da novela. São vilarejos de não mais que 500 habitantes cada, donos de nomes como Caçacueira, Valha-me-Deus, Bate-Vento e Mangunça. Tão isolados, e tão sujeitos às vontades da natureza, que quase todo o sustento é extraído do mar. Daí a enorme variedade de técnicas e aparelhos que os pescadores das Reentrâncias

se deram ao trabalho de aprender: tarrafa, curral, zangarela e manzuá são alguns deles.

Todos aqui são caboclos, descendentes dos tupinambás – índios que antes da chegada dos portugueses habitavam o litoral oeste maranhense. Numa das ilhas, porém, vive um povo que de moreno não tem nada. É Lençóis, onde a incidência de albinismo está entre as maiores do mundo. Não muito tempo atrás, a falta de melanina na pele era um mal que afetava até 10% da população. Depois que muitos albinos se mudaram para a cidade, fugindo do câncer de pele, a incidência caiu para 3% – ainda altíssima. Esses que restam vivem uma vida às avessas: de dia, escondem-se dentro de casa para escapar do calor abrasivo e do reflexo do sol nas dunas; de noite, saem para pescar. Sua origem, conta-se, está numa certa Sebastiana Silva, chegada há cem anos à ilha trazendo consigo os genes do albinismo. Teve vários filhos, nenhum albino, mas que se casaram entre si. E a consanguinidade é fator decisivo para a branquidão da pele.

Lençóis é uma ilha pequena, mas quase inteira tomada pelas dunas. No solo arenoso e infértil, pouco do que se planta dá, o que leva seus cerca de 400 habitantes a dependerem quase que exclusivamente da pesca para sobreviver. Nem sequer há solo para erguer casas de alvenaria. Aqui moram todos em casebres feitos de palha de babaçu, por cujas frestas a areia invariavelmente penetra nos dias de maior vento. Às vezes chega a enterrar as casas. A escola, por exemplo, já foi engolida por uma duna.

*ibises, which flock back to their nests every afternoon, staining the mangrove's green a muted red. Because of them, the Recesses are also called the 'Forest of Ibises' for touristic purposes.*

*On the side that advances toward the continent, the tides also multiply the islands of the Maiaú Archipelago, which is scattered along the coast in the municipalities of Cururupu and Apicum-Açu. There were certainly larger islands – and fewer in number – in the recent past, but the sea broke them up into many others, producing canals which today serve as liquid roads connecting the communities to each another and the rest of the world. Here, the paved roads are limited to the continent and the main cities in the Recesses, and, even so they have very little traffic – Cururupu, the largest of them, has just over 20,000 inhabitants in the urban zone, for example. You can only get to the islands by boat. And only at high tide.*

*This explains why electricity only reaches the archipelago communities via solar-powered generators, wind power and, during the winter, diesel oil. A few years ago, they didn't even have that. Then, there were batteries, to power the TV when the telenovela was on. These villages have no more than 500 residents, with names like Caçacueira, Valha-me-Deus, Bate-Vento and Mangunça. They're so isolated and vulnerable to the will of nature that almost all sustenance comes from the sea. Hence the great variety of techniques and tools that the fishermen of the Recesses venture to learn: toss nets, enclosure traps and sweep nets are some of them.*

*Everyone here is caboclo, descendants of the Tupinambá Indians who inhabited the Maranhão west coast before the arrival of the Portuguese. On one of the islands, however, is a group of people whose skin isn't dark at all. It's Lençóis, where the albino rate is among the highest on Earth. Not long ago, a lack of melanin in the skin plagued up to 10% of the population. After many of the albinos moved to the city, fleeing the risk of skin cancer, the incidence fell to 3% – still very high. The ones who remain live life upside-down: during the day, they hide inside their homes to escape from the oppressive heat and the sun's reflection on the dunes; at night, they go out to fish. The origin, they say, traces back to one Sebastiana Silva, who came to the island a hundred years ago, bringing the albino gene with her. She had several children -- none of whom were albino, but they took to intermarrying. And inbreeding is a decisive factor in determining paleness.*

*Dunes and abinos confer even more oddness upon an island which, in itself, is rumored to be enchanted. Legend has it that Lençóis was the place where Dom Sebastião, king of Portugal, fled after disappearing in the summer of 1578, at the battle of Alcácer-Quibir, waged in Morocco. Nobody knows about the king, since his body was never found, but for a long time the Portuguese held onto the hope that one day he'd return, immersed in the dunes of the Sahara. Since he never came back, they started to float the theory of a change in address – and this is how Dom Sebastião ended up in Maranhão.*

Dunas e albinos conferem ainda mais estranheza a uma ilha que, por si só, tem fama de encantada. Reza a lenda que Lençóis foi o lugar para onde se mudou Dom Sebastião, rei de Portugal, depois de sumir no verão de 1578, na batalha de Alcácer-Quibir, travada no Marrocos. Do rei nunca se soube, pois seu corpo jamais foi achado, mas por muito tempo os portugueses nutriram a esperança de um dia vê-lo voltar, emerso das dunas do Saara. Como não voltava, começaram a cogitar a hipótese de uma mudança de endereço – e foi assim que Dom Sebastião aportou no Maranhão.

O porquê de o rei vir parar aqui é coisa que ninguém explica, mas poucos em Lençóis duvidam de sua presença. Contam que Dom Sebastião ainda vive aqui, ele e sua corte, num castelo de ouro enterrado sob as dunas de Lençóis. E que todo 4 de agosto, dia da batalha, sua nau surge no porto, assombrada, de onde o monarca salta para cavalgar sobre as areias. Nas noites de junho ele também dá as caras, sobretudo durante as festas de boi-bumbá, transfigurado num touro em cuja testa brilha uma estrela. A lenda, nesse sentido, é clara: quem fizer jorrar sangue da testa do touro finalmente desencantará Dom Sebastião. E então sua corte emergirá das areias, num estremecimento tal que fará a ilha de São Luís submergir, dando lugar a Lençóis como a nova capital do Maranhão. Aí, quem sabe, ninguém precise mais da maré cheia para chegar ou sair de casa.

*No one ever explained why the king would come here, but few people in Lençóis doubt his presence. They say that Dom Sebastião still lives here, along with his court, in a gold castle buried under the dunes of Lençóis. And that on every August 4th, the date of the battle, his haunted ship appears at the port, and the monarch jumps out to ride horseback across the sands. He also shows up on June nights, especially during the boi-bumbá festivities, transfiguring into a bull whose forehead is emblazoned with a star. The legend, in this sense, is clear: anyone to draw blood on the bull's forehead will finally break Dom Sebastião's spell. And his court will emerge from the sands with such a quake that it will submerge the island of São Luís, making Lençóis the new capital of Maranhão. And then, maybe no one will depend on the high tide to get to and from their homes.*



## Agradecimentos

Foram sete meses viajando por sete regiões do litoral brasileiro para produzir as imagens deste **Brasil Litoral**. Quanto mais visito lugares que recebem pouco fluxo de turistas, mais percebo como é difícil circular pelo nosso país.

Mas as dificuldades foram vencidas com a ajuda de algumas pessoas que proporcionaram uma logística perfeita para as minhas viagens, possibilitando assim o meu trabalho. Por toda essa ajuda, agradeço e dedico este livro a Márcia Bertoncello, a editora executiva da Origem. Em parceria com a Denise Santiago e o Marcelo Zoccoler, ambos da CiaEco, ela organizou todas as viagens e conseguiu incluir tudo o que eu precisava fotografar nas regiões escolhidas para o **Brasil Litoral**.

Também agradeço a todos que me receberam e me ajudaram, em especial ao pessoal da Pousada Lagoa do Cassange, no sul da Bahia; ao Kleber Tinoco, que me mostrou lugares incríveis na Costa do Sal, no Rio Grande do Norte; e a toda equipe da Gondwana, principalmente a Daniela Meres e a Camila Barp, que me acompanharam na região do Superagui, no litoral do Paraná. Aos guias Ricardo Paes e Aline Pereira de Souza, que me acompanharam, respectivamente, pela Ilha Grande, no litoral sul do Rio de Janeiro; e pela região de Picinguaba, no litoral norte de São Paulo.

Agradeço também a hospitalidade do Luca Bandeira de Mello e de sua família, do Ecolodge Mamanguá, em minha passagem pelo Saco do Mamanguá, na região de Parati. A grande ajuda do Max David e da equipe do Farol da Foz Ecoturismo, por me conduzirem pelos atalhos da Foz do Velho Chico. Finalmente, para a equipe da EcoAdventure, em especial para Pedro Holandês, do Delta do Parnaíba; e para Nilson e Renata Rabelo, da Pousada Ilha dos Lençóis; e para o guia Lailson James, que me receberam nas Reentrâncias Maranhenses. Dois lugares impossíveis de se visitar sem guias tão experientes e competentes.

Sem todos esses profissionais, as imagens deste livro não existiriam. Eles viabilizaram roteiros de viagens que não existem no Brasil e que foram formatados especialmente para a produção do **Brasil Litoral**. A todos, o meu muito obrigado.

VALDEMIR CUNHA

## Thanks

*It took seven months traveling through seven regions of along the Brazilian shoreline to produce the images for **Coastal Brazil**. The more I travel to places that are subject to a weak flow of visitors and tourists, the more I realize how difficult it is to travel in our country.*

*But these difficulties were overcome with help from some people who provided the perfect logistics for my travels and made my work possible. For all of this help, I offer thanks and dedicate this book to Márcia Bertoncello, executive editor of Origem. In partnership with Denise Santiago and Marcelo Zoccoler, both of CiaEco, she organized all my travels and managed to include all that I needed to photograph the regions chosen for **Coastal Brazil**.*

*I also offer thanks to everyone who welcomed and helped me, especially the people at Pousada Lagoa do Cassange in southern Bahia; to Kleber Tinoco, who showed me some incredible places on the Salt Coast in Rio Grande do Norte; and to the entire staff at Gondwana, especially Daniela Meres and Camila Barp, who accompanied me in the region of Superagui on the Paraná shore. To guides Ricardo Paes and Aline Pereira de Souza, who accompanied me on Ilha Grande on the southern coast of Rio de Janeiro, and through the region of Picinguaba, on the northern coast of São Paulo, respectively.*

*I would also like to thank Luca Bandeira de Mello and his family, at Ecolodge Mamanguá, for their hospitality during my stay in Saco do Mamanguá in the region of Parati. Max David and the Farol da Foz Ecoturismo team for guiding me to the shortcuts to Foz do Rio São Francisco. Lastly, to the crew at EcoAdventure, especially Pedro Holandês, in the Parnaíba Delta; and to Nilson and Renata Rabelo, at Pousada Ilha dos Lençóis, and the guide Lailson James, who welcomed me at Reentrâncias Maranhenses -- two places that are impossible to visit without such experienced and competent guides.*

*The images in this book wouldn't have been possible without all of these professionals. They made travel itineraries possible that don't exist in Brazil and which were formatted specifically for the production of **Coastal Brazil**. I owe them all great thanks.*

VALDEMIR CUNHA

## Livros da Editora Origem



**Retratos do Brasil**  
de Valdemir Cunha  
50 postcards  
113 x 165 mm  
Português/inglês  
2006



**Brasil Natural**  
de Valdemir Cunha  
220 páginas  
197 x 245 mm  
Português/inglês  
2011



**Brasil Invisível**  
de Valdemir Cunha  
240 páginas  
290 x 360 mm  
Português/inglês  
2012

## Projeto



## Captação



Editor <i>Publisher</i>	<b>VALDEMIR CUNHA</b>
Concepção editorial e fotografias <i>Concept and photos</i>	<b>VALDEMIR CUNHA</b>
Texto <i>Text</i>	<b>XAVIER BARTABURU</b>
Editora Executiva <i>Executive publisher</i>	<b>MÁRCIA BERTONCELLO</b>
Direção de arte e mapa <i>Art direction and map</i>	<b>ELI SUMIDA</b>
Revisão de texto <i>Copyediting and proofreading</i>	<b>JORGE COTRIN</b>
Tradução <i>English version</i>	<b>MATTHEW RINALDI</b>
Tratamento de imagens <i>Prepress</i>	<b>RICARDO TILKIAN</b>
Relações Institucionais/MINC <i>Institutional relatins/MINC</i>	<b>FM EDITORIAL</b>
Captação <i>Funding</i>	<b>FM EDITORIAL E NÚCLEO PROPAGANDA</b>
Impressão <i>Printing</i>	<b>PANCROM</b>
Distribuição e vendas <i>Sales and distribution</i>	<b>BOOKMIX COMÉRCIO DE LIVROS</b>



Copyright 2013. Fotografias/photos by Valdemir Cunha,  
 texto/text by Xavier Bartaburu  
 Os direitos desta edição pertencem à Editora Origem  
*The rights to this publication belong to Editora Origem*  
 Av. Raimundo Pereira de Magalhães, 1720 - bl. 22 - cj. 32  
 CEP 05145-000 São Paulo-SP Brasil  
 Telefone/phone (55 11) 3645-0301  
[www.editoraorigem.com.br](http://www.editoraorigem.com.br)