



A Ilha volta ao continente

SERGIO MIGUEL

O Valo Grande, canal que separa Iguape do Continente, foi aberto por escravos há 150 anos.

Obra que nunca chegou a ser concluída, o Valo Grande causou enormes transtornos ecológicos, por precipitar o encontro do Rio Ribeira com o Oceano Atlântico (a largura do canal passou de 4 para 235 metros, sem necessidade de intervenção do homem).

Agora, o Valo será fechado e Iguape deixará de ser artificial.

Dentro de dois anos, Iguape voltará a estar ligada ao Continente. Uma barragem, que sustentará uma estrada, porá fim a 150 anos de isolamento dessa ilha artificial, que já foi uma das cidades mais importantes de São Paulo, e eliminará diversos problemas ecológicos e econômicos.

Hoje, Iguape comunica-se com o resto do Estado por meio de um *ferry-boat* e encontra dificuldades em escoar sua produção de arroz, banana e chá. A maioria esmagadora de seus 21 mil habitantes é favorável ao "retorno ao Continente".

É certo que a barragem não fará Iguape recuperar o prestígio econômico que desfrutava (assim como toda a antiga Capitania de Itanhaém) nos séculos XVII e XVIII. Mas, sem dúvida, facilitará as coisas para os seus moradores e estimulará o turismo.

A cidade foi isolada do Continente por um canal, chamado Valo Grande, marco inglório do "pico econômico" registrado no vale do Ribeira no século XVIII e início do século XIX. Pela polêmica que a cercou e pelas conseqüências desastrosas que provocou, essa talvez seja a obra pública mais contraditória e nociva da história do País.

A antiga riqueza

As informações sobre a fundação de Iguape (nome que quer dizer, mais ou menos, *água com vegetação redonda e chata*) são imprecisas. Quanto à data, citam-se os anos de 1554, 1538, 1567 e 1579, dando-se preferência a 1538. Quanto aos fundadores, teriam sido Rui Garcia Mosqueira, Antônio Barcelos e seu sogro Francisco Álvares Marinho; mas fala-se que poderia ter sido o Capitão da Marinha Teodoro Ébano Pereira.

Desde a sua fundação, as cidades e vilas do Litoral Sul de São Paulo foram prósperas e ricas. Em 1734, por exemplo, Cananéia "era habitada dos mais opulentos lavradores, de cujas fábricas com a somma de muitos mil alqueires de farinha de mandioca, repartida ou vendida por diferentes embarcações que carregavam do dito gênero, se ajudavam a sustentar a cidade do Rio de Janeiro e a Colônia; por esta causa se seguirão novas abundâncias". Em 1780, "era a fatura do nosso pão com tal excesso do costumado, que assim continuando em cada um dos annos seguintes até o de 1785, começou a ser quase de todos desprezado pelo inestimável preço, que pela sua abundância chegou a merecer".

Mais ou menos em 1780, Iguape era um verdadeiro entreposto de ligação com as vilas situadas além da Serra do Mar e com as vilas do planalto paranaense e outras povoações. No Litoral Norte, São Sebastião e Ubatuba escoavam as produções das vilas do Vale do Paraíba, que constituíam o principal centro agrícola da Capitania de Itanhaém, com grande produção de café, fumo e cereais. Foi a época de fastígio dos litorais Norte e Sul

de São Paulo, uma situação totalmente inversa da de hoje.

Essas cidades, ilhadas entre o Oceano Atlântico e a Serra do Mar, não contavam com estradas para ultrapassar com facilidade a montanha e dependiam do transporte marítimo para seu desenvolvimento. A navegação de longo curso a vela era intensa; com a máquina a vapor, ampliou-se ainda mais e Iguape podia escoar em larga escala sua produção de arroz, aguardente e cana-de-açúcar. Nessa cidade desenvolveu-se uma indústria naval que atendia a todo o litoral paulista.

Privilégios para Santos

Tal era a situação de prosperidade do Litoral Sul, quando um acontecimento inesperado transformou o quadro econômico e social da região: em setembro de 1787, o governador da Capitania de São Paulo, Dom Bernardo José de Lorena, obrigava todas as embarcações que zarpassem dos portos do litoral e escalar em Santos.

Nessa época, a Capital ressentia-se da falta de muitos produtos e a vila de Santos nada exportava; ao contrário, precisava ser abastecida pela cidade de São Paulo. Santos ressentia-se da falta de comércio, pois os barcos raramente paravam em seu porto para negociar (em geral, só ancoravam aí para efetuar reparos ou se abrigarem).

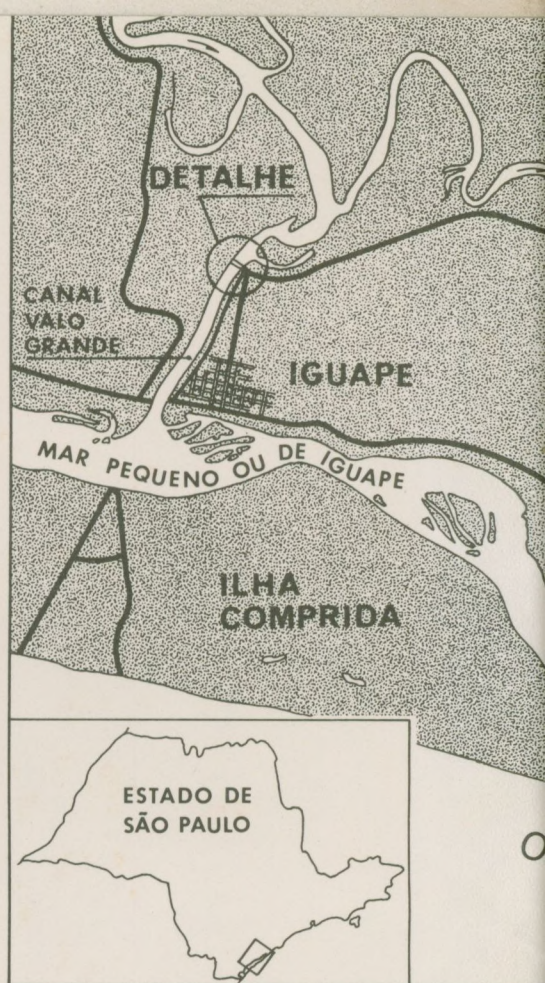
O édito que beneficiava Santos logo prejudicou os demais portos da Província. Os preços dos produtos caíram, chegando-se a oferecer "24\$000 por huma pipa de agoa ardente, quando no Rio, pela mesma se pagavam 50\$000". Além dos preços aviltados havia os altos tributos: "porque mostrou-lhes a experiência que de 24\$000 por que então se vendia huma pipa, apenas ficavam (para os produtores) 3\$000 de resto dos subsidios, novos impostos e mais despesas".

Para completar as coisas, em julho de 1788 o governador restringiu toda liberdade de comércio, ao dar a seguinte ordem ao Capitão-Mor de São Sebastião: "examine a quantidade de assucar q. há nessa Vila e suas vizinhanças, e os seus preços, e tanto pelo tanto, não deixe sahir nenhum p.a. o Rio de Janr. o emquanto houver quem o queira desta Capitania ou p.a. hir embarcar-se p.a. a Europa no Porto de Santos; e se nysto houver algum inconveniente deste Povo, me dará parte".

A situação tornou-se tão desesperadora, que alguns armadores acabaram por vender seus barcos na Argentina e vários agricultores abandonaram suas plantações.

A única salvação para as cidades dos litorais Norte e Sul seria a reabertura dos portos à navegação comercial. Mas as esperanças chegaram inexoravelmente ao fim a 22 de junho de 1803, quando o novo governador da Província, Antonio José de Franca e Horta, baixava a seguinte portaria:

"Sou servido determinar q. nenhuma



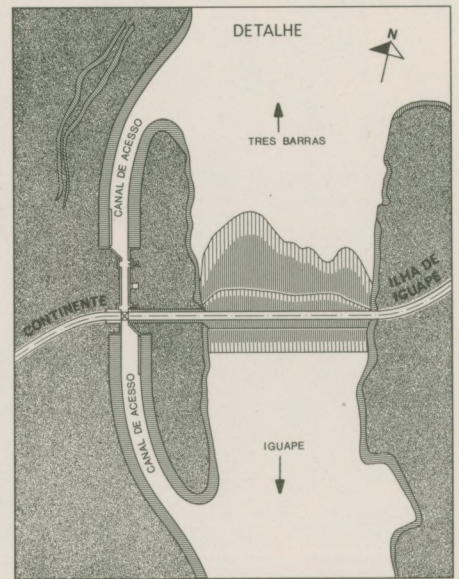
pessoa possa embarcar em algum dos Portos desta Província, Agoard.e, Café, Arroz, Cacau, Baunilha, Farinha de mandioca, Algodão, Anil, e Coiros, q. não seja em direitura p.a. os Portos do Reino, ou p.a. esse fim p.a. o da V.a de Santos".

Ante esse golpe definitivo, as populações começaram a emigrar; muitos moradores de Cananéia, Iguape, São Sebastião e Ubatuba dirigiram-se a Santos para abrir o caminho entre Cubatão e São Paulo.

Também para Santos convergiu a primeira ferrovia ligando a Capital ao litoral. E, em 1888, a Companhia Docas de Santos foi autorizada a construir instalações portuárias, selando, de uma vez por todas, a sorte de todo o litoral paulista, que ficou separado em três áreas distintas: o Litoral Norte e o Litoral Sul, ambos pobres, com baixos índices demográficos, sem vias de acesso, e a região de Santos, próspera, com facilidades de acesso e conforto.

Como surgiu o Valo Grande

Há 150 anos, os barcos carregados que desciam o Rio Ribeira rumo à desenvolvida Iguape chegavam a 3 quilômetros da cidade (ponto do qual era possível avistarem-se as torres de sua igreja), mas ainda precisavam prosseguir viagem por muitas horas; as embarcações eram obrigadas a percorrer mais 53 quilômetros, enfrentando o oceano, atravessando a barra de Icapara, penetrando no chamado Mar da Ilha Comprida, acompanhando as costas dessa ilha, para então atingirem o porto de Iguape. Esse longo trajeto repre-



cidade, construindo-se um novo ao Norte. A disputa era tão exaltada, que os adeptos de cada uma das correntes de opinião diziam-se pertencer ao "Partido do Norte" e ao "Partido do Sul".

A Natureza Completa o Trabalho

Não demorou muito para que os iguapenses constatassem que a questão do Valo Grande dispensava discussões ou investimentos, pois em pouco tempo, sem que o homem interviesse, o canal atingia mais de 100 metros de largura em certos pontos e profundidades superiores a 10 metros, tal o transtorno ecológico decorrente do encontro precipitado do Rio Ribeira com o Oceano Atlântico. As casas mais atingidas da cidade, situadas junto ao rio, começaram a ruir.

Portanto, o problema invertera-se: ninguém mais pensava em abrir um canal, mas sim em impedir que o Ribeira continuasse a lançar-se ao mar através do Valo Grande. A primeira providência tentada foi a colocação de grandes blocos de pedra no canal; depois, tentou-se proteger as margens para evitar a erosão. Porém, essas medidas tiveram conseqüências ainda mais nocivas, pois a corrente de água adquiriu maior velocidade e as pedras passaram a rolar valo abaixo. A largura primitiva do Valo Grande, que era de 4,40 metros, atinge hoje, em certos trechos, 235 metros — mais de 50 vezes a dimensão primitiva.

E a torrente cada vez mais volumosa (e mais poluída) do Ribeira de Iguape acionou o processo de deterioração e desequilíbrio da fauna marítima de Cananéia. Desse modo, Cananéia e Iguape perderam o maior viveiro de camarões, moluscos e peixes nobres do Estado.

Com o fechamento da barragem, o equilíbrio ecológico será fatalmente restabelecido e a cidade poderá escoar mais rapidamente sua produção através de uma rodovia e mais de um *ferry-boat*. A julgar pelo ânimo atual, os tempos de Iguape como ilha não trarão saudades aos seus moradores.

sentava perda de tempo e dinheiro, além de risco aos navegantes.

Por isso, muitos barcos terminavam a viagem no porto fluvial do Ribeira, levando as cargas por terra até Iguape. Esse transporte adicional em animais era lento e custava muito caro; por isso, alguém sugeriu que se criassem condições para que as embarcações pudessem chegar a Iguape sem enfrentar o mar.

Propôs-se a abertura de um pequeno canal que ligasse o Rio Ribeira a Iguape, canal esse tão reduzido, que era chamado apenas de "vala". De fato, abriu-se uma vala, que obviamente não podia resolver o problema de navegação. Parte da população exigia a construção de um canal que tornasse a cidade ainda mais rica. Contudo, não faltou quem previsse conseqüências catastróficas para o equilíbrio ecológico da região.

A abertura de um canal que permitisse a comunicação direta, por água, entre o Ribeira e o Porto de Iguape apresentava, na época, aspectos de um grande negócio, devido ao intenso tráfego de embarcações.

Assim, em fevereiro de 1825, dois cidadãos iguapenses, José Innocencio Alvim e José Antonio dos Anjos, requereram à Câmara autorização para construir um canal "com largura e profundidade suficientes para passarem a par duas canoas grandes". Em troca, durante 10 anos eles cobriam uma taxa sobre todos os volumes que fossem por aí transportados.

Enquanto se discutia a proposta, outro cidadão iguapense, Antônio Borges Diniz, sugeria que cada família da cidade cedesse

seus escravos para que estes construíssem o canal, revertendo a obra, depois, em benefício de todos, sem cobrança de nenhum pedágio. Naturalmente, o plano de Diniz foi aprovado.

Os azares do Valo

Exemplo clássico de "obra controversa", o Valo Grande provocou polêmicas sob todos os aspectos: localização, estabilidade do terreno, viabilidade econômica.

Sob os protestos de parte da população, as obras foram iniciadas no segundo semestre de 1827, graças a doações de particulares.

No final de 1832 e com a ajuda do governo da Província, o precário canal permitia a passagem de pequenas canoas. Nesse período de cinco anos, surgiram os problemas que permanecem até hoje, como a queda das margens e o assoreamento do leito, causado pelo entulho carregado pelo Rio Ribeira.

Também o dinheiro começou a faltar. Ante as enormes dificuldades, a Câmara de Iguape passou a cobrar uma taxa dos exportadores de arroz, para concluir o canal. Mas o dinheiro arrecadado não deu nem para desobstruir o leito. Somente as pequenas canoas conseguiram passar.

Em fevereiro de 1841, 14 anos após o início dos trabalhos, um relatório técnico indicava que das 1.230 braças previstas haviam sido abertas 525 e que era preciso rebaixar 5 palmos em toda a extensão.

O quadro desolador provocou novas discussões em Iguape. Agora, cogitava-se de abandonar o canal, aberto ao Sul da

O doce mundo da flauta

ENEDINA
QUINELATO



"FAMILIA DE CAMPOSES NUM INTERIOR"
LOUIS LE NAIN — 1642



Dai-me huma furia grande, e sonora,
E não de agreste avena, ou fruta ruda,
Mas de tuba canora, e bellicosa,
Que o peito accende, e a côr ao gesto muda...

COMO O