

OPULÊNCIA E DECADÊNCIA DA CULTURA CAFEIEIRA E DO TROPEIRISMO NO VALE HISTÓRICO DA SERRA DA BOCAÍNA (SP)

Fadel David Antonio Filho¹

Introdução

O Vale Histórico da Serra da Bocaina é parte integrante do Vale do Paraíba do Sul Paulista, na porção do planalto da Serra do Mar, entre os estados de São Paulo e do Rio de Janeiro. De acordo com Ab'Saber e Bernardes (1958, p. 67):

A Serra do Mar, a imponente escarpa atlântica do planalto brasileiro, é atravessada pelas vias de comunicação que demandam o Vale do Paraíba e São Paulo, em seu trecho mais rebaixado (altitude média de 500-700 metros). Festonada pela erosão fluvial que se guiou, parte pelas direções das estruturas antigas (sudeste – nordeste) e parte pelo mosaico das diaclases e falhas, a serra apresenta-se nesse trecho localmente rebaixada por influências tectônicas mal definidas. Sua escarpa não tem aí a importância que costuma caracterizá-la e a assimetria existente entre a vertente continental é medíocre quando comparada com o que se passa em outros pontos do reverso da Serra do Mar, no sul do Brasil.

Lamego (1963), ao citar os aspectos geológicos e geomorfológicos, afirma que a Serra da Bocaina ainda não foi completamente estudada. Porém, está convencido de que sua formação sofreu uma influência muito grande do magma granítico, e numa recente pesquisa exames demonstraram que sua constituição é predominantemente de gnaisses e granito. Por sua vez, Ruellan e Azevedo (1945/1946) afirmam que, na Serra da Bocaina, as rochas predominantes são o gnaisses e o biotita-xisto. Nas porções mais elevadas, como no Pico do Tira-Chapéu, afloram gnaisses graníticos, que formam “matacões” arredondados, com fortes sinais de esfoliação.

A Serra da Bocaina, segundo Ab'Saber (2003), faz parte de um dos cinco domínios paisagísticos brasileiros, apresentando um arranjo geral poligonal e a área core dos domínios dos “mares de morros” florestados:

O domínio dos “mares de morros” tem mostrado ser o meio físico, ecológico e paisagístico mais complexo e difícil do país em relação às ações antrópicas. No seu interior tem sido difícil encontrar sítios para centros urbanos de uma certa proporção, locais para parques industriais avantajados – salvo no caso das zonas colinosas das bacias de Taubaté e São Paulo – como, igualmente, tem sido difícil e muito custosa a abertura, o desdobramento e a conservação de novas estradas no meio dos morros. Trata-se, ainda, da região sujeita aos mais fortes processos de erosão e de movimentos coletivos de solos em todo território brasileiro (faixa Serra do Mar e bacia do Paraíba do Sul). Cada sub-setor geológico e topográfico do domínio dos “mares de morros” tem seus próprios problemas de comportamento perante as ações antrópicas, nem sempre extrapoláveis para outros setores, ou mesmo para áreas vizinhas ou até contíguas (AB’SABER, 2003, p.17).

A área core do domínio morfoclimático tropical-atlântico, ainda segundo Ab’Saber (2003), encontrado especialmente nas áreas de “mares de morros” florestados do Sudeste do Brasil, apresenta, em termos de fatores fisiográficos, uma profunda e generalizada decomposição das rochas cristalinas ou cristalofilianas, atingindo entre 3 e 60 metros de profundidade. Registram-se ali solos tipo latossolos ou red yellow podzolic. Nos sertões sincopados da Serra da Bocaina, em decorrência das flutuações climáticas ocorridas no final do Quaternário, ocorreu uma superposição de solos. Pelas mesmas causas, ocorreu também a mamelonização geral das vertentes, desde os morros mais altos até os níveis intermediários e patamares do relevo (foto 1).

Foto 1- A Serra da Bocaina e os “mares de morros” (entre Areias e S.J.do Barreiro)



Fonte: Fadel David Antonio Filho (2011)

A drenagem das redes hidrográficas regionais, originalmente perene até os menores ramos, apresenta-se dentrítica, e a existência de lençol d'água subterrâneo alimenta os cursos d'água de superfície, tanto durante o período chuvoso como durante o estio.

A cobertura vegetal aparece contínua na paisagem primária, desde o fundo dos vales até as mais altas vertentes e interflúvios, num gradiente que vai de próximo do nível do mar até os espigões divisores de água, alcançando mais de 1000 metros de altitude. O escoamento d'água superficial apresenta-se difuso, anastomosado, carreando e redistribuindo materiais particulados finos e restos de material orgânico vegetal pelo chão florestado, durante as precipitações pluviais. Nestas áreas florestadas nota-se baixíssima incidência de luz solar atingindo diretamente o chão, além da alta umidade do ar e o precário equilíbrio entre os processos morfoclimáticos, pedológicos, hidrológicos e ecossistêmicos.

Ab'Saber (2003) afirma a existência de “enclaves de bosques de araucárias em altitudes” tanto na Serra da Bocaina como em Campos do Jordão, na Serra da Mantiqueira, do outro lado do Vale do Paraíba. Este mesmo autor considera nestas mesmas áreas a presença de “minirredutos de cactáceas bromélias de lajeados em cimeira de algumas serrinhas e escarpas”.

Ruellan e Azevedo (1945/1946) informam que no topo da Serra da Bocaina a cobertura vegetal predominante são os campos de altitude ou “campos limpos”, que chegam a apresentar, em alguns lugares, aspecto típico de estepe, com vegetação rasteira entre os afloramentos rochosos. São os chamados “Campos da Bocaina”. Esses mesmos autores, entretanto, põem em dúvida se essas formações campestres de altitude são naturais, não representando o “clímax” da adaptação vegetal. Na busca de comprovar essa assertiva, apresentam algumas objeções, tais como: a existência de pequenos trechos florestados nas porções convexas das elevações; a presença, em áreas do topo de muitas elevações da Serra, de várias espécies arbóreas, e a

uniformidade do tipo de solo, tanto nos campos de altitude como nas áreas de domínio florestado.

Sobre este mesmo assunto, Viadana (2002, p. 65-66) escreve que:

Nos altos blocos do Planalto Cristalino, tanto na Mantiqueira como na Bocaina, pelas evidências constatadas nesta última unidade morfológica serrana, as formações campestres se impuseram de maneira expansiva, bem provavelmente a partir da cota de 600 m de altitude, em função do refrigério atmosférico e do impedimento da penetração de brisas marítimas carregadas de uma possível umidade, que através do efeito orográfico descarregavam eventualmente o vapor condensado nas vertentes orientadas para o oceano. Mesmo nestas encostas, os campos prevaleceram nas cotas superiores a 800 m de altitude.

Ainda segundo Ruellan e Azevedo (1945/1946), a ocorrência de flutuações climáticas durante o Quaternário antigo e recente é demonstrada perfeitamente pela presença de elevado número de espécies que apresentam um “bem acentuado” caráter xerofílico. Mesmo a presença do pinheiro pode ser explicada como uma prova de um período xerotérmico pretérito, cuja regressão deixou testemunhos desde o planalto sulmineiro até o planalto paranaense, onde ainda hoje prevalece um clima favorável à sua sobrevivência e predominância.

Schmidt (1949), num pequeno artigo sobre a Serra da Bocaina, descreve suas observações a partir de uma excursão pelos Campos de Cunha, cuja fisiologia da paisagem é contígua aos Campos da Bocaina:

Região acidentada esta, não atingem, entretanto, grande diferença de nível os pontos percorridos pelo caminho. Nunca se desce a menos de oitocentos e poucos metros, e nunca se sobe a mais de mil e poucos. Uma só vez alcança-se a cota de mil e cem metros. Pouca mata, a não ser para o lado da Serra; regular área coberta por capoeiras, bastante invernada de capim gordura. Muitas roças, milho e feijão principalmente. (SCHMIDT, 1949, p.1295).

Ferri (1980), ao se reportar a esses campos de altitude, descreve um fenômeno importante que tem ação fundamental no que diz respeito aos aspectos ecológicos e fitogeográficos: a neblina que se forma com certa constância. Nas áreas mais elevadas da Serra da Bocaina, esta neblina surge com frequência. Em Campos de Jordão é conhecida como “russo”, mas também aparece em diversos pontos da Serra do Mar,

mesmo porque esses lugares não estão muito distantes do oceano, e a umidade trazida pelos ventos certamente tem aí sua origem.

Os ventos úmidos que sopram do mar em demanda do interior, ao subirem resfriam-se e não podem mais conter toda a umidade que possuem; o excesso condensa-se e se precipita, principalmente nas partes altas da Serra, em forma de nevoeiro ou chuva. Assim estes ambientes contêm bastante umidade para sustentar as florestas costeiras, densas, com árvores de 20 – 30 metros de altura. Abaixo destas há árvores menores. Em muitas há numerosas epífitas de várias famílias. (FERRI, 1980, p.71-72).

Em toda a área da Serra da Bocaina, incluindo o Vale Histórico, as precipitações pluviométricas são regulares o ano todo. Há um aumento dessas precipitações durante o verão (setembro a março), atingindo um índice entre 1250 e 1500 mm anuais, de acordo com Ab'Saber e Bernardes (1958).

Desta forma, podemos constatar que o chamado planalto da Bocaina, no seu cimo, forma um 'plateau' que se estende por uma grande faixa, apresentando um aspecto "uniformemente ondulado". Em geral, as cotas de altitude apresentam uma ligeira inclinação no sentido sul, onde se observa que o relevo sofre uma elevação, próximo ao rebordo da Serra do Mar. Ali são registradas cotas superiores às da vertente norte.

Como resultado da erosão, surgiram amplos vales, com sinais de maturidade e com frequentes retomadas dos fenômenos dos processos erosivos. Desta ação surgem os ravinamentos e as voçorocas. E esse processo erosivo é favorecido em decorrência da pouca ou nenhuma cobertura vegetal, resultado, na maioria das vezes, da ação antrópica pretérita ou atual.

Há também, na região da Bocaina, sinais de possíveis capturas de cursos d'água subsequentes, em tempos passados (RUELLAN; AZEVEDO, 1945/1946).

Ainda esses mesmos autores afirmam que a Serra da Bocaina parece constituir um bloco elevado por falhas escalonadas, com frentes dissecadas e que foi elevado no sentido sul.

[...] pode-se considerá-las de formação recente, levando-se em conta os seguintes argumentos: a) a juventude da encosta da serra, escarpada e abrupta; b) a diferença de nível entre o planalto da Bocaina e a planície do Paraíba, que chega a ser de 1500 metros; c) a situação das nascentes dos cursos d'água, que dissecam a encosta, nas proximidades da borda do planalto sem progresso notável para o interior; d) a inexistência ou, pelo menos, a não verificação de capturas; e) o perfil abrupto dos cursos d'água dissecando a encosta. (RUELLAN; AZEVEDO, 1945/1946, p.51).

Para o pesquisador, é interessante comparar esses relatos mais recentes com os dos observadores que passaram pelo Vale Histórico da Serra da Bocaina, há mais de um século.

Em dezembro de 1817, por exemplo, numa viagem para São Paulo, procedente do Rio de Janeiro, então capital do Império, Johann Baptist von Spix, zoólogo, e Carl Friedrich Philipp von Martius, botânico, sob a égide da Academia de Ciências de Munique, deixaram inúmeros registros sobre a exuberante cobertura florestal da região da Serra da Bocaina (ANTONIO FILHO, 2010).

Outro naturalista que por ali passou foi Auguste de Saint-Hilaire, em sua viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo, em 1822. Sobre sua passagem pela região do Vale Histórico da Serra da Bocaina, deixou registrada em seu diário a presença de extensas “matas virgens”. Sobre a “cidadezinha de Areias”, na primeira visão que teve, registrou-a situada num vale, entre dois morros cobertos de matos. A cultura do café, àquela época, ainda era recente na região da Bocaina. (SAINT-HILAIRE, 1974).

No começo do século XX, outro grande nome, o escritor Euclides da Cunha, como engenheiro da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, morou em Lorena e passou várias vezes pelo Vale Histórico da Serra da Bocaina em trabalho de inspeção. De sua vivência ali resultaram alguns artigos memoráveis sobre a região, como “Entre Ruínas” (publicado no livro Contrastes e Confrontos) e “Numa volta ao Passado”.

Atualmente, ao longo da Estrada dos Tropeiros (SP-068) podemos observar os morreados desnudos, com uma cobertura vegetal rasteira e algumas poucas matas mistas, arbóreo/arbustivas, em colos e fundos de vale. Nas vertentes, é possível observar, vez ou outra, a presença de ravinas e voçorocas. A paisagem monótona das pastagens é predominante, com trilhas feitas pelo gado ao longo das encostas íngremes. Entre o início da Estrada dos Tropeiros, próximo de Cachoeira Paulista, na Via Dutra, e Silveiras, num trecho de aproximadamente 25 km, há um grande reflorestamento de pinus. Adentrando a serra, através das estradas vicinais, podemos encontrar remanescentes da Mata Atlântica, nas vertentes mais acentuadas, nos fundos de vales ou nos colos das encostas dissecadas (ANTONIO FILHO, 2010).

Os “caminhos” que demandam ao Vale Histórico da Serra da Bocaina:

a) O “Caminho Velho”

Quem se deslocava da cidade de São Paulo de Piratininga até o Rio de Janeiro, no século XVIII, tinha duas opções. Na verdade, dois longos e perigosos caminhos. Um desses caminhos incluía um trecho marítimo e a possibilidade de ser vítima de piratas ingleses, franceses ou holandeses.

A partir de São Paulo, seguia-se por um caminho que era uma antiga trilha indígena, que se tornou, com o tempo, de franco acesso, penetrando ao longo do Vale do Rio Paraíba paulista. Ao atingir a localidade de Hepacaré ou Guaypacaré (atual cidade de Lorena), o caminho se bifurcava: “um ramo seguia em direção à Serra da Mantiqueira, passando pela garganta do Embaú, em direção às Minas Gerais; o outro ramo, conhecido como o “Caminho dos Guaianá”, subia o planalto do Facão (Itambé), passando pela antiga Freguesia do Falcão, que mais tarde deu origem à cidade de Cunha” (ANTONIO FILHO, 2010, p.35).

Esse núcleo de povoamento era parada obrigatória dos viajantes e tropas de muares que subiam ou desciam a Serra do Mar, em direção a Paraty, cidade fundada por Martin Corrêa Vasques Anes, em 1667. Do porto de Paraty, seguia-se de barco até o Rio de Janeiro. Era um trecho que requeria muito cuidado, em especial na travessia da Baía da Ilha Grande, devido à presença de piratas que atacavam as embarcações que transportavam os quintos de ouro vindos das Minas Gerais.

Sobre este antigo caminho, que era também uma das “estradas reais”, Willems (1947, p.14-15) escreve que:

Núcleo apenas à “boca do sertão” nos primeiros tempos, Cunha passava a ser, à medida que o sul de Minas se povoava, freguesia à beira da estrada que conduzia de Parati às Minas Gerais. Em Cunha, esse caminho se bifurcava conduzindo a duas cidades do Vale do Paraíba: Guaratinguetá e Lorena. As tropas que vinham de uma dessas duas cidades tinham que pousar em Cunha e aquelas que partiam, ao amanhecer, de Parati, chegavam à noite a Cunha, de maneira que a freguesia se tornava ponto obrigatório de pouso.

Ecologicamente, o desenvolvimento da antiga Freguesia de Nossa Senhora da Conceição ligava-se à colonização do sul de Minas e à articulação comercial dessa área com o litoral. Ficando a meio caminho entre duas jornadas, a freguesia encontrava os principais estímulos de desenvolvimento na necessidade de abastecimento das numerosas tropas que a atravessavam. A importância desse movimento pode ser avaliada levando-se em conta o fato de ter sido calçado a lajes todo o trajeto do caminho do mar. Calçamento esse que ainda hoje se encontra intacto em certos trechos da Serra de Parati.

Na verdade, esse antigo caminho, transformado em “estrada real” (para o escoamento do ouro e daí controlado pelo governo), era uma velha trilha indígena, aberta pelos guaianá, mais tarde lajeada, de modo a facilitar o trânsito de subida ou descida das tropas de muares entre o litoral e o planalto. Na atualidade, não necessariamente ao longo da antiga trilha, corre uma rodovia entre Cunha e Paraty, numa extensão de 71 km (a SP-171, no trecho paulista), que chega a atravessar área do Parque Nacional da Bocaina por cerca de 10 km.

No livro Capítulos de História Colonial, Capistrano de Abreu (2000, p. 163) descreve o caminho que partia do Rio de Janeiro para São Paulo:

O caminho do Rio seguia por terra ou por mar até Parati, pela antiga picada dos Guaianá galgava a serra do Facão nas cercanias da atual cidade do Cunha

e em Taubaté entroncava na estrada geral de São Paulo. Mais tarde o entroncamento fez-se em Pindamonhangaba.

Na região de Cunha, alguns núcleos de povoamento só tiveram seu isolamento amenizado em 1932, após a construção da rodovia entre Cunha e Guaratinguetá. Apesar de Cunha ser passagem obrigatória para quem subia do litoral ou descia do planalto, a cidade também sentiu esse isolamento. Desde 1860, o velho caminho das Minas foi sendo abandonado e os portos de Paraty, Mambucaba, Ubatuba, São Sebastião e, mais ao sul, Iguape, perderam a importância. De acordo com Willems (1947), a ligação de Areias ao porto de Mambucaba foi o primeiro golpe na “prosperidade” de Cunha.

Em meados do século XIX, foi construída a Estrada de Ferro Central do Brasil, passando ao longo do Vale do Paraíba, ligando o Rio de Janeiro a São Paulo. A antiga estrada calçada a lajes por mãos escravas, que atravessava a Serra do Mar em direção ao litoral, deixou de ser conservada como antes. Todo esse conjunto de fatores coincide, aproximadamente, no processo histórico de Cunha, com a fase de “decadência” da cultura do café no Vale do Paraíba paulista e no Vale Histórico da Serra da Bocaina (ANTONIO FILHO, 2010).

A estagnação das cidades do vale paraibano paulista e do Vale da Bocaina provocou também o agravamento da situação econômica das comunidades entre o planalto e o litoral.

Vale ressaltar que na região de Cunha a cultura cafeeira não se tornou dominante e nunca pôde competir com a produção das cidades do Vale do Paraíba e do Vale Histórico da Serra da Bocaina. Segundo Willems (1947), na freguesia de Cunha, dois sistemas econômicos funcionavam a contento: um de subsistência e outro de escambo, tanto local como regional. Também Müller (1958) confirma que na região de Cunha a cultura do café foi insignificante.

Nas regiões de São Luís de Paraitinga e Paraibuna, a penetração da cafeicultura se deu em direção ao litoral, apresentando em alguns trechos uma paisagem muito semelhante à do Médio Vale do Paraíba. Contudo, a cultura do café não chegou a atingir o litoral, diminuindo e desaparecendo pouco adiante daquelas cidades, situação essa muito semelhante ao que ocorreu com Cunha. Sobre isso, Ab'Saber e Bernardes (1958) escrevem que:

Não somente as maiores altitudes de alguns trechos, mas também o aumento da pluviosidade e sua maior distribuição anual na faixa vizinha à serra do Mar, constitui limitação à expansão da cultura do café. Uma área, mais ou menos extensa, portanto, da região drenada pelos formadores do Paraíba permaneceu em matas ou utilizada por pequenos agricultores que a cultivam segundo o sistema de "roças". Essas áreas, que há muito vêm sofrendo impiedosa devastação pelos lenheiros e carvoeiros, são referidas regionalmente como o "sertão". (AB'SABER e BERNARDES, 1958, p.166).

Não podemos esquecer que, mesmo após a construção do chamado "caminho novo", entre o Rio de Janeiro e São Paulo, no século XVIII, o "caminho velho", ligação entre o litoral e as Minas Gerais, continuou em pleno uso pelas tropas de muares e viajantes que demandavam para essas regiões. A "decadência" só começou a ser sentida, de fato, em 1860, com a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil (chamada inicialmente de Pedro II). Essa ferrovia já vinha sendo construída desde 1855, com seus trechos sendo inaugurados e chegando a transportar 300 mil passageiros até 1862.

A ligação entre Areias e o porto de Mambucaba, que formava uma das inúmeras trilhas ou caminhos feitos pelos índios Guaianá, tamoios e tupinambás, entre o litoral e o planalto, foi também lajeada por escravos negros. Em razão disso, esse caminho, chamado também de "Trilha do Ouro", teve seu trânsito melhorado e muito usado pelos tropeiros, inclusive para o transporte do café das fazendas do planalto para os portos do litoral. Usado desde o século XVIII pelos tropeiros, foi uma alternativa para o escoamento do ouro e mercadorias entre o planalto e a região das Minas e o litoral. Logicamente que os índios utilizavam-no desde antes da chegada dos portugueses, no século XVI.

Um historiador, filho da região, Rogério Ribeiro da Luz (2002), informa num livro seu que a chamada “Trilha do Ouro” saía de São José do Barreiro em direção a Mambucaba, no litoral, e que foi aberta por volta de 1790, por escravos (provavelmente acompanhando as antigas trilhas indígenas), e que foi também denominada de “estrada Cesárea”. Sobre este mesmo caminho, a jornalista Carolina Tarrío (1997), por sua vez, informa que sua abertura se deu em 1740, através das mãos dos escravos negros.

Zaluar (1975), na sua viagem a São Paulo, ao passar por Areias, em 1860, descreveu que:

As estradas mais importantes do município são a estrada Geral de São Paulo e a chamada Cesárea, que comunica esta localidade com o porto de Mambucaba, e por onde se faz a importação dos produtos comerciais e agrícolas. Esta estrada tem onze léguas de extensão e está mal conservada, excetuando a parte que pertence à província do Rio de Janeiro, que se acha quase toda empedrada. (ZALUAR, 1975, p.59-60).

A partir dessas informações, acreditamos que a Cesárea passava tanto em São José do Barreiro como em Areias, subindo a Serra da Bocaina e lá se encontrando e seguindo até o litoral, em Mambucaba, pois há controvérsias quanto o ponto inicial desta estrada. Willems (1947) e Zaluar (1975) afirmam que ela saía de Areias, enquanto Luz (2002) diz que ela saía de São José do Barreiro. Acreditamos que todos têm suas razões, cada um sob sua perspectiva, pois se trata da mesma velha “Trilha do Ouro” ou “Trilha dos Mineiros”.

b) O “Caminho Novo”

Em 1725, o Governador Geral da Capitania de São Paulo, Rodrigo Cesar de Meneses, em comunicado ao Governo Colonial, expôs a necessidade de abrir um novo caminho, totalmente terrestre, entre São Paulo e o Rio de Janeiro. No mesmo comunicado, informou ter mandado abrir esse “novo caminho”, a partir da Freguesia de Hepacaré ou Guaipacaré, segundo Luz (2002), atual cidade de Lorena, até a Real

Fazenda de Santa Cruz, nas proximidades do Rio de Janeiro. Como explica Rodrigues (1980):

O desenvolvimento crescente dos povoados, freguesias e vilas pelos Vicentinos, Piratininganos e famílias oriundas de Minas Gerais e Portugal e, principalmente, a necessidade da utilização de um caminho melhor, todo terrestre, a fim de evitar os ataques de piratas às embarcações do governo, que transportavam os quintos de ouro de Parati ao Rio de Janeiro, tornavam imprescindível a busca de trajeto mais rápido e seguro. (RODRIGUES, 1980, p.23)

Através da pirataria e do corso, fomentados principalmente pela Espanha, que disputava com Portugal a posse das terras sul-americanas, particularmente a Província da Cisplatina, ainda no início do século XVIII, a navegação costeira sofria uma série de riscos e tornava-se perigosa. Em razão disso, o rei de Portugal ordenou aos governadores das duas capitanias, o de São Paulo, Rodrigo Cesar de Meneses, e o do Rio de Janeiro, Antonio da Silva Caldeira, a abertura de uma estrada que assegurasse o transporte de ouro e de mercadorias, da forma mais segura e mais rápida do que pelo mar. Lamego (1963, p. 102) escreve sobre isso que:

O “Caminho Velho” dos Goianás indo por terra de São Paulo a Parati, onde os viajantes seguiam por mar até a Guanabara, punha todo o intercâmbio entre a baía e o interior à mercê dos proprietários de barcos, além do risco de piratas. Urgia a construção de uma nova estrada que diretamente ligasse os dois grandes centros da Colônia [...].

No intuito de rapidamente povoar o trajeto ao longo do novo caminho, foi agilizada a distribuição de “cartas de sesmarias” e as doações beneficiaram um grande número de interessados (ANTONIO FILHO, 2010).

O traçado original da nova estrada, que foi usado desde sua abertura em 1725, com a aprovação do Governo da Província de São Paulo, mais tarde, em 1776, foi retificado e substituído em parte por outro que encurtou as distâncias e trouxe certas vantagens para o trânsito de pessoas e animais. Mesmo assim, o traçado antigo (original) continuou a ser utilizado por algum tempo, inclusive mantendo a denominação de “caminho novo”.

Com relação aos trabalhos de abertura da estrada nova, Rodrigues (1980) escreve que:

Não foi fácil a abertura do caminho novo, em cujos trabalhos se empenharam elevado número de pessoas, que tiveram que lutar contra os índios Puris (embora o nome signifique “gente mansa ou gente tímida”) ainda que menos belicosos que as outras tribos, sobretudo dos temíveis Goitacás que viviam na parte sul do Paraíba. Estavam os Puris na época do desbravamento localizados nos vales da parte norte do rio e seus afluentes como o Bananal, o Pirai e nas regiões onde depois surgiram Areias, São José do Barreiro e Queluz. (RODRIGUES, 1980, p.26)

A fase de declínio da mineração nos sertões de Minas Gerais teve início a partir de 1778 e esse fato trouxe uma série de consequências para o Vale do Paraíba paulista e para a região da Serra da Bocaina, por onde passava o “Caminho Novo”.

O Capitão-General da Capitania de São Paulo, Marim Lopes Lobo de Saldanha, outorgou ao Capitão-Mor de Guaratinguetá poderes para subdividir as terras ao longo do Caminho Novo, em sesmarias menores, beneficiando aqueles que o ajudaram a retificar o referido Caminho (RODRIGUES, 1980).

A consequência disso foi um intenso movimento migratório para aquela região, inclusive de pessoas que já possuíam terras ali, mas moravam em outras paragens. Outra consequência foi a vinda de muitos forasteiros, principalmente das Minas Gerais, que em razão da decadência da mineração buscavam naquela região um novo local para sobreviver. Não raro, chegavam com todos os seus bens e haveres, acompanhados pelos familiares. Ali desenvolveram culturas de subsistência, culturas de anil, cana-de-açúcar, milho e feijão. O resultado desta população expandida deu origem às novas freguesias.

A designação “Caminho Novo” foi muito comum no período colonial e no Império, no Brasil. Assim, vamos encontrar em muitos lugares estradas que são denominadas de “Caminho Novo”. O Caminho Novo que atravessa o Vale Histórico da Bocaina, fazendo a ligação terrestre entre São Paulo e Rio de Janeiro, e encontrando a

Estrada Geral de São Paulo, que se bifurcava em Lorena, no decorrer do tempo recebeu diversas denominações. Inicialmente, em 1725, “Caminho Novo”, para contrapor-se ao velho caminho que vinha das Minas Gerais até Paraty, no litoral. Saint-Hilaire (1974), ao sair do Rio de Janeiro rumo a Minas Gerais, em 1822, passou por um trecho que ele denominou de “Caminho Novo do Paraíba”. Naquele mesmo ano, em homenagem pela passagem do Príncipe Regente D. Pedro I, quando de sua viagem a São Paulo e volta ao Rio, após proclamar a Independência do Brasil, o caminho passou a chamar-se “Estrada do Imperador”. Mais tarde, passou a ser denominada “Estrada da Corte”. Entre 1860 e 1861, Zaluar (1975), ao passar pelo Vale Histórico, registrou o nome de Estrada Geral de São Paulo. No decorrer do século XX, foi denominada de Estrada Rio-São Paulo, e, após a inauguração da Via Dutra, passou a ser a estrada “Antiga Rio – São Paulo”. Na atualidade (século XXI), o nome oficial é SP-068 – “Estrada dos Tropeiros” (no trecho paulista).

O Período Tropeiro – Um modo de vida e uma atividade econômica

Na São Paulo setecentista, dois profissionais se destacavam: o lavrador e o tropeiro (BARROS, 1967a). Enquanto, de um lado, a lavoura representava uma atividade econômica estável, o tropeirismo se tornava uma atividade empresarial liberal, responsável pela circulação da riqueza.

Mas, foi a partir da segunda metade do século XVIII que a atividade tropeira se tornou comum e o tropeiro um difusor de “hábitos civilizadores” pelos mais diversos rincões do Brasil. Era o portador de notícias, verídicas ou boatos, e não raro exercia as funções de correio ou de verdadeiro “jornal vivo”. Foi o precursor dos mascates sírios e libaneses, os chamados “turcos”, famosos pelo comércio ambulante, atividade comercial que se difundiria em São Paulo e outras regiões do país, a partir do começo do século XX. Anteriormente, nos séculos XVIII e XIX, o ato de mascatear era feito predominantemente por portugueses e italianos.

Na região do Vale do Paraíba, incluindo o Vale Histórico da Serra da Bocaina, Antonio Filho (2010, p.41) escreve que “o tropeirismo tornou-se uma verdadeira instituição, um modo de vida, com costumes peculiares e regras bem definidas para os diversos tipos de trabalho que envolviam aquela atividade”. Neste sentido, a atividade tropeira tornou-se uma autêntica cultura incorporada à sociedade e fundamental para dinamizar sua existência material.

O tropeirismo fomentou inúmeras atividades profissionais. Um exemplo foi o muladeiro, que comercializava os animais (burros e mulas) comprando “lotes” de até duas centenas de muares, nas feiras. A mais famosa era a de Sorocaba, que recebia os animais vindos do sul do país. Dali, os muares seguiam para os currais para fazer a doma, chamada de “primeira quebra”. Após amansá-los, iniciava-se o treinamento para acostumá-los e adaptá-los com os apetrechos e a carga, de maneira a não corcovear e perder a mercadoria pelo caminho.

Com relação à atividade tropeira na região do Vale do Paraíba paulista, Ferreira (1997) explica que:

Durante quase três séculos, porém, esse foi o único tipo de transporte possível nessa região montanhosa de trilhas íngremes que, na época, nenhum veículo de rodas conseguia vencer. Só esses animais, com suas cargas, enfrentavam os obstáculos difíceis das ladeiras de pedras soltas, contornando abismos e vencendo os desafios das trilhas na floresta. Por esses caminhos, cruzando as serras da Bocaina e do Mar, eles alcançavam os portos marítimos de Parati, Angra dos Reis e Mambucaba, no atual Estado do Rio de Janeiro, em viagens que consumiam, às vezes, uma semana inteira. (FERREIRA, 1997, p.86)

O tropeirismo criou uma intensa articulação na região. Nas fazendas e nos núcleos de povoamento, nas mais distantes ou modestas paragens, havia uma estrutura de apoio: estalagens, abrigos abertos ou fechados, currais para os animais, profissionais que lidavam com o couro, arreamento e selaria. Havia ainda o ferreiro, os artesãos que fabricavam cestos e bruacas (o seleiro, o cangalheiro), o funileiro, o ferrador, o jacazeiro, todos imprescindíveis para a manutenção das tropas e encontrados em todas as cidades da região e, em alguns casos, nas fazendas e pousadas.

Nos comboios de muares que formavam as “tropas”, cada mula ou cargueiro levava costumeiramente em torno de quatro arrobas de mercadorias, nos cestos ou bruacas. Barros (1967a, p. 172) escreve que:

Empreendiam os tropeiros viagens diárias em trajetos de sete a oito léguas de extensão, por entre chapadas escondidas em capoeiras grossas, encharcadas barrancas de rio, ou por serranias continuadas; as tropas de cangalha marchavam, no máximo, de três a quatro léguas por dia, chegando a transportar de dez a doze arrobas de açúcar ou café, por sua vez. Compunham-se as tropas de lotes de sete ou nove bestas, embora algumas, como as goianas, se constituíssem de onze bestas e até mais.

Desta maneira, cada tropa era formada por dezenas ou centenas de muares, formando um grupo que, por sua vez, era dividido em lotes. Cada tropa ou grupo possuía uma mula treinada para “comandar” as outras bestas. Diferentemente paramentada, essa mula, chamada de “madrinheira” ou “mula de cabeça”, era arreada como um cavalo de sela, além de receber adornos especiais, guizos de bronze e outros enfeites. Atrás dela seguiam obedientes os outros muares. Essa “madrinheira”, mula guia, carregava no pescoço um sino de lata, o cincerro, que emitia um ruído típico, e com isso mantinha unido e dava direção ao grupo. Após a “madrinheira”, seguia o dianteiro, um burro encangalhado como os outros, mas com arreios mais bonitos, com guizos e outros enfeites coloridos, chamados “bonecas”, o que o destacava dos demais.

De acordo com a tradição, esse dianteiro nunca deixava outro animal ultrapassá-lo, coiceando ou mordendo os que tentavam tomar-lhe a frente.

Ainda segundo a tradição, atrás do grupo seguia uma mula chamada de culatra ou culatreiro, em geral um animal mais tranquilo e manso, acostumado a não deixar nenhum animal da tropa se atrasar ou se extraviar. Esse era também o que transportava o “trem” da cozinha.

Para as jornadas da tropa, os tropeiros se encarregavam de diferentes tarefas. Seguia, acompanhando o grupo, o madrinheiro ou guiador, em geral um garoto entre

onze e quinze anos, que além de guiar o deslocamento da caravana, montado numa mula mansa, nos pousos servia de cozinheiro. Esse madrinheiro devia ser um grande conhecedor dos caminhos e ia sempre ao lado da mula “madrinheira”. Às vezes, adiantava-se à tropa, esperando-a no próximo pouso, aguardando o comboio com um reconfortante café quente, água fresca nas morangas de barro, ou o almoço ou o jantar pronto ou quase pronto para ser servido. Neste caso, não havia necessidade de se preocupar com a direção da tropa, com o avanço do menino guiador, pois os animais, por condicionamento ou instinto, comumente seguiam o caminho certo.

A outro elemento, o tocador, cabia a condução da tropa, e o arreador (nome dado em São Paulo, em Minas é “arrieiro”), que em geral era o dono da tropa ou pessoa de grande confiança do dono, tinha a responsabilidade por tudo mais, da carga, dos peões, dos animais e da escolha dos pousos, além da ordem da tropa.

A cultura tropeira também incorporou, pela própria necessidade, todo um conhecimento de uma medicina veterinária popular. Cuidava-se das doenças e ferimentos dos animais, fazia-se a castração, que requeria cuidados especiais para evitar hemorragias e infecções. O emprego de ervas, os benzimentos ou o uso de poções, que se destinavam a tratar os cascos, picadas de cobras ou cura de “bicheiras”, rendidura (problemas com a hérnia dos machos) ou barriga caída, tudo isso fazia parte da panaceia veterinária popular, naqueles tempos.

O tropeiro seguia regras detalhadas e obedecidas à risca, no ato de aparelhar o animal. Um verdadeiro ritual que começava com a colocação do cabresto e da cangalha, dos demais arreios e apetrechos, nos quais iam presas as cargas e os sacolões de couro para carregar as bagagens, até o estender de um couro curtido de boi, para proteger a carga, o “ligal”, que servia também de cama para os peões à noite. Essas regras de aparelhamento eram seguidas conforme a tradição e a eficiência comprovada pela prática (FERREIRA, 1997).

Os apetrechos usados no labutar cotidiano do tropeiro, como vimos, eram em grande número e tais que necessitavam de pessoas experientes, verdadeiros “especialistas”, para poder lidar com todos eles. Barros (1967a, 172) observa que:

O “arrieiro”, lugar-tenente do patrão no comando atilado da tropa, devia ser homem afeito aos tropeiros do sertão; precisava conhecer a fundo o ofício, as manhas dos animais, a fidelidade ao “madrinha”, assim como a lidar com o complexo aparelhamento empregado: as mantas, baixeiros, sobrecincha, sobrecargas, lombilhos, pelegos, caronas, albardas, socadinhos, cutucas, cabrestos, bucais, cangalhas com retranscas e peitorais, seligotes, bastos, cabeça das tintilantes, diversas espécies de couros, um conjunto que se afigurava [...] “bizarro, de rude e bárbaro aspecto”.

Os comboios tropeiros eram também classificados ou distinguidos uns dos outros, conforme afirma Luz (2002), de acordo com os volumes que transportavam. Isso influía no número de bestas que compunham a tropa. Os tropeiros de pequenos volumes transportavam uma variedade de mercadorias, tais como sal, fumo, pinga, óleo etc. Os de grandes volumes transportavam açúcar, num primeiro momento, e depois café, numa fase posterior. Levavam mercadorias das fazendas do planalto até os portos, no litoral paulista e fluminense. Na volta, subiam com sal ou produtos manufaturados que chegavam do exterior ou eram produzidos na capital.

Prado Junior (2000), ao se referir ao tropeirismo e à “indústria dos transportes”, desde a colônia, observa que havia, ao longo das estradas, estabelecimentos destinados a apoiar as tropas que por ali trafegavam. Eram os chamados “ranchos”, grandes telheiros nos quais os viajantes e suas cargas encontravam abrigo contra as intempéries. Em geral, eram construídos e mantidos pelos fazendeiros locais, que, embora não cobrassem pela sua utilização, procuravam compensar com a venda de milho para os muares. Em menor número, existiam os chamados “Ranchos Reais”, construídos pela iniciativa da administração pública.

Era também comum, próxima aos ranchos de pouso dos tropeiros, a presença de “vendas”, nas quais podia ser encontrada toda sorte de artigos que os viajantes podiam necessitar, principalmente bebidas alcoólicas. Tais vendas também se constituíam num importante ramo de negócios para o fazendeiro das margens da

estrada. Saint-Hilaire (1974), em sua viagem do Rio de Janeiro para as Minas Gerais, descreve em seu diário de viagem a atividade tropeira, observada em março de 1822:

Depois de nós, várias caravanas vieram sucessivamente aboletar-se no rancho. Vêm umas do Rio de Janeiro para S. João e Barbacena, carregando sal; vão outras destes arredores para a capital e levam toucinho e queijos. Estes gêneros que constituem dois ramos de comércio muito importantes para a comarca de S. João transportam-se em cestas de bambu (jacás), achatados e quadrados. Cada cesto contém cinquenta queijos e dois formam a carga de um burro. Os de toucinho pesam cada um três arrobas se o burro que os leva é novo, e quatro, quando já acostumados à carga. O sal é transportado em sacos.

Quando chegam os tropeiros, arrumam as bagagens em ordem e de modo a ocupar menor lugar possível. Cada tropa acende fogo, à parte do rancho, e faz cozinha própria. Antes e depois das refeições, conversam os tropeiros sobre a região que percorreram e falam de aventuras amorosas. Cantam, tocam violão ou dormem envoltos em cobertas estiradas ao chão sobre couros, (SAINT-HILAIRE, 1974, p.49)

Barros (1967a) lembra que este intenso comércio empreendido pelo tropeirismo, que abrangeu boa parte do século XIX, foi a origem de muitas fortunas, e inúmeros chefes de grandes famílias paulistas, mineiras, paranaenses e gaúchas foram tropeiros. Esse ciclo da economia planaltina, e em particular da paulista, deu origem, posteriormente, a muitos empreendimentos ligados ao ciclo açucareiro e cafeeiro. O negócio dos muares gerou muitas fortunas, principalmente em São Paulo, e esse lucrativo comércio, particularmente concentrado na feira de muares de Sorocaba, perdurou até o advento da ferrovia. Como escreve Luz (2002, p.88): “Muita poeira levantou o tropeiro, muita carga levou até que um dia, cortando o seu caminho, cruzou um trem”.

Não resta dúvida que, devido ao tropeirismo, a economia do país se dinamizou. Muita carga, muito açúcar, muito couro e muito café foram transportados no lombo dos muares, pelos caminhos de São Paulo, pelo Vale do Paraíba, pelo Caminho Velho e pelo Caminho Novo, no Vale Histórico da Serra da Bocaina, subindo o sertão e descendo o planalto em direção ao litoral.

A base do dinamismo econômico paulista teve no tropeirismo uma cota importantíssima. Sobre o resultado deste processo, Motta Sobrinho (1968, p.30)

escreve que: “Em 1883, a produção cafeeira paulista igualou-se à fluminense, ultrapassando-a, nos anos seguintes, e distanciando-se cada vez mais. Com o transporte por via férrea, livrou-se o fazendeiro das perdas de mercadorias e dos encargos da tropa.

Conforme explica Barros (1967b), o Vale do Paraíba recebeu os melhores exemplares de muars recém-criados nos campos de Lages, nos Campos Novos dos Curitibanos ou no Viamão, vendidos na feira de Sorocaba. O preço do muar no mercado sorocabano era cotado entre 30 mil e 50 mil réis por animal. O Vale do Paraíba configurou-se, desse modo, num entreposto regular e importante de tal comércio.

Em particular na região do Vale Histórico da Serra da Bocaina, o tropeirismo foi intenso, mesmo porque o “Caminho Novo” representava uma rota vital para a circulação de mercadorias.

Como bem lembra Luz (2002), os peões de Silveiras, que transportavam café conduzindo as tropas de muars, eram dos mais conceituados. Entretanto, sua profissão e sua experiência entraram em decadência com o advento da ferrovia que passava ao longo do Vale do Paraíba (a Estrada de Ferro Pedro II, depois Central do Brasil), ligando São Paulo ao Rio de Janeiro e recolhendo a safra cafeeira ao longo das estações do Vale: Guaratinguetá, Lorena, Queluz, Rezende, Barra Mansa, para levar direto ao porto do Rio de Janeiro.

A Cultura do Café – Ascensão e Decadência no Vale Histórico da Serra da Bocaina

O café, comercialmente falando, entrou em território paulista nos primeiros anos do século XIX, através de mudas vindas de fazendas de Rezende e Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro, para as fazendas em Bananal, São José do Barreiro, Silveiras e Areias, em São Paulo. Essas cidades, situadas no chamado Vale Histórico

da Serra da Bocaina, se tornaram polos principais da produção cafeeira no estado. Outras cidades do Vale do Paraíba, como Queluz, Guaratinguetá, Lorena, também tiveram grande influência da cultura do café.

Grandes fazendas com imensos cafezais cobriram os morreados (“mares de morros”), onde anteriormente existiam exuberantes matas de florestas tropicais úmidas (Mata Atlântica), desbastadas por mãos escravas (foto 2).

Foto 2: Fazenda dos Coqueiros (Município de Bananal) – antiga fazenda de café



Fonte: FadeL David Antonio Filho (2012)

A riqueza econômica era traduzida na opulência da vida, tanto nas fazendas como nos núcleos urbanos. Os casarões sedes de fazendas possuíam do bom e do melhor que o dinheiro podia comprar: pratarias importadas, murais pintados por artistas estrangeiros, inúmeros serviçais escravos para todo tipo de serviço. Os solares urbanos (a designação “solar” vem do fato da casa servir somente para a moradia da família, isto é, só era “lar”) também apresentavam sofisticação e luxo. Em geral, permaneciam fechados a semana toda e nos fins de semana, quando os patrões vinham para a cidade, para algum compromisso social, como assistir missa ou a uma festa de santo, os serviçais escravos vinham na frente para abrir e arejar a casa, fazer a limpeza e preparar as refeições. Outras residências nas cidades não eram solares

porque não serviam apenas de moradia, mas também de comércio para as famílias, em geral de pequenos comerciantes ou da incipiente classe média.

As cidades do Vale Histórico da Serra da Bocaina, todas atravessadas pelo Caminho Novo, como Silveiras, Areias e São José do Barreiro, tiveram suas origens, de alguma forma, ligadas ao tropeirismo. A cafeicultura trouxe riqueza. Em 1854, segundo Antonio Filho (2010), Bananal recebeu o título de maior produtor de café do Brasil. Ainda no século XIX, Bananal recebeu uma estação de trem importada da Bélgica, com todos os complementos: trilhos, locomotiva, vagões para passageiros e para carga (foto 3). O trem passava pelas fazendas do município para pegar a safra de café e transportá-la até as estações do Vale onde corria a Central do Brasil, e de lá para o Rio de Janeiro. Tudo comprado pelos fazendeiros do município, que se cotizaram para realizar o empreendimento.

Em Bananal corria até mesmo uma moeda própria, aceita inclusive no Rio de Janeiro. Em Bananal e em São José do Barreiro existiam teatros que recebiam companhias vindas da capital e do exterior. As cidades tiveram neste período seu ápice de habitantes. De acordo com Milliet (1982), Silveiras chegou a ter 24.500 habitantes, em 1886. Neste início do século XXI, sua população gira em torno de 5.500 habitantes. Sua economia está relacionada à pecuária leiteira e ao artesanato (entalhe/pintura em madeira).

Areias chegou a ser reconhecido como um dos municípios cafeicultores mais importantes do país, por volta de 1840, registrando uma população de 25.661 habitantes, em 1886 (MILLIET, 1982). Atualmente, neste início do século XXI, sua população está em torno de 4 mil habitantes.

São José do Barreiro também perdeu população no decorrer do tempo. Ainda de acordo com Milliet (1982), chegou a ter mais de 7 mil habitantes na década de 1930 e atualmente possui em torno de 5 mil.

Foto 3: Estação de Trem em Bananal, importada da Bélgica – inaugurada em 1889.



Fonte: Fadel David Antonio Filho (2012)

Bananal, de acordo com Milliet (1982), chegou a possuir quase 18 mil habitantes em 1886, perdendo população no decorrer do tempo, atingindo neste início do século XXI pouco mais de 10 mil habitantes.

Com o esgotamento dos solos e a conseqüente queda de produção dos cafezais do Vale Histórico, os capitais financeiros buscaram outras paragens para investir. Novas terras e novos cafezais surgiram na região da Mogiana e na direção da Alta Paulista, além do sul mineiro. O Vale Histórico entrou em decadência e seus cafezais, aos poucos, foram sendo substituídos por pastagens.

Como foi lembrado, o escritor Euclides da Cunha, que também era engenheiro da Superintendência de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, morou uns tempos em Lorena (1902) e fez inúmeras visitas técnicas no Vale Histórico da Serra da Bocaina, inclusive concluindo pontes e edificações públicas. Em Silveiras, a construção da cadeia pública, que hoje abriga uma guarnição do Polícia Militar, além de servir como cadeia pública, foi concluída por ele. Num pequeno artigo - “Entre Ruínas”, inserido no livro *Contrastes e Confrontos*, Euclides retrata magistralmente o período de

decadência da cultura cafeeira no Vale Histórico da Bocaina. Sobre aquele momento histórico, escreve:

Ressaltam, a cada passo, expressivos traços de grandezas decaídas. Os morros escalvados, por onde trepa teimosamente uma flora tolhica, de cafezais de 80 anos, ralos e ressequidos, mas revelando os alinhamentos primitivos; cintados ainda pela faixa pardo-avermelhada dos carregadores tortuosos, por onde subiam, outrora, as turmas dos escravos; tendo ainda pelos, à ourela dos velhos valos divisórios, extensos renques de bambuzais; e ao viés das encostas, salteadamente, branqueando nas macegas, as vivendas humildes por ali esparsas, a êsmo, dão quase um traço bíblico às paisagens. Sem mais a vestidura protetora das matas, destruídas na faina brutal das derrubadas, desagregam-se, escoriados dos enxurros, solapados pelas torrentes, tombando aos pedaços nas “corridas da terra” depois das chuvas torrenciais, a expõem agora, nos barrancos a prumo, em acervos de blocos, a rígida ossamenta de pedra desvendada, ou, alevantam-se despídos e estéreis, revestidos de restolhos pardos, no horizonte monótono, que abreviam entre as encostas íngremes... (CUNHA, 1966, p.185).

Outro grande escritor brasileiro que relatou esse período decadente do Vale Histórico da Serra da Bocaina foi Monteiro Lobato, que viveu em Areias entre 1907 e 1910, onde exerceu a função de promotor público. No livro *Cidades Mortas*, como chamou as cidades do Vale Histórico, descreve o ambiente “deprimido” que ali permeava, após o período de opulência do café.

Toda a ligação com o mundo se resume no cordão umbilical do correio – magro estafeta bifurcado em pontiagudas éguas pisadas, em eterno ir e vir com duas malas postais à garupa, murchas com figos secos. Até o ar é próprio; não vibram nele fonfons de auto nem cornetas de bicicletas nem campainhas de carroça nem pregões de italianos nem tem-tens de sorveteiros, nem plás-plás de mascates sírios. Só os velhos sons coloniais – o sino, o chilreio das andorinhas na torre da igreja, o rechino dos carros de boi, o cincerro de tropas raras, o taralhar das baitacas que em bando rumoroso cruzam e recruzam o céu. Isso, nas cidades. No campo não é menor a desolação. Léguas a fio se sucedem de morraria áspera, onde reinam soberanos a saúva e seus aliados, o sapé e a samambaia. Por ela passou o Café, como um Átila. Toda a seiva foi bebida e, sob forma de grão, ensacada e mandada para fora. Mas do ouro que veio em troca nem uma onça permaneceu ali, empregada em restaurar o torrão. Transfiltrou-se para o Oeste, na avidéz de novos assaltos à virgindade da terra nova; ou se transfez nos palacetes em ruínas; ou reentrou na circulação europeia por mão de herdeiros dissipados. (LOBATO, 1995, p.25)

O processo de decadência do Vale Histórico da Serra da Bocaina se acelerou com a inauguração, na década de 1950, da Via Dutra, moderna estrada de rodagem ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, passando ao longo do Vale do Paraíba. A

Estrada Rio – São Paulo, nome dado ao Caminho Novo, perdeu muito sua utilidade. As cidades ao longo deste caminho sofreram com a estagnação econômica e todo o Vale Histórico “parou” no tempo.

Considerações Finais

A sub-região da Serra da Bocaina, parte integrante da Serra do Mar e do Vale do Paraíba, trecho paulista, através do seu Vale Histórico, representou importante papel na história econômica, social e cultural de São Paulo. Entretanto, o resgate desta importância ainda não se fez de modo adequado e completo.

Situado entre as duas maiores cidades brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro, constitui uma posição geográfica estratégica. Neste sentido, se constituiu num espaço privilegiado para a penetração da cultura do café em território paulista, em termos comerciais, a partir do estado do Rio de Janeiro. O Vale Histórico tornou-se passagem natural entre essas duas grandes cidades e tantas outras cidades ao longo desse caminho, além de tornar-se a área core da produção cafeeira em São Paulo, do começo aos meados do século XIX. Também foi passagem dos “caminhos do ouro” do período colonial, que demandavam das Minas Gerais ao litoral, na época do chamado ciclo de mineração (século XVIII).

O modo de vida tropeiro encontrou no Vale Histórico da Bocaina sua época mais pujante e deixou marcas profundas na vida local. Ainda na atualidade é possível encontrar resquícios da cultura tropeira, como na culinária e nos festejos tradicionais, como o que ocorre em Silveiras; ou, em muitas fazendas da região, no trato dos animais de montaria.

Muitos dos velhos caminhos tropeiros foram transformados com o tempo em estradas pavimentadas ou carroçáveis, onde transitam modernos veículos automotores, mas também muares, equinos e carros de boi. Com a construção e, mais

tarde, pavimentação e duplicação da Via Dutra, ao longo do Vale do Paraíba, a chamada Estrada Geral de São Paulo (antes “Caminho Novo”), que ligava a capital paulista com a antiga Capital Federal, o Rio de Janeiro, passando pelo Vale Histórico da Serra da Bocaina, foi deixada de lado. As cidades existentes ao longo do “Caminho Novo”, outrora movimentadas e ricas, devido aos lucros da cultura cafeeira, entraram em declínio e não se recuperaram mais. Foram chamadas de “Cidades Mortas”. E assim permaneceram até a década de 1980, quando, ao que parece, teve início um processo de revitalização do Vale Histórico, apesar de incipiente e moroso ainda. Na dependência da vontade política das administrações municipais, há momentos de maior ou menor “efervescência” em termos econômicos e sociais no Vale Histórico da Bocaina.

O turismo, nas suas várias modalidades, tornou-se o apanágio para essa revitalização. O turismo rural, o ecoturismo e o turismo histórico podem ser promissores na região. Com a economia estagnada, porém, com um extraordinário potencial paisagístico proporcionado pela Serra da Bocaina, as cidades do Vale Histórico têm tudo para se tornar um polo turístico capaz de deixar para o passado o epíteto de “Cidades Mortas”.

Referências

AB’SABER, Aziz Nacib. **Os domínios da natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

AB’SABER, Aziz Nacib; BERNARDES, Nilo. Vale do Paraíba, Serra da Mantiqueira e Arredores de São Paulo: **Guia de Excursão n.4 – XVIII Congresso Internacional de Geografia**, 1958.

ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial (1500-1800)**. 7ª. ed. rev. e am. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000.

ANTONIO FILHO, Fadel David. **Velhos caminhos da Serra da Bocaina: tropeiros e cafezais**. Rio Claro: IGCE-UNESP – PPGG, 2010.

_____. **O “Caminho Novo”**: o vale histórico da Serra da Bocaina – Opulência e Decadência da Sub-Região Paraibana Paulista (Reintegração de um Espaço Geográfico ‘Deprimido’). Rio Claro: IGCE-UNESP (Tese de Livre Docência), 2009.

BARROS, Gilberto Leite de. **A Cidade e o Planalto**: processo de dominância da cidade de São Paulo. São Paulo: Martins, 1967a (tomo I).

_____. **A Cidade e o Planalto**: processo de dominância da cidade de São Paulo. São Paulo: Martins, 1967b (tomo II).

CUNHA, Euclides da. **Obra completa**. Rio de Janeiro: Companhia Aguilar Editora, 1966 (volume I).

FERREIRA, Durval. No caminho dos tropeiros. **Revista Geográfica Universal**. Rio de Janeiro, nº 274, p.84-91, novembro/1997.

FERRI, Mario Guimarães. **Vegetação brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Serra**. 2ª.ed. Rio de Janeiro: IBGE/CNG. 1963 (Biblioteca Geográfica Brasileira, n. 8).

LOBATO, Monteiro. **Cidades Mortas**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

LUZ, Rogério Ribeiro da. **5 Cidades paulistas**: uma pequena viagem. São Paulo: KMK, 2002.

MOTTA SOBRINHO, Alves. **A civilização do café**. 2ª.ed. São Paulo: Brasiliense, 1968.

MÜLLER, Nice Lecocq. Apontamentos sobre habitat rural no Vale do Paraíba (Estado de São Paulo). **Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros**. São Paulo, v. 5, tomo I (1955-1957), p.183-220, 1958.

PRADO JUNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. São Paulo: Brasiliense/Publifolha, 2000. (Grandes Nomes do Pensamento Brasileiro).

RODRIGUES, Píndaro de Carvalho. **O Caminho Novo**: povoadores do Bananal. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1980.

RUELLAN, Francis; AZEVEDO, Aroldo de. Excursão à Região de Lorena e à Serra da Bocaina. **Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros**. São Paulo, v. 1, p.37-55, 1945-1946.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo (1822)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1974.

SCHMIDT, Carlos Borges. A Serra da Bocaina. **Boletim Geográfico**. Rio de Janeiro, ano 6, n. 71, p. 1294-1297, fevereiro/1949.

TARRÍO, Carolina. A Serra do Passado: nas trilhas e casarões da verdejante Serra da Bocaina, uma história de pompa e de riqueza roubada pelo tempo. **Terra**. São Paulo, ano 6, n. 12, edição 68, p.76-87, abril/1997.

VIADANA, Adler Guilherme. **A Teoria dos Refúgios Florestais Aplicada ao Estado de São Paulo**. Rio Claro: Edição do Autor, 2002.

WILLEMS, Emílio. **Cunha, tradição e transição em uma cultura rural do Brasil**. São Paulo: Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, 1947.

ZALUAR, Augusto Emílio. **Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975.

Sobre o autor:

Fadel David Antonio Tuma Filho – <http://lattes.cnpq.br/5103845392259879>
Geógrafo, bacharelado e licenciado pela Universidade de São Paulo (USP), pós-graduado (Mestrado, Doutorado e Livre Docência) pelo Instituto de Geociências e Ciências Exatas da UNESP/campus de Rio Claro (SP). Professor Adjunto aposentado do Departamento de Geografia/IGCE/UNESP/RC. Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia do IGCE/UNESP/Rio Claro. Por decisão judicial, foi ratificado seu sobrenome, passando a acrescentar, a partir de outubro de 2009, TUMA. Para fins de publicação, porém, manteve ANTONIO FILHO, F. D.

Contato: fadeldaf@rc.unesp.br