

OS “CAMINHOS” DOS TROPEIROS E O VALE HISTÓRICO DA SERRA DA BOCAINA (SP): UM ESPAÇO GEOGRÁFICO “DEPRIMIDO”

Fadel David Antonio Filho¹

Resumo

O Vale Histórico da Serra da Bocaina, na região do Vale do Paraíba paulista, apresenta uma paisagem exuberante, através da qual transitaram pelos seus caminhos, o ouro das Minas Gerais, os tropeiros e o café que por ali penetrou em São Paulo. As cidades da região da Bocaina viveram períodos de riqueza e decadência e a região se tornou “deprimida”. Os esforços recentes visam dinamizar sua economia pelo turismo, de modo trazer de volta os tempos de opulência.

Palavras-Chaves: Região Deprimida; Cultura do Café; Paisagem; Tropeiros.

LES “RONTES” DES BOUVIERS ET LA VALLÉE HISTORIQUE DE LA MONTAGNE DU BOCAINA (SP/BRÉSIL): UN ESPACE GÉOGRAPHIE “DEPRIMÉ”

Resumé

La Vallée Historique de la Montagne du Bocaina, dans la vallée du Paraíba, présente une paysage éxuberant. Pour ses rontes ont passé l’or du Minas Gerais, les bouviers et le café, qui a pénétré, pour cette voie, dans la région de São Paulo. Les villes de la région de la Bocaina ont vécu des périodes de richesse et de décadence, et la région a devenu “deprimée”. Les efforts récents visant élever l’économie de cette région grâce au tourisme, et alors ramener le temps d’opulence.

Mots-Clé : Région Défavorisée, Paysage, Culture du Café, Bouviers.

¹Dr. y Professor Adjunto(Livre Docente)-IGCE/UNESP/Rio Claro (SP-Brasil) fadeldaf@rc.unesp.br

Introdução – A Paisagem Natural

O espaço correspondente ao Vale Histórico da Bocaina, situado nos limites do Médio Vale Superior e Médio Vale Inferior do rio Paraíba do Sul, entre os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, faz parte integrante do Planalto da Serra do Mar. Segundo 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 (sudoeste – nordeste) e parte pelo mosaico das diáclases e falhas, a serra apresenta-se nesse trecho localmente rebaixada por influências tectônicas mal definidas. Sua escarpa não tem aí a imponência que costuma caracterizá-la e a assimetria existente entre a vertente atlântica e 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.

Quanto aos aspectos geológicos/geomorfológicos da Serra da Bocaina, Lamego (1963) escreve que a serra ainda não foi completamente estudada, mas acredita que a sua formação tenha grande influência do magma granítico, e que num exame recente ficou demonstrado que ela é constituída exclusivamente de gnaiss e granito. Ruellan e Azevedo (1945/1946) afirmam que as rochas predominantes na Bocaina são o gnaiss e o biotita-xisto. Nos trechos mais elevados (Pico do Tira-Chapéu), afloram gnaisses graníticos que, muitas vezes, formam “matacões” bem arredondados, com sinais fortes de esfoliação.

Para Ab’Saber (2003), a região da Serra da Bocaina faz parte de um dos cinco domínios paisagísticos brasileiros, cujo arranjo geral é poligonal, considerando suas áreas core: domínio 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)

Ainda de acordo com Ab’Saber (2003), a área core do domínio morfoclimático tropical-atlântico, encontrado especialmente nos “mares de morros” florestados do sudeste do Brasil, em termos de fatores fisiográficos, apresenta uma decomposição funda e generalizada das rochas cristalinas ou cristalofílicas, de 3 a 60 m de profundidade. Há a presença de solos do tipo latossolos ou red yellow podzolic. Em decorrência das flutuações climáticas no final do Quaternário, ocorreu a superposição de solos, em sertões sincopados. Ocorreu também a mamelonização geral das vertentes, desde morros altos até os níveis dos morros intermediários e patamares de relevo. A drenagem das redes hidrográficas regionais apresenta-se dentrítica e originalmente perene até os menores ramos. Verifica-se a existência de lençol d’água subterrâneo que alimenta os cursos d’água, durante o período de estio e durante o período chuvoso. Apresenta cobertura vegetal 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, a mais de 1000 m de altitude. O lençol d’água superficial apresenta-se difuso, anastomosado, escoando pelo chão florestado durante as precipitações pluviais, redistribuindo os materiais particulados finos e os restos de material orgânico vegetal. Baixíssima incidência de luz solar diretamente no chão das áreas florestadas. Umidade alta do ar e equilíbrio precário entre os processos morfoclimáticos, pedológicos, hidrológicos e ecossistêmicos.

É ainda Ab’Saber (2003) quem afirma a existência de “enclaves de bosques de araucárias em altitudes” na Bocaina, bem como em Campos do Jordão, na Mantiqueira. Nestas mesmas áreas, o autor citado considera 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 vegetação predominante são os campos de altitude, ou “campos limpos”, que chegam a

apresentar aspecto de estepe. São os famosos “Campos da Bocaina”. Contudo, esses autores chegam à conclusão de que essas formações campestres não são naturais e que não representam o clímax. Para provar essa assertiva, apresentam algumas objeções, como: a existência de pequenos trechos florestados nas partes convexas das elevações; a presença, em áreas do topo, das elevações de várias espécies arbóreas; e a uniformidade do tipo de solo, tanto nas áreas de domínio florestado como dos campos de altitude.

Com relação ao mesmo assunto, Viadana (2002, p. 65-66) faz as seguintes colocações:

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.

A presença de elevado número de espécies, que apresentam um caráter xerófilo “bem acentuado”, ainda segundo Ruellan e Azevedo (1945/1946), demonstra cabalmente a ocorrência de flutuações climáticas durante o Quaternário antigo e recente. Mesmo a presença do pinheiro pode ser a prova de um antigo período xerotérmico, cuja regressão deixou testemunhos desde o planalto sul-mineiro até o Paraná, onde ainda hoje prevalece o clima favorável a sua sobrevivência e predominância.

Num pequeno artigo sobre a Serra da Bocaina, Schmidt (1949, p.1295) descreve o que viu numa 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.

Ferri (1980), ao se referir aos campos de altitude, descreve um fenômeno importante do ponto de vista ecológico e fitogeográfico : a neblina constante). Nas áreas mais elevadas, escreve ele, esta neblina surge com frequência (em Campos de Jordão é conhecida como “russo”) em diversos pontos da Serra do Mar, não muito distante do oceano.

Na área da Serra da Bocaina, incluindo o Vale Histórico, as chuvas são regulares o tempo todo, com um aumento de precipitações durante o verão (setembro a março), entre 1250 e 1500 mm anuais (AB’SABER; BERNARDES, 1958).

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 mais 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).

O chamado planalto da Bocaina, no seu cimo, forma um verdadeiro ‘plateau’, que se estende por uma grande faixa com seu aspecto “uniformemente ondulado”. Em geral, as cotas de altitude sofrem uma ligeira inclinação rumo ao sul, “onde se observa uma elevação do relevo”, próximo do rebordo da Serra do Mar, onde são registradas cotas superiores às da vertente norte.

Da erosão resultaram vales amplos, com sinais de maturidade, com frequentes fenômenos de retomadas dos processos erosivos, daí os ravinamentos e voçorocas. Em razão da pouca ou nenhuma cobertura vegetal, o processo erosivo é favorecido. Há, na região da Bocaina, sinais de possíveis capturas de cursos d’água subsequentes, no passado. (RUELLAN; AZEVEDO, 1945/1946).

Esses autores afirmam ainda que a Serra da Bocaina parece constituir “um bloco elevado por falhas escalonadas com frentes dissecadas desse bloco que foi basculado para o 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)

É interessante comparar os relatos mais recentes com os de observadores, feitos há mais de um século. Na sua viagem para São Paulo, procedente do Rio 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, em dezembro de 1817, deixaram inúmeros registros sobre a exuberante cobertura florestal da região da Serra do Bocaina, os quais serão aqui transcritos posteriormente Auguste de Saint-Hilaire, em sua viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo, em 1822, passou pela região e registrou em seu diário a presença de extensas “matas virgens”. Na primeira visão que teve da “cidadezinha de Areias”, registrou-a como situada num vale, entre dois morros cobertos de matos. A cultura do café, àquela época, ainda era nova na região. (SAINT-HILAIRE, 1974).

Na atualidade, ao longo da Via dos Tropeiros(SP-068), é possível observar os morreados desnudos, cobertos por gramíneas, e alguma mata mista, arbóreo/arbustiva, em colos ou fundo de vale. Nas vertentes, vez ou outra é possível vislumbrar ravinas e voçorocas. A paisagem monótona das pastagens é predominante. Entre o início da estrada, na Via Dutra, e Silveiras, num trecho de cerca de 25 km, há um grande reflorestamento de pinus. Adentrando a serra, através das estradas vicinais, podemos encontrar remanescentes da Mata Atlântica, nas vertentes mais íngremes, nos fundos de vale ou nos colos das encostas dissecadas.

OS “CAMINHOS” NO VALE HISTÓRICO DA SERRA DA BOCAINA O “Caminho Velho”

Quem demandava de São Paulo até o Rio de Janeiro, a partir do século XVIII, tinha de percorrer um longo e perigoso caminho, que incluía um trecho marítimo e a possibilidade de ser vítima de piratas.

De São Paulo de Piratininga, seguia-se num caminho que correspondia a uma antiga trilha indígena que, com o tempo, tornou-se de franco acesso, adentrando ao

longo do Vale do Paraíba paulista. Ao atingir a localidade de Hepacaré ou Guaypacaré (Lorena), o caminho 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 Guaianás’, subia o planalto do Facão (Itambé), passando pela antiga Freguesia do Falcão, que mais tarde deu origem à cidade de Cunha. A partir deste núcleo de povoamento, parada obrigatória dos viajantes e tropas de muares, subia-se ou descia-se a Serra do Mar, em direção ao porto de Parati, na cidade que existia desde 1667, fundada por Martin Corrêa Vasques Anes. De Parati seguia-se de barco até o Rio de Janeiro, com os devidos cuidados na travessia da Baía da Ilha Grande, infestada de piratas que atacavam as embarcações do governo, que transportavam os quintos de ouro vindos das Minas Gerais.

Sobre este antigo caminho, 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.

Esse antigo caminho, na verdade, era uma velha trilha de índios, aberta pelos índios guaianá, que mais tarde foi lajeado para facilitar o trânsito das tropas de muares que iam e vinham entre o planalto e o litoral. Na atualidade, corre uma rodovia entre Cunha e Parati (não necessariamente ao longo do trajeto da antiga trilha), com 71 Km, a SP-171, com um trecho de 10 Km que atravessa área do Parque Nacional da Bocaina.

Capistrano de Abreu (2000, p. 163), em seu livro *Capítulos de História Colonial*, assim descreve o caminho que partia de 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.

Alguns núcleos de povoamento, na região de Cunha, só tiveram seu isolamento amenizado com a construção da estrada de rodagem entre Cunha e Guaratinguetá, em 1932. Mesmo Cunha sentiu esse isolamento, pois desde 1860 viu o velho caminho das Minas abandonado e os portos de Parati, Mambucaba, Ubatuba, São Sebastião e Iguape, perderem a importância. Segundo Willems (1947), o primeiro golpe na “prosperidade” de Cunha foi a ligação de Areias ao porto de Mambucaba.

Com a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, em meados do século XIX, passando ao longo do Vale do Paraíba, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, Cunha foi esquecida. A estrada calçada a lajes, que atravessava a Serra do Mar, deixou de ser conservada como antes. Esse momento no processo histórico de Cunha coincide, mais ou menos, com a fase de “decadência” do Vale do Paraíba e do Vale Histórico da Bocaina, e suas zonas cafeeiras.

A estagnação das cidades do Vale e da Bocaina provocou também o agravamento da situação econômica das comunidades entre o Paraíba e o litoral.

Na região de Cunha, o café não se tornou dominante como produto e jamais pôde competir com as cidades do Vale do Paraíba e do Vale Histórico da Serra da Bocaina. Na freguesia, dois sistemas econômicos funcionaram a contento: um de subsistência e outro de escambo local e regional. (WILLEMS, 1947). Müller (1958) também confirma que na área de Cunha o café não chegou.

A penetração cafeeira se fez em direção ao litoral, passando por São Luís de Paraitinga ou por Paraibuna, em trechos muito semelhantes ao do Médio Vale do Paraíba. Entretanto, um pouco adiante daquelas cidades, em direção ao litoral, a influência cafeeira diminuiu e desapareceu em seguida. Essa relação também ocorreu

com Cunha. Sobre isso, Ab’Saber e Bernardes (1958, p. 166) 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”.

Convém lembrar que, mesmo após a construção do “caminho novo”, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, no século XVIII, o “caminho velho” das Minas para o litoral continuou em pleno uso pelas tropas de muares e viajantes que demandavam para essas regiões. O golpe maior, que veio influir na “decadência” do “caminho velho” que passava por Cunha, só aconteceu de fato em 1860, com a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil (antes chamada Pedro II). Na verdade, esta ferrovia já vinha sendo construída, e seus trechos inaugurados, desde 1855, chegando a transportar 300 mil passageiros em 1862.

A ligação entre Areias e o porto de Mambucaba, uma das inúmeras trilhas ou caminhos feitos pelos índios Guaianá, tamoios e tupinambás, para ir e vir do litoral ao planalto, foi também lajeada por escravos negros, melhorando o trânsito de tropeiros na chamada “Trilha do Ouro”. Esse caminho já era usado desde o século XVIII (logicamente que os índios utilizavam-no desde antes da chegada dos portugueses, no século XVI) como uma via franca para escoar ouro e mercadorias entre o planalto e a região das Minas e o litoral. Um historiador filho da região, Rogério Ribeiro da Luz (2002), informa num livro seu que a “Trilha do Ouro” saía de São José do Barreiro em direção a Mambucaba e foi aberta por volta de 1790, por escravos, sendo também denominada de “Estrada Cesárea”. A jornalista Carolina Tarrío (1997), por sua vez, informa que a “Trilha do Ouro” foi aberta por escravos, mas em 1740.

Zaluar (1975, p. 59-60), 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 de Rio de Janeiro, que se acha quase toda empedrada.

O que concluímos é que a Cesárea passava tanto em Areias como em São José do Barreiro, subindo a Bocaina e lá se encontrando e seguindo até Mambucaba. Willems (1947) e Zaluar (1975) afirmam que ela saía de Areias, e Luz (2002) diz que saía de São José do Barreiro. Acreditamos que todos têm razão, cada um sob sua perspectiva, pois se trata da mesma velha “Trilha do Ouro” ou “Trilha dos Mineiros”.

O “Caminho Novo”

A necessidade de abrir uma nova via, toda terrestre, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, fez com que, em 1725, o Governador Geral da Capitania de São Paulo, Rodrigo Cesar de Meneses, em comunicado ao Governo Colonial, informasse ter mandado abrir um “novo caminho”, a partir da Freguesia de Hepacaré ou Guaipacaré, segundo Luz (2002), atual Lorena, até a Real Fazenda de Santa Cruz, nas proximidades do Rio de Janeiro. Como explica Rodrigues (1980, p. 23):

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.

No início do século XVIII, os riscos da navegação costeira estavam relacionados ao corso e à pirataria, fomentados principalmente pela Espanha, que disputava com Portugal as terras sul-americanas, particularmente a Província da Cisplatina. Nesse sentido, o Governo 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, de um modo mais seguro e mais rápido do que pelo mar. Como escreve Lamego (1963, p. 102):

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 [...]

Para tanto, a distribuição de “cartas de sesmarias” foi agilizada e as doações abrangeram um grande número de beneficiados, cujo intuito do governo era povoar rapidamente o trajeto ao longo do novo caminho.

O traçado original da estrada nova, usado quando de sua abertura, em 1725, com a aprovação do Governador Geral de São Paulo, Rodrigo Cesar de Meneses, foi substituído ou retificado por outro, em 1776, que encurtou as distâncias e trouxe certas vantagens para o trânsito. Entretanto, o traçado antigo (original) continuou a ser usado por algum tempo, inclusive com o nome de “caminho novo”.

Sobre a abertura dos trabalhos da estrada nova, Rodrigues (1980, p.26) 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.

A partir de 1778, teve início o declínio da fase de mineração, nos sertões das Minas Gerais. Esse evento trouxe uma série de consequências para a região do Caminho Novo.

O Capitão-Mor de Guaratinguetá, com os poderes outorgados pelo Capitão General da Capitania de São Paulo, Marim Lopes Lobo de Saldanha, subdividiu as terras do Caminho Novo em sesmarias menores, “em favor daqueles que o ajudaram a retificar o referido Caminho”. (RODRIGUES, 1980).

Em consequência, verificou-se intenso movimento migratório para a região, mesmo dos que já possuíam terras nela, mas moravam em outras paragens. Registrou-se, igualmente, a vinda de muitos forasteiros, principalmente das Minas Gerais, que rumavam para o novo local com todos os seus bens e haveres. Ali desenvolveram

culturas de subsistência, culturas de anil, cana-de-açúcar, milho e feijão. Essa população expandida deu origem às novas freguesias.

O “Caminho Novo” foi uma designação muito comum durante o período colonial e o Império no Brasil. Vamos encontrar, em muitos lugares, estradas que são denominadas “Caminho Novo”. Entretanto, o Caminho Novo que atravessa o Vale Histórico da Bocaina, fazendo a ligação terrestre entre o Rio de Janeiro e São Paulo, no decorrer do tempo, veio a receber diversas denominações. Inicialmente (1725), “Caminho Novo”, para contrapor ao Velho Caminho pelo mar, através de Cunha e Parati; Saint-Hilaire (1974), ao sair do Rio de Janeiro rumo a Minas, passou por um trecho que ele denominou de “Caminho Novo do Paraíba”; depois, em 1822, em homenagem pela passagem do príncipe Regente D. Pedro I, em direção a São Paulo, o caminho passou a chamar-se “Estrada do Imperador”, ficando mais tarde conhecida como “Estrada da Corte”. Entre 1860 e 1861, durante sua passagem pelo Vale Histórico, Zaluar (1975) registrou o nome de “Estrada Geral de São Paulo”; no decorrer do século XX passou a ser “Estrada Rio - São Paulo e, depois da inauguração da Via Dutra, “Antiga Rio - São Paulo”. Na atualidade (século XXI), o nome oficial é SP – 068 – “Via dos Tropeiros”.

A fase tropeira – uma atividade econômica e um modo de vida

Barros (1967a) escreve que, no São Paulo setecentista, dois profissionais se destacavam: o lavrador e o tropeiro. Enquanto a lavoura representava uma atividade econômica estável, o tropeirismo, por sua vez, se tornou uma atividade empresarial liberal que impulsionou a circulação da riqueza. A partir da segunda metade do século XVIII, a atividade tropeira tornou-se comum e o tropeiro um “introdutor de hábitos civilizadores”. Portador de notícias verídicas ou boatos, às vezes exercia as funções de correio ou de jornal vivo, precursor dos mascates sírios e libaneses, os famosos “turcos”, outra atividade comercial que se difundiria em São Paulo e outros rincões, a partir do começo do século XX. O mascateamento anterior, nos séculos XVIII e XIX, era feito por portugueses e italianos.

Por toda a área do vale paraibano, incluindo a da Bocaina, 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. Tornou-se, enfim, uma autêntica cultura incorporada à sociedade e fundamental para dinamizar sua existência material.

Desse modo, inúmeras atividades profissionais atrelavam-se ao tropeirismo. Por exemplo, o muladeiro, que comercializava os burros e mulas, comprando lotes de uma a duas centenas de animais, nas feiras de muares, como a de Sorocaba. Dali, os animais seguiam para os currais para fazer a doma, chamada de “primeira quebra”. Após amansá-los, começava o treinamento para acostumá-los e adaptá-los com os apetrechos e a carga, de modo a não corcovear e perder a mercadoria pelo caminho.

Especificamente com relação à região do Vale do Paraíba Paulista, Ferreira (1997, p. 86) explica:

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.

A articulação criada, em razão desta atividade, foi muito grande. Nas fazendas e mesmo nos núcleos urbanos, e nas mais distantes ou modestas paragens, havia uma infraestrutura de apoio: estalagens, abrigos, ranchos abertos ou fechados, currais, profissionais que lidavam com o couro, arreamento, selaria, o ferreiro, os artesãos que fabricavam cestos e bruacas (o seleiro, o cangalheiro), o funileiro, o ferrador, o jacazeiro, todos imprescindíveis para as tropas, encontrados em todas as cidades do vale e, em alguns casos, nas fazendas e pousadas.

As tropas correspondiam aos comboios de muares, e cada mula ou cargueiro levava costumeiramente em torno de quatro arrobas de cestos ou de bruacas. Como explica Barros (1967a, p. 172):

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 serrarias 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.

Deste modo, cada tropa era formada por dezenas ou centenas de muares, formando um grupo que, por sua vez, era dividido em lotes. Cada grupo ou tropa era comandado por uma mula treinada para a função e, em geral, arreada como um cavalo de sela. Atrás dessa mula, chamada “madrinheira” ou “mula de cabeça”, seguiam, obedientes, os outros muares. Essa “madrinheira”, mula guia, levava ao pescoço um sino de lata, o cincerro, que emitia um ruído que mantinha unido e dava direção ao grupo. Ademais, a “madrinheira” recebia adornos especiais, guizos de bronze e outros enfeites. Logo após a “madrinheira” seguia o dianteiro ou deanteiro, 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.

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

Por fim, atrás do grupo seguia uma mula chamada de culatreiro ou culatra, normalmente um animal mais tranquilo e manso, acostumado a não deixar nenhum animal da tropa se atrasar ou se extraviar. Era o que transportava o “trem” da cozinha.

Para as jornadas da tropa, os tropeiros se encarregavam de diferentes tarefas. Acompanhando o grupo, seguia o madrinheiro ou guiador, em geral um garoto entre oito e quinze anos que, além de guiar o deslocamento da caravana, montado numa mula mansa, nos pousos servia de cozinheiro. O 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 café quente e cheiroso, a água fresca nas morangas de barro, ou mesmo o almoço ou o jantar pronto para ser servido ou quase pronto. Não havia necessidade de se preocupar com a direção da tropa, com o avanço do menino guiador, pois os animais, comumente, seguiam o caminho certo, por instinto ou por condicionamento.

Ao tocador cabia a condução da tropa e ao 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, a responsabilidade por tudo mais, isto é, pela carga, pelos peões, pelos animais, pela escolha dos pousos e pela ordem da tropa.

Pela própria necessidade, a cultura tropeira incorporou também todo um procedimento de uma medicina veterinária popular, empregada para os casos de ferimento ou doenças nos animais. A castração, por exemplo, requeria cuidados especiais para evitar hemorragias e infecções. O emprego de ervas, benzimento ou poções destinavam-se a tratar de cascos, picadas de cobras ou curar “bicheiras”, rendidura (problemas com a hérnia dos machos) ou barriga caída.

O tropeiro, no ato de aparelhar o animal, seguia regras detalhadas e obedecidas ao pé da letra. Desde 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 de boi, para proteger a carga, o ligal, que servia também de cama para os peões à noite, as regras de aparelhamento eram seguidas conforme a tradição e a eficiência comprovada pela prática. (FERREIRA, 1997).

Os apetrechos usados no labutar cotidiano do tropeiro eram em grande número e tais que necessitavam de um verdadeiro “especialista” para poder lidar com todos eles. Conforme escreve Barros (1967a, p. 172):

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 retrancas 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 também eram distinguidos ou classificados, conforme Luz (2002), de acordo com os volumes que transportavam. Evidentemente isso influía no número de lotes de bestas que compunha a tropa. Tropeiros de pequenos volumes transportavam diversos tipos de mercadoria (sal, fumo, pinga, óleo etc.). Os de grandes

volumes transportavam açúcar, num primeiro período, e depois café, numa fase posterior. Levavam a mercadoria até os portos, no litoral paulista e fluminense.

Prado Junior (2000), ao se reportar ao tropeirismo e à “indústria dos transportes”, desde a colônia, cita que ao longo das estradas havia estabelecimentos destinados a apoiar as tropas que por ali trafegavam, os chamados ranchos, grandes telheiros nos quais viajantes e suas cargas encontravam abrigo contra as intempéries. Eram construídos e mantidos, via de regra, pelos fazendeiros que, embora não cobrassem pela sua utilização, “compensavam-se com a venda do milho para as bestas”. Existiam, em menor número, os chamados “Ranchos Reais”, construídos por iniciativa da administração pública. Em geral, próximo aos ranchos, não raro era possível encontrar as “vendas”, onde era encontrada toda a sorte de artigos que os viajantes podiam necessitar, principalmente bebidas alcoólicas. As 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 cinqüenta queijos e dois formam a carga de um burro. Os de toucinho pesam cada um três arrobas se o burro 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).

Houve um período também que comboios de tropas transportavam para o governo os quintos do ouro arrecadado nas Minas Gerais, para os portos, como Parati, com destino ao Rio de Janeiro ou à Metrópole portuguesa.

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 paulista, deu origem, posteriormente, a muitos empreendimentos ligados ao ciclo açucareiro e cafeeiro. A negociação de 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.”

Mas, antes disso, muita carga, muito açúcar, muito ouro e muito café foram transportados no lombo dos muares, pelos caminhos de São Paulo, pelo Vale do Paraíba, pelo Caminho Velho, pelo Caminho Novo, no Vale da Serra da Bocaina, subindo o sertão e descendo o planalto em direção ao litoral.

Sobre este 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.

De acordo com Barros (1967b), o Vale do Paraíba recebeu as melhores tropas, recém-criadas nos campos de Lages, nos Campos Novos dos Curitibanos ou no Viamão e vendidas na feira de Sorocaba. O preço do muar no mercado sorocabano era cotado entre 30 mil a 50 mil réis por animal. O Vale do Paraíba configurou-se, desse modo, num entreposto regular e importante de tal comércio.

Na região do Vale Histórico da Serra da Bocaina, em particular, o tropeirismo foi intenso; afinal, o “Caminho Novo” representava uma rota vital para a circulação de mercadorias. Outras importantes rotas convergiam ou cruzavam os caminhos do Vale Histórico. Um exemplo citado é o chamado “Caminho do Ouro” ou a “Trilha do Ouro”, que passava em Areias e São José do Barreiro, atravessava a Serra da Bocaina e atingia o litoral, na altura de Mambucaba, próximo a Parati. Tropeiros faziam essa rota para, inicialmente, transportar o ouro das Minas Gerais, depois, num outro momento, o café.

Luz (2002) lembra que os peões de Silveiras, que transportavam café conduzindo as tropas de muares, eram dos mais conceituados. 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.

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 importantíssimo papel na história econômica, social e cultural de São Paulo. Entretanto, o resgate desta importância ainda não se fez de modo adequado e completo.

Sua posição geografia estratégica, entre as duas maiores cidades do Brasil, ou seja, São Paulo e Rio de Janeiro, se constituiu num espaço de ligação fundamental para a penetração da cultura do café em território paulista, a partir do Estado do Rio de Janeiro. O Vale Histórico tornou-se passagem natural entre as duas grandes cidades, passagem também dos “Caminhos do Ouro” que demandavam das Minas Gerais ao litoral, na época do chamado ciclo da mineração (Século XVIII).

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

Os velhos caminhos tropeiros, transformaram-se com o tempo em estradas pavimentadas ou carroçáveis, onde transitam ainda muares, eqüinos e modernos veículos automotores. 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, que ligava a capital paulista com a antiga Capital Federal, o Rio de Janeiro, passando pelo Vale Histórico da Bocaina, foi deixada de lado. As cidades existentes ao longo do chamado “Caminho Novo” (Estrada Geral de São Paulo), outrora movimentadas e ricas, devido aos lucros da cultura cafeeira, entraram em declínio.

O escritor Monteiro Lobato (1995), que morou em Areias (1907-1911), onde exerceu o cargo de promotor público, escreveu suas impressões daquele momento histórico, num livro chamado “Cidades Mortas”. As cidades do Vale, Silveiras, Areias, São José do Barreiro e Bananal, já estavam em pleno marasmo econômico. E assim permaneceram até a década de 1980 do Século XX, quando, ao que parece, teve início um processo de revitalização do Vale Histórico, apesar de incipiente ainda.

O turismo tornou-se o apanágio para essa revitalização. Com a economia estagnada, porém, com um extraordinário potencial paisagístico proporcionado pela Serra da Bocaina, as cidades do Vale Histórico tem tudo para tornarem-se um pólo 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. 106 p.
- 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. 304 p.
- ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial (1500-1800)**. 7ª ed. rev. e am. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000. 280 p.
- BARROS, Gilberto Leite de. **A Cidade e o Planalto: processo de dominância da cidade de São Paulo**: Martins, 1967^a (Tomo I). 268 p.
- BARROS, Gilberto Leite de. **A Cidade e o Planalto: processo de dominância de cidade de São Paulo**: Martins, 1967^b (Tomo II). 357 p.
- FERREIRA, Durval. **No Caminho dos Tropeiros**. Revista Geográfica Universal. Rio de Janeiro, nº 274, p.84-91, Nov/1997.
- FERRI, Mario Guimarães. **Vegetação Brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. 160 p.
- LOBATO, Monteiro. **Cidades Mortas**. São Paulo: Brasiliense, 1995. 244 p.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Serra**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, 1963. (Biblioteca Geográfica Brasileira, n. 8). 456 p.

LUZ, Rogério Ribeiro da. **5 Cidades Paulistas: uma pequena viagem**. São Paulo: KMK, 2002. 264 p.

MOTTA SOBRINHO, Alves. **A Civilização do Café**. 2ª. ed. São Paulo: Brasiliense, 1968. 184 p.

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. 408 p. (Grandes Nomes do Pensamento Brasileiro).

RODRIGUES, Píndaro de Carvalho. **O Caminho Novo: povoadores do Bananal**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1980. 182 p.

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. 130 p.

SCHMIDT, Carlos Borges. A Serra da Bocaina. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 71, p. 1294-1297, fev/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, abr/1997.

VIADANA, Adler Guilherme. **A Teoria dos Refúgios Florestais Aplicada ao Estado de São Paulo**. Rio Claro: Edição do Autor, 2002. 72 p.

WILLEMS, Emílio. Cunha, **Tradição e Transição em um Cultura Rural do Brasil**. São Paulo: Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, 1947. 240 p.

ZALUAR, Augusto Emílio. **Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975. 237 p.