

O CAMINHO DAS MINAS

Duzentos anos de povoamento

A MIRAGEM DO OESTE

EMBORA, como observou Capistrano de Abreu, as bacias do Tietê e do Paraíba tenham sido os teatros prováveis das primeiras bandeiras — pois no caso da última dessas regiões sabe-se que trilhas indígenas punham em comunicação o território dos Golanas com o dos Tamoiós — e a despeito de se terem formado, nos primeiros anos do século XVII os núcleos de população de Mogi das Cruzes e de Nossa Senhora da Escada, foi só a partir de meados desse século — quando se fundaram as povoações de Jacareí, de Paraíba, de Taubaté e de Guaratinguetá — que começou a se processar uma ocupação mais estável e regular dessa zona que seria chamada o norte de São Paulo. Esse povoamento se intensificou nos últimos anos do seiscentismo e primeiros do setecentismo, com o desenvolvimento da mineração nas Gerais, para as quais o "norte" de São Paulo representava o acesso principal enquanto não se abriu o chamado Caminho Novo, ligando diretamente as Minas ao Rio de Janeiro.

Dessa época até as últimas décadas do século XVIII apesar do despovoamento ocorrido de modo geral na capitania de São Paulo em consequência do "rush" para as minas das Gerais e depois para as de Goiás e de Mato Grosso — ainda se estabeleceram alguns núcleos no Vale do Paraíba: Hapacaré ou Lorena, Aparecida, Pindamonhangaba, Caçapava, Cunha... Mas eram povoações insignificantes — elas e as mais antigas — cujos moradores viviam de suas lavouras modestas de mantimentos ou de negócios com tropeiros que passavam pelos caminhos que de São Paulo levavam às Minas Gerais: o que partindo de Lorena transpunha a Mantiqueira pela garganta do Embaú e Passa vinte; aquele que de Tremembé passava pelos vales do Piraguama e Sapucaí; e aquele outro que saindo de Jacareí vencia a serra pelo passo do Buquira.

Mas foi com a decadência da mineração no Brasil Central, ocorrida na segunda metade do século XVIII — e acentuadamente nas suas últimas décadas — que se verificou a ocupação efetiva do vale do Paraíba e seu relativo desenvolvimento econômico assentado na lavoura da cana e na indústria do açúcar.

Com muita propriedade uma pesquisadora da história social de Guaratinguetá — a professora Lucila Hermann — fixou no ano de 1775 o término do Ciclo da Economia de Subsistência na região e o início do Ciclo dos Engenhos, que se estenderia até 1825, embora o ciclo seguinte, o do Café, apareça como tendo começado cerca de 1805. Dentro desse Ciclo dos Engenhos o desenvolvimento do povoamento da região se traduziu na fundação de mais alguns núcleos — Areias, Cachoeira, Cruzeiro, Queluz, Bananal, Silveiras, São José do Barreiro. Para essas povoações — como para as mais antigas da zona norte de São Paulo — o açúcar representou então o objeto principal de seu comércio e o fator decisivo da prosperidade de muitos de seus moradores.

notícias e os anúncios do velho jornal: a zona de Guaratinguetá, de Pindamonhangaba, de Taubaté.

Sentiam já enaço pelo menos, os homens do Vale do Paraíba, que o Oeste da província — que eles chamavam de Sul — contava com elementos mais sólidos de estabilidade econômica, embora talvez não lhes fosse possível enxergar com muita nitidez as origens e os fatores — que não

os de Caraguatatuba e Ubatuba, em São Paulo, e os de Parati e Mambucaba, em território fluminense.

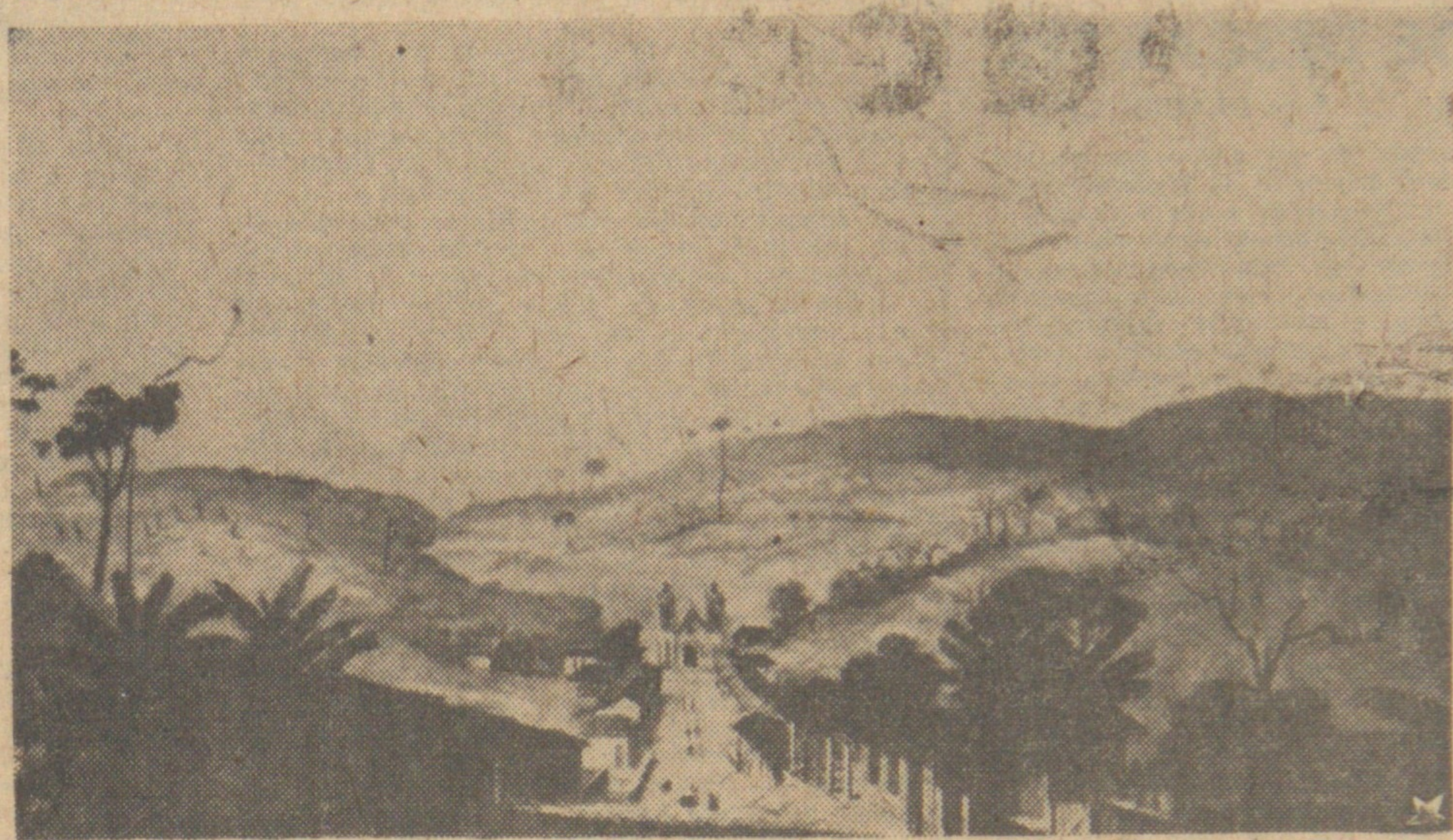
Mas a verdade é que em 1877 já a existência de alguns caminhos de ferro, na província, alterava a situação dos transportes e da possibilidade de escoamento de produtos, que passava a depender, consideravelmente menos, dos velhos caminhos de tropas. Parte da produção do vale do Paraíba se escoava, através da ferrovia, por São Paulo e Santos; e outra parte, também por meio da estrada de ferro, pelo porto do Rio de Janeiro.

O que se pode dizer é que a estrada de ferro de São Paulo ao Rio de Janeiro — inaugurada em toda sua extensão em 1877 — beneficiara algumas zonas ou municípios do vale do Paraíba, em detrimento de outros. Deslocando, por exemplo, do porto de Cachoeira, para as estações de Pindamonhangaba, de Taubaté e de Caçapava, uma boa parte do comércio sul-mineral. Essa era uma situação que o jornal não só queria que não se perdesse de novo, como ainda que fosse consolidada — por meio de trabalhos de reparo e conservação

condição ruínosa e se fosse aberto ao tráfego regular — escrevia-se no "Diário" — havia de atrair além disso o comércio de Ouros, de Capivari, de Campuci e de outras freguesias.

As tropas cargueiras de certas zonas de Minas Gerais se utilizavam dessa e de outras estradas que desciam para Pindamonhangaba, em busca da estrada de ferro. "Na estação atual — dizia o jornal em uma nota publicada em fins de agosto de 1877 — o trânsito, conquanto difícil, não é perigoso, mas aí está próxima a entrar a estação pluvial, que tornará intransitáveis aqueles caminhos". A tijuqueira havia de tomar conta de tudo. "As tropas que hoje procuram a estrada de ferro São Paulo-Rio, desviar-se-ão, indo procurar a estação da Cachoeira..."

Por outro lado lembrava o jornal ao governo da província, no ano seguinte, e conveniência de mandar abrir uma estrada da povoação de Lagoinha até a estação de Roseira, no caminho de ferro, numa distância de vinte quilômetros — facilitando a exportação daquela "zona fertilíssima em cereais" para os mercados de Guaratinguetá, Pindamonhangaba e Taubaté.

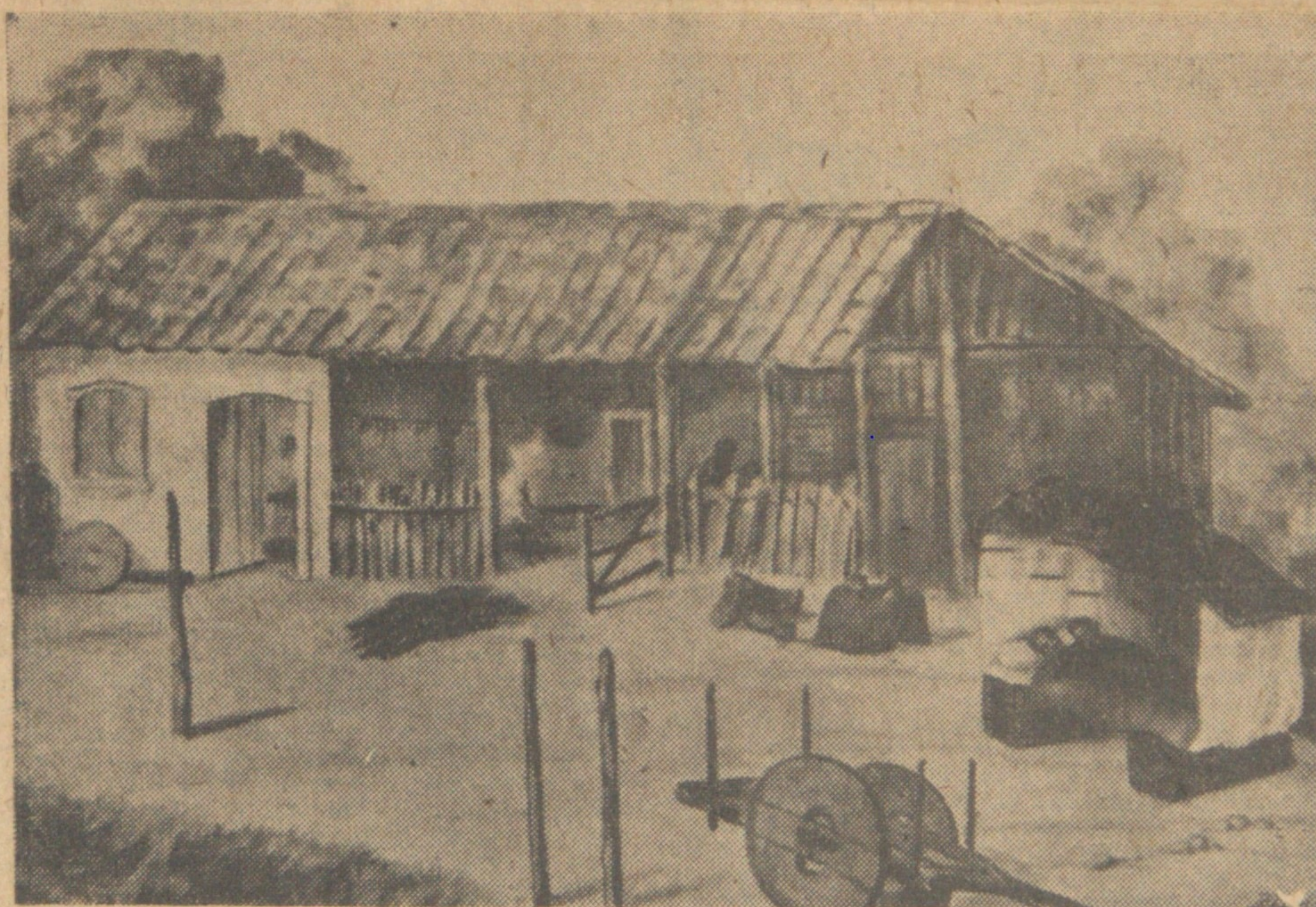


A povoação de Bananal, na primeira metade do século passado (desenho de Jean Baptiste Debret)

eram meramente políticos — dessa situação privilegiada desfrutada sobretudo pelas populações plantadas ao longo do Tietê.

Pelo menos, era nessas bases que um comentarista do "Diário do Norte" colocava o problema: "O norte de São Paulo — escrevia — estende-se desde a freguesia de Escada até o rio Pirai, afluente meridional do Paraíba... compreendendo as comarcas de Jacareí,

nos caminhos de tropas: principalmente naquele que ligava Pindamonhangaba a São Bento do Sapucaí, pois por ele faziam todo o seu comércio, além do município de São Bento, os de Jaguari e São José do Paraíso, e grande parte do de Pouso Alegre compreendendo as paróquias da Estiva, campo Místico, Ouro Fino e São João Batista das Cachoeiras. Esse caminho se mostrava às vezes em



Pouso de Piracangana, no caminho do Rio de Janeiro, em meados do século passado (segundo desenho original de Miguel Dutra)

res. De modo geral, na zona situada entre a província do Rio de Janeiro e a vila de Lorena sobretudo, notou o viajante Saint-Hilaire, em 1822, que as pessoas abastadas deviam sua situação ao açúcar — observando no entanto que mais para o sul, nas zonas de Taubaté e Jacareí, o café já já substituía a cana no interesse dos fazendeiros, embora para o beneficiamento desse produto os lavradores não fossem além da utilização dos pilões e dos monjolos. Mas era significativo que houvesse pés de café até nos quintais das casas urbanas.

Dessa época em diante o açúcar cada vez menos, e o café cada vez mais, se projetaram na paisagem econômica do norte paulista. Já em 1836 o Vale do Paraíba todo tinha na cultura do café — segundo referência de Daniel Pedro Müller — "a força do seu comércio". O produto novo suplantara avassaladoramente a cana, como se pode verificar pela estatística organizada por esse autor, das fazendas cafeiras, engenhos e alambiques nos distritos principais do norte de São Paulo: Bananal, oitenta e duas fazendas de café e oito engenhos; Areias, duzentas e trinta e oito fazendas e doze destilarias; Pindamonhangaba, setenta e nove fazendas e um engenho; Guaratinguetá, quarenta fazendas e três engenhos; Taubaté, oitenta e seis fazendas e um engenho; Lorena, sessenta e duas fazendas e nove engenhos; e Jacareí, sessenta e quatro fazendas e vinte destilarias.

E embora a zona mais setentrional do vale do Paraíba — aquela centralizada por Areias e Bananal — já revelasse em torno de 1860 sinais bastante sensíveis de decadência, provocada principalmente pelo esgotamento das terras — cerca de 1877 — 1878, época que se reflete nas páginas do "Diário do Norte", estava talvez no apogeu, mas a beira do declínio, a economia cafeeira nessa outra zona a que sobretudo se referem os comentários, as

São José dos Campos, Paraíba, Taubaté, Guaratinguetá, Lorena, Areias e Bananal. A sua população, entre livre e escrava, é de 288.365 habitantes.

"... o sul da província tem uma área muito maior, mas devemos notar, que existem por lá sertões incultos e bravos, vedados a toda a civilização, e que a população não está tão disseminada como acontece no norte da província".

Estabelecia em seguida outro paralelo: "... enquanto que os nossos generos de exportação fugiam dos mercados consumidores por falta de estradas boas e transportes baratos, e os generos de importação chegavam ao seu destino sobrecarregados com cinco a dez por cento de transporte, o sul via abrirem-se-lhes novas estradas gerais e reparar as existentes, auferindo assim as incalculáveis vantagens do transporte rápido, fácil e barato".

Apontava depois a solução: "A nossa propaganda principal hoje é trabalhar pela sua emancipação (a do Norte), mormente depois da nova reforma eleitoral que nos reduziu, pela nossa insuficiência numérica, ao papel de entes sem vontade e sem força, abafados pela numerosa maioria do sul".

Em parte era procedente a queixa do articulista em relação aos meios de transporte. No caminho de São Paulo para Santos — por onde se escoavam as produções do Oeste — além da abertura da Picada da Maioridade, em 1840-1841, com declive mais suave que o do caminho velho no trajeto da Serra, haviam sido feitos outros melhoramentos ainda mais consideráveis em 1862-1864, incluindo alargamento da via, pavimentação, construção de muros de pedra e abertura de valetas para escoamento das águas — tornando possível, ainda que em condições não muito satisfatórias, o tráfego de carros. Nada de parecido foi feito nos caminhos — que do norte de São Paulo transpunham a Serra em direção aos portos por onde principalmente se escoavam as produções do Vale do Paraíba

Conservação do leite com ondas ultra-sonicas

LONDRES (B.N.S.) — O Instituto Nacional de Investigação Lacteínia ("National Institute for Research in Dairing") da Bretanha, com o auxílio do Centro da Corporação Nacional de Investigação de Fomento ("National Research Development Corporation"), descobriu um meio para congelar o leite e mante conservá-lo sem alteração durante, pelo menos, seis meses. Esse novo processo, que já figura no relatório da Corporação, publicado em Londres.

O leite pasteurizado a um tratamento ultra-sonico, é despejado em teno e rapidamente submetido a um banho de sal. O novo método de conservação, que as britânicas já estão a pôr em prática, não exige o uso de gás. Os produtores de leite em Inglaterra já receberam concessões para experimentar o método.

Entre os benefícios do método ultra-sonico, os produtores de leite afirmam que o leite se conserva mais tempo sem alteração de sabor e de cor.

Folha de Manhã
7-IV-1957