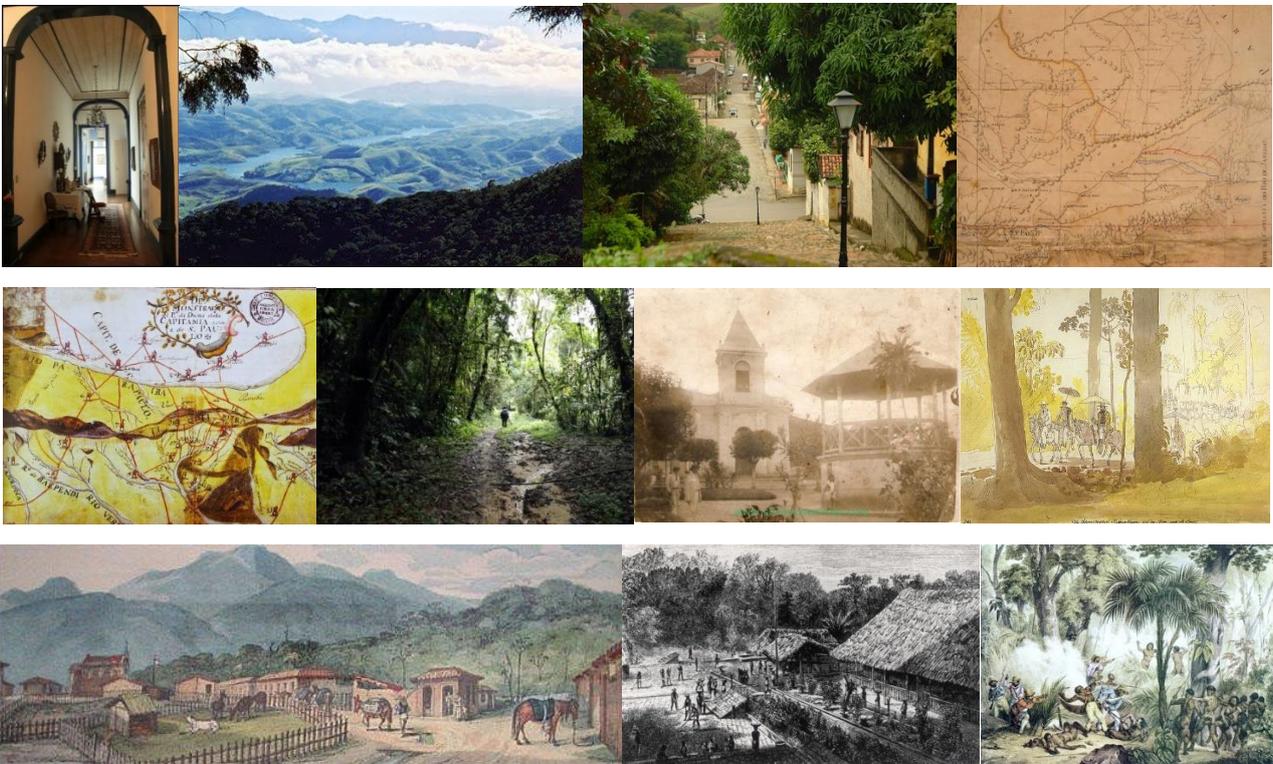


TURISMO E PATRIMÔNIO NO VALE HISTÓRICO PAULISTA:
SUBSÍDIOS DE ESTUDO PARA UM APRIMORAMENTO DE INTERAÇÕES

Mirza Pellicciotta



Este estudo, que investiga as relações entre a preservação do patrimônio e o turismo, consiste numa contribuição singela aos esforços de leitura crítica de um território que, há cerca de 50 anos, experimenta dificuldades para dialogar com as representações turísticas vigentes.

O trabalho parte de uma reflexão mais ampla sobre os caminhos de constituição de um *território turístico* na microrregião de Bananal para abordar, numa perspectiva histórica, aspectos da constituição de uma região singular e centenária nas fronteiras dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Em meio às tensões geradas entre as representações turísticas e as representações imersas/firmadas em fenômenos históricos mais profundos, atentamos para as contribuições internacionais que, também há cinquenta anos, tem procurado estabelecer outros e novos laços entre os universos do patrimônio cultural, da gestão da preservação e do turismo, na busca de ampliar as possibilidades de investigação e de atuação turística na microrregião de Bananal.

Como fruto do projeto de pós doutoramento “Turismo e patrimônio no Vale Histórico Paulista: subsídios de estudo para um aprimoramento de interações”, a impossibilidade de contar com apoio de agências de pesquisa no desenvolvimento dos trabalhos, restringiu o escopo original da proposta (em particular, na realização de estudos de campo) e nos levou a desenvolver as investigações com base em fontes secundárias.

AS PRÁTICAS TURÍSTICAS DA MICRO-REGIÃO DE BANANAL/SP NUMA PERSPECTIVA HISTÓRICA

TRADIÇÕES TURÍSTICAS (5)
VOCAÇÃO TURÍSTICA (7)
IDENTIDADE (S) TURÍSTICA (S) (10)

CONCEITOS E INTER-RELAÇÕES ENTRE TURISMO E PATRIMÔNIO (12)

OS ITINERÁRIOS CULTURAIS (17)

CAMINHO NOVO DA PIEDADE (19)

ESTRUTURAÇÃO (21)
ARTICULAÇÕES REGIONAIS (25)
DINÂMICAS INTERNAS E TRANSFORMAÇÕES (29)
A PRESENÇA DA FERROVIA (36)
“CIDADES MORTAS” (37)

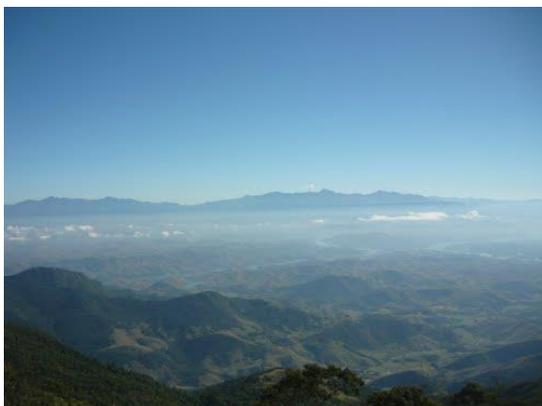
ENTRE OS VESTÍGIOS: PROPOSIÇÕES DE LEITURAS (38)

PEQUENA AMOSTRAGEM DE BENS CULTURAIS (39)

BIBLIOGRAFIA (43)

AS PRÁTICAS TURÍSTICAS DA MICRO-REGIÃO DE BANANAL/SP NUMA PERSPECTIVA HISTÓRICA

TRADIÇÕES TURÍSTICAS



A microrregião de Bananal, localizada no extremo leste do Estado de São Paulo entre os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, em meio às serras da Mantiqueira e do Mar (contrafortes da Serra da Bocaina), vem recebendo nas últimas décadas uma atenção particular do segmento turístico. Região imersa entre escarpas de duas serras, marcada por áreas de proteção ambiental, por parques estaduais e por certa distância dos processos contemporâneos de industrialização, há tempos vem merecendo esforços de incorporação de parte de seus

recursos ambientais e testemunhos culturais às dinâmicas turísticas.

Areias (1816), Bananal (1832), Silveiras (1842), São José do Barreiro (1859) e mais recentemente Arapeí (1991), são municípios detentores do que poderíamos considerar como “tradição turística” por registrar, há algumas décadas, a presença de empreendimentos e associações que, em parceria com o poder público, tem operado na identificação de recursos, na estruturação de atrativos e na sedimentação de um leque produtos.

Os esforços presentes nesta microrregião também têm contado há cerca de cinquenta anos com insumos e políticas regionais voltadas a impulsionar o que se acreditou e o que ainda se acredita ser uma *vocação regional*, valendo observar que estes cinco municípios registram histórias semelhantes às de outros municípios presentes num *território turístico* de maior abrangência que há um bom tempo se encontra em constituição.

Os *estímulos turísticos* no Vale do Paraíba se confundem com a emergência de novas/outras dinâmicas de desenvolvimento que ganharam forma nesta porção do território paulista a partir dos anos 1950 com a abertura da Rodovia Presidente Dutra, a Via Dutra. Marco de modernização nas relações centenárias entre São Paulo e Rio de Janeiro, o novo eixo viário já despontava em finais dos anos 1970 como o “maior corredor industrial do país”, mostrando-se capaz de gerar, em cerca de 30 anos, um crescimento industrial de 330% na Região Administrativa de São José dos Campos (criada em 1967) e de então elevar sua população para 830.421 habitantes.

Mas, enquanto São José dos Campos, Taubaté, Jacareí, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Caçapava, localizadas nas margens da Via Dutra, adquiriam níveis surpreendentes de desenvolvimento, também se ampliava o número de municípios enfraquecidos em suas dinâmicas internas, constatando-se a presença de um progressivo desequilíbrio que, em princípios da mesma década de 1970, faria surgir o *Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba* (CODIVAPE); uma instituição destinada a aprofundar conhecimentos regionais, estreitar relações municipais e fixar diretrizes de planejamento.

Na tentativa de equilibrar os caminhos de desenvolvimento, a Região Administrativa de São José dos Campos (1967), com apoio do CODIVAPE (1970) deu início a uma trajetória de leituras e de políticas centradas no princípio de que o turismo poderia atuar como um instrumento de *embate das disparidades* regionais do Vale do Paraíba por meio da oferta de *alternativas de desenvolvimento* aos municípios fragilizados pela estagnação

econômica. E entre os municípios que enfrentavam sérias dificuldades econômicas, constavam aqueles que no passado haviam ofertado riquezas e poder ao Vale, valendo considerar que a oportunidade de propor estratégias capazes de transformar uma *velha região rica* numa área munida de condições de superar sua própria marginalidade e empobrecimento poderia, também, transcender aos resultados internos para iluminar a construção de uma *vocação* de turismo para um território muito mais amplo.

A proposição e implantação de uma *perspectiva turística* para a área que se faria conhecer como *Vale Histórico* respondia à diferentes motivações e, em razão de sua importância, esta tarefa se fez acompanhar pela criação do Parque Nacional da Serra da Bocaina (por Decreto Federal de 1971) e do Parque Nacional da Serra do Mar (por decreto de 1977); pelo tombamento do Sobrado Valim em Bananal (pelo Condephaat em 1972), da Estação Ferroviária de Bananal (pelo Condephaat em 1974) e da inventariação de cerca de 500 propriedades agrárias pelo IPHAN, no final da década de 1970. Nos anos 1980, a área recebeu o tombamento da sede da Fazenda Resgate em Bananal, da Casa de Câmara e Cadeia, da Casa do Capitão-mor e de sobrados nas ruas 9 de julho e 15 de novembro em Areias, além da Fazenda Pau D'Alho em São José do Barreiro e do Sobrado do Capitão Silveira em Silveiras (pelo Condephaat em 1982); a criação da APA de Silveiras (por Lei Estadual nº4100 de 1984, compreendendo a totalidade do território do município); a criação da Estação Ecológica de Bananal (criada por Lei estadual de 1987), ocorrendo ainda a elevação do município de Bananal à condição de Estância Turística do Estado de São Paulo (1987). Nos anos 1990, Bananal teve seu centro histórico tombado pelo CONDEPHAAT (1991); os cinco municípios agrupados na Microrregião administrativa de Bananal (criada em 1994), além de São José do Barreiro também receber o enquadramento de Estância Turística (1998)¹.

Numa perspectiva complementar, o *turismo* no *Vale Histórico* iluminou, ao mesmo tempo em que deu forma a um fenômeno mais amplo de desenvolvimento nesta porção do território paulista. Muitas foram as cidades, as regiões e microrregiões do Vale do Paraíba que experimentaram trajetórias semelhantes, valendo observar que em meados da década de 1990, o *Consórcio Intermunicipal do Polo Turístico do Cone Leste Paulista*, em parceria com a *agência Via Vale*, fazia nascer *seis circuitos turísticos* com o propósito de “atrair, organizar e distribuir os visitantes na Região do Vale do Paraíba”². Lançados em 1996, os circuitos “Alto Paraíba”, “Costa Verde”, “Rota da Fé”, “Serra da Mantiqueira”, “Tecnológico Cultural” e “Vale Histórico” já contabilizavam, seis anos depois, a presença de 13 milhões de turistas na região³.

No início dos anos 2000, o SEBRAE instalou escritório no Vale e deu início a importantes atividades, entre elas, ao Programa de Desenvolvimento do Turismo Receptivo em Bananal (2001); ao Festival Gastronômico, identificação e registro de alambiques em Areias e ao Programa de Produção Associada ao Turismo (em parceria com a UNISAL e o Instituto Estrada Real) que, em meados da década, integrou artesãos de Silveiras. Em sincronia com o Programa de Regionalização do Turismo do Ministério do Turismo, o SEBRAE também atuou na implantação do *Consórcio do Vale Histórico* com vistas a integrar o turismo às diretrizes regionais de planejamento, achando-se presente na assinatura do protocolo de intenções em 2006.

Em meados da década de 2000, os municípios da Microrregião de Bananal contabilizavam, então, o montante de *51 eventos* (maioria em Bananal, Areias e São José do Barreiro), *34 atrativos histórico-culturais* (maioria em Bananal), *18 Fazendas históricas* (maioria em Bananal e São José do Barreiro, além de 3 fazendas em Areias) e *15 Atrativos naturais* (maioria em Bananal, Arapeí e São José do Barreiro). Seus meios de hospedagem achavam-

¹ RAIMUNDO, Paulo Sidnei; ALMEIDA, Marcelo Vilela de; SOLHA, Karina Toledo; ALDRIGUI, Mariana. “Análise da Cronologia de Criação das Estâncias Turísticas no Estado de São” IN *VII Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo*, 2010

² FRIEDHILDE Mário José Moreira; MANOLESCU, M. K. *Turismo de Negócio*. Disponível em: http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2004/trabalhos/epg/pdf/EPG6-3.pdf

³ Jornal O Estado de São Paulo, 28/06/2002

se concentrados em Bananal e em São José do Barreiro (em 80%, num universo de 47 estabelecimentos), o mesmo se dando com o segmento de alimentos e bebidas (em 70%, num universo de 59 estabelecimentos)⁴.

Em princípios da década seguinte, momento de criação da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e do Litoral Norte (RMVale), em 2012, os gestores já não tinham dúvidas com relação ao papel exercido até então pelo turismo nas cidades de menor desenvolvimento econômico, voltando a afirmar que os municípios integrantes da “sub-região 4” em razão de apresentarem uma “economia pouco expressiva, sobretudo com relação aos municípios industrializados”, ou ainda, por contarem com “pouco poder de representatividade e de pleito de novos investimentos”, necessitavam considerar o “turismo como principal atividade”.



VOCAÇÃO TURÍSTICA

Por várias décadas, Areias, Bananal, Silveiras, São José do Barreiro e Arapeí (a partir dos anos 1990) foram estimulados a desenvolver e implementar atividades e empreendimentos turísticos em razão de uma *ausência de alternativas*. Os resultados econômicos obtidos até princípios dos anos 2000, no entanto, foram insatisfatórios. Se entre os anos 1970 e princípios dos anos 1980 estes municípios conquistaram uma melhoria

significativa no IDH (educação, longevidade, renda), nos anos 1980 e 1990, a completa *ausência de melhorias*

⁴ Segundo os levantamentos de Jéssica Marson, em seu trabalho de finalização da graduação em Geografia na UNESP de Rio Claro, recentemente concluído, as cinco cidades da Microrregião de Bananal apresentavam a seguinte estrutura: **Areias**: site oficial do município na internet, 13 eventos, 3 fazendas históricas (Fazenda Santana, Fazenda Vargem Grande, Fazenda São Domingos), 7 atrativos cultural/histórico (Igreja Matriz de Santana, Casa da Cultura, Solar Imperial, Sobrado de Monteiro Lobato, Prefeitura, Casario Colonial, Represa do Funil), 2 atrativos naturais (Figueira Centenária, Parque Nacional da Serra da Bocaina) e 6 meios de hospedagem (Pousada Caminhos da Bocaina, Pousada Pesque e Pague, Pousada da Esperança, Pousada do Conde, Pousada Sítio Velho, Hotel Santana / Solar Imperial). **Bananal**: COMTUR ativo, site oficial do município, serviço de informações turísticas municipais com folhetos com roteiros e/ou informações sobre atrações turísticas, 15 eventos (festas religiosas e folclóricas ao longo do ano), 8 fazendas históricas (Fazenda Resgate, Fazenda Bom Retiro, Fazenda Casa Grande, Fazenda dos Coqueiros, Hotel Fazenda Boa Vista, Hotel Fazenda Independência, Hotel Fazenda Três Barras, Chácara Santa Inês), 14 atrativos cultural/histórico (Igreja Matriz Senhor Bom Jesus do Livramento, Igreja Nossa Senhora da Glória e Boa Morte, Igreja Nossa Senhora do Rosário, Igreja São José do Retiro, Igreja Santana, Estação da Estrada de Ferro, Pharmacia Popular, Solar Manuel de Aguiar Valin, Centro Cultural Carlos Cheminand, Sobrado da Dona Laurinha, Solar dos Andrade, Camara Municipal, Casario colonial, Chafariz), 4 atrativos naturais (Estação Ecológica de Bananal, Cachoeira da Onça, Cachoeira Sete Quedas, Cachoeira dos Pilões), 21 meios de hospedagem (Pousada Amiga, Pousada Volterra, Pousada Castor, Pousada Flor do Campo, Pousada DK, Pousada Vale do Pico, Pousada Guarani, Hotel Brasil, Pousada Mariana, Hotel Fazenda Independência, Pousada Moreira, Hotel Fazenda Boa Vista, Pousada Recanto do Espigão, Hotel Fazenda Três Barras, Pousada Brejal, Hotel Fazenda Casa Grande, Pousada da Terra, Camping Chez Bruna, Pousada do Rio Mimoso, Estalagem Bocaina, Pousada Refúgio Souza Leite). **Silveiras**: Comtur ativo, 7 eventos, 7 atrativos cultural/histórico (Casarão do Capitão Silveiras, Centro Cultural, Cadeia Velha, Igreja Matriz, Chafariz, Museu do Tropeiro, Cachoeira do Ronco D'Água), 1 atrativo natural, 2 meios de hospedagem (Pousada Fazenda Tropeiro, Pousada Fazenda Santo Antonio da Lagoa). **São José do Barreiro**: COMTUR ativo, 11 eventos, 7 fazendas históricas (Fazenda Pau D'Alho, Fazenda São Benedito, Fazenda São Francisco, Fazenda São Miguel, Fazenda da Barra, Hotel fazenda Clube dos 200, Hotel fazenda São Francisco), 6 atrativos cultura/histórico (Igreja da Matriz de São José, Igreja de Santana, Igreja de São José, Capela de São Sebastião, Cemitério Velho, Cine Teatro São José), 3 atrativos naturais (Parque Nacional da Serra da Bocaina/entrada principal, Cachoeira Água Santa, Cachoeirão), 13 meios de hospedagem (Pousada Dona Maria, Hotel e Spa Porto da Bocaina e Ala Szman, Pousada A Regis, Hotel Fazenda São Francisco, Pousada Refúgio Ecológico Vale dos Veados, Hotel Fazenda Clube dos 200, Pousada Recanto da Floresta, Hotel Fazenda da Barra, Pousada Conde D'Eu, Camping Recanto da Floresta, Hotel Estância Real, Camping Fazenda Dona Esmeralda, Hotel Barreiros). **Arapeí**: COMTUR ativo, 5 eventos, 1 atrativo cultural/histórico (Igreja Matriz de Santo Antônio), 5 atrativos naturais (Cachoeira Doce, Cachoeira da Mata, Pedra do Caxambu, Caverna e cachoeira do Alambary, Balneário Monte Alegre), 3 meios de hospedagem (Pousada MM, Pousada do Valdir, Pousada Serra do Mar Bananal).

inseriu seus índices entre os mais baixos da Região Administrativa de São José dos Campos, constando em princípios dos anos 2000, que Bananal contava com apenas 1% da população da Região Administrativa e que sua Microrregião perdera cerca de 9% da população (MAMEDE, 2008).

Em 2002, o *Circuito Vale Histórico* contabilizava o montante de 1,73% de Valor Adicionado Fiscal (VAF) frente aos 81,36% Circuito Tecnológico e Cultural, valendo observar que desde a criação do *Consórcio Intermunicipal do Pólo Turístico do Cone Leste Paulista* (criado em 1996 para desenvolver o turismo em 39 municípios do chamado Cone Leste Paulista), o *Vale Histórico* reunia, além da Microrregião de Bananal (criada em 1994), os municípios de Cunha, Cruzeiro, Lavrinhas, Piquete e Queluz, além de somar à temática do café, os temas do algodão e do tropeirismo⁵.

Data do mesmo período a inclusão do SEBRAE-SP nas estruturas de gestão regional e de uma pequena melhora nos indicadores constando que, entre 2006 e 2008, o *Circuito Turístico do Vale Histórico* registrou um aumento de 20,9% de turistas, 32% na oferta de atrativos formatados, 15,5% no número de refeições, 30% de passeios vendidos, além de contar com o aumento do tempo de permanência do turista na região.

A Microrregião de Bananal, por sua vez, permanecia com baixos índices de desenvolvimento regional numa trajetória de dificuldades que levou a Região Metropolitana no Vale do Paraíba e Litoral Norte em formação, entre os anos 2011 e 2012, a obter e repassar através da Secretaria Estadual de Turismo/ Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias os valores de R\$ 6.636.990,83 para a Estância Turística de Bananal e de R\$ 1.675.941,72⁶ para a Estância Turística de São José do Barreiro para atender as demandas turísticas.

Os índices de desenvolvimento econômico da microrregião, de qualquer forma, já colocavam em questão sua *vocação turística*. Diferentemente de outras porções do Vale do Paraíba, o *Vale Histórico* parecia enfrentar dificuldades internas, ainda que contando com representações e proposições de circulação próprias, com atrativos e roteiros consolidados, com associações, projetos e tentativas de constituição de circuito turístico. Mais do que dificuldades, a microrregião de Bananal enfrentava *resistências* internas às formas de leitura e gestão em curso, como se um dado *sentido de turismo* não encontrasse acolhida entre os códigos culturais, entre as dinâmicas sociais, as tradições e formas de vida vigentes nos municípios.

Mas, os problemas estariam no âmbito da *vocação turística* ou na escala das concepções e formas de operação turística?

O turismo no Vale do Paraíba surgiu em meio aos processos de modernização das conexões entre São Paulo e Rio de Janeiro; um fenômeno de modernização que provocou, entre outros aspectos, uma *mudança de eixo de desenvolvimento regional*. A Rodovia Presidente Dutra, inaugurada em 1951, passaria a ocupar o lugar da antiga Estrada Imperial entre São Paulo e Rio de Janeiro, uma via centenária que cumpria funções vitais para toda uma porção do Vale paraibano.

A introdução do turismo nos municípios diretamente impactados pelo esvaziamento da antiga estrada nasceu, portanto, associado às transformações que os levaram à marginalidade e, no caso do Vale Histórico, com um agravante: a incumbência de que suas cidades celebrassem o passado. Enquanto alguns municípios contavam

⁵ Vale observar algumas variações interessantes do desenho político-administrativo do Vale do Paraíba. Entre os anos 1960 e 1980, os municípios de Areias, Bananal, Silveiras, São José do Barreiro e Silveiras integravam a Sub-Região 3.3 com outros 11 municípios: Aparecida, Cachoeira Paulista, Cruzeiro, Cunha, Guaratinguetá, Lagoinha, Lavrinhas Lorena, Piquete, Queluz e Roseira. A partir de 1987, eles passaram a integrar um conjunto de 8 municípios em conjunto com Cruzeiro, Cunha, Lagoinha, Lavrinhas. Em 1994, já como Microrregião de Bananal, os cinco municípios se tornaram uma unidade administrativa

⁶ MARSON, Jéssica. Região e regionalização: estudo da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e litoral norte. Trabalho de Graduação Curso de Graduação em Geografia, Rio Claro (SP) 2016

com novos caminhos de desenvolvimento, outros, impactados pelo deslocamento do principal eixo viário regional, assumiam a responsabilidade de rememorar *outros tempos; tempos*, aliás, estrategicamente delimitados. Para receber o segmento, seria preciso configurar uma *paisagem turística* firmada no entendimento de que seus municípios guardavam bens edificados, costumes e formas de vida expressivos da economia que conferira riqueza e empoderamento à região: a economia cafeeira do século XIX.

Com a colaboração dos órgãos de preservação (do IPHAN e do recém criado CONDEPHAAT), diversas fazendas, capelas e senzalas; edificações e espaços urbanos datados foram identificados e em alguns casos tombados, acreditando-se que o turismo colaboraria com a preservação. Por outro lado, considerava-se necessário rememorar costumes e formas de vida alusivos ao período cafeeiro, mas como fazer isso se há tempos estas práticas e referências já se achavam fragilizadas ou mesmo ausentes das dinâmicas internas? Monteiro Lobato, ainda nas primeiras décadas do século XX, se referia a estes municípios como “Cidades Mortas” podendo-se aferir que, no período de abertura da Via Dutra, as relações imateriais com o universo cafeeiro se encontrassem ainda mais frágeis.

Deslocados do novo eixo viário e incumbidos de adotar uma vocação turística cujas características se constituíam em diversos sentidos, *estranhas* ao seu tempo presente, o fato é que estes municípios se viam limitados a oferecer, como atrativo, os seus recursos naturais, algumas edificações e espaços que haviam escapado da ruína, algumas tradições culturais, e ainda, um rol de costumes firmados em laços sociais e econômicos modestos.

Em princípios dos anos 2000, Clarissa Gagliardi produziu um importante estudo sobre o desenvolvimento do segmento turístico em Bananal. Interessada em refletir sobre as formas de interação em curso, ou ainda, sobre as tensões que ali se achavam presentes, Gagliardi notou o *distanciamento* que então se colocava entre “a lógica do turismo” e a “necessidade [dos munícipes] de se reinserirem, a partir dos seus suportes, dos seus próprios recursos culturais nessa nova atividade”; recursos culturais que envolviam um legado patrimonial (em termos jurídicos) nem sempre dotado de valor simbólico. Segundo a pesquisadora, parte da população entrevistada não se reconhecia “naquela paisagem que é histórica, mas que parece não ter direito a esse título” por, aparentemente, não pertencer a ninguém e se achar “à disposição de quem melhor souber aproveitá-lo”. Apesar de tombada pelo patrimônio do Estado, Bananal surgia como “uma cidade histórica que não se reconhece como tal”, desprovida de recursos públicos e também de recursos privados, além de fragilizada por uma população não envolvida em sua preservação. Já o turismo mostrava-se capaz de se apropriar, “sustentar um capital simbólico” e atuar como um “processo cristalizador de determinadas identidades”, sendo-lhe possível constituir “espaços de inclusão e participação, ao mesmo tempo (..) que (..) sutilezas que geram exclusão e que dividem territórios, físicos ou imaginários”, revelando-se “um ambíguo instrumento capaz de manter desigualdades e reforçar dominação ou gerar emancipação, revisão de valores afetivos, subjetivos e identitários”. Nas palavras de Gagliardi: “Em meio a essa busca por novas alternativas para gerar emprego e renda, o artesanato foi percebido como um aspecto a ser aproveitado pelo turismo”, ao mesmo tempo que aceito por grande parte da população, valendo considerar que, “sem aprisionar as pessoas em identidades cristalizadoras”, ele foi “capturado pelos olhares mais empreendedores como elemento capaz de ser associado à noção de identidade a ser veiculada ao turista”⁷.

Este desinteresse e desapego dos moradores para com os bens históricos herdados seriam comprovados dez anos depois pelo projeto FAPESP “Patrimônio cultural do Vale Histórico Paulista: análise da vulnerabilidade às

⁷ GAGLIARDI, Clarissa. As cidades do meu tempo: a experiência do turismo em Bananal. Resumo disponível em http://www4.fe.uc.pt/fontes/trabalhos/clarissa_bananal_resumo.pdf

mudanças climáticas”. Nos estudos e levantamentos sobre o estado de conservação de 195 construções urbanas e rurais, distribuídas entre Bananal (65 casas urbanas e rurais do período do café), São José do Barreiro (52 casas), Areias (42 casas), Silveiras (7 casas) e Queluz; constatara-se que, além de muitas delas se acharem alteradas “sem a devida comunicação aos órgãos de proteção do patrimônio histórico”, o montante de 78 casas (40% do total) corria risco de desabamento ou exigia reparos urgentes; 36 casas estavam com o teto desabando, 16 casas tinham rachaduras paredes e 8 casas sofriam risco de deslizamento e alagamento por se acharem próximas de encostas⁸.



IDENTIDADE(S) TURÍSTICA(S)

Na tentativa de estabelecer *pontes* entre as representações emanadas do segmento turístico e as populações locais; em princípios dos anos 2000, o SEBRAE-SP deu início ao *Projeto Regional com foco no Turismo, Cultura e Artesanato*, centrado em micro e pequenos empreendedores. No curso das atividades voltadas a estabelecer uma *identidade turística* para os municípios do Vale Histórico, a instituição conduziu ações que terminaram por eleger o *tropeirinho* como mascote do Vale Histórico (2006); uma marca que, com o apoio das Secretarias de Educação municipais, ganhou o formato de cartilha (*Conheça o Vale Histórico com Tropeirinho*) e de jogo educativo (*Explorando o Vale Histórico*)⁹ num claro esforço de transcender o público empresarial e estabelecer diálogo com segmentos mais amplos da microrregião. Alguns anos antes o SESC-SP, em parceria com o Museu da Pessoa, também trabalhara com a idéia de que as dinâmicas centenárias de circulação e transporte se achavam nas bases de uma identidade regional, lançando na ocasião a obra *Rotas do Vale* (2004)¹⁰ com memórias de antigos e recentes comerciantes de uma porção territorial mais ampla.

As representações do *tropeiro*, de fato, pareciam *iluminar* certas dimensões de constituição e transformação de um território que até então se fizera majoritariamente identificado como cafeeiro. A figura do *tropeiro* permitia ao segmento estabelecer sintonia com um amplo conjunto de práticas e costumes, assim como conquistar legitimidade para alguns espaços e atrativos, e em meio a esta nova proposta de representação e leitura, começou a ganhar forma uma nova geração de produtos turísticos.

⁸ Inventário da USP alerta para a perda de construções históricas na primeira região cafeeira do estado. Pesquisa Fapesp, 15/7/2015. Disponível em: <http://revistapesquisa.fapesp.br/2015/07/15/por-tras-das-fachadas/>

⁹ Circuito Turístico Vale Histórico lança Cartilha e Jogo Educativo. Disponível em: http://www.classlider.com/noticia/?new_id=1723. O conteúdo dos materiais didáticos foi desenvolvido pelos professores e coordenadores de educação de Silveiras, Queluz, Areias, São José do Barreiro, Arapeí e Bananal, a partir de oficinas realizadas por consultores do Sebrae-SP.

¹⁰ <http://www.museudapessoa.net/pt/entenda/portfolio/publicacoes/tematicos/memorias-do-comercio-no-vale-do-paraiba-rotas-do-vale-2004> Livro disponível em : http://www.museudapessoa.net/public/editor/rotas_do_vale.pdf

Mas, para conferir novos contornos a uma paisagem turística firmada há várias décadas nas referências cafeeicultoras havia-se que promover ressignificações e, neste âmbito, nos parece interessante atentar para o emprego de uma palavra que, pouco a pouco, se tornou recorrente: a palavra “caminho”. Na condição de uma figura de linguagem, “caminho” se prestava a invocar a presença do *traperismo valeparaibano* neste *território turístico*; fenômeno que poderia ser claramente observado na trajetória da ARCCO, Associação Roteiros Caminhos da Corte do Vale Histórico.

Esta associação, criada em 2010, nasceu com o propósito de *promover o Vale Histórico como destino turístico*, assumindo o compromisso de qualificar os empreendedores em sintonia com a preservação da cultura local e do patrimônio natural. Aos roteiros, a ARCCO incorporou o termo “caminhos” e conferiu ao seu mapa turístico ilustrado o nome “Caminhos da Bocaina”, conferindo ao seu pacote de produtos uma leitura territorial mais articulada, assim como a oferta de atrativos e serviços mais atentos às vivências em meio ao patrimônio ambiental e cultural da região¹¹. Numa perspectiva paralela, a associação conquistou assento nos conselhos do Parque Nacional da Serra da Bocaina e da APA de Silveiras, apoiou ações de museologização em alguns atrativos, participou da *Governança privada do Vale Histórico* e desde então vem representando o *Vale Histórico* frente a Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo¹².

Numa leitura semelhante, mas com atenção sobre um público mais difuso em circulação pela região do Vale do Paraíba, o projeto *Caminhos do Vale* (em desenvolvimento) também se interessou em ressignificar os atrativos e recursos da região invocando referências distintas das tradicionalmente firmadas pelo Vale Histórico. Neste caso, a proposta seria a de criar um banco de dados com documentação do patrimônio natural, paisagístico, cultural, arquitetônico e artístico do Vale do Paraíba e disponibilizá-lo por meio de uma plataforma de comunicação (site, canal de vídeo do youtube, fanpage facebook, contas instagran, twitter, issue). Numa segunda fase seriam realizadas reportagens em vídeo, fotos e edição de E-magazine afinados comas temáticas locais¹³.

Outros sites e blogs atualmente disponíveis nas redes sociais registram esforços semelhantes: há chegado o tempo de perceber e transitar pelo Vale do Paraíba pelos seus marcos menos tradicionais, empregando-se o termo “caminhos” numa perspectiva mais contemporânea e fundada em links de bases cartográficas, sites nacionais e internacionais de prática de montanhismo, mapas vetoriais (GPS), mapas de trilhas pelas Serras da Bocaina e Mantiqueira¹⁴. O mesmo poderia ser dito dos blogs e sites de instituições e fundações do Vale do Paraíba, preocupados em disponibilizar fundos documentais com mapas, fotos, vídeos, textos para uma maior e mais ampla compreensão da região; caso, por exemplo, do Instituto Chão Caipira criado por João Evangelista de Faria (João Rural) em 2010, que oferece acesso aos 40 anos de pesquisa sobre a cultura caipira ainda presente nesta porção do Estado de São Paulo¹⁵.

¹¹ Entre os atrativos constam a visita e a permanência em fazendas históricas (Fazenda Vargem Grande/Areias, Fazenda dos Coqueiros/Bananal, Hotel Fazenda Três Barras/Bananal, Fazenda da Barra/São José do Barreiro, Fazenda São Francisco/São José do Barreiro) e em algumas pousadas situadas em locais de interesse histórico e ambiental; atrativos que oferecem visitas guiadas, cavalgadas, caminhadas, tracking, day use e o produto Dia-a-dia de uma fazenda. Pelo site, os turistas também encontram orientações de alimentação e visitação em áreas próximas das fazendas; informações dos municípios (dados históricos, políticos, pontos turísticos, entre outros) e vídeos; calendário de festas e a sugestão de dois roteiros: "Passeio Cultura e Natureza" de 4 dias, com orientações de visitação e alimentação nas cidades de Silveiras, Queluz, São José do Barreiro e Bananal. Também se oferece a sugestão do "Passeio Culinária e Artesanato em Silveiras", de 1 dia, com orientações gerais de passeio e visitação.

¹² Informações disponíveis em: <http://caminhosdacorte.com.br>

¹³ <https://www.caminhosdovale.com.br/bananal>

¹⁴ <http://caminhosdovaledoparaiba.blogspot.com.br/>

¹⁵ <http://www.chaocaipira.org.br/>

Todos estes recursos e projetos nos sugerem a presença de um forte trânsito de turistas e residentes do Vale que, na atualidade, buscam acesso a novos e velhos *caminhos* ainda presentes neste território. Atraídos pelas paisagens exuberantes dos parques estaduais e nacionais, os visitantes adentram as planícies e montanhas em busca de reminiscências tropeiras (trilhas tantas vezes identificadas como “do ouro”), cachoeiras, tradições culinárias, festas e celebrações, num vasto leque de motivações que nos permite especular que esta porção do território paulista guarda, de fato, riquezas inestimáveis e ainda pouco percebidas.

Para além do segmento turístico e de suas representações, o fato é que a microrregião de Bananal segue adiante com sua pecuária e agricultura, com seu artesanato, com seu pequeno comércio e, munida por uma economia singela, seus municípios se mantêm imersos num *universo de questões de diferentes abrangências e significados*, ou ainda, num *estado de carências* que tem nos tem feito refletir. A Microrregião de Bananal ainda mantém vínculos com uma cultura de subsistência centenária, resistente e de forte significação identitária que, ao que tudo indica, teima em permanecer viva.

Em tempos de ressignificação turística, nos importa, então, pensar: seria possível ao segmento turístico oferecer à Microrregião de Bananal alternativas de desenvolvimento econômico que se firmassem - concomitantemente - no reconhecimento, na valorização, no intercâmbio cultural, na equidade social e nas ações de conservação e preservação de um patrimônio histórico, cultural e ambiental resistente e singular? O que deveríamos considerar como *base de entendimento* desta porção territorial para, efetivamente, seguirmos adiante com uma proposição de turismo identitária e sustentável?

CONCEITOS E INTER-RELAÇÕES ENTRE TURISMO E PATRIMÔNIO



Bananal. Aquarela de Debret de princípios do século XIX

“SEM O CAIPIRA, ESSE HOME, MESSÊ MORRIA DE FOME POR NÃO TÊ O QUE COMÊ”

(Elpídio dos Santos, compositor regional)

Antes de tudo, é preciso considerar que os municípios de Areias, Bananal, Silveiras, São José do Barreiro e Arapeí ainda permanecem interligados por uma velha estrada paulista. Com uma diminuta população, esta Microrregião guarda características recuadas de produção e de circulação mais antigas do que o próprio troperismo, o que implica dizer que, em seu território, somos colocados frente a frente com *tradições paulistas de abastecimentos* cuja importância e singularidade são de valor inestimável para a história paulista. Em nosso entender, se a efetiva (e imprescindível) presença tropeira deixou marcas tão profundas nesta área foi porque ela conquistou condições de existência com base numa outra dinâmica: na *economia de abastecimento* que ali se achava estruturada para recebe-lo.

Nas origens de ocupação do Vale do Paraíba, entre os séculos XVII e XVIII, as populações que se fixaram nestes territórios se orientaram por uma mobilidade característica da sociedade paulista em formação. Conforme teremos oportunidade de analisar, grupos de famílias acompanhadas ou não de escravos índios ocuparam

paulatinamente regiões muito distantes entre si, instalando roças de mantimentos (milho, feijão, arroz, mandioca??, fumo) em sertões longínquos que, no entanto, mantinham interligações entre si por meio de uma teia de caminhos em cujo centro se achava a Vila de São Paulo. A depender da dinâmica dos caminhos, os agrupamentos podiam dar origem a um *entrepasto* ou mesmo a um povoado ou freguesia, cabendo a cada um prover sua própria subsistência e a dos viajantes em trânsito. Estes fundamentos permitiriam aos paulistas firmar no curso do tempo uma sociedade especializada na produção de abastecimento.

As *rotas mercantis* que cruzaram estas porções de sertão paulista deram oportunidade para a formação de povoados, assim como a produção e compartilhamento de víveres sustentou as rotas e caminhos, podendo-se estabelecer conexões diretas entre a dinâmica das estradas e o desenvolvimento dos povoados.

Foi desta forma que, em meados do século XVIII, a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade, hoje Lorena, se destacou como a última fronteira na direção *leste* da capitania de São Paulo; nesta localidade os viajantes atravessavam o Rio Paraíba rumo às “minas gerais” pela Serra da Mantiqueira; dali as tropas subiam com mantimentos e desciam com carregamentos de ouro em direção aos portos de Parati, Mambucaba ou Ubatuba, e ainda, seguiam rumo à Vila de São Paulo. Na mesma área nasceu, ainda, um novo caminho: uma rota que, a partir da década de 1720, deveria seguir *por terra* para a cidade do Rio de Janeiro para facilitar o transporte de ouro das minas de Cuiabá. Conhecido como “Caminho Novo da Piedade”, as dificuldades de abertura retardaram sua conclusão e apenas nos anos 1770, ela passou a receber boiadas e tropas de abastecimento que, procedentes do sul, da serra da Mantiqueira ou surgindo dos povoados paulistas, seguiam adiante para sustentar a região carioca em intenso crescimento.

A abertura do “Caminho Novo” fortaleceu a freguesia da Piedade que, nas últimas décadas do século XVIII se transformou numa zona de entroncamento de três Capitanias (São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais), seguindo a estrada por terras que veriam nascer os povoados de Areias e Bananal. Este caminho também permitiria a entrada, em princípios do século XIX, das primeiras lavouras cafeeiras procedentes dos sertões fluminenses, sobrepondo-se a partir de então, três diferentes dinâmicas econômicas: a de produção de abastecimento, a de comércio tropeiro e a de cafeicultura. Três dinâmicas que imprimiriam marcas nas freguesias e povoados em formação, intensificando as relações mercantis, fazendo nascer vilas e cidades ou ainda, atraindo para o território populações oriundas de zonas fluminense e mineira, ou ainda, um imenso contingente de escravos africanos. Estas marcas permaneceriam misturadas na memória da região.

Passadas as décadas, a imponência dos testemunhos edificadas do período cafeeiro, ou ainda, a força das reminiscências tropeiras, manteriam *na sombra* os testemunhos paulistas de abastecimento; testemunhos, no entanto, que teimariam em permanecer presentes nas estratégias de vida, nas práticas celebrativas, nas percepções de mundo das populações. As evocações turísticas que ocorreram na Microrregião de Bananal das últimas décadas podem ser tomadas, neste caso, como fenômenos históricos, assim como a fragilidade de suas referências.

A sobrevida de elementos oriundos desta dinâmica centenária de abastecimento, por sua vez, mostraria a força de suas referências: a Microrregião de Bananal, mesmo registrando os mais baixos índices de IDH da Região Metropolitana de São José dos Campos, continuava produtiva, identitária e resistente nos seus caminhos singulares de desenvolvimento. O turismo, por sua vez, ainda que apontado como importante alternativa de desenvolvimento, enfrentara dificuldades para se consolidar... valendo observar que a considerar o conceito empregado nas últimas cinco décadas - em particular, as práticas observadas por Clarissa Gagliardi em princípios dos anos 2000 em Bananal - , o seu fortalecimento teria colocado em risco um conjunto tão significativo, variado e frágil de referências culturais.

De qualquer forma, se retomássemos a idéia de que os problemas enfrentados pelo segmento turístico na microrregião não se originaram de uma falta de vocação, mas de seu teor conceitual e prático, talvez nós pudéssemos recuperar a aposta neste segmento como um caminho interessante de desenvolvimento.

E então nos caberia indagar: com que conceito (s) de turismo nós deveríamos operar para conseguir interagir de forma atenta e zelosa com as suas distintas e frágeis dimensões de patrimônio?

Na tentativa de enfrentar esta questão, nós começaríamos por lembrar que no mesmo período em que as experiências turísticas ganhavam forma no Vale do Paraíba, o segmento turístico internacional começava a estreitar relações com os campos do patrimônio cultural e ambiental; relações, de fato, significativas, uma vez que, passados dez anos, este segmento já possuía em mãos conceitos e procedimentos de atuação próprios. Nas décadas seguintes, a proximidade com outros segmentos, com outros campos de conhecimento, com universos sociais e culturais distintos, daria forma a novos e outros entendimentos de cultura, de sociedade, de natureza, de meio ambiente, numa trajetória que não só reforçou as habilidades de planejamento e gestão do segmento, como lhe permitiu desenvolver suas ferramentas preservacionistas originais¹⁶.

Na atualidade é possível afirmar que este campo de conhecimento reúne condições para promover desenvolvimento e ao mesmo tempo contribuir para a preservação de diferentes modalidades de patrimônio cultural e ambiental. Uma afirmação que nos convida a propor uma segunda questão: com que ferramentas de turismo nós poderíamos operar na Microrregião de Bananal para revelar e reforçar suas marcas, tradições, formas de vida e caminhos singulares de desenvolvimento?

A construção de estratégias turísticas afinadas com as leituras e estratégias preservacionistas da Microrregião de Bananal passa, necessariamente, pelo entendimento de que “turismo e gestão do patrimônio se constituem atividades estruturadas por marcos conceituais diferentes” e que “os valores e crenças de quem participa respondem a critérios muito diferentes, ainda que a evolução que ambas tem experimentado estejam levando a que se abram espaços de entendimento entre ambos”¹⁷

Os campos da preservação do patrimônio e do turismo são dotados de lógicas diferentes e, no entanto, eles já vêm construindo perspectivas e possibilidades de *sincronia* há 50 anos. Esta trajetória merece atenção.

A proximidade entre estes campos teve origem em meados dos anos 1960, quando profissionais e representantes do segmento turístico tomaram assento no Conselho Internacional de Monumentos e Sítios/ICOMOS da UNESCO, uma instância na qual os objetos e problemáticas do turismo passaram a ser discutidos à luz de conceitos, formulações, desafios e experiências de preservação do patrimônio histórico e cultural. Na ocasião, o ICOMOS criou o Comitê Científico Internacional sobre Turismo Cultural (ICOMOS, 1969); instância que, uma década depois, lançou a **Carta de Turismo Cultural**, primeiro documento dotado de uma perspectiva cruzada de olhares, interesses e conhecimentos.

Na mesma ocasião em que o ICOMOS instituiu um novo fórum, agora denominado Comitê Científico

¹⁶ O turismo, no curso do século XX, assumiu níveis globais de desenvolvimento contando com a criação e desenvolvimento de organizações internacionais, assim como com a complexificação de conceitos que, em vários aspectos, ofereceram e continuam a oferecer contribuições significativas aos esforços de preservar bens culturais e ambientais relevantes. Em meio a transformações sociais, culturais e ambientais, o turismo recriou suas bases, respondendo a atribuições que, na passagem do tempo, lhe valeram reconhecimento por instâncias e órgãos gestores mundiais dos campos da economia, da cultura e do meio ambiente. Nesta trajetória de sincronias, o turismo estabeleceu – e continua a estabelecer – parcerias e mediações com fóruns, órgãos e movimentos de preservação cultural e ambiental. Para maiores dados, ver: PELLICCIOTTA, Mirza; SOLHA, Karina. “Turismo e preservação do patrimônio cultural: uma trajetória (pouco conhecida) de interações” IN Saecuum. Revista de História. UFPb, n.35, 2017 (no prelo)

¹⁷ María Velasco González. “Relaciones entre cultura y turismo. Políticas para el turismo cultural desde una perspectiva multinivel” IN GONZÁLES, María Velasco. Treinta años de políticas culturales en España. 2016. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5377520>

Internacional de Turismo Cultural (ICOMOS, 1976); a ONU propôs a criação da Organização Mundial do Turismo (OMT, 1975), valendo observar que, no âmbito das relações entre turismo e preservação do patrimônio, esta nova organização instituiu uma inversão nas discussões: a partir de agora, através da OMT e não do ICOMOS, o segmento do turismo passaria a tratar de questões e conceitos da grande área do patrimônio em suas próprias instâncias.

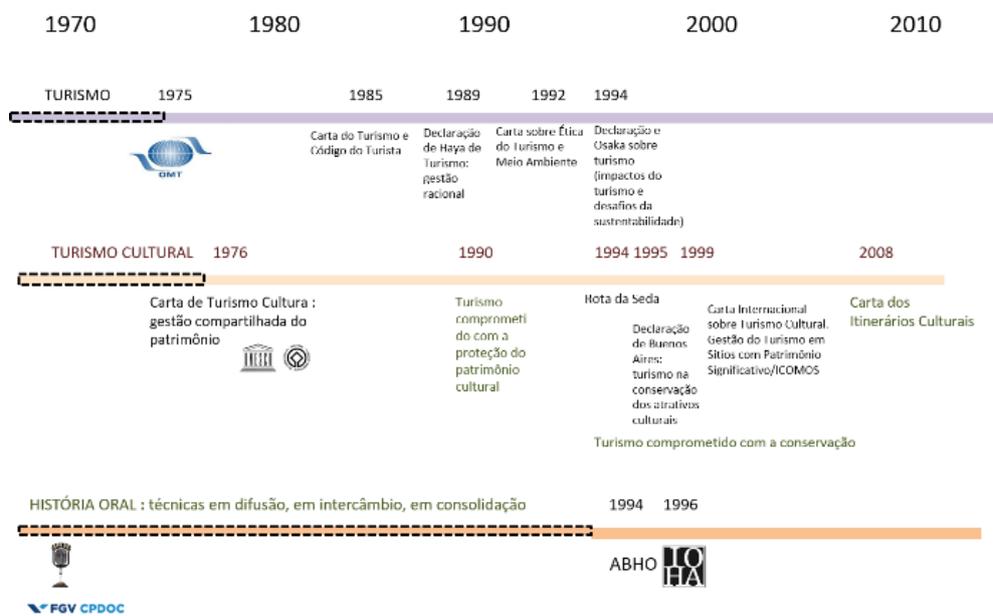
Nos anos 1980, coincidindo então com o crescimento da importância da *questão da cultura* nas sociedades, coube à OMT instituir diretrizes norteadoras para um vasto conjunto de questões, entre estas, as de preservação patrimonial. Entre elas, promulgou-se diretrizes relativas: a **qualidade e gestão da oferta turística** com indicação de estudos sobre a **capacidade de carga dos destinos** e sobre o **fenômeno de ordenação turística dos territórios** (Declaração de Manila sobre o Turismo Mundial, OMT, 1980); a **utilização qualitativa dos recursos turísticos**, com a **autenticidade** e com o **respeito aos turistas e a população local** (Documento de Acapulco, 1982); ao **código de conduta para os agentes turísticos e para os turistas** com diretrizes sobre as **informações patrimoniais** entre visitantes e residentes (Carta do Turismo e Código do Turista, 1985, OMT); à **gestão racional do turismo ancorada na proteção e melhoria do ambiente físico, do patrimônio e da qualidade de vida** (Declaração de Haya sobre o Turismo, 1989, OMT).

Nos anos 1990, numa outra gama de questões, a OMT impulsionou, nas interfaces entre o turismo e o patrimônio, uma série de diretrizes que diziam respeito ao estabelecimento de: uma **prática turística ética e comprometida com a proteção do patrimônio cultural** (Carta sobre Ética do Turismo e Meio Ambiente, 1992, OMT); de um conceito de **sustentabilidade aplicado ao turismo**, mantendo-se atenção com os **impactos do turismo sobre as culturas tradicionais, estilos de vida e exploração de grupos vulneráveis** (Declaração de Osaka sobre Turismo, 1994, UNWTO /OMT); de um programa de turismo cultural para a **"Rota da Seda"** (Declaração de Samarkanda, 1994, UNESCO e OMT); de **instrumentos de planificação e gestão integrada entre os campos da preservação e do turismo** (Carta de Lanzarote ou Carta do Turismo Sustentável, 1995, OMT); de um programa de turismo cultural para a **"A Rota dos Escravos"** (Declaração de Accra, 1995, UNESCO e OMT) e ainda, de contribuições específicas do **turismo para a conservação dos atrativos culturais** (Declaração de Buenos Aires, 1995, OMT).

Entre os instrumentos de planificação e gestão integrada emanados da **Carta do Turismo Sustentável**, valeria destacar a Declaração de Manila (**atenta aos efeitos sociais do turismo**), a Declaração de Montreal (portadora de uma **visão humanista e social do turismo**), a Declaração de Madri (sobre o desenvolvimento dos recursos humanos no segmento), a Ata de Copenhague (sobre **turismo social**), a Carta de Lisboa (sobre **turismo de 3ª idade**), além de instrumentos de âmbito regional, como a Carta Mediterrânea do Turismo, a Declaração de Barcelona, a declaração de Malta, a Declaração de Male, entre outras.

Nos anos 2000, enquanto o ICOMOS tratava da salvaguarda do patrimônio imaterial (Recomendações de Paris, 2003, ONU) e expandia as medidas conservativas para o entorno dos sítios e áreas patrimoniais (Declaração de XI'AN sobre a Conservação do Entorno, Sítios e Áreas do Patrimônio Cultural, 2005, ICOMOS); ele também lançava uma **nova categoria de patrimônio cultural da humanidade**: a de **Itinerários Culturais**, um conceito elaborado entre os anos 1993 e 2005 em parceria com o Centro do Patrimônio Mundial da UNESCO, conforme teremos oportunidade de tratar adiante.

Enfim, foi em conjunto com o ICOMOS (entre outros fóruns internacionais de cultura) que integrantes e representantes do segmento de turismo partilharam dos alargamentos de sentido de patrimônio cultural. A partir de meados dos anos 1970, o turismo, por meio da OMT, também fez incorporar as suas contribuições - oriundas de experiências e modelos desenvolvidos em escalas locais, regionais, nacionais e internacionais - num novo quadro de *referências* que começava a ganhar forma nas interfaces entre o patrimônio e o turismo.



Os avanços trilhados na compreensão dos **processos e fenômenos culturais**, com particular atenção sobre as questões da **circulação** e da **fruição contemporânea**, nos permitem refletir e operar com os **bens culturais** na condição de **recursos turísticos**, podendo-se considerar que, através do turismo, as ações de gestão da preservação podem obter meios de promover a conservação e restauração dos bens, a sua valorização identitária, a melhoria das condições de fruição, a ampliação dos usos, as articulações no interior de contextos e territórios; a incorporação de novas tecnologias, entre outras questões. Do ponto de vista do turismo, os **bens culturais** como **recursos** possibilitam-lhe integrar rotas e itinerários culturais; receber eventos; fortalecer outros produtos de turismo cultural (gastronomia, artesanato); promover produtos culturais mais consolidados; receber programas de interpretação; reforçar valores (singularidade, autenticidade, originalidade, experiência

qualitativa); promover o aproveitamento sustentável; oferecer rentabilidade aos negócios turísticos, entre outras questões. Já na interface do turismo e do patrimônio, temos a oportunidade de: dinamizar a economia local, fomentar a participação social (envolvendo lideranças e organizações locais; agentes e instâncias municipais; instituições públicas diversas; organizações culturais e patrimoniais; ONGs, fundações, agrupamentos, universidades, além da indústria turística com seus operadores, agências, transporte, serviços hoteleiros, serviços gastronômicos), entre outras questões.



Antiga estrada na Estação Ecológica do Bananal..



Festa do Peão em Silveiras



Fazenda Pau Dalho, São José do Barreiro



Cachaça Minuca, de Bananal; Festa da Broa, Silveiras

O CONCEITO DE ITINERÁRIO CULTURAL

Na microrregião de Bananal, um grande conjunto de vestígios testemunha a presença de processos que desde o século XVII ganharam forma nesta porção do território paulista. Marcas interrompidas de uma economia cafeeira outrora intensa e poderosa somam-se a tradições tropeiras parcialmente vivas e a formas tradicionais de vida rural e urbana que, em vários aspectos, ainda resistem aos fenômenos acelerados de industrialização, migração e urbanização, já preponderantes no Vale do Paraíba paulista.

Neste conjunto difuso de sinais integrado por testemunhos materiais e imateriais ainda impregnados de significação, mas também por testemunhos (edificados, espaciais) já destituídos de sentido; nós reconhecemos a presença de tradições fortes e singulares que, em vários aspectos, permanecem presentes não só em seu interior, mas também em municípios limítrofes.

De que fenômenos e processos históricos estamos falando?

Num estudo mais profundo dos caminhos de constituição desta área situada no extremo leste paulista, numa antiga zona de fronteiras entre os territórios paulista, mineiro e carioca; nós nos surpreendemos com os resultados de pesquisa.

Os bens culturais da Microrregião de Bananal transpõem, de fato, as suas delimitações político-administrativas contemporâneas; eles se acham integrados a um território mais amplo marcado por fluxos mercantis, dinâmicas produtivas e trocas culturais centenárias. Este mesmo território ganhou forma em finais do século XVII para se estruturar no século XVIII e despontar no século XIX como grande centro de produção

e comércio.

Areias, Bananal, São José do Barreiro, Silveiras, Arapeí são municípios que, se nós os tomarmos por uma perspectiva isolada, nós não conseguiremos identificar a teia de sentidos que, no curso do tempo, os definiram enquanto tais. Da mesma forma, se os tomarmos nos quadros de uma microrregião recente, nós somos forçados a desconsiderar fenômenos, aspectos, processos que, no curso de séculos, os integraram a uma região maior e historicamente constituída.

Como devemos, então, abordar esta antiga porção do mundo paulista de forma a identificar e compreender seus fluxos e dinâmicas produtivas? Como podemos contribuir para a preservação de tradições que ainda se encontram vivas? De que forma devemos proceder para conservar os testemunhos já destituídos de sentido coletivo? Como salvaguardar suas riquezas em meio às dinâmicas do turismo? E ainda, como contribuir através do turismo para sua preservação?

Entre as proposições geradas pela longa trajetória de diálogos entre a preservação do patrimônio cultural e o turismo, o conceito de **itinerários culturais** nos parece importante de ser observado e considerado¹⁸.

Inspirado nas rotas culturais de tradições mais recuadas, o conceito de itinerários culturais teve origem quando se deu a inclusão da “Rota dos Peregrinos para Santiago de Compostela” na Lista do Patrimônio Mundial em 1993. Este reconhecimento motivou, dois anos depois, o Comitê do Patrimônio Mundial a propor a inclusão das Rotas Culturais entre os bens patrimoniais da humanidade (UNESCO). Para aprofundar o conceito e estabelecer bases científicas e metodológicas para seu reconhecimento, o ICOMOS instaurou em 1998 o Comitê Científico Internacional sobre Rotas Culturais (CIIC); instância que efetivamente inseriu esta nova categoria de patrimônio na Lista do Patrimônio Mundial em 2005. Enfim, em 2008, a **Carta internacional sobre os Itinerários Culturais** apresentou as bases do conceito, os processos de investigação, conservação e valorização do patrimônio cultural; uma classificação segundo as dimensões territoriais e culturais, o objetivo ou função, a duração temporal, a configuração estrutural, o enquadramento natural; além de recomendações alusivas à identificação, autenticidade e integridade para efeito de indicação como patrimônio da humanidade¹⁹.

A nova categoria de patrimônio surgia, então, atenta às **formas de comunicação entre os povos**, reconhecendo nos processos de mobilidade ou sistemas de trocas dotados de *vias de comunicação* próprias a **condição de fenômenos históricos**. Os conteúdos achariam-se firmados nas suas relações com o meio, com o território e com a história construída a partir de um determinado itinerário²⁰.

Na atualidade, com um grande número de **itinerários culturais** se acham reconhecidos e inseridos na Lista do Patrimônio Mundial. A variedade de formatos (itinerários culturais ao longo de rios, em áreas rurais, no interior de cidades) nos permite identificar a presença de diferentes experiências de resignificação patrimonial, de conservação, de incorporação de recursos e atrativos, de gestão compartilhada, de envolvimento de atores sociais, de geração de rendas, de trato do “bem patrimonial” (categoria que transcende o material e imaterial para incorporar outros elementos, como a natureza).

Este conceito, em nosso entender, poderia desempenhar um papel fundamental na preservação do patrimônio cultural da Microrregião de Bananal, conforme teremos oportunidade de demonstrar. Esta região centenária de trocas culturais, dinâmicas produtivas e fluxos mercantis, localizada nas fronteiras das antigas Capitâneas e Províncias e dos atuais Estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, criou, assim como manteve por

¹⁸ Nas palavras de Daniela Pistorello: “Existem algumas centenas de itinerários culturais espalhados pelo globo. Uns reconhecidos pelo Comitê Científico de Itinerários Culturais (CCIC), que integra o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), órgão da UNESCO, outros, que já tem certa tradição no estabelecimento de itinerários culturais, e muitas instituições que investem na criação de itinerários culturais há menos tempo”. PISTORELLO, Daniela. Ordenação do território e patrimônio. A questão dos itinerários culturais. Univeritat Politecnica de Catalunya. 2013. Disponível em: <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/14863>, p2

¹⁹ PISTORELLO, Daniela. Ordenação do território e patrimônio. A questão dos itinerários culturais. Univeritat Politecnica de Catalunya. 2013. Disponível em: <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/14863>

²⁰ Links importantes: <http://www.icomos-ciic.org/>; http://www.icomos-ciic.org/INDEX_esp.htm; <http://culture-routes.net/fr>; <http://www.legadoandalusi.es/>

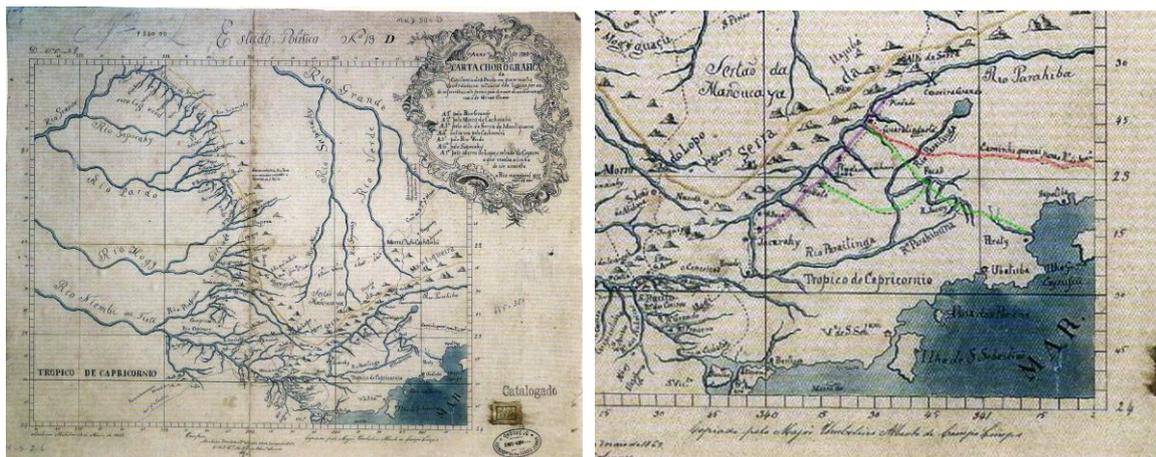
toda sua trajetória de formação e desenvolvimento, um **eixo viário norteador** conhecido como **Caminho Novo da Piedade**.

Esta estrada que também abarcaria trechos dos municípios de Lorena, Queluz, Cachoeira Paulista, Cruzeiro e São João Marcos (e que sofreu na década de 1870 uma interrupção de trajeto provocada pela entrada em cena da ferrovia Pedro II, mas se manteve íntegra na área compreendida entre Silveiras e Bananal); foi aberta entre as décadas de 1720 e 1770 pelo Governo da Capitania de São Paulo para seguir rumo à cidade do Rio de Janeiro, contando com a participação ativa de sesmeiros e moradores da Vila de Guaratinguetá e de sua Freguesia de Nossa Senhora da Piedade (atual Lorena).

O Caminho Novo da Piedade, concluído na década de 1770, promoveu o transporte de ouro entre São Paulo (minas de Cuiabá) e Rio de Janeiro; o transporte de gêneros de abastecimento entre as capitanias de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro; o deslocamento de inúmeras e constantes boiadas entre as três Capitanias e Províncias; a passagem de viajantes, comerciantes, autoridades entre estas capitanias, o transporte de café no curso do século XIX, entre outros produtos e atividades. Este intenso fluxo de mercadorias e pessoas também faz povoar as suas margens, transformando-se a estrada num vetor de ocupação e desenvolvimento regional numa zona de fronteiras, constando entre as dinâmicas impulsionadas por sua passagem, a penetração e desenvolvimento das lavouras de café, procedentes do território fluminense, que entre as décadas de 1830 e 1880.

A passagem do **Caminho Novo da Piedade** é o que integra o conjunto de vestígios que hoje se encontra disperso pelos municípios. Estudá-lo em suas especificidades, compreendê-lo em suas extensões, percebê-lo em sua abrangência são condições essenciais para os bens culturais de Areias, Bananal, São José do Barreiro, Silveiras e Arapeí possam se fazer identificados, reconhecidos e salvaguardados.

O CAMINHO NOVO DA PIEDADE



Carta Chorográfica da Capitania de São Paulo, 1766. Copiada de um documento de 1766, pelo Major Umbelino Alberto de Campos Limpo em 1869. Leituras Cartográficas Históricas e Contemporâneas, ed. conjunta Brasil Connects Cultura & Ecologia, Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo e Exército Brasileiro, São Paulo/SP, março/2003 (acervo do historiador Waldir Rueda)

Na Carta Chorográfica da Capitania de São Paulo datada de 1766 se acham presentes três caminhos na fronteira leste paulista: o **Caminho de São Paulo** (conhecido também como Caminho Geral do Sertão ou Caminho dos Paulistas, aberto no século XVII e que interligava a Vila de São Paulo às Vilas de Jundiá, Taubaté e

Guaratinguetá, grifado em lilás), a **Estrada das Minas Velhas** (identificada ainda como Caminho do Ouro para o Mar, aberta em fins do século XVII para interligar a vila de Parati com as vilas de Taubaté e Guaratinguetá, grifada em verde) e o **Caminho Novo da Piedade** (aberto em 1723 para interligar a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade à Cidade do Rio de Janeiro por terra, grifada em vermelha).

Estas três rotas cumpriam com propósitos diversos, constando entre eles os de interligar a Vila de São Paulo com as Minas Gerais através da Serra da Mantiqueira (pela passagem do Embaú, nos sertões de Guaratinguetá); o de interligar a mesma vila com a Capitania do Rio de Janeiro através da Serra do Mar (pelo porto da Vila de Parati, por mar, ou pelo novo caminho da Piedade, por terra); o de fixar populações paulistas numa zona de fronteiras, e ainda, o de impulsionar a produção de gêneros para as zonas auríferas, num esforço estratégico de consolidar os negócios paulistas num mercado interno em formação.

Os três caminhos se encontravam em terras da Vila de Guaratinguetá, uma área que nas últimas décadas do século XVIII contabilizava um importante volume de ouro e de mercadorias em trânsito entre as três capitanias. Para ela convergia a **Estrada das Minas Velhas ou Caminho do Ouro para o Mar** (aberta em fins do século XVII); caminho que tinha origem no Porto de Parati, que subia a Serra do Mar pela serra do Quebra Cangalha (trilha dos Guaianazes) para alcançar o rio Paraíba do Sul e ali se encontrar com o **Caminho de São Paulo ou Caminho Geral do Sertão**, estrada paulista procedente da Vila de São Paulo que seguia em busca das Vilas de São João Del Rei e São José Del Rei (Tiradentes) passando pela Garganta do Embaú e por um conjunto de freguesias da Comarca do Rio das Mortes, entre elas, a freguesia de Baependy. O **Caminho Novo da Piedade**, planejado em 1723 e que, na ocasião, ainda se achava em construção, partia das terras de Guaratinguetá, em particular, da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade (Lorena) para percorrer os sertões à leste em direção ao Rio de Janeiro, avançando por áreas ainda não ocupadas.

No cruzamento destas estradas firmavam-se os “dois únicos pontos da região nordeste de São Paulo de escala obrigatória para os viajantes que se destinavam às Capitanias do Rio e de Minas Gerais, ou que procediam das mesmas em busca do vale do Paraíba e da Vila de S. Paulo”²¹, desenvolvendo-se nas suas proximidades uma intensa dinâmica produtiva destinada ao mercado das estradas que abarcava o cultivo de alimentos, a produção de açúcar e cachaça, a criação e engorda de animais e sua oferta, propriamente, em ranchos e pousos. Segundo Paulo Pereira dos Reis:

“À beira da estrada, distantes algumas léguas umas das outras, surgiam as roças e mesmo os povoados que dispunham de ranchos destinados ao pernoite dos viandantes. Eram choças constituídas por cobertas de folhas de palmeiras ou sapé, apoiadas sobre altos esteios. Na zona valeparaibana eram, em geral, construções abertas de todos os lados, tendo nas proximidades as respectivas vendas que asseguravam o abastecimento dos viajantes. Esses estabelecimentos comerciais sertanejos vendiam feijão, arroz, rapadura. Açúcar, farinha de mandioca, carne de porco, toucinho, carne seca, sal, bananas, aguardente, melado, milho, velas, ferraduras, cravos, couros e peças prá arreios, cangalhas, etc. E também alugavam os pastos para equinos e muare²²

O **Caminho Novo da Piedade**, idealizado quarenta anos antes, contara entre as motivações de abertura, com a descoberta das minas de Cuiabá. Nesta ocasião, o Governador da Capitania de São Paulo pretendia estabelecer uma ligação por terra com a Casa de Fundação e da Moeda do Rio de Janeiro, à semelhança da Estrada de Garcia Paz, aberta entre as Capitanias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. No entanto, nas décadas que se seguiram, os paulistas não só perderam a ingerência sobre as áreas de mineração descobertas (Cuiabá - ; Goiás, --), como seu território sofreu uma drástica redução, acabando a Capitania de São Paulo por ser

²¹ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Novo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo. Conselho Estadual de Cultura. São Paulo. 1971. 194 pp. (Coleção "História" n9 10), p.75

²² REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Novo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p.124

anexada ao Governo do Rio de Janeiro entre os anos de 1748 e 1763. A Carta Corográfica (1766), elaborada no período em que os paulistas readquiriam sua autonomia, prestava-se a oferecer um quadro deste território, parecendo-nos importante observar que a proximidade com as fronteiras de Minas Gerais e Rio de Janeiro oferecia condições importantes ao desenvolvimento econômico da capitania.

O **Caminho Novo da Piedade**, por tudo isso, ainda enfrentava dificuldades de realização, preocupando-se o Governo da Capitania na ocasião, em oferecer “privilégios aos povoadores e abridores do caminho da Piedade”²³, além das “terras de que carecessem”, da “ferramenta necessária para a cultura das referidas terras ‘e todos os privilégios que S. Mag concede aos povoadores de terras’”²⁴. A continuidade das obras dependia dos “grandes esforços dos seus construtores” para vencer “trechos alagadiços que precisavam de aterros”, para “realizar numerosíssimos cortes em regiões bastante acidentadas como as das Serras da Bocaina e do Mar”, ou ainda, enfrentar “a falta de mantimentos e dificuldade de condução delles”²⁵.

Desde as primeiras picadas, os construtores encontraram dificuldades técnicas para vencer obstáculos naturais numerosos e difíceis, mas com o tempo, outras modalidades de problemas tornaram esta tarefa ainda mais difícil: o “caminho novo” sofreu a oposição de moradores das vilas de Parati e Ilha Grande; enfrentou resistências de Luís Vaia Monteiro (Governador do Rio de Janeiro), de Lourenço de Almeida e de Antonio de Noronha (Governadores de Minas Gerais); sofreu desentendimentos com os jesuítas da fazenda Santa Cruz, e vivenciou “a crise criada com a extinção da Capitania de S. Paulo durante 17 anos (1748-1765), que acelerou o empobrecimento paulista com reflexos desfavoráveis na realização das obras da estrada”²⁶.

Na década de 1760, o seu itinerário ainda se achava em definição. Em 1765, ano anterior à confecção desta Carta, o Governador Luís de Sousa Botelho e Mourão ordenara que o caminho se afastasse do trajeto original e que após passar pelo território da futura Vila de Areias, ele seguisse “pelas terras marginais do rio Paraíba” até a barra do rio Piraí, contando para tanto com o apoio de lideranças políticas da Freguesia de Campo Alegre, atual ----. Este traçado, entretanto, não chegaria ao fim, determinando o novo Governador e Capitão general Martim Lopes de Saldanha, em 1776, que se retomasse o traçado original e que o caminho seguisse pelos territórios das futuras vilas de Areias e Bananal rumo a Serra da Bocaina até o Rio Piraí, na divisa com a Capitania do Rio de Janeiro. As condições de realização da estrada, de qualquer forma, já eram outras e em dois anos o projeto alcançou sua conclusão.

ESTRUTURAÇÃO

Aberto o **Caminho da Piedade** em 1778, tratava-se de garantir a presença de “..moradores, em número suficiente, para povoarem a zona marginal da estrada aberta e realizarem, de modo permanente, os serviços de conservação indispensáveis ao ‘caminho novo’”²⁷. Para tanto, o General Martim Lopes Saldanha, Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo concedeu treze sesmarias nas margens do Caminho Novo da Piedade²⁸, valendo observar que a prosperidade já alcançada nas terras da Freguesia da Piedade cumpria um papel fundamental.

²³ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 121

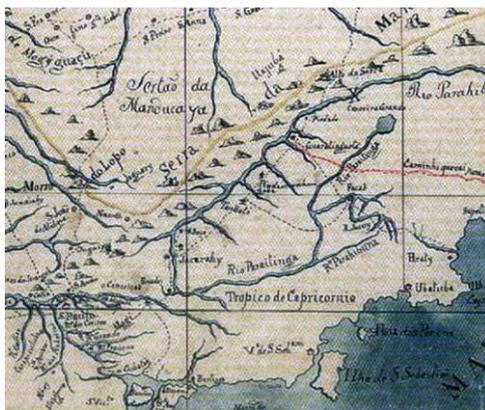
²⁴ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 67

²⁵ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 114

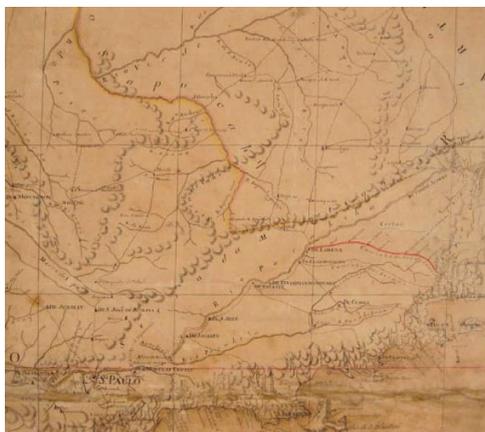
²⁶ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 110

²⁷ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 67

²⁸ IBGE, Enciclopédia dos Municípios, 1957, vol 28, p107



Fragmento da Carta Corográfica da Capitania de São Paulo, 1766. Copiada de um documento de 1766, pelo Major Umbelino Alberto de Campos Limpo em 1869. Em vermelho (com grifo nosso) consta o Caminho Novo da Piedade partindo das terras de Guaratinguetá com traçado ainda indefinido.



Fragmento do Mapa Corographico da Capitania de São Paulo, 1791-1792. Mapoteca do Itamaraty, Rio de Janeiro. Em vermelho (com grifo nosso) consta o Caminho Novo da Piedade, já devidamente identificado.

Na década de 1780, os bairros rurais da região de Piedade, entre elas, o da Freguesia de Areias (criada em 1787), passavam a contar com uma população de 4 mil habitantes (1788), uma produção expressiva de gêneros de abastecimento (milho, feijão, arroz, mandioca, fumo, algodão, amendoim, aguardente, melado e açúcar) e uma significativa criação de animais (cavalos, porcos, muares), merecendo, em 1789, a elevação da Freguesia da Piedade à condição de Vila de Lorena. A nova vila, desmembrada das terras da Vila de Guaratinguetá, a partir de então, assumiria a jurisdição de um imenso território que não só abrigava toda a extensão do Caminho Novo da Piedade (área das atuais cidades de Areias, São José do Barreiro, Silveiras, Bananal e Arapeí), como integrava as freguesias de acesso às Minas Gerais (área das atuais cidades de Piquete, Cachoeira Paulista, Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz).

Em seu interior, as dinâmicas de circulação e produção ganhavam maior intensidade, observando Paulo Pereira dos Reis que:

“Com o decorrer dos anos a circulação pelo estreito e acidentado caminho novo intensificava-se, tornando-se cotidiano o transito das caravanas de viajantes e de tropas de bestas que marchavam em ‘linha indiana’: os homens sob as ordens de um chefe a cavalo e os animais de carga liderados pela madrinha, muar amestrado que puxava a fila. À beira da estrada, distantes algumas léguas umas das outras, surgiam as roças e mesmo os povoados que dispunham de ranchos destinados ao pernoite dos viandantes. Eram choças constituídas por cobertas de folhas de palmeiras ou sapé, apoiadas sobre altos esteios²⁹.

Nas margens da estrada, a Freguesia de São Miguel das Areias (1787) assumiria novas dimensões, à semelhança do povoado de Santana da Paraíba Nova que lhe dera origem. Areias nascera em área de índios puris nas proximidades das nascentes do rio

Paraitinga e de um ponto de concentração e pouso de tropeiros. Suas terras, dadas em sesmaria a antigos moradores de Rezende, passavam a contar com o padre Joaquim José da Silva e com o Capitão-Mor Gabriel Serafim da Silva que, em pouco tempo, se tornaria um dos homens mais ricos da região³⁰. Sua elevação à Freguesia ocorreria em 1784 e à condição de Vila de São Miguel das Areias, em 1816.

Em terras da Vila de Lorena, nas proximidades do “Pouso do Ventura” entre os rios Paraíba e Paraitinga, ganharia forma o “Bairro dos Silveiras”; bairro constituído por volta de 1800 pelas famílias (sesmeiros) Rêgo Barbosa, Rêgo da Silveira, Bueno da Cunha e Antônio Silveira Guimarães, tornando-se Freguesia de Nossa Senhora da

²⁹REIS, Paulo Pereira dos. *O Caminho Novo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo* Op.Cit.p 124

³⁰ IBGE, Enciclopédia dos Municípios, 1957, vol 28, pp82/84. Entre os primeiros povoadores constariam também: Joaquim Lopes Guimarães, Bento Leme de Camargo, João Ferreira de Souza, Joaquim de Siqueira e Mota, Antônio de Vilas-Boas e Silva, alguns dos quais desempenharam funções de governança

Conceição dos Silveiras, em 1830, e Vila de Silveiras, em 1842 (instalada em 1845). Silveiras manteria vínculos históricos com as atuais cidades de Cruzeiro, Cachoeira Paulista e Cunha (através de Campos de Cunha)³¹.

Nas terras da Vila de São Miguel das Areias e também nas margens do Caminho Novo da Piedade, achavam-se famílias há longo tempo instaladas, procedentes do porto de Mambucaba e também de Minas Gerais. Mas, coube a um grupo de sesmeiros (Alferes José Gomes dos Santos, Sargento-mor João Ferreira de Souza e seus cunhados, Capitães Fortunato, José e João Pereira Leite, entre outros) erigir, na década de 1820, uma capela próxima a um pouso onde os tropeiros encontravam dificuldades de passagem. Em 1833, o coronel João Ferreira de Souza, filho do sargento-mor, doou terras para formação de um patrimônio, vindo o povoado a se constituir em Freguesia de São José do Barreiro em 1842, e em Vila de São José do Barreiro, em 1859³².



Fragmento de mapa dos caminhos paulistas com identificação do Caminho Novo da Piedade

O povoado que daria origem a Bananal nasceu na década de 1780, numa porção do Caminho Novo mais próxima da fronteira da Capitania do Rio de Janeiro, em terras da Vila de Lorena que ainda se achavam ocupadas por remanescentes de tribos indígenas. Com a concessão de sesmarias pelo capitão-mor Manoel da Silva Reis, em 1785, João Barbosa Camargo e sua mulher, Dona Maria Ribeiro de Jesus, instalaram uma capela dedicada ao Senhor Bom Jesus do Livramento. Seus descendentes, entre eles o Comendador Antônio Barbosa da Silva, obtiveram a elevação do povoado à condição de Freguesia, em 1811, ocasião em que o povoado passou à administração da Vila de Areias (1816) até elevar-se à Vila em 1833. Entre seus quatro distritos, constavam Santo Antônio (hoje **Arapeí**) e Rancho Grande, nas margens do Caminho Novo da Piedade³³.

Entre os produtos que se achavam em circulação, constavam **gêneros de abastecimento** para a cidade do Rio de Janeiro, produtos que se tornariam cada vez mais recorrentes. O trânsito de gado, em particular, era intenso e danoso a estrada, constando que, na década de 1780, o Capitão-mor de Guaratinguetá, Manuel da Silva Reis, se viu obrigado a permanecer “pelo menos durante seis meses de cada ano, no caminho novo, no Bairro do Bananal” para receber “diretamente as instruções governamentais de Bernardo José de Lorena acerca das reformas e conservação da estrada”³⁴. O transporte de gado para o Rio de Janeiro, fonte de ganhos regionais (com a engorda e criação de animais) motivaria, inclusive, a adoção de um desvio pela Picada da Bocaina (por terras da Vila de N. Sra. da Conceição de Angra dos Reis da Ilha Grande), e ainda, a cobrança de uma taxa denominada “imposição do gado” no Registro de Lorena; um tributo que perduraria por longo período.

Ainda na virada dos séculos XVIII para o XIX, o trânsito da estrada já motivava a instalação de diversas estalagens, que, segundo Paulo Pereira dos Reis, podiam ser caracterizadas como:

“..rústicos abrigos [nos quais] depositavam-se os arreios, as cangalhas, as bruacas e as canastras; preparavam-se os alimentos e dormia-se em redes ou sobre couros de boi. Nesses locais os animais eram aliviados das cargas, tratados de seus ferimentos e suas ferraduras, quando necessário, substituídas. Aí

³¹ IBGE, Enciclopédia dos Municípios, 1957, vol 30, pp 302/304

³² <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/saosedobarreiro.pdf>

³³ IBGE, Enciclopédia dos Municípios, 1957, vol 28, pp107/110; <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/bananal.pdf>

³⁴ REIS, Paulo Pereira dos. *O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo* Op.Cit.p 129

estes semoventes recebiam as rações de milho e eram encaminhados aos pastos (..) [Estas estalagens também] abrigavam sem distinções, escravos africanos ou ameríndios, tropeiros negros, arreadores mulatos e mamelucos, brasileiros e reinóis pobres e ricos, plebeus e nobres e também os ilustres artistas e cientistas europeus que perpetuaram em desenhos e relatos as suas impressões e pesquisas sobre tudo que viram na América Portuguesa”³⁵

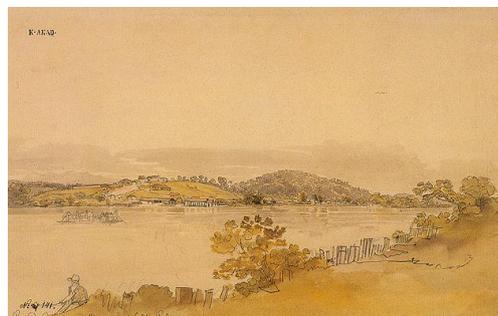
No olhar de Carl Friedrich Philipp von Martius, em passagem pela estrada que identificou como “Caminho de Santa Cruz para Lorena”, em 1817, encontramos o registro de uma trilha “apertada pelo mato, quase intransitável de lama no verão e de pó no inverno” (155), que poderia ser assim descrita:

“As estradas abertas em geral em terreno argiloso, ficavam intransitáveis, e o crescimento dos córregos da montanha em catadupas, através dos quais a bagagem tinha que ser frequentemente carregada às costas do tocador, retardou a viagem de modo extraordinário”³⁶

No trecho paulista, após passar pela “Freguesia de Bananal, pelo morro Formoso (na ‘terceira lombada’), pelo povoado de Barreiro”, sua comitiva chegou “após três dias de viagem” na Vila de Areias. Segundo Paulo Pereira dos Reis:

“..observando von Martius a existência de plantações de milho, de linho e de trigo turco. Além da Vila de São Miguel de Areias, faz menção a ‘uma insignificante aldeia de índios (Queluz) (...) Prosseguindo a viagem avistaram Melada, ‘lugarejo de alguns pobres casebres’ e alcançaram Silveiras (...) onde acharam um rancho para pouso. De Silveiras continuaram a viagem ‘ainda e sempre na montanha, porém já espaçavam os cumes arredondados e apareciam belas roças de milho, mandioca e cana, em grandes planícies’, mas somente trilharam as terras baixas do Vale do Paraíba após a ‘casaria do Paio’, quando tomaram ‘um atalho para Minas e, porisso se chama Mineiro, e alcançaram, finalmente, a vargem de Lorena, antes chamada Guaipacaré, sítio pobre, sem importância, apesar de férteis arredores e do tráfego, entre São Paulo e Minas gerais, constando umas quarenta casas”³⁷

Já quando da passagem do naturalista francês Auguste de Saint Hilaire pelo “caminho novo”, em 1822, ele notaria a presença de uma “grande quantidade de ranchos e vendas”³⁸, observando que a estrada era “mais movimentada devido aos tropeiros e viajantes que se dirigiam para o Rio de Janeiro ou do Rio subiam para Minas através da passagem do Embaú”. O naturalista também



Paisagem de Cachoeira, a 3 milhas de Lorena. Tomas Ender, 1816-1817. Fonte: Itaú Cultural



Rancho em Mineiros a duas milhas de Lorena em direção ao Rio de Janeiro. Thomas Ender, 1817. Fonte: Itaú Cultural



Mineiros numa venda. Thomas Ender. Fonte: Itaú Cultural

³⁵ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 125

³⁶ Spix e Martius citado por REIS, Paulo Pereira dos. Op.Cit. cit p157

³⁷ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.pp157/158

³⁸ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 161

deixou registrado que nela haviam pousos “mais ou menos tão grandes quanto os da estrada do Rio de Janeiro e Vila Rica”³⁹, chamando-lhe atenção um estabelecimento localizado na região de Bananal. Em suas palavras:

“Aquele há que chamam Rancho Grande não podia ter nome mais adequado porque incontestavelmente é o maior dos que vi desde que estou no Brasil. É coberto de telhas, bem conservado, alto acima do solo e cercado de balaustrada”⁴⁰

O Caminho Novo da Piedade em princípios do século XIX, passava a redesenhar um território ainda pouco conhecido, surgindo em suas margens um vasto conjunto de bens, de atividades, de práticas econômicas e padrões culturais tão bem descritos por Paulo Pereira dos Reis:

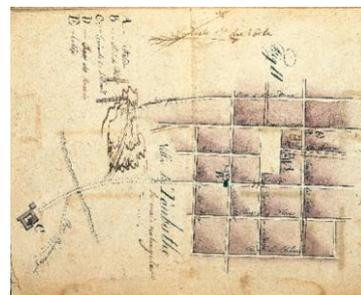
“Com a estrada, o desbravamento da floresta, a dominação do silvícola, o aparecimento de propriedades rurais, de ranchos, pousos, bairros, aldeias, capelas, capelas curadas, freguesias e vilas. Assim haviam surgido, até aquela época, o Porto de Cachoeira, o Bairro de Silveiras, a Aldeia de São João de Queluz, a Vila de São Miguel de Areias, o Povoado do Barreiro, a Freguesia do Bom Jesus do Livramento do Banana e, em terras fluminenses, a Freguesia de São João Marcos”⁴¹

ARTICULAÇÕES REGIONAIS

Os paulistas começaram a percorrer os sertões valeparaibanos no século XVII em busca de mão-de-obra indígena, mas também com o intuito de fixar vilas de abastecimento para favorecer os caminhos para a região mineira. Estes sertões, para além de passagem, constituíam-se num objetivo, datando da segunda metade deste século, a instalação de “pequenos núcleos de abastecimento para as expedições e armações que buscavam a exploração dos minérios na serra de Sabarabuçu”⁴². Estas expedições favoreceriam a fundação de Taubaté (1640), Guaratinguetá (1651) e Jacareí (1653).

A Vila de São Paulo, por sua vez, centralizava as atividades mercantis; sua economia florescente permitia que assumisse uma posição hegemônica entre os demais núcleos, vilas e povoados, constando entre as práticas a de ordenar o apresamento indígena para garantir a produção dos colonos vicentinos; a de garantir a melhoria das rotas de comércio para facilitar a organização das armações e ampliar o comércio com as demais vilas e áreas litorâneas; a de buscar metais preciosos em sincronia com a manutenção das fazendas paulistas em produção. E em meio a estas dinâmicas, os paulistas criavam e recriavam seus caminhos⁴³

Por regiões longínquas, com bairros rurais dispersos, a colonização paulista foi dando forma aos seus sertões; no Vale do Paraíba, as novas vilas se



Taubaté. Fonte: Coleção Yan de Almeida



Jacareí. Fonte: Coleção Yan de Almeida



Vila de São José do Parayba (São José dos Campos). Thomas Ender, 1817, Fonte: Itaú Cultural

³⁹ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Novo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 162

⁴⁰ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Novo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p P125

⁴¹ REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Novo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo Op.Cit.p 167

⁴² MENDONÇA, Regina Kátia Rico Santos de. Escravidão indígena no Vale do Paraíba. Exploração e conquista dos sertões da Capitania Nossa Senhora da Conceição de Itanhaém, século XVII. Dissertação de Mestrado em História Social, FFLCH, USP, 2009, pp 55/56

⁴³ MENDONÇA, Regina Kátia Rico Santos de. Op. Cit, pp 39/40

esforçavam para organizar a produção “de farinhas, milho, feijão entre outros gêneros alimentícios”; estimular a criação de gado e sua comercialização; promover a produção de aguardente; “zelar pelos caminhos, pontes, aterrados, entradas e saídas da vila”; articular os caminhos entre os bairros; administrar os conflitos relacionados com a utilização da mão-de-obra indígena e o aforamento das suas terras; regular a expansão das propriedades. Um conjunto de atribuições que denotava “um quadro de mercantilização crescente”, acompanhado pela concentração de terras, de mão-de-obra e de riquezas nas mãos de uma elite local enquanto crescia o “contingente de homens livres e pobres na vila e no seu entorno”.

Nas primeiras décadas do século XVIII, em meio às demandas por abastecimento nas regiões de mineração, a Vila de Guaratinguetá passou a abrigar um entroncamento de caminhos, conforme pudemos observar, constando em seu termo a presença de freguesias, bairro rurais, vendas e pousos abastecidos por gêneros agrícolas e criatórios de seu próprio território.

Nas décadas seguintes, esta grande área de produção e circulação já demarcava a presença de unidades integradas e especializada em abastecimento, ultrapassando parte das unidades dos marcos territoriais paulistas, como podemos observar na porção da Serra da Mantiqueira cortada pelo “Cam. de S.P, p^a Minas”. Nesta área, povoados e freguesias de origem paulista – como a Freguesia de Pouso Alto e seus povoados de Baypendy e Juruoca – logo se fariam incorporados à Comarca do Rio das Mortes (hoje, região de sul de Minas)⁴⁴.

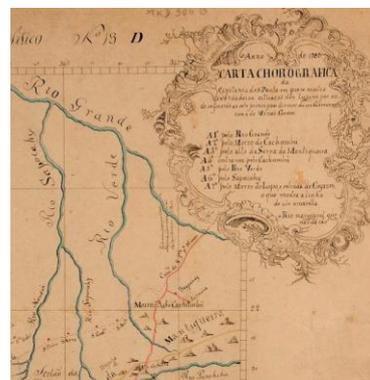
Por outro lado, com a conclusão do Caminho Novo da Piedade, as atividades produtivas ampliariam suas perspectivas de desenvolvimento ao centrarem esforços no atendimento às demandas de abastecimento da cidade do Rio de Janeiro. Mais do que isso, a convergência de interesses entre paulistas, mineiros e fluminenses possibilitaria a esta região de fronteiras vivenciar dinâmicas até então desconhecidas. Os dados econômicos nos ajudam a compreender e visualizar estes processos.

Antes de tudo, nas palavras de Renato Marcondes:

“O município do Rio de Janeiro representava o principal centro urbano e comercial brasileiro no início do século XIX, especialmente após a transferência da corte portuguesa em 1808. Neste período, a população carioca crescia a taxas significativas, ampliando a demanda de mercadorias. O rápido florescimento deste mercado fazia convergir para a cidade uma gama extremamente vasta de produtos nacionais e estrangeiros, que não provinham dos seus arredores. No plano interno, as relações mercantis alcançavam desde o extremo sul do País até o Nordeste brasileiro”⁴⁵



Guaratinguetá. Jean Batiste Debret, 1827



Carta Chorográfica da Capitania de São Paulo, 1766. Em vermelho (grifo nosso) consta o Caminho de São Paulo para as Minas



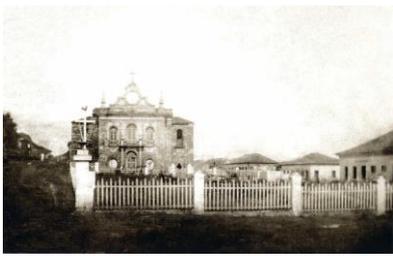
Mapa da Capitania de Minas Gerais. 1778. Em vermelho (grifo nosso) consta Caminho de São Paulo para as Minas



Vale do Paraíba. Jean Batiste Debret, 1827

⁴⁴ Carta Chorográfica da Capitania de São Paulo de 1766 e Mapa da Capitania de Minas Gerais de 1778

⁴⁵ MARCONDES, Renato Leite. Formação da rede regional de abastecimento do Rio de Janeiro: a presença dos negociantes de gado (1801-1811) IN Topoi, Rio de Janeiro, mar. 2001, p. 41-71.



Matriz de Nossa Senhora de Monserrat, Baependi



Vista de Pouso Alto, MG em princípios do séc XX - <https://youtu.be/srMifAO92eY>



Antiga Câmara Municipal de Resende.

A demanda interna por mercadorias endereçada às regiões de mineração passava a ter no Rio de Janeiro uma nova área de fomento. Além disso, a emergência de lavouras de cana e de café também começava a exigir “animais para o transporte, vestuário e alimentação”, impulsionando a pecuária e as rotas de comércio. Por tudo isso, o Caminho Novo da Piedade se prestava a assumir um papel de extraordinária relevância, valendo observar que ele cumpriria uma função singular: a de estruturar “um ramo da corrente de comércio do gado”⁴⁶.

Em seu conjunto, seriam vários os eixos de abastecimento do Rio de Janeiro constando entre eles as rotas de fornecimento de gêneros e animais procedentes da Capitania/Província de Minas Gerais⁴⁷. No caso do Vale do Paraíba, a criação, propriamente, de gado vacum não se constituía tão expressiva, constando entre os gêneros exportados pela Vila de Lorena para a Corte do Rio de Janeiro, em 1808, o volume de “1.561 bois, 1 cavalo, 50 porcos vivos, 330 capados, 10.118 galinhas, 1.105 arrobas de toucinho e 4 alqueires de farinha”. O Caminho Novo da Piedade, entretanto, dava passagem a um grande volume de animais procedentes de outras áreas paulistas, mineiras e sulistas; número que, segundo o Governador de São Paulo, Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça, alcançara a cifra em 1801, de “7.053 bestas, 2.148 cavalos, 8 burros e 4.584 bois” Nos cálculos do historiador Alcir Lenharo, nas primeiras décadas do século XIX, cerca de “10 mil [animais] poderiam adentrar o território paulista do Vale do Paraíba para atingir a corte”⁴⁸.

O fluxo “de gêneros que desciam do sul de Minas [para se somar a] todo o fluxo de mercadorias oriundas de São Paulo, das quais a mais substantiva era o gado criado no sul, especialmente nos Campos Gerais” transformaria este eixo viário numa “das principais estradas, ou talvez a primeira do comércio interior e na qual transitam diariamente mais de 600 animais, cavalos e muares, 300 bois, e imensos porcos, carneiros, cabras...”⁴⁹

Para além dos danos causados a estrada, o fato é que as Vilas, freguesias e bairros paulistas veriam crescer suas atividades e negócios, constando entre eles as de engorda de animais para a revenda na Corte. Da mesma forma, as atividades agropecuárias das Vilas, freguesias e bairros da Comarca do Rio das Mortes veria crescer os negócios e sua população, registrando o “grande termo de Campanha” [integrado por Campanha, Jacuí e

⁴⁶ MARCONDES, Renato Leite. Formação da rede regional de abastecimento do Rio de Janeiro. Op. Cit., p41

⁴⁷ As ligações entre Rio de Janeiro e Minas Gerais passaram a contar, desde as primeiras décadas do século XVIII, com o “Caminho Novo” ou Caminho de Garcia Rodrigues (estrada que passava pelas atuais cidades de Juiz de Fora e Barbacena), além de algumas variantes. Até então, estas ligações se davam pelo chamado Caminho Velho, aberto no final do século XVII na Serra do Mar, a partir dos portos de Angra dos Reis e Parati, passando por terras e caminhos paulistas.

⁴⁸ LENHARO, Alcir. As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. Editora Símbolo, 1979, p. 79-81

⁴⁹ LENHARO. Op.cit p. 62 citando um relatório do tenente-engenheiro Conrado J. Niemayer [de 1829 / RLM],

Baependi], em 1808, o montante de “35,76 por cento da população total da comarca”, enquanto a Comarca, propriamente, passava a registrar na década de 1830, “quase metade da população total” da Província de Minas Gerais⁵⁰.

A Vila de Lorena, que contava em seu termo os atuais municípios de Areias, São José do Barreiro, Silveiras, Bananal, Arapeí, Piquete, Cachoeira Paulista, Cruzeiro, Lavrinhas e Queluz; manteria por longo período, um forte vínculo com a porção centro-sul da Comarca do Rio das Mortes ao partilhar com ela suas bases de desenvolvimento. Também com o território fluminense, os vínculos se veriam estreitar. O “Caminho para São Paulo” ou “Estrada Real de Santa Cruz”, nome conferido na porção fluminense, fora iniciado entre os anos de 1728 e 1733, com o propósito de transportar o ouro procedente das minas de Cuiabá (Mato Grosso) para os portos do Rio de Janeiro. Ao longo do tempo, ele firmara o trajeto por Santa Cruz, Itaguaí e São João Marcos, nascendo nesta área Vilas, Freguesias e bairros de similar importância econômica⁵¹.

Os laços - produtivos, comerciais, sociais, culturais - estabelecidos entre as três Capitâneas/Províncias nesta porção do território brasileiro, acabariam por promover um notável fenômeno político. Em 1829, a Câmara da Vila de Resende lançaria a proposta de criação de uma **nova província** no Império Brasileiro, constituída pelas vilas de Baependi, Lorena, Guaratinguetá, Bananal, Areias, Cunha, São João do Príncipe, Ilha Grande, Parati, Valença, Resende e Campanha. Entre os argumentos constavam que a região possuía “características tão peculiares e próprias” - em razão das vilas se manterem “intimamente ligadas por laços de parentesco de seus habitantes” - que, “no interesse comum desses municípios”, a nova província poderia ofertar grandes contribuições ao Império como seu futuro “centro da maior riqueza”⁵². O projeto não conseguiu seguir adiante, mas os debates retornaram em 1831 e, em 1860, Zaluar, em passagem pela região, afirmava existir naquela porção do Império: “três artérias de magna importância [que] comunicam Resende com as outras províncias irmãs: pela estrada Presidente Pedreira, da Barra Mansa ao Picu, ela está em contato com o grande centro da capital; pela estrada chamada da Bocaina comunica com a Província de Minas; e pela estrada do Ariró, com a de São Paulo, parte de cujo território atravessa”⁵³



Mapa da Província do Rio de Janeiro, 1833. Em vermelho (grifo nosso) consta o Caminho Novo da Piedade em território fluminense.



Venda do padeiro, 6 milhas do Rio de Janeiro. Aquarela de Thomas Ender quando em viagem pelo vale do Paraiba acompanhando Spix e Martius entre os anos de 1816 e 1817.



Rancho no caminho da Fazenda da Mandioca. Thomas Ender, 1817. Fonte: Itaú Cultural

⁵⁰ CUNHA, Alexandre Mendes. “Espaço, paisagem e população: dinâmicas espaciais e movimentos da população na leitura das vilas do ouro em Minas Gerais ao começo do século XIX” IN Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 53, p141/149

⁵¹ Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. INEPAC/SEBRAE-RJ/Governo do Estado do Rio de Janeiro/UNESCO, 2004. Disponível em:

[http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/F75904E1097E26CB8325735C004DC711/\\$File/NT0003612E.pdf](http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/F75904E1097E26CB8325735C004DC711/$File/NT0003612E.pdf)

⁵² IBGE, Enciclopédia dos Municípios, 1958, vol 24, pp 122/127

⁵³ <http://paraibanova.blogspot.com.br/2017/02/a-provincia-de-resende.html>

DINÂMICAS INTERNAS E TRANSFORMAÇÕES

As oportunidades abertas nesta zona de fronteiras do Vale do Paraíba Paulista pelo Caminho Novo da Piedade atraíram famílias de outras regiões, em particular, das áreas de mineração. Entre elas, o português Alferes João Ferreira Guimarães, procedente da região aurífera de Aiuruoca, que adquiriu terras na paragem do Ribeirão do Barreiro, no termo da Vila de Lorena, para empreender seus negócios.

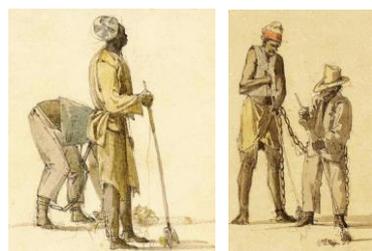
Entre os anos de 1785 e 1792, ele negociou uma área nas margens da estrada dotada um conjunto de edificações: duas casas de vivenda (com três lanços e “parede de mam com seis portas e três janelas”), uma casa coberta de telha “que serve de cozinha”, “mais dois lansos de caza também cuberta de telha, que serve de payol”, um monjolo, arvoredos de espinhos e “mais quatro lansos de caza cuberta de telhas, que serve de Rancho de passageiros”⁵⁴. Nos anos seguintes, João Ferreira Guimarães solicitou do Governo de São Paulo, e obteve em 1796, a doação de uma sesmaria em área contígua para expandir suas lavouras e criações, instalando ali o **Barreiro** e o **Engenho do Barreiro**, uma unidade de produção e comercialização mista que reunia benfeitorias para produzir de açúcar e aguardente, além de uma fazenda de criar e um rancho de tropas.

Esta propriedade, que em 1803 passaria para a gerência da viúva, Isabel Maria de Souza, e do filho testamentário, Coronel João Ferreira de Souza, ampliou as senzalas nas décadas seguintes para tratar também das lavouras de café, assumindo o nome de **Fazenda Pau D’Alho**. Em meados do século XIX, esta fazenda passava, então, a contar com 302 escravos, “plantação de café (212 mil pés), criação de animais (carneiros, porcos, etc) e de serviço de tropas (30 bois de carris e 115 bestas, sendo alguns arreados)”⁵⁵

À semelhança da Fazenda Pau D’Alho, o Caminho Novo da Piedade viu instalar uma grande quantidade de fazendas mistas: propriedades, por sua vez, que em princípios do século XIX começaram a ensaiar o cultivo de café. Esta nova modalidade de lavoura procedia das terras fluminenses e exigia aguardar de 3 a 5 anos para a primeira colheita. Os preços obtidos no mercado internacional, no entanto, passavam a incentivar os produtores a expandir as plantações, mesmo em tempos de baixa cotação, como se deu na década de 1820. Os cafeeiros se misturavam às lavouras de milho e de feijão, como notou Auguste de Saint-Hilaire em 1822; os gêneros de abastecimento sombreavam os pés recém-plantados ao mesmo tempo em que mantinham os cativos trabalhando no cultivo dos mantimentos e, desta forma, a lavoura cafeeira alcançava seu autofinanciamento.



Fazenda Pau Dalho, São José do Barreiro



Aquarelas de Thomas Ender, 1817/1818. Fonte: Itaú Cultural

⁵⁴MOURA, Carlos Eugênio Marcondes de (org). Fazendas de Café do Vale do Paraíba – o que os inventários revelam (1817-1915). Governo do Estado de São Paulo/Secretaria da Cultura, 2014. Disponível em:

<http://valedoparaibaarquivoshistoricos.blogspot.com.br/2015/02/o-alferes-joao-ferreira-guimaraes-e.html>

⁵⁵Arquivo do Estado de São Paulo. Contas de Testamento. Juízo do Respiduo – (BR APESP JR C005499 D013) Disponível em <http://valedoparaibaarquivoshistoricos.blogspot.com.br/2015/02/o-alferes-joao-ferreira-guimaraes-e.html>

Estimulados pelos preços, os produtores de diversas vilas do Vale do Paraíba paulista já vinham ampliando, de fato, há algum tempo os seus cafezais, passando a produção de 400t anuais (1797-1811), para 1.500 t anuais (1812 a 1816), 6.100 t anuais (1817-1821) e 13.500 t anuais (1822-1823)⁵⁶.

As novas lavouras encontravam maior espaço nas propriedades que cultivavam cana de açúcar⁵⁷. Por outro lado, parte dos terrenos do Vale não apresentavam condições de clima e relevo para a produção, o que orientou, em vários sentidos, esta expansão. Neste sentido, os cafezais se propagaram pelos sopés da serra do Mar (Bocaina) e da Mantiqueira (pelos morros de “meia laranja” com solos de massapé vermelho); enfrentaram dificuldades nas regiões mais montanhosas e desprovidas de condições ideais para o cultivo, assim como sofreram resistências nas áreas de planície do rio Paraíba onde as lavouras de cana de açúcar se achavam plenamente sedimentadas⁵⁸. Nas palavras de Renato Marcondes:

“Alguns aceitaram a substituição da cultura da cana pela do café, quase que sem reservas, abrindo à invasão dos cafezais suas terras numa intensidade surpreendente de produção como Santa Izabel, Taubaté, Vila Bela, Mogi e Bananal, no período compreendido entre 1800-1836-1854 (...) Outros, onde a invasão dos canaviais, mais intensa, solidificara os ‘teres’ dos indivíduos e permitira à estrutura econômica-social, uma base mais sólida, hesitam ante a aceitação da invasão em massa, dos cafezais, e contemporizam a sucessão, numa substituição paulatina como Guaratinguetá, Jacareí, Lorena, Paraíba, Pindamonhangaba, São José dos Campos, São Luiz, São Sebastião e Ubatuba, no mesmo período (...) Em alguns, a invasão intensa é instável, passageira, e o café, como agricultura itinerante, invade-os, depauperava as terras, sucedendo-se à invasão intensa, a intensa decadência como em Santa Izabel, Ubatuba e Vila Bela, no período entre 1854-1886.”⁵⁹

Mas o Vale do Paraíba só viu crescer efetivamente esta produção quando “o cafeeiro deixou de representar uma ocupação promissora e passou a constituir efetivamente uma opção de investimento rentável, os maiores escravistas envolveram-se, em larga escala, na produção de café”⁶⁰. Nos dizeres do historiador Rafael Marquese, “o processo de ocupação do Vale do Paraíba guardou estreita conexão com o tráfico negreiro transatlântico”⁶¹ e, neste sentido, o bairro, depois Freguesia, Vila e cidade de Bananal expressou de forma mais plena a cafeicultura escravista da região.



Plantação de Café. Johann Steinmann, 1836.

⁵⁶ MARQUESE, R.B; TOMICH, Dale. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX”. In: SALLES, R.; GRINBERG, K. (org.) O Brasil Império (1808-1889). Volume 2 (1831-1871). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 354-356

⁵⁷ MARCONDES, Renato Leite. “A propriedade escrava no Vale do Paraíba paulista durante a década de 1870” IN Revista Estudos Históricos, vol 1, n29, 2002, p2

⁵⁸ MARCONDES, Renato Leite, Op. Cit., p3

⁵⁹ HERRMANN, 1986, p. 114 citado por MARCONDES, Renato Leite. “A propriedade escrava no Vale do Paraíba paulista durante a década de 1870” IN Revista Estudos Históricos, vol 1, n29, 2002, p2

⁶⁰ Nas palavras de Marquese: “Possivelmente o mesmo ocorreu em outros municípios cafeeiros importantes do Vale do Paraíba, como Barra Mansa, Pirai, Valença, Paraíba do Sul e Cantagalo, no Rio de Janeiro, ou então Juiz de Fora, Ubá e Mar de Espanha, em Minas Gerais”

⁶¹ MARQUESE, Rafael de Bivar. Diáspora africana, escravidão e a paisagem da cafeicultura no Vale do Paraíba oitocentista IN Almanack Braziliense, nº7, maio 2008, p139/140

O bairro do Bananal, em terras da Vila de Areias, foi uma das primeiras áreas a cultivar o café em terras paulistas. Localizado nas fronteiras da Capitania/Província do Rio de Janeiro, Bananal abrigava, em 1801, 978 habitantes (401 escravos e 577 livres) distribuídos em 124 fogos ou domicílios produtores, em sua maioria, de arroz, feijão, milho e mandioca; deles, apenas sete comercializavam seus excedentes, enquanto outros quatro produziam açúcar e aguardente. No conjunto das propriedades, 44 domicílios empregavam escravos na produção de mantimentos, na criação de animais, nas lavouras de cana e na produção de aguardente, valendo observar que o café ainda não constava nos registros. Passados 16 anos (1817), enquanto o número de domicílios começava a decrescer (121 domicílios), apenas 28 deles permaneciam com lavouras de mantimentos; na ocasião, metade dos domicílios já se achavam voltados para o cultivo de café. A paisagem chamaria atenção de Saint-Hilaire que em 1822 registrou:

“A três quartos de légua do rancho onde passamos a última noite alcançamos a Aldeia do Bananal, sede de paróquia. Esta vila fica situada num vale bem largo entre morros cobertos de mata e compõem-se de uma única rua. Pareceu-me de fundação recente, mas é provável que adquira logo importância, pois se acha no meio de uma região onde se cultivava muito café e cujos habitantes, por conseguinte, possuem rendas consideráveis”⁶²

Bananal passaria a se firmar nesta década como um centro cafeeiro importante. Suas lavouras contavam com a presença de 10 ou mais escravos em cada domicílio; números que no final da década de 1820, já abarcavam a presença de 420 domicílios e uma população de 4.019 habitantes (2.282 escravos e 1.737 livres). Neste intenso crescimento, 218 domicílios cultivavam café (52,1%), constando a presença de 147 escravistas (75,4%) que, com 2.030 cativos (88,9%), já produziam 45.572 arrobas (670 t)⁶³. Segundo Moreno:

“A importação maciça de africanos escravizados, na segunda metade da década de 1820, permitiu que as exportações de café do Vale do Paraíba se elevassem significativamente no período: em 1833, a produção do artigo atingiu 67.000 t, o que possibilitou ao Brasil ultrapassar todos os seus demais competidores (Cuba, Java, Jamaica, Demerara e Haiti)”⁶⁴

Esta intensa produção elevou Bananal à condição de Vila em 1832 e, quatro anos depois, à posição de segunda produtora da Província de São Paulo (1836), registrando a nova vila 82 fazendas de café, 6.708 habitantes (3.238 livres e 3.470 escravos) e uma produção de 64.822 arrobas de café (953 t)⁶⁵. No mesmo período, cinco grandes cafeicultores passavam a dominar a “demografia escrava e a paisagem agrária da região”: Joaquim Manoel de Freitas, Sargento-Mor José Ramos Nogueira, Tenente Coronel Luiz Gomes Nogueira, José de Aguiar de Toledo e o Capitão Joaquim José Pereira “detinham 732 cativos (59,9% do total), 622.500 pés de café (63,6% do total) e pouco menos de 1.500 alqueires geométricos de terras (51,3% do total)”. A eles coube a formação dos ramos familiares de maior proeminência econômica e social da região: os Freitas, os Almeida Nogueira e os Almeida Vallim⁶⁶.



Bananal. Thomas Ender, 1817. Fonte: Itaú Cultural



Bananal. Jean-Batiste Debret, 1827

⁶²Saint Hilaire, Auguste. Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo. SP: Ed Itatiaia, 1974, p104

⁶³MORENO, Breno Aparecido Servidone. Op. Cit., pp5/6

⁶⁴MORENO, Breno Aparecido Servidone. Op. Cit., pp5/6

⁶⁵MULLER, 1838; MOTTA, 1999: 52-53 citado por MORENO, Breno Aparecido Servidone. Op. Cit., pp5/6

⁶⁶MORENO, Breno Aparecido Servidone. Op. Cit., p9

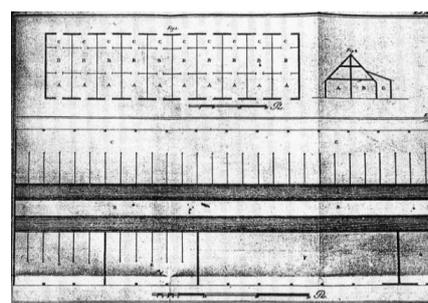
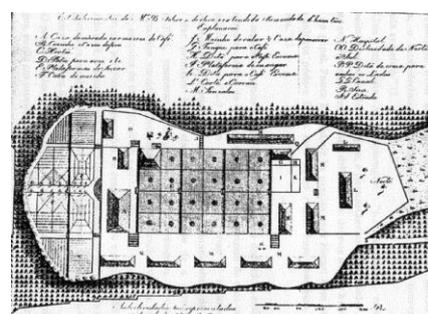
As propriedades de Joaquim Manoel de Freitas tiveram origem com o parcelamento das sesmarias da Perapetinga e Água Comprida (com 4100 alqueires), entre as primeiras concedidas na região. As de José Ramos Nogueira, natural de Rezende, surgiram de seu casamento com Domiciana Maria da Conceição, neta do proprietário da sesmaria da Água Comprida (Fazenda Boa Vista); Luiz Gomes Nogueira, natural de Baependi, migrou para Bananal quando o cultivo de café na região dava seus primeiros passos constando entre suas propriedades a Fazenda Glória dos Campos. José de Aguiar de Toledo era açoriano; ele chegou a Bananal no final do século XVIII, após ter minerado ouro em São João del Rey e Baependi, Minas Gerais para ali adquirir e expandir as fazendas Pinheiros e Resgate.

O proprietário da Fazenda Resgate, José de Aguiar de Toledo, segundo Breno Moreno:

“..acumulou um extraordinário patrimônio entre 1817 e 1838. Assim como os demais agricultores (..) combinava o cultivo de mantimentos com o de café. Em 1822, ainda com uma pequena escravaria, mas marcadamente africana, masculina e em idade produtiva, aumentou subitamente sua produção de café, milho, arroz e feijão. Esta expansão (..), deveu-se sobretudo à alta dos preços do café no mercado internacional. Em 1829, já com um número elevado de cativos, houve uma ampliação ainda maior na colheita de grãos de café e de milho, embora tivesse reduzido a de feijão e arroz. Quase uma década depois, o agricultor contava com duas fazendas de grande porte e com pouco menos de três centenas de cativos (24,3% dos escravos inventariados dos cafeicultores escravistas) sob o seu comando. Toledo enriqueceu-se basicamente a partir da exploração de terras, cafezais e, sobretudo, da exploração da mão de obra cativa africana”⁶⁷

A Fazenda Resgate, quando do falecimento de José de Aguiar de Toledo em 1838, registrava 321.500 pés de café em 300 alqueires trabalhados por 148 escravos. Seu filho e herdeiro, Manuel do Aguiar Vallim, esforçaria-se em “manter intacta a planta da fazenda”. Mas, a que planta ele se referia? De fato, as grandes unidades de produção de Bananal à semelhança das fazendas cafeeiras da Província do Rio de Janeiro (Barra Mansa, Piraí, Angra dos Reis e Resende, com que se mantinha fortes vínculos)⁶⁸ adotaram, ainda na primeira metade do século XIX, o formato de *plantations*. A “planta da fazenda” Resgate respondia às “novas formas de coordenação do processo de trabalho e de produção” escrava que, à semelhança dos “grandes engenhos de açúcar a zona ocidental de Cuba e, as plantations algodoeiras, a região do Baixo Vale do rio Mississippi” envolviam a montagem de “fazendas com enormes terreiros, amplas senzalas em quadra e casas de vivenda monumentais”⁶⁹.

A Fazenda Resgate, à semelhança das demais plantations do Vale do Paraíba, respeitava um padrão construtivo muito específico. Segundo Rafael Marquese:



Plantas de fazenda e das senzalas. LABORE, O.J. O Fazendeiro de Café na Ilha de S. Domingos (VELLOSO, 1799). Acervo da Biblioteca Guita e José Mindlin, SP

⁶⁷ MORENO, Breno Aparecido Servidone. Op. Cit., p 44

⁶⁸SANTOS, Marco Aurélio dos. “As redes de relacionamentos e o espaço de atuação dos proprietários de escravos no império do Brasil: Bananal, 1850-1888 IN *Sæculum - Revista de História* [33]; João Pessoa, jul./dez. 2015, p 259

⁶⁹ MARQUESE, Rafael de Bivar. “O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate” IN *Anais do Museu Paulista*, vol.18 no.1 São Paulo Jan./June 2010, p 84

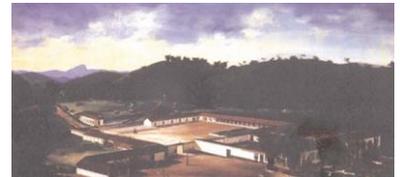
“O elemento gerador do conjunto arquitetônico da fazenda de café era o terreiro de secagem dos grãos. Inicialmente construídos em terra batida, eles ganharam melhoramentos notáveis a partir da segunda metade do século XIX – como calçamento em pedra ou em macadame – na medida em que foram adotados novos mecanismos de separação da polpa e do pergaminho. Dado o volume de produção – que rompeu com os padrões anteriormente vigentes no Caribe – e a topografia irregular da região, os terreiros no Vale do Paraíba destacaram-se por suas dimensões consideráveis, sustentados por grandes muros de arrimo. Em torno deles, levantaram-se os edifícios destinados ao maquinário cafeeiro (carretões, engenhos de pilões, despoldadores, ventiladores etc.), às tulhas de armazenamento do produto beneficiado e, sobretudo, à moradia escrava. A escala das fazendas de café vale-paraibanas exigiu a adoção de novas formas de controle espacial dos trabalhadores escravizados, assomando dentre elas a senzala em quadra. Neste arranjo, os cubículos, onde os escravos viviam em grupos de solteiros do mesmo sexo ou em unidades familiares, não contavam com janelas (apenas com pequenas frestas gradeadas) e tinham suas portas voltadas ao terreiro, cujo acesso se dava por uma entrada única travada por um portão. Dependendo das dimensões da escravaria, o conjunto poderia ser ladeado pela casa de engenho, pelas tulhas, murado ou cercado com balaústres. A despeito da variedade tipológica, quase sempre a casa de vivenda foi inscrita dentro do espaço articulado pelo terreiro. A compactação do conjunto e seu muramento conferiam-lhe uma pesada carga de representação, algo que com frequência chamou a atenção dos observadores externos”⁷⁰

Esta “planta de fazenda” envolvia as áreas de lavoura; nelas se estabelecia um “plântio alinhado vertical com grande espaçamento entre os pés (..) [o que] facilitava a supervisão estrita das turmas de escravos que labutavam em uníssono, tanto nas capinas como na colheita”⁷¹. Neste caso:

“O alinhamento vertical dos pés, com grande espaçamento entre as fileiras, obedecia ao primado da visualização como meio de controle dos trabalhadores, algo que já vinha sendo adotado desde o Índico, mas que adquiriu sentido novo nas fazendas do Vale. Na safra ou nas capinas, cada escravo era alocado em uma fileira de arbustos, principiando a faina pelo alto dos morros até chegar à sua base: o feitor ou capataz, na parte inferior, teria pleno controle visual sobre as atividades, observando - caso das capinas - se a linha de cativos prosseguia no mesmo passo ditado pelos trabalhadores das pontas, ou - caso da safra - se não deixaram de colher nenhuma árvore ou se as danificaram. As fazendas de café brasileiras combinavam assim as duas modalidades básicas de organização do processo de trabalho escravo



Fazenda Boa Vista, Bananal



Fazenda das Antinhas, Bananal. Coleção particular Família Almeida Vallim



Fazenda Bo Retiro, Vale do Paraíba



Fazenda Resgate, Bananal



Vale do Paraíba, século XIX. Marc Ferrez
Fonte: Instituto Moreira Salles

⁷⁰ MARQUESE, Rafael de Bivar. “O Vale do Paraíba cafeeiro..”. Op. Cit., p97

⁷¹ MARQUESE, Rafael de Bivar. “O Vale do Paraíba cafeeiro..”. Op. Cit., p97

presente nas demais regiões de plantation do Novo Mundo, as turmas sob comando unificado (gang system) e o sistema de tarefas individualizado (task system)"⁷²

Numa perspectiva complementar, os fazendeiros adotaram “um método de gestão que combinava trabalho coletivo, apanha sem escolha dos frutos e mensuração individual [o que] permitia a imposição de uma taxa elevada de trabalho aos cativos”; método que elevaria em grande medida a exploração do trabalho. Para o historiador:

“Nas décadas de 1830 e 1840, com a progressiva especialização das fazendas do Vale do Paraíba, a quantidade alocada aos trabalhadores escravizados aumentou de forma substantiva (...) O diplomata suíço Johann Jakob von Tschudi, ao percorrer a zona de Cantagalo em 1860, pode consultar as anotações de um fazendeiro referentes às safras em meados do século (...) os aproximadamente 72.000 pés da fazenda (com uma produtividade média de 63,9 arrobas por arbusto) eram cultivados por 34 trabalhadores de roça, perfazendo assim uma média de 3.934 pés por cativo, uma quantidade assombrosa em vista dos padrões antilhanos anteriores. Não surpreende, portanto, que, em anos de safra abundante, senhores e administradores lançassem mão de um leque de incentivos para dar conta da colheita e do beneficiamento, dentre os quais se destacava o pagamento por apanha extra e por trabalho aos domingos. Essa taxa de exploração do trabalho escravo foi certamente um dos elementos que impulsionaram o deslanche da cafeicultura brasileira e o domínio absoluto que passou a exercer no mercado mundial do produto a partir da década de 1830 (...) os proprietários do Vale do Paraíba adotaram estratégias de organização do processo de trabalho que pretendiam aumentar seu grau de controle sobre os escravos, fazendo-os trabalhar cada vez mais, porém com pequenas aberturas para que pudessem de valer de uma economia próprias”⁷³



Imagens Marc Ferrez, Vale do Paraíba, século XIX. Fonte: Instituto Moreira Salles



Carta de L'Aire à Café Du Brésil Central.
D'après C. F. Van Delden- Laérne.
1884.Fundação BIBLIOTECA NACIONAL

Firmado neste sistema de organização do trabalho e num contexto de ilegalidade do tráfico escravos (a partir de 1831), a economia cafeeira avançou pelo Vale para dar forma a um “amplo arco territorial que abrangia do município de Guaratinguetá (SP) ao de Cantagalo (RJ)”; território agora:

“...convertido na zona econômica mais dinâmica do Império do Brasil; sua população escravizada, composta majoritariamente por africanos recentemente importados pelo tráfico negreiro transatlântico (ilegal desde 1831), tornara-se responsável pela produção de metade da oferta mundial de café”⁷⁴

Entre os anos de 1835 e 1850, o tráfico ilegal de escravos aportaria “no centro-sul cerca de 315.000 africanos”; reunindo-os em sua maior proporção “em grandes unidades rurais, com amplo predomínio masculino e força de trabalho composta por mão de obra em idade produtiva ideal”⁷⁵. No Vale do Paraíba paulista, a presença de 28,8% da população na condição cativa transformaria a região na segunda maior área escravista da Província

⁷² MARQUESE, Rafael de Bivar. “O Vale do Paraíba cafeeiro.”. Op. Cit, p143

⁷³ MARQUESE, Rafael de Bivar.. “O Vale do Paraíba cafeeiro.”. Op. Cit, p146

⁷⁴ MARQUESE, Rafael de Bivar. “O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate” IN Anais do Museu Paulista, vol.18 no.1 São Paulo Jan./June 2010, p 84

⁷⁵ MARQUESE, Rafael de Bivar. Diáspora africana, escravidão e a paisagem da cafeicultura no Vale do Paraíba oitocentista IN Almanack Braziliense, nº7, maio 2008, p139/140

de São Paulo, além de Bananal registrar “o porcentual mais elevado de escravos com relação ao conjunto da população (53,1%). Nenhuma outra localidade paulista apresentava uma parcela tão expressiva de seus habitantes submetida à escravidão”⁷⁶.

Além dos grandes escravistas na liderança da cafeicultura, este “universo econômico em expansão” também conferia espaço para que um vasto número de sitiantes, vendeiros, tropeiros, agregados, entre outros, identificados por Maria Sylvia de Carvalho Franco como “homens livres”⁷⁷, acumulassem riquezas, crescendo na região de Bananal o número de proprietários de 1 a 5 escravos⁷⁸, utilizados não só na agricultura mas nas atividades artesanais, comerciais e domésticas. Segundo Renato Marcondes:

“Algumas profissões mostravam-se eminentemente uma atividade masculina, como, por exemplo, alfaiate, arreador, baleeiro, campeiro, carpinteiro, carreiro, caixeiro, cocheiro, copeiro, feitor, ferreiro, fogueteiro, formigueiro, hortelão, jornaleiro, moleiro, músico, pagem, peão, pedreiro, sapateiro, serrador, telheiro e tropeiro. A principal atividade dos escravos (a lavoura) também se caracterizava pelo amplo domínio dos homens, embora as mulheres mantivessem participação significativa dependendo da localidade, de um terço a dois terços do total. Por outro lado, certas profissões revelavam-se preponderantemente do sexo feminino: caseira, costureira, cozinheira, doceira, engomadeira, fiandeira, lavadeira, mucama, parteira, rendeira, serviços domésticos e tecedeira. Adicionalmente, destacavam-se algumas profissões que exigiam uma maior qualificação do que as demais, como, por exemplo, marceneiro, músico, pedreiro, sapateiro e tropeiro”⁷⁹

Esta grande expansão, entre as décadas de 1810 e 1880, permitiu à economia cafeeira se sobrepor na condição de monocultura comercial à policultura vigente no Vale do Paraíba gerando, segundo Pasquale Petrone, uma “verdadeira euforia econômica” que deu lugar à “fazendeiros de posses, coronéis dos fins do Império e primeiros tempos da República, barões do Império”, assim como fez “florescer sobrados nas cidades, casarões, suntuosas sedes nas fazendas”. Por outro lado, na medida em que os cafezais modificaram “radicalmente os aspectos paisagísticos regionais”, eles também intensificaram a “destruição das matas, em busca de solos mais ricos (...) [que] quando abandonados, deixaram em seu lugar as capoeiras que passaram a dominar a superfície” dos terrenos. Além disso, o emprego de técnicas de plantio rudimentares, somado ao esgotamento do solo “sem que nenhuma providência fôsse tomada sequer para sua restauração” tornou os terrenos acidentados “prêsa fácil da erosão”, numa trajetória que se agravou quando “os rendimentos baixaram continuamente, as crises econômicas sucederam-se”⁸⁰. À esta situação, podemos imaginar o impacto gerado pela abolição da escravatura em 1888; momento de êxodo rural e de desagregação das fazendas cafeeicultoras.

⁷⁶ MARCONDES, Renato Leite. “A propriedade escrava no Vale do Paraíba paulista durante a década de 1870”. Op. Cit., p6/8

⁷⁷ FRANCO, Maria Sylvia Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. SP, Ed. UNESP, 1997

⁷⁸ MARCONDES, Renato Leite. A arte de acumular na gestão da economia cafeeira: formas de enriquecimento no Vale do Paraíba paulista durante o século XIX Tese apresentada à Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Economia. 1998

⁷⁹ MARCONDES, Renato Leite. “A propriedade escrava no Vale do Paraíba paulista durante a década de 1870”. Op. Cit., pp11/12

⁸⁰ PETRONE, P. Região de São Luis do Paraitinga: estudo de geografia humana. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, pp254/257. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201959%20v21_n3.pdf

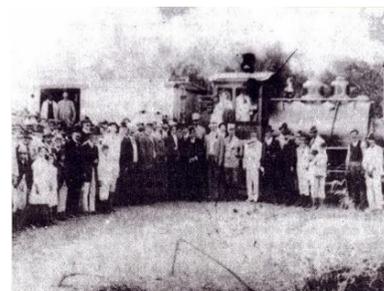
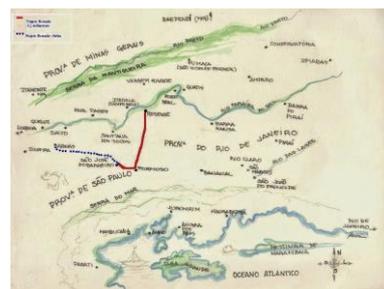
A PRESENÇA DA FERROVIA

A região recebeu a presença de diversas ferroviárias mas, neste momento, gostaríamos de nos ater a apenas duas delas: a Estrada de Ferro Resende Bocaina (1877/1928) e a Estrada de Ferro de Bananal (1889/1964).

A Estrada de Ferro Resende Bocaina foi criada em 1877 com a intenção de promover o escoamento de café de São José do Barreiro, Areias e região. A ferrovia teria início em Resende rumo a São José do Barreiro, há 39km de linha, prevendo a instalação de dois ramais, um para Cruzeiro e outro para Paraty, que não foram construídos. A linha tronco também deveria atingir Areias, Queluz e Itatiaia, e seu trecho inicial foi instalado entre as estações Suruby (Oliveira Botelho) e Estalo, há 17km, em Resende. Em 1890, os trilhos alcançaram São José do Barreiro, na Serra da Bocaina⁸¹.

Ela foi desativada em 1928, após tentar ser incorporada à Central do Brasil. Seus trilhos e material rodante (3 locomotivas a vapor) foram vendidos para a Usina Tamoio e transferidos para as usinas de Piracicaba, permanecendo algumas pontes e a Estação de São José do Barreiro. No seu leito surgiria a “rodovia Rio – São Paulo, obra do governo Washington Luis; conhecida como “estrada velha”, o trecho entre Cachoeira Paulista, Silveiras, Areias, São José do Barreiro e Bananal permanece ativa como SP68, rebatizada de Estrada dos Tropeiros”.

A Estrada de Ferro de Bananal, com 11 km, foi criada pela família Valim e concluída em fins de 1888, nos quadros da abolição da escravidão. Inaugurada em princípios de 1889, num contexto de grande turbulência, inclusive pela decretação da República, a família Valim se vê obrigada a vendê-la em 1891, assim como suas fazendas, para Domingos Moitinho. Também com dificuldades, as fazendas, estação e ferrovia acabam hipotecadas e, mesmo resgatadas em 1914, a ferrovia teria dificuldades de se manter; a cafeicultura já se achava muito enfraquecida, chegando a ferrovia a promover o transporte de pessoas entre Bananal para Barra Mansa e a produção do laticínio Lusitano, única indústria da cidade. Em 1919, ela passa para o patrimônio da União e o palacete Solar dos Valim para o governo do Estado, que o transformaria em uma escola. “A ferrovia funcionou com pelo menos 2 partidas diárias até 1963 e foi desativada em 1º de junho de 1964. Após esse período a estação foi fechada e os trilhos retirados. A estação ainda serviu por um tempo como ferroviária, mas já no início do século 21 foi completamente fechada e envolvida em uma disputa judicial entre Prefeitura e Correios. Atualmente o prédio pertence aos Correios”⁸²



Bananal, final do século XIX



Trem chegando à Fazenda Resgate entre os anos de 1889 e 1891

⁸¹ <http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdMateria=5711&InCdEditoria=2>

⁸² <http://trilhosdorio.com.br/forum/viewtopic.php?f=84&t=624>

“CIDADES MORTAS”

Com o recrudescimento da produção cafeeira já na década de 1890, a economia da região de Bananal, Areias, São José do Barreiro, Silveiras, entre as demais cidades desta porção do Vale do Paraíba, enfrentou sérias dificuldades; em particular Bananal. Em especial, uma grande geada em 1918 (que dizimou cerca de 40% dos cafezais do Vale, além de ter atingido outras regiões) e a crise econômica de 1929, acabaram por interromper uma dinâmica produtiva já centenária nesta região.

Mas, as distintas trajetórias dos municípios possibilitaram que cada um adotasse caminhos próprios de retomada de desenvolvimento. De uma forma geral, o maior contingente da população, presente na zona rural, retomou ou deu continuidade às suas atividades de abastecimento, ou ainda, a uma tradicional – no sentido de centenária – policultura. Já os núcleos urbanos enfrentaram um enfraquecimento maior das suas dinâmicas de comércio e circulação viária.

Foram as lavouras de milho, feijão, cana de açúcar, fumo, arroz, a criação de porcos e, em menor escala, de gado bovino, cavalos, burros (animais de trabalho), a produção de farinha, aguardente e rapadura (a movimentar as vendas das cidades); estas foram estratégias comuns que permitiram a sobrevivência dos municípios. Os seus territórios, no entanto, enfrentaram maior fragmentação das propriedades e também se ampliou a presença de arrendatários. Nas palavras de Petrone:

“As técnicas que caracterizavam a lavoura nessa época continuavam a ser as mais rudimentares. O preparo do solo para o cultivo baseava-se principalmente nas queimadas; a enxada era o único instrumento, utilizado por todos (...) [e] Nos anos que se seguiram a situação não se modificou. O resultado foi que, continuando a retirar do solo tudo quanto podia, com métodos e técnicas quase primitivos, nada dando em troca, o homem contribuiu para empobrecê-lo demasiadamente, criando para si próprio, e para toda a região, problemas que na atualidade são de difícil solução”⁸³

A narrativa deixada por Monteiro Lobato em “Cidades Mortas” fala de um “ambiente marasmático” no sentido da perda do vigor de vida urbana, mas também como desdobramento de “uma dinâmica econômica que migra de uma região para outra” e que provoca com isso a desertificação⁸⁴. As “Cidades Mortas” do Vale enfrentavam agora a marginalização; uma marginalização associada às deficiências de conexão, a estagnação urbana, ao “abandono dos senhores de cafezais”, ou ainda, a um “progresso nômade”, já que a cafeicultura se deslocara para outras regiões paulistas.



Bananal



Silveiras



São José do Barreiro



Areias

⁸³ PETRONE, P. Região de São Luis do Paraitinga: estudo de geografia humana. Op. Cit.pp. 262/263

⁸⁴ ELIZEU, Kamilla; VICTAL, Jane. As cidades mortas do Vale do Paraíba IN Anais do XVI Encontro de Iniciação Científica e I Encontro de Iniciação em Desenvolvimento Tecnológico e Inovação da PUC-Campinas 27 e 28 de setembro de 2011. Disponível em: <http://docplayer.com.br/40241610-As-cidades-mortas-do-vale-do-paraiba.html>

ENTRE OS VESTÍGIOS: PROPOSIÇÕES DE LEITURAS

Na intenção de colaborar para a construção de uma base mais profunda de entendimento sobre a microrregião de Bananal, e tomando como ponto de partida a presença de um eixo viário que por mais de 200 anos atuou na ordenação deste território; gostaria de chamar atenção para três questões que acredito fundamentais.

A primeira delas diz respeito à atenção que necessitamos ter e desenvolver com as **singularidades regionais**. Conforme nos alerta o jovem e brilhante historiador Francisco de Carvalho Dias de Andrade:

“Quando as primeiras fazendas de café começaram a se instalar no Vale do Paraíba, o Brasil já contava com mais de 300 anos de uma rica história de um desenvolvimento técnico próprio, no qual se misturavam, como vimos, tradições técnicas originárias de diferentes partes do globo. Desde as técnicas indígenas até contribuições trazidas pelos escravos africanos e pelos portugueses enriquecidos com o contato com as culturas orientais, o Brasil contava no início do século XIX, com um arsenal de técnicas que se não eram originárias daqui ou fruto de um desenvolvimento criativo interno, assumiram em nosso país uma configuração única e singular, permitindo, talvez, até que consideremos a existência de uma civilização técnica peculiar a então nascente nação brasileira. Se aceitarmos essa tese – que é tida aqui mais como indicativa de um problema a ser mais profundamente estudado do que afirmado categoricamente – nenhum outro lugar é mais propício de ter abrigado essa civilização em seu auge do que as fazendas de café oitocentistas do vale do Paraíba fluminense e paulista. Pois nesse momento – e talvez, pela última vez – estiveram disponíveis aos homens e mulheres de então, uma ampla gama de técnicas e seus objetos que vinham se sedimentando desde séculos no cotidiano produtivo brasileiro. Assim, as primeiras fazendas de café ainda encontraram usos para os mais diversos utensílios e máquinas oriundos das diferentes matrizes culturais. Mesmo o milenar pilão de madeira indígena se viu convocado a exercer algumas das tarefas relacionadas à vida cotidiana e às atividades produtivas nesses estabelecimentos, como foi imortalizado na celebre litografia de Victor Frond, em 1858”⁸⁵

A segunda questão diz respeito a atenção que devemos ter e desenvolver com as trajetórias municipais. Silveira poderia ser tomada como um exemplo em razão de suas conexões e percursos singulares de desenvolvimento. Nas palavras de Filipe Cordeiro de Souza Alгатão:

“..pude observar que a cultura tropeira é muito forte na cidade, no entanto é uma questão polêmica, muitos vêem o período da atividade tropeira como uma fase de grande riqueza, material e cultural, que deve ser preservada; em contraste com outra parcela que julga-a como um trabalho para pessoas rudes, transformando a figura do tropeiro em algo marginal, que deve ser esquecido. Busco com essa pesquisa investigar os fatores que corroboram ambas as opiniões, para tanto foi necessária uma inflexão entre a bibliografia disponível acerca do tema, recuperação da história da cidade, coleta de entrevistas com antigos moradores, consultas documentais e pesquisas etnográficas”⁸⁶

A terceira questão se refere a atenção que devemos ter e desenvolver para com as dinâmicas turísticas; aquelas que se acham em curso (inclusive em escalas regionais mais amplas), mas também com aquelas que já estiveram em curso na região. É preciso manter o diálogo e refletir permanentemente sobre os sentidos, os propósitos, as formas de operação e fruição turística que praticamos.

⁸⁵ ANDRADE, Francisco de Carvalho Dias de Andrade. A memória das máquinas: um estudo de história da técnica em São Paulo. 2011. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas, p 301

⁸⁶ ALGATÃO, Filipe Cordeiro de Souza. O culto à memória e a memória negada: um estudo sobre os tropeiros no vale histórico. Iº Seminário de Iniciação Científica da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: http://www.fesp.org.br/sic2012/papers/2009/SIC_Filipe_Algatao.pdf



Fazenda Loanda, Bananal



Fazenda dos Coqueiros, Bananal



Fazenda Resgate, Bananal



Fazenda Boa Vista, Bananal



Fazenda Rialto, Bananal



Fazenda Formiga, Bananal



Fazenda Três Barras, Bananal



Fazenda Cachoeira, Bananal (pequeno porte)



Fazenda Paineiras (Pedro Ramos Nogueira), Bananal



Fazenda Harmonia, Bananal



Fazenda de 1857, a 14km centro Bananal



Fonte: O Autor



Fazenda Vargem Grande, Areias



Faz. Santo Antônio, Areias



Fazenda Pau D'Alho, São José do Barreiro



Fazenda São Benedito, São José do Barreiro



Fazenda da Barra, São José do Barreiro



Fazenda Lageado, São José do Barreiro



Fazenda das Palmeiras, São José do Barreiro



Fazenda Catadupa, São José do Barreiro





Centro histórico de Silveiras



Centro histórico de Areias



Centro histórico de São José do Barreiro



Centro histórico de Banana



Igreja Matriz de Pindamonhangaba



Matriz de Guaratinguetá



Matriz de Areias



Matriz de Lorena



Matriz de Cachoeira Paulista



Matriz de Bananal



Matriz de São José do Barreiro



Antiga Matriz de Cruzeiro



Mercado de Lagoinha



Mercado de Paraibuna



Mercado de Cunha



Mercado de São José dos Campos



Mercado de Jambeiro



Mercado de Guaratinguetá



Mercado de Piquete



Mercado de Caçapava



Mercado de Pindaonhangaba



Mercado de Lorena

BIBLIOGRAFIA

ALESSANDRO, Jefferson; MAMEDE, Galdino. Análise do desenvolvimento do Cone Leste Paulista desde a criação do codivap: impactos observados e necessidades futuras. Dissertação apresentada para obtenção do Título de Mestre em Gestão e Desenvolvimento Regional. Área de concentração: Planejamento e Desenvolvimento Regional. Departamento de Economia, Contabilidade e Administração da Universidade de Taubaté. 2008)

ALGATÃO. Filipe Cordeiro de Souza. O culto à memória e a memória negada: um estudo sobre os tropeiros no vale histórico. Fundação escola de sociologia e política de São Paulo, I Seminário de Iniciação Científica, 2009.

CARRILHO, MARCOS JOSÉ. FAZENDAS DE CAFÉ OITOCENTISTAS NO VALE DO PARAÍBA in Anais do Museu Paulista. São Paulo.N.Sér.v.14.n.1.p.59-80.jan.-jun.2006.

CARPEGEANI, Cleuza Barbosa de Freitas; REZENDE FILHO, Cyro de Barros. Caminho das Tropas: A Importância da preservação histórica e cultural como meio de preservação ambiental no Vale do Paraíba IN REVISTA CIÊNCIAS HUMANAS – UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ (UNITAU) – BRASIL – VOL. 1, N. 1, 2009

COSTA, Iraci Del Nero da. Arraia-miúda. Um Estudo sobre Não-Proprietários de Escravos no Brasil. São Paulo: MGSP Editores, 1992

COSTA, Iraci Del Nero da. Ciclo de vida e posse de escravos: algumas relações entre cortes transversais e estudos longitudinais IN Revista de História Regional 16(2): 550-565, Inverno, 2011

CUNHA, Alexandre Mendes. “Espaço, paisagem e população: dinâmicas espaciais e movimentos da população na leitura das vilas do ouro em Minas Gerais ao começo do século XIX” IN Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 53

DEPARTAMENTO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO DAS ESTÂNCIAS - PEDIDOS DE LIBERAÇÃO ÀS ESTÂNCIAS PAULISTAS.

http://www.turismo.sp.gov.br/publico/noticia_tour.php?cod_menu=57 acesso em 13/06/2017

ELIZEU, Kamilla; VICTAL, Jane. As cidades mortas do Vale do Paraíba IN Anais do XVI Encontro de Iniciação Científica e I Encontro de Iniciação em Desenvolvimento Tecnológico e Inovação da PUC-Campinas 27 e 28 de setembro de 2011

FRANCO, Maria Sylvia Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. SP, Ed.UNESP, 1997

FRIEDHILDE Mário José Moreira; MANOLESCU, M. K. Turismo de Negócio. Disponível em:
http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2004/trabalhos/epg/pdf/EPG6-3.pdf

GAGLIARDI, Clarissa. As cidades do meu tempo: a experiência do turismo em Bananal. Resumo disponível em
http://www4.fe.uc.pt/fontes/trabalhos/clarissa_bananal_resumo.pdf

GAGLIARDI. Clarissa Maria Rosa. AS CIDADES DO MEU TEMPO: a experiência do turismo em Bananal-SP . Mestrado em Ciências Sociais PUC / São Paulo 2005

GONZÁLEZ, María Velasco. “Relaciones entre cultura y turismo. Políticas para el turismo cultural desde una perspectiva multinivel” IN GONZÁLES, María Velasco. Treinta años de políticas culturales en España. 2016. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5377520>

GAZETA VALEPARAIBANA - <http://www.gazetavaleparaibana.com/volume1.pdf>
IBGE, Enciclopédia dos Municípios, 1958, vols 23, 24, 25

LENHARO, Alcir. As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. Editora Símbolo, 1979

MARCONDES, Renato Leite. Formação da rede regional de abastecimento do Rio de Janeiro: a presença dos negociantes de gado (1801-1811) IN Topoi, Rio de Janeiro, mar. 2001

MARCONDES, Renato Leite. “A propriedade escrava no Vale do Paraíba paulista durante a década de 1870” IN Revista Estudos Históricos, vol 1, n29, 2002

MARCONDES, Renato Leite. A arte de acumular na gestação da economia cafeeira: formas de enriquecimento no vale do paraíba paulista durante o século XIX. Tese apresentada à Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Economia. 1998

MARQUESE, Rafael de Bivar. “O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate” IN Anais do Museu Paulista, vol.18 no.1 São Paulo Jan./June 2010

MARQUESE, Rafael de Bivar. Diáspora africana, escravidão e a paisagem da cafeicultura no Vale do Paraíba oitocentista IN Almanack Braziliense, nº7, maio 2008

MARQUESE, R.B; TOMICH, Dale. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX”. In: SALLES, R.; GRINBERG, K. (org.) O Brasil Império (1808-1889). Volume 2 (1831-1871). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 339-383

MARSON, Jéssica. Região e regionalização: estudo da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e litoral norte. Trabalho de Graduação Curso de Graduação em Geografia, Rio Claro (SP) 2016

MENDONÇA, Regina Kátia Rico Santos de. Escravidão indígena no Vale do Paraíba. Exploração e conquista dos sertões da Capitania Nossa Senhora da Conceição de Itanhaém, século XVII. Dissertação de Mestrado em História Social, FFLCH, USP, 2009

MOURA, Carlos Eugênio Marcondes de (org). Fazendas de Café do Vale do Paraíba – o que os inventários revelam (1817-1915). Governo do Estado de São Paulo/Secretaria da Cultura, 2014. Disponível em:
<http://valedoparaibaarquivoshistoricos.blogspot.com.br/2015/02/o-alferes-joao-ferreira-guimaraes-e.html>

MELLO, Leonardo Freire de (Univap); TEIXEIRA, Leonardo Ribeiro (Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais); MELLO, Allan Yu Iwama de (Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais). População e desenvolvimento na região metropolitana do Vale do Paraíba e litoral norte de São Paulo: desafios atuais e futuros. Anais do XVIII Encontro Nacional de Estudos populacionais 2012

MILLIET, Sergio. Roteiro do café e outros ensaios. 4ed. São paulo: Hucitec/Instituto Nacional do Livro, 1982

MARIA, Jéssica Marson. Região e regionalização: estudo da região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Trabalho de Graduação em Geografia, UNESP Rio Claro, 2016

MAMBERTI, Marina. Planejamento regional do turismo no Vale do Paraíba: estudo de caso na micro-região de Bananal-Sp. Mestrado em Geografia, UNESP Rio Claro, 2006

PETRONE, P. Região de São Luis do Paraitinga: estudo de geografia humana. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201959%20v21_n3.pdf
RAMOS, A.V. de F. Pequena história do Bananal. São Paulo: Cons. Est. de Artes e Ciências Humanas, 1978.

PELLICCIOTTA, MIRZA; SOLHA, KARINA. "Turismo e Patrimônio no "Vale Histórico" Paulista: Subsídios de Estudo para um Aprimoramento de Interações" IN Iº Encontro de Pós Doutorandos da USP. Exposição de Posters. S: Pró Reitoria de Pesquisa. Universidade de São Paulo, 2017, p81

PISTORELLO, Daniela. Ordenação do território e patrimônio. A questão dos itinerários culturais. Univeritat Politecnica de Catalunya. 2013. Disponível em: <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/14863>

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO BARREIRO. Escola de Comunicações e Artes. Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo 2016

PROJETO INVENTÁRIO DE BENS CULTURAIS IMÓVEIS DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DOS CAMINHOS SINGULARES DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. INEPAC/SEBRAE-RJ/Governo do Estado do Rio de Janeiro/UNESCO, 2004. Disponível em:

[http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/F75904E1097E26CB8325735C004DC711/\\$File/NT0003612E.pdf](http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/F75904E1097E26CB8325735C004DC711/$File/NT0003612E.pdf)

RAMOS, A.V. de F. Pequena história do Bananal. São Paulo: Cons. Est. de Artes e Ciências Humanas, 1978.

ROTAS DO VALE. Museu da Pessoa..

RAIMUNDO, Paulo Sidnei; ALMEIDA, Marcelo Vilela de; SOLHA, Karina Toledo; ALDRIGUI, Mariana. "Análise da Cronologia de Criação das Estâncias Turísticas no Estado de São" IN VII Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, 2010

REIS, Paulo Pereira dos. O Caminho Nôvo da Piedade no nordeste da Capitania de São Paulo. Conselho Estadual de Cultura. São Paulo. 1971. 194 pp. (Coleção "História" n9 10).

SAINT HILAIRE, Auguste. Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo. SP: Ed Itatiaia, 1974

SANTOS, Marco Aurélio dos. "As redes de relacionamentos e o espaço de atuação dos proprietários de escravos no império do Brasil: Bananal, 1850-1888 IN *Sæculum - Revista de História* [33]; João Pessoa, jul./dez. 2015

SANTOS, Moacir José dos. HANAOKA, Fernando; CARNIELLO, Monica Franchi . TURISMO E DESENVOLVIMENTO NA MICRORREGIÃO DE BANANAL - SP in *Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*

SANTOS, Moacir José dos; HANAOKA, Fernando CARNIELLO; Monica Franchi. TURISMO E DESENVOLVIMENTO NA MICRORREGIÃO DE BANANAL - SP. *Globalização em Tempos de Regionalização – Repercussões no Território Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015*

SILVEIRA, Adalgiso Silva. Turismo nas fazendas imperiais do Vale do Paraíba fluminense. Tese de doutorado em Ciências da Comunicação, ECA USP, 2007

SUÁREZ-INCIÁN, Maria Rosa. Los Itinerarios culturales IN *The CIIC Scientific Magazine*. Disponível em http://www.esicomos.org/Nueva_carpeta/TCSM/ponencia_MARIAROSASUAREZ.htm

Jornal O Estado de São Paulo, 28/06/2002

http://www4.fe.uc.pt/fontes/trabalhos/clarissa_bananal_resumo.pdf.
<http://revistapesquisa.fapesp.br/2015/07/15/por-tras-das-fachadas/>
<http://www.museudapessoa.net/pt/entenda/portfolio/publicacoes/tematicos/memorias-do-comercio-no-vale-do-paraiba-rotas-do-vale-2004> Livro disponível em :
http://www.museudapessoa.net/public/editor/rotas_do_vale.pdf
Circuito Turístico Vale Histórico lança Cartilha e Jogo Educativo -
http://www.classelider.com/noticia/?new_id=1723
<http://www.museudapessoa.net/pt/entenda/portfolio/publicacoes/tematicos/memorias-do-comercio-no-vale-do-paraiba-rotas-do-vale-2004> Livro disponível em :
http://www.museudapessoa.net/public/editor/rotas_do_vale.pdf
Informações disponíveis em: <http://caminhosdacorte.com.br>
<https://www.caminhosdovale.com.br/bananal>
<http://caminhosdovaledoparaiba.blogspot.com.br/>
<http://www.chaocaipira.org.br/>
<http://www.icomos-ciic.org/>; http://www.icomos-ciic.org/INDEX_esp.htm; <http://culture-routes.net/fr>;
<http://www.legadoandalusi.es/>
IBGE, Enciclopédia dos Municípios, 1957, vol 28
<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/bananal.pdf>
<http://www.codivap.org.br/historia.asp>
<http://www.valehistoricopaulista.com.br/>
<http://www.tursan.com.br/voce-conhece-o-circuito-historico-do-vale-do-paraiba>
<http://paraibanova.blogspot.com.br/2017/02/a-provincia-de-resende.html>
http://www.classelider.com/noticia/?new_id=4767
<http://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=268452>
<https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=298105>
<http://portalqueluz.blogspot.com.br/2010/04/prefeitos-do-vale-historico-se-reunem.html>
<http://portalqueluz.blogspot.com.br/2010/09/secretarios-de-estado-participam-de.html>
<http://evandrolosacco.blogspot.com.br/2009/09/reuniao-do-consorcio-do-vale-historico.html>
<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wpcontent/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>
<http://www.brasiliana.com.br/obras/segunda-viagem-do-rio-de-janeiro-a-minas-gerais-e-a-sao-paulo-1822/pagina/125/texto>
<http://www.turismovaledo cafe.com/> .
<http://valedo cafe.com.br> ; <http://www.portalvaledo cafe.com.br/...>