

©Copyright, 2006. Todos os direitos são reservados. Será permitida a reprodução integral ou parcial dos artigos, ocasião em que deverá ser observada a obrigatoriedade de indicação da propriedade dos seus direitos autorais pela INTERFACEHS, com a citação completa da fonte. Em caso de dúvidas, consulte a secretaria: interfacehs@interfacehs.com.br

AS VELHAS FAZENDAS DO VALE DO PARAÍBA

Antonio Augusto da Costa Faria

Em 1973, o historiador Eduardo de Oliveira França, nascido em Queluz, visitou em Guaratinguetá, um primo apaixonado pela história do Vale do Paraíba, o desenhista José Carlos Ferreira Maia, mais conhecido por Tom Maia. Na ocasião, encantou-se com os bicos de pena de Maia que retratavam velhas fazendas do Vale. Nascia nesse encontro entre os dois vale-paraibanos o livro *Vale do Paraíba: velhas fazendas*, publicado em 1975 pela Companhia Editora Nacional em co-edição com a Editora da Universidade de São Paulo, sendo reeditado no ano seguinte pelas mesmas casas editoras.

O livro foi publicado graças aos esforços iniciais de Eduardo França e ao empenho de outro vale-paraibano, Mário Guimarães Ferri, nascido em São José dos Campos, conhecido botânico, ecólogo e editor. Foi Guimarães Ferri quem atentou para a necessidade de incluir no livro um texto que contasse ao leitor um pouco da história do Vale do Paraíba, a região retratada por Maia. Essa a razão da presença de Sérgio Buarque de Hollanda no projeto.

Os desenhos a bico de pena que tanto impressionaram Oliveira França e Guimarães Ferri resultam do trabalho que Tom Maia e sua mulher, a folclorista Thereza Regina de Barros Camargo Maia, têm dedicado à preservação, por meio da representação pictórica, do patrimônio histórico brasileiro, especialmente do patrimônio das cidades que formam o Vale do Paraíba. Thereza Maia dedica também seus esforços a retratar aspectos variados da vida regional: ecologia, medicina popular, costumes tropeiros, hábitos da mulher, rotas de comércio e aspectos da religiosidade. O primeiro livro da dupla de pesquisadores foi *Paraty: religião e folclore* (São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1974), mas seu trabalho já deixou registros de inúmeras cidades históricas brasileiras (São João Del Rei, Ouro Preto, Recife, Olinda, Vila Boa de Goiás, entre outras). *Vale do Paraíba: velhas fazendas* é o resultado de um trabalho de pesquisa de oito meses, uma peregrinação por 31 municípios e 159 fazendas do Vale do Paraíba.

Para a primeira edição de 1975, Tom Maia selecionou 120 dos mais de duzentos bicos de pena que produziu. Inicialmente, havia selecionado apenas 60 desenhos, mas Sérgio Buarque de Hollanda, que também se encantou com a obra do desenhista, insistiu para que fosse incluído um número maior de desenhos.

Essa a história do livro publicado em 1975, que tem como foco os desenhos de Tom Maia e o texto de Sérgio Buarque de Hollanda como pano de fundo histórico do Vale do Paraíba. O livro

aqui resenhado, no entanto, tem um enfoque diferente. Se na primeira edição a preocupação era aquela de dar conhecimento do trabalho de Tom Maia, o livro agora editado pela Editora José Olympio na sua coleção *Sabor Literário* (Hollanda, Sérgio Buarque de. *Vale do Paraíba: velhas fazendas*. Apresentação de Jean Marcel Carvalho França e Antônio Celso Ferreira e desenhos de Tom Maia. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 2010) tem como preocupação destacar o texto de Sérgio Buarque. Agora, os 13 desenhos de Tom Maia incluídos no livro dão suporte ao texto de Hollanda.

Como esclarecem os autores da *Apresentação*, “foi para enriquecer e situar temporalmente esses desenhos que Ferri solicitou a colaboração de Sérgio Buarque de Holanda, naquela altura já renomado historiador, com uma larga produção sobre a história de São Paulo. É verdade que a região do rio Paraíba não tinha, até aquela data, merecido grande atenção de Hollanda. Os seus muitos trabalhos sobre a história da província haviam sido dedicados, em geral, à região das monções ou ao Oeste paulista, como é o caso dos livros *Monções* (1945), *Caminhos e fronteiras* (1957) ou do póstumo *Extremo oeste* (1986). Há, sem dúvida, diversas referências ao Vale do Paraíba espalhadas pela sua vasta obra, sobretudo pelo volume *Do império à república*, da conhecida coleção História Geral da Civilização Brasileira, mas nada que fosse muito extenso ou muito detalhado.” Apesar do conhecimento de Sérgio Buarque sobre a região, no entanto, “o texto de *Vale do Paraíba: velhas fazendas*”, como mostram os autores da *Apresentação*, “escrita por um Sérgio Buarque maduro, é o trabalho mais substantivo acerca dessa parte da província de São Paulo legado pelo historiador”.

Trata-se de um estudo pouco volumoso, mas de recorte temporal extenso, abrangendo a história do Vale do Paraíba do século XVII ao ocaso do século XIX, destacando-se o período que antecede o meio século (1830-1880) em que o Vale se destacou nacionalmente pela sua produção de café. “Cabe mencionar também que”, ressalta-se na *Apresentação*, “embora predomine no ensaio uma abordagem de matiz econômica, não está ausente aquela visada sociocultural que sempre caracterizou a obra do autor de *Visão do paraíso*.”

Apesar da importância óbvia do período que vai de 1830 a 1880, “Sérgio Buarque de Hollanda, no entanto”, como enfatizado na *Apresentação*, “ao contrário do esperado, dedica pouco espaço de sua narrativa a esse ‘complexo do café’ que se desenvolveu no Vale entre 1820 e 1880. Não há uma única palavra sobre o *modus vivendi* dos vale-paraibanos que habitavam as ‘residências senhoriais’ retratadas por Tom Maia; não há tampouco, comentários mais alongados sobre o poderio político de que os fazendeiros da região desfrutaram no Império ou sobre o impacto social e cultural da volumosa escravaria que possuíam; nem mesmo a significativa movimentação econômica propiciada pelo café suscitou análises mais detidas do historiador. Curiosamente, a sua atenção vai ou para o período anterior ou para o período posterior da

cafeicultura vale-paraibana. Tal lacuna, se é que podemos denominar de lacuna, remete diretamente à série documental utilizada na composição do ensaio. Hollanda consultou inúmeros documentos e estudos relativos ao processo de colonização da região, à economia de subsistência e ao tropeirismo que prosperaram paralelamente à exploração do ouro em Minas Gerais e, sobretudo, aos engenhos de cana-de-açúcar que aí vingaram entre o final do século XVIII e as duas primeiras décadas do século XIX. Não por acaso, é a esse período de quase dois séculos, período de constituição da região, que o historiador dedica quase dois terços do seu estudo. Notavelmente menos pródiga é a documentação consultada acerca dos tempos áureos da cafeicultura, aos quais são dedicadas pouco mais de duas páginas, contendo uma breve análise dos plantéis de escravos das fazendas da região. Todo o restante do ensaio versa sobre um outro tema que Hollanda conhecia muito bem: a ascensão e o desenvolvimento do café no Oeste da província de São Paulo. O Vale do Paraíba reaparece, então, ou como contraponto ao sucesso das lavouras da região de Campinas, São Carlos e, um pouco mais tarde, de Ribeirão Preto, ou como uma paisagem a caminho do desolamento, cada vez mais saudosa dos seus tempos de grandiosidade”.

A colonização do Vale do Paraíba se deu a partir de São Paulo, mas só foi possível quando as tribos indígenas da região foram “pacificadas”. Como disse Sérgio Buarque,

É de crer que, nos anos subseqüentes e até o final do século (XVI), as campanhas de extermínio tivessem apartado enfim a ameaça vinda daquelas bandas e que tanto sobressaltava a população paulistana. O certo é que todo o longo estirão entre as vertentes da Mantiqueira e a serra do Paranapiacaba se viu desinfestado naqueles anos dos tupis inimigos, índios de guerra, mas também índios de lavoura, cobiçados dos traficantes de peças. Restavam algumas tribos mais tratáveis, embora assustadiças, de guaianá, purí, guaramomi ou Guarulhos, que não se afeiçoavam à vida sedentária e à lavoura. Quando por ali andou Glimmer (primeira metade do século XVII), já o gentio contrário fora dizimado: não achou o viajante viva alma, nem sinal de terra lavrada, ainda que avistasse taperas ao desamparo. Apenas alguns rolos de fumaça que sobressaíam às vezes das brenhas, indicavam a presença de algumas populações ariscas e sem pouso certo, que se sustentavam do que lhes dava graciosamente a natureza. Só depois de vencida a serra ocidental (Mantiqueira) e caminhados ainda alguns dias será dada aos expedicionários deparar com as primeiras aldeias indígenas fartas em mantimento, de que todos se valerão.

Completada no Vale do Paraíba a faixa de segurança ao redor de São Paulo, o próximo passo foi a sua povoação, “dando-lhes”, diz Sérgio Buarque, “alguma aparência de governo civil,

tanto mais quanto já corria a crença, amplamente confirmada um século depois, de que naquela direção estariam as jazidas preciosas. Para começar, o povoamento seguiria a linha traçada pelo Tietê, rio acima, e alcançaria em seguida o Paraíba”. Começou no século XVII, portanto, de forma sistemática, a implantação dos núcleos de povoamento que mais tarde formariam os municípios de Jacareí, São José dos Campos, Pindamonhangaba, Taubaté, Guaratinguetá e Lorena. De fato, só no período de 1608 até 1612 existem documentadas 16 petições ou concessões de sesmarias na área.

Essa região padeceria, no dizer de Sérgio Buarque, do chamado “mal da solidão”. “Em realidade, nenhuma outra parte já conhecida do planalto paulista seria mais apta à lavoura de mantimentos ou até à produção de gêneros exportáveis do que essa. Até o trigo, que mal é mencionado na documentação conhecida sobre Moji das Cruzes, dá-se bem em Jacareí (...) De que valiam, entretanto, essas vantagens, se os moradores se achassem privados de outros recursos que só se alcançam por meio do comércio regular com os centros povoados? Não só o tráfego entre Moji e Jacareí é dificultoso, como a própria ida de São Paulo a Moji se faz através de rios, restingas e brenhas muitas vezes intransponíveis.”

Mas, continua o autor, “o mal da solidão a que, nessas circunstâncias, pareciam condenados os povoadores do Vale do Paraíba paulista atenua-se, no entanto, graças à possibilidade que tinham de comunicar-se diretamente com a beira-mar”. Os dois principais caminhos são o “caminho do mar de Ubatuba”, que tem a vila de Taubaté como ponto inicial, e aquele que leva de Guaratinguetá a Parati. Esses caminhos fazem nascer respectivamente as vilas de São Luis de Paraitinga e Cunha. Diz Sérgio Buarque: “Sucede que a futura freguesia do Facão, depois vila de Cunha, terá com o tempo, entre Guaratinguetá e Parati, papel semelhante ao que representou São Luis de Paraitinga entre Taubaté e Ubatuba. Ambos parecem ser eminentemente, em seus começos, povoados de beira de estrada, nascidos da instalação de moradores nas vizinhanças de trilhas de muito trânsito.”

Mas há também a preocupação com os caminhos que levam ao sertão, e por boas razões. É de 1660 a “determinação expressa de Salvador Correia de Sá no sentido de abrir-se o caminho para o sertão de cima da serra, a fim de se revelarem as minas de ouro que constava existirem no mesmo sertão. A mesma ideia fixa das prodigiosas riquezas minerais que se exprime já em 1611, quando da fundação de Moji das Cruzes, é reiterada quatro anos mais tarde, quando um dos principais moradores da mesma vila de Moji recebe certo número de carijós forros com a condição de empregá-los no benefício das ditas minas, ou ainda em 1617, quando se manda abrir caminho de São Sebastião até as beiradas do Paraíba, com a alegação de que abreviaria o trajeto para as minas de ouro e prata, e também em 1645, quando se relaciona expressamente a necessidade de devassar o médio Paraíba ao entabulamento das jazidas de ouro nessas partes, obedece a uma

intuição divinatória, nutrida, sem dúvida, de aparências reais e persistentes, vindas do tempo de d. Francisco de Sousa. A exploração dessa área obedece, pois, a uma empresa metodicamente governada pela convicção de que através dela se chegaria a lugares excepcionalmente ricos. Não pertence unicamente à história de São Paulo, mas também à pré-história de Minas Gerais, e quando estas se descortinam afinal na última década do século XVII, remate vitorioso de um esforço sem tréguas, chamem-se inicialmente Minas de Taubaté”.

O “mal da solidão”, ou seja, as dificuldades de comunicação com a capital da capitania, mais tarde província de São Paulo, permitem também ao historiador explicar os obstáculos ao povoamento e à viabilização econômica da região, que só tardiamente entra nos circuitos de comércio da colônia. Segundo Carvalho França e Antonio Celso Ferreira, na *Apresentação* deste livro, “É essa interpretação, também, que o leva a concluir que, salvo uns breves períodos de riqueza e avanço social – como nos tempos da cana-de-açúcar e do café –, a vida no Vale do Paraíba de antanho foi marcada pela escassez e pela rusticidade. É ela, por fim, que abre ao historiador caminho para analisar as ambigüidades presentes nas relações da região com a província de São Paulo, relações sempre tensas e, em muitas ocasiões, próximas da ruptura”. “Orientada, em grande parte”, diz Sérgio Buarque, “na direção do Rio de Janeiro, em virtude da deficiência das comunicações com São Paulo e da presença de vários ‘caminhos do mar’ sucessivamente abertos, todo esse espaço tende a constituir-se numa unidade à parte, com sua fisionomia própria e seus interesses particulares, que não são sempre os do restante da capitania.”

No período do ouro das Gerais, o Vale do Paraíba orienta sua economia para fornecer gêneros aos tropeiros em trânsito para o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Desenvolvem, assim, uma policultura baseada na lavoura de alimentos para homens e animais (milho, mandioca, arroz, feijão, pastagens etc.) ou ligada à indústria doméstica (farinha, melado, rapadura, algodão) e à criação, principalmente de porcos. “Por essa forma”, diz o autor, “proveriam a própria subsistência e ainda utilizariam as sobras no ‘comércio de beira de estrada’ com viajantes que demandavam as minas das Gerais ou os portos de Parati e Ubatuba.” A essa atividade, ao mesmo tempo de subsistência e de mercado, segue-se o chamado “ciclo dos engenhos”, quando a invasão dos canaviais introduz um produto apto ao abastecimento dos mercados e à crescente acumulação de cabedais, isso a partir de 1775 até bem entrado o século XIX. Realça Sérgio Buarque, que apesar da importância da cana-de-açúcar na região, “a verdadeira área de eleição da cana-de-açúcar na capitania é e continua a ser, desde fins do século XVIII, até meados do seguinte, a que se compreende no quadrilátero marcado grosseiramente por Sorocaba, Piracicaba, Moji Guaçu e Jundiáí, conforme resulta nitidamente dos estudos de Caio Prado Júnior, desenvolvidos ultimamente, e neste particular enriquecidos por Maria Tereza Schorer Petrone”. Apesar de em

termos comparativos a atividade do açúcar na região do Vale do Paraíba ficar muito aquém daquela desenvolvida no “quadrilátero do açúcar” do chamado Oeste de São Paulo, parece não restar dúvida de que a “lavoura canavieira preparou ali, de algum modo, a infraestrutura sobre a qual haverão de implantar-se, com perspectivas muito mais amplas, os cafezais”. Sérgio Buarque enfatiza, tomando por base os estudos da historiadora Lucila Herrmann, que, “a rigor, o chamado ciclo dos engenhos não é muito mais, nesse caso, do que um prolongamento e um enriquecimento da lavoura de subsistência da fase anterior”. Apesar da invasão dos canaviais, o ciclo anterior perdura no ciclo dos engenhos: a estrutura econômica repousa sobre a pequena propriedade.

Quanto à grande lavoura cafeeira, ela não começa a firmar-se no Vale do Paraíba senão na terceira década do século XIX, e seu ápice situa-se no período que corre de 1836 a 1886. “É também por volta de 1820”, diz Sérgio Buarque, “que começam a surgir em toda aquela área as residências senhoriais, que marcam o apogeu da civilização do café em São Paulo, antes de trasladar-se para o Oeste da província, e de que alguns dos mais belos exemplares se acham aqui representados. Segundo presunção de Tom maia, que fixou em belos desenhos muitas dessas vivendas, uma das mais antigas, senão a mais antiga, seria a sede da fazenda Pau d’Alho, situada em São José do Barreiro (...) A uberdade do solo, sugerida no próprio nome da fazenda, que é o da árvore própria de terras aptas ao cultivo da rubiácea, além de sua localização no caminho de Areias, mostra talvez uma das portas de ingresso na província dos cafezais fluminenses.”

Há, de fato, à certa altura do texto de Sérgio Buarque, como disseram os autores da *Apresentação*, uma preocupação maior em mostrar as razões do sucesso da atividade cafeeira no Oeste de São Paulo do que em propriamente elucidar as razões do apogeu e declínio dessa atividade no Vale do Paraíba. O contraponto com Vale serve sobretudo para mostrar as razões do sucesso dessa atividade na região de Campinas. Inicialmente, essa atividade não sensibiliza os agricultores do Oeste de São Paulo: “O bom sucesso da lavoura cafeeira no Nordeste da província, que começou a patentear-se na década de 1820-30, não perturbou a princípio os fazendeiros de Itu e Campinas, que ainda põem toda a sua confiança nos engenhos de cana.” Mas os fazendeiros do Oeste de São Paulo muito cedo passam a se interessar por esse gênero de exportação e seu crescente mercado internacional. “O fato é que Campinas”, diz Sérgio Buarque, “produzindo apenas 8.801 arrobas de café, em 1836, e ocupando o nono lugar entre os municípios cafeeiros – todos os outros pertencem ao ‘Norte’ da província –, passará a produzir quase quarenta vezes mais em 1854, ou seja, 335 mil arrobas, e já se situa no quarto lugar entre esses municípios, depois de Bananal, Taubaté e Pindamonhangaba. (...) A extinção do tráfico vai

contribuir poderosamente para a substituição, levando os fazendeiros a desviar para a lavoura mais lucrativa muitos dos braços que ocupavam antes no cultivo e benefício do açúcar.”

Neste passo o autor cita o especialista em estudos de estatística, Sebastião Ferreira Soares, que, em escrito de 1860, mostra que desde 1854 já tinham sido desmontados, no município de Campinas, 44 engenhos de cana, para que se aplicassem os escravos na lavoura do café. Em outra publicação, essa de 1865, Ferreira Soares escreve: “A província de São Paulo, que até 1850 era uma das maiores produtoras de açúcar, abandonou de então para cá, em grande parte, a cultura da cana para aplicar-se em maior escala à plantação do café, e tão rápida tem marchado esta espécie de cultura, que hoje esta província produz tanto café como a de Minas Gerais, quando ainda em 1850 a sua produção não excedia de 150 mil arrobas...” Ressalte-se que a esse tempo nem todo o Oeste era apenas café. Acreditava-se, em geral, e possivelmente com razão, que o cultivo só seria compensador até Rio Claro. Por mais produtivas que fossem as novas terras, tudo fazia crer que o custo dos transportes, antes da era ferroviária, anularia as qualidades das novas áreas. E essa crença impedia que outros fazendeiros encampassem o exemplo dos campineiros que, antes mesmo de 1850, tinham começado a substituir o açúcar pelo café.

Em 1867, já Campinas passa para o segundo lugar entre as áreas cafeeiras. Acima de Campinas, ainda que abaixo de Bananal, o mapa das arrecadações só registra a capital e Santos que, sendo o grande escoadouro do café do Oeste, tivera sua renda duplicada nos vinte anos anteriores. Mas, enfatiza Sérgio Buarque, “o ano de 1867 já assinala, porém, o marco divisório que separa duas épocas. Terminada a construção da estrada de ferro entre Santos e Jundiaí justamente nesse ano, começava a desvanecer-se a velha ideia de que era escusado ampliar cafezais para o Oeste de Rio Claro”. Como a São Paulo Railway desistisse do privilégio que lhe cabia, por contrato, de prolongar a linha além de Jundiaí, são os próprios fazendeiros de café que assumem a responsabilidade de fazer crescer a malha ferroviária para atender aos seus interesses de escoamento do produto. Enquanto isso, por mais de meio século, os fazendeiros de café estabelecidos ao longo do curso do médio Paraíba e seus tributários tiveram de contentar-se com o transporte em lombo de burro desde as fronteiras da província do Rio até um dos portos marítimos de onde o produto era embarcado para o Rio de Janeiro. A rigor, as ferrovias – a D. Pedro II e a Companhia São Paulo a Rio de Janeiro, que viriam a formar a Estrada de Ferro Central do Brasil – só completaram todo o percurso entre o Rio e São Paulo quando a economia do café na região já estava decadente.

No Oeste de São Paulo, no entanto, em 1850, portanto muito antes da era ferroviária, já o café ultrapassava o açúcar nas exportações pelo porto de Santos. “A pujança extraordinária dos cafezais do Oeste”, diz Sérgio Buarque, “vai afirmar-se, porém, e cada vez mais, nas décadas

seguintes. Em 1880-81 as exportações do café transportado a partir de Jundiaí rumo ao litoral paulista alcançou 1.204.328 sacas, e em 1890-91, 3.048.327. Em 1894, já no regime republicano, Santos se torna, pela primeira vez, o maior porto exportador do Brasil, superando o do Rio de Janeiro.” E não se trata apenas da implantação de um sistema de transportes eficiente. “Em favor do Oeste”, realça Sérgio Buarque, “havia a vantagem de ser área de onde as plantações eram novas, novos os trabalhadores que se recrutavam cada vez mais entre imigrantes europeus, e onde a configuração do solo, plano em geral, ou ligeiramente ondulado, em contraste com o terreno montuoso, da bacia do Paraíba, em que os clássicos morros em ‘meia laranja’ se sujeitavam depressa à erosão. E não é preciso insistir na boa qualidade dos solos do Oeste, entremeado de manchas de terra rosa, muito mais produtivas do que o melhor massapé vermelho da bacia do Paraíba. O que mais distinguia, porém, as fazendas do Oeste, era mesmo a presença atuante da mão de obra livre que, no último decênio da Monarquia, começa a fazer-se sentir ali cada vez mais, à medida em que grandes levas de imigrantes, procedentes sobretudo do Norte da Itália, se vão distribuindo por uma zona que, exceção feita de Campinas, mal havia conhecido o trabalho escravo.”

O colapso da economia do café do Vale do Paraíba se explica sobretudo pelos problemas inerentes à própria região, um sistema de transportes e comunicações incipiente, o relevo da região e a erosão que dissipou seus melhores solos. Restaram os admiráveis testemunhos do fastígio que o café trouxe e que o café tirou da região “quando se viu chamado a opulentar outra terras”. Algumas das vivendas senhoriais que marcaram essa época permanecem eretas e algumas foram cuidadosamente restauradas. Os bicos de pena de Tom Maia fazem parte desse esforço de preservação da memória vale-paraibana. Mesmo que Sérgio Buarque acentue, isso em 1975, que o Vale do Paraíba, com sua privilegiada localização entre as duas mais importantes metrópoles brasileiras, tem seu futuro assegurado, o texto termina de maneira melancólica, parecendo lamentar uma época irremediavelmente desaparecida.

Antonio Augusto da Costa Faria é formado em História (USP). É professor de História Ambiental do curso de Administração com Formação Específica em Gestão Ambiental do SENAC e é técnico da Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo.