CMP 2.1.10.36

HILTON FEDERICI

(DA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS, SP.)

Ao prezado confrade
Celso Maria de Mello Pupo,
com os cumprimentos de um
"campino-cruzeirense", o autor
desta monografia.
Campinas, 20 Fevº 74

C R U Z E I R O, UM EXEMPLO ORIGINAL DE URBANIZAÇÃO NO VALE DO PARAÍBA.

TRABALHO APRESENTADO
AO VII SIMPÓSIO DA

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA.

(PROMOVIDO PELO NÚCLEO REGIONAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS)

B E L O H O R I Z O N T E
(2 a 9 de setembro de 1973)

C R U Z E I R O, UM EXEMPLO ORIGINAL DE URBANIZAÇÃO NO VALE DO PARAÍBA.

S U M Á R I O:

CAPº I - INTRODUÇÃO.

II - LOCALIZAÇÃO, NO ESPAÇO E NO TEMPO, DAS VELHAS CIDADES VALEPARAIBANAS.

III - O EMBAÚ, PRIMEIRO NÚCLEO URBANO DA ÁREA.

IV - E A HISTÓRIA SE REPETE COM O NASCIMENTO DE CRUZEIRO.

V - CONCLUSÃO: A FISIONOMIA DE CRUZEIRO.

---===oooOooo===---

CRUZEIRO, UM EXEMPLO ORIGINAL DE URBANIZAÇÃO NO VALE DO PARAÍBA

I - INTRODUÇÃO:

Quase no extremo norte do Vale do Paraíba Paulista, exatamente onde o histórico rio começa a desviar o seu curso para penetrar na província fluminense, situa-se a cidade de Cruzeiro, o mais original exemplo de urbanização dessa área, por contrastar enormemente com as origens comuns das demais aglomerações urbanas dessa micro região do Estado Bandeirante.

Dada a sua relativa juventude (menos de um século) aliada à escassez de estudos sobre a sua origem, estrutura e desenvolvimento, é ainda muito pouco conhecida, pois mal começa a despontar na fisionomia valeparaibana, sob o aspecto de sua exata interpretação.

Por isso, ao ensejo deste VII Simpósio da Anpuh e dada a fixação do tema geral, escolhido anteriormente em Goiânia, não poderia oferecer-se ocasião mais oportuna para trazermos ao conhecimento dos senhores simposiastas as nossas considerações sobre essa peculiaridade regional paulista, a par de querermos sair daqui enriquecidos com as judiciosas críticas que sobre elas aportarem os nossos colegas desta reunião.

O leigo ou o pouco afeito aos estudos históricos dessa área pautam o seu julgamento sobre Cruzeiro por um natural princípio de generalização, que decorre, por certo, do conteúdo de um livro famoso sobre a região, que é "CIDADES MORTAS", de Monteiro Lobato. Assim, passam a atribuir a essa cidade todas aquelas qualidades que tanto caracterizavam as demais aglomerações da ponta nordeste do Vale do Paraíba, que se formaram ou se recompuseram largamente com o enriquecimento que lhes trouxe a lavoura cafeeira, que por aí fez o seu ingresso triunfante na então província paulista.

Por outro lado, cumpre assinalar que não há nenhum vínculo direto das origens de Cruzeiro com as atividades da fase inicial da penetração, do bandeirismo ou mesmo com a expansão cafeeira, que marcou época às margens do lendário Paraíba.

A cronologia nos assinala que a urbe cruzeirense, naquilo que é o exato termo em que o configura a Geografia Humana, só vai despontar para a história regional exatamente quando o café entrava em declínio no Vale do Paraíba, lá pelo último quartel do século passado. Assim, declínio e aurora, termos que se opõem, aqui correm paralelos, por mais paradoxal que isto nos possa parecer, pois enquan-

to as demais cidades da região caem em letargo, pelo amortecimento continuado da exploração cafeeira, a cidade de Cruzeiro começa a surgir e a consolidar-se, por essa ocasião, de tal forma que poderemos, sem o menor receio, passar a considerá-la como uma autêntica exceção na micro-região do Vale do Paraíba Paulista. Nela tudo contrasta com as demais cidades irmãs da área: enquanto as outras já são bi e tri-centenárias, Cruzeiro ainda não conta com um século de formação; enquanto as demais têm feição colonial, ela apresenta todas as características de uma cidade pioneira recém-consolidada. E até na própria estrutura da sua população ela é menos valeparaibana que as demais; que o digam procedência e gêneros de atividades dos seus componentes; que o afirme ainda a sua tremenda concentração urbana, face ao mundo rural, para provar que, de hoje até as suas origens, o dinamismo da vida não lhe adveio das ocupações agrícolas, que foi a marca outrora dominante nessa região do Vale do Paraíba, só agora sacudida pelas profundas alterações que a industrialização lhe vai introduzindo.

Cruzeiro já nasceu sob o signo dessa alteração, conforme iremos tentar provar.

II - LOCALIZAÇÃO, NO ESPAÇO E NO TEMPO, DAS VELHAS CIDADES VALEPARAIBANAS.

É necessário, como introdução, lembrarmos, ainda que de modo breve, a localização e datas de origens das mais velhas cidades valeparaibanas, para depois podermos assinalar, mais adiante, em quê a atual cidade de Cruzeiro se contrapõe a todas elas.

Recorramos, inicialmente, a uma caracterização geográfica dessa área, por ser isto de suma validade para a nossa tese. O Vale do Paraíba se apresenta assim, em suas linhas gerais:

a) a leste, a região montanhosa próxima ao Atlântico, cujas escarpas mais abruptas descambam para o lado do mar. Por trás desse baluarte seguem-se os "mares de morros", que se interpõem entre os formadores do rio principal, apresentando-se como a retaguarda desse primeiro paredão.

b) a oeste, do lado oposto, aparece o vasto sistema de serras conhecido pelo nome de Mantiqueira, de altitudes mais elevadas que a chamada "serra" do Mar. É a parte frontal desse sistema que, partindo das proximidades da cidade de São Paulo, vai se findar em terras espírito-santenses.

Entre uma e outra dessas escarpas, desde Guararema até Cachoeira Paulista, numa extensão de cento e vinte quilômetros em linha reta, assenta-se a parte do fundo desse vale, que é a conhecida planície sedimentar, com largura de até dez quilômetros, por sobre a qual desliza o rio Paraíba com seus inumeráveis meandros.

Delineia-se, então, com nitidez, a ampla estrada das primeiras penetrações e a rota segura do bandeirismo, com algumas aberturas transversais que vão permitir a ligação do Vale do Paraíba com as regiões de serra-acima.

Tanto a parte longitudinal, por onde corre o rio numa direção SO-NE, como esses pontos de cruzamento das montanhas eram sobejamente conhecidos dos animais e dos primeiros habitantes da região, que delas faziam as rotas naturais de inter-comunicação.

Foi sobre essa base fisiográfica que se desenrolou uma ação histórica de imensa profundidade, a ponto de se conferir ao Vale do Paraíba essas características inconfundíveis, que muito concorreram para a sua individualização dentro dos quadros da História do Brasil. Nessa ampla faixa plana assentou-se a nossa primeira grande rota de acesso ao interior do país, validada pelas excelentes condições naturais que oferecia ao penetrador.

Não será, pois, de admirar-se que, dadas essas facilidades do meio físico, ao longo dessa via natural foram sendo fincados os pontos iniciais da colonização portuguesa. Eram os primeiros pousos, balizados por "etapas de jornadas". E em cada etapa iam surgindo os aglomerados humanos, que foram os alicerces das numerosas cidades valeparaibanas, que hoje conhecemos.

Sem bem observarmos um mapa regional, esses núcleos iniciais da nossa colonização estão todos localizados à margem direita do rio, numa sucessão de dez unidades, ora mais ora menos distantes dessa corrente fluvial.

FIGURA 1 - Trecho da carta hipsométrica do Estado de São Paulo, no qual se pode notar, entre outras coisas, o vale, o curso do rio e a posição das cidades que o margeiam.

Os primeiros penetradores partiam de São Paulo e nos seus contactos iniciais com os indígenas ficaram conhecendo as vias transversais que os deveriam conduzir às terras do além-Mantiqueira, que se convencionou chamar de "SERTÃO DOS CATAGUÁS". Desde logo uma delas tornou-se preferida: a rota do Embaú, que se valia do vale do riozinho Passa Vinte, encravado em terras do município cruzeirense. De tal maneira era valiosa que rapidamente se consolidou a tal ponto que, em 1711, quando Antonil(1) publicou seu famoso livro "CULTURA E OPULÊNCIA DO BRASIL", o "roteiro do caminho da vila de São Paulo para as minas gerais" já era de todos por demais conhecido, tal a precisão e variedade de informações com que o autor ilustra a

(1) Valemo-nos da edição comentada por Alice Piffer Canabrava, da Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1967, 316 págs.

sua obra, mostrando-nos que ela era, de fato, a via preferida dos penetradores. E os informes são de tal monta que indicam até como se conduzir, com segurança, para galgar as terras cobiçadas que se situavam além das agressivas escarpas da Mantiqueira.

É aqui nesse ponto de transição de duas feições das jornadas bandeirantes que, de um modo geral, começa a aparecer o que interessa ao nosso tema.

Convém não perder de vista que é o "Porto de Guaypacaré" (hoje Lorena), situado ainda na planície, o ponto civilizado mais próximo da ação a ser desenrolada pelos conquistadores para transporem os árduos declives impostos pela Mantiqueira. Aí ficavam as "roças de Bento Rodrigues", sertanista que anteriormente já havia palmilhado o território das minas e que acabara por se fixar nesse ponto, agora mais empenhado, por certo, nos fornecimentos aos bandeirantes que mesmo nas aventuras dos sertões.

Aí por essa posição pouco restará da região sedimentar que, por mais de uma centena de quilômetros, os bandeirantes andaram percorrendo; começa a planície a entroncar com as rochas resistentes do Complexo Cristalino, aí fartamente representado pelos granitos e gnaisses.

FIGURA 2 - Esse roteiro é reprodução fiel do que nos apresenta Antonil em seu famoso livro. Apesar de nele termos assinalado a posição de Cruzeiro, ao lado de Embaú, esta cidade só começará a surgir após 1884, quando dali começar a circulação da ferrovia para o sul de Minas.

É nesse ponto de contacto de duas regiões de natureza geológica e relevo diversos que o vilarejo do Embaú começará a surgir para a História. Mas ainda, a essa altura dos acontecimentos, não podemos falar da atual cidade de Cruzeiro.

CRONOLOGIA:

Datas de criação dos municípios do Vale do Paraiba (o que supõe que os núcleos que os formaram já devessem existir).

TAUBATÉ - 1645 →
- Pindamonhangaba .. 1705
- S.S. do Paraitinga 1773
- Caçapava..... 1855
- Redenção..... 1877
- Tremembé..... 1896

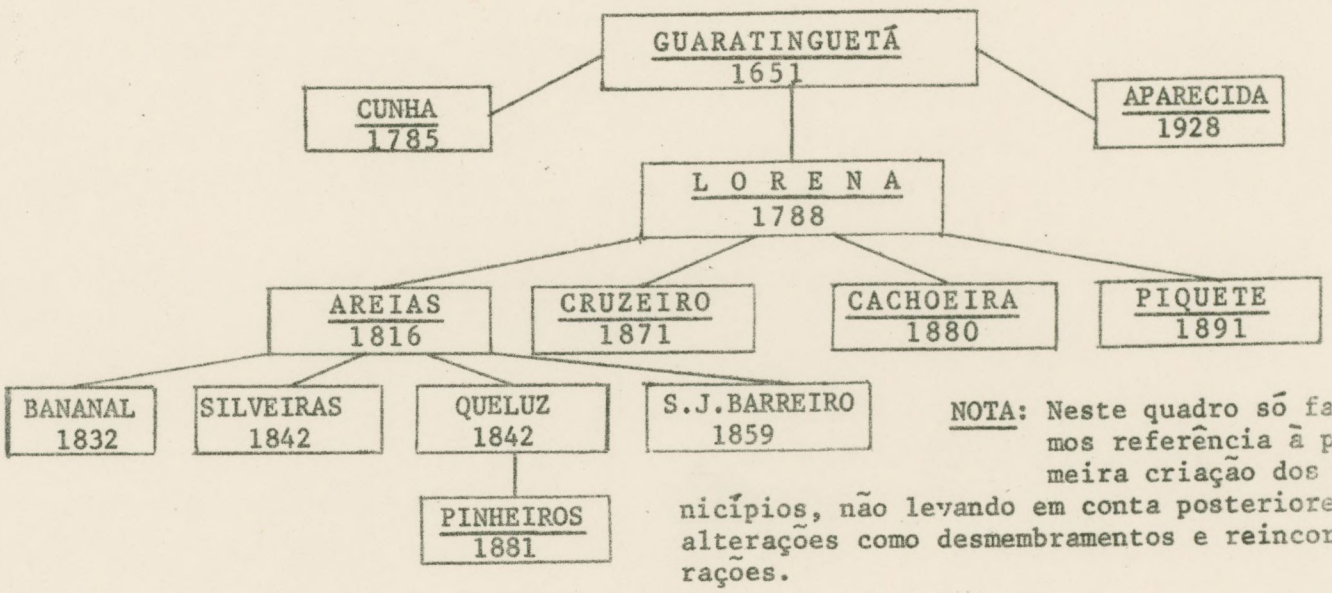
GUARATINGUETÁ - 1651 →
- Cunha..... 1785
- Lorena..... 1788.....→ Cruzeiro - 1871
- Aparecida... 1928

Jacareí foi desmembrado de Mogi das Cruzes em 1653; igualmente o foi Guararema, em 1898. São José dos Campos, com a categoria de sede municipal, data de 1767, desmembrado de Jacareí.

O município de Lorena ocupava toda a extensão de terras que ia da sua parte nuclear até as fronteiras com o Estado do Rio de Janeiro. Dentro dele é que se situava o de Cruzeiro, desmembrado em 1871.

Por se tratar de área que interessa à nossa demonstração, imaginamos o seguinte

QUADRO GENEALÓGICO



NOTA: Neste quadro só fazemos referência à primeira criação dos municípios, não levando em conta posteriores alterações como desmembramentos e reincorporações.

Por esse quadro se pode perceber que o município de Cruzeiro data de 1871, mas, a esse tempo, a sede era no povoado do Embaú, que tinha esse nome (N.S. da Conceição do Cruzeiro), enquanto a atual cidade de Cruzeiro ainda nem existia, iniciada que foi somente após 1884, quando foi inaugurada a ferrovia para o sul de Minas.

-oooOooo-

Como antecipação de nossas conclusões: só uma coisa em comum une os dois núcleos (o Embaú e a atual cidade de Cruzeiro) às demais cidades da região: nasceram em função da circulação e, mais especificamente, da circulação do Vale do Paraíba com o sul de Minas.

É o que passaremos a demonstrar, em obediência ao tema geral deste nosso VII Simpósio.

III - O EMBAÚ, PRIMEIRO NÚCLEO URBANO DA ÁREA.

O aparecimento do núcleo do Embaú, que veio a ser, em 1871, a primitiva sede do município, vai decorrer de duas condições: a primeira, de ordem geográfica, onde estão conjugados dois fatores naturais: a presença de um enorme obstáculo, aí representado pelas escarpas da Mantiqueira e o domínio de uma rota, aí oferecida pelo vale do riozinho Passa Vinte.

A essas duas condições, dadas pela Natureza, irá juntar-se uma segunda, de ordem histórica: o seu aproveitamento pelo bandeirismo, o que permitiu, então, criar o fato histórico.

-oooOooo-

Já vimos, no capítulo anterior, o papel de ampla via de passagem exercido pela planície sedimentar do Paraíba. E nas páginas minudentes da obra de Antonil encontramos como ela era aproveitada pelos que demandavam o cobiçado Sertão dos Cataguás.

O porto de Guaipacaré indicava o fim da parte menos áspera da jornada, pois aí terminava o roteiro na parte plana; e ia começar a etapa da escalada da serra, segundo o próprio Antonil:

> "Destas roças até o pé da serra afamada da Mantiqueira, pelas cinco serras muito altas, que parecem os primeiros muros que o ouro tem no caminho para que não cheguem lá os mineiros, gastam-se três dias até o jantar".

E aqui chegavam exatamente ao pé da escarpa, onde veio a ser fixado o pequeno aglomerado humano aí estabelecido e que veio a ser o Embaú.

Mas, vamos seguir Antonil:

"Daqui começam a passar o ribeiro que chamam Passa Vinte, porque vinte vezes se passa e se sobe às serras sobreditas, para passar as quais se descarregam as cavalgaduras, pelos grandes riscos dos despenhadeiros que se encontram, e assim gastam dois dias em passar com grandes dificuldades estas serras....."

Como se pode ver por estas descrições, a caminhada nesses pontos serranos era árdua. Mas eles atraíam os aventureiros porque era o ponto de menos difícil acesso ao outro lado da Mantiqueira; porque, por outro lado, conduziam a uma garganta e esta, por sua vez, desembocava no riozinho Passa Quatro, que formava outro vale , agora do lado oposto.

Como se percebe, a Natureza preparara o quadro para que o homem dele se servisse. E este o soube fazer. Estava, portanto, descoberto o melhor caminho, que seguia uma quase rigorosa linha reta sul-norte. Até a abertura do Caminho Novo, efetuado por Garcia Rodrigues Paes, era também a rota procurada pelos que vinham do Rio de Janeiro. Daí a importância da garganta do Embaú, nestes recuados tempos, interligando vasta área da Colônia, o que se projetou nos primeiros tempos do Império.

O porto de Guaipacaré foi, pois, o local de ruptura entre a viagem por região plana e o começo da escalada da serra da Mantiqueira. Mas o Embaú não funcionou como ponto de parada longa; era mais o local de uma pequena pausa, para os que desciam ou subiam a serra. Nem mesmo a função de grande empório exerceu, pois o povoado hoje está a quase desaparecer, o que prova que não chegou a exercer grande influência. Ficou pelas atividades de uma pequena agricultura de subsistênc ia ou de pequeno comércio interior, abastecendo um pouco as tropas de burros que forçadamente por aí deveriam transitar.

-oooOooo-

Definida a linha de circulação do Bandeirismo, esta foi batida sucessivamente pelos desbravadores e pelos comerciantes que se interessavam pelo abastecimento das regiões mineradoras. Mas nem todos, mineradores ou comerciantes, continuaram trilhando essa rota. Muitos encerraram as suas andanças pelas áreas da mineração e acabaram por se fixar às margens desse caminho. Estes deverão ser, pois,

os seus primeiros povoadores, os que, em meio às atividades agropecuárias, acabaram por se sedentarizar.

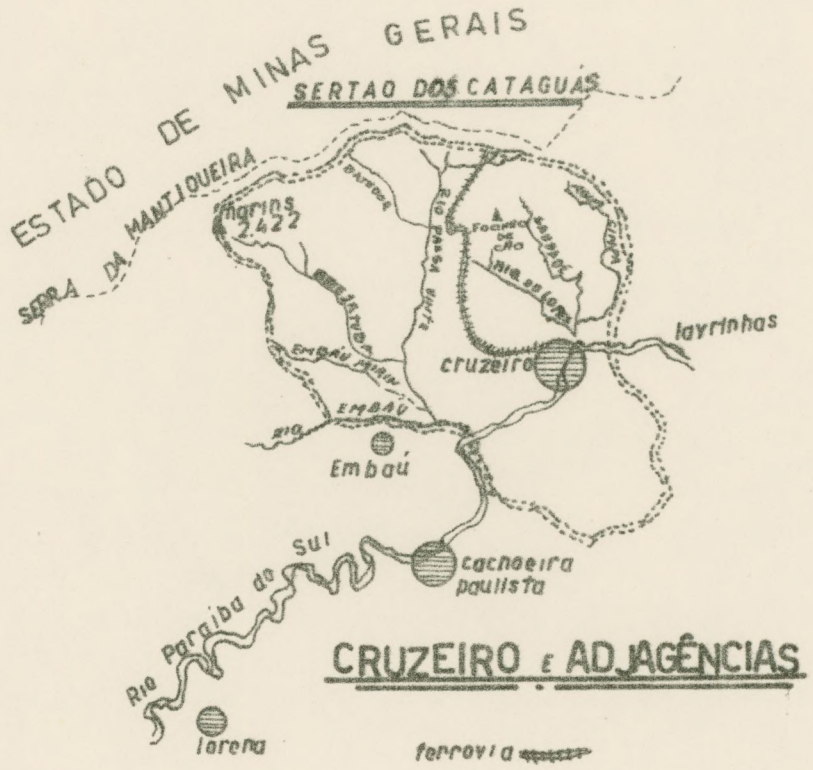


FIGURA 3 - Nesse mapa pode-se perceber como o vale do Passa Vinte se situa no meio dos dois povoados que ajudou a gerar.

Tais moradores iniciais, dispersos em meio a esse caminho, não fizeram exceção à grande maioria dos nossos primitivos núcleos coloniais. Começaram por ser um bairro rural, de que nos dão conta os documentos da Cúria Diocesana de Lorena, mostrando a necessidade de se atender aos reclamos espirituais dessas almas. Era esta aglomeração ponto de contacto, por ser cruzamento de rotas de caravanas que vinham de São Paulo e Rio de Janeiro e se dirigiam a Minas (ou daí retornavam).

Para a nossa tese, para observarmos aí um fenômeno de urbanização, restava somente surgir um núcleo de fixação do povoamento. E nem precisaremos procurar muito o fato histórico, pois esse pequeno povoado estava perfeitamente entrosado num contexto.

Aqui, como em toda a parte, essa função aglutinadora foi exercida pela CAPELA.

Dedicada à N.S. da Conceição, teve o seu competente patrimônio doado e, depois de canonicamente instalada, veio a ser o núcleo em torno do qual os habitantes da região passaram a se concentrar, nos dias festivos, ganhando aos poucos aquela estrutura inicial de coletividade. As famílias passaram a tomar consciência de que efetivamente pertenciam a uma localidade, que o sentimento

religioso ajudava a cimentar profundamente.

Em 1846, o núcleo teve condições para ser elevado a freguesia, dependente da igreja matriz de Lorena. Crescendo um pouco mais, já em 1871 foi tornado a sede de um novo município valeparaibano, desmembrado de terras lorenenses. Essa sede foi, então, localizada aí no povoado do Embaú, mas agora, com o nome de N.S. da Conceição do Cruzeiro, em homenagem ao marco antigo que os camaristas de S. João del-Rei fincaram, no alto da serra, para indicar a separação das capitanias de São Paulo e Minas Gerais.

Assim, podemos concluir que o fato de urbanização aí se deu como um processo natural que partiu do aproveitamento das condições da Natureza (o domínio de uma rota), associado a uma pequena pausa num ponto (o Embaú), acabando isso por determinar um pequeno Bairro (do tipo rural), que conduziu os seus habitantes a se constituirem em uma comunidade, o que lhes deu força e coesão para obterem a construção de uma igreja e criação da competente freguesia, ponto de partida para que, um quarto de século depois, viesse a ser a sede do município cruzeirense, criado em 1871, "ao pé da serra afamada da Amantiqueira", para sermos fiéis aos dizeres de Antonil.

Mas nunca poderemos perder de vista que, a esta etapa da marcha do calendário, a atual cidade de Cruzeiro ainda não existia nem naquilo que pudesse caracterizar o início de uma nova urbs. Os seus alicerces só começarão a ser lançados aproximadamente quinze anos depois, com a construção da estrada de ferro para o sul de Minas, aberta ao tráfego em 1884, após tres anos do início dos trabalhos.

Este fato é que virá a gerar o mais original exemplo de urbanização no vale do Paraíba, para contrastar com a origem quase uniforme dos demais núcleos.

IV - E A HISTÓRIA SE REPETE COM O NASCIMENTO DE CRUZEIRO

"— Em primeiro lugar, consideramos a urbanização como um processo social. Seu desenvolvimento provoca o aparecimento e a transformação de núcleos, como conseqüência das interações humanas em que implica. Ocorre um processo de urbanização quando em uma sociedade existe uma divisão social do trabalho, em caráter permanente, de sorte que uma parcela ponderável da população deixa de se dedicar à produção de alimentos e passa a depender, para a sua subsistência, dos produtos do trabalho da outra parcela, aos quais tem a-

cesso por meio de troca ou por apropriação direta. A urbanização se dá com o aparecimento de uma "economia urbana"...(Reis Filho, Nestor Goulart - Evolução urbana do Brasil - (1500/1720) - São Paulo, Livraria Pioneira Editora, pág. 20)."

Como vimos até agora, as escarpas da Mantiqueira, por representarem o obstáculo, e o vale do Passa Vinte, por representar a vantagem, respondem, associados ao Bandeirismo, pelo primeiro fato de urbanização ocorrido em terras do município de Cruzeiro.

Mas tudo isso ocorreu tendo seu começo no período colonial e o prosseguimento na fase imperial, onde chegou a consolidar-se. Referimo-nos à formação do núcleo do Embaú.

Agora, daqui para a frente, vamos nos reportar ao aparecimento de outro núcleo urbano, dentro dessas mesmas terras do município cruzeirense, o qual vai surgir uma légua a leste do primeiro, às margens do Paraíba, num terraço que este mesmo rio aí formou.

Acontece que ele vai ser gerado por outro meio de transporte que não o das tropas de burros, pois nascerá e se desenvolverá em função de uma ferrovia, o fato novo na história regional, acontecido no último quartel do século passado. Para que ele passe a existir haverá uma como que repetição das mesmas condições anteriores: a necessidade de vencer as mesmas escarpas da serra, o que conduziu ao aproveitamento do já conhecido vale do Passa Vinte.

O que os diferenciará, fundamentalmente, será o processo dessa ação, diametralmente opostos: enquanto no primeiro foi empregada a energia animal, no segundo utilizou-se a energia do cavalo-vapor.

Historiemos os fatos: a partir da metade do século XIX o café já estava solidamente instalado nas áreas fluminense e paulista do Vale do Paraíba, tendo começado a esparramar-se pela região do sul de Minas, por trás da serra da Mantiqueira. O café produzido por essa região sul-mineira era levado ao porto do Rio de Janeiro, seu escoadouro natural, pelas tropas de burros, que atravessavam o território fluminense ou paulista para lá chegar.

A partir do fim da Guerra do Paraguai, o Vale do Paraíba começou a sentir a presença de um novo e grande elemento de progresso: o trem de ferro. Partindo primeiramente do Rio de Janeiro, em 1858, dezesseis anos depois já era inaugurada a estação de Lavrinhas (a 12-out.-1874). O trecho que ia daí até Cachoeira Paulista foi inaugurado a 20 de junho de 1875, menos de um ano depois.

Para atender aos interesses dos agricultores da peque-

na área cruzeirense, foi aí instalada uma estação da E.F. Pedro II (hoje Central do Brasil), aberta ao tráfego no dia 4 de setembro de 1878. Estava a mesma em terras da Fazenda Boa Vista, de propriedade do Major Manoel de Freitas Novaes.

Por outro lado, vinda da capital paulista, processava-se a construção de outra ferrovia, a qual deveria encerrar o seu percurso na cidade de Cachoeira. Chamava-se Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro e teve os trabalhos de construção iniciados em 1873. E a sua conclusão deu-se a 8 de julho de 1877, com a interligação das duas ferrovias que demandavam, respectivamente, o Rio de Janeiro e São Paulo, começando o tráfego mútuo entre ambas, ainda que com transbordo de passageiros e mercadorias na cidade cachoeirense, por se diferenciarem as duas bitolas. Mas completara-se a interligação da Corte com a cidade de São Paulo. A partir dessa data e por causa do surgimento desse revolucionário meio de transporte, os eixos dos meios de comunicação se alteraram profundamente no Vale do Paraíba, fazendo prevalecer a circulação longitudinal.

Não podemos deixar de assinalar que, não obstante a existência de uma estação em terras do município de Cruzeiro (este criado em 1871), a cidade desse nome ainda não existia. A razão do seu aparecimento prende-se ao fator ferroviário, mas não foi a simples abertura de uma estação que determinou a sua origem. A cidade só vai nascer por causa de uma intersecção de linhas ferroviárias, que é o que vamos procurar explicar falando da Minas and Rio Railway.

-oooOooo-

Já apontamos acima que o café era um dos produtos agrícolas existentes no sul de Minas. Isto coincidia com a grande expansão da economia inglesa, motivada pelos efeitos da Revolução Industrial. E os capitais ingleses eram aplicados no além-mar com facilidade, dada a sua grande abundância.

Logo, havendo o que transportar e querendo os ingleses aplicar os seus recursos financeiros no Brasil vemos surgir em Londres, em 1880, uma Companhia, a qual obteve do nosso Governo Imperial o direito de explorar o transporte ferroviário, entre um ponto do território fluminense e o sul de Minas. Daí o seu nome.

Estudos posteriores acabaram por verificar, porém, que o melhor ponto de início para a projetada estrada que deveria alcançar o sul de Minas seria o que permitisse o aproveitamento do Vale do Passa Vinte, rota natural já tão conhecida dos bandeirantes e depois dos condutores de tropas de burros.

No ano de 1881 esse ponto inicial já estava fixado e plenamente articulado com a Estrada de Ferro Pedro II, devendo partir da estação já existente em terras cruzeirenses (a 252K do ponto inicial da Pedro II). E nesse ano deu-se início ao começo da construção da estrada para o sul de Minas, devendo a mesma encerrar o seu percurso em Três Corações, a 170 Kms. da estação de Cruzeiro.

Em junho de 1884 D. Pedro II e sua imperial comitiva fizeram o percurso até o seu final, dando por inaugurada a grande estrada de penetração da região sul-mineira, margeando o rio Verde, que é afluente do Sapucaí.

Foi esta ferrovia que fez nascer um novo núcleo urbano em terras do município cruzeirense. Nele os ingleses não fixaram somente o seu ponto inicial, intersectando-o com a ferrovia do eixo Rio-São Paulo. Mais que isto: ali localizaram a sede de sua administração central, os seus escritórios centrais, as suas oficinas de montagem do material ferroviário e de sua reparação e todas as demais dependências necessárias ao perfeito funcionamento da nova ferrovia. Cruzeiro era, em suma, a sede integral dessa ferrovia, ainda que fosse, inicialmente, um modesto aglomerado humano, nucleado em torno de uma "estação". É em torno dela que se formará um povoado, origem da atual cidade de Cruzeiro, a qual, começada com esse evento tecnológico, surgirá na rede urbana do Vale do Paraíba nos últimos anos do Império, quando o precioso produto agrícola — que foi o café, já estava dando os mais convincentes sinais de decadência, arrastando consigo todo aquele complexo sócio-econômico e político que fez o esplendor dessa região brasileira e também do nosso Segundo Reinado.

Cruzeiro vai nascer e crescer, paradoxalmente, quando o Vale do Paraíba começa a entrar em seu longo letargo de quase meio século.

PLANTA GERAL DA ESTRADA DE FERRO PEDRO II (EDITADA PELA SUA ADMINISTRAÇÃO) (1879)

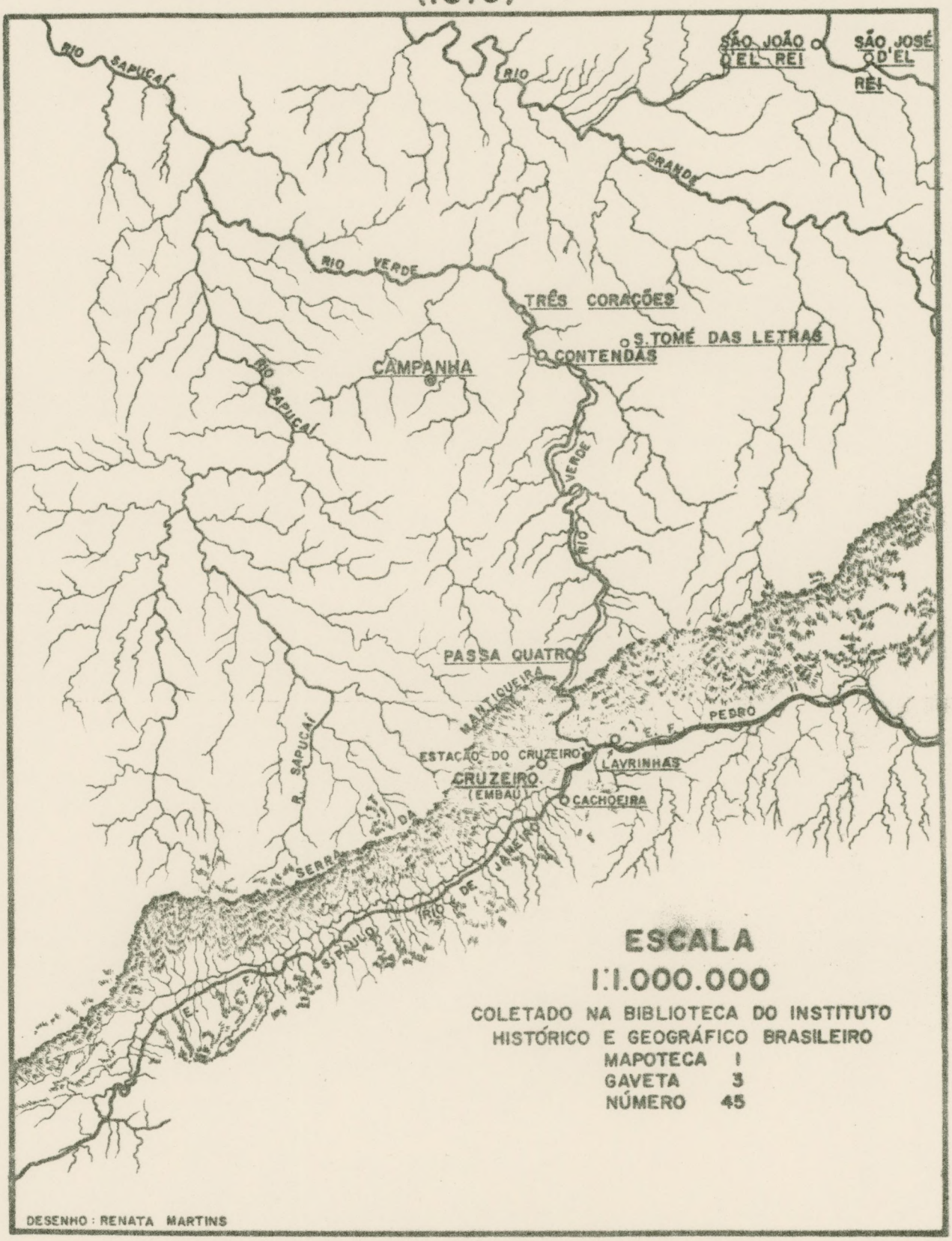


FIGURA 4 - Este mapa é de excepcional validade para nos mostrar que até a data em que foi elaborado (1879) ainda não existia a atual cidade de Cruzeiro. aí assinalada apenas como uma "estação". Cumpre não esquecer que o município, porém, já existia, com esse mesmo nome, criado que foi em 1871, mas com a sede no Embaú. Foi só em 1901 que a sua sede foi deslocada para o "povoado da Estação", o que prova nitidamente que a força que o determinou e o fez crescer foi, de fato, a ferrovia.

V - CONCLUSÃO: A FISIONOMIA DE CRUZEIRO

Dada a razão diversa de sua origem, não é para estranhar-se que a cidade de Cruzeiro viesse a ter uma história diferente, face às suas irmãs do Vale do Paraíba. Foi a ferrovia para o sul de Minas, que daí partindo, deu-lhe origem, consolidação e ritmou-lhe as pulsações da vida urbana por pouco mais de meio século, deixando na alma da cidade as marcas inconfundíveis de uma longa ação ferroviária. Nada há, portanto, para estranhar-se se dissermos que em Cruzeiro foi a estação que exerceu aquele clássico papel de aglutinador, que outros elementos exerceram em outros pontos dessa região e do país.

Durante meio século, aproximadamente, a cidade viveu o que, sociologicamente, se poderá dizer, dentro de um "complexo ferroviário", que, como força envolvente, a cercava por todos os lados. O ritmo da vida diária era-lhe conferido pelos apitos sucessivos das sirenes das oficinas de montagem e reparação do material ferroviário e pelos vai-e-vens do pessoal dos escritórios centrais. E como se isto não lhe fosse suficiente, podemos ainda apontar outra peculiaridade que a vida ferroviária impôs à vida local: a clássica "hora dos trens", entre doze e quatorze horas, período em que se acotovelava, na gare, quantidade enorme de trens vindos do Rio, São Paulo e sul de Minas e para essas mesmas regiões retornando depois.

Se Cruzeiro não teve o característico "relógio da estação" (ou da matriz) para reger-lhe o ritmo da vida diária, teve, em compensação, outro maior e bem mais íntimo que os instrumentos de precisão criados pelo homem; para marcar-lhe as horas, teve essa já referida "hora dos trens", que lhe era uma peculiaridade, sacada da própria força que a gerou e a dinamizou.

É muito natural, portanto, que a própria movimentação imperante na cidade tivesse, como "leit-motiv", a vida e as particularidades da função ferroviária. (1)

-oooOooo-

Enquanto as demais cidades tiveram as suas riquezas originadas, na maior parte, do trabalho agrícola e servil, Cruzeiro

---

(1) - De tal forma a ação ferroviária era dominadora na vida da cidade de Cruzeiro que, já em 1914, um jornal local (O Zéfiro) estampava bem feita paródia do soneto "As Pombas", de Raimundo Correia, associando esse tema ao movimento diário das idas e vindas dos trens.

as teve do comércio tri-regional que aí se processava e também do trabalho do assalariado, que foi sempre crescendo, em função do próprio crescimento da estrada de ferro.

Assim, não vamos achar em Cruzeiro as marcas sensíveis das feições da escravatura, que tanto particularizam as atividades dos trabalhos rurais e mesmo urbanos das demais aglomerações do Vale. O que foi o esforço do braço, em matéria de atividade ferroviária, aí só foi processado pelo trabalhador livre, que outro não atuou na construção das ferrovias brasileiras.

Desde os seus primórdios até os dias atuais, sempre se notou acentuado predomínio da vida urbana sobre a rural, hoje com 93% da população municipal localizada na sede, segundo o recente censo de 1970. Isso é o comprovante de que a cidade, que não nasceu em função das atividades agro-pastoris, destas não precisou para o seu evoluir e continuar crescendo. Dado esse desequilíbrio, é de se imaginar a enorme importação de gêneros alimentícios, pelo fato de a produção local ser diminuta.

-oooOooo-

Para atentarmos ainda mais a grande diferença da cidade de Cruzeiro em relação às irmãs do Vale, basta olhar-se para o traçado de suas ruas, em perfeito tabuleiro de xadrez, com ruas largas e cortando-se em ângulos retos, o que contrasta com as demais , cuja fisionomia das vias de circulação se apresenta em tortuosas vias e apertadas vielas. Isso é uma decorrência da sua juventude , em que pese o sítio ter posto nisso a sua dose de cooperação.

-oooOooo-

Aspecto particular, bem diferenciado, oferece ainda a estrutura da sociedade cruzeirense. Na vida urbana, desde os primórdios, a classe agrária não teve aquele poderio que se notava nas outras cidades. Como foi a ferrovia que lhe deu o motivo de nascer e crescer, são os elementos oriundos dessa função industrial os que, direta ou indiretamente, passarão a comandar a sua vida. Numericamente preponderavam e qualitativamente era desse grupo ferroviário que saiam também autênticos líderes. O número de engenheiros residentes na cidade era grande e como normalmente deveriam suplantar os demais elementos da vida local pela sua cultura, máxime nos assuntos de natureza social, era grande a influência deles. Mas como não se fixavam na sua sociedade, servindo-a apenas enquanto permanecessem na cidade, no exercício de suas funções de engenheiros da Estrada de ferro, que aí tinha a sua sede, a ação deles não tinha con

tinuidade. Isto foi fator de prejudicar a formação de uma elite mais relacionada e fixada aos problemas locais, em que pese o mérito do valor pessoal desses mesmos engenheiros.

Por outro lado, havendo um predomínio acentuado da vida da ferrovia na vida da cidade, ambas acabavam se confundindo e à primeira cabia a maior parcela de ação e direitos. Mas levava para fora o poder de decisão(2) de assuntos, que, normalmente deveriam ser tratados em caráter doméstico.

Assim, ficou faltando à sociedade cruzeirense aquela grande quantidade de senhores rurais que, nos períodos colonial e imperial, faziam a riqueza das elites de outras cidades. Isso faltou nos primeiros tempos da vida de Cruzeiro e suas lideranças só vieram a ser constituídas paulatinamente, através do tempo. Como percebemos, os homens da alta direção da estrada não eram nativos e pouco se lhes importava o futuro da vidade. E os que eram naturais ou nela estavam para fincar raízes, não tinham aquela capacidade de iniciativa para comandar os grandes movimentos que a cidade passava a exigir, pelo seu rápido crescimento.

Em Cruzeiro, foi o pequeno comércio e a pequena indústria que, nas primeiras décadas, iam abrindo os novos horizontes de criação da riqueza. Tudo mais, com raras exceções, era o funcionalismo fixado nos quadros do pessoal da ferrovia.

Cidade pioneira é o que podemos assinalar, encravada na fileira das velhas aglomerações urbanas do Vale do Paraíba. Mas um pioneirismo diferente do que se ia processando no oeste paulista, bastando, para comprová-lo, a quase inexistência de nomes estrangeiros, na sua população, que as correntes imigratórias levavam para outras áreas. Como a agricultura no município era escassa, o campo não atraíu a mão de obra; logo, não foi o campo o grande fornecedor de elemento humano para a vida urbana. Esta tinha que se alimentar de gente vinda de outros rincões do país, máxime de Minas Gerais e Estado do Rio de Janeiro.(3)

---

(2) - Aqui estamos a fazer referência a que a ferrovia era propriedade federal, arrendada ao governo mineiro. Isto implica em dizer que ao Ministério da Viação e Obras Públicas e representantes mineiros, situados no Rio de Janeiro e Belo Horizonte, caberiam decidir assuntos que acabavam por envolver a vida da própria cidade, mesmo os de aspectos benéficos, sem a anuência do povo e autoridades locais.

(3) - O censo de 1970 revela claramente essa predominância: 25% da sua população era formada de elementos mineiros e pouco menos de 5% dos oriundos do Estado do Rio. Pouco menos de 70% era formada de paulistas.

A fisionomia da cidade não está inscrita, como nas demais cidades do Vale, nas fileiras dos seus cafezais, que se transmudariam depois nos agigantados casarões urbanos, tudo fruts, quase sempre, de uma estrutura escravocrata, latifundiária e monocultora. Esses protótipos são figuras raríssimas.(4)

O que predominou, então, foi o que se originou da vida ferroviária: enorme estação, gigantescos depósitos de vagões e outros materiais; portentosos edifícios da alta administração e a avantajada construção onde se abrigavam as oficinas de montagem e consertos do material ferroviário. É neles que se poderá buscar o fato de urbanização de Cruzeiro, o verdadeiro núcleo de onde se desencadeou o processo.

Dentro dessa estrutura, o elemento humano que aí predominou, desde os seus mais remotos alicerces, tinha que ser o que era proveniente dos "ofícios mecânicos", ocupados nos misteres da vida ferroviária, que aí gerou e comandou a vida urbana, por largo tempo.

Foi esta infra-estrutura de fundo industrial que permitiu à cidade o seu atual surto de desenvolvimento, este largamente apoiado na herança prolongada da experiência ferroviária.

Para o espírito da época (primeiras décadas do século, quando o Vale ainda dormitava), a feição industrial de Cruzeiro era algo de original, o que a caracteriza como "cidade nova" em "zona velha".

-oooOooo-

Uma análise mais profunda da vida ferroviária no Vale do Paraíba nos revelará logo que esta foi a região que assistiu ao primeiro grande surto de implantação da ferrovia em nosso país, logo nos primórdios da instituição desse novo meio de transporte.

Nesse contexto sabemos que tudo partia do Rio de Janeiro, que era a Corte, de onde se irradiavam tantas e tão benéficas influências. À cidade de Cruzeiro, por sua proximidade, coube aproveitar rapidamente todo esse conjunto favorável de condições, a tal ponto que o seu próprio nascimento foi saudado com o silvo de uma

---

(4) - A única figura que podemos apresentar como legítimo representante dessa época, é o Major Manoel de Freitas Novaes, proprietário da Fazenda Boa Vista, em cujas terras, depois desapropriadas, a cidade foi erguida. Guarda estreitas relações com o período imperial. No volume II de nossa História de Cruzeiro, a ser publicada, reservamo-lhe capítulo especial, ao qual denominamos de "única relíquia imperial de Cruzeiro".

locomotiva da estrada, que daí se irradiava para o sul de Minas.

Se foi esse o signo que marcou o aparecimento da cidade, era natural que, desde cedo, fosse ela dominada por esse complexo tecnológico das influências ferroviárias.

-oooOooo-

A primeira grande indústria que surgiu em Cruzeiro, independente das atividades ferroviárias, foi a de carnes frigoríficadas e da banha, fato que ocorreu durante a I Grande Guerra. A sua localização, aí em Cruzeiro, era justificável pelo acesso fácil às fontes de matérias primas (gados bovino e suíno, vindos, na maior parte, do sul de Minas). Mas isso acontecia por causa dos trilhos que de Cruzeiro se esgalhavam por toda essa área sul-mineira. A conseqüência não se faria esperar: como as vendas de gado eram enormes e constantes, a fisionomia da cidade foi sendo acrescida da presença de um elemento típico humano, específico desse gênero de vida:- o boiadeiro ou porcadeiro, adequado às suas diversas funções (conforme fosse o proprietário ou transportador, ou mesmo outro tipo de empregado de confiança.)

Era evidente que essa interação teria que ter seus reflexos na vida da cidade (no comércio, na indústria hoteleira, no vocabulário, nos trajes, etc.).

-oooOooo-

Não pode ser esquecida uma referência à influência carioca, cuja causa não estava somente na proximidade desse grande centro. Desde cedo o ponto nevrálgico das decisões da vida da ferrovia era lá. Primeiro, junto aos altos órgãos do Império, por ser desse a concessão à primeira empresa, que era inglesa; depois, junto aos Ministérios, pois, por encampação, passou a ferrovia a ser federal, após o que foi arrendada a particulares e destes ao governo mineiro.

Isso motivou sempre uma permanente troca de relações, muito mais que com São Paulo, centro para o qual a cidade só pendia em poucos aspectos políticos e administrativos do governo paulista. As influências vieram logo: no traje, no linguajar, na preferência ao turismo, na aquisição de mercadorias de maior categoria, nas consultas médicas, no encarreiramento dos filhos nos estudos de nível mais elevado, etc..

-oooOooo-

Desde que nasceu, a cidade de Cruzeiro, pela sua privilegiada posição, foi se tornando um pequeno centro regional, cujas funções foram se alargando. Isto acabou por conferir à vida urbana

um aspecto regional, de verdadeiro empório, com a localização aí de dezenas de empresas que faziam da cidade ponto de apoio dos negócios de suas agências. Tais contactos esculpiram na alma da cidade , desde as suas origens, aquele ar nada valeparaibano, apegado este a um mundo de tradições não encontradas nos habitantes de Cruzeiro, ádvenas em grande parte.

-oooOooo-

Como vimos, as características da vida econômica de Cruzeiro e a sua fisionomia sócio-cultural diferem mesmo muito das demais cidades valeparaibanas por faltarem a elas, às vezes, até aqueles mínimos que as uniformizavam. Ao contrário, sobravam-lhe os atributos de uma cidade que desde o seu alvorecer sofreu as influências de ser uma grande concentração operária, o que lhe era trazido pelas características de uma sociedade industrial.

Aos regionais barões do café, sólidos por todos os seus qualificativos, Cruzeiro não podia opor senão os engenheiros ferroviários que, se melhor preparados, não tinham e nem se dispunham a ter raízes na cidade.

Pelo que se vê, Cruzeiro é, no Vale, uma cidade original, quer seja pela causa que a determinou (única na região) quer pelas conseqüências que essa origem lhe deixou. Faltam-lhe o largo da Matriz, o largo do Pelourinho, os chafarizes, as famílias de longa tradição na vida da cidade, aquelas acirradas lutas políticas de grupos profundamente radicalizados, as lembranças de um marcante passado colonial ou mesmo imperial, as legendas da escravatura, a elite brasonada, etc., e tudo mais que é o denominador comum das outras.

Guardando um precioso escrínio do período do Bandeirismo, que é o vale do Passa Vinte, não guarda, no entanto, dessa fase heróica, nenhum sinal. Vivendo na área típica dos "barões do café", não apresenta aquelas feições de uma sociedade ligada à nobreza imperial.

Nela tudo se enfeixa em termos de uma sociedade industrail e de uma cidade de função comercial acentuada.

O único traço inconfundível de Cruzeiro é o domínio fácil do acesso às regiões escarpadas na Mantiqueira, fato que determinou o surgimento de dois núcleos urbanos, surgidos em épocas diversas, por processos diversos da ação do homem. Se o Embaú foi o primeiro ponto de domínio dessa rota, Cruzeiro foi o segundo. Ambos tiveram o seu núcleo de aglutinação; só que o de Cruzeiro atuou com muito mais rapidez. Esse dualismo é o fato mais característico da vida do município.

Não podemos aceitar que a ferrovia tenha introduzido modificações na sociedade cruzeirense, porque quando ela apareceu esta ainda não estava formada; o que a estrada de ferro fez, na verdade, foi instalar hábitos inteiramente novos numa sociedade nova, que estava apenas se constituindo. Isto é que contrastava com a sociedade patriarcal ainda dominante na região.

Em conclusão: para a cidade de Cruzeiro, a Mantiqueira não é somente paisagem; a par de oferecer aos nossos olhos deslumbrantes panoramas, acha-se impregnada de profundos lances da História nacional, regional e local. E para o caso específico de Cruzeiro, foi ela que fez nascer a cidade.

-oooOooo-

Ao chegarmos ao final desta nossa Comunicação ao VII Simpósio da ANPUH, não podemos deixar de assinalar os nossos profundos agradecimentos ao Ex.mo Sr. Jorge José Santiago, DD.Prefeito Municipal da cidade de Cruzeiro, pela ajuda que determinou fosse-nos encaminhada para a impressão da presente monografia, que ora distribuimos nesta reunião.

O fato deve ser destacado, não só por gratidão como também para pôr em relevo esse seu gesto de compreensão pelo valor das pesquisas municipais, quando, opostamente, sabemos de alguns colegas que viram abafado o seu entusiasmo por esse tipo de trabalho intelectual, à falta dessa ajuda aqui consignada.