

## CRUZEIRO, UMA EXCEÇÃO NO VALE DO PARAÍBA.

*HILTON FEDERICI*

Licenciado em Geografia e História pela Universidade  
de São Paulo.

Quando o leitor, pouco afeito aos estudos regionais, ouve falar de Vale do Paraíba, essa micro-região paulista, logo lhe assenta na mente uma certa idéia, muito cristalizada, de uma fileira de cidades mortas, idéia divulgada por uma obra desse mesmo nome, escrita por um filho da região.

Na obra isso se referia, evidentemente, a uma parte da região, àquela que sentiu, primeiro e por mais longo tempo, o efeito altamente criador de paisagens da lavoura cafeeira e, depois, as conseqüências do seu lento e progressivo estiolamento, o que acabou por mergulhar essa área numa estagnação econômica que durou meio século, aproximadamente.

Mas não é de uma cidade que sofreu êsses efeitos alternantes da ação cafeeira que nos iremos ocupar. A nossa observação se prende a uma, que é o mais gritante contraste com as irmãs da região, quer pelas suas origens quer pelo seu modo de evolução. Referimo-nos a *Cruzeiro*, cidade jovem por demais em relação às suas congêneres valeparaibanas e, por isso mesmo, muito pouco conhecida, quando não erradamente incluída no rol das "Cidades Mortas", de Monteiro Lobato.

Contrastando, em suas origens, com as demais cidades da região valeparaibana, devemos assinalar que o seu surgimento só veio a se processar nas duas últimas décadas do século XIX, em função do surto ferroviário que, desatando-se da Côrte, logo acabou por alcançar o Estado de São Paulo e a região sul de Minas Gerais.

A cidade de Cruzeiro, portanto, nada tem que ver com a expansão bandeirante ou com a eclosão cafeeira. Seu nascimento não pode ser encontrado nesses recuados tempos da história paulista ou no aspecto muito regional da evolução cafeeira pelo Vale do Paraíba.

Por incrível que possa parecer, esta cidade, encravada na pequena área das primeiras investidas do café na terra paulista, só vai ter início

quando êsse precioso produto agrícola começa a declinar na região valeparaibana, em sua característica onda migratória em busca das ferazes terras do nosso Planalto Ocidental, onde as condições de solo e clima se entrosavam de maneira muito favorável ao seu desenvolvimento. Só quando os núcleos nascidos ou amplamente desenvolvidos em função do café começavam a se tornar “cidades mortas” é que Cruzeiro começou a lançar seus modestos fundamentos e daí para a frente sempre evoluirá em função do “complexo ferroviário”, força que a fêz nascer e crescer.

A origem da cidade de Cruzeiro e do seu vizinho núcleo do Embaú (1) liga-se, visceralmente, ao vale do *riozinho Passa-Vinte* (2), êste de fato vinculado à epopéia bandeirante, como iremos analisar. E' um modesto curso d'água que nasce nas altas elevações da Mantiqueira, cortando o município de norte a sul, e que ao descer as suas escarpas vem escavando o leito em pequenas, mas contínuas quedas por sôbre as rochas resistentes do Complexo Cristalino Brasileiro.

Do outro lado, a parte mineira da escarpa prossegue essa parte rebaixada, o que determinou a continuidade da passagem, aí, nesses pontos escavados da montanha.

Graças à erosão nas duas frentes (a paulista e a mineira), a transposição das elevadas escarpas da Mantiqueira ficou assim relativamente facilitada.

Primitivamente, por ela passou a corrente indígena, seguida após pelos primeiros desbravadores, até tornar-se, por fim, a rota preferida dos bandeirantes, segundo o que nos indicam os que investigaram a história da conquista das regiões auríferas.

De tal forma a Natureza preparou o quadro geográfico para servir à circulação, que os seres humanos desde logo o aproveitaram. Primeiro, o indígena; depois, o colonizador. Isto porque tôdas as dificuldades eram aí diminuídas, em que pesassem ainda os característicos esforços que as passagens de gargantas montanhosas impõem aos homens que as queiram transpor, em qualquer parte do mundo.

*Jaques Felix* foi o primeiro a transpor essas “gargantas do Embaú”, nome pelo qual ficou conhecida a passagem que, dêsse ponto, ia até o outro lado da grande escarpa da Mantiqueira, alcançando as cabeceiras do rio Verde, afluente do Grande. Isso êle realizou após ter conseguido conquistar as terras dos índios “puris” e “gerominis”.

Recapitulemos êsse fato: *Taubaté* era, ao lado de São Paulo, Sorocaba e Itú, um dos grandes focos de onde se irradiavam as expedições conquistadoras de nosso interior.

(1). — Não confundir com Embú, nas proximidades de São Paulo.

(2). — Nome pelo qual é conhecido desde o aparecimento do livro de Antonil, em 1711 (*Cultura e opulência do Brasil...*).

No ano de 1636 Jaques Felix, abastado morador de São Paulo, obteve uma provisão para conquistar as terras dos índios acima referidos, os quais se espalhavam por uma parte do Vale do Paraíba. E foi, êsse desbravador, bem sucedido na sua tentativa, pois conseguiu impor a fôrça de suas armas aos nativos, acabando por vir a fundar em 1645 o arraial de Taubaté, alí se estabelecendo com sua família, escravos e todos os haveres.

Já no ano seguinte recebeu autorização para penetrar mais além, no sertão dos “pássaros brancos” (*guirá + tinga + etá*), à procura das sonhadas minas que tanto obumbravam a mente dos nossos primeiros colonizadores. Foi igualmente feliz como na primeira jornada — a do seu estabelecimento, pois conseguiu atingir o vale do rio Verde, do outro lado da Mantiqueira, objetivo que alcançou transpondo-a num ponto que, desde então, ficou conhecido como o das “gargantas do Embaú”.

\*

Do lado de lá dominavam os índios *cataguás* (3), que acabaram legando o seu nome, nesses primeiros tempos da conquista, à região das Minas Gerais e contra os quais os penetradores muito tiveram que lutar, dada sua resistência e capacidade de organização. Êsses índios estavam, portanto, do outro lado da Mantiqueira, porque do lado de cá estavam os demais irmãos indígenas que êles tinham vencido e que acabaram por instalar-se no Vale do Paraíba. Foi a êstes derrotados que, hàbilmente, Jaques Felix propôs aliança e daí partiu para a guerra aos do outro lado da Mantiqueira.

Êste fato foi a sorte do fundador de Taubaté, pois, bem apoiado no gentío de sua área, conseguiu desbaratar os *cataguás*, impelindo-os para bem longe, deixando assim abertas as cabeceiras dos rios Verde e Grande, que nascem nas fraldas ocidentais da Mantiqueira.

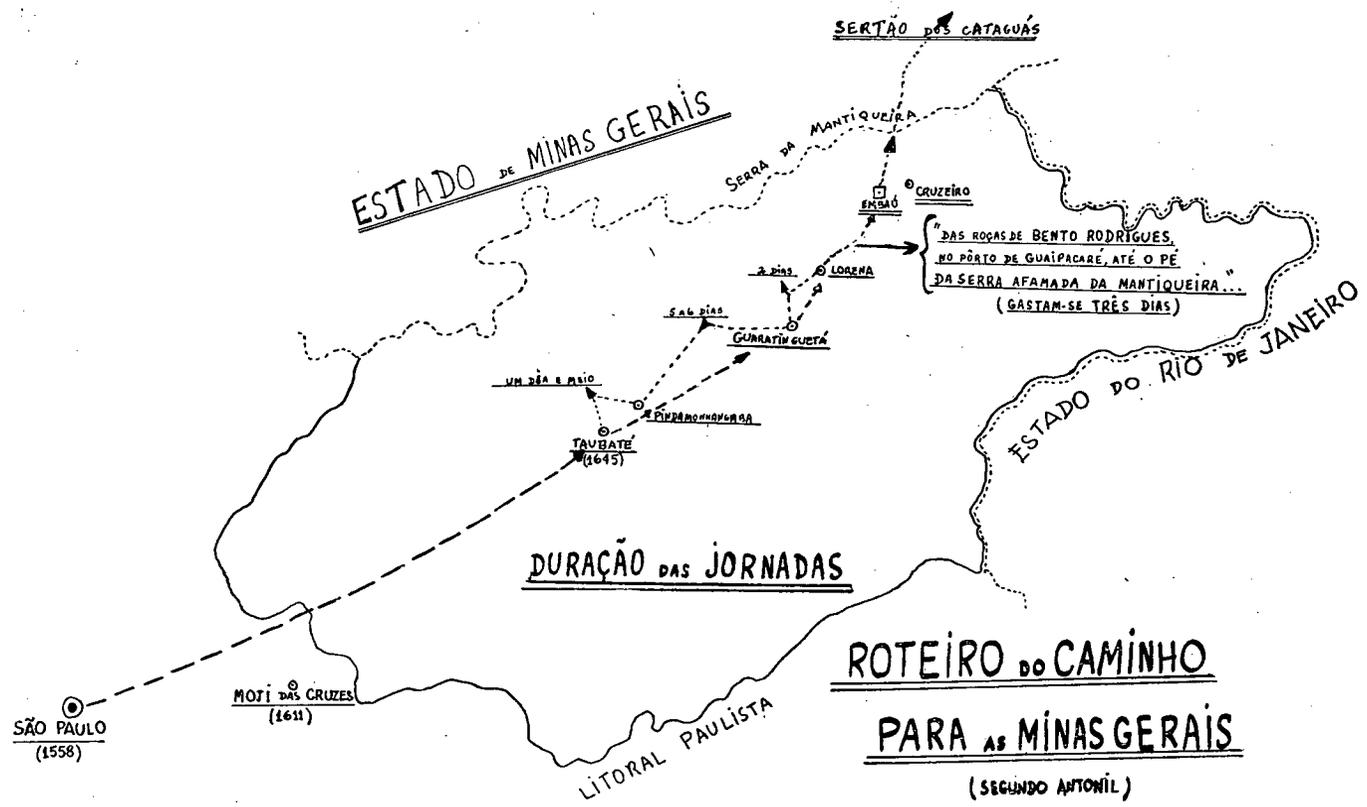
Não vamos aqui prosseguir, fazendo mais referências à História de Minas Gerais que não é êste o nosso objetivo. Assinalemos, para concluir, que entre Jaques Felix, “territórios auríferos” e “índios *cataguás*” há uma associação muito íntima que está nas próprias raízes da conquista dos sertões mineiros.

\*

Caracterizado, nessas breves pinceladas, o surgimento para a História, das gargantas do Embaú, vamos notar que, quanto mais se

---

(3). — *Cataguá* quer dizer: boa (*catu*) + gente (*auá*). Melhor seria: *catuauá*.



ESTADO DE MINAS GERAIS

SERTÃO DOS CATAGUÁS

SERRA DA MANTIQUEIRA

CRUZEIRO

"DAS ROÇAS DE BENTO RODRIGUES,  
NO PORTO DE GUIAPACARE, ATÉ O PE  
DA SERRA AFAMADA DA MANTIQUEIRA..."  
(GASTAM-SE TRÊS DIAS)

2 DIAS LOANA

5 a 6 DIAS GUARATIGUETÁ

UM DIA E MEIO

TAUBATÉ (1645)

DURAÇÃO DAS JORNADAS

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

SÃO PAULO (1558)

MOJI DAS CRUZES (1611)

LITORAL PAULISTA

ROTEIRO DO CAMINHO

PARA AS MINAS GERAIS

(SEGUNDO ANTONIL)

acendia o ímpeto minerador, mais essas paragens eram apetecidas pela onda de aventureiros que cada vez mais se dirigiam para o *Sertão dos Cataguás*, a tal ponto que se tornou um roteiro comum, de que o livro de Antonil, publicado em 1711, faz meticulosa descrição, indicando-nos até a duração das jornadas, de pouso a pouso, bem como os obstáculos, acidentes geográficos e as poucas vantagens encontradas, que as havia, é verdade.

\*

Para o objetivo de nosso estudo, interessa-nos somente o ponto onde se encontra o pôrto de Guaipacaré, que assinalava o fim da jornada na planície valeparaibana e o começo da escalada das escarpas da Mantiqueira. Aí, nas terras lorenenses, os bandeirantes costumavam estacionar, num local conhecido por todos êsses circulantes como as “roças de Bento Rodrigues” (4).

Nesse ponto efetuava-se a passagem do rio Paraíba, pois, até aí, vindos da direção de São Paulo, os viajantes aventureiros circulavam exclusivamente por um caminho à beira-rio, na margem oposta. Aqui dava-se a transposição do lendário rio e uma grande diversão da rota. E ia começar também o trecho mais difícil das jornadas, engrossadas por uma verdadeira catadupa de dificuldades bem superiores às que haviam suportado até então.

Aproados na outra margem do rio Paraíba, divisavam já, nitidamente, o colo que se abria nas escarpas da Mantiqueira; alí estava o ponto tão procurado, a porta que lhes escancarava o caminho dos seus sonhos miríficos.

No dizer de Antonil,

*“destas roças até o pé da serra afamada da Mantiqueira gastam-se três dias até o jantar”.*

Ora, “até o pé” nada mais é que a distância de “Lorena até o Embaú”, hoje facilmente vencida, não mais pelas tropas de burros, mas por veículos automotores, que podem circular em excelentes estradas de arfalto, em menos de uma hora.

Agora vamo-nos ater mais ainda às descrições de Antonil, pois vai começar a subida da Mantiqueira:

*“Daqui começam a passar o ribeiro que chamam Passa-Vinte, porque vinte vezes se passa e se sobe às serras sobreditas, para pas-*

---

(4). — Seu nome completo deve ser acrescido de “Caldeira”, que é o que legitimamente o completa. (In “Carvalho Franco, no seu *Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil*, pág. 89).

*sar as quais se descarregam as cavalgadas, pelos grandes riscos de despenhadeiros que se encontram, e assim gastam dois dias em passar com grande dificuldades estas serras”.*

Estamos, então, em pleno vale do Passa-Vinte, cujo nome pitoresco lhe adveio da necessidade de cruzá-lo tantas vêzes, na subida para o alto da Mantiqueira. E os riscos dos despenhadeiros (ainda hoje ali estão patentes para quem cruza essa área) obrigavam os caravanas a aliviar os muares que com êles transitavam. E em nada podíamos imaginar que as águas cristalinas dêsse riozinho serrano reflectissem aspectos tão difíceis das jornadas.

Isto nada melhorou até exatamente um século mais tarde, pois em sua viagem de descida, vindo das terras mineiras, Saint-Hilaire, em 1811, fez as mais desagradáveis referências a êsse caminho tormentoso, quando por aí transitou em demanda de São Paulo.

\*

Creemos ter caracterizado o vale do Passa-Vinte e o roteiro para as Minas Gerais. Resta-nos agora esclarecer melhor o ponto que ficou conhecido na História como sendo o Embaú.

Aqui, ao pé da serra, no ponto onde o riozinho Passa-Vinte joga as suas águas no rio Embaú, foi aos poucos se formando um aglomerado humano, que nunca se desenvolveu além de certas escassas dimensões e projeção, mas que teve o condão de se ver erigido em “sede do município” que nessa pequena área veio a ser criado oficialmente, “no ano de 1871”, com o nome de “Nossa Senhora da Conceição do Cruzeiro”.

Êste pequeno povoado é bem o tipo daquêles que nascem em função de um “obstáculo”, aí representado pela gigantesca escarpa da Mantiqueira. Surgiu, como todos os demais, no ponto de domínio dêsse obstáculo, na porta de entrada do colo que o transporá. Bem sabemos a importância que tais depressões representam, nas ligações de uma vertente à outra, por facilitarem a sua passagem. E’ êste um ensinamento clássico da Geografia.

O pequeno aglomerado que nesse ponto se foi formando, aglutinado em torno de uma “capela”, acabou recendo desta a consciência de coletividade. Assim, entre o pequeno núcleo do Embaú e a gargantas que a seus pés se desenhavam, estava patente que êsse binômio nada mais era que

*“apenas o reflexo sôbre o campo geográfico” (5).*

---

(5). — In *Delgado de Carvalho, Geografia Humana*, São Paulo, 1933. Companhia Editôra Nacional, pág. 94.



\*

Nesse local, tendo como centro o “povoado do Embaú”, o Governo Provincial de São Paulo resolveu criar, em 1871, um município. Nascia êste logo após o desfecho vitorioso da Guerra do Paraguai e antes do I Censo Nacional, feito em 1872. Mas sua instalação, contudo, só veio a se dar a “8 de janeiro de 1873”, data em que começa, efetivamente, a vivência de sua condição oficial, pois, desde o ato da sua criação, a 6 de março de 1871, tornaram-se necessárias as providências legais (políticas e burocráticas) para que fôsse constituída a sua primeira Câmara Municipal, elemento característico de sua independência na legislação vigorante no período imperial.

Ao nascer, tal nôvo município recebeu o nome de *Nossa Senhora da Conceição do Cruzeiro*, porque em suas terras, bem no alto da Mantiqueira, foi achada “uma cruz” que era o “marco divisório” entre as “Capitãncias de São Paulo e Minas Gerais”.

Êste marco é outro capítulo afanoso das relações dessas nossas duas unidades coloniais e se prende àquela demorada questão de limites, que só veio a terminar há um quarto de século, estirando-se por longo tempo, desde a fase inicial da conquista.

E' êsse o fato centenário que o município de Cruzeiro deverá estar comemorando, a 6 de março de 1971.

Situamos aqui, agora, o grande tema dêsse nosso breve estudo. Embora o município tenha sido criado com o nome de Cruzeiro, a sua primitiva sede foi localizada no núcleo do Embaú, nada tendo a ver com essa nomenclatura *a cidade* que, só mais tarde, veio a nascer e tomar êsse mesmo nome.

\*

Sumariemos agora a razão do aparecimento da “atual cidade de Cruzeiro”.

Ao descrevermos o vale do Passa-Vinte, assinalamos a importância dos colos na fixação dos aglomerados humanos que se formam, muito naturalmente, nas suas portas. Até aqui o nosso primeiro exemplo é o do Embaú. Mas o nôvo aglomerado humano que se formará, seis quilômetros adiante, nascido em “função de uma ferrovia”, não terá outra causa senão a mesma que fêz nascer êsse primeiro núcleo, ainda que “diversificado o processo que determinou o seu aparecimento”.

Senão, vejamos: o incremento da lavoura cafeeira começou a ter certa importância no sul de Minas a partir da metade do século XIX. O café produzido era transportado por “tropas de burros”, em direção ao “pôrto do Rio de Janeiro”, tendo que atravessar antes o território fluminense (6).

Ora, a partir do fim da Guerra do Paraguai, o Vale do Paraíba começou a ser tocado pela varinha mágica de um elemento de grande progresso: “a ferrovia”; foi ela a responsável pelas profundas alterações acontecidas na fisionomia econômica e social da região. Cumpre não perder de vista que a ligação Rio-São Paulo se completou, festivamente, no ano de 1877. A partir dessa data e por causa disso, os eixos dos transportes deslocaram-se profundamente.

Havendo o que transportar (o café) e, por outro lado, querendo os ingleses aplicar seus capitais no além-mar, com ordem do nosso Governo Imperial foi constituída, em Londres, no ano de 1880, uma Companhia que obteve o direito de explorar o transporte ferroviário, entre um ponto do território fluminense e o sul de Minas. Daí a razão de o nome da entidade exploradora ser *Minas and Rio Railway*.

Estudos posteriores acabaram por verificar, porém, que o melhor ponto de início da estrada para essa região sul-mineira seria a do vale do Passa-Vinte, via tão conhecida dos bandeirantes e dos tropeiros que a êles se seguiram, no exercício da função transportadora.

Já em 1881 (ou bem antes) estava fixado o ponto de partida dessa estrada de ferro, articulado com a linha da Estrada de Ferro Pedro II (Hoje Central do Brasil). A área escolhida estava dentro das terras da fazenda Boa Vista, de propriedade do Major Manuel de Freitas Novaes.

Desde logo percebemos a impropriedade do nome da estrada de ferro que acabara de nascer. Mas como nesses recuados tempos o território nacional estava ainda pouco conhecido, era natural que houvesse indecisão quanto à fixação do ponto de entroncamento com a estrada mais importante (a Pedro II), o grande coletor das mercadorias vindas da área sul-mineira, que as levasse, principalmente, para o pôrto do Rio de Janeiro.

Decidido o local, reconhecida a área, as obras de construção da ferrovia tiveram início em “abril de 1881”, concluindo-se em junho de 1884, com a inauguração do trecho concedido, que ia terminar em Três Corações, a 170 km do ponto inicial (hoje a atual cidade de Cruzeiro).

---

(6). — In *Hildebrando de Magalhães, O café em Minas Gerais*, Piracicaba, 1933. Tipografia Giraldes, 80 págs.

Foi esta ferrovia para Minas a causa que fêz nascer “um outro povoado”, já agora surgido em tôrno da “Estação”, onde se intersectavam as duas estradas de ferro (a Pedro II e a *Minas and Rio*). Cresceu tanto e tão ràpidamente essa aglomeração, sempre impulsionada pela mesma fôrça que a fêz nascer, que se acabou tornando logo mais importante que a primitiva sede do município, localizada no velho núcleo do Embaú e que desde os primeiros dias ostentava o nome de Cruzeiro.

De 1884, data da inauguração da ferrovia para Minas, até 1901 (um curto espaço de dezessete anos), vamos ver travar-se luta renhida entre os dirigentes dos dois núcleos pela posse da categoria de sede do município, que os embauenses viam cada vez mais próxima de lhes fugir. Ao abrir-se o século XX, a “2 de outubro de 1901”, foi ela definitivamente transferida para o jovem “povoado da Estação”.

\*

Em conclusão: ao ser rememorado, a 6 de março de 1971, “o primeiro centenário da criação do município de Cruzeiro”, esta data, nem de leve, deveria fazer referência ao que é hoje a cidade dêsse nome, a qual a essa época ainda não existia nem nos seus mais elementares alicerces, entendidos êstes como os de um núcleo urbano.

A fôrça geratriz da cidade de Cruzeiro está estritamente ligada à máquina a vapor, aí representada pela “locomotiva”. Ao contrário do velho Embaú e das demais cidades do lendário vale do Paraíba, o dinamismo da vida, em Cruzeiro, não lhe adveio o muno rural.

Se o antigo núcleo embauense

*“ouviu o tropel das bandeiras” (7),*

o nôvo ,o o “povoado da Estação” despertou para a vida ao som das engrenagens da máquina a vapor. Bem comparando, num bateu aos ouvidos de seus habitantes o “cincerro” das madrinhas das tropas de burro; noutro ressoou-lhe o “silvo” das sirenes dsa locomotivas.

\*

A História do hoje centenário município de Cruzeiro é de fato bem diversa da de suas irmãs da região; por isso ela é, como afirmamos no título dêste artigo, “uma autêntica exceção no Vale do Paraíba”.

---

(7). — Divisa que se encontra, em português, no listel do Brasão da cidade paulista de Atibaia.

*Breve cronologia de Cruzeiro.*

- 1711: — Antonil, em seu livro *Cultura e Opulência do Brasil*, faz claras referências ao trajeto pelo vale do Rio Passa-Vinte.
- 1781-87: — Os habitantes da região erguem, no atual “povoado do Embaú”, uma “capela”, em honra de Nossa Senhora da Conceição.
- 1846: — O povoado que se adensou em torno dessa capela recebeu a categoria de “Freguesia” (o que equívale hoje ao nosso distrito de paz).
- 1871: — E’ criado, a 6 de março desse ano, o município de “Nossa Senhora da Conceição do Cruzeiro”, cuja sede inicial foi localizada no povoado do Embaú, que a êsse tempo tinha êsse nome.
- Notemos que até esta data a atual cidade de Cruzeiro ainda não dava o menor sinal de que iria aparecer.
- 1875: — A Estrada de Ferro Pedro II (hoje Central do Brasil) passa com seus trilhos pelas terras do município.
- 1884: — A 14 de junho é aberta ao tráfego a ferrovia para a região sul-mineira (*Minas and Rio Railway*).
- 1901: — Da data anterior até esta (dezessete anos) forma-se um povoado em torno da estação surgida no entroncamento das duas estradas de ferro. (a Pedro II e a *Minas and Rio*).
- Cresceu de tal forma que acabou por arrebatara ao núcleo embauense a categoria de sede do município e até o próprio nome que êste ostentava.