

## SAGA DO RIO PARAÍBA DO SUL

José Luiz PASIN

Geograficamente, o rio Paraíba foi o caminho natural de penetração e circulação na região valeparaibana desde os primórdios do desbravamento e povoamento. Navegado pelos índios que habitavam as suas margens, ligava as tabas às trilhas que, partindo da sua margem direita, tomavam o rumo do mar: trilha dos Goianás (Cunha-Parati) e trilha dos Tamoios (Taubaté-Ubatuba). Os primeiros sertanistas que percorreram os sertões valeparaibanos em busca de índios, também utilizaram o rio como caminho natural de penetração, servindo-se de seus peixes para a sua alimentação. As primeiras entradas organizadas em São Paulo, em busca de metais (Brás Cubas, André de Leão, João Pereira de Souza Botafogo e outros), atravessaram o vale do Paraíba, descendo o rio até a altura de Cachoeira Paulista.

Os primeiros núcleos de povoamento estabeleceram-se à margem direita do rio: Taubaté, Guaratinguetá, Jacaré, Pindamonhangaba, Caçapava, Lorena. Todas estas cidades guardam até os dias atuais o nome de "Rua do Porto". Quando do grande ciclo minerador, iniciado no fim do século XVII e começo do XVIII, tendo como centro de irradiação a vila de Taubaté, o caminho natural para as Minas Gerais passava pela região valeparaibana, tendo como passagem obrigatória o "Porto de Guaypacaré", atual cidade de Lorena. Afí os viajantes, mineradores, aventureiros e mercadores pagavam o "direito de passagem", atravessando o rio em canoas. Em 1717, Dom Pedro Miguel de Almeida e Portugal, Conde de Assumar, capitão-general governador da Capitania de São Paulo-Minas, devendo tomar posse do cargo em Vila Rica, viajou parte do roteiro para as Minas em canoas pelo rio Paraíba. Em 1822, o viajante e naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire, viajando de Minas Gerais para São Paulo, registrou em seu livro *Segunda viagem a São Paulo...* as passagens e navegação no rio Paraíba. Pela descrição de Saint-Hilaire percebe-se que, a partir do primeiro quartel do século passado, o rio Paraíba era navegável comercialmente entre Jacaré e Cachoeira (atualmente Cachoeira Paulista).

Durante o Segundo Reinado, coincidindo com a eclosão do “Ciclo do Café” em toda a região valeparaibana, houve numerosas tentativas particulares e oficiais para estabelecer linhas regulares de navegação a vapor, ligando as vilas e cidades, desde Jacaref até Cachoeira, terminal obrigatório das linhas de navegação. As atas das câmaras municipais de Taubaté, Lorena, Pindamonhangaba, Guaratinguetá contém informações preciosas, officios e relatórios sobre as possibilidades de navegação, as tentativas particulares, o interesse do governo provincial e a realidade da navegação a vapor no rio Paraíba, no período compreendido entre 1850 e 1880. Assim que foram divulgados os primeiros estudos para implantação de uma via-férrea ligando a cidade do Rio de Janeiro a São Paulo, tendo como ponto terminal a estação de Cachoeira, intensificaram-se os pedidos de concessão ao governo da Província para o estabelecimento de companhias de navegação a vapor, suprimindo uma lacuna nos transportes da época. Através dos vapores os fazendeiros valeparaibanos exportavam a sua produção até o porto da Cachoeira e daí, por estrada de ferro, até o Rio de Janeiro, eliminando as tropas de burros que morosamente venciam os íngremes caminhos da serra da Bocaina e da serra do Quebra-Cangalha, demanadando os portos de Mambucaba, Parati, Ubatuba e São Sebastião.

A inauguração oficial do segundo trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, ligando Cachoeira e São Paulo, em 1877, representou o primeiro golpe contra as linhas de navegação a vapor que operavam no rio Paraíba. O trem de ferro simbolizava o progresso, a segurança, a rapidez, a civilização, modernizando o vale paulista. Ao despontar o século XX, a navegação a vapor no rio Paraíba estava encerrada. O transporte ferroviário firmara-se em toda a região e os velhos vapores não podiam competir técnica e economicamente com os trens e locomotivas importados da Inglaterra.

O rio Paraíba desempenhou, pois, um papel importante na formação geográfica, no equilíbrio ecológico, no povoamento, na alimentação e na formação sócio-econômica das regiões por ele banhadas. No passado, serviu de formas diferentes às populações locais e alienígenas, promovendo a penetração, o desbravamento, o povoamento e as comunicações entre São Paulo e as Minas Gerais, as Minas Gerais e o litoral, São Paulo e o Rio de Janeiro. No “ciclo do café” foi a via natural para o escoamento e o intercâmbio comercial entre as várias cidades estabelecidas às suas margens.

Neste século, o rio foi sendo criminosamente abandonado em função da ferrovia e da rodovia. Hoje, ele é um rio moribundo, tendo atingido todos os níveis permissíveis de poluição, estando irremediavelmente condenado, a menos que medidas urgentes venham a ser tomadas pelas

autoridades federais, estaduais e municipais, o que não nos parece viável nem exequível nos vários planos e projetos em desenvolvimento na região. Tornar o Paraíba novamente navegável e organicamente limpo é um imperativo econômico e social, uma necessidade premente e uma questão vital para o equilíbrio ecológico de toda a região valeparaibana e do próprio Estado do Rio de Janeiro. Este compromisso deve ser assumido por todos, constituindo-se numa bandeira de lutas e reivindicações, integradas por todas as pessoas de bom senso e que tenham um mínimo de respeito para com a natureza e, principalmente, para com as gerações vindouras.

(De uma publicação do Museu "Frei Galvão", de Guaratinguetá, de 1980).