

# JATAÍ E ESPÍRITO SANTO DA FORTALEZA: DOIS NÚCLEOS URBANOS PAULISTAS QUE DESAPARECERAM

*Juergen Richard LANGENBUCH<sup>1</sup>*

## Resumo

O artigo trata de Jataí e Espírito Santo da Fortaleza, dois núcleos urbanos que existiram no estado de São Paulo, mas desapareceram. É focado seu surgimento, evolução e ocaso, procurando apurar os fatores condicionantes das várias etapas e a inserção no quadro histórico e geo-econômico das respectivas regiões paulistas. Pesquisas bibliográficas, sobretudo em fontes antigas, incluindo, além de livros e artigos de revista, jornais, recenseamentos, relatórios oficiais, almanaques informativos, mapas etc. forneceram o arcabouço do texto e das ilustrações. Visitas ao local em que os núcleos se situavam e a cidades próximas, envolvendo universidades, arquivos, museu e órgãos públicos, com observações no terreno e contatos com professores, intelectuais, funcionários e moradores possibilitaram um melhor conhecimento da realidade.

**Palavras chave:** Jataí. Espírito Santo da Fortaleza. Antigos núcleos urbanos. Estado de São Paulo. Etapas evolutivas.

## Abstract

### **Jataí and Espírito Santo da Fortaleza: two urban centers in the state of São Paulo that disappeared**

The paper is about Jataí and Espírito Santo da Fortaleza, two urban centers that existed in the Brazilian state of São Paulo, but disappeared. Their origin, evolution and decay are focused, intending to find out the conditioning factors of the different stages and the insertion in the historical and geo-economical frame of the respective regions. Bibliographical researches, mainly in ancient sources, including, beyond books and magazine articles, newspapers, censuses, official reports, almanacs, maps etc. supplied the framework of the text and the illustrations. Visits to the places where the studied urban centers existed and to neighboring towns, including universities, archives, museums and public offices, with field observations and contacts with professors, intellectualists, public servants and dwellers made a better knowledge of the reality possible.

**Key words:** Jataí. Espírito Santo da Fortaleza. Ancient urban centers. State of São Paulo. Evolutive stages.

---

<sup>1</sup> Geógrafo e advogado. Ex-professor titular do Departamento de Geografia do IGCE da UNESP (Rio Claro). E-mail: jurlang@terra.com.br

O fato enunciado no título, já por si causador de estranheza, torna-se ainda mais intrigante por ter o desaparecimento ocorrido durante um período no qual a província, depois estado, de São Paulo conheceu uma evolução demográfica e urbana muito pronunciada. Com efeito, entre os anos de 1872 e 1940, os respectivos recenseamentos mostram que sua população passou de 837.354 a 7.180.316 habitantes, correspondendo a um crescimento de 757,5%, enquanto no restante do Brasil esse índice era de apenas 274,5%. Com isso, o estado de São Paulo, que era o terceiro mais populoso em 1872 passou ao topo da lista durante o período. Como é sabido, o grande incremento populacional paulista deve-se ao crescimento da população na parte do estado já povoada e à ocupação das terras em direção ao Oeste, antes quase desabitadas, devendo-se notar também a evolução da cidade de São Paulo, que se transformou de pequeno burgo com cerca de 11.000 habitantes em 1872 na nascente metrópole, com 1.258.482 habitantes em 1940<sup>2</sup>. Durante o período, o número de municípios do estado passou de 89 a 270, sendo logicamente essa também a evolução do número de aglomerados urbanos que os sediavam.

Na contramão desse generalizado desenvolvimento positivo não faltaram, porém, aglomerados que ficaram estagnados ou decaíram. Geralmente eram pequenos, sedes de distrito (*freguesia* até 1906, *vila* a partir de então), com características mais rurais que urbanas, servindo de residência a parte dos lavradores da área e possuindo um comércio no nível mais elementar, visando a população do campo circundante. Em regiões que conheceram a substituição de lavouras intensivas em mão de obra por outras mecanizadas ou por pecuária de corte, essas primitivas funções do povoado perderam substância, resultando em sua decadência.

Os dois aglomerados urbanos objetos deste artigo extrapolam esse esquema, pois, embora nunca tenham sido grandes, descambaram do grau mais elevado do nível administrativo municipal (sede de município) ao absolutamente nada (caso de Espírito Santo da Fortaleza) ou quase nada (caso de Jataí). Isso despertou nossa atenção e curiosidade, ensejando o presente estudo. Para tanto, além da bibliografia convencional, foram consultadas fontes da época, tais como recenseamentos, relatórios de órgãos estaduais e federais, mapas, relatos de viajantes, *almanaques* etc., e efetuadas visitas aos locais dos antigos aglomerados e a órgãos municipais, arquivos, museus e universidades nas cidades de Cachoeira Paulista, Bauru e Agudos, onde foram contactados moradores, funcionários, professores e outros intelectuais. Para a ilustração cartográfica deste artigo optamos pela reprodução fotográfica de mapas originais ao invés de construir mapas copiando aqueles, procurando assim privilegiar o caráter documental, embora prejudicando um tanto a nitidez. (À guisa de escala, tome-se a distância linear entre Cachoeira Paulista e Silveiras, de 16 quilômetros, e aquela entre Jaú e Agudos, de 40 quilômetros.)

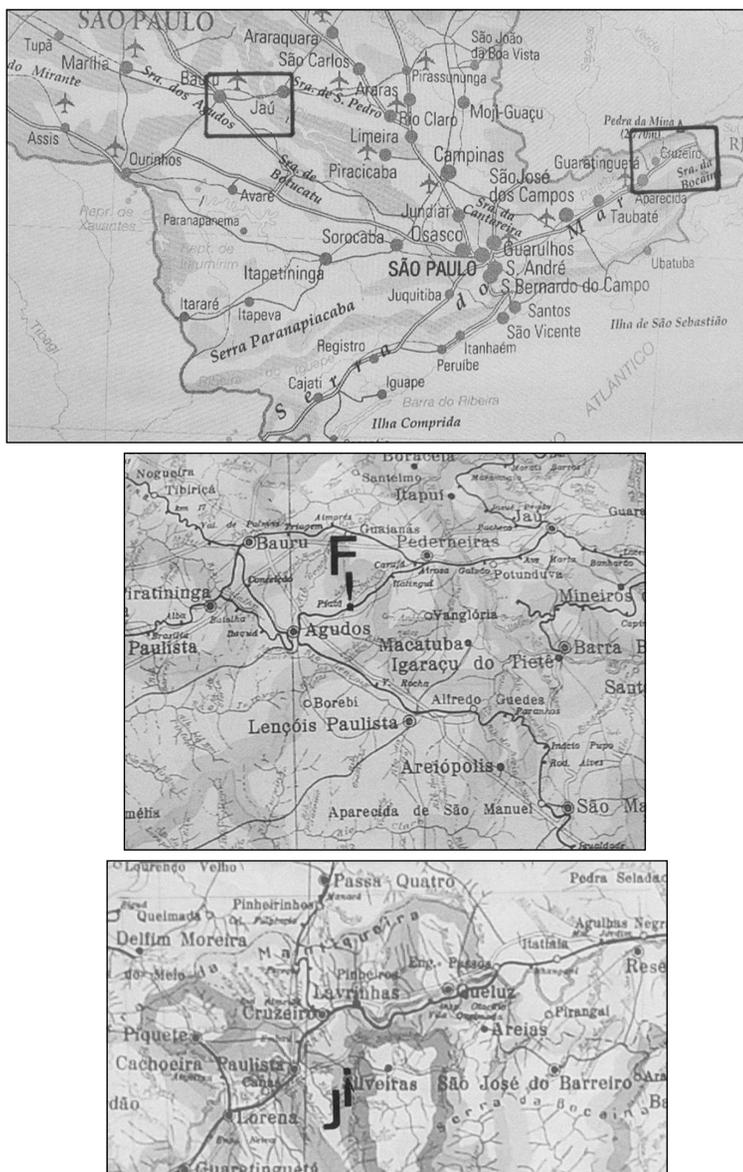
Cabe aqui um parêntesis para facilitar a compreensão de certos trechos do texto de ora em diante. Referimo-nos aos títulos oficiais das circunscrições administrativas e de suas sedes, na província/estado de São Paulo, antes e depois de 1906. Eis a listagem:

- Nível mais elementar: antes – *paróquia*, sede – *freguesia*; depois: *distrito*, sede: *vila*;
- Nível mais elevado: *município* (antes e depois), sede: antes – *vila*, caso não fosse também sede de comarca, caso em que era *cidade*; depois: *cidade*, em qualquer das duas circunstâncias.

Jataí situava-se no Vale do Paraíba, nas proximidades da atual cidade de Cachoeira Paulista. O povoado, que tinha o nome de Sapé passou a sede de distrito em 1857 e a sede de município, com o novo nome, em 1887, retornando à condição de sede de distrito em

<sup>2</sup> População urbana nos dois casos; a de 1872 estimada por nós com base na população exercendo atividades de caráter urbano, segundo critério a ser exposto adiante, tomando as quatro paróquias que então compunham a cidade propriamente dita.

1934, perdendo também essa posição em 1935. Já Espírito Santo da Fortaleza ficava na porção Centro-Oeste do estado, nas imediações da atual cidade de Agudos. Teve existência mais efêmera: tornou-se sede de distrito em 1880, sede de município em 1887, voltando a ser apenas sede de distrito em 1896, perdendo também essa prerrogativa em 1917. Veja-se a pretérita localização dos dois núcleos urbanos nas ilustrações da figura 1.



**Figura 1 – Locais em que se situavam os núcleos urbanos, indicados em recortes de mapas recentes. F = Espírito Santo da Fortaleza; J = Jataí**

Na consulta a antigas publicações estatísticas, relatórios oficiais e ofícios, almanaques e outras fontes contemporâneas à existência dos dois aglomerados, foi necessário atentar ao caráter muitas vezes não confiável das informações veiculadas, ocorrendo amiúde incoerências entre dados correlatos, omissões não consideradas em dados totalizados, uso indistinto de símbolos (... ou -) para dado omissivo ou inexistência do fato etc. Uma obra do gênero, o *Anuario Estatístico de São Paulo (Brasil) 1905*, (v. 1, p. 418) reconhece o fato, ao afirmar:

Desejando guardar a probidade do cálculo, devemos prevenir que, devido justamente à deficiência e carência dos dados dos respectivos registros, não nos inspirem confiança as nossas conclusões em relação aos municípios de .... (Cita muitos, inclusive Jataí.)<sup>3</sup>

Outras fontes, inclusive os recenseamentos antigos trazem muitas ressalvas em suas observações preliminares. Mas, muitos trabalhos não reportam advertências do gênero, cabendo ao pesquisador a difícil tarefa de avaliar a qualidade da informação. O que também parece ter confundido algumas publicações é certo conflito nas definições oficiais das unidades administrativas. Assim, por exemplo, segundo o recenseamento de 1890, havia alguns distritos-sede de município (mesmo quando únicos), que tinham nome diferente desse. É o caso do próprio Jataí, que ora nos ocupa, cujo distrito-único (chamado então de paróquia) era Sapé, por extenso Nossa Senhora da Piedade do Sapé, e de Cruzeiro, na mesma região, que em nível de distrito tinha o nome de Embaú. A alteração do nome de municípios também nem sempre era adequadamente assimilada. Assim Cachoeira, que já teve o nome de Bocaina, figura erroneamente no *Mapa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo*, de 1901, como duas cidades gêmeas, cada qual com um desses nomes! Aliás, os mapas mais antigos, além de falhos em termos planimétricos, omitiam a representação de alguns aglomerados urbanos, a exemplo do *Mapa do Estado de São Paulo* de 1891, em que Jataí, já vila desde 1887, não figura<sup>4</sup>.

## JATAÍ

Segundo publicação da Prefeitura Municipal de Cachoeira Paulista, a cuja jurisdição passou o ex-município de Jataí, o povoado original foi fundado por volta de 1850. Em 1857 recebeu a categorização administrativa de freguesia, ou seja sede de paróquia, no município de Silveiras, com o nome de Nossa Senhora da Piedade do Sapé, ou simplesmente Sapé (MARQUES, 1879/1953, v. II, p. 255).

Zaluar (1862/1953), que percorreu a região pouco depois, entre 1860 e 1861, escreveu:

"Parti de Silveiras para a fazenda do Sr. Agostinho de Fonseca Rodrigues, que fica na estrada de S. Paulo duas léguas adiante daquela povoação". [...]

"O dono desta propriedade teve a bondade de acompanhar-me até a freguesia do Sapé e mostrar-me a capela e alguns estabelecimentos do lugar, que deve a este cidadão benemérito grande parte do progresso e desenvolvimento que tem tomado ultima-

<sup>3</sup> Na transcrição de trechos de fontes antigas, aqui e de ora em diante, optamos por verter a ortografia original para a moderna.

<sup>4</sup> Ambos os mapas citados constam em *Viagem pela Cartografia do Território Paulista*, do Instituto Geográfico e Cartográfico do Governo do Estado de São Paulo, 2010, p. 141 e 17, respectivamente.

mente. A nova freguesia tem já bastante moradores e é de crer que em poucos anos será mais um núcleo de povoação rica e lavoura" (p. 71).

A propriedade em questão, segundo Zaluar era "uma das que produzem mais abundantes colheitas de café no município [de Silveiras]". Assim, mesmo descontando-se o tom laudatório na referência ao fazendeiro, que segundo Marques e Irmão (1856, p. 239-243) também foi delegado em Silveiras, ele deve ter sido um desses grandes proprietários rurais que tomavam a iniciativa de fundar cidades. Como é sabido, naqueles tempos as relações cidade-campo no Brasil em geral se pautavam por iniciativas e recursos deste em direção àquela.

O progresso da então Sapé, vaticinado por Zaluar, foi modesto e bastante passageiro, conforme se verá. Luné, em 1873 (p. 229-231), e Seckler, em 1888 (p. 703-705), mencionam em seus *Almanaks*, que as principais culturas do distrito são café e fumo. Os dois trabalhos enumeram nominalmente os estabelecimentos comerciais e os profissionais do lugar, dados que procuraremos agrupar de molde a propiciar eventual análise evolutiva (tabela 1).

1873 (segundo Luné)	1888 (segundo Seckler)
1 professor	3 professores
4 lojas de fazendas 5 armazéns de secos e molhados	10 negociantes 1 padaria 3 cafés 1 açougue
1 estalagem	
2 alfaiates	1 alfaiate
2 ourives	
2 ferreiros	1 ferreiro
1 sapateiro	
7 carpinteiros	4 carpinteiros
	1 seleiro
3 tropeiros	

**Tabela 1 – Sapé/Jataí - Estabelecimentos comerciais e profissionais**

Os comércios e profissionais constantes na tabela 1 correspondem ao habitual em pequenos aglomerados urbanos da época. Durante os quinze anos abrangidos, as alterações na composição parecem indicar uma diminuição no número de artesãos, compensado por um aumento no comércio. Conforme se recorda, em 1.888 a paróquia havia sido emancipada, passando a município com o nome de Jataí.

Segundo Seckler (1888), Jataí contava com "umas 70 casas". Anos mais tarde, o *Anuario Estatístico do Estado de São Paulo* de 1902 (1906, p. 651) informava a existência de iluminação pública, na forma de 25 lâmpadas ("combustores") de querosene.

Vejamos o número de habitantes por ocasião dos quatro censos empreendidos entre 1872 e 1920, inclusive, comparando com outras paróquias/distritos da região. Como os censos anteriores a 1940 não discriminavam população urbana e rural, pareceu conveniente

apelar para ensaio de estimativa. O cálculo estimado da população urbana (ou população do aglomerado) será empreendido tomando pessoas recenseadas como ativas em atividades de caráter mais propriamente urbano (comércio, artífices, profissionais liberais e indústria), calculando sua participação percentual sobre o total da população ativa (que inclui também os trabalhadores e profissionais tipicamente rurais), recalculando esse percentual sobre o total da população, que abrange também os inativos, tomados como dependentes, assumindo ocorrerem em proporção semelhante aos ativos em termos de residência. *Profissões mal definidas, serviço doméstico* e *rendeiros* não foram considerados no citado cálculo percentual, dada sua natureza indefinida quanto a local de moradia, mantendo-se os mesmos no total da população, sobre o qual foi estimada a população urbana em números absolutos. O recurso ora descrito tem óbvias limitações já que agricultores muitas vezes moram no aglomerado urbano e artífices podem habitar o campo, devendo ser encarado como tentativa de aproximação à realidade, à falta de opção melhor.

**Tabela 2 – Sapé/Jataí e alguns distritos da região –  
População conforme recenseamentos**

Unidade administrativa *	Número de habitantes. Entre ( ) população urbana estimada, conforme critério exposto no texto.				
	1872	1890	1900	1920	
Lorena	9.081 (2.641)	10.342	12.895	15.645 (5.201)	
Bocaina/Cachoeira	ainda não criado	5.194	6.476	9.691 (3.692)	
Cruzeiro	4.931 (920)	8.883	11.075	8.869	(5.481)
Embaú				3.807	
Pinheiros	3.723 (364)	3.665	5.512	3.153	(1.197)
Lavrinhas			4.569	1.222	
Queluz	5.134 (685)	6.612	4.747	6.793 (2.256)	
Sapé/Jataí	5.902 (1.741)	3.284	3.267	2.300 (524)	
Silveiras	6.071 (511)	9.137	11.391	7.398 (569)	

\* Município com paróquia ou distrito único ou distrito, no caso de linhas subdivididas e Pinheiros em 1872

Como a tabela 2 revela, em 1872 a paróquia de Sapé tinha um porte razoável no contexto regional, sendo a terceira mais populosa das listadas, todas as outras, à exceção de Pinheiros, já sedes de município. (As cifras podem parecer irrisórias, mas devem ser encaradas diante da realidade da época, quando as duas maiores cidades da província, São Paulo e Campinas, empataavam com cerca de 11.000 habitantes cada.) Mas, essa posição privilegiada de Sapé/Jataí logo decairia, tornando-se em 1920 o município menos populoso da região, aliás de todo o estado de São Paulo. A elevação a município em 1887, agora com o nome de Jataí, não ajudou a mitigar a decadência. Enquanto isso, Silveiras crescia um pouco e os demais distritos, localizados junto à ferrovia, instalada entre 1875 e 1877, conheceram um crescimento demográfico apreciável, sobretudo em suas sedes.

A composição da população ativa de Sapé/Jataí, levantada pelos censos de 1872 e 1920 também reflete sua decadência. Eis a seguir a evolução de algumas categorias profissionais com características urbanas, resumindo alguns dados dessas contagens, formulando-os de molde a possibilitar as comparações.

- Em 1872 foram recenseados no distrito 3 médicos e 2 farmacêuticos, enquanto em 1920 não figura ninguém na categoria que abrange essas profissões. O mesmo se dá com a categoria *religiosos*: de 1 passou igualmente a nenhum.
- Pessoas ocupadas no comércio caíram de 36 a 18.
- Os ocupados em atividade industrial eram 468 em 1872, curiosamente incluindo 175 *costureiras*, caindo esse total a 75 em 1920, entre os quais 33 no setor *Vestuário e toucador*.

Essa decadência de Sapé/Jataí pode ser atribuída a três fatores: 1 - a instalação da ferrovia Rio-São Paulo, que passou ao largo do aglomerado, 2 - o abandono da região pela cafeicultura, grande esteio e força motriz do desenvolvimento paulista e 3 - a grande proximidade de Bocaina/Cachoeira (hoje Cachoeira Paulista), sita junto à linha férrea. (Esse último item está sendo levantado mais como hipótese.)

Até o advento da ferrovia, a circulação era feita por caminhos e estradas, sendo a principal da micro-região a que ligava o Rio de Janeiro a São Paulo, junto à qual se situava Sapé/Jataí. A ligação ferroviária entre as duas capitais foi efetuada através do avanço de duas linhas, cada uma partindo de uma delas, que vieram a se juntar precisamente no local do trajeto mais próximo a Jataí, ou seja em Cachoeira, a pouco mais de seis quilômetros de distância. A linha a partir do Rio atingiu Cachoeira em 1875 e a proveniente de São Paulo em 1877. Logo mais foi construída uma estação única para as duas, por sinal uma das maiores do Brasil, hoje infelizmente quase em ruínas. Por longos anos foi necessário efetuar baldeação de passageiros e carga ali, pois as duas ferrovias eram de bitola diferente: de 1,60 metros a procedente do Rio e de 1 metro a outra. Em 1896 ocorreu a unificação empresarial dos dois trechos, sob a égide da federal Estrada de Ferro Central do Brasil, que já detinha a linha do Rio, e em 1901 o trecho entre Cachoeira e Taubaté foi passado à bitola larga, o que foi completado até São Paulo em 1908 (GIESBRECHT, www [2012]).

Ao contrário do antigo caminho de tropa que vinha por Bananal, São José do Barreiro, Areias, Silveiras e Sapé/Jataí, a ferrovia adentrou a então província de São Paulo pelo vale do rio Paraíba, que vinha seguindo desde Barra do Pirai, na província do Rio de Janeiro. Em seu trajeto até o ponto de encontro em Cachoeira, passou por Queluz, então já *cidade* (sede de comarca desde 1875) com estimados 685 habitantes, mas a partir daí desprezou as vilas (sedes de município) de Pinheiros, Cruzeiro e a de Jataí, objeto desse estudo, todas a alguma distância do rio. Nos anos 1880, Bananal foi alcançado por pequeno ramal, ocorrendo o mesmo com São José do Barreiro nos anos 1890, este já desativado em 1924, o outro décadas depois (GIESBRECHT, 2012), porém as outras três localidades citadas permaneceram sempre à margem. O traçado da ferrovia, com sua inserção geográfica ora descrita, provocou significativas alterações na rede urbana da região. A saber:

- Cachoeira, na junção entre as duas linhas férreas, até então mero povoado sem predicamento administrativo, foi elevada a freguesia em 1876, logo após a chegada da linha procedente do Rio, e a sede de município pouco tempo depois, em 1880, com o nome de Bocaina. A forçada baldeação dos passageiros, que conforme visto acima, durou até 1901, deve ter trazido algum movimento à localidade, conforme aconteceu também em Rio Claro, Araraquara e Bauru. Além disso, foi instalada uma oficina ferroviária ali, atividade que costuma empregar bastante mão de obra urbana;

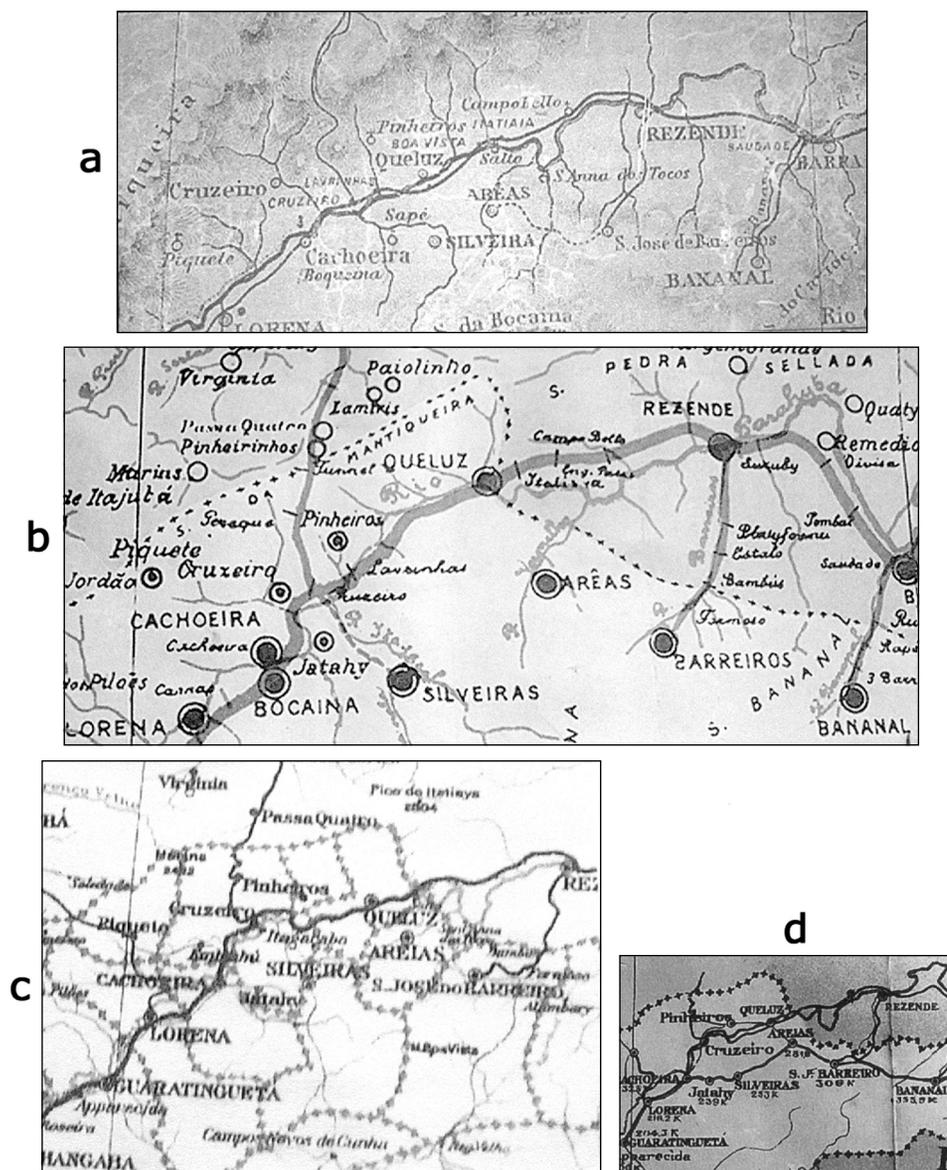


Figura 2 – A região em que se localizava Jataí, em recortes de mapas da época. a – em 1887, ainda representado como Sapé (*Carta da província de São Paulo*); b – em 1901 (*Mapa geral da viação férrea do estado de São Paulo*); c – em 1923 (*Carta geral do estado de São Paulo*); d – em 1929 (*Mapa da viação do estado de São Paulo*, in SIMÕES, 1929). Em todos os mapas figuram as ferrovias, no d (1929) também as rodovias, em traços mais largos. No mapa c figuram os limites municipais, através de linhas interrompidas.

- A vila de Cruzeiro original corresponde ao atual povoado de Embaú, no município de Cachoeira Paulista. Ficava a cerca de 4,3 quilômetros, em linha reta, do ponto mais próximo da ferrovia, mas por influência do poderoso cafeicultor Major Manuel Novais a estação de Cruzeiro foi implantada num local bem mais distante (por volta de 9,6 quilômetros), onde o novel meio de transporte cruzava suas terras. É aí que surgiria o povoado que em 1890, após a desapropriação dos arredores pelo governo estadual e consequente loteamento, se desenvolveu o que viria a ser a atual cidade de Cruzeiro, tendo a sede do município sido transferida para lá, em caráter definitivo, em 1901. A antiga sede, renomeada Embaú, foi rebaixada a sede de distrito. A nova Cruzeiro já começara a conhecer significativo desenvolvimento a partir de 1884, quando se tornou importante entroncamento ferroviário, com a instalação da linha penetrando no estado de Minas Gerais (BERNARDES, 1952);
- A nova Cruzeiro foi implantada bem às margens do rio Paraíba, pelo qual corria a linha divisória entre o município e o de Jataí. Como seria previsível, não tardou a se desenvolver um bairro do outro lado do rio, ligado por uma ponte. O referido bairro, de nome Itagaçaba, ensejou o estabelecimento de um distrito em 1921, servindo-lhe de sede (*vila*), passando assim o município de Jataí a contar com dois distritos: esse e o da sede. É provável que boa parte, senão a maioria, da parca população apurada no município pelo censo no ano anterior (a menor do estado, recorde-se), sobretudo a urbana, correspondia a esse virtual bairro de Cruzeiro.
- O fato a seguir não afetou muito a configuração urbana da região, mas merece o registro: conforme já relatado, a ferrovia passou ao largo da freguesia (*vila*, sede de município em 1881) de Pinheiros, mas de pronto estabeleceu a cerca de 4,15 quilômetros em linha reta (8 pela estrada) a estação de Lavrinhas, onde o pequeno povoado aí formado foi elevado a vila (sede de distrito) em 1917. Sítos em trecho muito montanhoso do vale, ladeado por dois núcleos urbanos maiores (Queluz e a nova Cruzeiro), nem Pinheiros, nem Lavrinhas, se desenvolveriam muito.

Em suma, a vila/cidade de Jataí ficou fora da evolução ocorrida ao longo da ferrovia. Outros núcleos também ficaram, a exemplo de Embaú (a antiga cidade de Cruzeiro) e Pinheiros, sem terem conhecido a decadência total de Jataí. Procuraremos outras explicações adiante, conforme proposto acima.

A *Carta da Província de São Paulo*, de 1887 (figura 2-a), retrata a situação antes da mudança da vila de Cruzeiro para a nova localização, assinalada com convenção de estação férrea, figurando assim também a de Lavrinhas. Jataí ainda aparece como freguesia de Sapé.

O *Mappa geral da viação férrea do estado de São Paulo*, de 1901 (figura 2-b), mostra a permanência da mesma realidade em termos de localização de aglomerados urbanos e estações, já com a ferrovia em direção a Minas Gerais, entroncando em Estação de Cruzeiro. A representação de ferrovia *estudada* em demanda de Silveiras não deve ser muito levada em conta, pois os mapas antigos eram pródigos em apresentar como tais meras ideias levantadas por alguma empresa ou autoridade. Note-se a esdrúxula representação de Cachoeira, denominada Bocaina em certa época como sendo duas cidades geminadas, a que já aludimos anteriormente. Aliás, comparando-se os mapas nota-se a grande discrepância na representação planimétrica.

Prosseguindo ao longo do tempo, a *Carta Geral do Estado de São Paulo*, de 1923 (figura 2-c), já mostra a cidade de Cruzeiro em sua nova localização, junto à ferrovia, e a vila remanescente no antigo lugar, com o nome de Embaú. Como esse mapa traz as divisas municipais, note-se o traçado do município de Jataí e nele a vila de Itagaçaba, defronte a Cruzeiro. Curiosamente, não figura a vila de Lavrinhas. A leste de Cachoeira, em linhas tênues figuram *estradas e caminhos*, alinhavadas numa terceira categoria rodoviária na legenda do mapa, vindo depois de *estradas de rodagem de 1ª classe* e *estradas de rodagem de 2ª classe*, existentes em outras áreas. Como todas ainda eram de terra, pode-se imaginar como eram essas, de terceira classe, que atendiam a região em tela!

Finalizando esta série, o *Mapa da Viação do Estado de São Paulo*, de 1929 (figura 2-d), que no geral não traz as vilas, mas somente as cidades, já mostra a então nova estrada estadual São Paulo-Rio (de terra, como todas), inaugurada em 1928 (SIMÕES, 1929, p. 35-36). Ao contrário da ferrovia, retomou o traçado do antigo caminho de tropa, passando por Jataí, Silveiras, Areias, São José do Barreiro e Bananal. Já era tarde para reavivar essa região, que entrara em decadência com seu abandono pela cafeicultura. É o que passaremos em revista em seguida.

O segundo fator que apontamos como responsável pela derrocada de Jataí, precisamente o abandono pela cafeicultura ora invocado, na realidade afetou não somente a ela, mas também todo o vale do Paraíba, entendido em sentido mais amplo, compreendendo também o Alto Paraíba e os contrafortes da Serra da Bocaina. Como se sabe, a cafeicultura permanecia apenas algumas décadas no mesmo espaço, deslocando-se para novas terras à medida que as anteriores se esgotavam, sem sua fertilidade natural. Procedente da província do Rio de Janeiro o café penetrou na de São Paulo pelo Litoral Norte, onde pouco permaneceu e o Vale do Paraíba, onde floresceu por algumas décadas. Milliet, em seu estudo sobre o *Roteiro do Café* (1939/1982), mostra como depois essa lavoura decaiu na região, então designada habitualmente por *Norte Paulista*, compreendendo no essencial o Vale do Paraíba, mas também trechos limítrofes de regiões vizinhas (p. 21-22): 1836 – produção de 510.406 arrobas (86,50% da produção paulista); 1854 – 2.737.639 (77,46%); 1886 – 2.074.267 (19,99%); 1920 – 767.069 (3,47%) e 1935 – 898.332 (1,71%). Numa época e espaços em que a riqueza rural produzia as iniciativas, as funções e a prosperidade urbana, a decadência da primeira forçosamente repercutiria nas cidades e vilas. E o café era a grande riqueza. Várias cidades conseguiriam superar melhor essa perda, como Cruzeiro e Cachoeira, com sua importante função ferroviária, Lorena, com sua usina de açúcar, uma das seis principais do estado em 1912 (BRANDÃO Sobrinho, 1912, p. 43), Taubaté, que após 1930 voltou à prosperidade através de outros cultivos e pecuária em sua área rural, além da instalação de algumas fábricas (MILLIET, 1982, p. 35). Cruzeiro também conheceu razoável industrialização após 1920 (BERNARDES, 1952, p. 24-28). Não por acaso, essas cidades localizam-se no eixo da ferrovia.

Na faixa não servida por ferrovia, entre Jataí e Bananal, a situação foi pior. Formulando-se uma unidade territorial comparável, possibilitada pela tabulação de Milliet (1982, p. 41), indo de Jataí a São José do Barreiro, temos que a produção caiu de 340.000 arrobas em 1886 a 53.244 em 1920, correspondendo a apenas 15,7% daquela, enquanto no total da região *Norte*, o percentual correspondente era de 37,0%. Agrupando municípios de forma um pouco diferente, incluindo Areias, São José do Barreiro, Queluz e Pinheiros, Milliet (1982, p. 37), enfatizando o primeiro, escreve:

Nesta zona exclusivamente de progresso cafeeiro, que nenhuma cultura nova veio salvar, cujas comunicações com os grandes centros são difíceis, melhor ressaltam as relações entre a economia e a demografia. Estamos em cheio na zona morta, que o café desbravou, povoou, enriqueceu e abandonou antes que criasse raízes o progresso.

Foi precisamente em Areias que o escritor Monteiro Lobato, natural de Taubaté, exerceu o cargo de promotor entre 1907 e 1910, o que certamente influenciou na concepção de seu livro de contos *Cidades Mortas*.

Vejamos a decadência da cafeicultura especificamente em Jataí, que fica no extremo oeste dessa faixa. Em 1873, o *Almanak* de Luné (1873, p. 229-231) enumera 58 fazendeiros de café e fumo, enquanto o de Seckler, de 1888 (p. 703-705) traz 25 fazendeiros (sem discriminar), o que pode revelar uma prematura decadência, não se podendo, contudo, chegar a uma conclusão absoluta devido à imprecisão que o termo *fazendeiro* suscita, não se sabendo a partir de que dimensão da propriedade ou outro critério ele é empregado. Já para o ano agrícola 1904-1905, a *Estatística Agrícola e Zootécnica de Jatahy* referente ao

período (1908), que traz a relação individualizada de todos os produtores agrícolas, aponta 89 que produziram café no período em questão, dos quais 28 com terras de 50 alqueires paulistas<sup>4</sup> a mais, sendo que no ano agrícola 1931-1932, conforme a respectiva *Estatística Agrícola e Zootécnica*, o número total de terras com lavoura de café caiu para 21.

Sobre a qualidade dos solos do município de Jataí, a publicação *Questionários sobre as condições da agricultura dos 173 municípios do Estado de São Paulo* (1918) escreve: "Qualidade – Podem ser, mais ou menos, assim divididas: boas, pequena parte; regulares, a maior parte; inferiores, mais que as boas." Enfim, as condições não eram das melhores, a julgar por essa descrição empírica, que por certo reproduz as experiências dos agricultores a guiar suas novas iniciativas.

A produção anual de café em Jataí seguiu a seguinte trajetória, segundo dados obtidos em fontes esparsas<sup>5</sup> (em arrobas): 1901 – 60.000, ano agrícola 1904/1905 – 25.271, ano agrícola 1910-1911 – 10.000 mais ou menos, 1920 – 2.467; ano agrícola 1931/1932 – 5.640. Em que pese a pequena recuperação no último ano listado, que também é apontada para municípios vizinhos, a queda geral durante o período é deveras impressionante. As cifras de Jataí afiguram-se ainda mais acanhadas quando comparadas às da produção cafeeira de municípios vizinhos, que já não eram grande coisa. Assim, tomando apenas os anos agrícolas 1904/1905 e 1931/1932 – em Bocaina/Cachoeira, o município mais novo na área, ela foi de 10.720 arrobas a 13.181, em Cruzeiro, de 78.734 a 40.340, em Silveiras, de 57.517 a 39.820, em Areias, de 72.284 a 22.538. Para fins de avaliação de grandeza, compare-se, por exemplo, com o município de Campinas, que produziu 908.705 arrobas em 1931/1932 e o de Bauru com 668.900, no citado ano!

Embora já reduzida e modesta, a lavoura do café ainda era a principal do município de Jataí no ano agrícola 1904/1905, ocupando 55 por cento da extensão cultivada das propriedades predominantemente agrícolas, seguindo-se cultivos de tradição caipira, na seguinte ordem: milho, feijão, arroz e mandioca. (As propriedades em que predominava a criação foram computadas à parte na *Estatística...*). Porém, os 621 alqueires cultivados com a rubiácea naquele ano caíram a apenas 107 em 1931/1932, sendo agora superados pelos 221 dedicados ao cultivo do milho. Nos itens de agro-indústria básica apuradas e reportadas na *Estatística...* referente àquele ano, Jataí não aparece com nenhum descaroador de algodão, máquina de arroz, estabelecimento leiteiro, estabelecimento produtor de manteiga, mas apenas um matadouro, tendo sido abatidas trinta rezes no ano.

Enfim, comparada com os municípios circundantes, a cafeicultura de Jataí tinha menos a oferecer à sede do município em termos de eventual residência secundária de fazendeiros, clientes para o comércio e serviços etc. Isso numa época em que o campo comandava o desenvolvimento das cidades e o café era a riqueza agrícola por excelência, além de tudo intensiva em mão de obra.

Para a decadência de Jataí levantamos como hipótese um terceiro fator, ao lado dos dois ora examinados – a reorientação provocada pela instalação da ferrovia e a decadência da cafeicultura local, qual seja a grande proximidade de cidade maior, sita junto à estrada de ferro. Eis o raciocínio: numa cidade que já entrou em decadência pelos fatos passados em revista, ficando em situação pior que outras da região, é provável que as pessoas tenham razoável conhecimento das condições oferecidas por uma cidade bem próxima, maior, mais movimentada (no caso Bocaina/Cachoeira), e sintam-se bastante inclinadas a se mudar

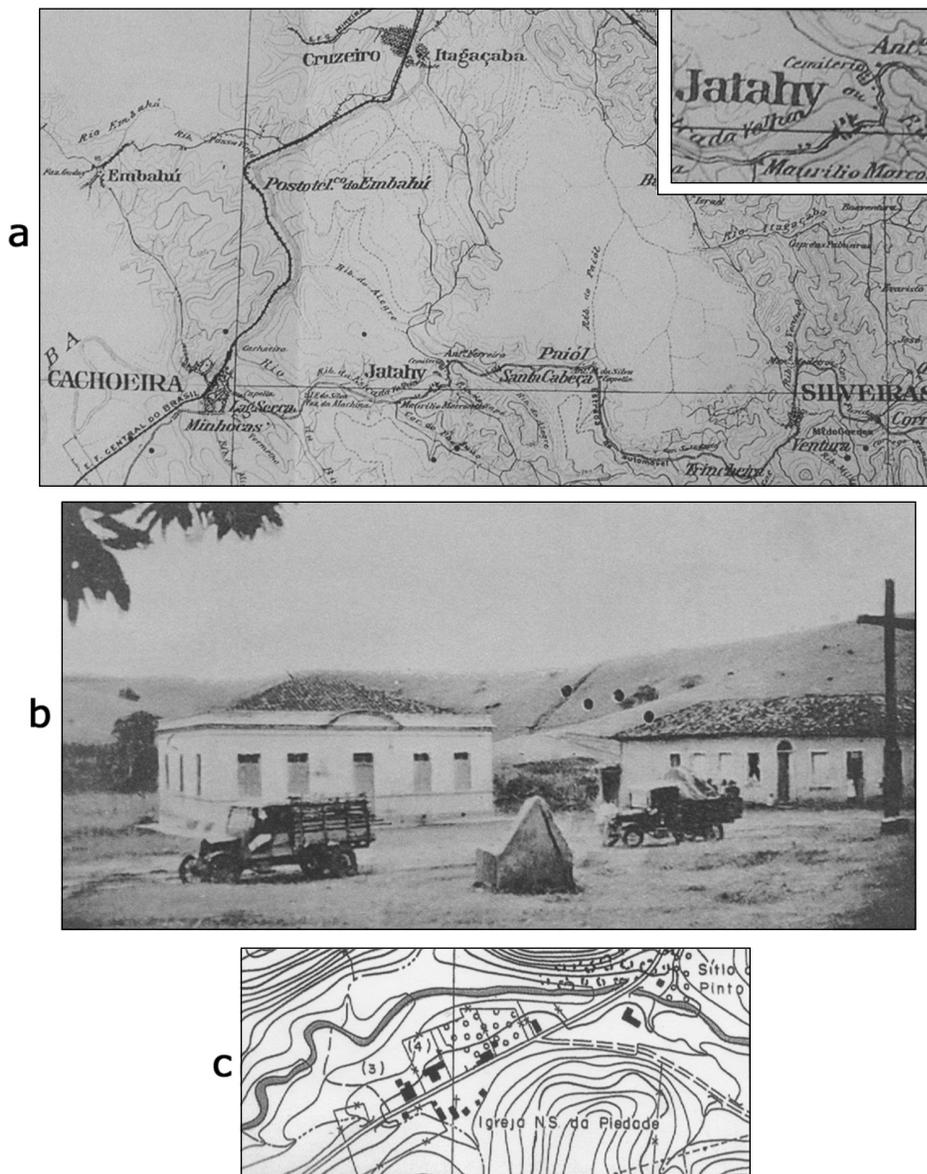
<sup>4</sup> Um alqueire paulista corresponde a 24.200 metros quadrados.

<sup>5</sup> *Estatística Agrícola e Zootécnica de Jatahy no anno agrícola de 1904-1905*; Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio – *Questionários sobre as condições da agricultura dos 173 municípios do Estado de S. Paulo de 10 de abril de 1910 a janeiro de 1912*, Rio de Janeiro de 1918; Secretaria da Agricultura, Indústria e Commercio, Estado de São Paulo – *Estatística Agrícola e Zootécnica 1931-1932*, São Paulo, 1933.

para lá em busca de melhor sorte. Outrossim, com a diminuição da população urbana, comércio e serviços também costumam ficar mais reduzidos já pela diminuição da clientela local (*setor não básico de atividades*), mas também por terem menos a oferecer aos moradores do campo que sobram nos sítios e fazendas, os quais com um pouco mais de locomoção chegariam com certa facilidade a Cachoeira, onde encontrariam ofertas mais variadas. Isso seria razoavelmente factível mesmo a pé, cavalo, carroça ou trole, comuns antes da difusão dos veículos motorizados, mas seria mais difícil a partir de áreas mais afastadas. Isso resultaria num ciclo vicioso: menos oferta de bens e serviços – menos clientes; menos clientes – menos mercado para os bens e serviços. Além do mais, Cachoeira era a porta de contato com o resto do Brasil, através dos trens, é claro, mas (em menor escala) também por meio dos ônibus, que apesar das lentas e desconfortáveis viagens pela estrada de terra a conectavam com outras cidades ao longo do eixo ferroviário: em 1942 eram quatro por dia, em cada direção, entre Guaratinguetá e Cruzeiro, passando por Lorena e Cachoeira, além de alguns outros fazendo trajetos parciais (*O Guia*, 1942, p. 133-155).

Já no trecho da rodovia São Paulo-Rio a leste de Cachoeira, entre essa cidade e São José do Barreiro, passando por Jataí e as cidades de Silveiras e Areias, havia apenas um ônibus diário, em cada sentido, com horário possibilitando a conexão com os trens de e para Rio de Janeiro e São Paulo, que cruzavam em Cachoeira, aparentando ser essa a finalidade principal do escasso serviço. Havia ainda dois por dia, em cada sentido, entre São José do Barreiro e Queluz, passando por Areias (*O Guia*, 1942, p. 133-155). Em 1928, o número de automóveis registrados em Silveiras, Areias e São José do Barreiro ainda era de apenas 32, o de caminhões 75 (SIMÕES, 1929, p. 56-67). Enfim, era pouco para um deslocamento corriqueiro a maiores distâncias, bastante penoso se utilizados meios não motorizados. Assim dá para supor que isso fizesse com que os respectivos municípios ficassem mais ensimesmados, com o pequeno movimento local continuando a confluir em suas sedes, que por sinal, bem como suas zonas rurais, permaneceram um pouco mais populosos e com restos um pouco maiores de cafeicultura que Jataí.

Ainda oficialmente cidade em 1928, tudo indica que então ela praticamente não existia mais. *Carta topographica* do ano, na escala de 1:100.000, *folha Lorena* (vide figura 3-a), retrata as demais cidades da região através de suas ruas e quarteirões, indicando inclusive o caráter mais intenso ou mais esparso de sua ocupação, porém com relação a Jataí aparecem alguns poucos pontos, indicando casas isoladas. Já a vila de Itagaçaba, sede de um dos dois distritos do município (o outro é o da sede), aparece representado por quarteirões delineados, um dos quais todo construído, outros em parte. Como se recorda, embora pertencendo a Jataí, Itagaçaba era praticamente um bairro de Cruzeiro, separado dessa cidade apenas por uma ponte. Tudo indica que o pouco que restara de urbano no município de Jataí estava na realidade ali. O distrito de Itagaçaba existiu de 1921 e 1935, não tendo sido, portanto, apurado de modo individualizado por nenhum censo. Essa impressão desoladora de Jataí é confirmada por texto e foto no relatório *Exploração da Região...*, de 1928. Trazendo descrições muito detalhadas das demais cidades percorridas pelo grupo, a propósito da cidade que nos interessa reporta apenas: "Partindo de Cachoeira pela estrada S. Paulo-Rio, passamos por Jataí, pequeno município de 2.000 habitantes e uma área de 135 quilômetros quadrados." (p. XV). A mesma escassez ocorre com relação à ilustração fotográfica: contando com numerosas tomadas de cada uma das demais cidades da região, traz apenas uma foto de Jataí (vide figura 3-b), mostrando duas casas isoladas, rodeadas por espaço campestre, ou seja, "no meio do mato", como se diz no linguajar popular. A da esquerda, soubemos, corresponde ao tradicional prédio do paço municipal, erguido em 1893. Dada a falta de postes e fiação, nota-se que Jataí não era servida por luz elétrica.



**Figura 3 – Jataí em 1928 e 1978 (agora bairro do Sapé). a – recorte da *Carta topographica* do ano citado, folha *Lorena*, mostrando a região, com o detalhe da área mais estrita, em escala maior, no canto superior direito; b – foto de Jataí constante em *Exploração da região....*, 1928. À esquerda figura o tradicional prédio do paço municipal; c – recorte do *Plano cartográfico....*, 1978, com o bairro do Sapé. O detalhe n. 3 indica um sítio e o de n. 4 e Escola Estadual de Primeiro Grau do Sapé (ex-paço municipal)**

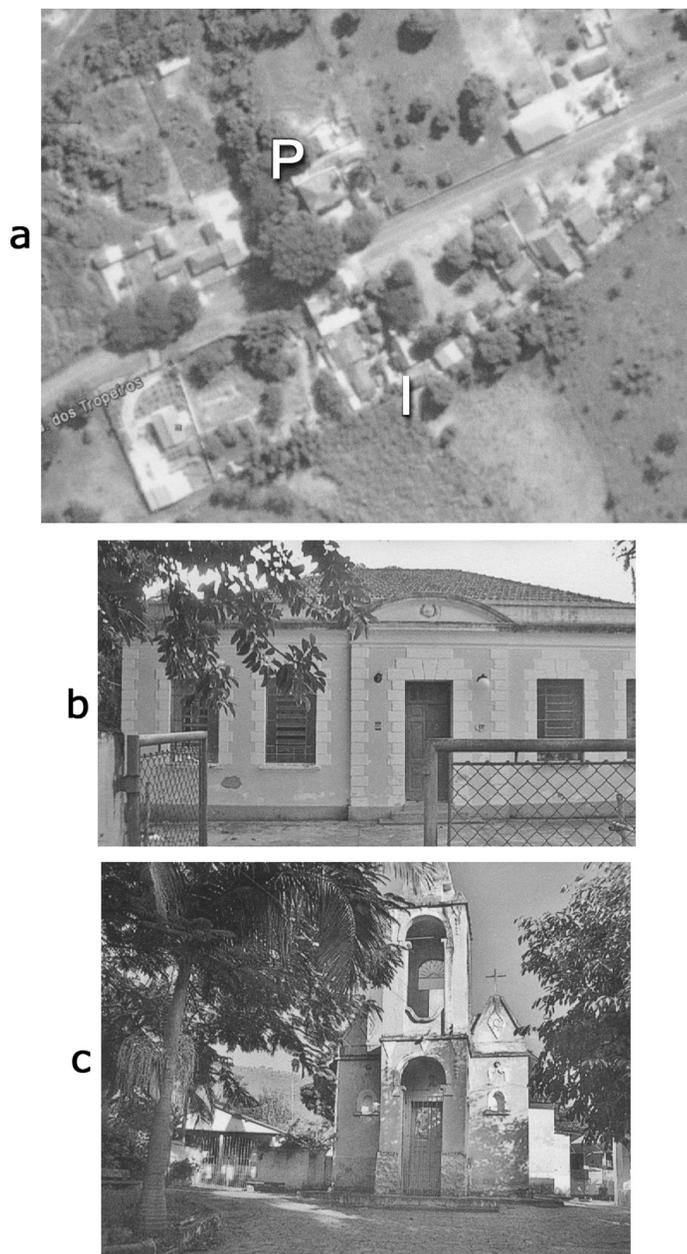
Em 1934, um acordo entre os prefeitos de Cachoeira e de Cruzeiro, ratificado pelo governo estadual, selou o destino do município de Jataí, que perdeu essa prerrogativa administrativa, passando o ex-distrito-sede a integrar o município de Cachoeira e o distrito de Itagaçaba o de Cruzeiro, que em compensação aceitou a transferência do distrito de Embaú àquele. No ano seguinte, Jataí perdeu também a prerrogativa de distrito, acontecendo o mesmo com os outros dois.

A situação de relativa marginalização viária da faixa Cachoeira-Bananal continuaria. A Rodovia Presidente Dutra, ou simplesmente Via Dutra, primeira longa estrada asfaltada do Brasil, inaugurada em 1951, acompanhou basicamente o trajeto ferroviário, embora de modo mais direto, passando ao largo de Cruzeiro. A velha estrada São Paulo-Rio de Janeiro continuaria sendo a principal via de circulação da região de nosso enfoque, tendo sido asfaltada nos anos sessenta. Renomeada Estrada dos Tropeiros, nesse trecho passou de tempos para cá a ter certo apelo turístico em função das paisagens montanhosas em suas cercanias, bem como das cidades de Silveiras, Areias, São José do Barreiro e Bananal, com seu casario bem conservado e sedes igualmente preservadas das fazendas de café de antanho. Nada disso beneficiou o trecho em que se situava Jataí, eis que um acesso mais direto a partir da Via Dutra, muito mais prático para os automobilistas, aparentemente criado depois de 1980, entronca na Estrada dos Tropeiros adiante daquele local, deixando-o de fora do roteiro.

Foto aérea, de autoria da Secretaria da Agricultura, de 1973, mostra o que sobrou de Jataí, resumindo-se a um punhado de edificações isoladas, situação que se manteve mais ou menos assim desde então. A carta em escala de 1:10.000, publicada pela Secretaria de Economia e Planejamento em 1978 (*Plano cartográfico do estado de São Paulo – folha Bairro Sapé*), baseada em reambulação de foto aérea, retrata o fato, assinalando nominalmente a Igreja N. S. da Piedade, que era a designação da ex-paróquia, e a EEPG (escola) do Sapé no outro lado da estrada (figura 3-c). A foto aérea do *Google Earth*, acessada em 2012, mostra a permanência da situação, em termos gerais (figura 4-a).

Em visita ao lugar pudemos confirmar o já adiantado acima: da antiga cidade somente sobraram mesmo as duas construções citadas (vide figura 4-b e c) e um cemitério quase abandonado pouco adiante na estrada, em que a única lápide remanescente em meio a jazigos quase desfeitos e cobertos pelo mato relembra pessoa falecida em 1905. A escola, felizmente bem conservada, corresponde ao prédio fotografado em 1928, a que já aludimos (figura 3-b) e traz um dístico indicando a inauguração em 1893, tendo nos tempos da cidade abrigado o paço municipal e a cadeia (tipo de associação não rara na época)<sup>6</sup>. O restante do casario das imediações é composto por chácaras que nada tem a ver com a antiga cidade. É, bem ou mal, o núcleo de um bairro rural, caracterizado como tal apenas pelo templo católico (em que agora são celebrados apenas serviços religiosos esporádicos) e a escola, já que nem um botequim existe ali, sendo que o mais próximo fica bem adiante na estrada. Como já ficou insinuado, o lugar voltou a ser conhecido pelo antigo nome, Sapé, podendo ser que popularmente essa alcunha nunca tenha deixado de existir durante todo o tempo em que a vila e depois cidade se chamava Jataí.

<sup>6</sup> Essa sucessão funcional do prédio é apontado por Silva (1995, p. 54), o que permitiu, inclusive, a identificação do mesmo na foto reproduzida na figura 3-b.



**Figura 4 – O bairro do Sapé (local da antiga cidade de Jataí), na atualidade. a: imagem do Google Earth, *site* da *internet* visitado em 2012, indicando a escola, no prédio do antigo paço municipal (P) e a igreja (I). b e c – fotos do autor dos dois prédios, nessa ordem**

Os escassos moradores locais que foi possível contatar não puderam ajudar a entender melhor a decadência do lugar, não sabendo mesmo que lá já havia existido uma cidade. Aliás, é uma pena que a administração municipal de Cachoeira Paulista não dê a menor divulgação turística ao lugar, que não é mencionando em suas páginas na *internet*, não havendo também placas informativas na entrada da estrada e diante dos dois prédios remanescentes. Como pesquisador, gostaríamos de saber como era a estrutura interna da cidade, através de possíveis fotos e documentos, mas nada foi encontrado a respeito. Outra indagação é por que a derrocada foi quase total, não sobrando nem um modormento vilarejo, como tantos outros núcleos que entraram em decadência. Em conversas com intelectuais de Cachoeira Paulista e funcionários graduados da prefeitura e do museu municipal, embora conhecedores da história local e muito solícitos, também não conseguimos maiores avanços.

Na mesma região, aliás no próprio município de Cachoeira Paulista, há o caso de Embaú, que já foi a antiga vila de Cruzeiro e hoje não é mais nem sede de distrito: lá persiste um vilarejo de porte razoável, com várias ruas e quarteirões inteiramente construídos. Como esse núcleo, também ex-sede municipal, sobreviveu e Jataí não? A explicação talvez resida na localização de Embaú, em terras menos montanhosas, na Bacia Terciária de Taubaté, mais cultivadas (o café acabou sendo substituído por outras lavouras), além de ser melhor conectado com cidades vizinhas, no caso Cachoeira Paulista e Cruzeiro, eis que a linha de ônibus *suburbanos* que as liga, com carros correndo de hora em hora, passa por ali, propiciando a comutação pendular de moradores em direção a ambas.

## ESPÍRITO SANTO DA FORTALEZA

Essa antiga vila paulista também era conhecida apenas por Fortaleza, tendo o nome completo sido utilizado nas atas de sua câmara municipal, guardadas no Museu Histórico de Bauru, mas parece que prevaleceu o nome abreviado, sendo o mais empregado nos trabalhos de estudiosos de Bauru.

Fortaleza surgiu na região central da província de São Paulo como *boca de sertão*, numa época em que os povoadores brancos tinham que disputar o espaço como os índios, com os quais entravam em frequentes refregas. Em 1868, o alferes José Ferreira e sua esposa doaram parte de suas terras simbolicamente ao Divino Espírito Santo, formando assim um patrimônio religioso, que aqui como em tantos outros lugares deu origem ao núcleo urbano, no caso o de Fortaleza. Para isso seria formado um quadrado com 200 braças de lado (cerca de 400 metros), com ruas de 60 palmos (cerca de 12 metros) de largura, formando quarteirões de 40 braças (cerca de 80 metros) de lado, balizados pela projetada capela. (BASTOS, 1994, p. 25-26) Eram medidas utilizadas de modo bastante padronizado, sendo, por exemplo, as mesmas em Rio Claro, fundada há mais tempo e em outra região da então província. A questão é examinada em profundidade por Ghirardello (2010). Em 1880 o povoado de Espírito Santo da Fortaleza foi elevado à categoria de freguesia, sede de paróquia (distrito), integrando o município de Lençóis (atual Lençóis Paulista), que em termos judiciais pertencia à comarca de Botucatu, percebendo-se por essa hierarquia administrativa a direção que o povoamento vinha seguindo, ou seja, pelo eixo percorrido posteriormente pela estrada de ferro Sorocabana, com relação ao qual Fortaleza ficava um pouco *de lado*, o que deve ter contribuído para sua futura decadência. Em 1887, Espírito Santo da Fortaleza foi elevada à categoria de vila, sede de município, por desmembramento do município de Lençóis. Por curiosa coincidência isso ocorreu através do mesmo ato estadual que elevou Sapé/Jataí a essa categoria.

O *Mappa da Província de São Paulo*, de 1886, retrata aquela época (vide figura 5-a), com Fortaleza no extremo noroeste da área mais ou menos povoada (nas condições de então), ainda não figurando Agudos e Bauru. *Mais para a frente*, em direção sudeste havia pequenas freguesias como Espírito Santo do Turvo (assinalado apenas como Espírito Santo

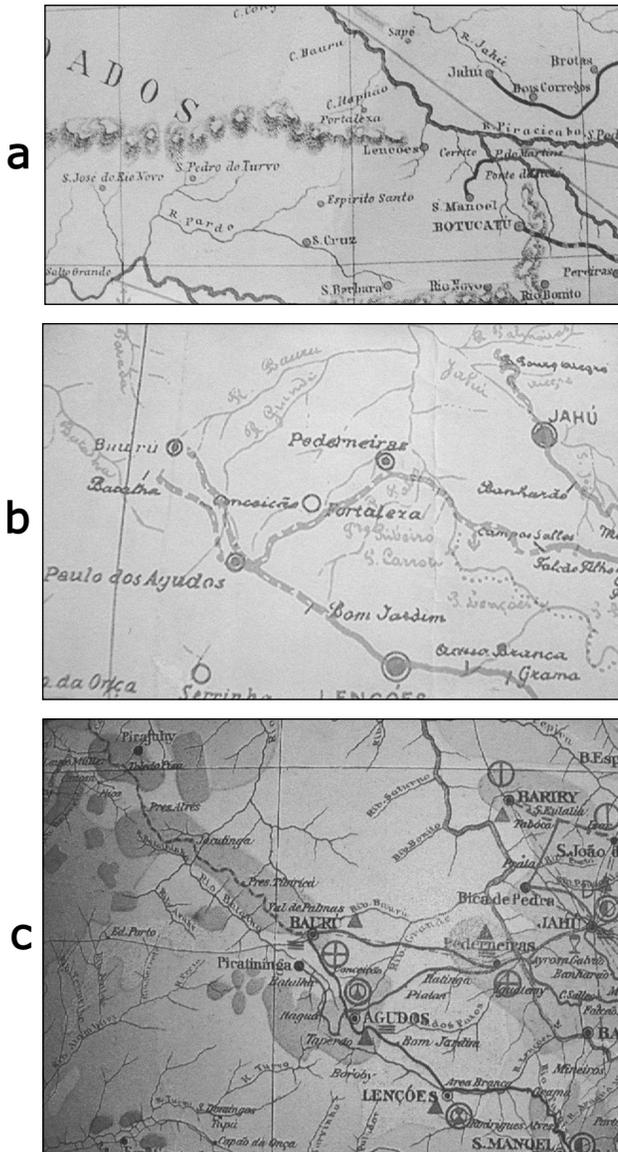
no mapa), São Pedro do Turvo e São José do Rio Novo (atual Campos Novos Paulista)<sup>7</sup>, fundadas por mineiros criadores de gado e sobretudo de porcos, que a partir de 1850, liderados pelo legendário José Teodoro de Souza, passaram a povoar de forma muito rarefeita aqueles então longínquos rincões, penetrando por Botucatu e Lençóis, a mesma rota dos sucessivos desmembramentos administrativos em direção a Fortaleza. A questão desses *precursores* é abordada por Monbeig (1952/1984, p. 133-137). Já no rumo noroeste, a partir de Fortaleza há um vazio no mapa, com a indicação de tratar-se de terrenos não povoados. A frente pioneira do café que tanto iria marcar o Planalto Ocidental Paulista ainda não havia alcançado a região. Conforme a carta em questão, as cidades mais próximas servidas por ferrovia eram Jaú e São Manuel, a cerca de 38 e 42 quilômetros em linha reta, respectivamente, onde o novel meio de transporte acabara de chegar ou, no caso da segunda, ainda figurando no mapa como em construção, sendo inaugurado em 1888 como ponto terminal provisório de um sistema híbrido, combinando o transporte por trem com longo trecho de navegação pelos rios Tietê e Piracicaba até as proximidades da cidade de Piracicaba, onde se prosseguia por outra linha férrea.

Fortaleza deve ter conhecido certo desenvolvimento a julgar por algumas citações. Eis que em 1891 um cidadão pede o privilégio de estabelecer uma *linha de bonde animada ou a vapor* no município, centralizada na sede, desenvolvendo-se até os limites do município, muito extenso à época, com um ramal até o *Patrimônio de Bauru* (ROSA, 1998, p. 37). Certamente o pretendido era uma ferrovia de pequeno porte, quando a vapor usualmente chamada *tramway a vapor*, como as que existiam entre São Paulo e Santo Amaro e na conexão entre Santos e São Vicente. Nunca foi concretizada, mas o fato de ter como polo irradiador Fortaleza e não Bauru, que mais tarde a iria sobrepujar, parece indicar que a primeira ainda tinha alguma importância. No começo da década de 1940, uma antiga moradora do que sobrou de Fortaleza narrou ao jornalista José Fernandes que naquele tempo o coronel José Ferreira de Figueiredo, dono da fazenda Val de Palmas (que viria a ser a maior produtora de café do município, segundo Bastos [1994, p.44], que cita o coronel como José Carlos Freyre de Figueiredo), “costumava ir a Fortaleza, pois ali inicialmente fazia as provisões para a lavoura que abria na Água Parada”, ou seja num local a noroeste da atual cidade de Bauru (PELEGRINA, 1977).

A cafeicultura penetrou na região notadamente nos anos 1880, mas no município de Fortaleza provocou o surgimento e florescimento do povoado de Bauru, a cerca de 21 quilômetros a noroeste da sede, em linha reta, e causando o declínio dessa. Eis um retrato da situação, conforme o *Relatório ao Presidente da Província de São Paulo....*, referente ao ano de 1887, no verbete sobre o município de Lençóis (1888, p. 410):

Desses produtos é o café o principal, aquele cujo plantio tem tomado grande incremento nos últimos tempos, notadamente na altura da serra dos Agudos, que é o centro cafeeiro do município e para onde tem afluído grande número de fazendeiros do norte da província, bem como pequenos proprietários que possuem cafezais de 8 a 20 mil pés. Infelizmente para a vila de Lençóis está ela colocada a 33 quilômetros desse ubérrimo terreno e acha-se cercada de campos que só servem para a criação e de fazendas de criar, o que de algum modo tolhe seu desenvolvimento, afastando de si os produtos da serra dos Agudos, que muitas vezes são vendidos em lugares mais próximos da zona servida por estrada de ferro, como Pederneira [*sic*], Jaú e estação dos Mineiros. A fertilidade da serra dos Agudos está dando origem à edificação na mesma serra da povoação de Bahuru, cujo progresso atrofiará o da vila de Lençóis.

<sup>7</sup> Essas freguesias figuram no mapa de modo bastante deslocado, fato comum em material cartográfico antigo, conforme já referido nas considerações introdutórias.



**Figura 5 – A região em que se localizava Fortaleza, em recortes de mapas da época. a – em 1886 (*Mappa da província de São Paulo*). A vila é assinalada como Fortaleza. Aquela assinalada como Espirito Santo é Espirito Santo do Turvo. O escrito cortado á esquerda é de terrenos despojavados; b: em 1901 (*Mappa geral da viação férrea do estado de São Paulo*); c: em 1915, já como Piatan (*Carta geral do Estado de São Paulo*). Em todos os mapas figuram as ferrovias, em tracejado as projetadas ou em construção. No c (1915) o traço diferenciado indica as companhias férreas. Nesse mapa os bolsões de fundo mais escuro representam "culturas do café"**

O texto acima refere-se ao conjunto do município de Lençóis de então, que incluía Fortaleza (que seria emancipada logo mais), Bauru e grande extensão de outras áreas. O progresso de Bauru, ao contrário do vaticinado, não chegou a atrofiar o de Lençóis, mas, isso sim, o de Fortaleza. Como se recorda, Fortaleza fora elevada a sede de município em 1887, mas instalado apenas em 1889. Seu território abrangia a próspera povoação de Bauru, originada de patrimônio como tantas outras. Em 1893 foi elevada a freguesia, sede de distrito. Como Bauru se desenvolvia mais que Fortaleza, os vereadores lá eleitos acabaram por serem um pouco mais numerosos que os eleitos aqui, o que em janeiro de 1897 os levou a aprovar a mudança da sede do município a Bauru, durante uma sessão da câmara municipal. Os de Bauru queixavam-se da distância que tinham que percorrer, "da falta de recursos na despovoada vila de Fortaleza, onde nem sequer existe quem possa fornecer aos vereadores, em época de sessão, as refeições diárias; que a vila de Fortaleza está em completa decadência e total abandono, ao passo que a futura povoação de Bauru prospera, aumenta e povoa-se, dia a dia...." (relato de Domiciano Silva, um dos citados vereadores de Bauru, ao jornalista José Fernandes, *in* BASTOS, 1994, p. 29-33). A afoiteza para a transferência era tanta que os de Bauru já levaram os livros da câmara e o dinheiro em caixa na viagem de volta. Mas a oficialização da elevação de Bauru a sede do município e a decorrente redução de Fortaleza a distrito-membro do mesmo por parte do governo estadual somente ocorreu em agosto do referido ano, tendo para tanto se empenhado próceres do jornalismo e da política paulista. Com isso, a sorte (ou melhor, o azar) de Fortaleza estava lançada(o).

Durante a última década do século XIX a população de todo o município subiu apenas de 6.268 habitantes em 1890 (quando a sede era em Fortaleza) a 7.815 em 1900 (quando era em Bauru), ou seja meros 25 por cento. Tudo indica que boa parte do crescimento de Bauru durante o período se deve a mudanças de pessoas da definhante Fortaleza para lá. Antiga moradora, contatada em 1942 pelo citado jornalista, mencionou isso e o próprio vereador que relatou a sessão da câmara acima descrita está entre os que o fizeram (PELEGRINA, 1977 e BASTOS, 1994, p. 30-31).

Enquanto isso a unidade territorial comparável formada por Lençóis, São Paulo dos Agudos, (a atual Agudos, distrito em 1897 e município em 1898) e Pederneiras (idem em 1889 e 1891) ia de 9.452 a 18.676 habitantes, ou seja 98 por cento a mais, o que ainda era pouco diante da unidade territorial comparável formada por Jaú e São João da Bocaina (a atual Bocaina, distrito em 1890 e município em 1891, a não ser confundida com a cidade de Cachoeira, ex-Bocaina), onde a população foi de 5.002 a 42.268, perfazendo um acréscimo da nada menos que 745 por cento! A rapidez com que essas localidades subiam na hierarquia administrativa parece refletir o formidável crescimento. Note-se que essas unidades territoriais estão um passo atrás na rota do povoamento e da expansão da cafeicultura: a sudeste e sobretudo a leste, os dois eixos de penetração na região, que convergiam ali. Cartogramas *in* França (1960, p. 16-17), um de 1886 e outro de 1920, e um mapa agrícola inserido em publicação de 1911 (*L'État de São Paulo....*) mostram bem como o povoamento e a *marcha do café* afetou a região no período que estamos focalizando, retratando a situação antes e depois da década em exame.

É de notar que o desenvolvimento inicial de Bauru e correlata decadência de Fortaleza ocorreram antes do recobrimento ferroviário do espaço compreendido, que somente se verificou a partir da virada do século e procedente de duas frentes: a estrada de ferro Sorocabana, vindo em linha reta (em escala macro, já que em escala local tinha traçado curvilíneo, como todas as ferrovias da época), seguindo o primeiro e principal eixo de penetração, por Botucatu, São Manuel e Lençóis, e a Paulista, que a partir de Dóis Córregos foi avançando de modo tentacular, através de ramais que mais tarde iriam ser modificados e emendados entre si. A Paulista inicialmente optou por alcançar as áreas mais novas a Oeste por Agudos (então São Paulo dos Agudos), onde cruzou a Sorocabana de modo esdrúxulo, através de pontilhão, com cada ferrovia estabelecendo sua própria estação, sitas em extremidades opostas da rua principal da cidade. Ela foi alcançada em 1903 pela Paulista e em 1905 pela Sorocabana, que em 1898 já havia chegado a Lençóis. Os trilhos da Sorocabana

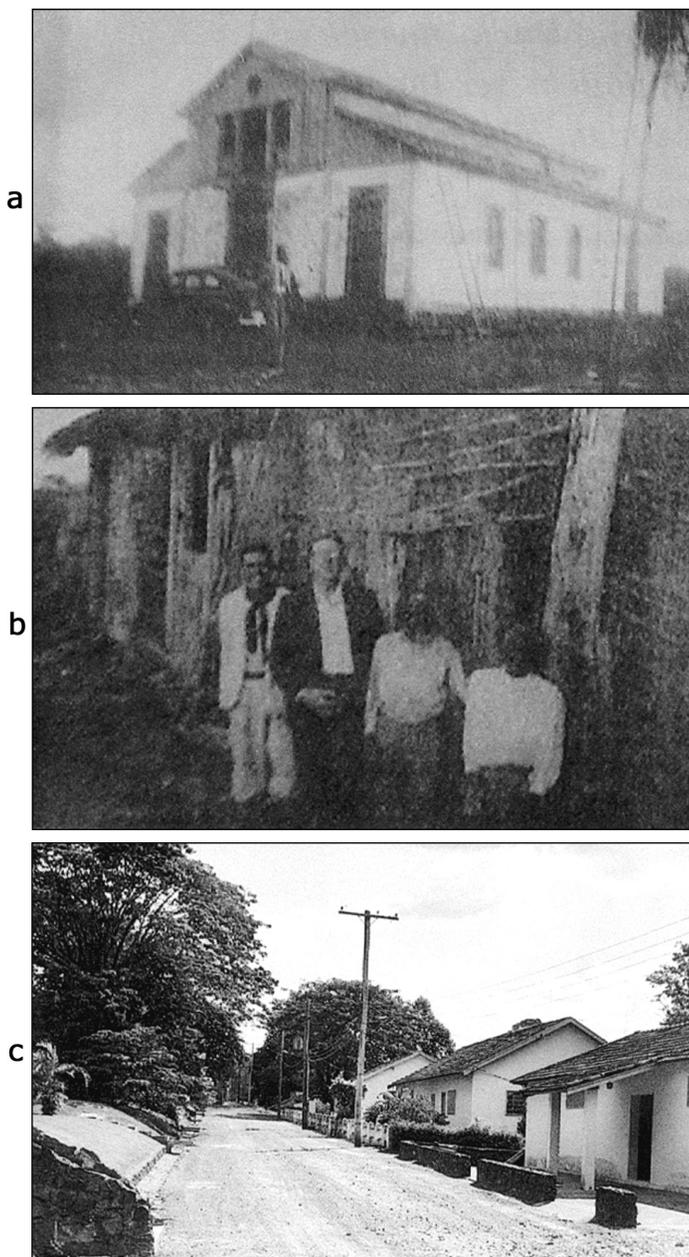
foram estendidos a Bauru em 1905 e os da Paulista apenas em 1906, através de mero sub-ramal. Entretanto, em 1904 havia sido decidido que a estrada de ferro Noroeste do Brasil deveria ter seu ponto inicial em "Bauru ou suas proximidades", tendo-se cogitado também de Agudos, dado o citado cruzamento entre as duas ferrovias, mas optando-se por Bauru, já que a companhia privada então proprietária da Sorocabana possuía concessão para chegar até ali (GUIMARÃES, 1933, p. 8-9). A construção da linha da Noroeste começou em 1905, inaugurando-se o primeiro trecho no ano seguinte. Assim, Bauru, onde foram instaladas a sede administrativa e as oficinas da nova ferrovia, teve seu papel de polo regional consagrado. (Vide recorte de mapa com os traçados ferroviários na fase inicial da expansão na figura 5-b).

O ramal de Agudos da Paulista, instalado entre Pederneiras e Agudos em 1903, passou por Fortaleza, mas desprezando o nome da vila, a companhia ferroviária batizou a estação lá instalada de Piatan (posteriormente Piatã). A mesma praxe estranha foi adotada décadas mais tarde no trecho do ramal adiante de Piratininga, onde se optou por nomear as estações com iniciais em ordem alfabética, sem atentar para os nomes que os povoados preexistentes nos locais de algumas delas tinham. Mas, desses nenhum tinha prerrogativa administrativa, ao contrário de Fortaleza, ainda sede de distrito. Teria a ferrovia agido assim se o lugar ainda tivesse alguma importância?

Numa rara inversão de valores, em 1910 a vila adotou o nome da estação, passando a se chamar Piatã. Em 1912 o distrito foi transferido do município de Bauru ao de Agudos, de cuja sede a vila dista cerca de dez quilômetros em linha reta, bem menos que de Bauru. Em 1917 o distrito de Piatã foi extinto.

Fortaleza/Piatã, embora em região que conheceu intensa cafeicultura, pouco foi beneficiada pelo processo. Aliás, a qualidade das terras, numa avaliação empírica, mas que por certo refletia a opinião dos agricultores e orientava suas ações, não era das mais favoráveis. Sobre o ramal de Agudos, que iniciava em Dois Córregos, Cunha (1909, p. 305) escrevia: "As terras são de primeira qualidade nos primeiros 43 quilômetros, de 2ª. nos 36 quilômetros seguintes e de 3ª nos últimos 42 quilômetros." Piatã ficava entre as terras de segunda e terceira. Adiante: "Nas terras de primeira categoria predomina a cultura do café, que se estende também pelas outras. Cultivam-se ainda cereais".... "Há engenhos de beneficiar café em todas as fazendas importantes". O autor cita todas, mas não menciona nenhuma no trecho entre as estações de Pederneiras e Agudos. Segundo o *Relatório n. 70 da Paulista* (1919), em 1918 os embarques de café em suas estações na região (em toneladas, com desprezo das frações) foram: Jaú – 13.501, Airosa Galvão – 313, Pederneiras 2.010, Piatã – 22, São Paulo dos Agudos – 187, Piratininga – 1.829, Taperão – 1.185, Itaquá – 81, Bauru – 489, devendo-se atentar para o fato que Agudos e Bauru também podiam escoar sua produção pela Sorocabana. Piatã era a estação que embarcou menos café, não apenas nesse trecho, mas em toda a linha da Paulista! O recorte de mapa da figura 5-c, de 1915, retrata a evolução conhecida nos anos anteriores, destacando-se o novo ramal da Paulista de Pederneiras a Bauru. Note-se que Fortaleza já figura como Piatan. Como esse mapa traz a representação das áreas ocupadas pela cafeicultura, percebe-se o acerto da previsão do relatório de 1888 a propósito de sua atração pela região de Agudos e Bauru e de sua não implantação nos arredores de Lençóis, sendo de notar também como Piatã ficou fora de qualquer bolsão dessa lavoura, o que repercutiria na comentada escassez de embarques, apontada na estatística acima, referente a 1918.

Em 1942, quando visitada pelo jornalista bauruense José Fernandes, a ex-Fortaleza não passava de um povoado caipira, composto da velha igreja, mal conservada, mas cuidada por um zelador, e "algumas casas rústicas e antigas", que abrigavam os moradores remanescentes dos antigos tempos (figura 6-a e b). Na legenda de uma foto, Pelegrina, obra citada, descreve as casas como "toscas choupanas de sapé". Por ocasião da mencionada visita, a praça estava enfeitada por bandeirolas. Havia em seu centro um coreto, de origem recente, sustentado por toras de eucalipto (PELEGRINA, 1977).



**Figura 6 – Fortaleza: restos e substituição: a: a igreja matriz, semi-arruinada, em 1942 (foto de João Pedro Fernandes, in PELEGRINA, 1977), b: moradores remanescentes diante de suas casas, na mesma época (idem), c: edificações na sede da fazenda florestal, na área da antiga vila, em 2012 (foto do autor)**

Por volta de 1960 todas as terras em redor da estação Piatã foram adquiridas pela empresa alemã Freudenberg, que lá instalou enorme reflorestamento de pinus, tendo a propriedade mais tarde sido vendida ao grupo Duratex, com uma fábrica no lugar em que a estrada municipal que corta a área entronca na rodovia Marechal Rondon, defronte à cidade de Agudos. O ramal de Agudos, que desde a década de trinta, com o rearranjo das linhas, ficara restrito ao trecho Pederneiras-Piratininga, foi desativado em 1966, como tantos outros pequenos ramais com escasso movimento. A estação e algumas casas ferroviárias anexas, já sem utilização, foram demolidas nos anos 90 (GIESBRECHT [2012]). Tudo agora ficou dominado pela extensa silvicultura da Duratex, formando uma mancha contínua, que pelo *Mapa de uso da terra de São Paulo* (SHIMABUKURU et al., 2005) estende-se por cerca de 22 quilômetros no sentido norte-sul e 15 de oeste a leste. Da antiga vila de Fortaleza não sobrou nada. É mais compreensível que no caso de Jataí, pois num lugar inteiramente rodeado por essa gigantesca extensão de uma só propriedade, com uma atividade ocupando pouca mão de obra, que funções poderia ter um povoado lá, sem sítios e/ou fazendas em volta, que poderiam fornecer clientes a algum pequeno comércio, botequins ou mesmo local de residência a seus proprietários ou empregados, como é comum em lugarejos caipiras?

Seja atraído pela ferrovia e estação então ainda existente, localização talvez valorizada no subconsciente alemão, seja por mera coincidência, a sede da fazenda florestal, com seus escritórios, casas de empregados, escola, galpões e capela, foi implantada exatamente no lugar da antiga vila de Fortaleza, mas não têm nada a ver com ela (figura 6-c). Como no caso de Jataí, uma senhora residente lá há bastante tempo, nem sabia que no lugar já houve uma vila. Também aqui, não há nenhuma placa na estrada municipal de terra que passa por lá, fazendo referência à pretérita e pioneira vila que existiu no lugar.

## REFERÊNCIAS

### TRABALHOS COM INDICAÇÃO DE AUTOR

BASTOS, Irineu Azevedo – **A ocupação natural, jurisdicional e religiosa do Sertão de Bahuru**, Bauru: edição do autor, 1994.

BERNARDES, Nilo – A cidade de Cruzeiro – notas de geografia urbana **Boletim Carioca de Geografia**, ano V, n. 1 e 2, p. 12-33, 1952.

BRANDÃO Sobrinho, Júlio – **A lavoura de canna e a indústria assucareira dos estados paulista e fluminense**, São Paulo: Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1912.

CUNHA, Ernesto Antonio Lassance – **Estudo descritivo da viação férrea do Brasil**, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

FRANÇA, Ary – **A marcha do café e as frentes pioneiras**, Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1960.

GHIRARDELLO, Nilson – **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**, São Paulo: Editora UNESP, 2010.

GIESBRECHT, Ralph Menucci – **Estações ferroviárias do Brasil**, site da internet, visitado em 2012.

GUIMARÃES, Oscar Teixeira – **Memorial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**, Bauru, 1933.

LUNÉ, Antonio José Batista de (Org.) – **Almanak da província de São Paulo para 1873**,

São Paulo: Typographia Americana, 1873.

MARQUES & Irmão – **Almanak administrativo, commercial e industrial da província de São Paulo para o anno de 1857**, São Paulo: Imparcial, 1856.

MARQUES, Manoel Eufrazio de Azevedo – **Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da província de São Paulo**, tomo II, (original de 1879), São Paulo: Martins, 1953.

MILLIET, Sérgio – **Roteiro do café e outros ensaios**, (original de 1939), 4ª edição, São Paulo: Hucitec, 1982.

MONBEIG, Pierre – **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**, (original em francês de 1952), São Paulo: Hucitec – Polis, 1984.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz – Um passeio de José Fernandes às ruínas de E. S. da Fortaleza. **Jornal de Bauru**, 1 de agosto de 1977.

ROSA, Maria (Lya) de – **Agudos: 100 anos de história – 1898-1998**, Agudos: edição própria, 1998.

SECKLER, Jorge (Org.) – **Almanack da província de São Paulo, administrativo, commercial e industrial para 1888**, São Paulo: Jorge Seckler e Comp., 1888.

SHIMABUKURU, Yosio Edemir e outros – Mapeamento da cobertura da terra do estado de São Paulo utilizando imagens fração dos dados MODIS In: Anais do XIII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, INPE, Florianópolis, 2005, p. 1839-1845

SILVA, Persival Pereira da – **Bairros de Cachoeira**, Cachoeira Paulista: edição própria, 1995.

SIMÕES, Carlos Quirino – **As rodovias do Estado de São Paulo**, Casa Duprat – São Paulo: Mayença, 1929

ZALUAR, Augusto Emílio – **Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)**, (original de 1862), São Paulo: Martins, 1953.

## **TRABALHOS SEM INDICAÇÃO DE AUTOR (ordenados pelos títulos)**

**Anuario estatístico de São Paulo (Brasil)**, 1901, São Paulo: Repartição de Estatística do Archivo de São Paulo, 1904.

Idem, 1902, 1906.

Idem, 1905, 1907.

**Estatística agrícola e zootécnica de Jatahy no anno agrícola de 1904-1905**, São Paulo: Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1908.

**Estatística agrícola zootecnica 1931-1932**, São Paulo: Secretaria da Agricultura, Industria e Commercio, 1933.

**Exploração da região compreendida pelas folhas topográficas Taubaté, Lorena, Bananal e Cunha**, São Paulo: Comissão Geographica e Geologica do Estado de São Paulo, 1928

**L'État de São Paulo – renseignements utiles**, 2e. édition, Anvers: Laporte & Dosse, 1911.

**O Guia**, São Paulo, 1942.

**Questionários sobre as condições da agricultura dos 173 municípios do estado de São Paulo**, Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio, 1918.

Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Presidente da Província de S. Paulo, São Paulo: Comissão Central de Estatística, 1888.

## **MATERIAL CARTOGRÁFICO**

**Carta da província de São Paulo**, Rio de Janeiro: Laemmert & Cia. 1887.

**Carta geral do estado de S. Paulo**, São Paulo: Comissão Geographica e Geologica, 1915.

**Carta geral do estado de São Paulo mostrando todos os municípios**, São Paulo: Comissão Geographica e Geologica, 1923.

**Carta topographica, folha Lorena** (escala 1:100.000), São Paulo: Comissão Geographica e Geologica do Estado de São Paulo, 1928.

**Mapa da divisão administrativa e judiciária – Estado de São Paulo**, São Paulo: Instituto Geográfico e Geológico (São Paulo), 1964.

**Mappa da província de São Paulo**, mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo, São Paulo: Sociedade Promotora de Imigração, 1886.

**Mappa do Estado de São Paulo**, com todas as linhas de estradas de ferro em trafego, construcção e projetadas, 1891.

**Mappa geral da viação férrea do estado de São Paulo**, 1901.

**Plano cartográfico do estado de São Paulo** – folha Bairro Sapé, São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, primeira edição, 1978.

Recebido em agosto de 2012

Aceito em março de 2013