

A EVOLUÇÃO URBANA DE ITUVERAVA.

A chegada do Café a um velho centro de criadores.

Cidades da Alta Mogiana.

A bifurcação dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a partir de Ribeirão Preto, na direção de Uberaba, por Franca e Igarapava, separa nitidamente dois grupos de cidades.

O Ramal de Franca acompanhou até esta cidade o antigo Caminho de Goiás, ligando velhos pousos à Capital: Batatais e Franca.

Já o Ramal de Igarapava, mais recente e hoje considerado linha tronco, foi, ao contrário, uma via de penetração, estimulando o nascimento de cidades novas, tais como, Orlândia, São Joaquim da Barra e Guará. Excepcionalmente, Ituverava e Igarapava, centros antigos, foram atingidos pela ferrovia de penetração e sofreram um verdadeiro renascimento. Mudaram de fisionomia, mudaram de "sítio" e até mudaram de nome. Ituverava de hoje tem muito pouco a ver com o Carmo da Franca, da mesma forma que Santa Rita do Paraíso era muito diferente da atual Igarapava.

De outro lado, um centro como Nuporanga, município antigo mas fora do traçado de ambos os ramais, perdeu a sede municipal em favor de Orlândia, cidade artificial mas às margens da Mogiana.

E' evidente que, ao lembrarmos a importância da estrada de ferro, estamos nos referindo ao café, que foi o fator principal da revitalização das cidades antigas e do nascimento das novas e que arrastou atrás de si os trilhos da Companhia campineira.

Hoje, são tôdas ainda cidades do café, embora sem o exclusivismo do passado, mas sem o ar de abandono de velhos núcleos cafeeiros. Conseguiram manter-se graças aos solos de

“terra roxa”, à criação de gado — nunca abandonada — e ao regime de policultura.

Relativamente próximas umas das outras, mantendo um intercâmbio intenso, ligadas por laços de famílias, as cidades da Alta Mogiana apresentam um ar de parentesco, que as identifica.

Em Ituverava, todos os fatores que comandaram seu nascimento e evolução aparecem com clareza meridiana e servem para exemplificar o que ocorreu no Nordeste Paulista.

O caminho de Goiás e o sertão do Rio Pardo.

A descoberta do ouro de Goiás, na terceira década do século XVIII, pela bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva (1), provocou um afluxo de gente de toda procedência, em busca de enriquecimento fácil, para aquêle sertão longínquo, que, em pouco tempo, viu surgir os primeiros arraiais e vilas.

O deslocamento desta gente relativamente numerosa era feito, a princípio, seguindo o caminho do Anhanguera, cujo trânsito devia ter sido intenso a partir de 1730, quando os descobertos foram se sucedendo rapidamente (2). Para que se tenha pálida idéia do movimento de homens e bagagens, basta lembrar a informação de Taunay (3), de que em 1750 havia trinta mil escravos trabalhando nas minas.

O traçado do caminho é bem conhecido até o Rio Grande, graças às representações do Coronel Bartolomeu Bueno da Silva, pleiteando o gôzo dos direitos de travessia dos rios, concedidos ao seu pai como recompensa pela descoberta (4). Aparece também claramente no “Mappa da Capitania de São Paulo em que se mostra tudo que ella tinha antigamente thé o Paraná” (5), bem como, na “Carta Chorographica da Capitania de São Paulo, anno de 1776” (6).

Seguido, hoje, grosseiramente, pelos trilhos da Companhia Mogiana, a partir do Rio Pardo, onde começava, segundo as

(1). — Carvalho Franco, *Bandeiras e Bandeirantes de São Paulo*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1940, pág. 229.

(2). — Capistrano de Abreu, *Capítulos de História Colonial*, Livraria Briguet, 4a. edição, 1954, pág. 240.

(3). — Afonso de E. Taunay, na *Biografia de Pedro Taques*, in *História da Capitania de São Vicente*, Companhia Melhoramentos de São Paulo, pág. 22.

(4). — Ernesto Ennes, *Dois Paulistas Insignes*, doc. n.º 76, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1944, pág. 440.

(5). — Tal mapa acompanhou o ofício de D. Luís Antônio de Souza, Capitão-General de São Paulo, de 12-1-1773, dirigido ao governo da metrópole e acha-se exposto no saguão do Arquivo Público do Estado.

(6). — Em apêndice a *Documentos Interessantes*, volume XI, 1896.

listas de recenseamento de Mogi-Mirim (7), o “Sertão do Rio Pardo até o Rio Grande”, o caminho apresentava os pousos de Passagem Tapada, Carlos Barbosa, Rafael, Rio das Pedras, Araraquara, Batatais, Paciência (córrego), Rio Sapucaí, Bagres, Salgado, João dos Reis, Vieira, Monjolinho (córrego), Córrego (sem outra denominação), Calção de Velho (ou de Couro), Rio das Roças (ou das Pedras) e Rio Grande, junto à ilha Grande e foz dos rios das Toldas e Yberaba, onde existia uma barca para a travessia (8) e penetração em território goiano.

A partir do pouso dos Bagres (Franca), o caminho seguia a margem esquerda do Ribeirão do Inferno (atual Ribeirão do Carmo), descendo suavemente o reverso da “cuesta” do Planalto Pedregulho-Franca.

No córrego sem denominação (o atual Lavapés) e no Calção de Couro deviam existir pousos, pois o primeiro é conhecido como o Pouso Alto, desde o início do século XIX, enquanto no segundo já aparecem moradores na “Lista de Moradores” de 1776. A distância entre ambos é pequena, cerca de 3 quilômetros e aí se localizaram, no século XVIII, os primeiros habitantes da região de Ituverava, à margem do Caminho de Goiás.

Pelo recenseamento daquele ano, existiam 17 fogos de moradores da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Bom Sucesso do Descoberto do Rio Pardo, escalonando-se desde o rio Pardo até o rio Grande. No “Ribeirão” (o córrego sem nome), Aires dos Reis e no Calção de Couro, José Nunes da Silva (9).

(7). — População de Mogi Mirim, caixa 116 e seguintes, da Seção Histórica do Arquivo Público do Estado.

(8). — Cf. o mapa que acompanhou o Ofício de 6-8-1805, dirigido ao Governador Franca e Horta, pelo Capitão Hipólito Antônio Pinheiro, solicitando seu empêño junto ao Bispo da Diocese de São Paulo para a criação da freguesia que se chamaria de Franca e dando conta da mudança arbitrária de marcos da divisa com Minas Gerais, início de uma questão que se prolongaria. O mapa, além de assinalar o “Lugar eleito para o Templo”, chama o Caminho de Goiás, depois do Sapucaí, de “Estrada da Barca”. Cf. José Chiachiri, 1805: o Belo Sertão da Estrada de Goiás, in Vila Franca, n.º 16, II, junho de 1960.

(9). — Os outros moradores eram: Domingos da Silva Lisboa, no rio Pardo, Joana Pires, no Cubatão, José Barbosa de Magalhães, em Lagos, Salvador Pedroso, na Araraquara, Luís de Sá, sem especificação de local, Pedro Gil, no Pariperi, Raimundo Moraes, no Pouso Alegre, Manuel de Almeida, no Sapucaí, Fernando Antônio, nos Bagres, Bernardo Machado, na Posse, viúva Martha Leme, na Ressaca, Salvador Barbosa, no Monjolinho, Antônio Pires, no Rio das Pedras, Miguel Gonçalves, na Rossinha (sic), e José Francisco de Almeida, no Rio Grande. José Nunes da Silva, de 54 anos, era casado com Maria de Paiva, de 40 anos, com os

A população sertaneja permaneceu estacionária, pois em 1783 ainda existiam somente 18 fogos, com 260 moradores, para toda a sua área. Deviam viver aquela situação de exaustão e penúria por que passou toda a Capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII, em que os habitantes, mamelucos, retomaram muitos dos hábitos indígenas. Realmente, nas Listas de Moradores declara-se de muitos deles que “he pobre não tem nada”, “Vive da roça para comer”, “vive de pescar”.

Dir-se-ia que os moradores do Caminho de Goiás teriam outras oportunidades. Aparecem, na verdade, aqueles que vendiam produtos para as tropas mas são tão poucos que não admitem generalizações.

E’ que o Caminho muito cedo perdeu a exclusividade da ligação com as minas. Em 1748, no áuge da produção aurífera e do conseqüente trânsito, “motivos fiscais, contingências políticas e a vantagem de comunicações mais diretas com o Rio de Janeiro”, como afirma Caio Prado Júnior (10) levaram à abertura do Caminho de Paracatú, dentro da orientação de que “quanto mais caminhos houver, mais descaminhos haverá, não só dos quintos mas do mesmo ouro”, como expressivamente declara o Conselho Ultramarino, por Resolução de 1711, segundo Roberto Simonsen (11), levando ao semi-abandono a Rota do Anhanguera, sangrada ainda pelas picadas clandestinas que de Goiás partiam para Bahia, Pernambuco, Piauí e Maranhão (12).

Por todas estas razões, os pousos do Caminho de Goiás, situados mais ao norte, não puderam, como os das vizinhanças de São Paulo, evoluir normalmente até a ereção da capela, que condensaria a população (13), subir à freguesia e chegar à vila, como seria de se esperar. Permaneceram como aqueles barracões que Saint-Hilaire ainda foi encontrar (14), que Luccock

filhos Belzardo, de 11 anos, José, de 8 anos e Francisco, de 9 anos. Moravam em sua companhia seus irmãos João, mudo, de 44 anos e Maria Nunes, casada, de 46 anos. Tinham 6 agregados e 9 escravos.

(10). — Caio Prado Jr., *Formação do Brasil Contemporâneo* — Colônia, Editora Brasiliense Limitada, 4a. edição, São Paulo, pág. 74.

(11). — Roberto Simonsen, *História Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 3a. edição, pág. 238. Ver, também, o itinerário de D. Luís de Albuquerque Melo, pág. 254.

(12). — Capistrano de Abreu, *op. cit.*, pág. 240.

(13). — Aroldo de Azevedo, *Embrões de Cidades Brasileiras*, in *Boletim Paulista de Geografia*, n.º 25, março de 1957, pág. 55.

(14). — A. Saint-Hilaire, *Viagem pela Província de São Paulo*, Livraria Martins Editora, São Paulo, 2a. edição, pág. 113.

descreveu em Minas (15) e Tomas Ender pintou em Lorena (16), no início do século XIX.

Foi preciso um outro fator poderoso — a criação de gado — para que os velhos pousos renascessem com alma nova e nova gente.

Entretanto, o fato de permanecer ao longo de um caminho antigo (17), bem como a inexistência de índios hostis (18), tornaram o sertão zona extremamente propícia ao povoamento, que se intensificou na última década do século XVIII.

Um arraial de criadores.

Paralelamente às atividades mineradoras e surgida em virtude de condições geográficas favoráveis (19), a criação de gado no Planalto Sul-Mineiro, na Comarca do Rio das Mortes, isto é, a bacia superior do rio Grande, adquiriu, ainda nos fins do século XVIII, uma importância grande, com características próprias, graças à proximidade do Rio de Janeiro e ao mercado consumidor certo representado pelas minas. Quando estas começaram a se exaurir, a população mineradora se voltou para a criação, então já firmemente assente e em fase de expansão dos rebanhos. Ultrapassaram, desta forma, as divisas da Capitania de São Paulo e foram se estabelecendo ao longo do Caminho dos Goiaes.

Já a partir de 1795, as listas de Mogi-Mirim acusam a existência de uma “Povoação nova entre as três Capitanias 12 léguas longe da Estrada Rio Grande assim”, que deve ser o velho pouso dos Bagres, a atual Franca. Cremos ser esta a referência mais antiga ao povoado, que então nascia. Na “Povoação nova” e nas suas vizinhanças, até o rio Grande, naquele

(15). — John Luccock, *Notas sôbre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, Livraria Martins Editôra, São Paulo, 2a. edição, pág. 249.

(16). — J. F. Almeida Prado, *Tomas Ender, Companhia Editôra Nacional*, São Paulo, 1955, prancha VI — “Rancho em Lorena”.

(17). — Sérgio Buarque de Holanda, *Caminhos e Fronteiras*, Livraria José Olímpio Editôra, Rio de Janeiro, 1957, págs. 283 e 307.

(18). — Antônio Pires de Campos, o “Pai Pirá”, estabelecendo-se com índios bororos, entre os rios Paranaíba e Grande, de 1739 a 1755, fez verdadeiro pollicamento do Caminho do Anhanguera, contra indígenas hostis, os capapós. Cf. Carvalho Franco, *op. cit.*, pág. 260. Entretanto, o Capitão Hipólito Antônio Pinheiro, no ofício citado, alinha entre os inconvenientes da jornada de 40 léguas até Mogi Mirim, o “perigo da gentildade bárbara”. Cf. José Chiachiri, *art. cit.* Quer nos parecer que houve exagero por parte do Capitão Hipólito para acentuar a necessidade e urgência da ereção da nova freguesia.

(19). — Caio Prado Jr., *op. cit.*, pág. 193.

ano, foram recenseados 101 moradores, número que permaneceu estacionário, pois em 1797 ainda era de 116.

Os mineiros, que começavam a chegar, não eram paupérrimos, como os moradores antigos, velhos paulistas. São famílias patriarcais, com mais de 10 filhos, muitos agregados, escravaria numerosa: “plantou 2 alqueires de milho e colheu 400 alqueires; de meio alqueire de feijão colheu 15 alqueires; marcou 3 animais vacuum”, como Inácio Gonçalves Barbosa, em 1805; ou “plantou para o seu gasto 5 alqueires (milho) colheu 6 carros que consumiu; plantou 1 alqueire de feijão colheu 8 alqueires que gastou; 1 quarta de arroz colheu 5 alqueires; engordou 12 capados vendeu doiz a 2000 que importarão 4000”, como o sargento José Garcia Leal, em 1814. Quando ainda não apresentavam produção, era por que “he novo, entrante”, não tinham organizado suas propriedades.

Daí, o crescimento rápido dos moradores da região de Franca. De 856, em 1805 — ano da criação da Freguesia da Franca e nomeação do vigário — passaram a ser 1834, em 1810, 1970, em 1814, 2.098, em 1815, 2.252, em 1818, para atingir 2.968, em 1820.

Tal crescimento intenso, conseqüente da marcha do gado, ainda não era suficiente, contudo, para um povoamento razoável da região, pois imensas áreas ficaram mais ou menos despovoadas, cobertas pela vegetação do cerrado ou por matas ciliares. Além disto, mesmo já avançado o século XIX, ainda podiam ser distinguidos os dois elementos constitutivos da população — paulistas e mineiros — tais como Saint-Hilaire os viu e fixou os seus traços, recriminando aos primeiros, aos paulistas, sua apatia, sua falta de higiene, seu retardamento e lembrando que eram descendentes de índios e brancos, qualidades opostas aos dos mineiros, “verdadeiramente brancos” (20).

Também antigos pousos e povoados, em conseqüência deste movimento, foram elevados a freguesias e vilas, como Caconde (em 1775), Casa Branca e Batatais (em 1814).

Tudo leva a crer que a área que tinha Franca como núcleo foi a mais desenvolvida, do ponto de vista da criação, nela perdurando mais tempo a influência mineira e a atividade pastoral, talvez em virtude de ser a menos povoada, na época.

Instalada a Vila Franca do Imperador, em 28 de novembro de 1824, embora criada desde 31 de outubro de 1821, com o nome de Vila Franca d’El Rey, organizou prontamente seus livros de escrituração municipal, entre eles o de “Assentamento dos

(20). — A. Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 114.

Gados” (21), destinado a registrar o ferro de marcar o gado dos criadores munícipes da nova vila, que era lindeira ao sul com Mogi-Mirim (vila desde 1769), a leste e ao norte com a Província de Minas Gerais (onde havia as vilas de São Carlos do Jacuí, o Arraial do Desemboque, em terras da atual Sacramento e o primitivo Arraial da Farinha Pôdre, depois Vila de Uberaba) e ao oeste com o sertão, onde só existiam a Freguesia de São Bento de Araraquara e o Arraial de Jaboticabal.

Desta enorme área acorreram 711 criadores para o registro exigido, desde 1825 a 1836 (688, em 1829), dizendo possuir um total de 37.768 bovinos (22), número relativamente pequeno, pois dá média de 50 cabeças por criador, que ainda seria menor se excluíssemos os 34 criadores, que disseram possuir mais de 200 animais.

Era, portanto, uma criação mais ou menos intensiva, com aproveitamento do leite, pastos cercados e o rebanho assistido diretamente pelo proprietário, numa repetição da paisagem sul mineira (23). Na região ainda existem velhas fazendas assobradadas, testemunhando esta fase inicial do povoamento.

O gado encontrou facilidades que explicam o sucesso de sua criação: pastagens naturais — o “capim mimoso” — ou o cerrado facilmente aberto a fogo, um planalto alteado a 1.000 metros, sem grandes calores e condensando chuvas (24), possibilidade de obtenção de sal em Mogi-Mirim, por estrada que permitia o trânsito de carros.

Neste quadro e nesta época surgiu o Arraial ou Capela do Carmo, a atual Ituverava. Embora a tradição insista no ano de 1815, a primeira referência que encontramos à Capela é um registro de batizado em 1818, no 1.º Livro de Assentos de Batizados da Matriz de Nossa Senhora da Conceição de Franca (25).

Que a ereção da Capela ocorreu na segunda década do século XIX é indubitável. Há mesmo o testemunho insuspeito

(21). — Códice n.º 973, do Museu Histórico de Franca. Os livros manuscritos do Museu Histórico de Franca são absolutamente inéditos.

(22). — Este total discorda dos 1.817 animais que o Marechal Muller, *Ensaio de um quadro estatístico da Província de São Paulo*, reedição literal de O Estado de São Paulo, 1923, pág. 126 — registra pouco depois.

(23). — Caio Prado Jr., op. cit., pág. 245.

(25). — José Setzer, *A distribuição normal das chuvas no Estado de São Paulo*, in *Revista Brasileira de Geografia*, VIII, I, pág. 28.

(25). — Trata-se do batismo de Antônia, filha de Sebastião Ribeiro e Maria Ribeiro, realizado na Capela do Carmo, sendo oficiante o Pe. Manuel Ribeiro dos Santos. Cf. 1.º Livro de Assentos de Batizados da Matriz de Nossa Senhora Conceição de Franca e Riopardo, códice da Cúria Arquidiocesana de Ribeirão Preto.

de D'Alincourt que em nota n.º 36 à sua conhecida obra (26) afirma: "Antes de chegar-se ao Calção de Coiro, pouco mais de légua, existe agora uma Capela sita em terreno desafogado, com mais de 15 moradas de casa, o que não havia em 1818; chamam a êste lugar simplesmente a Capela". Ora, D'Alincourt passando pela região no início de 1818 e afirmando que a Capela ainda não existia e sendo nela oficiado um batizado em setembro do mesmo ano, só uma conclusão se impõe: a Capela foi erecta entre fevereiro e setembro, provavelmente inaugurada a 16 de julho, festa de Nossa Senhora do Carmo.

Em tão pouco tempo de construção deveria tratar-se de um pequeno templo, construído pelos 15 moradores, auxiliados pela população rural das vizinhanças. Quem poderia ter tomado a iniciativa da construção e coordenado os esforços coletivos?

A tradição aponta o nome de Fabiano Alves de Freitas, que também teria doado o patrimônio à Nossa Senhora do Carmo, com o que absolutamente não concordamos. Nas "Listas Geraes de Moradores do Sertão do Rio Pardo", primeiro, e nas da Freguesia de Franca, depois, onde encontramos vários moradores antigos do que seria mais tarde o Arraial do Carmo, o primeiro e único nome Fabiano é o de Fabiano Alvares Silveira, a partir da Lista de 1821. Naquele ano, é registrado com 50 anos de idade, natural das Gerais, casado com Anastácia Moreira, de 40 anos. Seus filhos eram Antônio, de 24 anos, Luís, de 20, Camilo, de 18, Francisco, de 12, **Fabiano**, de 7, Gabriel, de 5, Francisca, de 10, Anastácia, de 4 e Culeta (Escolástica), de 3. Agricultor, com os demais moradores, plantou em 1821 8 alqueires de milho, de que colheu 37 carros e 2 alqueires de feijão, de que colheu e consumiu 20 alqueires. Sendo novo na região, sua produção em 1824 não só foi maior, como mais diversificada. Assim, "plantou 6 alqueires de milho e colheu 48 carros, 3 alqueires de feijão de que colheu 30 alqueires", a que se juntaram "30 arrobas de algodão, de que vendeu 8 arrobas a 640, que são 5\$120, vendeu 80 barris de aguardente que soma 128\$000".

Era, pois, um fazendeiro abastado, típico senhor patriarcal, capaz mesmo de ter doado o patrimônio e levantado a Capela. Pelo que se percebe, seu filho Fabiano Alves de Freitas não foi o doador do patrimônio em 1815, pois não tinha idade para isto. É certo que as idades são aproximadas, uma vez que, em 1830,

(26). — Luís D'Alincourt, *Memória sobre a viagem do porto de Santos a Cuiabá*, Rio de Janeiro, 1830, pág. 73.

aparece Fabiano Alves de Freitas como morador autônomo, separado do pai, com 19 anos. Ora, quem tem 19 anos em 1830, não teria 7 em 1821. Mas tenha nascido em 1811 ou em 1814, não poderia fazer doação em 1815. Em 1830 está registrado como natural das Gerais e já casado com Maria Joaquina, natural de São Paulo, com 14 anos. Ainda não tinham filhos e só possuíam uma escrava. “Vive da lavoura”, diz a relação geral da 3a. Cia. de Ordenanças da Villa Franca do Imperador, a que pertencia.

O erro da tradição deve ser atribuído ao fato de pai e filho serem homônimos mas não resta dúvida de que, se doação houve, o que acreditamos (27), foi efetuada por Fabiano Alves Silveira.

Os 15 moradores registrados por D’Alincourt cresceram — embora não tenhamos dados a este respeito — de tal modo que dez anos depois, a 28 de março de 1828, as autoridades francanas reconheceram a necessidade de dar ao Arraial o seu próprio Juiz de Paz, reunindo “em Câmara os milhores homens do povo”, que elegeram Fabiano A. Silveira (28).

Na mesma ocasião, demonstrando idêntico desenvolvimento, foram eleitos os juizes de paz da Freguesia da Cana Verde, atual Batatais (a 23 de abril) e de São Bento do Cajurú (a 11 de maio) (29).

Que seria o Arraial ou Capela do Carmo, por volta de 1830? Conserva o Museu Histórico de Franca um livro de grande valor para nos dar idéia aproximada de sua vida: é o de “Registro de Comerciantes” (30). O Livro se inicia em 1826, quando 28 comerciantes de Franca, 2 de Cajurú, 2 do Arraial da Cana Verde e 1 do Arraial do Carmo obtiveram seu alvará de licença. A distância da Vila e a falta de fiscalização indicam que outros negociantes já existiam na Capela, pois o seu número oscila muito nos anos seguintes. Assim é que 3 se registraram em 1827, novamente 1 em 1828, 7 em 1829, 11 em 1830, 5 em 1831 e 1832, 8 em 1833 e 1834. Além dos comerciantes de-

(27). — Fabiano A. Silveira devia ser homem metuculoso, pois a 14-2-1836 compareceu ao Cartório do 1.º Ofício de Franca para registrar a doação de um escravo a seu filho Felisberto Alves de Freitas. Cf. Livro n.º 10, registro n.º 556, pág. 59, do Cartório do 1.º Ofício de Franca. Ora, quem registra a doação de um escravo, com mais razão registraria a doação de uma patrimonho, o que deve ter feito no Cartório de Mogi Mirim.

(28). — Códice n.º 811, Livro de Atas da Câmara, pág. 29, do Museu Histórico de Franca.

(29). — Códice n.º 811, cit.

(30). — Códice n.º 945, Livro de Registro de Comerciantes, do Museu Histórico de Franca.

viam existir artifices, tais como os 105 profissionais que o Marechal Muller registrou para Franca logo depois (31) e que Chichorro, em 1814, dizia serem capazes de produzir todo o algodão e lã para vestir a tropa e a escravaria da Província (32).

Ora, um centro onde já existiam 11 negociantes matriculados, com número igual de seleiros, ferreiros, carpinteiros, etc., com uma capelinha onde periodicamente se praticavam os atos do culto, centro de fazendeiros que podiam exercer os cargos da república, com sua meia dúzia de ruas animadas aos domingos com movimentos de cargueiros e cavaleiros das tropas, mantendo comércio ativo com a vila-mãe e até mesmo com a capital da Província em viagem de três meses, em carro de boi, levando toicinho e algodão e trazendo sal e artefatos de ferro (33), já podia olhar com tranqüilidade o futuro e servir de ponto de partida para a continuação da marcha do gado no rumo do Triângulo Mineiro e de Mato Grosso (34).

Crescendo lentamente, é elevada a distrito — o 4.º Distrito de Franca — pela Lei n.º 9, de 18 de fevereiro de 1847, mas tudo leva a crer que continuou a ser um remançoso centro de criadores, acomodando a sua situação econômica, com a rotina quebrada pelas festas da Igreja e pelas eleições, até que o impacto cafeeiro viesse transformá-lo completamente.

(31). — Marechal Muller, *op. cit.*, pág. 241.

(32). — Manuel Cunha de Azevedo Coutinho Souza Chichorro, *Memória em que se mostra o estado econômico, militar e político da Capitania de São Paulo, em 1814*, in *Revista do Instituto Histórico Brasileiro*, tomo XXXVI, I, 197.

(33). — A. Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 114.

(34). — Nelson Werneck Sodré, em *Oeste — Ensaio sobre a grande propriedade pastoril*, Livraria José Olímpio Editôra, Rio de Janeiro, 1941, estudando a origem dos elementos povoadores do sul mato-grossense, atribui-lhes origem francana, por ser Franca o seu ponto de partida, em 1829. Entretanto, consultando os manuscritos do Museu Histórico de Franca e o Livro de Batismos da Matriz de Franca, constatamos que boa parte dos pioneiros que se afazendaram pelas margens dos rios Sucuriú, Verde, Pardo, Amambá, nos campos de Vacaria e do Pantanal, fundando as atuais cidades de Aquidauana, Três Lagoas, Coxim, Miranda, Campo Grande, etc., residiam em fazendas mais próximas da Capela do Carmo, que de Franca. Tal é o caso, por exemplo, de D. Senhorinha, mulher do célebre Guia Lopes, filha de Antônio Gonçalves Barbosa, que nasceu na Fazenda Soledade, bem como seus irmãos e primos. D. Senhorinha foi batizada no dia 22-3-1822, tendo um mês de idade, pelo Pe. Antônio Rodrigues Moreira. Foram padrinhos seus tios Inácio Gonçalves Barbosa e sua mulher. Tal fato está em franca contradição com o que conta o Marechal Rondon (Rondon conta sua vida, de Esther de Viveiros, Livraria São José, Rio, 1958, pág. 184), que a encontrou ainda lúcida, em 1902, na sua Fazenda Jardim, no sul de Mato Grosso, dizendo ser mineira de origem. Mineiros eram seus pais e tios. Ela, porém, nasceu em Ituverava.

A cidade de Ituverava.

A marcha do café pelo interior paulista é bem conhecida, depois do magistral estudo de Sérgio Milliet (35), que acompanhou sua avançada para o nordeste e para o oeste.

No Carmo da Franca, a primeira referência que encontramos ao café foi a Lei Municipal n.º 5, de 1899, criando um impôsto de 2\$000 por cada 1000 pés de café, reduzido posteriormente para 1 real por cafeeiro que tivesse atingido 4 anos e só vigorando para os fazendeiros que tivessem mais de 15.000 cafeeiros formados.

Era a “onda verde” irrompendo violentamente, desprezadas as duas fazendas de café da região de Franca, consignadas pelo Marechal Muller (36). Em 1905, o impôsto sôbre café foi orçado em 2:800\$000, o que faz supor a existência de 3 milhões de cafeeiros em terras do município, que tinha sido criado a 10 de março de 1885, com o nome de Vila do Carmo da Franca.

Por sua vez, a Companhia Mogiana, que com seu ramal de Franca atingira Rifaina, às margens do rio Grande, em 1888, inicia o de Igarapava, que atinge o Carmo a 1.º de agosto de 1903 (37).

Êstes dois fatos, a chegada do café e a da ferrovia, mais ou menos concomitantes, determinaram modificações radicais no velho centro de criadores.

A primeira grande transformação foi a verdadeira mudança de “sítio” urbano (38). A estação da ferrovia localizou-se a quase dois quilômetros do núcleo antigo, 30 metros mais alta, em ponto totalmente despovoado e separado da cidade por grandes extensões de cerrado. Êste fato iria constituir um problema permanente para a população, como o demostram as repetidas leis e outros atos municipais, que procuravam regular o transporte de passageiros para a estação e disciplinar os condutores dos numerosos veículos a tração animal que faziam o serviço (39).

(35). — Sérgio Milliet, *Roteiro do Café*, in *Boletim Geográfico* n.º 95 e 96, fevereiro e março de 1951.

(36). — Marechal Muller, *op. cit.*, pág. 24.

(37). — Odilon Nogueira de Matos, *O Desenvolvimento da Rêde Ferroviária e a Expansão da Cultura do Café em São Paulo*, in *Boletim Geográfico* n.º 133, julho e agosto de 1956, pág. 374 e Antônio F. Carvalho e Silva, *Município de Ituverava*, São Paulo, manuscrito inédito, 1943, pág. 23.

(38). — Observação feita ao Autor pelo Dr. Antônio Barbosa Lima, que nos deu preciosos conselhos sôbre a evolução de sua cidade.

(39). — Lei Municipal n.º 32, de 17-8-1903.

Entretanto, à atração da ferrovia, veio juntar-se outro motivo: a excelência da topografia da área despovoada, em relação ao sítio primitivo. Na verdade, o velho sítio não era muito favorável. Localizado na margem esquerda do Ribeirão do Carmo, próximo à Cachoeira do Inferno — um desnível de 5 m., no afloramento do basalto, visível de qualquer ponto da cidade velha, que motivou a denominação tupí da cidade: “salto brilhante” — assentava-se diretamente na encosta que desce para o Córrego Lavapés, com declividade mais ou menos acentuada. Como a antiga Capela, hoje destruída, e todo o casario mais antigo ficavam na parte mais baixa da encosta, o crescimento só tinha uma orientação possível, que era buscar as partes mais altas, na direção do oeste. Ora, para oeste ficavam também a estação e os terrenos planos, circundados pelos córregos Lavapés e Calção de Couro — um verdadeiro **plateau** de “terra roxa”, que capeia, numa espessura aproximada de 15 m., um lençol de basalto de 80 m., provenientes de um “dique” a oeste da estação (40) — muito mais favoráveis à urbanização e que já tinham sido atingidos pela cidade, no que é hoje a sua principal praça e ruas adjacentes, limites do contestado patrimônio de Nossa enhora do Carmo.

A modesta cidade (41), iluminada com somente 20 lâmpêes a querosene, assim mesmo nas noites sem luar (42), que ainda tinha vacas leiteiras nos quintais (43), toma a decisão de incorporar, por compra, ao perímetro urbano, todo o terraço que se alteia suavemente até a estação, abrindo uma larga avenida, que passaria a ser o seu eixo central (44).

O antigo traçado em xadrês da parte velha, de ruas estreitas e pouco extensas, com a poeira avermelhada se levantando em nuvens nos meses de inverno ou tudo enlameando nos meses chuvosos, com seus sobrados — hoje desaparecidos — e suas casas de beirais longos e janelas de guilhotina, com a côr externa inconfundível das cidades de “terra roxa”, misto de pó e lama, borrando a caiação, viu-se interrompido no contacto com a parte nova, acrescentada abruptamente, de ruas largas e compridas, paralelas ou transversais à Avenida.

(40). — Júnior Tôres de Castro, Relatório das medidas de eletro-resistividade para investigar as possibilidades de água no sub-solo, em Ituverava, São Paulo, 1960, manuscrito inédito.

(41). — Elevada a esta categoria pela Lei Municipal n.º 7, de 11-6-1895.

(42). — Contrato de 19-5-1896. Cf. Livro de Registro de Contratos.

(43). — Lei Municipal n.º 10, de 28-11-1895.

(44). — Lei Municipal n.º 31, de 17-8-1903.

Uma nova cidade nascia, com novas ruas e novas praças, previamente traçadas pelo próprio poder municipal. E, como o plano de uma desprezou o de outra, há típicos cotovelos em que ruas mudam de direção, mostrando, ao vivo, as duas fases distintas da vida urbana.

Uma nova mentalidade parece ter também dominado seus habitantes. Já não querem o nome antigo, que permitia confusões com Franca e pedem à Câmara e Senado estaduais nova denominação (45), que resultou na Lei Estadual n.º 664, de 6 de setembro de 1899, com o nome atual; desapropriam casas para o “aformoseamento” da Praça principal (46) e para uma melhor perspectiva da Avenida, o grande orgulho da época (47); obrigam os proprietários a cair anualmente os edifícios (48) e a cercar de muros de taipa — de que ainda existem muitos — os terrenos não construídos (49).

Naturalmente, a razão de tôdas estas transformações era o café, que trazia enriquecimento geral, como revela o aumento vertiginoso dos orçamentos municipais, que de poucos reais de 14 contos em 1896, mais do que dobra 10 anos depois, para atingir mais de 100 contos em 1914, isto é, multiplicou-se por 7, em somente 18 anos (50).

Daí, outras iniciativas do poder público, tais como, a iluminação elétrica da cidade (51), o serviço de abastecimento de água (52), a construção do matadouro e de muro para o Cemitério (53), o alinhamento das ruas e ajardinamento das praças (54), tudo realizado na primeira década deste século.

A população também acompanhou o crescimento, embora mais expressivamente no município que na cidade. Assim, de 4.939 habitantes em 1890, no município, saltou para 16.215, em 1920, para atingir 32.212, em 1940, com um índice de crescimento espantoso para zona de povoamento antigo. Na cidade apareceram, pouco numerosos, imigrantes italianos, japo-

(45). — O Diretório local do Partido Republicano propôs o nome de Carmo da Cascata, que foi aprovado na Câmara mas o Senado Estadual emendou o Projeto de Lei n.º 103, substituindo-o para Ituverava. Cf. Antônio F. Carvalho e Silva, *op. cit.*, pág. 5.

(46). — Contrato de compra de 19-3-1908. Cf. Livro de Registro de Contratos.

(47). — Contrato de compra de 3-8-1908. Cf. Livro de Registro de Contratos.

(48). — Lei Municipal n.º 29, de 14-10-1902.

(49). — Lei Municipal n.º 69, de 16-11-1908.

(50). — Cf. Livro de Registro de Leis.

(51). — Cf. Livro de Registro de Contratos, em 1909.

(52). — Contrato de 3-8-1908. Cf. Livro de Registro de Contratos.

(53). — Contrato de 9-6-1902. Cf. Livro de Registro de Contratos.

(54). — Lei Municipal n.º 6, de 12-4-1899.

nêses e principalmente sírio-libaneses, que hoje dominam o comércio varejista.

Evidentemente, o novo espaço urbano colocado à disposição do crescimento, ainda está longe de ser totalmente ocupado. As vizinhanças da estação ferroviária estão sendo loteadas agora, prolongando-se as paralelas da Avenida.

Entretanto, a avançada para os trechos altos — onde há dificuldade de abastecimento de água — deverá receber um novo e grande impulso, com a inauguração do traçado asfaltado da Via Anhanguera, cujo trecho mais próximo da cidade está a algumas centenas de metros a oeste da estação.

O centro da cidade, porém, fixado pela nova igreja matriz, que também se mudou do “Largo Velho”, pelos cinemas, pelas agências bancárias e pelas casas comerciais mais importantes, dificilmente sofrerá nova mudança.

O impacto cafeeiro do final do século passado será ainda por muito tempo a chave para explicar a evolução urbana de Ituverava.

Ituverava, novembro de 1960.

JOSE' GERALDO EVANGELISTA

Licenciado em Geografia e História pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo