

VIAGEM PELO VALE SENTIMENTAL DO JUNDIAÍ

Geraldo Barbosa TOMANIK

Há pouco, no Paço Municipal, comecei a observar da janela a vista panorâmica que se descortinava daquelas alturas, abrangendo uma enorme área urbana. Por entre o casario e as ruas, notei uma nova avenida surgindo onde antes fora o antigo leito da Sorocabana.

Lá existiu, durante quase cem anos, a **Estrada de Ferro Ituana**, inaugurada em 1873, debaixo de muita solenidade. A primeira viagem foi feita com o trem todo embandeirado e num dos vagões ia uma comitiva da capital da Província e de Jundiaí, numa festiva confraternização, cujo motivo era o ideal republicano, que então já se efervescia na política do Segundo Reinado. Essa caravana destinava-se a participar da Convenção Republicana, a realizar-se em Itu no dia seguinte.

Observei, assim, o quanto de transformação houve no decorrer desses cento e vinte anos. Hoje, aquela faixa de terra se transformou numa avenida, denominada “dos Ferroviários”, nome, aliás justo por se homenagear a laboriosa classe dos ferroviários e resgatar a própria história jundiaieense. Afinal, no século passado, fomos um centro ferroviário de expressão nacional, onde cinco ferrovias existiram, além de quinze estações no município.

Certa vez, no início dos anos cinqüenta, tive de me dirigir a Itu e resolvi fazer a viagem pela **Ituana**. Numa típica manhã outonal jundiaieense, de céu muito azul, onde apenas alvas e raras nuvens eram levadas pelo vento de sudeste, na “gare” esquerda da **São Paulo Railway**, estava o velho trem, que se compunha de dois vagões (1ª e 2ª classe), o carro de bagagens e correio e a locomotiva “Baldwin”, com a sua caldeira pronta para a partida. Após o estridente apito do guarda-trem dando a ordem de partida, o maquinista acionava o lânguido silvo da locomotiva, toda reluzente nos seus metais, que brilhava na convulsão da fumarada que a envolvia e pôs-se a deslizar mansamente sobre os trilhos, deixando pouco a pouco aquele ponto de embarque.

Com o olhar perdido por entre o panorama que então começava a ver, deslocavam-se os altos da cidade (mais precisamente o morro do

escadão), os prédios da Eletro Metálica, o imponente grupo escolar Siqueira de Moraes e o grupo velho, assim denominado; a residência do Engenheiro Pedro Soares de Camargo, hoje o prédio da Câmara, outros fundos de residência e o Politeama, de placa em letras garrafais; depois, olhando para os baixos, o Cottonificio Fides de Rappa & Milan, a Argos Industrial e logo em seguida os terrenos quase alagadiços do Guapeva (que atravessamos por um pontilhão), o campo do Minas, os armazéns do Rappa e uma passagem de nível na rua Doutor Torres, ainda com suas famosas porteiras que tanto azucrinaram pedestres e veículos (o viaduto só seria inaugurado em 23 de setembro de 1950).

Com frenéticos apitos, ia aquele trem passando por entre os terrenos da Companhia Paulista e nos fundos das residências que vinham a seguir nas ruas Padroeira, Siqueira de Moraes, São Bento, vendo-se os prédios das indústrias Andrade Latorre. Em seguida, vinham as ruas Doutor Almeida e Abolição e mais uma passagem de nível. Entrávamos numa curva à esquerda e atingíamos os bairros da Ponte de Campinas e Vila Lacerda, passávamos pelo Leprosário São Lázaro, vindo, em seguida, os terrenos ainda desocupados da rua do Retiro. À direita, avistavam-se as margens do rio Jundaiaí - que corria em direção oeste - e, aos fundos, os terrenos da progressista Hortolândia. Ia o trem, agora, desenvolvendo relativa velocidade, tendo à direita o rio onde, em trechos encachoeirados, havia um e outro pescador em busca de traíras, lambaris e prateados. A viagem prosseguia tranqüila, e da janela do trem ia observando a sucessão de bucólicas paisagens, como a extensa várzea, onde se viam nos alagadiços algumas garças indiferentes ao estrondo, chispas e fumaradas.

Para os lados do Sudoeste, a exuberância das matas que rodeavam as encostas da Serra do Japi. "Lá, um refúgio ideal da fauna remanescente do Planalto Paulista, que já infelizmente vinha sofrendo depredação, assim como a flora que pouco se recupera devido à fragilidade do solo e da baixa fertilidade. Seus bordos escarpados funcionam como se fossem um pequeno platô inclinado para Oeste-Sudoeste. A região de Jundiaí, envolvendo a Serra do Japi e as colinas da bacia do Jundiaí, constitui-se numa das áreas chaves da geomorfologia do setor interior do Planalto Atlântico Paulista. Embora tenha sua própria complexidade geológica em função sobretudo das estruturas de xistos e quartzitos pré-cambrianos regionais, seus maiores problemas são de ordem geomorfológica", disse o mestre Aziz Nacib Ab Sáber no estudo que fez para o tombamento da Serra do Japi (Processo do Condephaat nº 20814/79).

Ainda sobre a Serra curiosas informações vamos encontrar na obra escrita por José Bonifácio de Andrada e Silva, em companhia de seu

irmão Martim Francisco, intitulada *Viagem mineralógica na Província de São Paulo*, de 1821, da qual transcrevo alguns trechos interessantes: “É para admirar que não haja lagos naquelas espécies de algares ou crateras; tal, porém, é, de uma parte a evaporação, e da outra a natureza esponjosa do terreno, que as águas da chuva não se podem juntar e conservar. Na Fazenda Japi, vimos caças, como pacas, veados, tatus, antas, jacus, pombas, etc.... O terreno quase todo não permite cultura e somente pouco dele pode servir para criação de gado; contudo, nos lugares em que vi as plantações de cana, milho, feijão, mandioca e algodão que davam bem, mas é tal a indolência e preguiça dos habitantes, que preferem viver como os árabes no deserto, a cultivarem a terra. Se ao menos para melhorar os pastos tivesse o cuidado de os queimar, poderiam aumentar os seus rebanhos, principalmente os de bois, que são de boa raça, e fazer mais manteiga e queijos. Confesso que nunca vi touros tão belos e tão robustos como os da fazenda Monserrate, e agora me pertencem. Ao mesmo tempo não podemos deixar de sentir a falta de bosques. Todas as antigas matas foram barbaramente destruídas com o fogo e o machado, e esta falta acabou em muitas partes com os engenhos (sabe-se pelas observações de viajantes estrangeiros da existência de 29 engenhos de açúcar e aguardente naquela região). Se o Governo não tomar enérgicas medidas contra aquela destruição, sem a qual não se sabe cultivar, depressa se acabarão com todas as madeiras e lenhas; os engenhos abandonados, as fazendas esterilizarão, o população emigrará para outros lugares e a civilização atrasar-se-á. A administração da Justiça e a punição dos crimes cada vez experimentarão maiores dificuldades no meio dos desertos”.

Nesse relato, o autor constatou que a depredação já vinha de longa data. O homem não se conscientizou e nem criou suficiente juízo para habitar este planeta.

Voltando à minha sentimental viagem, ia o trem cumprindo seu itinerário. No seu trajeto, acompanhava sempre o rio, passando pelas localidades de Cesário Mota, Itupeva, Monserrate, Quilombo, Morungaba, Fazenda Cachoeira, Itaici (ponto de baldeação para Indaiatuba e Piracicaba) Pimenta, Salto. Até aqui o combolo completava 58 quilômetros de viagem. Af, nosso lendário rio Jundiaí deságua sobre o Tietê. A pouco mais de cinco quilômetros, entrava a Ituana na “gare” da estação da histórica Itu, que foi a “Fidelfíssima” ainda no Primeiro Império, como a denominou D. Pedro I.

E assim terminou a viagem através do Vale do Jundiaí. Hoje em dia, esse antigo ramal ferroviário bem poderia funcionar como verdadeira atração turística, caso tivesse sido aceita a idéia do engenheiro Torres Neves, ainda em fins do século passado, de abrir uma avenida marginal ao leito da Ituana.