

Breve histórico da estrada Santa Bárbara D'Oeste - Capivari¹

Da Avenida Monte Castelo, em Santa Bárbara d'Oeste, até as ruas centrais da cidade de Capivari, guardam entre si pouco mais de 30 km de distância². O município de Capivari faz fronteira ao sudoeste de Santa Bárbara, e desde o início da povoação de ambos, interligavam-se por caminhos que cruzavam vaus de rios que cortavam a região e provavelmente por estradas utilizadas por tropeiros e toda a sorte de viajantes.

Em agosto de 1941, em resposta a uma circular do Departamento das Municipalidades do Estado de São Paulo³, o prefeito barbareense da época, Plácido Ribeiro Ferreira, elenca todas as estradas que passam por Santa Bárbara, e vemos que o prefeito destaca que o executivo barbareense cuidava de 64 km de estradas municipais. Entre elas, os 15 km da estrada que ligava a cidade ao município de Capivari. Ferreira ainda relata o estado das estradas municipais nos idos da década de 1930:

“Em 1935 as estradas municipais eram consideradas apenas carroçáveis. As pontes construídas sobre cabeceiras de terra, logo na primeira grande enxurrada, ruíam. A situação do lavrador nessa época, em questão de vias de comunicação, era então desesperadora⁴.”

Diante da situação das estradas sob a jurisdição municipal, o prefeito e o Conselho Consultivo Municipal⁵ resolveram abrir uma concorrência pública para a reconstrução e conservação das estradas. Porém, o elevado custo⁶ que a concorrência apurou acabou por inviabilizar essa possibilidade de resolver o problema, fazendo com que a municipalidade barbareense optasse por adquirir, em 1936, um conjunto de plaina e trator⁷ para que, com o auxílio da verba estatal destinada aos municípios para conservação de suas estradas, lograsse êxito na tarefa de manter as estradas em bom estado. Com essa conjunção de fatores que datam do início da década de 1940, o prefeito Ferreira aponta como “simplesmente invejável” o estado das estradas municipais, assinalando que a largura das mesmas mede de “5 a 10 metros”, estando os “esgotos perfeitamente em ordem” e “39 pontes existentes, feitas com bate-estaca, de guarantan e com quatro metros de largura, por 6 até 12 metros”. Isso era possível, além das condições já citadas, pela coleta dos impostos para a conservação das estradas recolhidos junto aos proprietários por cujas terras passavam as estradas. O prefeito dá números ao êxito da cobrança do tributo, apontado que no exercício de 1940, de “63:500\$000 lançados 58:691\$700 foram recolhidos”⁸.

Além da melhora, nesse período descrito pelo prefeito, pode estar nesse mesmo documento os motivos do posterior mal estado de conservação das estradas municipais e a que é o nosso objeto de análise nessa pesquisa, a estrada Santa Bárbara – Capivari. Por motivos não explicitados na resposta da prefeitura barbareense à circular do governo Estadual a verba para a conservação das estradas intermunicipais para as cidades do Estado de São Paulo, estava

¹ Pesquisa e texto José Fernando Fonseca de Rezende e Wander Luíz de Oliveira. Assistentes de documentação do CEDOC da Fundação Romi. Agosto/2020.

² Ver o mapa em <http://abre.ai/mapasbocapivari> – visitado em 21/07/2020.

³ Cf. <http://abre.ai/livrosolicios1941> p.214. Idem.

⁴ Idem, ibidem.

⁵ Idem. p.215. Idem.

⁶ A menor proposta orçava em 88:800\$000 no primeiro ano e no segundo, 28:800\$000. Cf. *loc. cit.* p.215.

⁷ *Loc. cit.* p.215.

⁸ Idem, ibidem.

orçada para o exercício de 1942 em 6:000\$000⁹ por cada estrada sob a responsabilidade do poder municipal, acarretando, aponta Plácido Ribeiro, numa diminuição de mais de 46:000\$000 na verba original. Esse fator, prevê o prefeito, acarretará na “volta de estradas ruins” pois o corte na mesma levará ao desprezo de “71 quilômetros¹⁰” dos 125 a serem conservados pela prefeitura, além do conjunto, plaina e trator, de propriedade da prefeitura de Santa Bárbara, necessitarem de reparos e futura reposição.

Se é fato que essa redução de verbas levou ao estado precário das estradas nos anos que em seguida vamos analisar, essa pesquisa carece de fontes que o comprovem com precisão, contudo, os fatores levam a crer que o cenário que se desenhou no decorrer da década de 1940 é também fruto dessa redução no orçamento Estatal.

No meio da década de 1940, em 31 de maio de 1946, o prefeito Benedito da Costa Machado, em resposta¹¹ a uma circular do Diretor Geral do Departamento das Municipalidades do Estado de São Paulo, Antonio de Carvalho Fontes fornece algumas informações sobre as estradas sob a responsabilidade de Santa Bárbara d’Oeste: eram então 125 km que estavam sendo conservadas pela prefeitura municipal. E, entre elas, “a estrada de maior importância no município, sem dúvidas a que liga esta cidade [a] de Capivari [...]”¹². Além disso, Didi Machado assinala que a importância dessa estrada se deve ao fato de a mesma servir a uma “grande área agrícola” e “além de dar vazão à safra de 3 usinas de açúcar e álcool¹³”. “Conta esse trecho de 26 quilômetros” – relata Machado – “incluindo diversas pontes e boeiros¹⁴”.

Concluimos então que a estrada que ligava Santa Bárbara d’Oeste ao município de Capivari (e também, no meio do caminho, a cidade de Rio das Pedras), ganhou com o tempo grande importância para o escoamento da produção agrícola do município, que era, como se sabe, predominantemente voltada à produção sucroalcooleira. No período da cidade que estamos analisando, achavam-se no trecho até os limites com Capivari diversas fazendas e plantações de cana-de-açúcar, muitas de propriedade das grandes usinas locais e, portanto, a importância de uma estrada de rodagem que não impedisse esse movimento. Veremos, entretanto, que mesmo com a relevância dessa via para o município e até aos municípios vizinhos, não bastaria por si só para angariar os recursos necessários para o traçado de uma rota definitiva e da infraestrutura necessária para seu bom funcionamento.

Contudo, com o desenvolvimento econômico de Santa Bárbara e das demais cidades da região, o interesse em estradas de rodagem em boas condições aumentou de modo significativo, vindo a esbarrar, no entanto, nos limites impostos pelos cofres públicos, uma vez que essas vias de acesso eram de propriedade municipal. Como se pode ver no livro de ofícios¹⁵ expedidos pela Prefeitura Municipal de Santa Bárbara, o prefeito Lourival João Kirches oficia ao Exmo. Sr. Governador do Estado, na época, Adhemar de Barros, pedindo uma intervenção estadual para o trecho que ligava os dois municípios. Era fevereiro de 1948 Santa Bárbara e Capivari, pelo que se infere dos ofícios encontrado no livro oficial citado acima¹⁶, desejavam que o Estado tomasse conta da estrada que os ligava, sempre ressaltando que os altos custos de sua manutenção e a precariedade dos recursos destinados às estradas em ambos os

⁹ Idem, p.216.

¹⁰ Idem, p.216.

¹¹ Cf. http://abre.ai/livro_1946 p.326.

¹² Idem, ibdem.

¹³ Idem.

¹⁴ Idem.

¹⁵ Cf. <http://abre.ai/livrooficios> - p.20. Idem.

¹⁶ Idem. p.275. Idem.

executivos municipais, impediam-nas de alcançar um bom resultado. Em ofício de agosto¹⁷ de 1948, o prefeito Kirches volta a enfatizar, ao Diretor Geral do DER-SP (Departamento de Estradas de Rodagem), que os municípios em questão não são ligados por rodovia estadual, como era do interesses dos executivos das cidades, e assinala: *“nunca foi passado a plaina e trator do Estado na referida rodovia¹⁸”* e que no início de seu mandato em Santa Bárbara foi obrigado a despender *“elevadíssima importância para reconstruí-la, dado ao péssimo estado de conservação em que se achava¹⁹”*.

Os problemas com o acesso por essa estrada, acumulavam-se, pois a própria condição climática, por exemplo, poderia obstruir o acesso ao município vizinho, como se lê no ofício²⁰ do executivo barbareense encaminhado ao Diretor do Ensino Secundário do Ministério da Educação, Dr. Haroldo Lisboa da Cunha, em outubro de 1948, no qual solicitava a autorização para mudar o local dos exames dos alunos inscritos no “curso de madureza” em Santa Bárbara, que seriam aplicados em Capivari, para a cidade de Mogi-Mirim. A natureza da solicitação era o péssimo estado da estrada de rodagem entre as cidades por causa das “grandes chuvas destes últimos dias”.

O problema, entretanto, só foi resolvido, e ainda de maneira apenas parcial, nos primeiros anos da gestão do prefeito Américo Emílio Romi (1952 – 1955). As notícias que dão conta da construção de um novo traçado para a estrada que ia dar nos limites de Capivari pela nova administração. Um exemplo é o artigo de março de 1952, no Jornal D’Oeste, intitulado “O povo pode confiar!²¹”, que expondo o plano de governo de Romi, dedica dois parágrafos ao que seria a mais importante obra daquela gestão:

“[...] a construção de uma nova estrada com todos os requisitos da moderna técnica rodoviária, afim de encurtar e melhorar a comunicação desta cidade com a vizinha [sic] cidade de Capivari.²²”

Para ilustrar a importância dessa obra que a nova administração municipal entendia como de importância ímpar, o articulista Petit Grillo ressalta que *“Todo o nosso povo não desconhece a intensidade de trânsito que apresenta a estrada velha, que é estreita e cheia de curvas fechadas, não dispendo de pontes seguras e nem de um regular escoamento de águas, deficiências essas que, na época das águas respondem pela interrupção das comunicações entre ambas as cidades. Pois essa estrada, que serve a numerosos moradores deste município e de Capivari, está sendo quase totalmente remodelada, com o seu traçado e nivelamento grandemente modificados, e bastante alargado [...]”²³*.

O traçado dessa nova estrada intermunicipal exigiu do executivo barbareense bastante influência tanto entre os proprietários de áreas por onde passaria a rodovia quanto junto ao governo Estadual, na forma de petição de verbas para o auxílio na empreitada²⁴. A nova rodovia que ligaria Santa Bárbara ao município de Capivari seria estendida, no novo traçado

¹⁷ Idem, ibdem.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Idem.

²⁰ Idem. p.410. Idem.

²¹ Ver o Jornal D’Oeste, 16/03/1952, p.1.

²² Idem.

²³ Idem.

²⁴ Menção a esses fatores na obra podem ser vistos também no mesmo artigo citado.

até as divisas de ambos os municípios, marcado na época pela “Usina Açucareira Bom Retiro (Fortes)²⁵”.

Com a conclusão das obras que tornaram possíveis a nova rodovia Santa Bárbara – Capivari, já no segundo ano da gestão Romi no executivo barbareense, a Câmara Municipal decidiu, por unanimidade, denominar essa estrada de “Via Romi”, homenageando assim o prefeito que havia viabilizado a obra. A homenagem foi revestida de formas legais na Resolução Nº 6 de 4 de maio de 1953²⁶, documento que trazia em seu Artigo 1º²⁷ a seguinte determinação: “Fica denominada ‘Via Romi’ a rodovia intermunicipal Santa Bárbara d’Oeste – Capivari²⁸”.

Com as obras em fase final, o prefeito Américo Emílio Romi decide homenagear²⁹, oferecendo um churrasco e jogos esportivos aos diretores da Divisão Regional do DER (Departamento de Estradas de Rodagem), aos trabalhadores dessa divisão, aos vereadores da Câmara Municipal barbareense e aos proprietários das terras cujo traçado da rodovia cortou, e que as cederam sem ônus ao executivo municipal. Partidas de basquete e futebol³⁰ foram disputadas entre equipes barbareenses e dos operários do D.R-5, respectivamente na quadra da escola Professor Inocêncio Maia e no estádio do União Agrícola Barbareense F.C, sendo no final da manhã, oferecido um “churrasco e chop³¹” no sítio “Amador Bueno” para os participantes.

A inauguração da “Via Romi” aconteceu no dia 13 de agosto de 1953³², com a presença do governador do Estado de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, que além dessa inauguração participou de outras solenidades em Santa Bárbara d’Oeste.

As comemorações pela entrega da rodovia tomaram a manhã e o início da tarde do dia 13, sendo o governador homenageado em sessão solene, com a colocação de seu retrato na sala de sessões da Câmara Municipal e agraciado com o título de “Cidadão Barbareense” pela edilidade. Após essa sessão especial na Câmara, e de participar de outras solenidades, no final da manhã, às 11h30, foi inaugurada a “Via Romi”, cuja obra foi marcada pela construção de um obelisco na divisa entre as cidades. O dia festivo foi encerrado com um churrasco oferecido pelo prefeito Emílio Romi em uma de suas propriedades, do qual tomaram parte autoridades municipais, o governador, sua comitiva e outros tantos convidados.

Por hora, e com um novo traçado, Santa Bárbara d’Oeste punha a termo um de seus problemas de infraestrutura.

Ainda que a inauguração do novo traçado com consequente ampliação, construção de pontes e esgotos, a rodovia para Capivari não era pavimentada, sendo cascalhada em sua extensão e, mesmo que resistindo melhor do que no passado as intempéries, continuava, no entanto, a apresentar problemas para seus usuários. A solução para o problema demorou décadas e, apenas em 1985³³, já na administração do prefeito José Maria de Araújo Junior, a estrada foi pavimentada completamente, sendo 21.800 metros de asfalto no total da obra.

²⁵ Cf. em Jornal D’Oeste, 29/06/1952.

²⁶ Cf. a resolução publicada no Jornal D’Oeste, 10/05/1953, p.1.

²⁷ Idem.

²⁸ Cf. a Ata da Sessão Extraordinária da Câmara Municipal de Santa Bárbara d’Oeste de 04/05/1953.

²⁹ Cf. em Jornal D’Oeste, 21/06/1953.

³⁰ Idem.

³¹ Idem.

³² Cf., para a inauguração e demais eventos, as seguintes edições do Jornal D’Oeste, 02/08/1953 e 23/08/1953.

³³ Cf. o Jornal D’Oeste, 14/12/1985.

O asfaltamento da rodovia foi inaugurado no dia 14 de dezembro de 1985³⁴, no mesmo local de sua inauguração 32 anos atrás, no marco da divisa entre Santa Bárbara e Capivari. Essa solenidade de “reinauguração” contou com a presença de diversas autoridades municipais e estaduais, os filhos do ex-prefeito e Comendador Américo Emílio Romi, Giordano, Álvares e Romeu Romi, entre outros, como o deputado federal e ex-prefeito de Americana, Ralph Biasi, o Secretário de Estado dos Transportes de São Paulo, Adriano Murgel Branco.

Na ocasião, por força de uma Lei Estadual³⁵ de autoria do então deputado estadual Vanderlei Macris, a estrada passou a ser oficialmente denominada de Rodovia Comendador Américo Emílio Romi (SP-306), no entanto, sua denominação original, Via Romi, seja usada mais comumente pelos habitantes de ambas às cidades até os dias de hoje.

³⁴ Cf. as matérias nos seguintes jornais: Diário de Santa Bárbara, 12/12/1985. Jornal D'Oeste, 12/10/1985; 14/12/1985. Edição Barbarense, 15/12/1985.

³⁵ Lei Estadual Nº 4.884, de 05/12/1985. Cf. em <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1985/lei-4884-05.12.1985.html> - visitado em 23/07/2020.