

Capítulo 38

ESTRADAS E PONTES

PROBLEMA antigo sempre tem sido o das estradas e pontes municipais. Região montanhosa, com muitas águas, há necessidade de numerosas pontes. Construídas de modo precário, por ocasião de fortes chuvas de verão as mesmas são levadas de roldão pela enxurrada, com grande prejuízo, também, do leito carroçável de mais de setecentos quilômetros das vias que cortam o município nos mais variados sentidos. Havia pelo menos duas pontes de propriedade particular, de que falaremos mais adiante. Cheguei a conhecer pontes cobertas de telhas, processo adotado para a sua conservação. As porteiras também eram cobertas de telhas. Não as vi assim em outro lugar.

Quantos aos caminhos, primeiro foram as picadas, pelas quais passavam as tropas, transportando pessoas e mercadorias. Depois abriram-se sinuosas estradas para carros de bois. Chegaram mais tarde as carroças e carroções, repetindo veículos semelhantes existentes na Itália. E mais adiante ainda, tivemos os trólis, semitrólis, caleches e, depois ainda, as charretes.

Só por volta de 1911 registramos notícia do aparecimento de automóveis na cidade. Poucos ainda, artigo de luxo, só os ricos podiam comprá-los. Estocava-se gasolina em casa, em latas de 18 litros, importadas dos Estados Unidos.

O automóvel, com as modernas rodovias asfaltadas, passaram a impedir o aparecimento de novas cidades. Estas nasceram dos pousos, das paradas. Não havendo agora necessidade de parar, os pousos não existem, as cidades que aí estão serão cidades permanentes, tendentes a crescer vedando o surgimento de novos grandes conglomerados humanos, a não ser em extensas regiões, como a Amazônia. Nos tempos modernos poucas cidades surgiram, assim mesmo projetadas: La Plata, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília.

Ponte Nova

Na ata a Câmara Municipal de 8-8-1878 encontramos orçamento da quantia de 1:800\$000 “no caso de ser a ponte reconstruída radicalmente e coberta de telhas, como é conveniente para sua solidez e conservação e no caso de fazer-se um simples reparo na ponte em que acha mais danificada a Comissão orça a despesa em quantia limitada, mas entende que vantagem alguma dá a aplicação desta quantia em tal conserto por que o estado geral da ponte é mau e não aproveita o conserto devendo ser reconstruída”. Essa ponte era uma ponte sobre o Rio Pardo. A Câmara determinou o arquivamento do parecer, evidentemente por falta de recursos.

- A ata de 11-8-1883 registra que a Câmara passou por uma procuração constituindo seu bastante procurador em São Paulo o dr. Antônio da Silva Prado, com poderes especiais para receber no Tesouro Provincial a quantia de um conto de réis, consignada aos consertos da estrada do Espírito Santo do Rio do Peixe a Casa Branca. Oficiou-se nesse sentido ao presidente da Província.

- Em sessão de 10 de junho de 1884 a Câmara local oficiou à Câmara de Muzambinho sobre a abertura da estrada que de Caconde vai àquela cidade. Na sessão de 7-5- 1883 já havia sido resolvido que a Câmara de Caconde oficiasse ao presidente da Província consultando se devia ou não abrir a estrada que vai ter à cidade Muzambinho, e que se oficiasse também nesse sentido à Câmara daquela localidade. Oficiou-se.

- Em 25 de junho de 1883 decidiu-se novamente oficial à aludida Câmara, narrando as providências tomadas pela edilidade de Caconde com referência à abertura da referida estrada. Oficiou-se. Em 1886 a estrada para Muzambinho recebia a subvenção de dois contos de réis do

Governo Provincial, importância essa sacada pela comissão encarregada das obras (ata de 12-03-1889).

- Reunida a Câmara extraordinariamente em sessão de 29-11-1886, o seu presidente informou que o motivo da convocação “era ter a Câmara de oficiar ao Governo pedindo providências no sentido da abertura da estrada para Muzambinho”. Aprovado, oficiou-se.

A Câmara vivia em palpos de aranha com as estradas e as pontes. Era sua preocupação permanente. As pontes mesmo sobre o rio Pardo, eram construídas de madeira e ruíam com facilidade. Só muito mais tarde apareceriam as pontes de aço e muito tempo depois ainda as de concreto armado.

Para ilustrar este capítulo, transcrevemos trechos de atas e ofícios avulsos da Câmara Municipal de Caconde:

1 – Ata de 12-1-1885 – Pela Comissão nomeada para o orçamento da despesa da ponte sobre o ribeirão São João foi dado o parecer, importando a despesa da mesma ponte a quantia de cento e oitenta e quatro mil réis.

2 – Ata de 6 de julho de 1885 – Foi lido um requerimento de Antônio José de Siqueira, Augusto Fernandes de Oliveira e José Ribeiro de Souza, fazendo sentir que não lhes convinha a direção da estrada para Muzambinho, visto ir ofender suas propriedades. Posto em discussão o requerimento foi deliberado que a Câmara, por enquanto, nada tinha com esses serviços.

3 – Ata de 9-7-1885 – Pela comissão encarregada de examinar os consertos da ponte sobre o Bom Jesus na estrada que vai aos bairros da Faisqueira, São Mateus, etc., por ela foi dado parecer orçando a despesa com os referidos consertos na quantia de oitenta mil réis. Foi deliberado que a Câmara afixasse editais chamando concorrentes que maior vantagem oferecessem para pegar aquele serviço, não passando, porém, da quantia orçada pela comissão, que era de oitenta mil réis. Mandou-se lavrar edital.

4 – Ata de 10 de janeiro de 1886 – Leu-se ofício do governo, datado de 5 de dezembro do ano findo, comunicando que submeteria à consideração da Assembléia Legislativa Provincial, ofício dirigido pela Câmara em data de 15 do mês p.p., solicitando a consignação de quinhentos mil réis para a construção de uma ponte sobre o rio Bom Jesus. Ficou a Câmara inteirada.

5 – Ofício ao governo do Estado, assinando em data de 4 de junho de 1890, pelo intendente presidente dr. Manoel Monteiro Viana:

“Além das medidas que vão relatadas, há outras que incessantemente são reclamadas pelo povo, e que a Intendência é a primeira a reconhecer a necessidade de tais, como a desapropriação de uma ponte que une esta Cidade à Freguesia do Espírito Santo do Rio do Peixe, pertencente ao Município e que traz um grande dispêndio para o povo, sendo que com 4:000\$000 pode-se arremediar semelhante mal.

“Levando ao vosso conhecimento esperamos que patriota como sois não deixareis de empregar esforços pra que seja incluído no orçamento em favor deste município a quantia que pedimos para satisfação de tal medida”.

Essa ponte nunca foi desapropriada, sendo posteriormente doada à Câmara. Os seus proprietários cobravam um pedágio. Essa instituição é, pois, muito antiga. Era um privilégio concedido a particulares. Depois os governos instituíram oficialmente o referido pedágio nas rodovias asfaltadas.

6 – Em 15 de novembro de 1892 o Conselho de Intendência de Caconde solicitou verba de quatorze contos de réis para a fatura de uma ponte no rio Pardo e conserto da estrada para São José do Rio Pardo, em cuja estrada é que tinha de ser feita a referida ponte. Era presidente da Câmara o cidadão Joaquim Pereira de Souza. A expressão “cidadão” nasceu com o movimento republicano, inspirado pelo positivismo de Augusto Comte.

7 – No dia 3 de fevereiro de 1892 uma comissão especialmente nomeada para dar parecer sobre a estrada para São José do Rio Pardo foi de opinião “que se mudasse a então existente, pela seguinte rota: começa na rua que desce pela casa do cidadão Francisco de Paula Dias, até o córrego entre o pasto de Antônio Martins de Oliveira, seguindo pela estrada atual até a casa de Ana Luís dos

Santos, seguindo pelo espigão até apanhar a estrada que ora se quer mudar. Posto em discussão o parecer foi unanimemente aprovado e autorizado ao fiscal e procurador a fazer a dita estrada desde que não implicasse em maiores despesas que com o conserto da antiga”.

- 8 – Em 9 de maio de 1896 a Câmara de Caconde enviou à de Muzambinho o seguinte ofício:

“A Câmara Municipal desta Cidade, em sessão extraordinária de ontem e por unanimidade de votos resolveu abrir uma nova estrada que ligue esta cidade a essa no importante tráfico (sic) que existe entre os municípios. O traçado da nova estrada é: começando nesta cidade a procurar o engenho de serra de Dominiciano de Souza Dias e daí ao bairro de São João, procurando passar entre os cafezais de Fabrício Venâncio da Silva e Justino José de Bastos, até ao alto do espigão, e por este espigão acompanhando as divisas do Estados de Minas e São Paulo a sair por cima da morada de Antônio Marques e daí em melhor direção a essa cidade, ficando por este traçado uma distância menor de quatro léguas e de bom caminho, superando assim a subida da grande serra do Cancan e encurtando a distância da estrada, dessa cidade a São José do Rio Pardo. Esta Câmara espera que será aceita esta medida, pois essa ilustre municipalidade, patriótica como é, concorrerá por sua vez com os auxílios necessários e da melhor boa vontade fará a devida concessão”.

9 – Em 14 de maio de 1896 a Intendência de Caconde enviou o seguinte ofício à Câmara dos Deputados (São Paulo):

“A Câmara Municipal desta cidade, abaixo assinada, vem por meio deste solicitar de vossa ilustre e patriótica corporação uma medida que entende justíssima e inadiável. Afastada do ponto mais próximo da estrada de ferro cerca de cinco léguas esta cidade é servida por uma estrada de rodagem que conduz à vizinha cidade de São José do Rio Pardo, péssima e em algumas épocas do ano quase que intransitável; por ela passam diariamente inúmeras tropas, que transportam café produzido neste distrito, e que já orça por mais de 100 mil arrobas, e dos municípios limítrofes de Muzambinho e Cabo Verde. É com certeza uma das estradas dessa espécie mais movimentada do Estado. Feita e mantida exclusivamente à expensa particulares, dos quais se tem tornado impossível exigir de alguns anos esta parte semelhante sacrifício, o seu estado atual reclama serviços que esta Câmara não pode empreender, não só pela exigüidade de suas rendas, como também porque, sendo a referida estrada um bom pedaço do município de São José do Rio Pardo, não é propriamente municipal, sim estadual. Nunca o governo, quer da antiga Província, quer do Estado, despendeu um centil sequer com essa importante via de comunicação. Hoje, porém, precisa consertá-la de maneira que possa satisfazer as necessidades sempre crescentes do tráfico (sic) e para isto a Câmara abaixo assinada vem pedir a consignação no orçamento do ano próximo de uma verba especial, regular e suficiente. Esta Câmara acredita que a quantia de 16 contos não será demais, esperando ser atendida em tão justo pedindo”.¹

10 – Em 5 de setembro de 1898 a Câmara aprovou a desapropriação, por um conto de réis, da ponte das Areias, a fim de dar livre trânsito ao público.

11 – Consta da ata de 5 de setembro de 1902 que o alferes Joaquim Leonel de Paiva e José Ribeiro de Ávila propuseram fazer uma ponte acima da cachoeira do Parador, no Rio Pardo, pedindo à Câmara 3:000\$000 de ajuda. Esta recusou o pedido, alegando falta de numerário.

12 – Em 13 de setembro de 1902, após estudos a Câmara conclui que a obra ficaria em mais do dobro do preço e concordou em cooperar com aquela quantia, mas propôs aos fazendeiros que só efetuariam o pagamento depois que a ponte estivesse pronta e fosse permitido o seu uso pelo povo.

13 – Na ata de 21 de fevereiro de 1903 o intendente declarou que estava quase concluído o serviço da ponte sobre o rio Pardo que dava acesso à Fazenda Quebra-Machado e pediu que a Câmara enviasse uma comissão para examina-la. Em 7 de março de 1903 a referida comissão examinou e aceitou a ponte, efetuando a Câmara o pagamento da quantia ajustada.

14 – Em 7 de março de 1903, como registra a ata da sessão desse dia, ficara concluída a ponte sobre o rio Pardo, no caminho para Quebra Machado.

15 – Nessa mesma sessão a Câmara autorizou a abertura de uma estrada para a estação férrea de Bica de Pedra (Itaiquara).

¹ - Câmara de Caconde, Documentos Avulsos.

16 – Em 14 de abril de 1909 a Câmara mandou pagar 210\$000 da verba de Tapiratiba e 210\$000 de sua verba de obras públicas, a Antônio César, pelos serviços extraordinários que de acordo com a Prefeitura o mesmo fez na estrada para Itaiquara, conforme conta junta.

17 - A 7 de março de 1914 o vereador dr. Cândido Lobo fez indicação sobre a necessidade da abertura de uma estrada para Vila Biela, chegando por essa via a São José do Rio Pardo. O vereador José Francisco Borges emitiu o seguinte parecer: “Tratando-se de uma estrada que efetivamente será de grande utilidade ao município, mas havendo muitos outros serviços inadiáveis para os quais mal comportará o orçamento destinado às obras públicas no corrente exercício, sou de parecer que a presente indicação aguarde para em ocasião mais oportuna ser discutida e posta em execução. Caconde, 3 de abril de 1914”.

18 – Lei promulgada a 17 de junho de 1923 autorizou o prefeito municipal a auxiliar com a quantia de quinhentos mil réis os moradores do bairro de São Mateus ou **Cana do Reino**, para a construção de uma ponte sobre o rio Bom Jesus, naquele bairro. O nome “**Cana do Reino**”, também dado a São Mateus, não é mais lembrado na atualidade.

19 – Ao secretário de Obras Públicas foi enviado pela Câmara Municipal o seguinte ofício, de número 51, datado de 5 de março de 1910:

“Tendo sido estabelecida pelo governo estadual uma barca sobre o rio Pardo, na estrada que desta cidade segue para a cidade de São José do Rio Pardo, acontece que esta providência não tem aproveitado ao público, com grave prejuízo ao comércio, uma vez que não tem ali uma pessoa contratada para fazer regularmente o serviço de passagens. Assim a Câmara Municipal de Caconde vem pedir a V. Exa. As providências no sentido de ser paga uma pessoa capaz que fique encarregada do serviço da balsa, sendo que a subvenção não poderá ser inferior à quantia de 100\$000 mensais, a fim de tornar-se regular esse serviço penoso, em um ponto de grande comércio. Certo do zelo de V. Excia. a Câmara espera que esta reclamação seja atendida. Umbelino Fernandes, presidente; dr. Francisco Cândido da Silva Lobo, Antônio Augusto de Araújo, José Soares, Joaquim José de Oliveira Martins, Lino José dos Santos, Francisco Antônio Rodrigues, Antônio Alves de Carvalho”².

20 – Em lei promulgada a 18 de maio de 1921, ficava o prefeito autorizado a pagar pela verba de Obras Públicas, ao sr. Manoel Lourenço Martins, a quantia de 980\$000 (novecentos e oitenta mil réis), por consertos e mudanças feitas nas estradas entre Caconde e Muzambinho e entre os bairros da Conceição e Feijão Crú.

Os primeiros documentos datilografados de Caconde datam dessa época e o primeiro secretário da Câmara a utilizar-se de máquina de escrever foi João Augusto de Souza, em março de 1920.

UMA PONTE E SEUS RENDIMENTOS

A ponte sobre o rio Pardo, no caminho para a Corte, isto é, depois do Rio Bom Jesus, abaixo da atual barragem, era uma ponte particular, de que tinham concessão várias pessoas, em condomínio. Detinham elas os direitos de passagem. Em sessão de 11 de janeiro de 1866 a Câmara convidou o sr. Ananias Joaquim Machado a estar presente para tomar conhecimento de assunto relacionado com a citada ponte. A ata registra que “Joaquim Custódio Dias e sua mulher d. Ana Delfina da Silva, Custódio de Souza Dias e sua mulher, d. Mariana Custódia da Silva, Graciano Ribeiro da Cunha e sua mulher, d. Juventina Cândida de Jesus, Modesto de Faria Morais e sua mulher d. Ana Cândida, como consta das escrituras de doação passadas, cujas partes cada um deles quatro, no valor de 420\$000 cada uma e meia parte no valor de 210\$000 no valor de uma ponte no rio Pardo, em que o mesmo sr. Machado é senhor de três partes, a fim de que com sua presença concorde nos estatutos, que de ora em diante deve seguir os impostos de passagem, neste sentido foi oficiado pela Câmara”.

² - Câmara Municipal – Documentos Avulsos, com o timbre de João Augusto de Souza.

A doação da parte de Graciano Ribeiro da Cunha e sua mulher e do capitão Modesto de Faria Moraes e sua mulher fora feita em sessão de 27 de novembro de 1865.

Os rendimentos da ponte passaram, assim a Câmara, cabendo uma parcela a Ananias Joaquim Machado. Como se verifica da ata de 11 de janeiro de 1886, a ponte rendeu, do citado mês a 11 de novembro de 1868, a quantia de 237\$430, da qual foram deduzidas as despesas de concertos feitos pelo carapina João Cândido e Antônio Ramos, num total de cem mil réis, ficando líquido para a Câmara 137\$430. O primeiro coletor dos direitos de passagem nessa ponte foi José Bento de Araújo, destituído do cargo em 14-1-1869, por deixar passarem pessoas sem que desse fé. Foi substituído por Antônio Marques Vieira.

COMO SE FAZIA UMA PONTE

Em sessão de 21 de fevereiro de 1870, pela comissão nomeada para dar uma planta e fazer uma ponte sobre o ribeirão do Bom Jesus na estrada que segue para a Corte, e o orçamento da mesma, foi dado o parecer seguinte:

“Que a ponte deverá ser feita em lugar em que já houve uma, contendo a mesma cinco lances de madeira de pereira, peroba ou outra de melhor qualidade, sendo travada por baixo somente nos esteios que se acham dentro d’água, e o envigamento em suas emendas encontradas, os pés direitos e guardas limpas a enxó e estivadas de pranchões de peroba rachada, aterrada com cascalho por baixo e terra por cima, será feita a referida ponte aquém do ribeirão três palmos mais alto do que fora feita a ponte velha e orçaram a mesma em 400\$000”. Contratou o serviço o sr. João Cândido de Souza, a quem foi feito o adiantamento de 100\$000. Já em 16 de novembro de 1870 a ponte estava pronta e a Câmara aceitou-a, mandando pagar o restante do contrato, como figura na ata de 18 de novembro de 1870.

ACESSO RODOVIÁRIO

A viagem São Paulo-Caconde é feita atualmente por via inteiramente asfaltada, no seguinte percurso: São Paulo, Campinas, Mogi-Guaçu, São João da Boa Vista, Vargem Grande do Sul, Gramma, Divinolândia, Caconde. Há uma alternativa: Casa Branca, São José do Rio Pardo, Tapiratiba, Caconde, não sendo asfaltado o trecho Tapiratiba-Caconde.

Caconde dista de São Paulo 299 quilômetros pela rodovia asfaltada. Vias Tapiratiba o percurso é de 305 quilômetros.

São as seguintes as siglas das estradas: São Paulo-Campinas, SP 330; Campinas, Mogi-Mirim, Aguaí, Casa Branca, SP 340; Aguaí, São João da Boa Vista, Vargem Grande do Sul, São Sebastião da Gramma, Divinolândia, Caconde, SP 344. Casa Branca, São José do Rio Pardo, Tapiratiba, Caconde, SP 350; Tapiratiba-Caconde, SP 253.

LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS

Vias não asfaltadas, isto é, estradas de terra batida, ligam Caconde às seguintes localidades: Tapiratiba, Muzambinho, Cabo Verde, Palmeiral, Botelho, Poços de Caldas e Barrânia.



Ponte nova. Foi o nome que recebeu ao ser construída. Não existe mais.