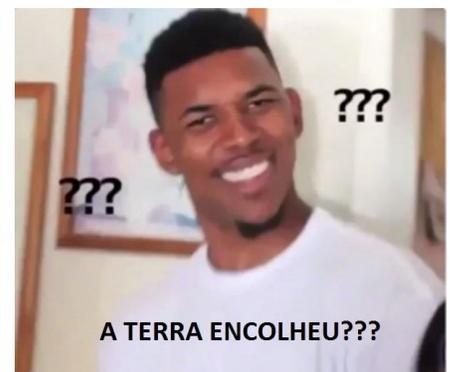
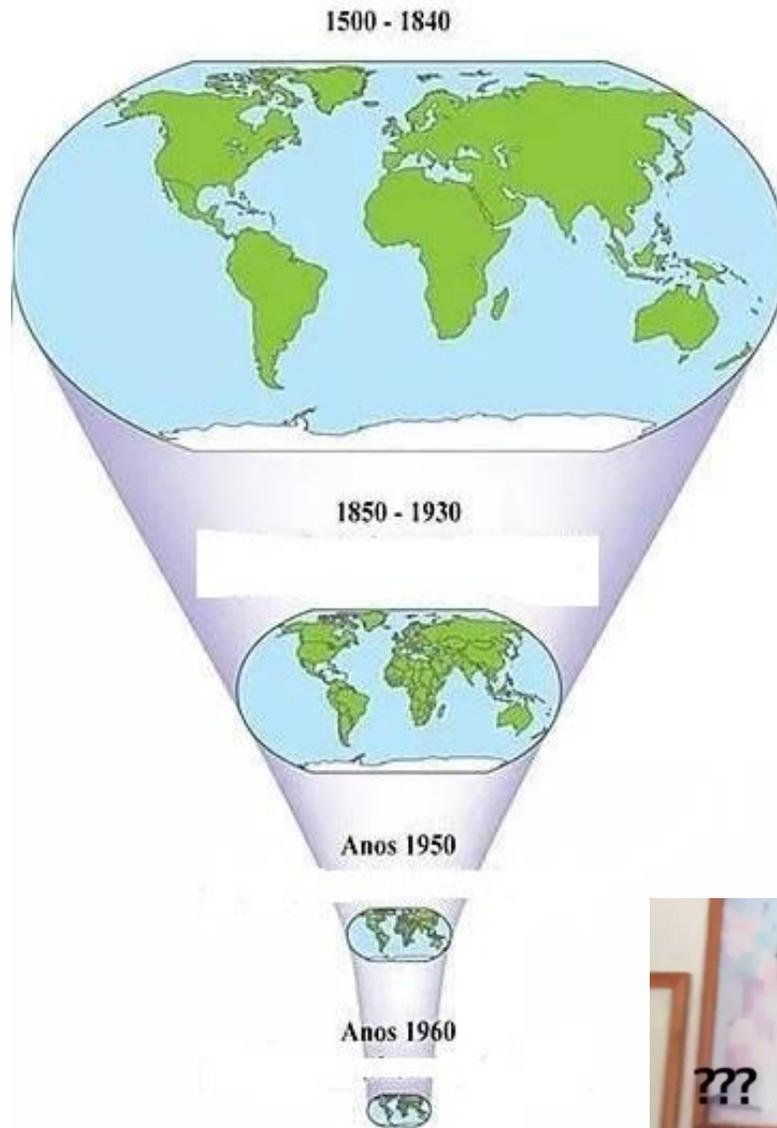


CADA VEZ MAIS PRÓXIMOS?



Como você explicaria esse "encolhimento do mundo"?

A CHEGADA DO TREM EM ITAQUAQUECETUBA

Jornal O Estado de São Paulo – 25/02/1945

Antes de 1920, quando ainda não havia a rodovia São Paulo-Rio, a viagem a Itaquaquecetuba se fazia pela estação de Poá, da Central do Brasil, de onde se descendia a "Capela" por pessima e sempre conservada estrada de rodagem, com a utilização de "aranhas", carros de bois, e até carroças, — desde que tais veículos fossem providenciados com antecedência. O percurso era de uma legua, e muitos o venciam a pé.

Parece que a dificuldade de transportes favorecia o desejo dos naturais do lugar... A vila marcava passo... O proprio culto religioso perecia, pois a localidade não tinha como manter um vigário. Uma vez por mês, durante certo tempo, a Casa Redentorista da Penha mandava para lá um sacerdote a celebrar missa. Mais tarde, esse encargo passou para os padresholandeses do recolhimento de Poá, o suburbio do famoso Padre Eustaquio. E havia missa todos os domingos.

Para muitos, então, o que mais atraia em Itaquaquecetuba era exatamente a sua falta de recursos e a ausencia completa do mais leve conforto. Estar em Itaquaquecetuba era como "estar na roça"...

Muito diferente do que foi ha vinte ou vinte e cinco anos, — Itaquaquecetuba, ou simplesmente — Itaquá — entrou decididamente pela vereda do progresso. Tem iluminação elétrica já de ha tempos, e isso possibilitou a instalação de muitos aparelhos de radio, pondo o arrabal em contato com o mundo. Para aliviar o seu trafego pelo tronco, a Central do Brasil construiu a "Variante" de Poá, que parte das vizinhanças da antiga Guaiabuna e vai de novo entroncar em Calmon Viana, servindo, no seu percurso, o velho distrito de São Miguel, as novas povoações de "Engenheiro Goulart", "Comendador Ermelino" e "Itaim", e bem assim Itaquaquecetuba, cuja estação veio a ficar, incrivelmente, a "um quilometro" da villa, por causas que deveriam ser apuradas por um Tribunal de Segurança, se existisse naquele tempo essa modalidade de justiça para os que conspiram contra os interesses do povo. Porque a estação poderia, perfeitamente, ter ficado junto á villa. Não obstante isso, a partir da existencia da estrada de ferro, redobrarom os atrativos do lugar. Instalaram-se boas lojas, armazens, bares, farmacias, cinema. Montaram-se duas fabricas, — uma de casemiras e outra de carretéis e accessorios em geral para fabricas de tecidos, ocupando regular numero de operarios. Construíram-se muitas casas e, entre estas, algumas que são verda-

deiros palacetes. Os terrenos se valorizaram. Os casebres passaram a ter preços astronômicos, em casos de compra. Deram ao lugar, em certa ocasião, um prefeito dinâmico — o comerciante Vitorio Del'berato — que não tinha dúvidas em transportar terra com o seu próprio caminhão, para consertar as estradas, e ajudar pessoalmente no serviço, de picareta em punho. Deve-se a esse esforçado "Itaquaquecetubense-honorário" a magnífica estrada por onde o povo faz o percurso da estação à vila, e que antes era feito perigosamente, pelos trilhos da estrada de ferro. A população do lugar cresceu, principalmente depois que se instalou a Nitro-Química, de São Miguel, muitos de cujos operários foram estabelecer-se em Itaquá, que lhe fica nas vizinhanças, — por carencia de habitações naquele lugar. O movimento ainda mais aumentou, ultimamente, com a presença de inúmeros operários empregados nas obras do ramal de Paratê, do que muito se tem beneficiado o local. O largo das vacas e das cabras foi ajardinado e iluminado. A paróquia passou a ter um vigário efetivo, que no momento é o Revmo. D. Tomás Frey, O.B.S., sucedendo a outro beneditino, Frei D. Tadeu, que se retirou por enfermo, e a "Casa da Santa", resi-