

HISTÓRIA DE ITAPEVI



Figura 1 - Brasão

COTIA, O COMEÇO DE TUDO

Dois acontecimentos fizeram com que, em 1958, os moradores de Itapevi saíssem às ruas sorridentes para festejar. O primeiro foi no dia 28 de junho, data em que a Seleção Brasileira, comandada por Garrincha, Pelé, Didi, Djama e Nilton Santos, entre outros craques, conquistou, pela primeira vez, uma Copa do Mundo, ao derrotar, por 5 a 2 o time dono da casa a Suécia.

O gesto do capitão Bellini de levantar a taça Jules Rimet deixou a cidade agitada. Os Itapevienses, porém, tiveram ainda muito mais a comemorar. Antes mesmo das festas de final de ano, eles conquistaram o que foi considerado por muitos como um verdadeiro presente de Natal. No dia 14 de dezembro, os poucos mais de mil eleitores de Itapevi foram às urnas responder a um plebiscito que selou o destino político-administrativo da cidade.

Coube a eles decidir se Itapevi continuaria como distrito de Cotia ou se conquistaria sua autonomia, tornando-se, enfim, um município. A contagem final dos votos não deixou margem para dúvidas: 972 eleitores posicionaram-se a favor da emancipação e só 30 acharam que Itapevi teria melhor futuro se continuasse sob a tutela de Cotia.

A vitória nas urnas foi tão comemorada quanto a Inal da Copa do Mundo pois essa era ua luta pela qual a população de Itapevi estava se articulando já havia alguns anos. Vencidos

os entraves burocráticos, a concretização do sonho aconteceu no ano seguinte, em 18 de fevereiro de 1959, quando finalmente, uma lei aprovada na Assembléia Legislativa transformou Itapevi em município.

A notícia da emancipação mexeu com o orgulho dos itapevienses. Enquanto faziam planos para o novo futuro que se vislumbrava, recordavam-se das histórias contadas por seus antepassados a respeito de Itapevi. Histórias de tempos remotos, quando a região era habitada pelos índios e funcionava como ponto de parada de tropeiros. Era também caminho dos bandeirantes que, saindo de São Paulo, cruzavam o Estado, em busca do ouro. A capital paulista, inclusive, é o ponto de partida para se entender a história de Itapevi.



Figura 2 - Jornal "O Imparcial"

Os jesuítas estabeleceram-se em São Paulo, às margens do rio Tamandateí, na primeira metade do século XVI. Pouco depois, começaram a ocupar também aldeamentos ao redor, como Pinheiros, Embu, Itapeçerica da Serra, Carapicuíba. Ao mesmo tempo e que catequizavam os índios, coordenavam o plantio de verduras, legumes e cereais. Como a agricultura de subsistência era a única atividade econômica da região, São Paulo não progredia. A pobreza era gritante quando comparada com o Nordeste brasileiro, que enriquecera e se desenvolvera em função dos engenhos de açúcar.

Com o objetivo de superar esse quadro de miséria, moradores de São Paulo organizaram, no início do século XVII, as bandeiras. Eram expedições com o objetivo de desbravar o sertão brasileiro a fim de conquistar novos territórios, capturar índios para escravizá-los e, principalmente, descobrir riquezas minerais como ouro e prata.

O bandeirante português Antônio Raposo Tavares liderou, em 1629, a primeira grande bandeira rumo ao oeste do Paraná com missão de aprisionar os índios que vinham sendo catequizados pelos jesuítas da Companhia de Jesus. Utilizando-se de uma trilha já conhecida pelos indígenas, o chamado Caminho do Pe-abiru, ou Caminho de São Tomé, passou com seu expedicionários pela região onde hoje encontra-se a cidade de Cotia. Esse mesmo trajeto começou a ser utilizado com maior frequência tanto pelos bandeirantes que pariam rumo ao Sul, quanto pelos tropeiros que saíam da vila Sorocaba em direção a São Paulo, para vender mulas.

Ao longo do percurso surgiram os primeiros núcleos de povoamento e um deles recebeu o nome de Acutia, sendo às vezes, também chamado de Cutia. Um de seus primeiros moradores teria sido Bartolomeu Quadros; logo depois vieram outras famílias. Esses habitantes construíram suas fazendas e viviam basicamente do plantio de alimentos. Utilizando-se das rudimentares técnicas indígenas, cultivavam mandioca, feijão, milho, trigo. Suas plantações de cana-de-açúcar propiciaram o surgimento de modestos engenhos, nada que pudesse ser comparado ao do Nordeste.

Acutia chegou a ter uma capela construída em homenagem a Nossa Senhora do Monte Serrat e, por contar com um padre fixo, mantido com o dinheiro doado por Gaspar de Godoy Moreira e pelo bandeirante Fernão Dias Pais, acabou sendo elevada à condição de freguesia.

Em 1686 contabilizava 405 habitantes, porém, no início do século XVIII, por razões desconhecidas, o local achava-se completamente deserto.

A região só voltou a ser habitada e a apresentar novas possibilidades de desenvolvimento em 1713, quando se mudou para lá o coronel Estevão Lopes Camargo. Ele e sua família haviam abandonado a cidade de São Paulo após terem travado, por vários anos, uma sangrenta luta contra uma família rival, a dos Pires. Decidiram, então, fixar-se na região de Cutia, sendo logo seguidos por outras pessoas. Em função de sua riqueza, o Camargo eram poderosos, temidos e respeitados. Um de seus primeiros gestos na nova localidade foi financiar a construção de uma igreja. A matriz, também chamada de Nossa Senhora do Monte Serrat, foi inaugurada naquele mesmo ano de 1713, tendo o padre Mateus de Lara Leão como capelão.

Cutia ou Cotia, como passou a ser chamada foi elevada à condição de freguesia em 1723 e, pouco a pouco, viu aumentar sua população. Em 1736, contava com 912 moradores e trinta anos mais tarde esse número havia praticamente dobrado. Um dos motivos para AL crescimento encontra-se no fato de o governo geral de Portugal, no século XVIII, ter concedido numerosos lotes de terras na região a quem se dispusesse a cultivá-los. Esses pedaços de terra eram chamados sesmarias. Além disso, por localizar-se junto ao Caminho de São Tomé, Cotia acabou se transformando em local onde os tropeiros paravam pra descansar antes de seguir viagem.

A lavoura recebeu o incentivo desejado pelo governo. A população não só plantava cereais, como também possuía engenhos de açúcar e farinha, criava gado bovino e cortava madeira para obtenção de lenha. Dessa maneira, Cotia entrou no século XIX exercendo o papel de centro abastecedor da Capital paulista. No dia 2 de abril de 1856, quando sua população já ultrapassava os três mil habitantes, ela foi elevada à condição de vila pelo vice-presidente da província, Antônio Roberto de Almeida. O que há um século e meio era um simples povoado, tinha agora o direito de construir, pela primeira vez uma Câmara de Vereadores.

Por essa época, a província de São Paulo começava a dar seus primeiros passos rumo ao desenvolvimento que faria dela a capital econômica do Brasil. O motivo eram as plantações de café que se expandiam rapidamente pelo oeste paulista. Em pouco tempo, o café se tornou o principal produto de exportação do Brasil e seu plantio trouxe a necessidade de se investir em ferrovias, pois elas significavam o meio de transporte mais econômico e eficaz para levar as sacas das fazendas paulistas até o porto de Santos, de onde eram embarcadas para o exterior.

Uma dessas linhas ligando o interior ao litoral foi construída pela Estrada de Ferro Sorocaba. Ela partia de Sorocaba e morria na capital paulista. Entre suas várias paradas, uma delas ficava em Cotia, a 6 quilômetros da região central. Anos mais tarde, ao redor da Estação de Cotia, nasceria a cidade de Itapevi.

E CHEGA O TREM

www.itapevinet.com.br



Figura 3 - Estação de trem antiga de Cotia

A festa de inauguração da Estação de Cotia aconteceu no dia 10 de julho de 1875. A cerimônia contou com a presença de diversas autoridades de São Paulo. Além do presidente da província (cargo que hoje equivale ao de governador do estado), Sebastião José Pereira, estavam o presidente da Estrada de Ferro Sorocabana, Matheus Maylasky, o chefe de polícia, conselheiro Martim Francisco, e até mesmo representantes do imperador D. Pedro II. A estação de Cotia, na verdade uma pequena parada, serviria também para abastecer com lenha as fornalhas das antigas locomotivas marias-fumaças.

A nova estação não era luxuosa, de tamanho colossal e com paredes em mármore, como algumas surgidas no Brasil no final do século XIX e início do século XX. Muito pelo contrário. A casa onde ela iria funcionar não passava de um simples barraco coberto de sapé, iluminado apenas por lampiões de querosene. Além disso, muitos moradores de Cotia achavam que a estação fora instalada em um lugar praticamente deserto. Do centro da vila até a estação eram sete longos quilômetros de distância, uma caminhada que ficava ainda mais difícil em função de a estrada ser toda de terra.

Se por um lado a parada do trem ficava longe dos moradores de Cotia, por outro estes mesmos moradores estavam agora perto de tudo. Afinal graças a ferrovia, Cotia não permaneceria mais isolada do restante do Estado. Muito pelo contrário, com o trem parando na vila, seus cinco mil moradores conseguiriam dirigir-se com facilidade tanto à Capital, a 36 quilômetros de distância, quanto ao Interior.

Outra vantagem prevista com a chegada da estrada de ferro é que, a partir de então, a região próxima a parada do trem deveria começar a se povoada, a ganhar uma vida própria. Afinal quem descesse na Estação de Cotia esperando encontrar moradias ou até mesmo um pequeno centro de comércio, ficaria decepcionado e poderia, inclusive, assustar-se, pois veria em toda a volta, uma mata virgem, e nada mais.

Na verdade, tudo o que hoje é Itapevi, era, no século XIX e início do século XX, área de grandes fazendas. Elas pertenciam principalmente, a duas famílias, apontadas como fundadoras da cidade: a dos Abreus, e a dos Nunes. A família Abreu era uma das mais antigas da região, havendo se instalado por ali em meados do século XIX. Tinha como patriarca João de Abreu Nogueira, marido de Escolástica de Abreu Nogueira. Possuía grandes extensões de terra, tanto na região de Itapevi, onde se estabeleceu como na de Ibiúna, de onde veio. Já os Nunes, oriundos de Santana de Parnaíba, ocuparam a maior faixa de terra ao longo de Itapevi e Vargem Grande Paulista.

Em 1883, José Nunes dos Santos chegou a vender para João de Abreu Nogueira o sítio São João, onde ainda encontra-se construída uma das mais antigas moradias da cidade. Ela é do final do século XVII ou início do século XVIII e, de acordo com estudiosos, funcionou

como pousada. Seus hóspedes eram bandeirantes e viajantes em geral que, saindo de São Paulo ao amanhecer, alcançavam a região de Itapevi ao final do dia. Como era difícil seguir viagem com o escuro da noite, dormiam na casa e, na manhã seguinte, retomavam o caminho da estrada.



Figura 4 - Casa dos Bandeirantes

Como muitos previam, a construção da estação fez com que, aos poucos, aumentasse a população ao seu redor. Muitos desses novos moradores eram manobristas, telegrafistas, bilheteiros, ou seja, ferroviários cujas vidas giravam em torno da Estrada de Ferro Sorocabana. Eles eram instalados com suas famílias nas casas construídas pela própria empresa à beira da linha férrea, a poucos metros da chave de mudança dos trilhos.

Não foram apenas os ferroviários os responsáveis pelo aumento da população. A imigração também contribuiu com grande parcela desse povoamento, uma vez que o Brasil, ao final do século XIX, abolira a escravidão e necessitava de um grande número de mão-de-obra para trabalhar na lavoura e na indústria que começava a dar os seus primeiros passos.

Nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, levas e mais levas de europeus desembarcaram no porto de Santos e foram encaminhados para frentes de trabalho na indústria ou na lavoura.

Algumas famílias vindas de Usano, na província de Lucca, na Itália, acabaram se instalando a altura de onde hoje é o quilômetro 40 da Estrada de Ferro Sorocabana. Eram os Michelloti, os Belli, os Michelli, os Erneti, os Christianini e muitos outros que, como eles, chegavam ao Brasil sonhando em enriquecer ou, se isso não fosse possível, imaginavam, ao menos, uma vida melhor que aquela deixada para trás em seu país de origem. Tempos depois chegaram os Libaneses, entre eles a família Chalupe.

Foi desses italianos, Julio Michelli, que se tornou o responsável pela introdução do primeiro centro captador de mão-de-obra da região de Itapevi. Em 1894, ele abriu uma pedreira nas proximidades de onde morava e recrutou trabalhadores junto à população local.

As pedras retiradas da pedreira de Itapevi eram enviadas para São Paulo e usadas no calçamento de ruas da capital.

Ao contrário de São Paulo, que entrou no século XX enriquecendo e vendo sua população aumentar rapidamente, Cotia crescia de forma mais lenta. Mesmo assim, tal

desenvolvimento não passava despercebido perante as autoridades do Estado. A prova é que no dia 19 de dezembro de 1906, a lei estadual de número 1.038 elevou a vila à condição de cidade. Esse progresso não ocorreu apenas no centro de Cotia. A região em torno da estação ferroviária também mudava de fisionomia.

Naquela área, que antes era mata virgem, surgiam os primeiros armazéns de secos e molhados, as primeiras escolas, os pequenos comércios. Até mesmo um posto dos Correios foi inaugurado no Natal de 1909 tendo Maria Michelloti como sua primeira funcionária. Com a chegada dos imigrantes japoneses, em 1913, a agricultura, uma das principais atividades econômicas do lugarejo, também sofreu transformações.

Os japoneses semeavam os alimentos empregando variadas técnicas de cultivo. Suas noções de agricultura e jardinagem contrastavam com as de muitos moradores do local, que plantavam sem conhecimentos técnicos. Os canteiros dessas famílias de imigrantes chamavam atenção. Suas linhas geométricas, suas canaletas abertas nas várzeas permitindo a drenagem e a irrigação do terreno, transformavam brejos em jardins e terras consideradas cansadas tornavam-se produtivas.

Em meio a tantas transformações, um fato alterou o cotidiano daquelas pessoas que moravam ao redor da Estação de Cotia: em 1912, o irmão de José Nunes dos Santos, Joaquim Nunes Filho, comprou do capitão José Antônio Vieira, o sítio Itapevi. Era uma propriedade de 152 alqueires, compreendendo o que hoje é a maior parte da região central de Itapevi.



Figura 5 – Casa de Joaquim Nunes, hoje Passo Municipal

Nhô Quim, como era chamado, construiu uma grande casa, com quartos individuais para cada um dos seus doze filhos (dez mulheres e dois homens) e, em pouco tempo, acabou concentrando em si todo o respeito e prestígio que a família Nunes possuía na região. Sua opinião tinha peso político, seus pedidos eram sempre atendidos e, não raro, importantes personalidades da vida pública paulista passavam por sua residência para visitá-lo. Ao mesmo tempo em que era poderoso, auxiliava nas necessidades dos moradores locais. Era comum moradores irem até sua casa pedir para apanhar frutas, verduras e legumes que cresciam no pomar e na horta de sua fazenda. Como não havia igreja por perto, ergueu um altar em casa, onde se realizavam as cerimônias religiosas. Também levou a primeira professora para a região. Em 1920, deu o dinheiro necessário para que a população montasse a primeira banda musical da região. Chamada Corporação Musical de Itapevi, teve como primeiro regente o maestro Teodomiro de Moraes. Os ensaios aconteciam na própria casa dos Nunes e a banda tornou-se a responsável pela animação das festas religiosas de Cotia e imediações.

Por trabalhar com compra e venda de gado, Joaquim Nunes passava muitos dias em viagem. Graças a sua influência, Itapevi tornou-se, no dia 19 de outubro de 1920, um distrito de Cotia. Faltava ainda muito para que o lugarejo pleiteasse a condição de município, mas por isso já era um primeiro passo. O crescimento populacional do novo distrito, entretanto, só viria acontecer duas décadas mais tarde, após a morte de Joaquim Nunes, em 1941.



Figura 6 - Joaquim Nunes

A CIDADE DOS TELHADOS NOVOS

A morte de Joaquim Nunes representou para o então distrito de Itapevi o início de uma nova época. Pode-se dizer que, de 1875 – ano em que foi inaugurada a estação de Cotia – a 1941 – quando Nhô Quim morreu -, Itapevi viveu um momento de formação, ganhou ares de modernidade.

Nesse período, casas foram construídas, armazéns e pequenas lojas instalaram-se na região e uma vida social, com festas e atividades religiosas começou a se constituir em torno da estação de trem. A Estrada de Ferro Sorocabana continuava sendo a principal fonte de renda da população, mas havia também as pedreiras, a agricultura, bem como o serviço de transporte de madeiras de carro-de-boi que garantiam o sustento de muitas famílias itapevienses.

Esse cenário, típico de cidades pequenas do interior, passou por profundas mudanças após a morte de Nhô Quim, fazendo com que Itapevi adquirisse feições muito mais urbanas. Um dos principais responsáveis por este novo perfil do distrito foi um empresário imobiliário da capital. Seu nome: Carlos de Castro.

Dono de uma imobiliária no centro de São Paulo, Carlos de Castro viu que o distrito de Itapevi oferecia um bom campo de trabalho para suas atividades profissionais. Ao saber que os Nunes pretendiam vender as terras adquiridas em 1912, Carlos de Castro entrou em contato com a família e deu início as conversações para a compra da fazenda. Com a concretização do negócio, a sua empresa passou a ser dona de grande parte das teras do distrito de Itapevi.

Tão logo adquiriu a grande propriedade, Carlos de Castro colocou em prática um plano que já havia sido esboçado por Joaquim Nunes, mas que a morte o impedira de executar: o loteamento e a venda de todo o terreno que cercava a estação de trens. A propriedade que pertencera Nhô Quim acabou sendo dividido em vários lotes, cada um deles medindo, em média, 300 m².

O empresário pretendia vender os lotes para a população de baixa renda, principalmente para aqueles que gastavam boa parte de seus salários com o aluguel de suas

residências. Para conseguir compradores, usava uma série de estratégias. Os lotes eram oferecidos a preços baixos e o valor total podia ser pago em várias parcelas, de modo que as prestações não pesavam no bolso do proprietário.

Como esses terrenos foram anunciados em jornais da capital, muitas pessoas que moravam de aluguel e trabalhavam em São Paulo acabaram se interessando pela oferta. Afinal, poderiam realizar o sonho de ter uma casa própria em uma região ainda pouco habitada. E mais: por causa da estação ferroviária muito próxima, os compradores poderiam continuar trabalhando na capital, bastando apenas pegar o trem todos os dias para ir ao serviço.

Para que os interessados não desistissem da compra com medo de não ter dinheiro para investir na construção da residência, Carlos de Castro adotou outra tática. Montou uma olaria em Itapevi e passou a distribuir gratuitamente 5 mil tijolos, 500 telhas e 20 cumeeiras, 5 m³ de areia, 5 sacos de cimento, uma porta e uma janela a todos aqueles que adquirissem um lote.

O negócio idealizado por Carlos de Castro revelou-se um sucesso e, em pouco tempo, o que mais se via em Itapevi era a construção de casas. Não é a toa que então o distrito de Cotia ficou conhecido como “a cidade dos telhados novos”.



Figura 7 - Centro de Itapevi no começo dos anos 30

Se a compra dos lotes realizou o sonho da casa própria de muitos, também significou um problema para a região. Em um espaço de tempo muito pequeno, a população de Itapevi aumentou em uma velocidade extremamente rápida. Esse crescimento, por ter sido, até certo ponto, desordenado, teve um significado: o distrito não contava com infra-estrutura capaz de atender tamanha demanda.

A então bucólica Itapevi sofria agora com a falta de rede de esgotos, como também não havia água encanada. A população se abastecia de água de poços. Além disso, a energia elétrica ainda não chegara a todos e maior parte das ruas não tinha asfalto.

A construção de tantas residências incentivou o comércio local e diversos estabelecimentos ligados à construção civil – como depósitos de matérias de construção, empreiteiras, construtoras, olarias – passaram a abrir portas no distrito.

O crescimento populacional de Itapevi fez com que seus moradores entrassem na década de 1950 sonhando em ganhar autonomia. Eles acreditavam que Itapevi possuía plenas condições de se tornar independente de Cotia e transformar-se em um município. Prova disso é que, desde 1945, a estação de trem não se chamava mais Estação de Cotia e fora batizada com o nome de Estação de Itapevi.



Figura 8 - Procissão década de 40

As discussões em torno da emancipação começaram a tomar conta da população. O assunto era comentado durante as viagens de trem, nos locais de trabalho, nas mesas de bar, em todas as rodas. Pouco a pouco, a proposta emancipacionista ganhou corpo até que, no dia 10 de maio de 1952, Carlos de Castro reuniu-se com outros três moradores do distrito – Nicolau Leonardo, Raul Leonardo e Ezequiel Dias Siqueira – e, juntos elaboraram um abaixo-assinado pleiteando à Assembléia Legislativa do estado de São Paulo a emancipação de Itapevi.

Nessa “cruzada pela independência e liberdade”, como eles mesmos definiram, saíram pela região e coletaram mais de mil assinaturas para o documento, entregue aos deputados paulistas. Apesar de toda a mobilização, o movimento saiu derrotado por questões técnicas: Itapevi era muito próximo de Cotia para ter sua própria autonomia. Isso não significava, entretanto, que o sonho da emancipação seria impossível de se concretizar. A legislação em vigor permitia que, cinco anos mais tarde, o pedido fosse reapresentado. Para isso, no entanto, Itapevi precisava atender a duas exigências: ter maior número de moradores e uma arrecadação maior.

Para os emancipacionistas, o fato de não terem conseguido autonomia em 1952 significava apenas que eles haviam perdido uma batalha, mas não a guerra. Esta, ainda continuava de pé. Os líderes do movimento, organizados e uma comissão, começaram a se reunir com maior frequência determinando as estratégias a serem adotadas para que, da próxima vez, o distrito fosse, enfim, elevado à categoria de município.

Faziam parte desta comissão de emancipadores Rubens Caraméz (então vereador de Cotia e que depois se tornaria o primeiro prefeito de Itapevi), Raul Leonardo, Aylton Ferraz de Freitas, Joaquim Mendes Moraes, José Baptista Silveira, Lincoln Cesar Amaral, Jorge Benedito Chioveto, Arnaldo Cordeiro das Neves, José dos Santos Novaes, José Chalupe, Antônio Pedra Pereira, Josué Geraldo Guimarães e Orestino Santiago Ramos. Além destes integravam a comissão Carlos de Castro, Américo Cristianini, Cezário de Abreu e Bonifácio de Abreu, como Presidentes de Honra, além do Padre Romeu Mecca, como mentor espiritual do movimento.

Nesses encontros, as lideranças chegaram a duas conclusões: primeiro a de que seria necessário conscientizar a população de que a emancipação só traria vantagens para a cidade; segundo, que a luta pela emancipação não poderia ficar restrita a um pequeno grupo de moradores. Para que ela fosse vitoriosa, seria necessário o envolvimento e a participação de toda a população.



Figura 9 - faixa de convocação dos cidadãos para emancipação de Itapevi

Conquistada a população, faltava superar os dois obstáculos impostos pela lei. O aumento no número de moradores, como previa a legislação, não era encarado como um grande problema, afinal, ainda prosseguiram as vendas dos lotes de Carlos de Castro. A dificuldade maior era aumentar a arrecadação de impostos, uma vez que havia um grande número de moradores em débito para com a prefeitura de Cotia.

Para vencer essa barreira, foi importante o trabalho da subprefeitura de Itapevi. Criada na época em que Itapevi fora elevada à categoria de distrito, a subprefeitura administrava o pagamento de dívidas e a coleta de impostos. Coube a ela a tarefa de cobrar dos inadimplentes os débitos atrasados, para que a arrecadação do distrito se regularizasse e ficasse dentro do exigido pela lei.

Somente depois de ter sido realizado um recenseamento em Itapevi para provar o aumento populacional, e de ter em ordem a documentação mostrando que a arrecadação do distrito aumentara, os líderes do movimento apresentaram à Assembléia Legislativa um novo pedido de emancipação. Contudo, isso não bastava. O governo do estado precisava saber se aquele pedido representava, de fato, a vontade da maioria da população e, por isso, marcou para 14 de dezembro de 1958 um plebiscito a respeito do assunto.

No dia da votação, a cidade amanheceu respirando ares de emancipação. E de fato, todo os esforços empreendidos nos últimos cinco anos foram compensados: dos 1.002 eleitores que compareceram às urnas, só 30 foram contrários à autonomia. Os outros 972 votaram a favor da emancipação. A guerra fora finalmente vencida.



Figura 10 - Itapevi na época da emancipação

ANDANDO POR CONTA PRÓPRIA

No dia 18 de fevereiro de 1959, as atenções dos moradores de Itapevi voltaram-se todas para Carvalho Pinto, o governador de São Paulo. Nesse dia ele sancionou a lei estadual 8.525 que emancipava Itapevi de Cotia. A partir de então, o recém-criado município passaria a ser administrado por seus próprios meios.

Uma das primeiras providências foi estabelecer uma data para a escolha do primeiro prefeito e dos primeiros vereadores de Itapevi. As eleições foram marcadas para 4 de outubro de 1959 e duas chapas, compostas por líderes emancipacionistas, acabaram se confrontando. Uma delas era encabeçada por Rubens Caraméz, um ferroviário que trabalhava no escritório da Estrada de Ferro Sorocabana, em São Paulo, e tinha como vice Romeu Manfrinato. Seus adversários eram Carlos de Castro e José Bernardes. As urnas deram a vitória a Caraméz, que tomou posse no dia 1º de janeiro de 1960.

A primeira questão a ser resolvida pelo novo prefeito foi providenciar um local próprio para sediar a Prefeitura, provisoriamente localizada em um prédio na Rua São Pedro, junto à Câmara Municipal, antiga sede da subprefeitura. A saída foi comprar o casarão onde os Nunes haviam morado e que, posteriormente, acabara transformando-se no hotel Marcon.

Outra medida do novo governo foi criar o brasão municipal, instituído a 20 de janeiro de 1961. Além de lembrar os colonizadores portugueses, ele evoca os santos protetores de Itapevi – São Pedro e São Judas -, a ferrovia, responsável pelo desenvolvimento local, as indústrias da região e o rio Barueri – Mirim, que corta a cidade.

As primeiras medidas governamentais visavam colocar em prática uma política de incentivo à industrialização do município. Eram dois seus principais objetivos: as empresas que se estabelecessem em Itapevi não só trariam maiores recursos para a cidade, como também abririam novas frentes de trabalho para a população local.

Essa primeira determinação do novo governo municipal de Itapevi de fato deu resultado: instalaram-se na região o Frigorífico Itapevi (posteriormente vendido ao Frigorífico Seara), a Fábrica de Cimento Santa Rita (adquirida mais tarde pelo grupo Votorantim), a Indústria Paulista de Explosivos S.A., entre outras.



Figura 11 - Fábrica de cimento

Como previsto, as novas indústrias, além de empregarem muitos itapevienses, geraram aumento na arrecadação de impostos do município, possibilitando aos governos seguintes efetuar melhorias como asfaltamento e iluminação de ruas, implantação de um projeto de rede de esgotos, construção de uma escola, de um pronto-socorro e até mesmo de uma casa para abrigar crianças carentes.

Ao mesmo tempo, Itapevi viu sua população aumentar rapidamente, muitas vezes de forma desordenada. Para se ter uma idéia, em 1970 morava em Itapevi aproximadamente 27 mil pessoas. Em dez anos, esse número praticamente dobrou.



Figura 12 - Jardim Dona Elvira, ao fundo Jardim Vitápolis e Vila Dr. Cardoso



Figura 13 - Jardim Vitápoli e Vila Dr. Cardoso

Segundo o Censo de 1980, um dos principais responsáveis por esse aumento populacional foi a chegada de um grande número de pessoas vindas de outras cidades.

Em função do aumento populacional, novos bairros surgiram como Jardim Rosemeire, Vila São Francisco, Jardim Okaido, Bela Vista Alta, Ambuitá, Jardim Briquet Vila Aparecida, Vila Nova Itapevi, Parque Mirafior, mas muitos, entretanto, carentes de infra-estrutura. Nesses locais residiam pessoas que, em sua maior parte, trabalhavam na capital e deslocavam-se todos os dias de trem até seus serviços, retornando para casa no anoitecer, após o expediente.

No início dos anos 80, a prefeitura de São Paulo acabou sendo responsável pelo novo aumento da população de Itapevi. Já fazia alguns anos que a prefeitura paulista adquirira a maior pedreira do município. Porém, ao invés de continuar usando as pedras para calçar as ruas da capital paulista, optou por desativá-las e decidiu construir no local vários prédios da COHAB, destinados a moradores de baixa renda.

Os prédios da COHAB começaram a ser entregues em 1983 e, como foram colocados à venda na capital paulista, isso fez com que o número de moradores de Itapevi desse um salto muito grande. Afinal, em apenas três anos, mais de 30 mil pessoas passaram a morar nos 4.232 apartamentos, 626 casas e 914 lotes urbanizados do Conjunto Habitacional Tancredo Neves. A cidade, entretanto, não conseguiu desenvolver-se na mesma velocidade com que aumentava a sua população.



Figura 14 - Condomínio Transurb

Não é por menos que hoje, no final da década de 90, os cerca de 200 mil habitantes que vivem ao longo dos 82 quilômetros quadrados de Itapevi enfrentam problemas com a falta de infra-estrutura. Os itapevienses, entretanto, conhecem a força de sua cidade. Sabem que Itapevi é um município muito novo, que tem um longo caminho a percorrer para superar essas dificuldades. É caminho difícil, não se pode negar, porém, não impossível de ser trilhado.

O fato de estar a apenas 36 quilômetros da capital é um ponto positivo. O acesso a São Paulo é facilitado não apenas pela ferrovia, como ela rodovias Raposo Tavares e Castelo Branco, e as marginais Tietê e Pinheiros. Assim, a cidade encontra-se facilmente interligada com o coração do país, uma vantagem que muitos municípios gostariam de ter. Além disso, em suas proximidades estão implantados condomínios de alto padrão como Alphaville, Tamboré, Aldeia da Serra, onde começam a se concentrar grandes centros comerciais e industriais.

Tudo isso leva à certeza de que o poder para fazer de Itapevi uma cidade melhor do que ela já é encontra-se nas mãos de seus governantes e de sua população. Uma população corajosa e batalhadora, que sabe brigar pelo que deseja. Esses méritos ninguém poderá contestar, afinal, se não fosse a luta de seu povo, até hoje Itapevi poderia ser apenas um distrito de Cotia.



Figura 15 - Estação de Trem Figura



16 - Vista parcial do centro de Itapevi



Figura 17 – Alunos da Rede Municipal



18 - Escola de Marcenaria da Prefeitura

BRASÃO E BANDEIRA

BANDEIRA



Dimensões oficiais da Bandeira 152 X 108

O BRASÃO DE ARMAS

O Brasão de Armas do Município de Itapevi foi criado através do Projeto de Lei 03/1961, de 1º de março de 1961, de autoria do prefeito Rubens Caraméz, nos termos da Resolução nº 09/61, da Câmara Municipal. O prefeito Rubens Caraméz promulgou a Lei nº 07/61 em 20/05/1961, em sua primeira Legislatura, quadriênio 1960 a 1963, oficializando o Brasão de Armas da cidade de Itapevi.

Segundo o Artigo 2º do Projeto, "O Brasão de Armas do Município de Itapevi terá as seguintes características: Escudo português, redondo, partido e cortado, encimado por uma coroa mural, no primeiro campo de sinople (verde) uma chave de prata, em aspa com uma albarda do mesmo metal. No segundo campo de goles (vermelho) uma locomotiva na sua cor natural. No terceiro campo de goles (vermelho) uma engrenagem de ouro. No quarto campo de sinople (verde) um rio de prata. No pé do brasão um listel de goles (vermelho) com a legenda em letras de prata "LABOR ET PROGRESSUM" e mais a palavra "Itapevi" em ouro, ladeada pelas datas 19.10.1920 e 18.2.1959.



O SIGNIFICADO

O escudo português redondo lembra nossa tradição lusa e o ciclo da colonização do Brasil no quinhentismo.

No primeiro campo de sinople (verde) a chave de prata e ala barda do mesmo metal evoca São Pedro e São Judas Tadeu, protetores da cidade e de seu povo, dentro do sentimento espiritual e cristão.

No segundo campo de goles (vermelho) uma locomotiva, a Baronesa, a primeira que parou na estação para lembrar que Itapevi nasceu de uma estação de estrada de ferro, naquela época, Cotia, e seu progresso se deve, principalmente, à ferrovia.

No terceiro campo de goles (vermelho), uma engrenagem de ouro, simbolizando a vida industrial de Itapevi, como fonte da sua riqueza.

No quarto campo, de sinople (verde), um rio de prata, o Barueri - Mirim, que atravessa o município com poder vivificante de suas águas.

Campos do Brasão (os esmaltes) verde e vermelho. Nos primeiro e quarto campos, de sinople (verde), significam a esperança, a abundância e a liberdade.

Nos segundo e terceiro campos, de goles (vermelho), significam o valor, a luta, a intrepidez, a ousadia e a fortaleza de ânimo. Metais aplicados (prata e ouro) têm a seguinte significação: a prata significa a pureza, o ideal, a integridade, a eloquência e a nobreza de empreendimentos; o ouro significa a riqueza, a força, a fé e a constância.

A legenda em letras de prata "LABOR ET PROGRESSUM" significa "TRABALHO E PROGRESSO".

HINO DA EMANCIPAÇÃO DE ITAPEVI

Quando cedo me levanto
Vejo no céu o sol surgir
Vejo a beleza desta terra
Lindo recanto do Brasil

Respiro com muita alegria
Sinto forças pra viver
Nesta terra onde nasci
Quero lutar até morrer

Itapevi, Itapevi
Teu progresso é assustador
Por tua emancipação
Lutaremos com ardor
Unidos seremos fortes
Por uma luta sem par
E por tua felicidade
Até meu sangue hei de dar

Aos fundadores desta terra
Louvamos sem distinção
Guardamos as suas glórias
Bem dentro do coração

A juventude que hoje canta
Jamais se esquece de ti
Enaltecendo os pioneiros
Desta terra de Itapevi

Foi instituído pela Lei nº 1.659, de 8 de março de 2004. Letra e música de João Domingues

PROJETO MEMÓRIA – ITAPEVI RESGATA SUA HISTÓRIA

O texto acima foi extraído na sua íntegra com autorização da Associação Comercial e Industrial de Itapevi – ACITA. O *“Projeto Memória de Itapevi”* tem sua origem em uma publicação impressa que resultou o livro *“Itapevi resgata sua história”*.

Este projeto teve início em 1997 e contou com as ilustres presenças do prefeito Sérgio Montanheiro, vice-prefeito José Francisco de Oliveira, presidente da câmara João Ferreira do Monte, Secretária de Educação e Cultura Professora Lucia Maria das Graças Santos Silva, dos presidentes da ACITA Walter Fernandes Mesa (1997), Luis Carlos Delgado Aguiar (1998) e Gilberto Shizuo Kuwazuru (1999), da coordenação de projeto, Professora Maria Alice Tomini (ACITA) e Luis Carlos Torcato (Prefeitura Municipal de Itapevi), da coordenação de pesquisa e texto Flavia Borges Pereira/ Tempo & Memória, de pesquisa história Alice da Silva Prado, texto Reinaldo Seriacopi e por fim, capa Humberto Alcântara.

O livro *“Itapevi resgata sua história”*, faz parte do *“Projeto Memória de Itapevi”*, iniciado em 1997 a partir de uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Itapevi e Associação Comercial e Industrial de Itapevi – ACITA. Esta primeira edição, simplificada, é dirigida aos alunos de 3 e 4 série da rede municipal de ensino, bem como ao público em geral, e pretende contar, com simplicidade e narração objetiva, um pouco dos fatos ocorridos ao longo do tempo que deram origem à cidade de Itapevi. Para os alunos, acompanha o livro um caderno de exercícios, para que os estudantes possam apresentar seus conhecimentos sobre a história da cidade, desenvolvendo com isso as sementes da Cidadania. O *“Projeto Memória”*, contempla também uma edição ampliada deste livro, com riqueza de detalhes sobre os fatos históricos marcantes e recuperação de imagens fotográficas, bem como enriquecer, com o material obtido através do trabalho de pesquisa histórica, o acervo da Casa de Cultura de Itapevi.

Como bom trabalho histórico, conduzido por profissionais experientes e com reconhecida formação acadêmica, a pesquisa que deu origem a este conjunto de livros procurou ser fiel à cronologia e à veracidade dos fatos, baseando-se sempre em provas documentais e levantamentos em arquivos que forneceram informações confiáveis.

Imparcialidade e competência profissional são as marcas deste trabalho, comparáveis apenas ao idealismo e participação de tantas pessoas que puderam tornar essa tarefa possível, isso graças a uma admirável demonstração do verdadeiro espírito cívico, que se fundamenta na ausência de vaidades e de idéias pré-conhecidas.

Conhecer a nossa história é resgatar a nossa identidade. É criar laços, é se comprometer e ajudar a construir a história futura.

Nenhum povo pode aprender sem conhecer e respeitar sua origem e todo homem se aprimora a partir de suas lembranças e de suas experiências vividas. Se pretendemos viver dias melhores, temos que aprender com acertos e erros do passado. Precisamos conhecer nossa história, se quisermos construir um futuro melhor e mais justo.

Bibliografia

- Projeto Memória – Itapevi resgata sua história;
- Prefeitura do Município de Itapevi – www.itapevi.sp.gov.br;
- Site: Itapevi on Line – www.itapevionline.com.br

Fontes

- Projeto Memória – Itapevi resgata sua história;
- Prefeitura do Município de Itapevi – www.itapevi.sp.gov.br;
- Site: Itapevi on Line – www.itapevionline.com.br;

Créditos de fotos e Imagens

- Projeto Memória – Itapevi resgata sua história;
- Prefeitura do Município de Itapevi – www.itapevi.sp.gov.br;
- Site: Itapevi on Line – www.itapevionline.com.br;

Agradecimentos

- A Deus;
- ACITA – Associação Comercial e Industrial de Itapevi