

O bonde elétrico de Piraju - olivier vianna

Contribuído pelo Olivier Vianna, de Pirajú

sábado, 15 março 2008

Atualizado sábado, 15 março 2008

Uma hidrelétrica em processo de tombamento é o que restou de mais representativo

Bonde na Ataliba Leonel

O sucesso da cafeicultura no início do século passado garantiu a Piraju significativa projeção na política, na área social e na economia. Teve representantes de renome, libertou seus escravos quatro meses antes da Lei Áurea e conseguiu os mais modernos melhoramentos urbanos da época. Luz elétrica, telefone, água encanada, sistema de esgoto, implantou antes do que a maioria dos grandes centros, inclusive capitais. Status especial lhe conferia o bonde elétrico. Uma usina (Boa Vista), que chegou a gerar 10% da eletricidade produzida por hidrelétricas no País, foi construída especialmente para alimentar seus motores. E era um município de apenas 4.000 habitantes, o primeiro do País a contar com esse serviço também em área rural.

Bonde em Fazenda

Em 1911, o vereador Ataliba Leonel sugeriu a instalação de bondes para dar acesso ao ramal da "Estrada de Ferro Sorocabana" (Piraju a Manduri), implantado cinco anos antes, mas que ficava a dois quilômetros do centro da cidade. O ramal e sua estação (esta projetada por Ramos de Azevedo, o mais importante arquiteto da época) haviam sido construídos e doados ao Estado por cafeicultores da região.

Bonde na Ataliba Leonel

A linha do bonde tinha 26 quilômetros e chegava à vizinha Sarutaiá, atravessando produtivas fazendas de café. Com o aumento da demanda, cogitou-se estender os trilhos até Carlópolis, no Paraná. Este seria o primeiro trem elétrico a ligar dois estados brasileiros. No entanto, a opção foi instalar uma hidrelétrica na cidade. Em 1936, a ponte metálica por onde passavam os bondes foi coberta pelas águas da represa.

Bonde na Ponte

Bonde na oficina

Empreendimento arrojado e de vida curta

Uma firma francesa instalou a linha férrea, empresa paulista representante da alemã Siemens-Schuckertwerke montou a usina e os carros foram importados dos Estados Unidos.

O "Tramway Electrico Municipal de Piraju" começou a funcionar em primeiro de agosto de 1915. Depois de 15 dias, veio a inauguração, evento prestigiado por centenas de populares e importantes autoridades. O carro 101, repleto de convidados, gastou uma hora para chegar à "fazenda Santa Maria", conta um morador.

Bonde Municipal

No início dos anos 20, circulavam três luxuosos carros motorizados para passageiros, três exclusivos para cargas, um especial para suínos, além de vagões rebocáveis para passageiros e cargas. A manutenção dos veículos era feita numa bem equipada oficina, onde trabalhavam 30 operários. Havia ainda um terminal de cargas, na cidade.

Em 1921, a empresa foi cedida a um industrial e, em 1925, vendida pelo poder público para a Companhia Luz e Força "Santa Cruz", agora sob o controle da CPFL - Companhia Paulista de Força e Luz. A "Santa Cruz" melhorou o atendimento aos clientes, no entanto, sua prioridade era a geração de energia, setor atualmente explorado por empresa do Grupo Votorantin.

A circulação dos bondes foi interrompida em abril de 1931. A empresa foi insistentemente cobrada pela Câmara Municipal para reativar o serviço. Como compensação, a partir de 1936 e durante cinco anos, doou a energia para os serviços de abastecimento de água e de iluminação pública da cidade.

Usina Boa Vista

A crise da cafeicultura, a construção de melhores rodovias e o surgimento de veículos rodoviários, mais versáteis, haviam reduzido o interesse pelo uso do bonde (frequência irrisória, como argumentava a empresa na negociação com a Prefeitura).

Usina Boa Vista - operador

Apesar de interrompido o serviço, a edição de abril de 1937 do "Guia Levi" ainda registrava o quadro de horários do bonde entre a estação e a cidade de Piraju.

A suspensão definitiva, no entanto, só foi autorizada pela lei municipal nº 7, assinada em 2 de agosto de 1937, pelo

prefeito Joaquim de Almeida.

O “carro número 9” foi vendido para São Carlos e outros carros e equipamentos, para a cidade de Votorantim.

O ramal ferroviário e a estação foram desativados em 1966 e, em 1998, retornaram ao patrimônio municipal, conforme lei estadual nº 10.091. A estação, hoje tombada pelo município como Marco Regional da Memória do Café, tem processo de restauro pleiteado junto ao Ministério da Cultura.

O galpão da oficina dos bondes cedeu lugar a uma agência de veículos e atualmente abriga uma academia de ginástica. Onde ficava o terminal de cargas está a estação rodoviária da cidade.

Usina Boa Vista - fachada

Usina histórica ainda funciona

A Usina Boa Vista é o que restou de mais representativo dessa época. Funciona regularmente e gera 800 kW. É pouco expressiva sua participação no abastecimento da região. No entanto, é uma obra que impressiona pelo estado de conservação, pela beleza do local e, principalmente, por sua importância histórica. É franqueada à visitação e está em processo de tombamento junto ao CONDEPHAAT.

Modernamente, várias tentativas foram feitas para trazer de volta esse tipo de transporte, mesmo que a título simbólico.

Em 2001, o prefeito Mauricio Pinterich chegou a negociar a importação de dois bondes do Paraguai, onde o serviço foi abolido em 1980. O restauro seria feito pela Associação de Preservação Ferroviária de Bondes (APFB).

No ano seguinte, negociou a recuperação de um pequeno trecho do ramal ferroviário até um horto florestal próximo da cidade. Seria “a volta da Maria Fumaça”.

Ambas as tentativas fracassaram, a primeira, por problemas burocráticos e a segunda, por falta de recursos.

Não se tem notícia de outras iniciativas visando a preservar esse episódio da história da região.