

BOLETIM



HISTÓRICO

EMPRESA
ELETTRICIDADE DE
SÃO PAULO S.A.

9

Mai/1987

R. Cel. Xavier de Toledo, n.º 23
CEP 01048 São Paulo SP 239 6544

Eletropaulo - ELETTRICIDADE DE SÃO PAULO S.A.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE

João Oswaldo Leiva

VICE-PRESIDENTE

Einar Alberto Kok

CONSELHEIROS

Geraldo Queiroz Siqueira, Antônio Roque Citadini, André Domingos Costábile

Ippolito, Alfredo de Almeida Júnior, Flávio Nelson da Costa Chaves, Carlos

Nelson Bueno, Rubens Resstel, Tito Enrique da Silva Neto, José Marcondes

Brito de Carvalho, Tullio Romano Cordeiro de Mello

DIRETORIA

PRESIDENTE

André Domingos Costábile Ippolito

VICE-PRESIDENTE

Darcy Paulillo dos Passos

DIRETORES

Antônio Russo, Carlos Pedro Jens, Marcello Oreste Bogaert, Laerte Martins,

Alvair Augusto Jacinto, Reynaldo Maffei, José Ivandro Dourado Rodrigues

SUPERINTENDÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

Audálio Dantas

**DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO**

Célia Reis Camargo, Dirce de Paula e S. Mendes, Vera Lúcia Tokairim, Maria Lúcia I. dos Santos, Adelina Maria B. Bouças, Alexandre Guarini, Cecília de M. Goda, Ênio Tadeu de Freitas, Eurico Tadeu B. de Araújo, João Rodrigues Neto, Paulo Afonso Arruda, Rita de Cássia M. Lo Schiavo, Sérgio Alberto D. da Silva, Sílvia Diksztejn, Carlos Sérgio da C. Lima, Rubens Carotenuto

GRUPO DE PESQUISA: José Alfredo Q.V. Pontes, Denise Mendes, Giselle Beiguelman, Guilherme F. de Assis, José Antonio Segatto, Nívia Faria, Renato de Oliveira Diniz

PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO
Vera Maria de Barroz Ferraz, Heloísa Barbosa da Silva, Cecília Q.S. Santoro, Maria Lúcia Perrone Passos, Sueli Martini Ferrari, Raquel da Cunha Gaiger, Ricardo Lopes Furtado, Rosane Tróia, Tânia Cristina Ferreira

EDITORIA DE PUBLICAÇÕES

Duarte Pacheco Pereira, Edsel O. Britto, Marta Corrêa de T. Dias, Mônica Violante, Telma Domingues da Silva
Grupo de Arte: Fernando Lemos, Cely Russo Vieira, Kenzi Oyama, Marilda Campagnoli de Vilhena

APOIO ADMINISTRATIVO

Francisco E. Bezerra de Menezes, Sônia Nascimento Síndici, Míriam Abasto Monteiro, Maria Márcia de L. Faria, José de Lima, Marco Antônio de Lima, Moisés Inácio Duarte

Trabalharam na edição deste Boletim:

EDITOR

Duarte Pereira

EDITOR DE ARTE

Fernando Lemos

PRODUÇÃO GRÁFICA

Cely Russo Vieira, Marilda Campagnoli de Vilhena

PESQUISA E TEXTO

Dirce Mendes, Edsel Britto, Giselle Beiguelman, Heloísa Barbosa da Silva, Maria Lúcia Perrone Passos, Nívia Faria, Rosane Tróia, Sueli Martini Ferrari, Vera Ferraz e o colaborador Waldemar Corrêa Stiel

REVISÃO

Telma Domingues da Silva, Mônica Violante

PESQUISA E EXECUÇÃO FOTOGRÁFICA

Carlos Sérgio da Costa Lima, Kenzi Oyama

FOTOLITO E IMPRESSÃO

Gráfica da Eletropaulo

TIRAGEM

15.000 exemplares

**AS
ÚLTIMAS
LINHAS**

Restam poucas linhas de bondes elétricos no Brasil, como a que circula entre Bertioga e Itatinga transportando passageiros, mercadorias e lembranças de um passado ainda recente

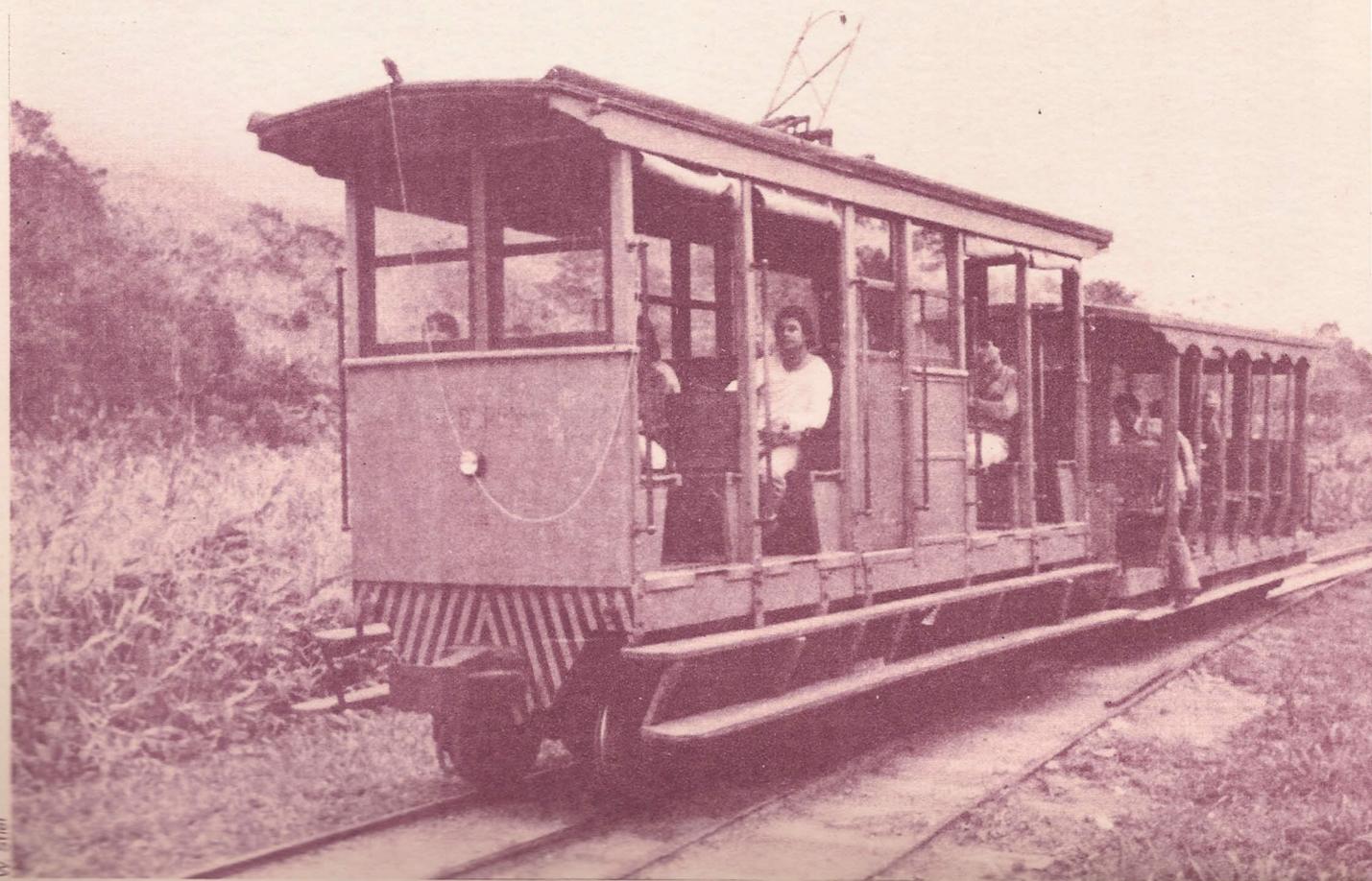
A eletricidade que ilumina e movimenta o porto de Santos, o maior da América do Sul, é gerada por uma pequena central hidrelétrica no sopé da serra do Mar — a usina de Itatinga, hoje pertencente à Companhia Docas do Estado de São Paulo. Próximo à hidrelétrica, fica a vila do mesmo nome, onde residem setenta funcionários da companhia, com seus familiares. É uma vila de casinhas pintadas de verde e amarelo, tão paradas no tempo que seus moradores podem fechar a porta e deixar a chave de fora sem preocupação.

Para alcançar essa Shangri-la paulista, é preciso conseguir uma autorização da Codesp e depois enfrentar uma viagem incomum: combinando automóvel com ferry-boat, seguir de Santos para Guarujá, de Guarujá para Bertioga, em Bertioga atravessar o rio Itapanhaú numa lancha da companhia e, do outro lado, numa pequena estação, embarcar num dos bondinhos que transportam passageiros e mercadorias até a vila de Itatinga, seis vezes ao dia. Um itinerário alternativo consiste em sair do porto de Santos numa lancha da Codesp, entrar no canal de Bertioga, alcançar o rio Itapanhaú, saltar no cais de Itatinga e embarcar num dos bondinhos.

Aí vem o trecho mais encantador da viagem. Minúsculos, coloridos, os bondinhos de Itatinga serpenteiam durante vinte minutos por trilhos de mão única, controlados à distância por rádio, tendo ao fundo a mata virgem da serra do Mar, aos lados uma relva interminável e, aqui e ali, córregos transparentes, cascatas de águas límpidas.

A linha de Bertioga a Itatinga é uma das cinco que ainda funcionam no país. Três dessas linhas são privativas e trafegam em áreas fechadas: a referida linha de Bertioga a Itatinga, a do Parque Portugal em Campinas e a que circula na Cidade Universitária Paulo VI em São Luís do Maranhão. As duas restantes operam em caráter comercial. A mais conhecida é a do bairro de Santa Teresa, no Rio de Janeiro. A outra serve a cidade turística de Campos do Jordão, no estado de São Paulo.

A história do bondinho de Itatinga e dos outros que ainda resistem à concorrência do ônibus e do automóvel, foi pesquisada pelo advogado e historiador Waldemar Corrêa Stiel, conhecido incentivador da Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo e autor, entre outros trabalhos, dos livros História dos Transportes Coletivos em São Paulo (McGraw Hill, 1978), História do Transporte Urbano no Brasil (Pini, 1984) e História dos Ônibus no Brasil (Pini, prelo). Eis o seu relato:



Um dos bondinhos que ligam Bertioga a Itatinga



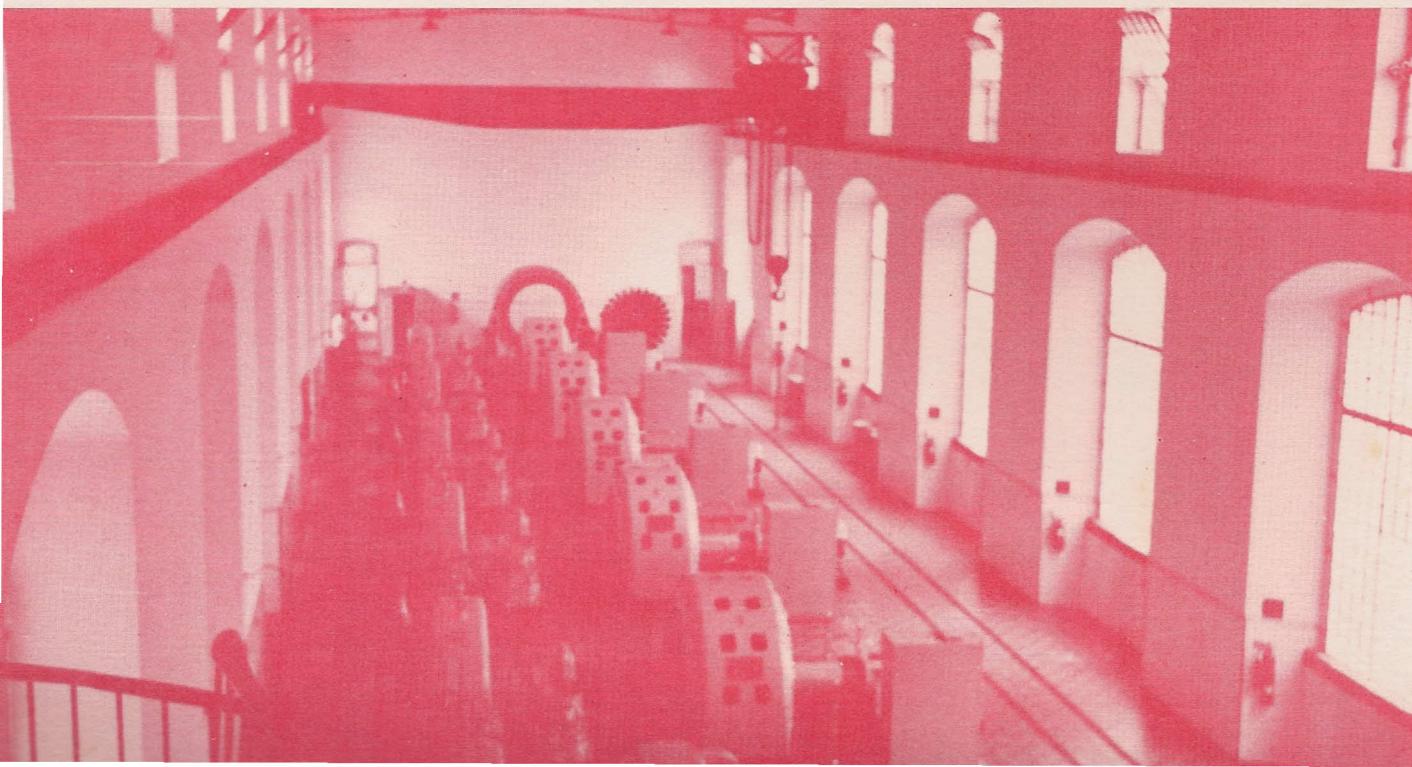
A pequena e bela Itatinga

Em julho de 1888, a firma Gaffrée, Guinle & Cia. conseguiu a concessão para construir um cais acostável na cidade de Santos, onde até aquela data o carregamento e descarregamento de mercadorias, o embarque e desembarque de passageiros eram feitos em pequenos ancoradouros sobre pilastras de madeira não muito firmes, avançando sobre o mar até alcançar a profundidade necessária ao acostamento dos navios.

Com o início das obras, os concessionários formaram a Companhia Docas de Santos e esta foi estendendo as obras do porto, que pouco a pouco se tornou o principal do Brasil e um dos mais importantes do mundo.

O movimento portuário, cada vez mais intenso, requeria bastante energia elétrica, que era fornecida pela Companhia City, na época em embrião. No princípio do século XX, porém, a Companhia Docas de Santos resolveu construir sua própria usina de força.

Um ótimo ponto foi localizado no sopé da serra do Mar, a cerca de 8 km de Bertioga, no local onde o rio Itatinga se confunde com o rio Itapanhaú, que mais adiante desemboca no braço de mar da baía de Bertioga (*ver mapa*). Canalizando rios que corriam no planalto e aproveitando a declividade natural da escarpa, os estudos aprovaram, em agosto de 1905, a instalação da usina hidrelétrica no sopé da serra.



Havia, no entanto, um obstáculo sério: a dificuldade para transportar homens e materiais até o local da construção da usina, situado em pequena faixa de terra entre o sopé da serra e o rio Itapanhaú. Decidiu-se, então, construir uma ferrovia, começando pelo lado de Bertioga, no local denominado Fazenda Palaes, onde um pequeno cais serviria para o encostamento dos barcos que vinham de Santos pelo canal de Bertioga ou cruzavam o rio Itapanhaú.

Os 7,5 km da ferrovia, com bitola de 0,80 m, foram implantados em pouco tempo e já em 1906 corria em seus trilhos o material rodante transferido do porto de Santos: pequenas locomotivas alemãs da fábrica Krauss, fabricadas em 1889, e carros abertos de passageiros.

A usina de Itatinga foi construída para gerar 20 MW, mas o porto de Santos, na época, não consumia mais do que 5 MW. O excedente motivou a Companhia Docas a tentar competir com a Light em São Paulo, oferecendo luz e força mais baratas e valendo-se de uma cláusula do contrato de concessão desta última, que possibilitava essa concorrência. Daí surgiu uma polêmica acirrada entre as duas companhias e quem ganhou, além da Light, foram os consumidores, pois a companhia de

A linha é singela e opera diariamente até cerca de meia-noite, em conexão com ônibus que vêm de Bertioga, trazendo os empregados e seus familiares que vão estudar ou fazer compras nas cidades vizinhas. Não é cobrada passagem e não se permitem visitantes a não ser credenciados pela Codesp.

O material rodante compreende:

- Dois carros motores, o B-1 (Bonde 1), com dois *trucks*, cada um com um motor de 7,5 kW e um *controller* em cada extremidade; e o B-2 (antiga locomotiva elétrica de carga), com dois *trucks*, um único motor de 13,5 kW e um *controller* no centro do carro;

- Três reboques de passageiros, o de n.º 1 com sete bancos e 28 lugares, e os de n.ºs 3 e 4, cada um com dez bancos e 40 lugares;

- Onze reboques de carga, sendo dois fechados, duas gôndolas e sete galeras;

- Três locomotivas a vapor, de n.ºs 1, 8 e 12 (0-4-0), fabricação Krauss, com os nomes de Lavoura, Mont' Serrat e Itapema.

Todo esse material rodante foi construído nas oficinas da Companhia Docas, exceto as locomotivas a vapor.



Pearson e Mackenzie, para ver-se livre da ameaça de concorrência, ofereceu à Câmara Municipal vários benefícios, como bondes a 200 réis em qualquer linha, força e luz a preços reduzidos, bondes para trabalhadores em horários especiais pela metade da tarifa e várias outras medidas, com a condição de a Câmara alterar o item perigoso, o que acabou sendo feito. Esse incidente rumoroso ficou conhecido como o "caso Guinle"¹

Enquanto isso, a ferrovia continuava servindo os moradores e empregados de Itatinga até que, na década de 50, em virtude dos altos custos da tração a vapor, tomou-se a decisão de eletrificar a linha. Ora, existe lei no Brasil que considera linha de bonde qualquer ferrovia eletrificada que trafegue dentro de um único município, e ferrovia uma linha de bonde que trafegue em dois ou mais municípios. Assim, eletrificada, a até então linha férrea Bertioga-Itatinga passou a ser legalmente uma linha de bonde.

Os planos de eletrificação foram aprovados em setembro de 1956 e os postes e a rede aérea foram colocados no final do ano. Os trabalhos continuaram durante o ano de 1957, com o itinerário sendo coberto por uma pequena locomotiva elétrica construída nas oficinas da Companhia Docas com peças do recém-desativado bonde de Guarujá. Enfim, em janeiro de 1958, foi inaugurado o serviço de bonde elétrico. Três das pequenas locomotivas a vapor foram conservadas para casos eventuais de falta de força.

Não se sabe por quanto tempo ainda permanecerá em tráfego essa valiosa relíquia que já se tornou ponto de visita de estudiosos e turistas do exterior. Mas, assim que o automóvel ali chegar, sem dúvida será extinta.

No Brasil ainda existem em tráfego quatro linhas de bondes elétricos, além da que circula entre Bertioga e Itatinga. A mais conhecida é a de Santa Teresa, no Rio de Janeiro, que serve a população do morro de Santa Teresa. Pertencia à antiga Ferro Carril Carioca, hoje CTC. O governador Carlos Lacerda não a retirou de circulação, como fez com os bondes da Light, por causa dos protestos populares. É uma das únicas de sentido comercial.

Outra linha é a que trafega entre Emílio Ribas e São Cristóvão. Pertencente à Estrada de Ferro Campos do Jordão, utiliza os antigos bondes do Guarujá. Também é de operação comercial.

Em caráter turístico, existe a linha do Parque Portugal, ex-Taquaral, em Campinas, inaugurada pelo então prefeito da cidade e atual governador de São Paulo, Orestes Quéricia.

Por fim, existe a pequena linha privativa da Cidade Universitária Paulo VI em São Luís do Maranhão, que resiste bravamente com um antigo bonde do serviço urbano, reformado pela CTC do Rio de Janeiro.

(1) Ver "O monopólio contestado", em *Boletim Histórico*, Eletropaulo, n.º 5, fevereiro de 1986, pp. 5-7.