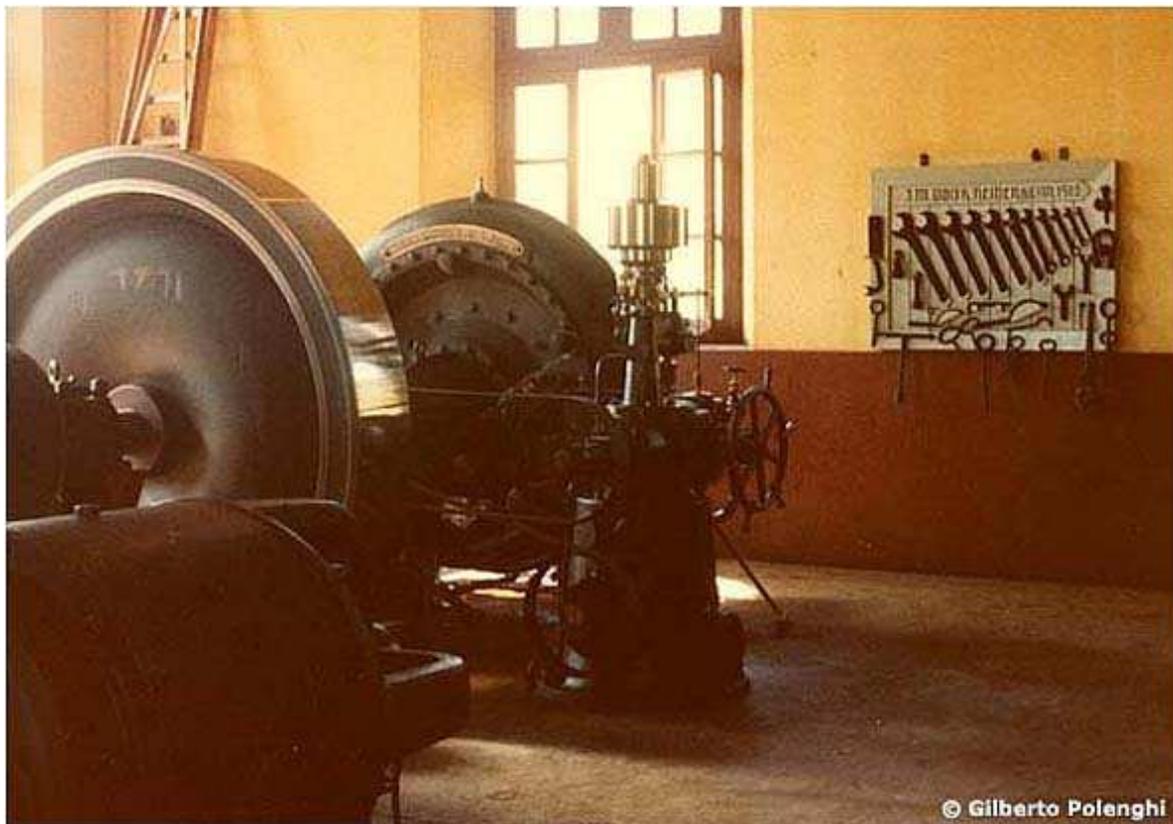


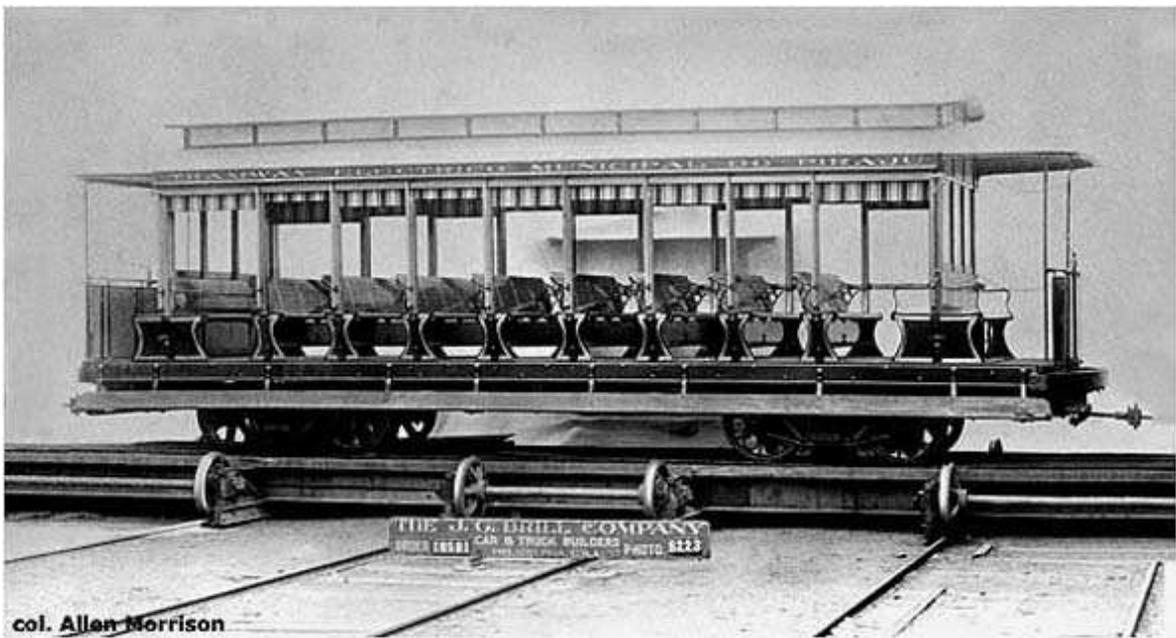
Os Tramways de Piraju

A História dos Bondes elétricos

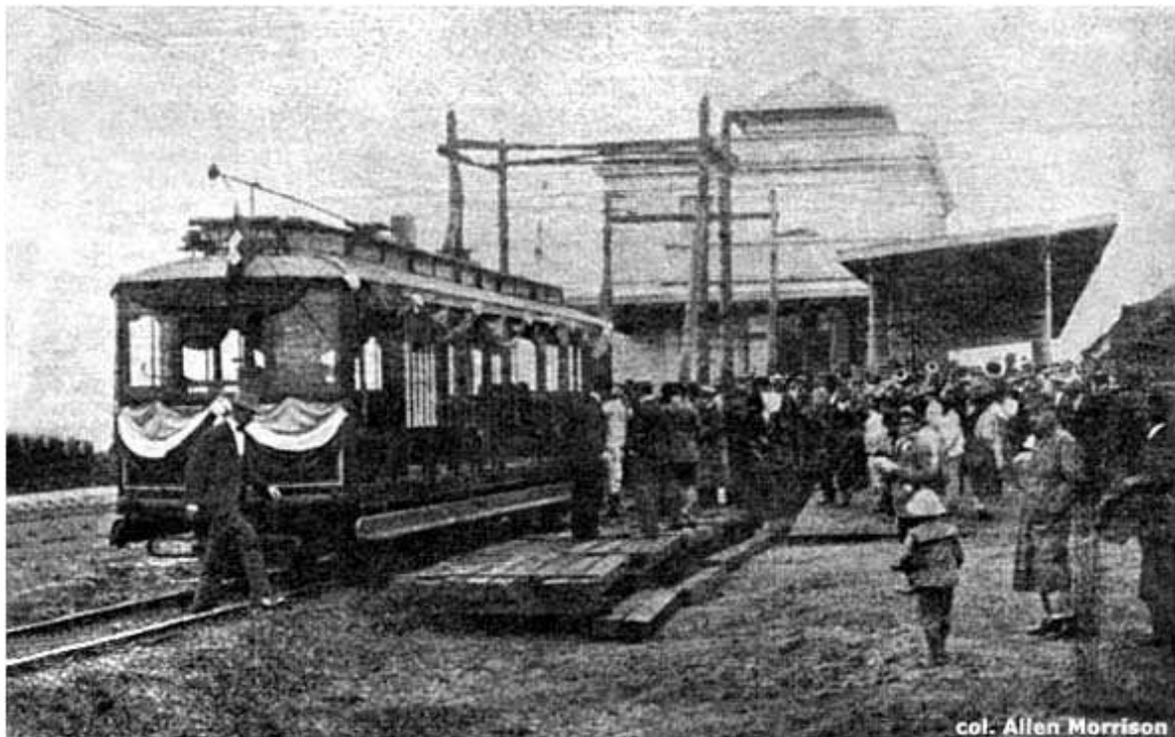
A Estrada de Ferro Sorocabana abriu um ramal em 1906 ligando a cidade de Manduri até um ponto a 2 km ao norte de Piraju chamado Vila Tibiriçá. O Ramal não foi construído ao longo da cidade devido um vale largo, muito profundo ao longo do Rio Paranapanema. Em 1911 a *Caisse Générale de Prêts Foncier et Industriels* (Caixa Geral de Empréstimos Fundamentais e Industriais) da França levantou fundos para construir um bonde elétrico da estação ferroviária para a cidade e além de Piraju para a zona rural, rica em café. Em 1912 *Bromberg, Hacker & Cia.* de São Paulo, um agente da *Siemens-Schuckertwerke* de Berlim, instalou uma usina de força na Fazenda Boa Vista, 15 km da cidade. A fotografia abaixo foi tirada em 1983. Ambas as turbinas e a bandeja de ferramentas na parede estão marcadas “J.M. Voith, Heidenheim, 1912”. (*Gilberto Polenghi*).



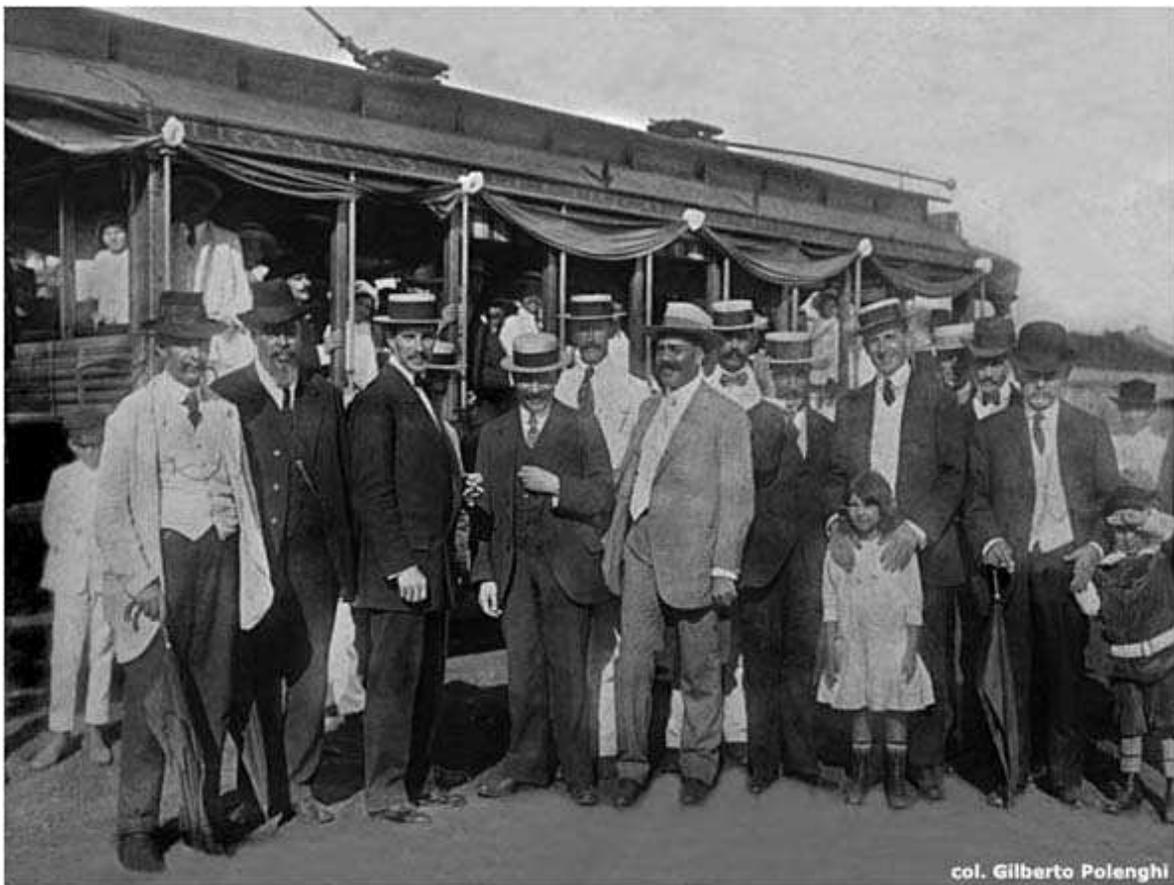
Também em 1912, Eduardo Guinle & Cia. do Rio de Janeiro, agente da General Electric dos Estados Unidos, pediram oito veículos para trilho para Piraju de J.G. Brill Co. na Filadélfia: seis vagões de transporte de 4 eixos, e dois bondes de passageiros de 4 eixos. Aqui está uma foto tirada na fábrica Brill em 1912 do trailer 7 de passageiros com 12 lugares, que foi posteriormente motorizado. (*Coleção Brill, Sociedade Histórica da Pensilvânia*).



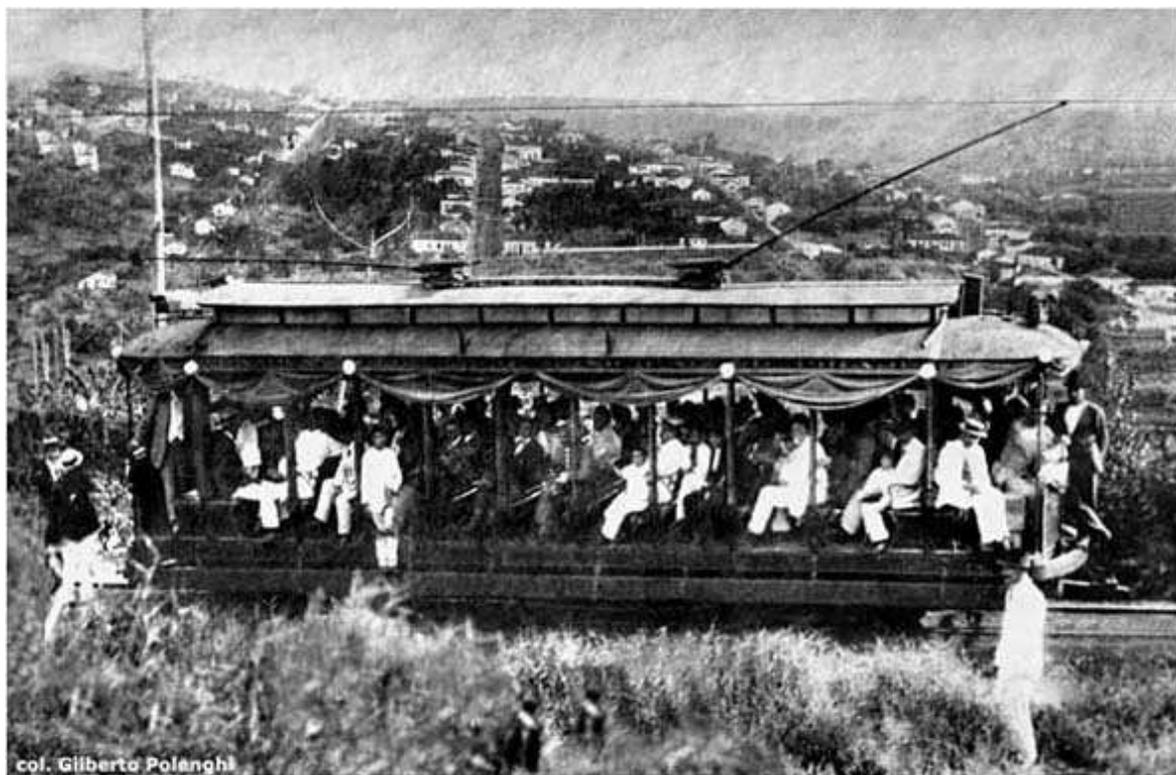
Em 1913 Guinle adquiriu outro bonde de passageiros de 4 eixos da Brill, e um vagão de 2 eixos menor para 9 passageiros, de uma fonte não identificada. Tramway Eléctrico Municipal de Piraju começou seus testes em 1º de agosto e foi formalmente inaugurado em 15 de agosto de 1915. O intervalo entre os trilhos da linha era em metro e os vagões levavam postes de bonde de estilo americano. A linha começava na estação ferroviária, a foto abaixo foi tirada na estréia. (col. AM).



Os construtores do bonde, políticos locais e suas famílias posaram antes de embarcarem no bonde para a viagem inaugural. (col. Gilberto Polenghi).

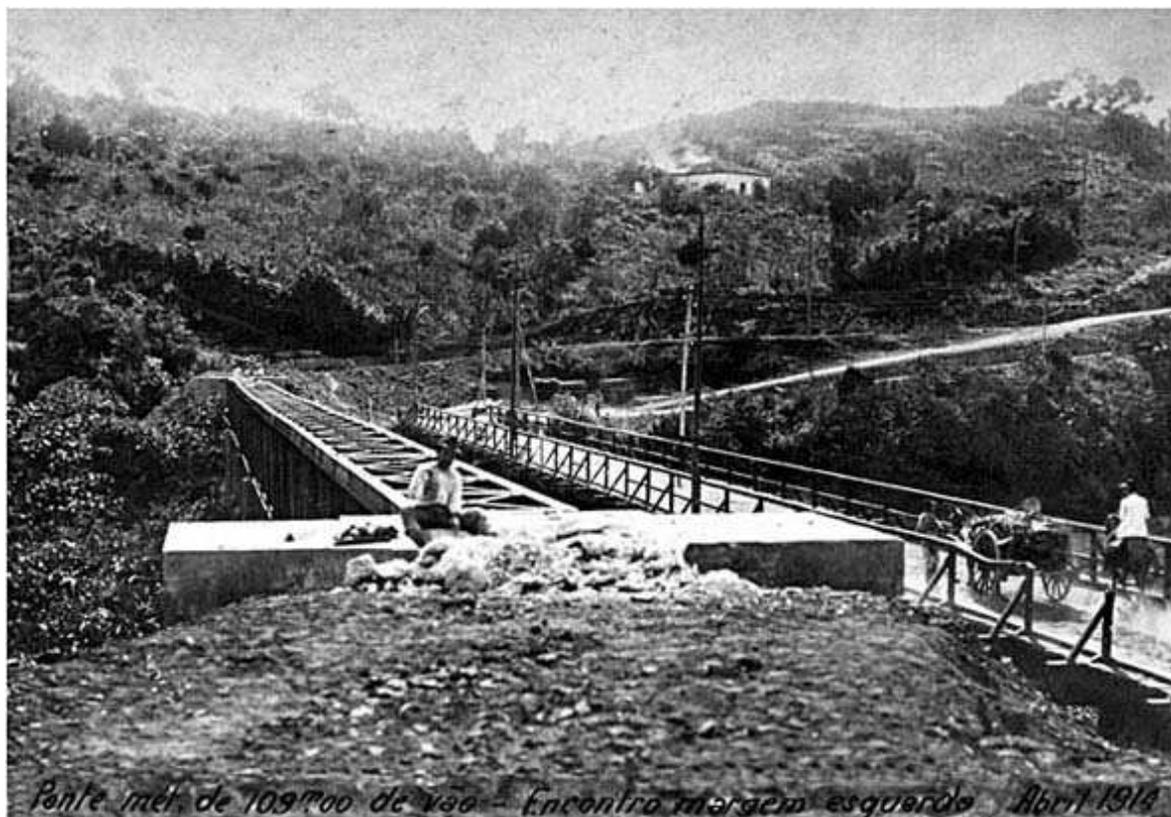


Da Vila Tibiriçá a linha contornava o monte no seu sentido natural, cruzava o rio Paranapanema em um cavalete de aço e circulava pelas ruas de Piraju. A linha interurbana deixava a linha urbana próximo da ponte. A fotografia abaixo, tirada por volta de 1930, mostra um grupo feliz descendo as costas do monte para o vale do rio. (col. Gilberto Polenghi).



A ponte que o bonde costumava cruzar foi construída pela Companhia de Ferro Anglo-Brasileira sob a supervisão de Kermit Roosevelt, filho do presidente americano Theodore Roosevelt. Roosevelt visitou seu filho em outubro de 1913, e ambos deixaram a área pouco depois, antes de o bonde ser inaugurado. A

fotografia abaixo, datada em abril de 1914, mostra a envergadura de aço de 109 m (358 pés) sob a construção próxima a uma ponte de vagão.



A fotografia sem data abaixo, olhando para a mesma direção, mostra um bonde viajando para o sul no que parece ser uma ponte de madeira perto da ponte de vagão. Essa é, de fato, a mesma estrutura de aço como acima suportada por vigas de madeira.



A ponte do bonde era também usada por pedestres, animais e outros veículos, porque não havia outro modo de se cruzar o rio Paranapanema. Note os cabos de

bonde suspensos. (col. Gilberto Polenghi).



Esta foto, tirada nos anos 30, mostra a represa que eventualmente irá elevar o nível da água que submergirá a ponte do bonde à distância. Parece ter junções de trilhos acima, que parecem que foram planejadas para o bonde. Note que o bonde em A e a linha ao longo da estrada em B. Em C ela sai da estrada e ia rumo a Rua Major Mariano em D e a garagem do bonde (não mostrada) em E. (col. AM).

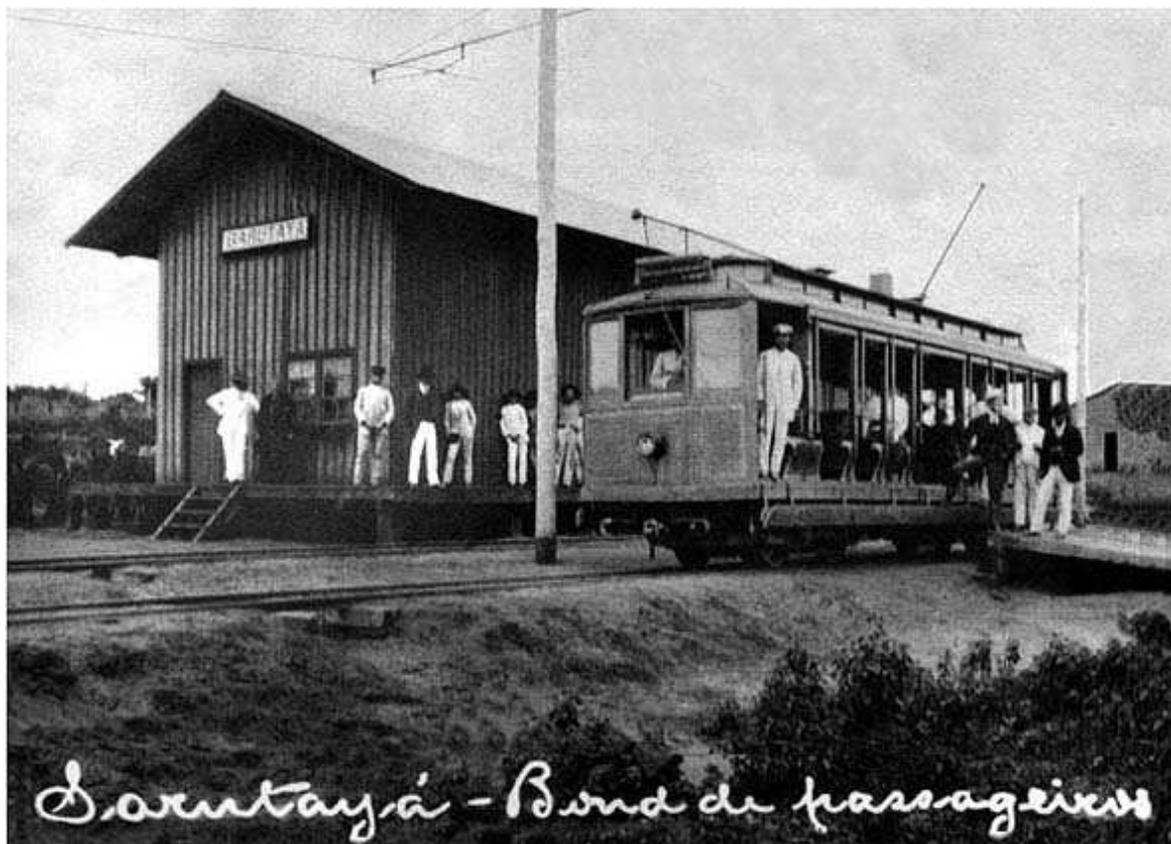
Hoje observando podemos concluir que o bonde passava por dentro da praça denominada Benedito Silveira Camargo ou mais popularmente "brasilinha".



garagem do bonde a linha interurbana saía da ramificação da linha urbana e percorria 26 km para oeste e sul para Sarutaiá. Aqui está uma vista de cartão

Na

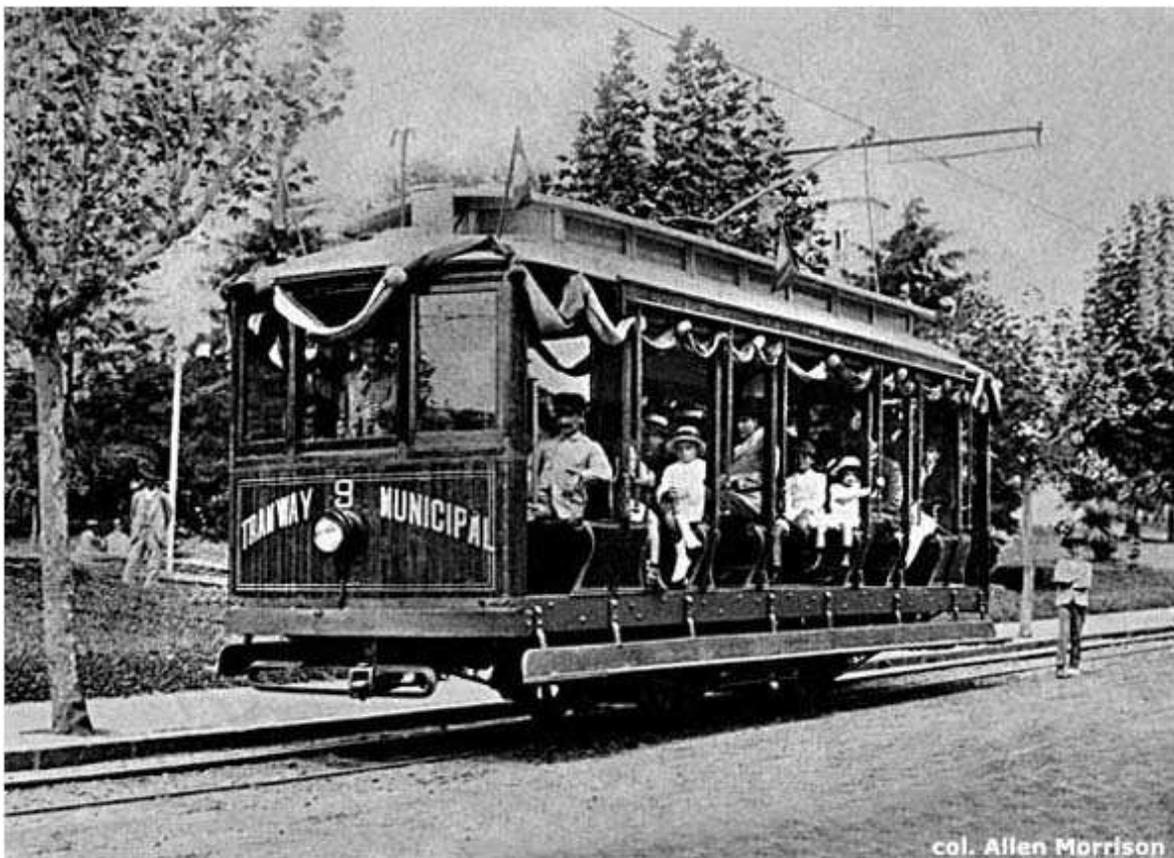
postal rara de um bonde não identificado de 12 lugares no terminal Sarutaiá. A data é 1916. (col. Irineu Sela Frias).



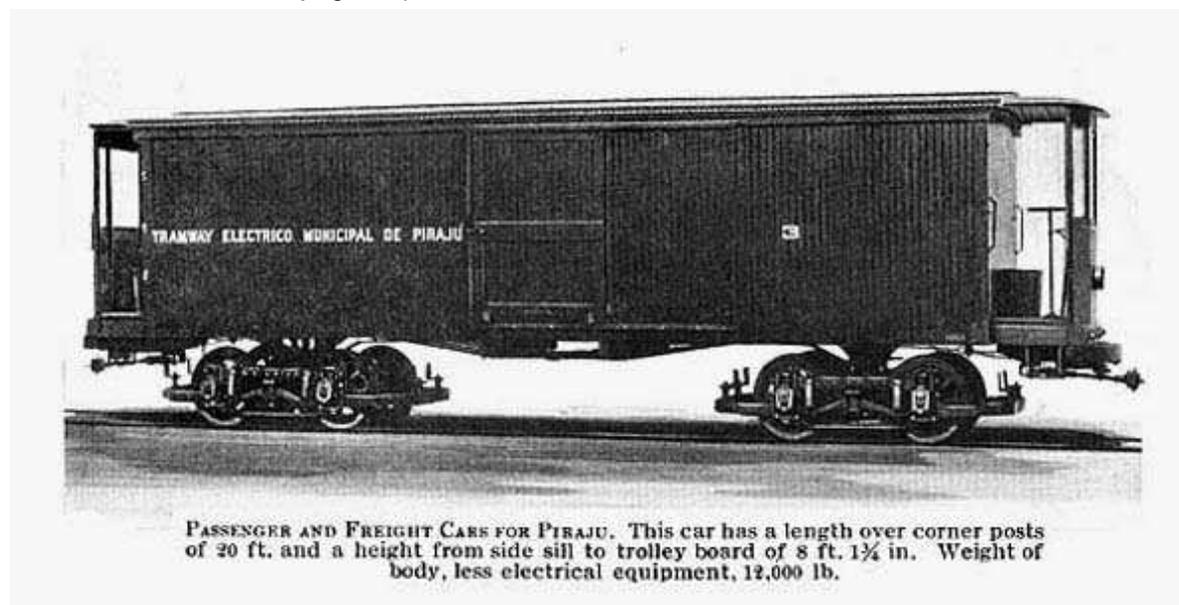
Ampliação de um bilhete de segunda classe usado na linha de Sarutaiá. A identidade do Dr. Rubião Junior é desconhecida. (col. Gilberto Polenghi).



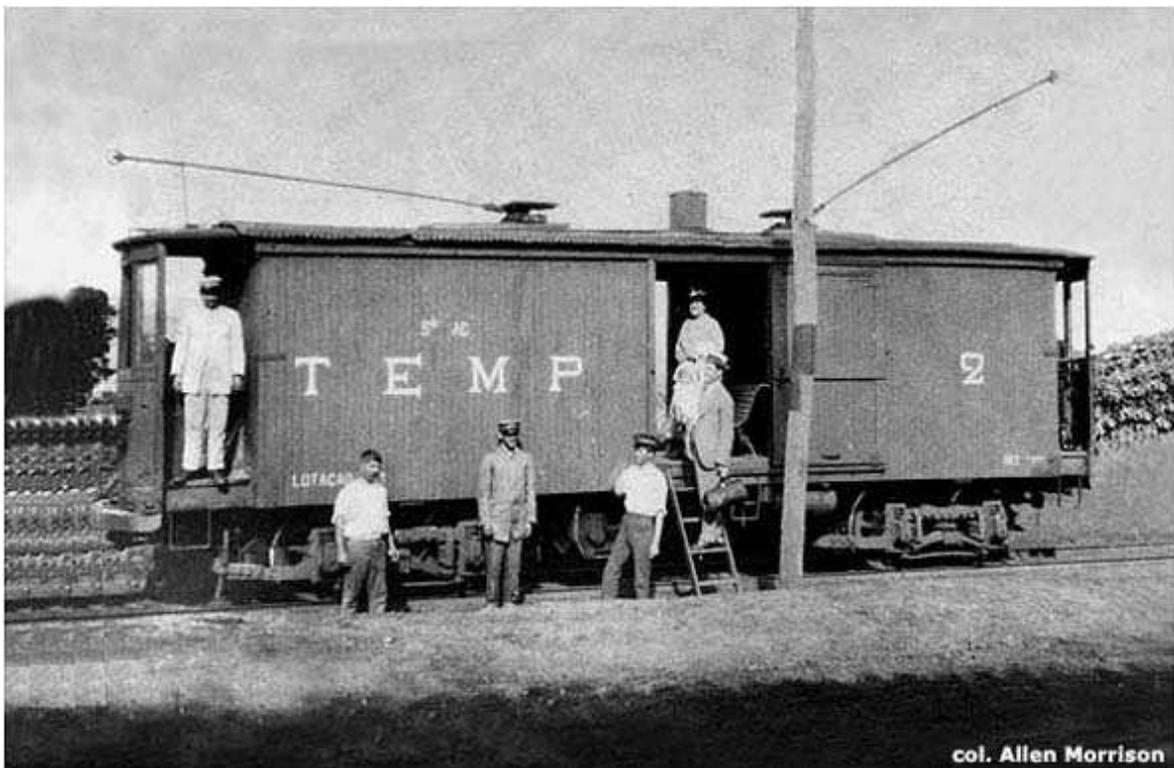
Outro mistério em Piraju é a origem do bonde de passageiro 9 de 4 rodas, mostrado aqui na Rua Major Mariano (região central). É um projeto clássico da Brill, mas não há pedido de tal veículo nos registros da Brill. Parece provável que Tramway Eléctrico Municipal de Piraju adquiriu o vagão da São Paulo Tramway, Light & Power Co., que proveram veículos similares em 1914 para o bonde em Sorocaba que também usava intervalos em metros. (col. AM).



O bonde elétrico era obviamente uma fonte de orgulho e prazer para os residentes da pequena cidade, mas o negócio principal da TEMP era a agricultura. A fotografia abaixo, tirada na Filadélfia, mostra um dos vagões de carga motorizados com vagões 27GE1 que a TEMP fez pedido à Brill em 1912 (*Revista Brill, Filadélfia, 12/1913, pág. 378*).



De acordo com os registros da Brill, o vagão 2 foi construído em 1912 como reboque de gôndola, com vagões modelo 55F. Esta fotografia sem data mostra um vagão de transporte de gêneros com vagões 27GE1 da Brill, semelhante ao vagão 3 acima. Aparentemente muitos vagões foram reconstruídos. Os vagões de trilha foram reconstruídos como vagões com motor. (col. AM)



Os livros de pedidos da Brill descrevem o Piraju 6 como um vagão de trilha, com vagões 55F para transporte de gêneros. Piraju 6 nesta fotografia é uma gôndola motorizada, com vagões 27GE1, que carregavam feno. (col. Gilberto Polenghi).



O Anuário Estatístico do estado de São Paulo relatou que o Tramway Eléctrico Municipal de Piraju operava seis vagões de passageiros e dez vagões de carga em 1916. A mesma pesquisa relatou sete vagões de passageiros e oito vagões de carga em 1921. A Brill construiu nove veículos para Piraju. Outro vagão de passageiros veio presumidamente de São Paulo. A origem os outros seis veículos é desconhecida. Aqui está uma gôndola motorizada de número 5 em um

piquenique de funcionários do bonde em 1923. A localidade é a fazenda Santa Virgínia, não muito longe da usina de força Boa Vista mostrada na primeira fotografia. Note que todo homem (e criança) tem um chapéu e que o automóvel é de número 32. (col. Ernesto & Jaime Baptista).



O bonde foi vendido em 1921 para Marcos Rolim, um industrial regional, e em 1925 para a firma de eletricidade da região, Companhia Luz e Força Santa Cruz – que era controlada pela Corporação Votorantim de Sorocaba. Ambos os serviços de passageiros e tráfico de carga em Piraju eram pesados e a CLFSC planejava comprar vagões adicionais e estender a linha até Carlópolis no estado do Paraná. Se construído teria sido a única estrada de ferro eletrificada interestadual no Brasil (e teria envolvido uma ponte muito maior sobre o rio Itararé). As construções de uma nova barragem e usina hidrelétrica no rio Paranapanema começaram e as linhas dos vagões pareciam ter sido colocados sobre as travas.

Mas a CLFSC aparentemente mudou de idéia. Um historiador local diz que o bonde fechou em 1931. A barragem não foi inaugurada – e supostamente a velha ponte do bonde não estava submersa – até 1936 e o Guia Levi, a publicação mensal que lista os horários de trem por todo estado, mostra bondes ainda circulando da estação ferroviária até a cidade de Piraju em sua edição de abril de 1937, pág. 130.(col. AM).

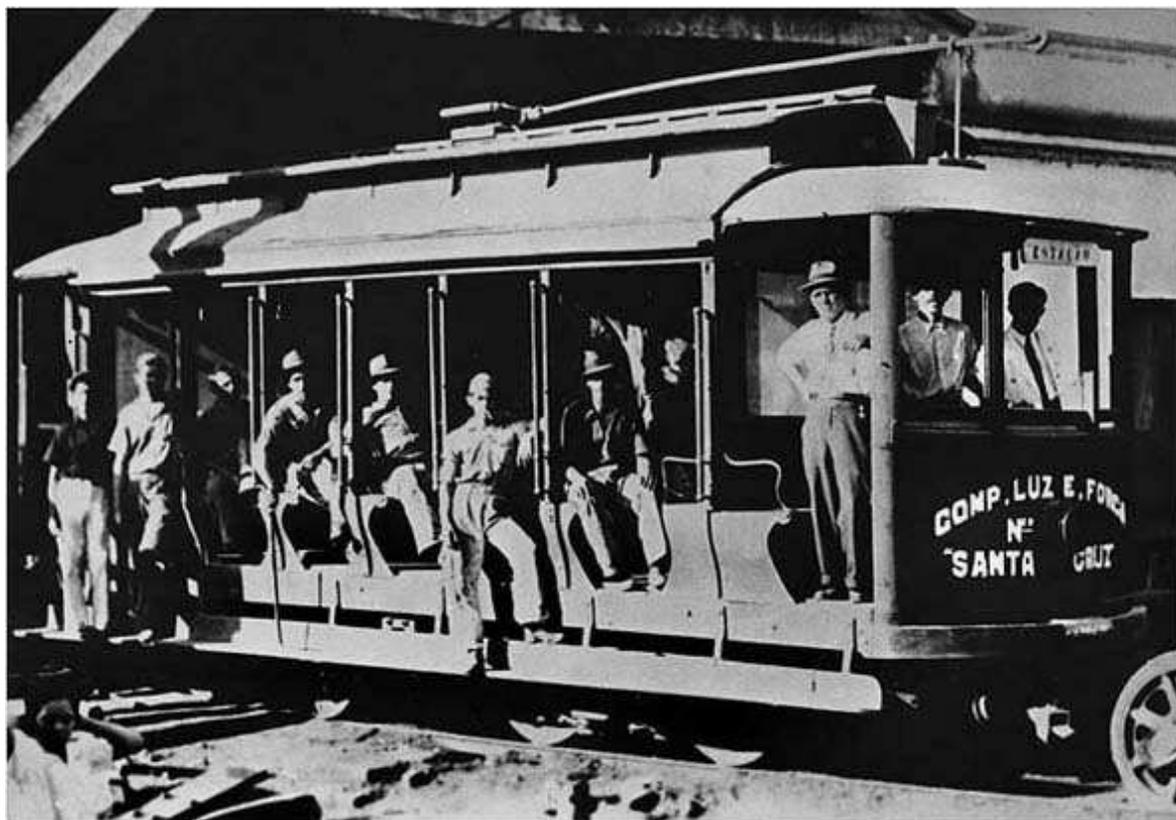
Pirajú (Estação)-Pirajú (Cid.) Cla. Luz e Força Sta. Cruz				
IDA	P 2	N 5	P 6	P 1
S. Paulo	1900			X 700
Pirajú(Est)e.	826			2018
Sald. da Soroc. pg. 129	P 4			P 8
Pirajú(Est)e.	500	1005	1645	2040
Pirajú(Ci)p.	510	1015	1655	2050
VOLTA	P 1	P 3	P 6	P
Pirajú (Cid.)	340	855	1545	1930
Pirajú(Est)e.	420	935	1625	2010
Soroc. pg. 129	MJ 2		MJ 8	
Pirajú(Est)p.	457	1725
S. Paulo ..	1900	730

Os quadros de horário da ferrovia às vezes não são mantidos atualizados. Os registros da cidade declaram o bonde oficialmente fechado em 2 de agosto de 1937. De qualquer modo, 1931 ou 1937, este foi o fechamento de bonde elétrico mais precoce no Brasil.

As duas fotografias seguintes foram tiradas na garagem do bonde nos meados de 1930. Os cavaleiros são da Companhia Paulista de Eletricidade, a operadora de bondes em São Carlos no outro lado do estado de São Paulo, que compraram o bonde 9 de 4 eixos de Piraju (col. AM).



No segundo retrato o carro parece ter mais de quatro rodas.



Porém, a empresa Santa Cruz mudou seus planos e, em 1931, começou a fechar os serviços de bondes - embora os registros oficiais indiquem a extinção do serviço em 2/8/1937. De qualquer forma, em 1931 ou 1937, foi o mais antigo fechamento de uma linha de bondes elétricos no Brasil.

Parte dos veículos foi vendida a São Carlos e Votorantim. O Ramal de Piraju foi fechado em 1965, sendo os trilhos removidos, e nas décadas seguintes o que

restou foi uma estação ferroviária e um terminal de bondes desertos, no meio do campo. O abrigo de bondes em Piraju foi substituído por uma revendedora de automóveis e o depósito de cargas do sistema, na Rua Major Mariano, foi transformado na estação rodoviária interestadual da cidade.



Depois da visita do autor um jornal local publicou o seguinte artigo:

Folha de Piraju

Ano XVIII

PIRAJU (SP) sábado 15 de Janeiro de 1983

N. 1426

Piraju, nos estudos da Columbia University

Esteve visitando esta cidade o professor de engenharia na Columbia University, professor Allen Morrison.

Esta é a última etapa de viagem de estudos sobre os bondes do Brasil, especialmente os elétricos, que existiram em Piraju assim como em mais quarenta e quatro cidades brasileiras.

Professor Allen está em busca de material escrito e fotográfico para concluir o estudo «Bondes do Brasil» a ser apresentado em sua universidade, já que foram feitos estudos de quase todos os países que tiveram, ou têm bonde como meio de transporte popular. Nosso visitante lamentou a falta de tempo para recolher material, já que sua curta permanência atrapalhou uma busca minuciosa, destes materiais, principalmente fotográficos.

Prof. Morrison admirou bastante a ci-

dade de Piraju, salientando a topografia da cidade e a limpeza das vias públicas e principalmente o fato curiosíssimo por sinal da ponte antiga da barragem ter sido construída pelo filho do presidente Roosevelt, e que o próprio presidente norte-americano tenha visitado nossa cidade.

Para o professor, o Brasil é um velho amigo já que realizou inúmeras viagens a este país, sendo que em uma delas conheceu 43 cidades, desde Manaus ao Rio Grande do Sul, salientando a arquitetura brasileira.

Segundo nosso visitante o clima do Brasil nesta época do ano é muito quente tornando-se desfavorável para visita.

E a direção deste semanário colocouse à disposição deste ilustre estudioso norte-americano para enviar material escrito ou fotográfico que por ventura alguns de nossos leitores possam dispor, desta maneira a-brilhantando este importante estudo.

<http://www.tramz.com/br/pj/pj.html>
www.estacoesferroviarias.com.br/p/piraju.htm

