

A GEOGRAFIA HISTÓRICA DO BONDE ELÉTRICO NA CIDADE DE PIRAJU-SP (1915-1937)

THE HISTORICAL GEOGRAPHY OF ELECTRIC TRAMS IN CITY OF PIRAJU-SP (1915-1937)

Thiago Henrique Valério Pereira¹
Karla Rosário Brumes²
Pierre Alves Costa³

Resumo: O trabalho propõe uma discussão histórica da cidade de Piraju-SP e realiza reflexões da Geografia histórica; da história e da cidade. O objetivo do trabalho é a relação entre bonde elétrico e o espaço urbano-rural de Piraju, no que diz respeito aos fluxos e a circulação de pessoas e mercadorias no período entre 1915 á 1937, momento do funcionamento desse transporte em Piraju. Para a construção dessa pesquisa, realizamos consultas ao acervo municipal de Piraju e o levantamento de referenciais que possibilitaram o apoio teórico sobre o tema. E por fim, apontar as transformações no espaço urbano no período do bonde elétrico no local e em outras escalas, como exemplo, a cidade de São Paulo.

Palavras - chave: Geografia histórica; Cidade; Circulação; Bonde elétrico.

Abstract: The article brings a discussion historical of the city of Piraju-SP and performs reflections of the historical geography; of city and the history. The objective of work is the relationship between electric tram and the space urban-rural of Piraju, regarding to the flows and the circulation of people and merchandises in the period between 1915 to 1937, moment of the function this transport in Piraju. For the construction of this survey, we conducted consultations to municipal of Piraju collection and lifting of references that allowed the theoretical support on the theme. And finally, point the transformations in urban space during o period of the electric tram on site and on other scales, for example, the city of São Paulo.

Key words: Historical Geography; City; Circulation; Electric tram.

Introdução

Na busca por trabalhos e referências que atribuam na discussão dos bondes elétricos, encontra-se pouquíssimos que dão ênfase ao transporte urbano. Realizando uma historiografia, anterior ao bonde elétrico, diversas cidades adotavam como transporte urbano o bonde-a-burro, logo após, vieram os bondes elétricos, inaugurados na cidade de São Paulo em 1900, e que chegaram a circular por 160 quilômetros de trilhos durante os anos 1930 - cerca de quatro vezes a

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). E-mail: thiagovpereira@hotmail.com.

² Professora Adjunto dos cursos de Graduação e Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). E-mail: kbrumes@hotmail.com.

³ Professor Adjunto dos cursos de Graduação e Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). E-mail: alvespierre75@hotmail.com.

extensão do metrô paulista - e foram aposentados em 1968, deixando muita saudade (PORTELA, 2006).

Ao pensarmos hoje o bonde, é imprescindível negar a sua contribuição para a evolução urbana no Brasil, foi um avanço tecnológico para o país, e um dos principais símbolos da época, expressava “modernidade” e uma das ferramentas na formação sócio-espacial (ABREU, 1997).

Para Pires (2012), a introdução desse sistema de transporte coletivo representou um dos mais importantes fatos históricos na segunda metade do século XIX e início do século XX. Mais que um imperativo da modernização, a introdução desse sistema de transporte coletivo tornou-se condição para acelerar a circulação de mercadorias e pessoas nas cidades brasileiras e da América Latina. Assim o autor destaca 6 importantes motivos, que caracterizam o bonde em ser um dos mais importantes acontecimentos históricos.

Portanto, Pires (2012), destaca esses motivos:

1. Representou um marco na modernização dos transportes coletivos;
2. Significou o fortalecimento da integração intra-urbana das cidades e a redução dos tempos de circulação;
3. Possibilitou a expansão da área de influência dessas cidades sobre as suas periferias a partir da implantação do sistema de transporte urbano sobre trilhos;
4. Tornou imanente, no solo urbano, a presença das redes técnicas, integrando os espaços inter e intra-urbanos, através de trilhos, postes e fios elétricos;
5. Representou mais um componente de capacitação e de formação de mais força de trabalho para as empresas (públicas e privadas) e as concessionárias de serviços de utilidade pública;
6. Proporcionou a valorização do solo urbano e atração de mais atividades pelas externalidades criadas de sua infraestrutura de rede.

O nosso recorte empírico é o bonde “*tramway*” da cidade de Piraju-SP, no qual compreenderemos sua interação com o município, o impulso no desenvolvimento urbano e a Geografia histórica de Piraju. Aqui desde já, temos uma problemática de pesquisa. Realizar um esforço histórico para entender o papel do bonde na cidade de Piraju, entre os anos de 1915, ano de inauguração até o término de seu funcionamento em 1937, em uma perspectiva geográfica.

Piraju foi uma das menores municípios brasileiros a usufruir da tecnologia do bonde elétrico em seu espaço, outro ponto interessante, foi uma das poucas a ter linhas rurais, que naquele momento foi uma ferramenta utilizada para o escoamento das safras de café do município, pois o bonde circulava nas principais fazendas municipais. Deste modo, o objetivo do trabalho é entender relação entre o bonde elétrico e o município de Piraju, e o que esse transporte possibilitou neste território.

Portanto, para a construção dessa pesquisa, primeiramente, buscamos documentos, arquivos e fotografias no acervo municipal de Piraju, posteriormente, realizamos uma revisão bibliográfica sobre os temas das quais fazem parte esse trabalho.

Geografia e História ou Geografia Histórica

A Geografia e a história são disciplinas que caminham conjuntamente, mesmo que nos últimos anos tenha se deixado de lado esta estreita relação. La Blache e Ratzel, autores clássicos da geografia, em suas contribuições deixam claro a importância da conectividade entre as duas ciências.

Para Ratzel (1990), mesmo atribuindo à história o estudo dos acontecimentos que se sucedem no tempo, à Geografia as condições de fato do território, não se pode esquecer que todo acontecimento se faz no espaço, e por isso toda história possui seu teatro. Para o geógrafo o espaço, não pode ser atribuído somente como um teatro. “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único que a história se dá” (SANTOS, 2009, p. 63).

Para o geógrafo francês Paul Vidal de La Blache (1982, p. 46). “A História e a Geografia são companheiras antigas que há muito tempo caminham juntas e que como acontece com os velhos conhecimentos, perderam o hábito de discernir as diferenças que as separam.” Esse arranjo passa a ser mais bem compreendido, quando o mesmo autor comenta que a Geografia é a ciência dos lugares e não dos homens e tanto que ela se interessa pelos acontecimentos da História à medida que esclarecem, nas regiões onde eles se produzem.

A geografia de certa forma caminhou com a história, especial por meio da Geografia Histórica. Um ramo que visa à reconstrução de paisagens culturais do passado, principalmente na cidade, no qual aborda a construção da geografia e paisagens de outros períodos históricos (CAPEL, 2009).

Um caso interessante é entender a história urbana, neste exercício de reflexão é importante para a construção de cenários do passado, que vão infligir no presente e compreender a historicidade da cidade. Buscar soluções do passado para explicar o presente é uma tarefa historiográfica que a Geografia se utiliza; o passado é utilizado para apresentar alternativas para o presente (CAPEL, 2009). É esmiuçar as características do passado, a história da cidade sendo refletida na sua reprodução urbana, dois tempos distintos, mas perceptíveis no espaço.

Cidade e História

Para Carlos (2009, p. 57), “[...] essa dimensão histórica é fundamental para a compreensão na natureza da cidade”. A autora comenta que a cidade é algo que vai se constituindo dentro de um processo histórico e que ganha materialização concreta, diferenciada, em função de determinações históricas específicas.

Para a compreensão das cidades nos dias atuais é necessário voltar ao passado, a fim de entender as mesmas que se organizavam, pois, existe uma diversidade de termos e pressupostos teóricos que vão dar subsídios aos estudos (BRUMES, 2002). Já na concepção histórica, a relação homem x natureza, ao qual nós geógrafos tanto fazemos questão de estudar, é construída sob a concepção urbana no momento que homem deixa de ser nômade.

O nascimento das cidades esta atrelado às necessidades do homem, em um dado momento o homem deixa de ser nômade e passa a integrá-lo a um lugar. Nessa fixação o homem agricultor cria relações com o espaço, cultiva a terra é o primeiro passo para a formação das cidades. Já, quando o homem começa a dominar um elenco de técnicas menos rudimentares que lhe permitem extrair algum excedente agrícola é a segunda fase de impulsos para o surgimento das cidades, visto que agora ele pode agora dedicar-se a outra função que não a de plantar (CARLOS, 2009). A autora traz contribuições neste trabalho para compreendermos como surgiu a cidade, e para isso ela apontou quais os fatores que estabeleceu essa relação entre a história e a cidade.

A cidade teve características distintas em diversos períodos históricos, na antiguidade e na idade média, configurações que não lhe - cabe nesse trabalho descrever essas fases. Mas, essa reflexão buscou trazer que a história urbana, não é apenas de fato construída por relatos ou acontecimentos históricos, a compreensão da cidade e de seus elementos é complexa, pois, compete pensar no espaço urbano do passado, para não cometer falhas no estudo presente do local.

Piraju: e as técnicas de transporte no início do século XX

Piraju é um pequeno município paulista, localizada na região de governo de Avaré (ver fig. 1). Sua emancipação política⁴ ocorreu no dia 25 de abril de 1880 com o nome de São Sebastião do Tijucu Preto, até então freguesia pertencente ao município de São João Batista do Rio Verde, hoje Itaporanga. O nome atual do município foi dado na data do dia 06 de junho 1891, pelo decreto – lei estadual n. 200 com o nome de Piraju⁵. Ele está localizado às margens da Rodovia Raposo Tavares⁶ (SP 270) e fica a 90 km da Rodovia Presidente Castelo Branco⁷ (SP 280), que liga o interior a capital do Estado. O município fica a 330 km da cidade de São Paulo. Segundo o Censo populacional de 2010 (IBGE) a população é 28.475 mil habitantes, sendo cerca de 87% residentes urbanos.

Para nós Piraju é uma pequena cidade, pois destacamos que pela dimensão geográfica, pela expressão de ruralidade no espaço urbano e por ter um patamar mínimo de complexidade no setor de serviços prestados. Portanto, para denominar Piraju como pequena cidade, utilizamos os trabalhos de Melo (2008) e Fresca (2001) e (2010), que conceitualmente tratam sobre a temática das pequenas cidades.

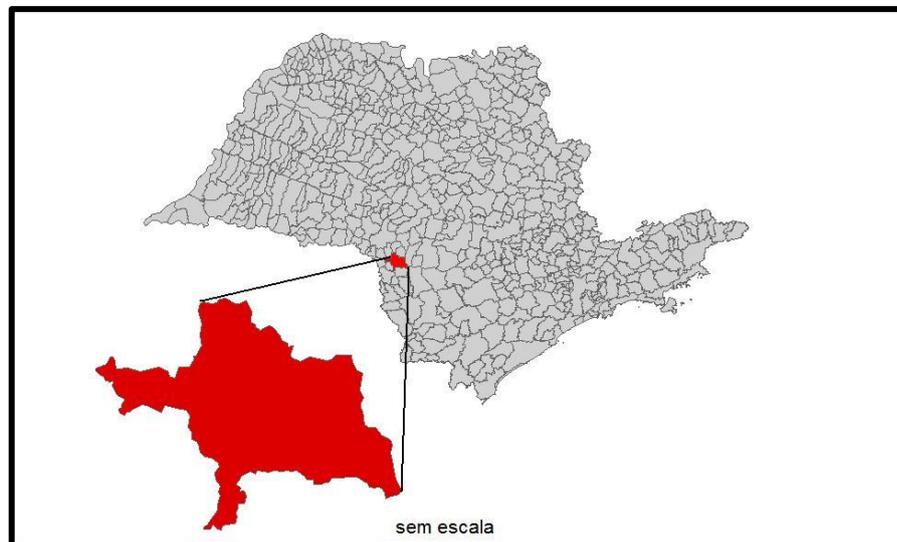


Figura 1: Localização do município de Piraju. **Fonte:** IGC, 2011. **Elaboração:** Do autor, 2011.

⁴ Elevado à categoria de vila com a denominação de São Sebastião do Tijucu Preto, por Lei Provincial nº 111, de 25 de abril de 1880, desmembrado de Botucatu. Constituído do Distrito Sede. Sua instalação verificou-se no dia 10 de janeiro de 1881. (IBGE - Cidades)

⁵ Derivada de Pira-yu “peixe amarelo” no tupi-guarani.

⁶ Inicia-se no final da Rua Reação, no bairro do Butantã, zona oeste da cidade de São Paulo e termina na divisa de estado com o Mato Grosso do Sul, no município de Presidente Epitácio. Inaugurado em 1937.

⁷ Iniciando-se no acesso às vias marginais Tietê e Pinheiros, em São Paulo, com término no entroncamento com a SP-225, em Santa Cruz do Rio Pardo. Inaugurado em 1968.

Observando a construção do município e como ele se comporta nos dias atuais, chega-se a conclusão que ele se difere de outros municípios da região administrativa de Sorocaba⁸ e ao mesmo tempo se assemelha a várias cidades circunvizinhas. As diferenças e algumas semelhanças já delineadas “passam a definir uma territorialidade, cujo termo nos leva a indicar uma dinâmica territorial singular” (SOUZA, 2005, p. 99).

Essa singularidade ressaltada em Piraju assinalada pela identidade que o café criou no município fez tomá-la como *locus* para a elaboração desta pesquisa. Piraju se localiza na região de governo de Avaré⁹, e expressa sua territorialidade por meio da produção agrícola cafeeira, que desde o início do século XX foi o principal produto de sua história e que se faz presente até dias atuais (PEREIRA; BRUMES, 2011).

Neste primeiro momento, expressa sua territorialidade, diagnosticando alguma das transformações que aconteceram no município durante a sua história, por meio de informações e imagens do local, realiza uma reflexão sobre os elementos que contribuíram para a leitura deste território, que vão permear a construção desta pesquisa.

Segundo o site (IBGE – Cidades - 2011) a região desenvolveu-se rapidamente e o café, principal lavoura do município colocou Piraju em posição de destaque na vida econômica do país, dotando-lhe de melhoramentos urbanos, como a instalação da luz elétrica, água encanada, esgoto, telefone, bonde elétrico, etc. Chegou a possuir 10% de toda energia elétrica gerada no país e em, 1908, foi inaugurado o ramal ferroviário, cuja construção foi financiada por cafeicultores de Piraju e Fartura, para permitir o escoamento de suas abundantes safras.

A instalação da ferrovia só foi viabilizada, pois, para os fazendeiros locais e estes também eram os hegemônicos da política local¹⁰ tinham interesse no desdobramento e chegada das linhas até o município. É o início da técnica mecanizada do transporte em Piraju, está que foi subsidiada pela necessidade do escoamento do café.

A ferrovia – ramal sorocabana em Piraju

Tal acontecimento só houve, pois com a flexibilidade de capital e o avanço do café no estado de São Paulo, no início do século XX, caracterizou pela interiorização do estado, conforme (MILLIET, 1982, p. 31), afirma que o alastramento da cultura cafeeira altera rapidamente a fisionomia da zona onde penetrava o café. “As estradas de ferro não iam além dos cafezais da terra roxa” (MONBEIG, 1984, p. 174).

Na figura 2, a inauguração do ramal da Sorocabana, que no dia 05 de abril de 1908, foi oficialmente inaugurada o ramal da ferrovia, ligando Piraju a Manduri (20 km de extensão) e, conseqüentemente, à Estrada de Ferro Sorocabana, cujos trilhos haviam chegados a Botucatu em 1889 e em Cerqueira César em 1897.

⁸ Segundo o IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico – Governo do Estado de São Paulo, 2011.

⁹ Segundo o IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico – Governo do Estado de São Paulo, 2011.

¹⁰ Políticos como o Coronel Ataliba Leonel, político municipal que chegou a ser Senador da republica e foi um dos nomes indicados para ser governador do estado de São Paulo à época. Ver o livro “Ataliba Leonel - Panorama de uma época” (CÁCERES, 2008).

Portanto, Piraju passa a ter fluxos de mercadorias e de pessoas diretamente atrelada com a ferrovia, foi um importante passo para o desenvolvimento da cidade.



Figura 2. Inauguração do ramal da Sorocabana, 1908. **Fonte:** Acervo Municipal.

Segundo Cáceres (1998, p. 52) “[...] o trem se constituía no maior êxito alcançado até então pela cidade. Ela unia-se ao mundo com tudo o que isso significasse. Acabava-se o isolamento de outras cidades e da capital do estado”. Ao café e às estradas de ferro seguem-se o surgimento dos pequenos núcleos urbanos, localizados sempre às margens das ferrovias. Com a presença de escravos libertos, imigrantes, e de trabalhadores nacionais, como caboclos e caipiras, começa a se constituir na cidade um mercado consumidor, os pequenos estabelecimentos comerciais e industriais, segunda Medeiros de Melo (2008); esta fase foi denominada de civilização cafeeira, Moraes Silva (1999).

Soma-se a esse momento o crescimento populacional do município de Piraju a partir da instalação da ferrovia. Com o ramal Sorocabana em 1908, a população na época segundo o (IBGE) alcançou 16.967 habitantes, o que também intensificou a chegada de imigrantes. Segundo Cáceres (1998) até 1930, chegaram ao município para trabalharem nas lavouras de café, 405 famílias espanholas, 356 famílias italianas, 138 famílias sírias, 119 famílias portuguesas, 84 famílias japonesas e 46 famílias de outras nacionalidades. Tanto que até os dias atuais encontram-se descendentes destas famílias residindo no município.

Segundo Monbeig (1984, p.175), “O desenvolvimento das estradas de ferro não obedecia, portanto, a um plano sistemático, antes foi conduzido pelos interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes de café”. Essa afirmação colocada pelo autor, diz o que realmente aconteceu em Piraju-SP, tamanho desenvolvimento na circulação de pessoas e mercadorias só foi viável, quando os agentes do mercado cafeeiro, acharam de seus interesses a instalação da ferrovia e que não correspondia a um planejamento sistematizado por um órgão público.

Com o sucesso nas lavouras de café paulista, condicionou a excelentes índices de produção e “São Paulo conseguiu uma expansão máxima da produção de café numa fase em que havia mercado para esse produto, porque o nível de vida

estava em elevação na Europa e nos Estados Unidos. Os recursos obtidos permitiram uma realização econômica diversificada na área cafeeira” (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

O avanço da economia cafeeira proporcionou melhorias nas infraestruturas urbanas. Com a expansão de mercado maior foram os lucros e com o capital obtido foram investidos no transporte público, energia elétrica, água e telefone; desse modo, a construção do bonde elétrico acontecia no momento em que se obtêm excedentes de capital.

O bonde elétrico, circulação e ferramenta na urbanização

Anterior a instalação da ferrovia e dos trilhos do bonde foi inaugurada em 1905 a energia elétrica em Piraju, com a construção da Usina Monte Alegre (CÁCERES, 1998).

O avanço tecnológico que a economia cafeeira produzia, tinha São Paulo como laboratorial para as outras cidades, ao passo que novas técnicas eram implantadas na capital paulista e as cidades do interior sequencialmente já planejavam tecnologias parecidas para serem instaladas em seu território.

Segundo Portela (2006) o bonde elétrico é inaugurado em 1900 em São Paulo, sob concessão da *Light* e conhecida como *The São Paulo Tramway, Light Power Company*, empresa que durou cerca de 50 anos e foi responsável pelo controle do transporte público de São Paulo.

Seguindo os passos da capital paulista, através da lei nº 8 de 10 de maio de 1911, a prefeitura fez um empréstimo de 1:000\$000 réis para resgate de dívida contraída e para a construção de um “*tramway*” elétrico desde a vila Tibiriça até Sarutaiá¹¹ (distrito de Piraju em 1911), passando pela cidade. A lei municipal de 5 de janeiro de 1912 declarou de utilidade pública terrenos da Fazenda Santa Virginia, Necessários as obras hidráulicas para a instalação da usina elétrica municipal. A lei nº 5 de 16 de fevereiro de 1912 tornou obrigatório, para todos os prédios do perímetro urbano, o suprimento de água e esgoto. A 21 de outubro de 1912, através da Lei nº 9, fez-se novo empréstimo suplementar de 150:000\$000 réis, para despesa do “*tramway*” elétrico de Piraju-Sarutaiá. No dia 23 de outubro de 1912, mediante a lei nº 10, foi feito novo empréstimo de 1:250\$000 réis, pelo prazo de 30 anos, para resgatar o empréstimo de 13 de novembro de 1911 e para a conclusão das obras do bonde elétrico (CÁCERES, 1998, p. 58-59).

Em 1914 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 a oeste da cidade, que ainda ilumina a cidade hoje. Ambas as turbinas e a bandeja de ferramentas na parede estão marcadas (*J.M. Voith, Heidenheim*, 1912) (POLENGUI, 1984; CÁCERES, 1998).

O Tramway Elétrico 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.

¹¹ Atualmente é município.

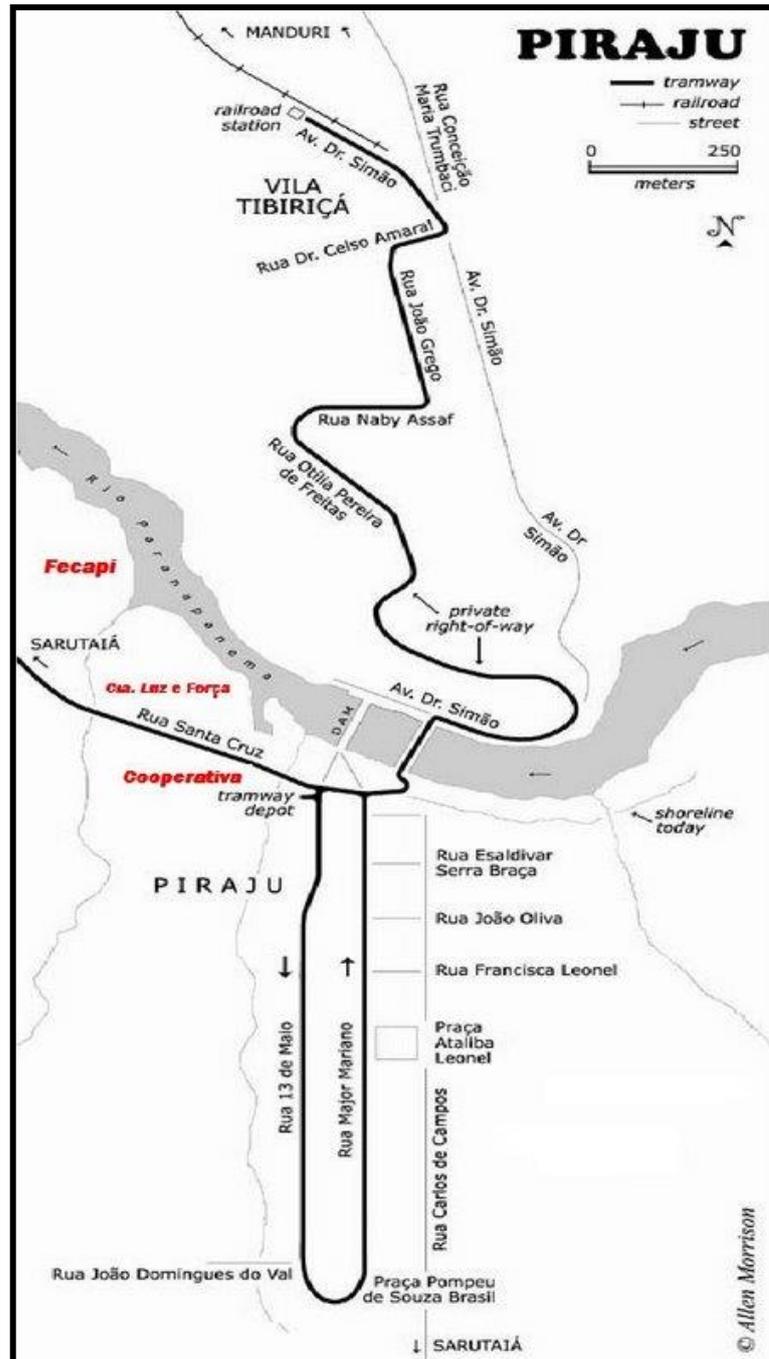


Figura 3 – O percurso do “Tramway” elétrico no município de Piraju-SP, 1915-1937.
Fonte: Allen Morrison, 1984.

A linha começava na estação ferroviária (ver a figura 3), e percorria o centro da cidade e estendia até o distrito de Sarutaiá, movimentava um grande volume de mercadorias produzidas nas fazendas locais e era a ferramenta de transporte urbano e de rural-urbano. Vale ressaltar que o bonde elétrico de Piraju, foi um dos poucos no Brasil a ter essa estreita relação do urbano com o rural, talvez o fato dos fazendeiros do café, visualizar no bonde a capacidade de escoamento de suas safras de café, estreitou essa relação.

Segundo o historiador local, Cáceres (1998, p. 69);

Essa linha de bondes atravessava as principais fazendas de café do município, atingia o distrito de sarutaiá, com 26 quilômetros de extensão, estando, em 1921, em tráfego o seguinte material rodante: dois carros com motores para passageiros e dois carros sem motores, que eram rebocados. Cada carro de passageiros dispunha de quatro motores de 50 HP. Para o serviço de carga eram organizados trens, havendo, para isso, outros carros para carga, com motores de força de 200 HP cada um. Havia ainda dez gôndolas abertas para o transporte de madeira e quatro gaiolas para a condução de animais. A força motriz era proveniente da usina para esse fim instalada na propriedade de Ataliba Leonel. A queda d'água possuía cerca de 70 metros de altura e uma média de 300 litros por segundo.

Se compararmos a extensão da linha do bonde de São Paulo que chegou a ter 160 km (PORTELA, 2006) e a de Piraju com 26 km (CÁCERES, 1998), a disparidade é grande, mas se levarmos em consideração que São Paulo é a capital paulista, possui uma demanda maior de transporte público urbano e grande volume de circulação na metrópole; podemos afirmar que Piraju teve um grande desenvolvimento nas extensões da linha do bonde; conseguia fazer uma grande articulação no espaço urbano e o seu chão férreo se estendia até as principais fazendas do café, por esse lado podemos compreender a dinâmica do bonde-elétrico em Piraju.

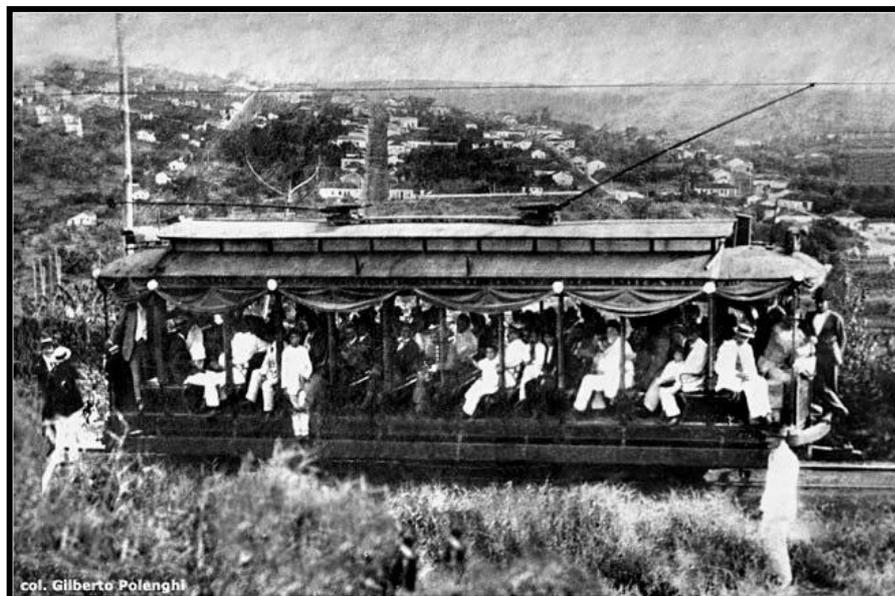


Figura 4 – Bonde elétrico em Piraju – SP no transporte de pessoas, sem data.
Fonte: Gilberto Polenghi.

Como podemos observar na figura 4, o bonde foi muito utilizado para a circulação das pessoas nos limites municipais, fazia relação campo-cidade ou cidade-campo, o indivíduo tinha maior facilidade de mobilidade no espaço com a implementação do transporte, mas como já comentado anteriormente, o bonde foi uma importante ferramenta para escoar safras de produtos agrícolas municipais, fazia a ligação até a estação ferroviária.



Figura 5 – Bonde elétrico de Piraju-SP, no escoamento de safras agrícolas, sem data. **Fonte:** Gilberto Polenghi.

Na figura 5, o bonde elétrico é utilizado para o transporte de algodão, que era outra atividade agrícola produzida em algumas fazendas do município, era a segunda atividade mais lucrativa desenvolvida em Piraju, representava 1/10 dos produtos exportados providos de Piraju.

Cáceres (1998) dá ênfase aos serviços que o bonde disponibilizava, quando o autor comenta das características dos carros de carga e que nestes circulavam tanto mercadorias como produtos agrícolas, madeiras e animais. Todo esse complexo férreo era fomentado pela energia elétrica gerada nas usinas hidrelétricas municipais. “Durante o ano de 1920, o bonde transportou 75 mil passageiros e 8 mil toneladas de mercadorias, Os preços de passagem da cidade á estação e vice-versa custavam 5\$ por pessoa. Para Sarutaiá corriam diariamente quatro trens de ida e volta, obedecendo aos horários de chegada e partida dos trens da Sorocabana” (CÁCERES, 1998, p. 70). A estação ferroviária do ramal sorocabana e o bonde elétrico “Tramway Municipal” eram interligados (figura 11) tanto nos horários como nos fluxos de mercadorias e de pessoas, era a principal forma da cidade interiorana de Piraju estar em uma rede.

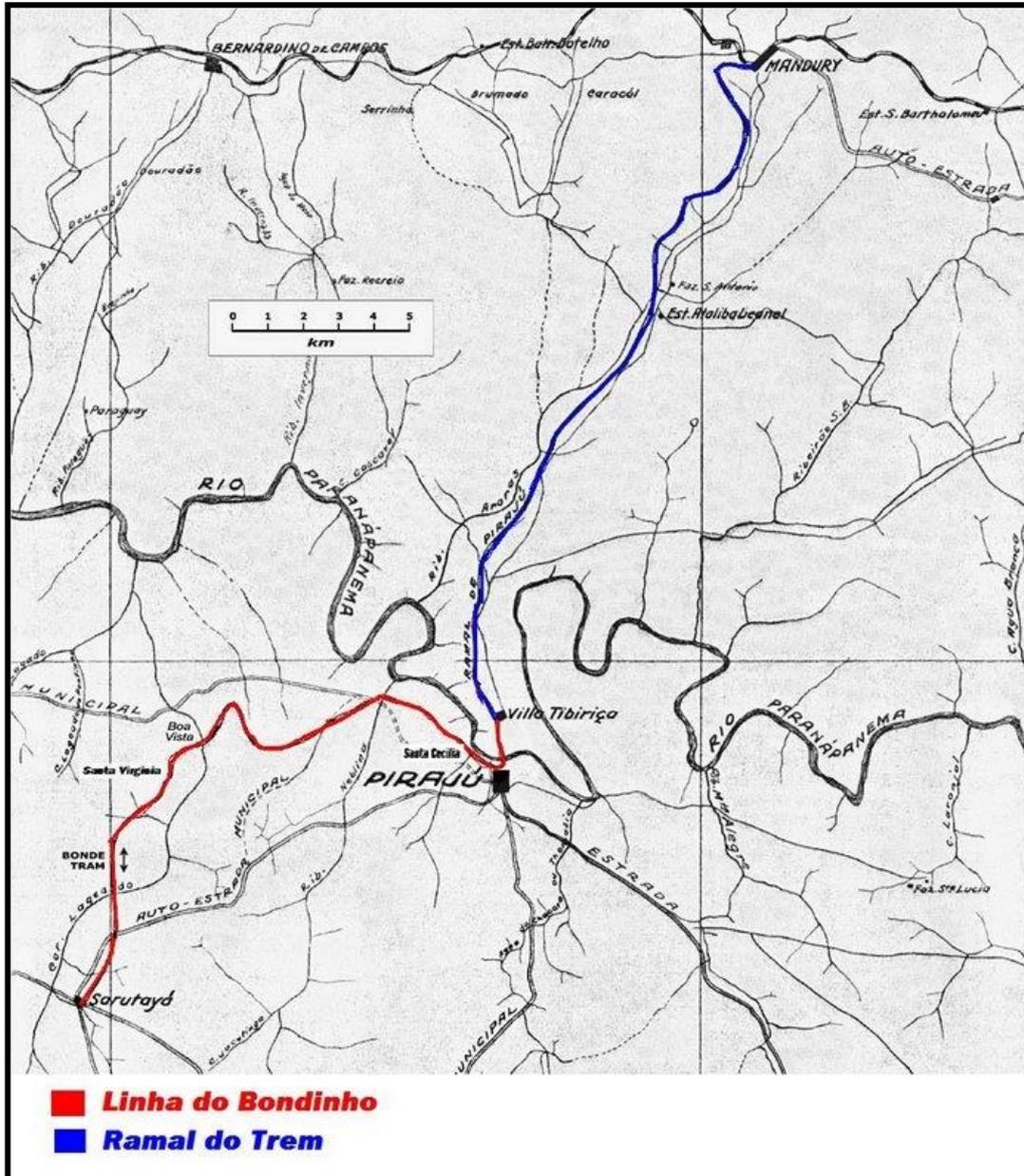


Figura 6 – Mapa da linha do bonde elétrico de Piraju e ramal Sorocabana interligados. **Fonte:** Acervo Municipal, 2011.

No espaço urbano, as transformações que aconteceram, hoje passam despercebidas no olhar da sociedade local, a ponte que o bonde elétrico passava sobre as águas do rio Paranapanema ficou submersa com a construção da represa do rio. Outras construções se deterioraram com o tempo e esquecidas pela sua história urbana.

No que tange ao trabalho, nos períodos áureos do bonde elétrico, o número de trabalhadores do “Tramway” era o quádruplo da prefeitura a sua funcionalidade era importante também para flexibilidade da economia local, pois, teve a capacidade de circular produtos econômicos. Foi também uma empresa que mantinha uma demanda de empregados (CÁCERES, 1998).

De acordo com o Ministério da Agricultura, Indústria e Comercio (1924, p. 49) “A Câmara Municipal de Piraju projecta extender essa linha de bondes até o município de Fartura e dahi fazel-a penetrar no futuro Estado do Paraná, até a

cidade de Jaboticabal, naquele Estado”. Esse projeto não se concretizou, todavia, se realizasse seria o primeiro bonde elétrico interestadual no Brasil, ligando Piraju a Jaboticabal atual (Carlópolis-PR).

As crises cafeeiras e política afetaram as técnicas como o bonde elétrico e a ferrovia em Piraju. Primeiramente foi o bonde elétrico que deixou de existir, isso em meados da década de 1937; e conseqüentemente depois de alguns anos, a estrada de ferro ramal Sorocabana deixa de funcionar no ano de 1965. Elementos tão importantes na configuração do território, na circulação de pessoas e de produtos que foram enfraquecidos, substancialmente com o declínio da economia cafeeira.

A crise dos bondes elétricos atingiu também o município de Piraju, como em outras localidades; com a transformação das tecnologias nos transportes, houve uma maior demanda no final dos anos de 1930 e 1940, de automóveis, e tal produto foi profundamente articulado no Brasil, no final da primeira metade do século XX, com a industrialização e aceleração urbana. O bonde elétrico perdia seu brilhantismo do início do século XX, do glamour e passa a ser um transporte ultrapassado e só retorna a ser discutida a sua utilização nos anos de 1970 e 1980 com novas tecnologias empregadas e com um remodelado diferente dos “*tramway*” difundidos pela *Brazilian Traction* (CASTRO, 2007).

Segundo Morrison (1984), em Piraju, o fim se deu na década de 30, antes mesmo das transformações no transporte de outros locais, sinalizando assim o fechamento de um dos bondes elétricos mais precoces do país, no ano de 1937. A empresa foi comprada pelo grupo Santa Cruz em 1925, que tinha como interesse primordial, estender as trilhas do bonde elétrico até Jaboticabal (atual município de Carlópolis) no Paraná. Se tivesse sido construída seria a única estrada de ferro eletrificada interestadual no Brasil. Mas com as mudanças de planos dos detentores do bonde elétrico de Piraju, ele se extinguiu em 1937, dado a registros históricos municipais e a companhia, passou a utilizar a energia elétrica para outros empreendimentos e os vagões e sua malha, foram retiradas e vendidas para terceiros.

Já o ramal da Estrada de Ferro Sorocabana foi desativado em 1965. Após a crise do café e da economia em 1929, o mesmo ingressa em um período de estagnação nos próximos 30 anos, até a década de 1960 e partir dessa data até 1990 passa por um período decadente que desencadeia em um processo de privatização do setor ferroviário (SILVEIRA, 2007).

Segundo Marques (2009, p. 127) disserta que:

O declínio do sistema ferroviário, principalmente da região sudoeste do país, onde a orientação agroexportadora foi predominantemente até a década de 1930, esteve ligada tanto à sua própria configuração histórica, quanto à fatores políticos e econômicos ligados a própria gênese da industrialização nacional que não apresentou justificativas para o desenvolvimento da malha ferroviária, optando-se pela versatilidade e pelo baixo custo do transporte rodoviário

Nesse período, a ferrovia passou a ter concorrência das rodovias que se prolongaram pelo interior paulista, que até então apresentava ser uma solução, pois atingia diversas localidades, pois o setor ferroviário tinha certa dificuldade de interação entre as regiões e também outro fator foi o baixo custo da inserção das rodovias pelo interior do estado de São Paulo. O que restou do ramal Estrada de

Ferro Sorocabana foi uma estação ferroviária e um terminal de bondes desertos e deteriorados, registrando apenas um marco histórico municipal. Nesse período a ferrovia passou a ter concorrência das rodovias que se prolongaram pelo interior paulista.

Na figura 7 temos o exemplo do desmazelo da administração pública com um local de imensa história municipal e patrimônio. Por muitos anos ficou abandonada a Estação Ferroviária arquitetada por Ramos de Azevedo e somente nos dias atuais foram realizadas reformas para a revitalização desse espaço (ver figura 8), que representa muito bem o poder, o desenvolvimento e o progresso que a economia do café expressava durante os primeiros trinta anos do século XX.



Figura 7 – Estação ferroviária abandonada em Piraju, 1984. **Fonte:** Allen Morrison.



Figura 8 – Estação ferroviária em Piraju nos dias atuais, 2010. **Fonte:** Acervo Municipal.

Considerações finais

A discussão do trabalho mostra como o bonde elétrico, foi importante no seu momento histórico; trouxe reflexões do período áureo do café paulista. Entender o bonde como transporte evidente do início do século XX é compreender aparatos indissociáveis na história da urbanização brasileira.

Foram realizadas reflexões teóricas sobre a Geografia histórica e a história e a cidade, estrutura ao qual nós geógrafos devemos desempenhar nos nossos estudos, ciências distintas, mas compreendida em um mesmo pensamento. Tal esforço é de extrema importância quando estudamos elementos e fatos centrados no passado. Portanto, o trabalho foi desenvolvido nessa perspectiva Geo-histórica, que possibilitou o resgate dessa técnica, e como esse transporte foi importante no início do século XX.

O bonde elétrico de Piraju-SP apresentou singularidades distintas de outros locais de ferro eletrificadas, pois este, foi um elemento da formação socioespacial de Piraju, influenciado pela economia cafeeira. Outro ponto apresentado foi à dinâmica espacial de seus trilhos tanto sua extensão, de 26 km que digamos extensa para um pequeno município, como também o bonde ser urbano-rural. Vale ressaltar ainda que Piraju foi uma das menores cidades do Brasil a comportar tal tecnologia na época. Com as crises do complexo cafeeiro influenciaram para a sua desativação em 1937, deste modo, foi uma das primeiras cidades a desativar esse serviço.

A propósito este trabalho foi apresentar uma discussão sobre o bonde elétrico de Piraju – SP, desenvolvendo suas especificidades e com a possibilidade de compreender a história da cidade, a percepção de lugares e paisagem que não existem mais, e que por meio das referências, consultas ao acervo municipal, são trazidas ao nosso conhecimento.

Por fim, os estudos atuais sobre o *Brazilian Traction* do início do século XX, estão em grande evidência no cenário geográfico, e é parte integrada, quando

vamos discutir a formação urbana dos locais, os conglomerados financeiros e as técnicas, pois este tema esta tangível nos debates; faz parte destas reflexões a energia elétrica, as ferrovias, o bonde e o desenvolvimento urbano nas cidades brasileiras entre 1890-1930¹², tema pelo qual foi discutido no *Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930 Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos*, realizado em 2012 em Barcelona, Espanha e que em 2013 esse evento terá sua segunda edição, ocorrerá em São Paulo, Brasil.

Referências

ABREU, M. A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 3 ed. Rio de Janeiro: Inplario, 1997.

BLACHE, P. V. de La. As características próprias da Geografia. In: CHRISTOFOLETTI, A. (Org.). **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: Difel, 1982.

BRUMES, K. R. Cidades: (re) definindo seus papéis ao longo da história. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 2, n. 3, p. 47-56, 2001.

CÁCERES, M. F. S. **Piraju memórias políticas e outras memórias**. São Paulo: Pró-texto comunicação. 1998.

CAPEL, H. La historia, la ciudad y el futuro. **Scripta Nova**, Barcelona, v. XIII, n. 307, 2009.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2009.

CASTRO, M. B. **O bonde na cidade**: transportes públicos e desenvolvimento urbano. São Paulo: AnnaBlume, 2007.

IBGE. **Cidades**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em várias datas.

FRESCA, T. M. Em defesa dos estudos das cidades pequenas no ensino da Geografia. **Revista Geografia**, Londrina, v. 10, n. 1, p. 27-34, 2001. Disponível em <<http://www2.uel.br/revistas/geografia/v10n1.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

¹² Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930 Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos. http://www.ub.edu/geocrit/Brazilian-Barcelona_Traction_prog.htm.

_____. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. **Mercator**, Fortaleza, v. 9, n. 20, 2010, p. 75-81.

MARQUES, P. P. **Técnica, modernização e produção do espaço**: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. 2009. 178 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, São Paulo.

MELO, B. M. **Migração, memória e território**. O trabalhador rural nordestino na Ibaté paulista. 2008. 221f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MELO, N. A. **Pequenas cidades da microrregião geográfica de Catalão (GO)**: análises de seus conteúdos e considerações teórico-metodológicas. 2008. 437 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

MILLIET, S. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES SILVA, M. A. **Errantes do fim do século**. São Paulo: Unesp, 1999.

MORRISON, A. **Os Tramways de Piraju estado de São Paulo Brasil**, 1984. Disponível em: <<http://www.estanciapiraju.com.br/bonde/index.htm>>. Acesso em: Várias datas.

PEREIRA, T. H. V.; BRUMES, K. R. Identidades presentes do café na pequena cidade de Piraju-SP. **Anais da XV semana de Geografia – UNICENTRO**, Guarapuava, 2011.

PIRES, H. F. Imagens e história na internet: os bondes, patrimônio brasileiro. *Ar@cne*, Barcelona, n. 156, 2012. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/aracne/aracne-156.htm>>. Acesso em: 25 mar. 2013.

POLENGHI, G. “Relembrando...” **Folha de Piraju**, Piraju, 4/2/1984, p. 6.

PORTELA, F. **Bonde**: saudoso paulistano. São Paulo: Ed. Terceiro nome, 2006.

RATZEL, F. **Geografia**. MORAES, A.C.R. (Org.) (Coleção grandes cientistas sociais). São Paulo: Ática, 1990.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de ferro no Brasil**. Das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SOUZA, M. L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CORREA, R. L. *et all.* (Org). **Geografia: Conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

*Recebido em 14 de maio de 2012.
Revisado em 14 de junho de 2012.
Aceito em 14 de julho de 2012.*