



Produção do espaço urbano na “era dos bondes”: modernização social e seus efeitos na cidade de Sorocaba (início do século XX)

Rosalina Burgos
Universidade Federal de São Carlos, Campus Sorocaba
rburgos.ufscar@gmail.com

Produção do espaço urbano na “era dos bondes”: modernização social e seus efeitos na cidade de Sorocaba (Resumo)

A denominada “era dos bondes” na cidade é Sorocaba se insere no contexto do processo de modernização social, com ênfase à implantação de redes técnicas de geração e transmissão elétrica no vale do Rio Tietê, com a implantação e expansão do transporte urbano com bondes elétricos. Este é um momento do processo de produção do espaço urbano da cidade de Sorocaba, caracterizado pelo início da industrialização nesta cidade do interior paulista, junto à qual a “São Paulo Electric Company Limited” construiu a hidroelétrica de Itupararanga em 1914, integrando o sistema hidroelétrico do território paulista.

Palavras chave: bondes elétricos, hidroelétrica de Itupararanga, cidade de Sorocaba.

Production of urban space in the "age of the trams": social modernization and its effects on the city of Sorocaba (Abstract)

The nominated "was the trams" in the city is Sorocaba is in the context of social modernization process, with emphasis on implementation of generating technical networks and electrical transmission in the Tiete River valley, with the implementation and expansion of urban transport with trams. This is a moment of the production process of urban space in the city of Sorocaba, characterized by the beginning of industrialization in the city of São Paulo, next to which the "São Paulo Electric Company Limited" built the hydroelectric Itupararanga in 1914, integrating the hydroelectric system the state territory.

Key words: electric trams, hydroelectric Itupararanga, city of Sorocaba.

Neste artigo, apresentamos algumas reflexões acerca do processo de produção do espaço urbano da cidade de Sorocaba, no momento da implantação do transporte urbano na modalidade de bondes elétricos, no contexto do processo de modernização social e suas repercussões no nível da vida cotidiana (início do século XX).

O estudo se situa no período em que se configura o espaço urbano da denominada “Manchester Paulista”, como desde então ficou conhecida a cidade de Sorocaba, quando já apresentava um conjunto de tecelagens que marcaram o início do processo de industrialização nesta cidade. Destaca-se deste período a configuração e consolidação dos bairros operários, bem como as relações socioespaciais tecidas entre as atividades que se concentravam no centro da cidade propriamente dita (ou a o núcleo urbano existente até final do século XIX) e os bairros do seu entorno, sobretudo naqueles situados no denominado “além-ponte” (em referência ao rio Sorocaba), bem como com aqueles localizados no denominado “além-linha” (em referência à Estrada de Ferro Sorocaba).

Numa perspectiva mais ampla, trata-se do de produção do espaço sob os efeitos modernizadores da implantação de redes técnicas de geração e transmissão elétrica no vale do Rio Tietê, com destaque para seu médio curso, onde o rio Sorocaba é o seu principal afluente, junto ao qual se desenvolveu a cidade de Sorocaba. Segundo os propósitos deste artigo, destaca-se a construção da Usina de Itupararanga no Rio Sorocaba.

Trata-se ainda de analisar fenômenos associados ao processo de modernização do território paulista, o que oferece como importante temática a questão do aproveitamento do potencial hidroelétrico da bacia do rio Tietê, pondo a ênfase na demanda energética do transporte urbano na denominada “era dos bondes”.

O texto traz ainda breves considerações acerca da atuação da holding canadense “Brazilian Traction”, que no Brasil se destaca com os negócios da “São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited” (ou Light). Para o enfoque deste artigo, aborda-se a sua subsidiária em Sorocaba, a “São Paulo Electric Company Limited”, responsável pela construção da hidroelétrica de Itupararanga construída no rio Sorocaba em 1914.

Cabe ainda ressaltar, logo de início, que o rio Tietê percorre mais de mil quilômetros em direção ao interior do Estado de São Paulo, até alcançar o rio Paraná, divisa com o estado do Mato Grosso do Sul. Atualmente, logo que adentra os municípios do interior paulista, encontra-se a Usina de Edgar de Souza (originalmente denominada de Usina de Parnaíba, por estar situada em Santana de Parnaíba), seguida pela barragem de Pirapora do Bom Jesus e da hidrelétrica de Rasgão. Estão são obras da antiga “Light” no processo de construção do sistema hidrelétrico na bacia do rio Tietê.

Em todo seu percurso, somam-se cerca de 60 municípios drenados por suas sub-bacias: Alto Tietê, Sorocaba-Medio Tietê, Piracicaba-Capivari-Jundiaí, Tietê-Batalha, Tietê-Jacaré e Baixo Tietê). Ao longo de seu trajeto, foram construídas barragens para o aproveitamento de seu potencial hidrelétrico, desde a Barragem da Usina Parque de Salesópolis, em Salesópolis (onde estão suas nascentes), a já citada Barragem Edgard de Souza, em Santana de Parnaíba, na de Pirapora do Bom Jesus, em Pirapora do Bom Jesus, Rasgão, no município de Pirapora do Bom Jesus, a Barragem Laras, próxima a Laranjal Paulista, Anhembi, próxima à cidade de Anhembi, Barra Bonita, em Barra Bonita, Bariri, próxima a cidade de Bariri, Ibitinga, Hidrelétrica Mario Lopes Leão, entre Promissão e Avandava, a Barragem Três Irmãos, dentre outras situadas em rios afluentes, como é o caso da Hidrelétrica de Itupararanga no Rio Sorocaba.

Brazilian Traction - São Paulo Railway, Light and Power, Company Ltd. e a São Paulo Electric Company Limited

No final do século XIX, mais precisamente em 1899, acontece a fundação da São Paulo Railway, Light and Power, Company Ltd, com sede em Toronto, Canadá. Dentre seus objetivos, pode-se observar o interesse em construir e gerir obras para a produção, utilização e venda de eletricidade gerada por força motora elétrica, além de outras modalidades, tais como a gás, pneumática, mecânica e hidráulica. No Brasil, a companhia alterou sua razão social para The São Paulo Tramway, Light And Power Company, Ltd., em analogia e associação à empresa ferroviária The São Paulo Railway Company Limited.

Já no início de sua atuação, a empresa começa a implantar linhas de bondes movidos a energia elétrica no município de São Paulo, concomitante à construção da Usina de Parnaíba. A Light, como logo passou a ser conhecida, obteve, em 1901, os contratos de concessão para transporte de passageiro e cargas, enquanto serviços unificados, adquirindo o privilégio de concessões para atuar no período de 40 anos.

Em 1912, a empresa passou a fazer parte da holding canadense Brazilian Traction, Light and Power Company, Ltd., juntamente com outras empresas como The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Ltd, (1904 - 1905), e a The São Paulo Electric Company, Ltd (1908) que atuaria em Sorocaba.

Na década de 50, as atividades de transporte urbano vão se encerrando paulatinamente, e a empresa foi autorizada pelo decreto nº 33.726, de 22 de novembro de 1951, a continuar funcionando com a denominação de São Paulo Light and Power Company, Ltd. A nacionalização ocorre cinco anos depois, em 1956, sob a denominação de São Paulo Light S/A – Serviços de Eletricidade, com sede em São Paulo, capital.

Ao longo do seu período de existência e atuação no setor energético e serviços urbanos correlatos, a Light se caracterizou como uma empresa que atuava junto das decisões políticas, seja se fazendo representar na legislação referente aos seus campos de atuação, seja estabelecendo relações inter-pessoais que marcaram seu “livre acesso” nas frentes de expansão do capital no país. Saes (2008), em sua pesquisa de doutoramento, discorreu sobre os conflitos entre a empresa canadense Light e a empresa nacional Companhia Brasileira de Energia Elétrica (CBEE) no setor de serviços públicos urbanos durante as primeiras décadas do século XX. O referido autor aborda as contradições da formação do capitalismo brasileiro, pondo em destaque a disputa do capital estrangeiro que vivia um momento de expansão e o capital nacional, particularmente ligadas ao setor de serviços urbanos e produção industrial. Segundo o referido autor (Saes, 2008), em uma década a Light se tornou a principal empresa atuante nos serviços urbanos em todo o país.

Como já assinalado, em diversos registros documentais e literários pode se encontrar referências às estratégias da atuação da empresa Light no Brasil, que recém havia ingressado no período republicano: além de despender aportes financeiros nas principais cidades brasileiras, procedia em estabelecer um verdadeiro sistema de alianças e relações com grupos políticos locais, tal como pôde ser observado no caso da cidade de Sorocaba. Tal estratégia garantia concessões dos serviços urbanos e a aquisição de vantagens nos contratos junto às Câmaras Municipais.

Naquele momento, a cidade de São Paulo concentrava o crescimento econômico resultante da riqueza acumulada com o café, bem como a reprodução daquela no contexto urbano-industrial. Para tanto, a demanda por energia era notória e crescente. O período se caracterizava pela pluralidade das atividades num contexto de intensificação das relações urbanas e industriais, do comércio e ações financeiras, destacando-se o aumento contínuo das instalações industriais, que demandavam a produção de energia em escala crescente. O mesmo fenômeno, ainda que em menor escala e intensidade, também passaria a ser observado em cidades do interior paulista, do qual destacamos a cidade de Sorocaba.

A produção do espaço urbano sob o égide do ritmo industrial trazia como necessidade e potencialidade os negócios ligados à produção e distribuição de energia elétrica, bem como a atuação no setor de transportes, como é o caso dos serviços de transporte urbano com bondes elétricos.

Vale destacar que a empresa Light atuou primeiramente com a exploração do serviço de transportes urbanos, vindo posteriormente a atuar na geração e distribuição de energia elétrica. Embora atuando nos dois seguimentos, quais sejam, o transporte urbano e a produção-distribuição de energia elétrica, há que fazer uma importante observação, com base nas contribuições dos estudos de Flávio Saes: se por um lado, e de início, os ganhos financeiros advindos dos serviços de transporte com bondes elétrico participa com maior proporcionalidade no montante total dos lucros da empresa (em relação àquele da distribuição de energia elétrica), sob uma perspectiva a longo prazo a geração e distribuição de energia cresceria exponencialmente. Esta avaliação era feita com base na demanda crescente do consumo produtivo de energia, ou seja, no contexto industrial existente tanto em São Paulo capital, quanto em cidades do interior, como Sorocaba.

Neste contexto, destaca-se a proposta de criação de um sistema interligado, indicando o uso do potencial hidrelétrico na escala das bacias hidrográficas, como foi o caso da Bacia do rio Tietê. No início do século XX, hidrelétricas como a de Itupararanga (1914) e outras do referido sistema, constavam como as maiores hidrelétricas do mundo. Por outro lado, para que tal sistema interligado fosse realizado, a sua execução requeria altos investimentos, o que resultava em duas exigências essenciais: mercados monopolizados e concessões a longo prazo. Estes eram alguns dos principais requisitos que a Light apresentava para fazer os investimentos, dando início às obras do sistema hidrelétrico no país.

Em relação aos negócios do setor na região de Sorocaba, destaca-se a criação da São Paulo Eletric Company Limited, terceira empresa do Grupo Light a se instalar no Brasil, tendo como um de seus propósitos a utilização do potencial do Salto de Itupararanga, queda d' água existente no Rio Sorocaba. Após sua criação, a Light concretizou sua presença no território paulista para além dos limites da capital, estendendo sua atuação no interior do estado. A Usina de Itupararanga, inaugurada em 1914, teve seu funcionamento inicial com a potência de 30 MW¹. Antes de sua criação, o sistema hidrelétrico para fornecimento de energia para a capital contava com a participação da Usina de Paranaíba, em Santana de Parnaíba, que em 1901 fornecia apenas 2 MW, tendo alcançado 16 MW em 1912. Ou seja, com a criação da Usina de Itupararanga, o sistema hidrelétrico direcionado primordialmente à capital paulista teve sua capacidade aumentava em cerca de 50%, possibilitando, ademais, a expansão das

¹ A Usina de Itupararanga foi vendida para a Companhia Brasileira de Alumínio (CBA) em 1974, com capacidade para geração de 61 MW.

empresas ligadas aos serviços urbanos nas cidades do interior paulista, como foi o caso dos bondes elétricos.

“Em 1901 inaugurava a Light sua usina de Parnaíba, nas vizinhanças de São Paulo, com 2000 kw e, cerca de 10 anos após, já estavam instalados 16000 kw, potência total da Usina. (...) Na segunda década de seu desenvolvimento vinha a Light executando a sua usina de Itupararanga, com 40000 kw, próxima a Sorocaba e ligada ao sistema de consumo de São Paulo.”²

A “era dos bondes”: breve nota sobre o caso de São Paulo

Das profundas transformações que a cidade de São Paulo conheceu na virada do século XIX para o século XX, sob o impulso da riqueza acumulada pelos negócios no período cafeeiro, investidas de modo generalizado nas atividades econômicas inscritas no binômio industrialização-urbanização, destaca-se o mercado para a prestação de serviços urbanos, tais como a geração e fornecimento de energia elétrica, bem como o transporte urbano com bondes elétricos.

De fato, os bondes elétricos da Light foram, a partir de 1900, determinantes para a expansão urbana e ordenamento espacial da cidade, estando subjacente aos processos de incorporação e valorização espacial, já num contexto que apontava para o mercado de terras urbanas sob os mecanismos da especulação imobiliária.

Sendo assim, a Light na capital paulistana, assim como a São Paulo Electric Company em Sorocaba, transformaria o ritmo e a paisagem urbana com a introdução dos serviços de transporte com bondes. Inicialmente, pareciam contrastar com a antiga lógica de deslocamento no espaço intra-urbano, posto que aumentava relativamente a velocidade e promovia “o encurtamento” das distâncias. Não tardaria para que estes novos veículos fossem percebidos pela população como símbolos da modernização, e de fato alteravam o cotidiano das cidades onde foram implantados, sem contudo eliminar os conteúdos socioespaciais que até então predominaram no ritmo cotidiano e na paisagem destas cidades.

Contudo, não tardaria para que o serviço ligado ao transporte com bondes se tornasse desvantajoso para os interesses das empresas do setor, o que acabaria ocorrendo também com a São Paulo Electric Company em Sorocaba. Fato é que, já no final da década de 20, a Light apresentava desinteresse com a prestação do referido serviço, tendo finalmente o transferido para a municipalidade em 1947, para a então denominada Companhia Municipal de Transporte Coletivo, a CMTC.

A ferrovia no interior paulista e a “era dos bondes” em Sorocaba

A passagem do século XIX para o século XX pode ser analisado com base num importante trinômio: a economia cafeeira, a expansão ferroviária e o crescimento populacional, notadamente com a participação da imigração. Pela articulação evidente entre estes três elementos, entende-se que a expansão da malha ferroviária (interligando diferentes cidades e zonas produtoras de café e demais produtos, como o algodão) do interior paulista ao porto de

² Catullo Branco, 1975, p.73.

Santos, teve como investimento a participação efetiva da riqueza advinda da produção e comercialização do café. Sendo a circulação um momento fundamental de todo o processo de produção e reprodução do capital, o investimento nesta modalidade de infra-estrutura era ao mesmo tempo condição e garantia de reprodução do sistema produtivo. Podem ser citadas, dentre outras, as estradas de ferro Paulista, Mogiana e Sorocabana, cujos capitais investidos tinham como origem a riqueza acumulada por grandes cafeicultores e seus aliados no comércio e governos locais, diretamente articulados com empresas estrangeiras com aporte tecnológico, financeiro e de pessoal qualificado para as inovações que estes verdadeiros sistemas de engenharia introduziam no país.

No caso da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, criada no início de 1870, observa-se a participação de empresários sorocabanos liderados pelo comerciante de algodão Luis Mateus Maylasky, de origem austro-húngara.

O primeiro trecho inaugurado estava diretamente associado à Fábrica de Ferro da Fazenda Ipanema. Foi em julho de 1875, sendo constituída de uma única linha em bitola métrica que ligava a cidade de São Paulo à referida fábrica, passando por Sorocaba.

A concessão inicial previa o transporte de safras de algodão. Porém, logo os trilhos seriam estendidos para as regiões produtoras de café, indo em direção à Botucatu e Assis. Assim, a Estrada de Ferro Sorocabana percorria cidades do oeste paulista, tendo chegado até Presidente Prudente em 1919 e a Presidente Epitácio em 1922. Concomitante a estes trajetos, foram construídos diversos ramais, inclusive interligando a Sorocabana às estradas de ferro do Paraná, com a construção do ramal de Itararé (Iperó a Itararé).

Ainda em 1892, a Estrada de Ferro Sorocabana foi fundida com a Estrada de Ferro Ituana, dando origem à Companhia União Sorocabana e Ituana (CUSI). Já em 1904, a ferrovia foi arrematada em leilão pelo governo federal, que fez sua venda para o governo do estado de São Paulo³.

Neste mesmo contexto, outro campo de atuação para as frentes de expansão do capital estava no espaço intra-urbano: ressaltamos aqui a implantação dos serviços de transporte urbano na modalidade de bondes elétricos na cidade de Sorocaba.

Antes da atuação da São Paulo Elétric Company em Sorocaba, existia a Empresa de Eletricidade de Sorocaba. Esta detinha, numa queda d'água no rio Sorocaba, a montante do denominado Salto de Ituparanga, uma usina hidrelétrica que abastecia os municípios de Sorocaba e São Roque.

Quando a Empresa de Eletricidade de Sorocaba foi incorporada ao grupo Light, iniciou-se a ampliação e construção da hidrelétrica de Ituparanga, sob o comando do engenheiro Pearson.

Com a produção de energia elétrica em Ituparanga, além do aumento no abastecimento energético no sistema hidrelétrico construído na bacia do rio Tietê com vistas à demanda

³ A Estrada de Ferro Sorocabana permaneceu até a década de 70 sob o controle direto do estado de São Paulo, quando então foi incorporada à Fepasa, sendo que suas linhas suburbanas passariam a ser administradas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, em 1995.

crescente por energia na capital paulista em pleno processo de industrialização, inicia-se também o serviço de bondes elétricos na cidade de Sorocaba. Uma das principais obras que relatam as transformações no cotidiano e na estrutura viária da cidade naquele momento é o livro “Os bondes elétricos de Sorocaba”, de Antônio Francisco Gaspar, datado do ano de 1955. Trata-se de uma obra que reúne pesquisa feita em periódicos da época, documentos municipais, bem como a visão que os entusiastas da modernização imprimiam junto à opinião pública.

De fato, assim como observado para a capital paulista, Sorocaba teve profundas transformações em seu espaço urbano na passagem do século XIX para o século XX, tais como a instalação das indústrias, que marcam a paisagem urbana até a atualidade; a geração e distribuição de energia elétrica e a implantação do transporte com bondes elétricos; a instalação da rede de água e esgotos, dentre outros, que estiveram no bojo do aumento da mancha urbana para além do núcleo urbano do período colonial. Tal fenômeno alcançará seu auge na década de 1920, quando Sorocaba apresenta a segunda maior concentração industrial do estado de São Paulo⁴.

Em Sorocaba, os bondes elétricos começaram a trafegar no final de dezembro de 1915. Avaliado como um transporte barato, era utilizado pela população operária, e em geral, parecia influenciar no ajuste do ritmo urbano no contexto industrial. A oferta deste serviço de transporte urbano esteve envolvido com relações inter-pessoais que favoreciam os contratos entre a São Paulo Elétric Company e as Câmaras Municipais, demonstrando ainda a necessidade de formação de pessoal capacitado para os trabalhos neste setor.

“Em 1915, como a São Paulo Elétric Company estava comprometida com a prefeitura sorocabana de estabelecer linhas de bondes elétricos em nossa cidade, o snr. Giotto Pannunzio já prático nesse mister, é que foi, por essa razão, transferido de São Paulo para Sorocaba, na qualidade de chefe de tráfego, com a incumbência de dirigir e completar os serviços de instalação dos nossos bondes.”⁵

Relata-se ainda as obras para viabilizar a chegada dos bondes nos bairros do “além-ponte”, onde se concentravam vilas operárias, cuja população era composta por imigrantes, notadamente espanhóis, daí um dos bairros mais conhecidos, ainda hoje, denominar-se Barcelona.

“(…) a São Paulo Elétric Company, após lutas e imprevistos que teve durante o período de agosto de 1914 e dezembro de 1915 com a construção da via-permanente sobre o Rio Sorocaba e outros impecilhos, pôde enfim inaugurar o tráfego de seus belíssimos bondes fechados, bancos com assentos de palhinha, boas acomodações, entrada e saída separadas.(…) Para Sorocaba, onde naqueles tempos não havia ônibus, Peruas e outras conduções, além dos carros de praça, coupés, charretes e trollys, os bondes elétricos vieram a calhar, ligando os bairros de Além-ponte com o alto da rua da Penha.”⁶

Nesta passagem, observa-se ainda que o transporte urbano com bondes elétricos repercutiram em mudanças na paisagem urbana, posto que se tratava de um objeto inovador sob a perspectiva técnica, modernizante para o que havia de alternativa de transporte na cidade, sinônimo não apenas de modernização, mas também de embelezamento, motivo de admiração e aprovação por parte dos usuários.

⁴ Rogério Carvalho, 2010.

⁵ Antônio Gaspar, 1955, p. 10.

⁶ Antônio Gaspar, 1955, p.10.

Carvalho (2010) identifica nos discursos dos jornais da época, e mesmo da análise de documentos expedidos pela municipalidade (códigos de postura, leis municipais e relatórios da prefeitura), uma retórica proveniente da elite sorocabana em relação ao que denomina de uma “*Belle Époque*” em Sorocaba. Esta estava muito mais presente no ideário das classes mais abastadas desejosas de participar dos adventos da modernidade, num contexto ainda pleno de conteúdos próprios da Sorocaba das tropas e carros de bois. Vejamos: noutra passagem da obra de Gaspar, podemos identificar o perímetro de atuação dos bondes em sua fase inicial, bem como os impasses com as modalidades de transporte já existentes na cidade, como era o caso dos carros de bois:

“Os pontos finais das linhas, situavam-se no largo da Independência (atual praça 9 de Julho) e no alto da rua dos Morros (hoje rua Cel. Nogueira Padilha). Mais ou menos, três lustros depois, as linhas foram levadas pela avenida General Carneiro até o bairro do Cerrado; e além-Ponte seguiu as ruas Newton Machado, e faziam assim um circuito pelo bairro do Bom Jesus. A São Paulo Elétric estabeleceu também, desvios na rua da Penha e rua Souza Pereira, frente praça Dr. Arthur Fajardo, e levou um ramal até a frente do edifício da Estação da Estrada de Ferro Sorocabana. Nota curiosa foi que os pobres carros de bois “monstros chiantes” segundo a gíria de antanho, tiveram que só trafegar pelas ruas onde não existiam os trilhos dos bondes elétricos.”⁷

Antes da concessão do serviço de transporte com bondes elétricos ser feita à São Paulo Elétric Company, a mesma foi concedida ao Snr. Robert Rankin. Em 8 de fevereiro de 1913, a Câmara Municipal lavra a escritura estipulando com o Snr. Robert Rankin as condições para o funcionamento do transporte com bondes (os “tramway”) a tração elétrica, para transportar passageiros e cargas. Vejamos:

“1º. – Ao concessionário ficou concedido para si ou companhia que organizar, o prazo de 30 anos para a exploração de toda a espécie de tramway, a tração elétrica;

2º. – O concessionário fica obrigado a apresentar as plantas gerais do circuito, dos bondes e dos trilhos em 10 meses, decorrentes da data do contrato, sob pena de caducidade da concessão e 10.000\$000 de réis, de multa;

3º. – Essas plantas, se forem imperfeitas e não atenderem aos interesses municipais, podem ser rejeitadas, discutida legalmente a legitimidade dessa rejeição; direito esse que ficou à Câmara, sem motivar pena alguma por essa rejeição”.⁸

Observa-se que, além da atuação nos serviços urbanos, no caso o transporte, e empresa também acabava por exercer transformações na infra-estrutura viária, inclusive procedendo a desapropriações quando julgadas de interesse para a atuação da empresa.

Acerca da transferência da concessão do serviço de transporte com bondes elétricos para a São Paulo Elétric Company, consta no documento “Relatório Anual da Prefeitura de Sorocaba” do ano de 1914, o seguinte registro:

“Conforme consta de um termo lavrado e assinado na secretaria da Câmara Municipal, o primitivo concessionário dos serviços de bondes elétricos no município, snr. Robert Rankin, fez transferência da concessão e privilégio que tinha à São Paulo Elétric Company.”⁹

⁷ Antônio Gaspar, 1955, pp.10-11.

⁸ Antônio Gaspar, 1955, p.12.

⁹ Antônio Gaspar, 1955, p.14.

Pela análise dos registros reunidos por Gaspar, observa-se que existiram atrasos nos prazos estabelecidos para a execução das obras para a efetiva circulação dos bondes elétricos. Observa-se, com base em notícias reunidas do jornal “O Cruzeiro do Sul”, que o traçado originalmente concebido fora mudado antes mesmo de serem iniciadas as obras, almejando ampliar seu percurso para localidades mais afastadas “da cidade”:

“Agora que a São Paulo Elétric Company está empenhada em terminar, quanto antes, o serviço para a instalação dos bondes elétricos, lembramos a conveniência para o público, do (...) Prefeito Municipal, intervir junto àquela Empresa, solicitando a continuação da linha que sobe a rua São Bento, até as ruas Cesario Motta e Moreira Cezar, pois com essa magnífica alteração no traçado que está sendo observado, maior seria o movimento dos bondes com acesso ao Jardim Público, ao Velódromo, ao Grupo Escolar, etc.”¹⁰

Dos trabalhos para assentamento dos trilhos para a construção do trajeto de circulação dos bondes, o que se destacou foi a construção da ponte sobre o Rio Sorocaba. Notadamente, transpor o referido rio para alcançar as vilas operárias do chamado “além-ponte” era significativo do processo de modernização social, inserindo na vida cotidiana outra temporalidade regida pelas jornadas de trabalho da “Manchester Paulista”. Neste sentido, os bondes entravam para a prática social viabilizando os ajustes que se faziam necessários para os “novos tempos” em consonância com a produção do espaço urbano. Ainda no Jornal Cruzeiro do Sul, de 26 de setembro de 1915, encontra-se a passagem a seguir:

“Vão bastante adiantados os trabalhos da construção da ponte que a São Paulo Elétric está edificando sobre o rio Sorocaba, para passagem dos bondes elétricos. Dos cinco pilares de ferro sobre os quais deve assentar o taboleiro, falta apenas levantar-se um, podendo assim a julgar pela presteza com que até têm sido feitos os serviços, estar em breve pronta a referida ponte.”¹¹

Associada a esta notícia, vale destacar que “à tarde ou mesmo durante algumas horas do dia, dezenas de curiosos, aglomeram-se junto à ponte em construção assistindo o “bate estaca” e um guindaste trabalhar no assentamento dos pilares e taboleiros de ferro”¹². Era o espetáculo dos novos objetos técnicos que causavam estranhamento e admiração na população local, cujas transformações podiam ser percebidas e vivenciadas no nível da vida cotidiana, no contexto dos primórdios da industrialização em Sorocaba. Industrialização e urbanização enquanto processos indissociáveis, impulsionavam a produção de um espaço urbano e vida cotidiana concernentes à lógica capitalista: ambiente construído e fluxos relativos aos processos produtivos deveriam estar ajustados aos interesses empresariais atuantes nesta cidade.

Vale ainda citar o relato sobre o primeiro teste feito para o funcionamento dos bondes, que deixa ver nas entrelinhas as mudanças no ritmo de vida da população, mais uma vez em relação ao uso do tempo:

“Parte da população que já se achava no primeiro sono, despertou com o ruído da passagem do veículo elétrico e também com o vibramento do tímpano do bonde que, o motoneiro, por sua vez, acionava ao cruzar as ruas da cidade. Assim, durante algumas horas da madrugada, foram feitas as experiências.”¹³

Por fim a inauguração dos serviços de bondes elétricos aconteceu em 30 de dezembro de 1915, às 5 horas da manhã, o que levou às ruas uma população curiosa com a novidade; “as

¹⁰ Antônio Gaspar, 1955, pp. 17-18.

¹¹ Antônio Gaspar, 1955, p. 22.

¹² Antônio Gaspar, 1955, p. 22.

¹³ Antônio Gaspar, 1955, p. 24.

janelas das casas abriram-se para que os seus moradores vissem os bondes passarem engalanados, enfeitados com as bandeiras do Brasil e do Canadá”¹⁴. Assim, a partir daquela data, o serviço de bondes estava estabelecido para funcionar de 20 em 20 minutos, das 5 da manhã às 22 horas, indicando que o ritmo da cidade já obedecia àquele das jornadas de trabalho na “Manchester Paulista”.

Cerca de um mês após o início dos serviços, o relatório da Prefeitura Municipal referente ao ano de 1915 indicava que:

“Pela cláusula XX do contrato a São Paulo Elétric Company obrigava-se a prolongar a rede dentro de três anos, numa extensão de 3 quilômetros que segundo parecia era do largo do Rosário, rua Monsenhor João Soares, rua Bom Jesus, ruas Cemitério e George Oetterer até o entroncamento da rua Dr. Álvaro Soares. Outra linha da rua Moreira Cesar, Rua Cesário Motta, largo de São Bento e rua deste até o entroncamento da rua Padre Luiz. A outra linha seria levada para os lados da Santa Casa e Cerrado”.¹⁵

Consta ainda que no ano de 1916 não se realizou nenhuma execução de obras para ampliação dos trajetos dos bondes elétricos para os bairros do denominado “Além-ponte”. A justificativa dada para este problema era o fato da Estrada de Ferro Sorocabana não permitir cruzamento com a linha dos bondes na passagem de nível nas Ruas Hermelino Matarazzo e George Oetterer.

Concomitante com as questões que transformavam o espaço urbano naquele momento, outro elemento da paisagem ganhava destaque: os carros de bois, os quais eram associados ao contexto precedente “à era dos bondes”, fadado à superação segundo os ideários da modernização. Observemos a nota expedida pela Prefeitura junto à imprensa no início de 1916:

“A partir de amanhã, 1º. de janeiro, conforme determinou o sr. Prefeito Municipal, será expressamente proibida a entrada de carros de boi na cidade, carros que tragam a ensurdecadora cantiga, que os caracteriza... Aos infratores será cobrada a multa de 10\$000 reis e 20\$000 reis nas reincidências.”¹⁶

Até 1928 pouco se alterou o traçado das linha de bondes em Sorocaba. Porém, em 1927, falava-se na construção da denominada “linha de bondes aos bairros”. A São Paulo Elétric Company determinou o prolongamento do percurso ao bairro do Cerrado e o denominado circuito do Bom Jesus ao bairro do “Além Ponte”. Porém, o que de fato ocorreu, foi o prolongamento no perímetro urbano que não ultrapassava a linha férrea. O trajeto se estendeu no sentido oeste-leste, respectivamente para o bairro Cerrado e para o populoso bairro de Santa Maria.

Entre as décadas de 30 e 40 os bondes serviram ao transporte sob a concessão então estabelecida entre Prefeitura Municipal e a São Paulo Elétric Company. Porém, em meados da década de 50, a referida empresa anunciava ao Prefeito a proposta de transferência de todo maquinário relativo ao funcionamento dos bondes elétricos, passando a cobrar pelo fornecimento da energia para a movimentação dos mesmos e também o aluguel do uso dos postes sustentadores dos fios “trolley”. Ou seja, assim como já acontecia na capital, a Companhia indicava interesse de atuação em outros negócios, tais como a geração e distribuição de energia elétrica. Caso não fosse do interesse da Prefeitura, a Companhia

¹⁴ Antônio Gaspar, 1955, p. 31.

¹⁵ Antônio Gaspar, 1955, p. 35.

¹⁶ Antônio Gaspar, 1955, p. 33.

cessaria a prestação dos serviços e alocaria os equipamentos para outras finalidades. Em julho daquele ano, a municipalidade assumia o serviço do transporte com bondes, após uma série de serviços de restauro, tanto dos carros quanto dos trilhos, indicando claramente que a São Paulo Elétric Company havia entregue aquele sistema de transporte completamente sucateado. Em 1959 os bondes foram extintos em Sorocaba.

Longe de esgotar o tema acerca da relação existente entre a produção do espaço urbano e a implantação do serviço de transporte com bondes elétricos, este texto tem o propósito de contribuir para a reflexão entre as diferentes escalas de atuação das empresas ligados ao setor energético do período considerado, e suas repercussões na produção do espaço urbano e as transformações no nível do cotidiano.

Bibliografia

BRANCO, Catullo F. *Energia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975

BRANCO, Zillah Murgel. Catullo Branco: um pioneiro. *Memória Energia*, 2000, nº 27, p. 11-37.

CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiros de. *Fisionomia da cidade: Sorocaba. Cotidiano e transformações urbanas – 1890 – 1943*. São Paulo: Biblioteca 24horas, 2010.

FARIA, Antonio Augusto da Costa. A Light e a utilização dos recursos hídricos da Bacia do Alto Tietê para a geração de energia elétrica. *Notas Ambientais*, 2000, nº 24, p. 34-37.

GASPAR, Antônio Francisco. *Os Bondes elétricos de Sorocaba - monografia. Homenagem ao quadragésimo aniversário de sua inauguração: 1915-1955*. Sorocaba: [s.n.], 1955.

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MENDES, Dirce P. S., POLETI, Iraci D., SOARES, Luzia M. A. A Formação do Grupo Light. *Memória Eletropaulo*, 1997, nº 24, p. 35-61.

SAES, Alexandre Macchione. Luz, leis e livre-concorrência: conflitos em torno das concessões de energia elétrica na cidade de São Paulo no início do século XX. *História*, 2009, nº28 (2), p. 23-29.

SAES, F. A. M. de. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo: Hucitec, 1981.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *Meandros dos rios nos meandros do poder: Tiete e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH - USP, 1987.

SOUZA, Edgard. *História da Light: primeiros 50 anos*. São Paulo, Eletropaulo, 1982.