

Capítulo 33

TRANSPORTES

PROJETO DE LIGAÇÃO FERROVIÁRIA

O PROBLEMA da ligação ferroviária de Caconde com São José do Rio Pardo foi durante muito tempo aspiração do povo local, principalmente dos fazendeiros, preocupados com a exportação do café produzido na região, todo ele de excelente qualidade.

Em sessão de 17 de junho de 1891 a Câmara decidiu representar ao Governo do Estado sobre a conveniência de ser dada a concessão solicitada por Honório Dias e outros, para construção de uma estrada de ferro que, partindo da Cidade Livre de São José do Rio Pardo ou de outro ponto mais próximo da linha férrea Mogiana, fosse ter aos limites do Estado de Minas Gérias, na serra de São Mateus, passando, obviamente, pela cidade.

A estação da Mogiana em Casa Branca foi inaugurada em 14 de janeiro de 1878¹. Esse fato determinou intenso povoamento da região e o plantio de café, em larga escala, com a utilização da força de trabalho dos imigrantes italianos. O transporte garantido para o porto de Santos constituiu incentivo à expansão da lavoura cafeeira em toda a parte onde chegavam os trilhos dessa extensa ferrovia.

A Câmara de Caconde insistia nesse importante melhoramento, em ofício dirigido à Câmara dos Deputados de São Paulo².

Da mesma época (documentos avulsos), existe portaria, sem número, do prefeito Umbelino Fernandes, determinando ao tesoureiro da Câmara pagar 281\$000 “importância despendida por ordem da Prefeitura, com a condução de um ramal férreo, desde São José do Rio Pardo até a Barra”. Era secretário da Câmara o advogado cap. João Hortêncio Vargas.

Em 1908 discutia-se bastante o problema dos transportes coletivos em Caconde. Em data de 6 de junho desse ano o vereador Umbelino Fernandes apresentou à Câmara Municipal o requerimento de n.º 74, do teor seguinte:

“Tendo sido apresentados à esta Câmara três diferentes pedidos de concessão de favores para o estabelecimento de uma linha de automóveis, para transporte de cargas e passageiros entre esta cidade e a de São José do Rio Pardo (medida já por mim aventada há mais de uma ano com mais prática, de se resolver, por enquanto, o problema de transporte), favores esses pedidos e submetidos ao estudo e apreciação dos srs. vereadores, no entanto, tenho a satisfação de anunciar a esta Câmara que tomei já de alguns meses, a iniciativa de agitar perante a Companhia Mogiana a idéia de ser levado a efeito um ramal para Caconde, partindo daquela cidade de São José do Rio Pardo, tendo eu dirigido uma fundada representação à Diretoria daquela Companhia.

“Em fins do mês de abril p. passado fui pessoalmente à cidade de Campinas, onde me entendi com o presidente da Diretoria, sendo que obtive a grata informação de que a minha representação havia sido tomada em apreço e convertida em objetos de estudos, sendo submetida com parecer do dr. José Pereira Rebouças digno diretor gerente da referida Companhia. Ainda agora recebo comunicação de que brevemente será mandado um engenheiro encarregado de fazer o reconhecimento da zona e praticar estudos necessários, parecendo que a Companhia Mogiana convenceu-se de que é oportuna e da maior conveniência a construção do ramal férreo de Caconde,

¹ - Fausto Pires de Oliveira – Elementos para a História de São Paulo, pág. 143.

² - A esse tempo São Paulo possuía um Congresso Estadual, dividido em Câmara e Senado. Funcionava em prédio que foi demolido para alargamento da Praça João Mendes.

que virá trazer a vida e animação a este município que tem todos os elementos para tornar-se grande centro comercial e agrícola.

“Nestas circunstancias, requeiro que fique adiada a discussão de qualquer favor sobre os pedidos de concessão para linhas de automóveis. Caconde, 6 de junho de 1908. José Umbelino”³.

Em sessão de 5 de setembro do mesmo ano a Câmara aprovou a proposta para nova representação ao Congresso do Estado, no sentido de ser votada subvenção quilométrica à Cia. Mogiana a fim de auxiliara o ramal projetado de São José do Rio Pardo a Santo Antônio da Barra.

A lei paulista n.º 1.291, de 20 de dezembro de 1911, concedeu a particular ou empresa, pelo prazo de 30 anos, privilégio de zona para uma ferrovia de bitola de um metro que partindo da estação de Itaquara ou de um ponto mais conveniente do ramal férreo de Guaxupé, fosse terminara em Santo Antônio da Barra, passando pela cidade de Caconde e aproximando-se quanto possível da Vila de Tapiratiba.

Ingressávamos, então, na era do veículo a motor de gasolina e as jardineiras e caminhões supririam o transporte de passageiros e de cargas, arredando, assim, definitivamente, a idéia da construção da ferrovia.

Para que se tenha uma idéia precisa dos motivos por que o município de Caconde ficou sem ligação ferroviária, é preciso conhecer como se desenvolveu a implantação dos ramais na região sul de Minas, pela Mogiana e por outras empresas.

O historiador Moacyr Bretãs Soares (1940), em seu livro “Muzambinho, sua história e os seus homens”, fez um levantamento do complexo ferroviário do Sul de Minas, levando-nos à conclusão, que já possuímos, de que o ramal que vai de Guaxupé não incluiria Caconde. Leiamos o historiador mineiro:

“Em 1880 a Mogiana já estava em Casa Branca, que assim se tornava um centro importante de toda a região (pág. 57). Em 30 de agosto de 1887, o presidente da Província de Minas Gerais sancionou a lei n.º 3.420, concedendo privilégio para a construção de uma estrada de ferro que, partindo de divisas com São Paulo (município de Muzambinho), fosse terminar em São Joaquim da Serra Negra, no município de Alfenas (Estrada de Ferro de Muzambinho), cujo presidente era o dr. Américo Luz” (pág. 60). Em 15 de maio de 1904 foi inaugurada a Estrada de Ferro Guaxupé, devida aos ingentes esforços do Conde Ribeiro do Vale e à extraordinária e imprescindível colaboração da Companhia Mogiana (pág. 71).

A Mogiana obteve concessão para construção do trecho Guaxupé-Muzambinho-Tuiuti, em 1909 e entre 1912 e 1914 esse trecho estava concluído (pág. 70).

Em 1901 foi iniciada a construção de um ramal que, partindo do quilômetro 40, 820, 0. do ramal de Mococa e numa extensão de 31 quilômetros, chegasse às divisas de Minas, atual estação Júlio Tavares. Com a aprovação do governo de São Paulo, a construção foi iniciada em 1901, prosseguindo com celeridade até o ano seguinte (pág. 80).

Sem solução de continuidade os estudos prosseguiram até Dolores de Guaxupé, situada no quilômetro 45, a partir de Ribeiro do Vale, de acordo com a concessão que o Conde Ribeiro do Vale obtivera do Governo de Mineiro para construir um ramal de Guaxupé até a divisa do Estado de São Paulo, entroncando-se com a futura linha de Ribeiro do Vale a Júlio Tavares. Organizado o projeto e aprovado o traçado pelo Governo de Minas, prosseguiu-se a construção até o ponto terminal.

Em 1902 os subscritores do capital para a construção do ramal, propuseram a transferência imediata à Cia. Mogiana da parte situada em terreno paulista, a fim de procederem com o capital subscrito à imediata execução do contrato que o Conde Ribeiro do Vale celebrara com o Governo de Minas para a construção da parte mineira, da divisa de São Paulo até Dolores de Guaxupé.

A Diretoria da Companhia Mogiana, considerando que o ramal construído somente até as divisas de Minas seria um tributário secundário da linha da Mogiana e que a penetração naquele Estado e sua futura ligação com outras estradas de ferro do mesmo Estado se tornariam convergentes ao ramal e, portanto, tributárias do mesmo vastas e férteis regiões que até aquela época tinham outros escoadouros para os seus produtos e considerando ainda que a construção da

³ - Documentos avulsos.

parte mineira devia ser iniciada sem demora sob pena de caducidade da concessão, resolveu aceitar a transferência da parte paulista do ramal e aplicar o capital já realizado pelos subscritores para a construção da parte mineira, sob as mesmas condições do contrato assinado para a construção, custeio e administração do trecho paulista.

As obras de preparação do leito já estavam completamente concluídas até o quilômetro 24, atual estação de Morais Sales e muito adiantados até o ponto terminado em Dores de Guaxupé, a 45 quilômetros do ponto de partida – estação de Ribeiro do Vale.

O assentamento dos trilhos e as linhas telegráficas alcançavam o quilômetro 24, no local onde foi construída a estação de Itaiquara, inaugurada em 1.º de junho de 1903, com a presença da Diretoria da Cia. Mogiana.

Prosseguindo a construção, foram sucessivamente inauguradas as estações de: Moreira Sales, em 15 de setembro de 1903; Júlio Tavares, em 1.º de abril de 1904 e, finalmente, Dores de Guaxupé, em 15 de maio de 1904.

Em 3 de dezembro de 1908 foi adquirido pela Cia. Mogiana o trecho mineiro do ramal, de Julio Tavares (exclusive) até Guaxupé, tendo sido assinado em 31 do mesmo mês, na Secretaria de Finanças do Estado de Minas Gerais, o termo de responsabilidade, aceitação e observância pela Cia. Mogiana, do contrato de 5 de janeiro de 1901, celebrado com o Conde Joaquim Augusto Ribeiro do Vale, para a construção, uso e gozo deste ramal de Guaxupé, a partir das divisas do Estado de São Paulo. Essa aquisição foi feita pela soma de 676 contos de réis (págs. 80 e 81).

Nunca houve projeto ferroviário direto de Casa Branca a Barrânia, passando pelo município de Caconde. O que se procurava obter era um ramal, como tantos outros que a referida empresa construiu. O surgimento do veículo a motor e a sua expansão rápida, como assinalamos, destruiria a possibilidade desse melhoramento.⁴ (*)

ESTRADA DE FERRO CACONDENSE

Malgrado os esforços para implantação de um ramal da Mogiana, decidiu-se criar a Estrada de Ferro Cacondense. Em 7 de março de 1915 realizou-se assembléia geral para subscrição de 5% do capital. Em nova assembléia, a 4 de abril do mesmo ano, a subscrição atingiu a soma de 16:000\$000, correspondente a 1.600 ações. O jornal “A Cidade”, de 13 de junho desse ano, informa que o leito da ferrovia estava pronto até a Vila de Tapiratiba. No dia 6 de junho fora contratado o serviço de estabelecimento do leito até a Faisqueira (município de Tapiratiba). Estava sendo feita a chamada de mais 10% do capital subscrito. A 20 de fevereiro de 1916 a imprensa local anunciava a integralização de 40% das ações subscritas.

Nesse mesmo ano há reunião dos acionistas no Teatro Guarani, tratando-se de mudar o traçado da estrada, a fim de passar pelo bairro do Can-Can. A diretoria ficou assim constituída: José Umbelino Fernandes, dr. Otaviano José Alves, Cel. Joaquim José de Oliveira Martins, Major José Soares e João Batista de Lima Figueiredo. Tudo não passou de tentativa, não tendo assentado os trilhos. Em agosto de 1921 os jornais voltaram a falar na Estrada de Ferro Cacondense. Em 1922 já havia serviço de transporte motorizado de passageiros e de mercadorias para Itaiquara. A CIDADE de 3 de fevereiro de 1924 noticia que se cogitava da organização de uma empresa para construção da Estrada de Ferro entre Caconde e Itaiquara, de bitola igual à da Mogiana, aparecendo como provável construtor o sr. Rogério César de Andrade, de São Paulo.

O mesmo jornal de 27 de abril de 1924 comentava que, por ocasião da organização da Estrada de Ferro Cacondense, não houve precaução e por essa incúria brotaram com amplitude, sob pretexto de ordem diversa, idéias refratárias ao progresso da cidade, resultando a desorganização completa da empresa e a paralisação da construção da linha. A empresa estava sendo reorganizada, dizia o jornal, sendo a despesa orçada em 1.300 contos de réis, cabendo a metade como subvenção do

⁴ - (*) – Veja-se a esse respeito a “História da Viação Pública de São Paulo”, de Adolfo Augusto Pinto, edição de 1977, mapa de 1901. Não havia estudos de um ramal férreo para Caconde.

Governo e a outra metade por subscrição de acionistas. Mas ainda desta vez o plano não foi concretizado.

A partir de 1924 não encontramos mais notícias do empreendimento. O transporte ferroviário foi suplantado pelo rodoviário, de tal sorte que, em 1977, o sistema de transporte em utilização no país estava assim representado: ferrovias, 16,2%; rodovias, 74,2% e vias navegáveis, 9,6%.

A documentação compulsada não registra as circunstâncias que determinaram a ruína dos dois projetos. O sistema ferroviário, dentro de 50 anos, tornar-se-ia deficitário. Ramais seriam extintos e empresas encampadas pelos governos federal e estaduais, com permanentes deficits.

A ERA DO VEÍCULO A MOTOR

Não temos dados positivos quando começaram em Caconde os transportes coletivos, feitos por automóveis, melhor dizendo, pelas “jardineiras”. O certo é que os viajavam para São José do Rio Pardo, ou de modo geral pela Mogiana, tomavam o trem em Itaiquara. Em 1940 pagavam-se doze cruzeiros de táxi para o percurso Itaiquara-Caconde ou vive-versa. No começo, porém, o trajeto era feito por trólis. Saía-se de madrugada e parava-se para um cafezinho no local que depois ficou com o apelido de “Café Quente”, na saída da cidade.

Em 26 de março de 1908 os srs. José Vergueiro Steidel e Antônio Passos solicitaram à Câmara licença para o estabelecimento de linhas regulares de automóveis para passageiros e cargas. Desejavam os requerentes privilégio por vinte anos e isenção de impostos municipais. As tabelas de preços seriam submetidas à Câmara, bem como os traçados das estradas a construir, correndo a conservação das mesmas por conta dos peticionários. Comprometiam-se os requerentes a inaugurar os serviços dentro de doze meses, a contar da data de concessão.

Em 4 de julho de 1908 o vereador Lino dos Santos emitiu parecer no sentido de se aguardar a solução ferroviária, isto é, construção do ramal Itaiquara-Caconde, pela Cia. Mogiana.

Ainda em 1915 o transporte de passageiros até a via férrea era feito por meio de trólis, de propriedade de Oscar Marcos de Souza, vigorando a seguinte tabela: para Itaiquara, ida e volta, 20\$000; Tapiratiba, ida, 8\$000 e ida e volta, 11\$000.

O jornal “Cidade de Caconde” publicou, em 28 de agosto de 1921, anúncio de Vicente Orrico sobre transportes de tróli para Itaiquara. Era a seguinte a tabela: 1 pessoa, 8\$000; 2 pessoas, 12\$000; 3 pessoas, 15\$000. Atendiam-se a chamados por meio de carta, telegrama e pelo telefone n.º 8.

Os telegramas eram passados para a estação de ferrovia, em Itaiquara.

Em 1914 João Leite & Cia, de Guaranésia, propuseram o estabelecimento de uma linha de automóveis entre Caconde e Itaiquara. Um carro seria inicialmente utilizado, e depois mais dois veículos, tudo dependendo das condições da rodovia.

Nesse ano de 1914 Calimério Bitencourt e Lacordaire Bitencourt adquiriram um carro, em Ribeirão Preto, para o referido transporte. Chegaram a Caconde no dia 10 de junho, sendo o veículo dirigido pelo motorista Roque Querizo. Posteriormente foi adquirido mais um carro. Tendo enfermado o motorista, o sr. Calimério Bitencourt resolveu guiar o veículo. E, como informa “Cidade de Caconde”, de 26 de julho de 1914, o mesmo sofreu um desastre acidentando-se sem gravidade. Foi o primeiro desastre automobilístico da cidade.

Ainda em 1916 o transporte de mercadorias entre Caconde e a estação de Itaiquara e vice-versa era feito com utilização de carro de bois.

BONDE ELÉTRICO

Em sessão de 10 de junho de 1919 a Câmara aprovou projeto de lei, sancionado pelo prefeito, concedendo a Tarquínio Cobra, Olinto e Aurélio da Silva Monteiro, sem ônus para a Câmara, privilégio por trinta anos para a construção de uma linha de bondes elétricos, devendo o contrato,

sob pena de caducidade, ser assinado dentro de 30 dias a contar da data em que fossem notificados da sanção da lei. Os concessionários obrigar-se-iam a iniciar os serviços no prazo de seis meses, a contar da data da assinatura do contrato e concluir uma das linhas, à escolha da Prefeitura, no prazo de dois anos. Cremos que nenhuma medida prática foi adotada para a instalação dos bondes elétricos.

AS JARDINEIRAS

Em 1920 o transporte coletivo para Itaiquara, por meio de automóveis (ou jardineiras), não estava resolvido. Em 13 de fevereiro desse ano foi promulgada lei autorizando o prefeito municipal a empregara a subvenção concedida pelo Governo Estadual para conservação da estrada que vai para Itaiquara, passando pela Vila de Tapiratiba, e mais a subvenção de um conto e duzentos mil réis, ao particular ou empresa que se organizasse para a instalação e manutenção de uma linha de automóveis até a referida estação, passando por Tapiratiba quando conviesse, dentro das normas e cláusulas que fossem estipuladas em contrato legal, **ad referendum** da Câmara. O particular ou empresa ficariam obrigados à conservação conveniente da mencionada estrada.

Em 28 de abril de 1922 a “Cidade de Caconde” noticia que a 1.º de maio seria inaugurado pelo sr. Pedro Otonicar uma linha de automóveis de passageiros para Itaiquara, dispondo para esse serviço de excelente máquina com lotação para vinte pessoas. O serviço foi inaugurado em março de 1923. Cobravam-se os seguintes preços: 1 pessoa, 10\$000; viagem especial de automóveis, 30\$000. Partidas – 1.ª, às 6 h 30; 2.ª 14 h 30. Para coincidir com os horários de trens da Mogiana.



Fotografia tirada em 1924, nas proximidades do manancial da Serra dos Ciganos, vendo-se junto ao carro Chevrolet os srs. Mário Mazzilli, Sebastião Ferreira Barbosa e Domingos Mazzilli.

BONDES SEM TRILHOS

Lei promulgada a 17 de julho de 1923, e registrada a fls. 2 do livro competente, n.º 257, dispunha sobre a concessão aos srs. Enéas Monteiro de Carvalho e Ascânio Cerqueira, sem ônus para a Câmara, concessão, por vinte anos, para a construção de uma linha de bondes sem trilhos em todo o município da cidade. O contrato, sob pena de caducidade, deveria ser assinado dentro de trinta dias da aprovação da lei respectiva, obrigando-se os concessionários a iniciar os serviços no prazo de seis meses a contar da assinatura do mesmo e concluí-los no prazo de dois anos. Ficamos sem saber o que eram esses bondes sem trilhos.

“A Cidade”, de 14 de outubro de 1923, informa a realização de um raide automobilístico de Caconde a São Paulo. Participaram do mesmo os srs. Amador Ribeiro Nogueira, presidente da

Câmara Municipal, Sebastião Ferreira Barbosa, vice-presidente e Francisco de Paula Maia, vice-prefeito. A partida deu-se às 4 horas da madrugada. A viagem durou onze horas.

Em 1924 Caconde possuía o número fabulosos de 60 automóveis.

BOMBA DE GASOLINA

A primeira bomba de gasolina foi instalada em frente ao prédio da firma Mazzilli & Cia., na rua Washington Luís (ata da Câmara de 4 de junho de 1927). Nessa mesma data a Câmara indeferiu pedido da Standar Oil Company of Brazil para instalar uma bomba de gasolina na Cidade.

PRIMEIRO AUTOMÓVEL E PRIMEIRA CARTA DE HABILITAÇÃO DE MOTORISTA

A primeira carta de habilitação de condutor de veículos foi concedida ao sr. Agenor Ribeiro, em 12 de dezembro de 1924, pela Delegacia de Polícia de Caconde.

O primeiro carro licenciado na cidade de que temos notícia foi um Oldsmobile, de cor de cinza clara, motor n.º 44. 443, matrícula municipal n.º P. 101, de propriedade de Antonini & Dib. A licença data de 25 de fevereiro de 1927. Se esse veículo era P. 101, quer isto dizer que, antes dele, outros 100 veículos haviam sido licenciados.

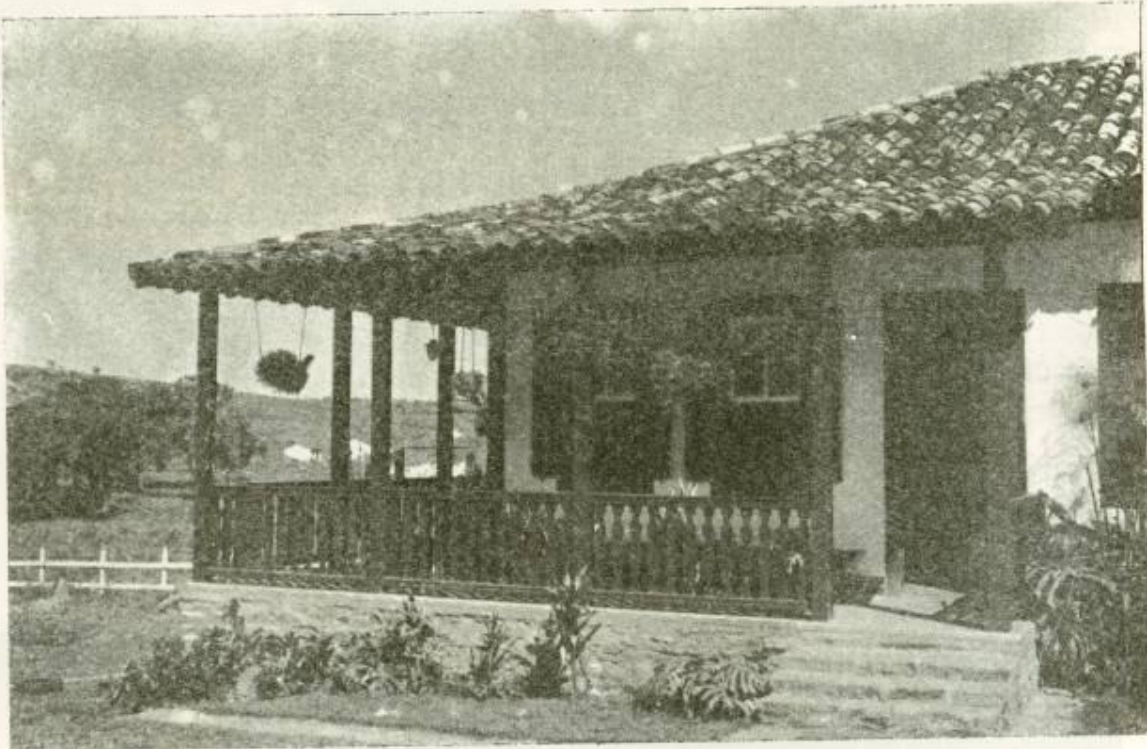
Em 1925 d. Maria Augusta Ribeiro Nogueira e seu filho Nestor Ribeiro fizeram um raide automobilístico Caconde-São Paulo, conforme lemos no jornal CIDADE DE CACONDE de 22/29-12-1957, n.º 77.

Foi em 1911 que o primeiro automóvel circulou pelas ruas de Caconde, trazido de São José do Rio Pardo pelo dr. Bráulio (médico), pelo cel. José Leopoldino e pelo sr. Luís de Andrade. No veículo viajou um empregado, munido de enxadão para, se necessário, consertar, abri trecho de estrada ou desencravar o carro.

AVIÃO DESCE EM CACONDE EM 1917

No dia 21 de setembro de 1917 o aviador Luís Bergmann, do Exército Nacional, aterrou com seu pequeno avião, às 17 h 25, no Campo do União Futebol Clube, no alto da cidade. Foi o piloto recebido com grandes festividades, tendo a banda do sr. Aprígio Silva Rocha executando o hino nacional. O acontecimento movimentou o pequeno burgo. Despendeu a Câmara Municipal, com recepção e hospedagem do militar, a quantia de 764\$000, bastante dinheiro para aquela época (Ata da Câmara, de 4-9-1918). O aviador ficou um dia na cidade, partindo no dia 23. Para que o aparelho levantasse vôo foi necessária a demolição da cerca do campo de futebol. Esse o único avião que até hoje desceu em nossa cidade.

Em lei sancionada a 8 de novembro de 1916 foi o prefeito autorizado a comprar ou a permutar com a Fábrica da Matriz o terreno necessário para um campo de aviação. Esse campo, todavia, não foi construído até este ano de 1977.



Vista parcial da sede da Fazenda Conceição. O prédio, completamente reformado, deve ser, fundamentalmente, o mesmo construído no primeiro quartel do século XIX, pelo alferes Manoel Alves Moreira Barbosa, um dos principais restaurantes de Caconde.



Luis Mazzilli, José Antônio Donabella e o menor Nilson Albuquerque, numa rua de Caconde, junto a um velho furgão Skoda.



Estação Rodoviária — Construída na gestão do prefeito Hugo Mazzilli.