

WALDEMAR CORRÊA STIEL

HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO NO BRASIL

"Summa Tranviariae Brasiliensis"

HISTÓRIA DOS
BONDES E TRÔLEBUS
E DAS CIDADES
ONDE ELAS TRAFEGARAM



Edição Convênio
EBTU / PINI

ARARAQUARA

Unidade da Federação: São Paulo

Latitude: 21° 47' 37" S

Altitude: 646 m

Longitude: 48° 10' 52" W

Área: 1.778 km²

1. História

A cidade foi fundada por Pedro José Neto, fluminense, nascido em 1760. Em 1787, já casado e com dois filhos, transferiu residência para Itu. Aí abriu uma fazenda de criação e de cultura de cereais. Governava a vila de Itu, o capitão Vicente da Costa Taques Góis e Aranha, que segundo depoimentos, o fazia a seu bel-prazer e mão de ferro. No ano de 1790 a política estava agitada e Pedro José Neto, que discordava do governo acima descrito teve uma discussão, durante a qual esbofeteou o rival político. Foi por isso processado e condenado ao degredo em Piracicaba. Ali ele conseguiu fugir, transpondo a margem oposta do rio Piracicaba e, embrenhando-se no sertão, escapou à "justiça", mas acabou recebendo a pecha de criminoso.

Internando-se nas matas da outra margem do rio, descobriu ali os campos do sertão de Araraquara, antes somente conhecidos pelos Índios Guaianás.

Ali se instalou e na sesmaria do ouro, fundou mais tarde a povoação de Araraquara. Pouco depois foi-lhe concedido indulto em atenção aos seus valiosos serviços prestados no desbravamento do "sertão de Aracoara".

Em 1805 ele e seus dois filhos constroem uma capelinha sob a invocação de São Bento. Em 19 de novembro de 1817 falece o fundador, vítima de um acidente.

Em 30 de outubro de 1817, por alvará, é criado o distrito de Araraquara, e em 10 de julho de 1832 é criado o município de São Bento de Araraquara, com território desmembrado de Piracicaba. Sua sede foi elevada à categoria de cidade por lei provincial n.º 7, de 6 de fevereiro de 1889.

Está distante da capital do Estado, São Paulo, 251 km em linha reta.

2. Trólebus

Araraquara é uma das raras cidades do Brasil que talvez nem sinta a escassez do petróleo nos seus transportes coletivos. Isto porque no serviço urbano só trafegam trólebus. Disse um visitante norte-americano ao escrever a história dos trólebus em Araraquara: "Esta cidade é a mais silenciosa, limpa e mais bem cheirosa cidade do mundo!" (1)

O serviço foi criado em 1958, para ajudar o precário sistema de ônibus diesel (já que ali nunca houve serviço de bondes), então existente. Era prefeito nessa época, Rômulo Lupo. Homem de negócios, Rômulo Lupo em constantes viagens a várias cidades européias, dotadas de ônibus elétricos, ficou empolgado com a perfeição do sistema. Quando foi eleito prefeito da cidade, criou a "Companhia Trólebus de Araraquara". Para obter recursos, foram acrescidos 5% ao imposto, justificando que "os recursos provenientes dessa diferença seriam destinados a melhorar o sistema de transporte urbano da cidade".

1) Allen Morrison, em artigo publicado em "Trolleybus Magazine" n.º 102 de setembro de 1978



Carro n.º 1 — Villares/Grassi (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979
Car n.º 1 — 1979



Trólebus Massari (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979
Trolleybus Massari in Araraquara — 1979

Inicialmente foi instalada apenas uma rede elétrica, inaugurada em 1955, interligando as vilas Xavier e Carmo, com 18 km de extensão, servindo a população com seis trólebus.

Eram veículos de fabricação nacional da Indústria Villares/Grassi. Como os lucros da companhia foram se avolumando, seus diretores decidiram criar novas redes, servindo a outros bairros. Em 1979 havia, em tráfego, 84 km de rede.

A companhia de trólebus de Araraquara é uma sociedade anônima, sendo seu maior acionista a prefeitura municipal, mas foi sempre administrada pela iniciativa privada, o que lhe proporciona bom lucro. Os acionistas recebem 12% ao ano e o lucro restante é aplicado para melhoramento dos serviços.

No início foi construída uma subestação de energia, contando em 1978 com três instaladas e mais três a instalar.

As linhas em operação em 1978 eram estas:

- 1 — Vila Xavier-Campus Universitário
- 2 — Vila Xavier-Sant'Ana
- 3 — Santa Angelina-São José
- 4 — Fonte-Melhado
- 5 — Fonte-Altos da Vila Xavier (Circular)

A linha n.º 1, cruza a rodovia Washington Luiz, sobre um viaduto, para alcançar a cidade universitária.

A frota em 1978 era formada pelos carros 1 a 7 — construídos em 1955, com três portas, de fabricação da Villares/Grassi, 8 a 25 — trólebus nacionais da Massari, construídos em 1960, com duas e três portas, 26 a 30 — trólebus Massari/Caio, com três portas, construídos em 1970.



Trólebus Villares/Grassi (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979
Trolleybus Villares/Grassi



Interior da cabina do motorista do veículo acima — Araraquara
Driver's cabin from the above vehicle — March 1979



Trólebus Villares/Grassi (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979

Em março de 1980, a prefeitura municipal, por intermédio da EBTU-Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, abriu concorrência para aquisição de dez novos ônibus elétricos. Prevê-se a instalação de uma nova rede, servindo a estação rodoviária. Os dez novos trólebus, foram encomendados ao consórcio Marcopolo/Inepar/Ansaldo, em Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, e no dia 21 de setembro de 1981 saiu a primeira unidade. Todo o desempenho do veículo é comandado por controle eletrônico. A tração pode ser efetuada por dois sistemas: controle por contadores atuados por circuito eletrônico, ou controle por recortadores (mais conhecido por chopper). O veículo é equipado com diversos dispositivos de segurança. Sinais luminosos no painel, informam o motorista sobre qualquer defeito no sistema de lubrificação interna. Um sistema de bloqueio do acelerador não permite que o trólebus entre em marcha enquanto todas as portas não estiverem devidamente fechadas. Os vidros das janelas têm tempera especial. O índice de nacionalização é de 98,34%.



O mesmo veículo sob outro ângulo — Araraquara — março de 1979
The same vehicle in other angle — Photo from Carlos Alberto R. de Carvalho