

Capítulo X

Transporte

Os meios de transporte evoluíram muito ao longo desses 150 anos de História. A cidade ganhou meios novos de transporte, perdeu outros, mas nem por isso deixou de acompanhar a evolução dos tempos.

ESTRADA DE FERRO DOURADENSE



1º de maio de 1915 - Inauguração da Estação do São Lourenço, com a presença de grande número de personalidades, entre eles o Sr. Salvador Del Guercio, proprietário do Jornal "O Progresso"

A Estrada de Ferro Douradense iniciou suas atividades em 1915. A primeira instalação da Companhia de Estrada de Ferro inaugurada em Itápolis foi a Estação de São Lourenço e o primeiro trem chegou à Estação no dia 1º de maio de 1915. Foi recepcionado por um grande número de pessoas e pela Corporação Musical Vitório Manoel III, regida pelo Maestro Raphael Mercaldi. O prefeito da época era Dr. João Carlos Ferraro e o chefe do tráfego Dr. José Adolfo Musa.

A chegada inaugural do trem em Itápolis se deu no dia 10 de outubro do mesmo ano, mas a sua Estação foi inaugurada somente em 1º de agosto de 1918, ao lado do armazém, onde hoje está

localizado o Supermercado Ricoy e, com o progresso da cidade, ficou impedindo o trânsito na Av. Pres. Valentim Gentil, um pouco acima da Rua José Rossi, onde hoje está localizada a Praça Roberto Del Guercio.

Em 1960, no Governo de Carvalho Pinto, a Estrada de Ferro Douradense passou ao domínio da Companhia Pau-

Locomotiva parada na Estação Ferroviária de Itápolis. Na foto: José Bergamaschi (Zé Chuchu), Zeca Sene, José Ulisses Sene, Farid Feres, Gaetano Gentile, Egídio Mercaldi, Zé da Sorveteria e outros





Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Douradense, em Itápolis

estradas de ferro. Neste ano, no dia 15 de setembro, o apito da nossa querida Maria Fumaça calou-se para sempre.

lista de Estradas de Ferro.

Era importante naquela época viajar de trem, o povo envaidecia-se ao ouvir o apito da “Maria Fumaça”. O tempo foi passando e, anos depois, a crise cafeeira assolou o Estado de São Paulo, assim, aos poucos, grande parte do escoamento da produção da região passou a utilizar o transporte rodoviário. O mesmo aconteceu com o transporte de passageiros. A expansão das estradas de rodagem no Estado de São Paulo estava crescendo gradativamente e a população via isso como um meio mais rápido e confortável de chegar aos seus destinos.

O Governador do Estado de São Paulo, Laudo Natel decidiu, em 1967, desativar as

TRANSPORTE DE CARGAS

Antes da chegada da Estrada de Ferro, o carro de bois foi o principal meio de transporte das mercadorias que vinham de Araraquara para suprir nossos estabelecimentos comerciais. Era usado, também, para o escoamento da produção agrícola do município e isso era feito de modo muito lento no de Itápolis a Araraquara demorava-se de 5 a 6 dias de viagem, isso quando não havia transtornos, como a quebra de eixos dos carros e o barro no período chuvoso.

Por volta de 1895, a Cia Agrícola Pedrense, fundada pelo Padre Salvador Tarallo, já fabricava essa espécie de veículo. O carro de boi também servia para o transporte de pessoas, pois nas tradicionais festas da cidade, o Largo da Matriz ficava apinhado desses veículos que traziam famílias para participarem dos festejos e a alimentação delas era preparada em fogo improvisado ao lado dos carros de bois.

Não se tem dados sobre outro tipo de transporte até o final da década de 1910.

Na década de 1940, o “Rápido Transporte Atílio”, foi criado por Atílio Langui. Transportava mercadorias de Itápolis a São Paulo, fazendo, também, entrega intermediária, com a máxima rapidez e segurança. Estava situado na Rua Pe Tarallo n.º. 243 e tinha filial em São Paulo.

Na década de 1950, foi criado o Expresso Líder Macagnan, de propriedade da Família Macagnan, sendo Oswaldo, seu sócio majoritário. Estabelecido na Rua Luiz Pacheco, no Bairro da Ponte Pequena, na cidade de São Paulo, abriu uma filial em nossa cidade, que foi instalada na Rua José Rossi, ao lado dos Armazéns da Estação de Ferro, hoje Oficina do Palone, vindo mais tarde a se instalar onde era o antigo Armazém do Penteadado, na mesma rua, mas na esquina com a Av. Francisco Porto. No final da década de 1960, mudou-se para Matão, onde seguiu em frente com o trabalho. Após o falecimento de Oswaldo, seus filhos deram continuidade à empresa que hoje tem o nome de SERFEL.

Em meados de 1960, Pedro Mascari



Caminhão do Rápido Transporte Atílio





Fachada frontal do Expresso Ziné

trouxe para Itápolis a Transportadora Douradense, mas não se tem dados de até quando operou nesse ramo.

Ainda no mesmo ano, Américo dos Santos e Henrique Palhares, da cidade de Bariri, colocaram em atividade o Expresso Vale do Tietê, instalado na Av. Francisco Porto, nº. 552. O Sr. Luiz Boralli, que era agenciador de cargas, aposentou-se em 1967. Seu filho, Luís Carlos Boralli (Ziza), que trabalhava na empre-

sa ocupando o mesmo cargo que seu pai exercia, por volta de 1985, ficou sócio proprietário da empresa. Embora tenha permanecido como sócio do Expresso Vale do Tietê até 1997, no ano de 1990 fundou sua própria transportadora, o Expresso Ziné. O Expresso Vale do Tietê continuou até meados do ano de 2001, quando então, encerrou suas atividades. Entretanto, Luiz Carlos Boralli, o Ziza, com o Expresso Ziné, segue até hoje em nossa cidade, além de possuir uma filial em São Paulo. Atualmente conta com uma frota de 15 veículos, de leves a semipesados, gerando treze empregos diretos.

A rota maior é Itápolis-São Paulo, mas o atendimento é feito também para toda a nossa região.

Rodoexpress Transportes

Há 20 anos no mercado de transportes rodoviários de cargas, a Rodoexpress Transportes preza pela qualidade, segurança e rapidez nos transportes de cargas fracionadas, com o melhor custo benefício para seus clientes.

Em junho de 2005, instalou sua filial em nossa cidade e hoje está instalada na Rua Benjamin Constant, nº. 493.

A Rodoexpress Transportes tem como missão atender às expectativas e necessidades de mercado, proporcionando satisfação e fortalecimento de parcerias.

Atendendo as regiões de Araraquara, Ribeirão Preto, Americana, Campinas, São Paulo e Itápolis proporciona total segurança para que sua carga chegue ao destino solicitado.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

No início do Século XX, o transporte de passageiros era feito pelos “troles”, uma espécie de charrete com 4 rodas e algum tempo depois, foram substituídos pelas charretes com rodas de pneus, as quais transportavam passageiros que chegavam com o trem e também tinham “ponto”. Esse tipo de transporte foi substituído pelo automóvel

O Tabelião, Martinho Alves Porto, foi quem trouxe o primeiro automóvel a Itápolis, no início de 1912. A Empresa Odeon Cinema adquiriu o segundo. A ga-



José Mursi em seu trole, no ano de 1910





Jardineira da Empresa Gonçalves que fazia o trajeto até o Distrito de Tapinas

ragem dos veículos ficava em um barracão da Av. 7 de Setembro e os seus motoristas foram Joaquim Pereira e Tobias, que ficaram muito populares ao fazer a linha Itápolis-Ibitinga.

A primeira Linha Intermunicipal de Automóveis foi instalada em 1912, por Antonio Paulino de Carlos Botelho, com transporte diário de Itápolis a Ibitinga.

O transporte de passageiros com veículos automotores, em linhas regulares intermunicipais, em Itápolis, teve início no ano de 1922, quando o Sr. Carmine Martoni inaugurou a Linha Itápolis-Novo Horizonte. Logo depois, a Firma Lutaif & Cia fazia a mesma Linha com sua jardineira. O Sr. Miguel Lopes Dias possuía uma jardineira, marca Chevrolet-1937, com a qual fazia o trajeto

Itápolis-Vila Açaí (Itajobi)-Itajobi, com baldeação para Catanduva.

O Sr. Honorato Calça fazia o trajeto Itápolis-Tapinas com sua jardineira e era muito querido, pois tinha muita paciência e carinho com seus passageiros. Muitas vezes, quando as pessoas se atrasavam um pouco, ele as esperava chegar para continuar o trajeto. Algum tempo depois, o Sr. Félix fazia a Linha Itápolis-Monjolinho-Itajobi, com seu caminhão, transportando cargas e passageiros.

É importante lembrarmos também da Empresa de Ônibus Irmãos Gonçalves.

No início da década de 1930, o Sr. Francisco Gonçalves comprou um caminhão e fazia o transporte de passageiros. Saía do Bairro das Antas (onde morava), passando por São João, Guariroba e a parada final era em Taquaritinga. Essa linha funcionava três dias por semana. Tempos depois, tirou a carroceria do caminhão, fez adaptações e montou uma jardineira.

No ano de 1937, o Sr. Francisco Gonçalves comprou a Empresa de Transportes do Sr. Mário Calça. Assim, a frota aumentou e os trajetos também. Uma linha saía de Itápolis, passava por Nova América, Guariroba e Taquaritinga. Cada jardineira comportava 25 passageiros. A outra linha passava pelos Bairros do Quadro e São Lourenço do Turvo e havia outra que adentrava Tapinas. Enfim, várias linhas em pleno funcionamento.

Em 1957, com o falecimento do Sr. Francisco, os filhos assumiram o comando, agora com o nome de Empresa de Ônibus Irmãos Gonçalves. João, que era o mais velho dos irmãos, ficou com a responsabilidade de zelar pela empresa e pela família. A empresa já contava com oito ônibus, dos quais dois

foram adaptados na oficina própria. Também fazia excursões para a cidade de Aparecida do Norte.

Com o passar dos tempos, os irmãos foram se casando e chegou o momento de cada um seguir seu caminho. No início da década de 1960, venderam a Empresa de Ônibus Irmãos Gonçalves para a Empresa Caparroz, da cidade de Catanduva e compraram uma propriedade nas proximidades da cidade de Itápolis, onde hoje estão localizadas a Funilaria Brasil, do Sr. Pedro Paulo Gonçalves e a Oficina Mecânica



Passageiros e motorista da Empresa de Ônibus Irmãos Gonçalves, em excursão à Aparecida do Norte



FGF, cujo proprietário é o Sr. Francisco Gonçalves Filho. O irmão Salvador montou uma oficina de máquinas para terraplanagem e o mais velho, Sr. João, hoje com 84 anos, tem uma oficina de manutenção de colheitadeiras, na Avenida José Fortuna, próximo a sua residência, onde trabalha diariamente.

TERMINAL RODOVIÁRIO

Quando Itápolis não possuía Estação Rodoviária, as paradas de ônibus de passageiros eram em vários locais da cidade: Antigo Boulevard; Padaria do Santarelli; Padaria do Boni, no antigo Calçadão; Bar do Basílio; Bar do Farid e outros.

O Terminal Rodoviário foi construído no início da década de 1980, situado na Avenida Carlos Adolfsen, está passando por reformas e melhoramentos na atual gestão. A Empresa do primeiro transporte coletivo que circulou em nossa cidade foi a Viação Cristo Rei. Atualmente, é a Empresa Viação Jauense que presta esse serviço na área urbana, estendendo-o até os Distritos de Tapinas e de Nova América, além de empresas que se situam fora do perímetro urbano.

Uma das mais tradicionais (antigas) empresas que prestam serviços de transporte de passageiros em nossa cidade é a Empresa Cruz S.A., com Matriz em Araraquara e que faz a Linha Novo Horizonte-São Paulo e vice-versa, passando por Borborema, Itápolis, Araraquara, Campinas e São Paulo, com conexão em algumas cidades. Faz também o percurso Itápolis-Matão-Araraquara; e o mais curto: Itápolis-Tabatinga-Curupá e Nova Europa.

Outra das mais antigas é a Empresa RIL (Rodoviario Ibitinguense Ltda), com sede em Bauru, que sai de Bauru, passando por Iacanga, Ibitinga, Itápolis, Taquaritinga, Jaboticabal, com destino final em Ribeirão Preto e vice-versa. A Viação Luwasa somente faz a linha de Catanduva a Ibitinga, passando por Santa Adélia, Vila Botelho, Tapinas e Itápolis.

Tem Itápolis no itinerário, o Expresso Adamantina, a Empresa Reunidas, a antiga Empresa Silva Tur, hoje, Guerino Seiscentos; a Viação Santa Cruz e o Expresso Adamantina.

AEROCULUBE DE ITÁPOLIS - AEROPORTO DR. LUIZ DANTE SANTORO

Quando, no Brasil, a aviação atingiu certo grau de desenvolvimento como veículo de transporte, Itápolis foi uma das primeiras cidades do país a fundar e organizar seu aeroclube e sua fun-



Na foto de cima, a fachada do Terminal Rodoviário; na foto embaixo, o Terminal com a reforma concluída



1944, início da cobertura do hangar do Aero clube de Itápolis

dação se deu no dia 13 de maio de 1941, em tempos difíceis, pois a 2ª Guerra Mundial estava em andamento na Europa, Ásia e norte da África. A Força Aérea Alemã fustigava Londres com seus poderosos bombardeios, os quais eram respondidos com a mesma intensidade pela Real Força Aérea Britânica, atacando Berlim. Dentro desse quadro, um grupo de jovens itapolitanos se reuniu, em 14 de maio de 1941, para inaugurar o Aero clube de Itápolis, com a finalidade de formação de aviadores para a aeronáutica civil, com intenções

pacíficas. Isso se deu com a participação exemplar do Sr. João Santoro, doando o terreno. A agremiação recebeu o nome de Aero clube Dr. Luiz Dante Santoro, em homenagem ao ilustre médico, filho do Sr. João Santoro, que morreu de tuberculose galopante, em 1939.

A primeira turma de formandos foi: Ricieri Antonio Vessoni, Geraldo Martoni, César Scaramuzza, Vitor Sallim Haddad, Rubens e Zito Negrão, Rafael Gentil, Antonio Zitelli Neto, Abib e Emilio Mucari, Ludovico Del Guercio e os saudosos Renato Brunelli e Fouad Mucari.

Para manter sua sobrevivência nesses difíceis tempos, foi necessária garra, perseverança, coragem e muita luta.

No dia 02 de maio de 1945, chegou a Itápolis, Varistides Lobo, o primeiro avião que o Aero clube conseguiu em doação e que aqui alavancou o notável desenvolvimento da aviação. Os diretores do Aero clube local intercederam junto ao D.A.C.-Departamento de Aeronáutica Civil, no sentido de conseguir outro avião para nossa escola de pilotagem. Chegou então o primeiro “Paulistinha”.

O aparelho, que estava sucateado e necessitava de ampla reforma, fez com que se começasse uma outra grande luta, agora para conseguir recursos, e não poucos, para o conserto total do pequeno avião, além da adequação do hangar.

O avião foi restaurado pelo Sr. Otávio, na oficina do Aero clube de Ribeirão Preto e a exigência da construção da porta monumental da entrada do hangar também foi cumprida.

Itápolis amanheceu com um belo e brilhante sol num dia de sábado. À tarde, o tempo mudou completamente e um temporal com muita chuva e ventos destruiu o hangar, que caiu sobre o avião, o qual com muito custo havia sido recuperado.

Começou uma nova luta que foi vencida novamente, pois o Aero clube de Itápolis nasceu para ser importante e majestoso e continua até hoje, com muita eficiência, operoso e prestativo, com reflexo na Aeronáutica Brasileira.

Na década de 1970, o Aero clube passava por enormes dificuldades e estava prestes a encerrar suas atividades. Então, um grupo de pessoas, lideradas por alguns diretores, se reuniu na residência do Sr. Francisco José Santarelli para juntos encontrarem soluções para que o mesmo não se fechasse.

Assumiu a Presidência o Sr. Francisco José Santarelli, que juntamente com a nova Diretoria, conseguiu a recuperação e nessa gestão formaram-se as duas maiores turmas de pilotos.

Também durante essa gestão, o Aero clube comprou o seu primeiro avião, um Cessna com 4 lugares, o que deu início à formação de pilotos comerciais e, muitos dos pilotos aqui formados, trabalharam e trabalham em grandes empresas aéreas nacionais e estrangeiras.

Outra grande conquista foi a sua Sede Social, um prédio semiabandonado no centro da cidade, onde





hoje funciona a Câmara Municipal, que foi totalmente reformado e muito frequentado pelos associados, inovando o costume gastronômico da cidade com a venda do seu delicioso Chicken (frango frito). No final da década de 1980, a Sede foi permutada por um hangar construído pela Prefeitura Municipal na área do Aeroclube.

Vamos saltar alguns anos e chegar a 2012, destacando que a nossa Escola de Aviação Civil é hoje uma das melhores escolas de aviação do Brasil, com simuladores da mais alta tecnologia, atraindo alunos de todo o país e até de outros.

Nossa cidade está de parabéns e orgulhosa do Aeroclube de Itápolis e de todos os pilotos que aqui fizeram seus cursos e são destaque por esse nosso Brasil e no exterior.



Sede Social do Aeroclube, onde foi inovado o costume gastronômico da cidade com a venda do seu delicioso Chicken (frango frito)

EJ ESCOLA DE AERONÁUTICA CIVIL

Mais de 5000 pilotos já se formaram pela EJ Escola de Aeronáutica Civil de Itápolis e atuam em grandes companhias aéreas, aviação agrícola e executiva. Essa é a demonstração mais clara do sucesso da EJ na formação de profissionais de aviação. Criada em 1999, dirigida pelos comandantes Edmir Antonio Gonçalves e Josué de Andrade, com larga experiência na aviação comercial brasileira, a EJ sempre buscou estar em sintonia com as necessidades do mercado.

O Comandante Edmir atuou por mais de 30 anos como piloto da TAM, da VASP e da GOL e tem mais de 25 mil horas de voo. Voou desde o Bandeirante ao MD-11, em voos nacionais e internacionais, como também, com o Boeing 737-200, 300, 400, 700, 800. Simultaneamente à carreira de aviador, foi Presidente do Aeroclube de Itápolis por 30 anos. Durante sua passagem pela VASP, foi chefe de operações do MD11 - além de instrutor em simuladores e instrutor de voos em rota, em todos os equipamentos em que voou.

O Comandante Josué de Andrade, por sua vez, possui mais de 15 mil horas de voo. Também foi piloto da TAM, VASP e GOL e voou desde o Bandeirante ao MD-11, em voos nacionais e internacionais. Foi comandante da VASP e da GOL Linhas Aéreas, com larga experiência em Boeing 737-200, 300, 400, 700, 800. Durante sua passagem pela GOL, foi instrutor de rota no Boeing 737-700 e 800. Na sua carreira como aviador, antes de fundar a EJ Escola de Aeronáutica Civil, exerceu, simultaneamente, o cargo de Diretor de Ensino do Aeroclube de Itápolis, por mais de 10 anos.

A EJ adotou como diretriz oferecer uma formação profissional de alto nível, visando a ampliar as oportunidades de carreira de seus alunos na aviação civil. Para isso, dispõe de duas bases operacionais: uma em Itápolis, a 370 km de São Paulo e outra em Jundiá, próxima à capital paulista e com previsão de abertura de mais duas bases, em São Paulo (capital) e Campo Verde-MT. Dispondo de recursos similares no que se refere a aviões, simuladores e instrutores, apresentando alternativas que os alunos podem escolher de acordo com a sua conveniência.

Desde sua criação, a EJ construiu uma sólida reputação, primando pela qualidade. O melhor resultado disso são os milhares de pilotos privados, comerciais e instrutores de voo que já passaram pela escola e hoje, a maior parte, atua na aviação executiva, agrícola e em grandes companhias aéreas.



A EJ dispõe de uma ampla frota de aviões, desde Cessna 152, a melhor aeronave para treinamento inicial de pilotos, até bimotores como o Seneca, utilizados na instrução do curso multimotor e voo por instrumentos

Todos os aviões da EJ possuem rádio e transponder, permitindo que os alunos façam voos controlados e possam operar em grandes aeroportos.

Cursos oferecidos pela EJ e homologados pela ANAC:

- Piloto Privado (PPA)
- Piloto Comercial (PCA)
- Voo por Instrumentos (IFR)
- Treinamento em aeronaves multimotores
- Instrutor de Voo (INVA)
- Piloto Agrícola de Avião (PAGA)
- Piloto Linha Aérea de Avião (PLA)
- Comissário de Voo (CMS)



Simulador de voo do Boeing 737

