



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

JUSTIFICATIVA - PL 0559/2018

Este projeto de lei busca alterar a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir no Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo o "Dia do Trólebus", a ser comemorado em 22 de abril.

Os trólebus foram adotados como meios de transporte coletivo no contexto da substituição da Companhia "Light" (que desde 1900 operava o transporte coletivo da cidade de São Paulo através de bondes) e o início de operação da estatal CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos).

Em função de um Decreto Federal, a "Light" deixou de operar o transporte coletivo da cidade de São Paulo e todos os seus bondes foram transferidos para a CMTC. Em 47 anos de atividades, a "Light" havia transportado aproximadamente 8 bilhões de passageiros, em 300 quilômetros de linhas operadas por 587 bondes de diversos tipos, com a mesma tarifa, durante 38 anos.

Para assumir e administrar o sistema, foi criada a CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos), em 10 de outubro de 1946. À zero hora do dia 1 de julho de 1947, a CMTC assumiu a operação de todo o sistema de bondes e ônibus da cidade de São Paulo. Trinta dias após, em 1 de agosto de 1947, a primeira providência da CMTC foi aumentar o preço da tarifa de 200 para 500 Réis, já que o preço da passagem perdurava 38 anos sem aumento. Os passageiros se revoltaram nas ruas, incendiando bondes e ônibus foram queimados; e a população tentou atacar a prefeitura, alegando que o patrimônio encontrava-se decadente e ultrapassado. As tarifas haviam permanecido inalteradas por 38 anos e os tempos já eram bem outros; os ônibus concorriam com os bondes. Foram feitas tentativas de recuperação. Novos veículos foram adquiridos, os serviços reformulados, mas não se logrou êxito.

A cidade de São Paulo foi a pioneira no Brasil a utilizar o sistema de transportes por Ônibus elétricos (trólebus) quando, em 22 de abril de 1949, inaugurou sua primeira linha de trólebus com unidades importadas para esse sistema entregues a partir de 1.947, procedentes da América do Norte e Inglaterra, desembarcados pelo Porto de Santos.

Os Trólebus, como os bondes, são veículos ecologicamente corretos porque não emitem poluentes tóxicos que contaminam a atmosfera das cidades e, mais que isso, produzem baixo nível de ruídos.

A primeira linha de trólebus do país começou a circular em São Paulo, implantada pela CMTC em 22 de abril de 1949, circulando entre os bairros da Aclimação e Sé, na região Central, fazendo a linha Aclimação - Praça João Mendes, num trajeto de 7,2 quilômetros, substituindo a antiga linha de bondes nº 19.

Em 1960, com apenas 11 anos de implantação, a rede aérea já possuía uma extensão de 81,5 quilômetros e o número de linhas operadas subiu para 15, com uma frota de 156 veículos, contemplando outras localidades fora da área Central, como Santa Terezinha e Mandaqui, na Zona Norte, e a Mooca, na Zona Leste.

Contrariando expectativas, o sistema não prosperou em outras cidades e chegou a comprometer a fabricação nacional de ônibus elétricos. Ainda assim, CMTC decidiu continuar com os planos de expansão e, para driblar a falta de oferta, começou a realizar a montagem e reforma dos seus próprios trólebus. A rede continuava a crescer, chegando em 1970 com 122,7 km de extensão, e com 191 veículos operando em 14 linhas.

O sistema foi essencial para enfrentar a crise do petróleo na década de 70 e o sistema de transporte coletivo pôde contar com uma alternativa não dependente de combustível custoso e importado. Também foi nessa década que houve os primeiros reconhecimentos como um sistema importante do ponto de vista ambiental. Implantou-se, assim, um sistema com operações em áreas centrais e em corredores exclusivos. Desses estudos, surgiu o plano SISTRAN, elaborado pelo engenheiro Adriano Branco e implantado durante a gestão do prefeito Olavo Setúbal. Foi através desses planos que surgiram os primeiros corredores para trólebus da cidade, como os das avenidas Paes de Barros, Nove de Julho, Santo Amaro e Cachoeirinha. Até em 1986, a rede era de 264,75 km, com frota de 428 trólebus operando em 18 linhas.

Até 1999, a rede se consolidou nesta extensão, aumentando apenas em número de linhas e de veículos, passando para 552 veículos operando em 31 linhas na cidade, mas resistiu mesmo com a concessão do sistema de transporte coletivo por ônibus de São Paulo, no início da referida década.

Em 2004, após uma nova concessão do sistema, foi feita uma extinção de parte do sistema, inclusive com remoção da rede aérea do corredor Nove de Julho- Santo Amaro, das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Lineu de Paula Machado e toda rede aérea da Zona Norte da cidade, permanecendo resquícios em alguns trechos. Parte das linhas operadas pelo sistema foram extintas e outras passando a operar através de ônibus movidos a diesel.

Foi nesse contexto que a sociedade civil se organizou em movimentos de oposição à completa extinção da Rede de Trólebus, destacando atuações como o "MOVIMENTO RESPIRA SÃO PAULO", formado em 2004 com o objetivo de incentivar o uso da tração elétrica no transporte urbano, proporcionando assim, uma melhor qualidade de vida e contribuindo também para a redução da poluição ambiental. Movimento ainda atuante na Cidade, composto por entusiastas, técnicos e historiadores. Suas atividades se concentram na realização de estudos e propostas a serem encaminhadas às autoridades de transporte e meio ambiente, visando o incentivo da utilização de veículos elétricos no transporte urbano através de trólebus, VLT - Veículos Elétricos sobre Trilhos e ônibus à hidrogênio e com papel muito importante como o apoio à Lei de Mudanças Climáticas.

Atualmente o sistema é operado em 8 linhas na região central e Leste da cidade por 200 veículos em 168 km de extensão de rede aérea.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/10/2018, p. 129

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.