

ANTP CULTURAL

50 anos de trolebus em São Paulo

Ayrton Camargo e Silva

Secretário executivo da ANTP e coordenador do programa ANTP Cultural



BREVE HISTÓRICO

A cidade de São Paulo completou, em 22 de abril último, o 50º aniversário de implantação da primeira linha de trolebus, a linha 16 - Aclimação - Praça João Mendes, marca da introdução dessa tecnologia no Brasil.

As primeiras referências à adoção desse sistema na cidade datam do início da década de 20. Em 30/06/1922 a Prefeitura aprovava a Lei nº 2.506, autorizando a implantação dos “electrobus” (bondes sem trilhos) em linhas ligando o alto de Santana às divisas de Juqueri, Lapa, Freguesia do Ó, Penha e Guarulhos. Não houve desdobramentos, mas é a primeira referência à implantação desse sistema em São Paulo e no Brasil.

Em 1939, a Prefeitura realizaria estudos mais profundos visando introduzir de fato esse sistema na rede de transporte da cidade. Os estudos indicaram a viabilidade de implantação de uma linha para o bairro da Aclimação, em substituição à linha de bondes que o atendia. Mas, veio a II Guerra Mundial e foram temporariamente arquivados os planos de introdução dos trolebus em São Paulo.

A concessão para a operação dos bondes vencera em 17/07/41 e a Light se viu obrigada a dar continuidade a esse serviço cumprindo decreto-lei expedido pelo Governo Federal, em função das anormalidades geradas pela participação do Brasil na II Guerra Mundial. Terminado o conflito, e retornado o Brasil ao estado de direito, buscou-se uma solução para a continuidade do serviço de bondes na cidade através da sua transferência para a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, em 1947.



www.antp.org.br

A idéia de implantação dos trolebus em São Paulo seria retomada em 1946, quando a Prefeitura deu início aos estudos de criação da CMTC, empresa pública que seria responsável por todo o transporte público na cidade, e que herdaria todo o acervo do sistema de bondes operado até então pela The São Paulo Tramway Light and Power Company Ltd. A criação da CMTC levou também à desapropriação de inúmeras empresas de ônibus particulares, incorporadas e unificadas sob essa operadora que passou a deter o monopólio da operação e gestão do transporte público em São Paulo.

Em paralelo a esse processo, deu-se início à implantação do sistema de trolebus na cidade, com base nos estudos desenvolvidos em 1939. A tentativa era de “modernizar” a operação do sistema de bondes, substituindo-o por novas linhas de trolebus. Acreditava-se, na época, que o trolebus era uma evolução do sistema de bonde, por ser mais “flexível” (não possuía trilhos), mas, os partidários da idéia esqueciam-se que seu pleno rendimento operacional dependia de vias exclusivas para o tráfego, entre outros aspectos operacionais.

O planejamento de transporte ainda engatinhava na cidade e, praticamente, não havia o conceito de rede integrada de transporte público, com veículos de capacidades diferentes (trem, metrô, bonde, trolebus, ônibus) operando de maneira complementar, deixando para os eixos de maior demanda os sistemas eletrificados. Assim, trocava-se bonde por trolebus ou por ônibus com a maior naturalidade, praticamente sem nenhum estudo de demanda, acreditando-se que essa substituição era um processo inevitável e natural da evolução da tecnologia do transporte público.

1949-1959 - A FASE PIONEIRA

E, então, o trolebus é implantado e se expande em São Paulo, atendendo a bairros já consolidados e elegantes, e já alcançados por linhas de bondes, mas que receberam o novo sistema como uma “modernização” do seu transporte. Assim foi com a linha da Aclimação e com aquelas implantadas no Jardim Europa, Jardim Paulistano e Santana. A partir da década de 50, ele seria implantado também em Higienópolis, Pacaembu e Perdizes.

Os primeiros veículos adquiridos pela CMTC para operarem no sistema foram:

- 4 trolebus britânicos British United Transit;
- 6 trolebus norte-americanos Pulmann Standart;
- 20 trolebus norte-americanos Westran.

Trolebus britânico British United Transit



FOTO FMESP

Trolebus norte-americano Pulmann Standart



FOTO W. STIEL



www.antp.org.br

Trolebus norte-americano Westran



FOTO MUSEU DA CMTC

Não foi preservado nenhum exemplar dos veículos dessa série.

Na década de 50, o sistema se consolida. São adquiridos mais 50 trolebus, de fabricação alemã Uerdingen/Henschel/Siemens, que entram em operação no ano seguinte nas linhas Margarida Maria, e Gentil de Moura.

Em 1957, nova expansão do sistema. A CMTC adquire 75 trolebus ACF-Brill, fabricados entre 1946 e 1948, que pertenceram ao sistema de Denver, Colorado, EUA. Nesse ano, a prefeitura local decidiu extinguir o seu sistema, recebendo em troca da General Motors 200 ônibus diesel de última geração modelo GM Coach.

A expansão do sistema de São Paulo e a implantação de outras redes de trolebus em Belo Horizonte, Niterói e Campos (1957), e em Salvador e Araraquara (1959) estimulou a implantação de uma indústria nacional de trolebus visando atender futuras aquisições. Assim, em 1958, a CMTC adquire o protótipo da primeira geração de trolebus fabricada no Brasil.

Entre 1957 e 1960, são inauguradas novas e importantes linhas: Santa Terezinha, Afredo Pujol, Moóca e Mandaqui.

Ano	Frota	Extensão rede bifilar (km)	Nº de linhas
1949	16	7,2	2
1956	80	57,50	9
1960	156	81,50	15

Trolebus Villares Grassi, o primeiro fabricado no Brasil



FOTO GEVISA

1960-1971 - CMTC: DE OPERADORA A MONTADORA

O início da década de 60 encontra o sistema de trolebus consolidado na cidade de São Paulo. Mas, ao contrário das expectativas, a implantação ou expansão de diversos sistemas de trolebus em outras cidades não se efetiva, e a continuidade da indústria nacional de ônibus elétricos se vê comprometida.

Os planos de expansão do sistema de São Paulo prosseguem, ainda que dentro de uma visão operacional que parece não conseguir distinguir o nicho mais adequado para essa tecnologia. Novas linhas são criadas, muitas delas radiais, trafegando em vias sem qualquer tratamento viário preferencial, em paralelo a diversas linhas de ônibus. Ao mesmo tempo, várias linhas de bonde, operando em corredores muitas vezes preferenciais, são substituídas por ônibus diesel de pequena capacidade.

É nesse quadro que a CMTC inicia uma etapa mais significativa de sua experiência como promotora de novas tecnologias, dedicando-se à montagem de sua própria frota de trolebus. A partir de 1963, a empresa passa a reencarregar os equipamentos elétricos dos antigos trolebus alemães que apresentaram trincas na sua estrutura, utilizando para isso carroçaria nova, mas aproveitando os chassis de antigos ônibus diesel americanos GMC Coach em desativação. A experiência foi muito bem-sucedida, tendo a empresa montado quase 150 veículos, o último deles em 1971.

Exterminado o sistema de bondes na cidade, em 27.03.1968, o sistema de trolebus parecia ser a próxima vítima. O petróleo barato tirava a com-



www.antp.org.br

petitividade do trolebus, com custos operacionais mais altos que os sistemas de ônibus diesel. Ainda em 1970, dezenas de veículos elétricos foram desativados, encolhendo o número de linhas em operação.

Ano	Frota	Extensão rede bifilar (km)	Nº de linhas
1965	178	106,15	19
1970	191	122,70	14

1972-1979 - A ESTAGNAÇÃO DO SISTEMA DE TROLEBUS

A crise do petróleo no início da década de 70 logo mostraria a necessidade da cidade contar com uma rede de transporte público que não dependesse do combustível importado. Além disso, os problemas ambientais começavam a mostrar um novo valor para a tecnologia limpa de emissões oferecida pelo sistema elétrico.

Novos estudos foram realizados, mostrando a vocação definitiva para o sistema trolebus na rede de transporte público. Seu papel estaria consolidado na operação em áreas centrais e corredores, substituindo por linhas tronco diversas outras sobrepostas, operando em canaletas exclusivas e com terminais para ônibus diesel integrados implantados em suas extremidades e ao longo dos corredores.

Em 1979, a indústria nacional de trolebus é reativada, visando atender as encomendas de aquisição de 1.280 veículos só para a cidade de São Paulo. Nesse mesmo ano, começa a ser entregue o lote inicial de um total de 200 veículos de nova geração, parte deles com uso de sistema *chopper* de tração e carroçaria com diversos itens novos de conforto, seguindo o projeto do ônibus “padron” desenvolvido pelo Geipot e pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU.

Ano	Frota	Extensão rede bifilar (km)	Nº de linhas
1974	192	127,00	16
1980	300	200,30	15

1980-1992 - A RESISTÊNCIA DO SISTEMA

Em março de 1980, é inaugurada a canaleta especial da av. Paes de Barros, no Tatuapé, em uma *avant-premiere* do que deveriam ser os novos corredores de transporte da cidade, operados exclusivamente por trolebus, sem emissão de poluentes, rápidos e silenciosos.

Novos corredores para trolebus surgiram apenas em 1986 (Nove de Julho/Santo Amaro) e em 1996 (Cachoeirinha). Descontinuidades administrativas interromperam o programa de ampliação do sistema de

trolebus no município de São Paulo. Nova aquisição de veículos seria feita apenas em 1985, para o corredor Nove de Julho, e ainda assim parcialmente, o que fez com que o sistema ficasse com apenas dois protótipos dos trolebus articulados (os primeiros fabricados no país) do que seria uma grande série a operar nos novos corredores.

Na década de 80 o sistema apresentou uma de suas mais graves crises, com a interrupção dos programas de expansão e renovação e com a desativação de dezenas de veículos, aliada à queda dos preços do petróleo e à elevação das tarifas de energia elétrica.

Ano	Frota	Extensão rede bifilar (km)	Nº de linhas
1983	481	247,80	18
1986	428	264,75	18
1988	504	264,75	19
1992	480	264,75	18

1993-1999 - MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO

Mas o sistema sofreria sua transformação maior na década de 90, com a terceirização da operação do sistema a partir de 09/04/1994, dividido entre as três operadoras privadas que assumiriam cada uma as três garagens de sistema da antiga CMTC.

A privatização do sistema também criou a exigência de reforma completa da frota existente e de sua ampliação em mais 111 trolebus, dividida em 37 novos veículos a serem adquiridos pelas novas operadoras. Esse reforço na frota tornou possível o início da operação do corredor Cachoeirinha, exclusivamente com trolebus com porta à esquerda em uma das linhas. Essas transformações deram novo fôlego ao sistema, gerando também novas encomendas à indústria nacional após anos de paralisação.

Ano	Frota	Extensão rede bifilar (km)	Nº de linhas
1993	480	264,75	17
1996	534	264,75	19
1998	552	264,75	31

UMA PROPOSTA DE AGENDA BÁSICA PARA O SISTEMA TROLEBUS NO INÍCIO DOS PRÓXIMOS 50 ANOS DO SISTEMA

O jubileu do sistema de trolebus na cidade de São Paulo leva a uma série de reflexões sobre o papel que ele deve exercer na rede de transporte da cidade e do seu potencial em atuar não só como um sistema de transporte eficiente e diferenciado, mas como promotor da melhoria ambiental e da qualidade de vida em regiões degradadas ou em processo de degradação.



www.antp.org.br

Dessa forma, qualquer plano de transporte público para a cidade de São Paulo deverá, necessariamente contemplar:

1. A exclusividade da operação do trolebus na área central, não só por oferecer um melhor padrão de serviço, mas para atuar como promotor da elevação da qualidade urbana de uma região com grandes problemas de esvaziamento de atividades e degradações, muitas delas originadas com a presença de inúmeros terminais de ônibus diesel nas ruas do centro. A adoção das três linhas urbanas de trolebus Circular Centro interligando os três terminais de integração com ônibus diesel foi um bom início, mas é fundamental a substituição completa dos ônibus diesel por novas linhas de trolebus que acessem o centro de São Paulo.
2. Adoção do trolebus como tecnologia única a operar em corredores troncalizados, operando em vias exclusivas (canaletas) diminuindo a emissão de ruídos e eliminando a emissão de material particulado e outros resíduos decorrentes do uso do motor diesel.
3. A reformatação da rede atual de trolebus, através dos novos processos de concessão do sistema de ônibus da cidade.

Os quase 300 km de linhas de trolebus em operação na cidade são em sua maioria fruto da somatória de diversas linhas de características radiais, implantadas ao longo das décadas de 50 e 60. Algumas delas operam em ruas sem tratamento viário que as privilegie na circulação e com infra-estrutura elétrica utilizada apenas por uma ou duas linhas de baixa demanda.

O processo de renovação da concessão do sistema de ônibus diesel de São Paulo parece ser o momento ideal para a reformatação da rede de trolebus, definindo-se os corredores que necessitam serem eletrificados e eventualmente quais linhas de trolebus, de configuração operacional antiga, deveriam ser reformatados para atingirem ao máximo seu potencial de transporte de média capacidade sem impacto ambiental.

Também o período da concessão para operação das novas linhas eletrificadas deveria ser ampliado, em função das características operacionais do sistema trolebus, que requer maior investimento operacional, mas que apresenta maior durabilidade dos equipamentos.

4. Gestões junto ao Governo Federal para a extinção da tarifa “horo” que penaliza o transporte elétrico, por elevar o preço da energia para tração nos horários de pico, juntamente quando toda a frota de trolebus se encontra em operação.

A COMEMORAÇÃO DOS 50 ANOS DO SISTEMA DE TROLEBUS DE SÃO PAULO

A preocupação da ANTP é estimular a promoção e o fortalecimento institucional do transporte público nas cidades brasileiras. Por isso, ela de-

envolveu o programa “ANTP Cultural”, que visa fortalecer os vínculos do transporte público com a sociedade através da divulgação de aspectos institucionais, históricos e culturais latentes nos sistemas. Muitas vezes, esses aspectos passam despercebidos aos formuladores das políticas de investimentos do setor, mas estão presentes no cotidiano da relação entre os sistemas, seus usuários e a população em geral.

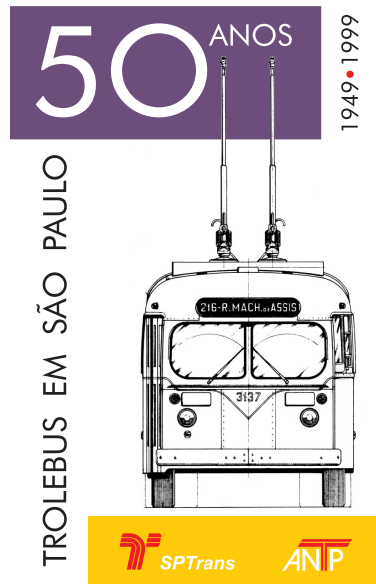
Assim, em 1998, a ANTP propôs à SPTrans o desenvolvimento de uma série de atividades a serem desenvolvidas em 1999 como forma de assinalar os 50 anos de operação do sistema de trolebus da cidade. O objetivo dessa iniciativa foi justamente realçar as virtudes ambientais, operacionais e também históricas de um sistema que acaba eclipsado pela má imagem que em geral possui o sistema de ônibus diesel.

Aprovada a iniciativa pela direção da SPTrans, estabeleceu-se um protocolo de intenções de forma a permitir que as entidades atuassem em conjunto no desenvolvimento e promoção do evento.

Foram definidas as seguintes atividades:

- elaboração de um selo especial marcando os 50 anos do sistema, a ser fixado no parabrisa de toda a frota de trolebus, dando visibilidade da efeméride aos usuários do sistema e à população paulistana, a ser utilizado até dezembro de 1999;

Selo comemorativo criado especialmente para a comemoração dos 50 anos do sistema de trolebus de São Paulo



- adoção de adesivagem especial nos veículos da linha pioneira Machado de Assis-Cardoso de Almeida, com reprodução fotográfica dos três modelos dos trolebus que inauguraram o sistema (BUT, Pulman-Standard e Westran);
- elaboração, pela ANTP e SPTrans, de um folheto com informações históricas sobre o sistema, a ser distribuído nos terminais de trolebus da área central de São Paulo;
- realização de solenidade comemorativa dos 50 anos do sistema junto com a comunidade da Aclimação na praça que substituiu a garagem pioneira do sistema, na rua Machado de Assis;
- realização do percurso da linha inicial, trafegado pelos trolebus restaurados ACF Brill (de prefixo 6021) e Marcopolo (de prefixo 7213) e de dois trolebus com a nova adesivagem levando convidados e autoridades para a inauguração da exposição no Teatro Municipal;
- realização de uma exposição histórica sobre o sistema, realizada pela ANTP e pela SPTrans, inaugurada em 24/04/1999, durante o ato festivo no Teatro Municipal com a presença do prefeito, do secretário municipal de transporte, dos presidentes da ANTP e da SPTrans e do motorista que conduziu o veículo inaugural do sistema em 22/04/1949;
- exibição da exposição histórica sobre o sistema nos três terminais da área central (D. Pedro, Bandeira e Princesa Izabel);

Trolebus novo, em operação na linha pioneira do sistema. Todos os veículos dessa linha receberam adesivagem especial, com reprodução de fotos, dos trolebus pioneiros do sistema



- restauração do trolebus ACF-Brill de prefixo 6021, que recebeu novamente a pintura adotada pela CMTC em 1957, bem como seu prefixo original (3093).

Trolebus ACF-Brill, com pintura original, especialmente recuperado para o desfile comemorativo dos 50 anos do sistema. Praça Ramos de Azevedo, 24/04/99



FOTO A. CAMARGO

A PRESERVAÇÃO DO TROLEBUS ACF-BRILL

Por último, vale registrar o esforço desenvolvido na preservação do último trolebus ACF-Brill da frota da CMTC em condições operacionais. No início dos anos 80, restavam em operação 38 veículos dessa série, dos 75 adquiridos em 1957. Em 1984, todos os trolebus ACF-Brill que possuíam máscara com design original foram desativados, incluindo unidades que se encontravam em operação normal e em reforma. Continuaram em operação apenas os exemplares com máscara modernizada. Três anos depois (em 20/01/87 e em 25/11/87) foram marcados dois leilões para venda desses trolebus como sucata incluindo o primeiro trolebus fabricado no Brasil, o Grassi-Villares de prefixo 6007.

Inconformados, membros de uma entidade dedicada à preservação dos sistemas de transporte urbano (Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo - APMTC) solicitaram à Prefeitura e à direção da CMTC o cancelamento desses leilões, alegando que esses trolebus desativados possuíam plenas condições de recuperação. Viam com a desativação de parte da frota de trolebus da empresa a primeira etapa do que poderia ser um processo maior de desativação futura do siste-



www.antp.org.br

ma, uma vez que não estava prevista a aquisição de novos veículos para substituí-los. Poderia ser a repetição do que fora feito com os bondes nos anos 60: desativavam os veículos, depois arrancavam os fios e os trilhos e, em seguida, extinguiu-se o sistema. E com isso acabava-se com um importante sistema de transporte público não poluente.

Cancelados os leilões, a CMTC cedeu parcialmente à argumentação da entidade preservacionista, concordando em reformar um dos veículos ACF-Brill desativados, para se ter uma idéia do valor necessário a investir na reforma do resto da frota. Foi escolhido o exemplar que se encontrava em piores condições, jazendo semi-destruído na garagem Tatuapé, justamente o trolebus ACF-Brill 6021.

Totalmente recuperado pela CMTC, ele voltou à operação comercial em 1988, onde permaneceu até 1998. Estava provada a viabilidade técnica da recuperação do restante da frota Brill que, no entanto, não aconteceu.

Visando a conservação permanente desse veículo histórico, e de outros dois de fabricação nacional Grassi-Villares, a ANTP solicitou à SPTrans em 1998 a sua retirada da operação comercial, para que, a exemplo do que já vem ocorrendo com o trolebus ACF-Brill 6021, pudessem ser utilizados para tráfego em datas especiais, promovendo institucionalmente a imagem do transporte público na cidade e permanecendo como testemunhas de uma época importante de desenvolvimento do transporte público em São Paulo.

Depósito na garagem Tatuapé, onde os trolebus desativados pela CMTC, estavam prontos para ir a leilão como sucata. O trolebus ACF-Brill 6021 (atualmente 3093) é o terceiro da esquerda para a direita. Foi salvo do leilão e hoje está preservado



FOTO J. FRANÇOZO