



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Caio Miranda Carneiro

São Paulo, 15 de dezembro de 2017.

Ofício C.M.C. 180/2017-11º GV
(favor utilizar esta referência)

Excelentíssimo Senhor Secretário,

Cumprimentando-o cordialmente, venho pelo presente formalizar as primeiras e breves contribuições deste Gabinete para que sejam consideradas na iminente licitação dos transportes municipais, dada a vital importância do tema para a promoção de melhor qualidade de vida para a população.

Preliminarmente, solicito a Vossa Excelência considerar oportunidade para a implantação de um programa efetivo de redução de emissão de ruídos provindos da frota de ônibus de modo a preservar a saúde da população e, especialmente, dos colaboradores que trabalham nos ônibus e que são expostos a prolongado tempo de exposição e contínuo nível de barulho – fatores determinantes para mensurar a amplitude e nocividade da poluição sonora.

Todo ruído que causa incômodo pode ser considerado poluição sonora. A noção do que é barulho pode variar de pessoa para pessoa, mas o organismo tem limites físicos para suportá-lo. Barulho em excesso pode provocar surdez e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereador Caio Miranda Carneiro

desencadear outras doenças, como pressão alta, disfunções do aparelho digestivo e insônia. Distúrbios psicológicos também podem ter origem no excesso de ruído.

Pugnamos pela adequação da política de transporte urbano às necessidades de saúde pública, ousando para a adoção de parâmetros saudáveis no tocante à emissão de ruídos em nossa Cidade.

Os níveis máximos de ruído recomendados pela Organização Mundial da Saúde para ambientes de convivência humana são, pois, os que seguem abaixo relacionados:

LOCAIS	NÍVEL DE RUÍDO LIMITE - DB(A)
Interferência na comunicação - torna difícil a conversa entre duas pessoas, ou dificulta falar no telefone, ou ouvir rádio ou televisão.	50
Risco de perda auditiva - a pessoa exposta pode contrair perda de audição induzida por ruído para exposições de 8 horas diárias.	75
Perturbação do sono - a pessoa não relaxa totalmente durante o sono, não atingindo os estágios mais profundos do sono e reduzindo o tempo.	30
Estresse leve com excitação do sistema nervoso e produção de desconforto acústico.	55
Perda da concentração e do rendimento em tarefas que exijam capacidade de cálculo.	60
Escolas - no interior das salas de aulas.	30
Hospitais - em quartos e apartamentos.	35

Dados obtidos de Berglund, B., & Lindvall, T. (1995). Community noise. Archives of the Center for Sensory Research, 2. Stockholm: Stockholm University. e Berglund B, Lindvall T, Schwela DH. [homepage na internet] Guidelines for community noise. Protection of the human environment. World Health Organization; 1999

Dessa forma, serve a presente para solicitar que a renovação da frota possua tecnologias de emissão sonora que estabeleçam como nível de ruído máximo o índice de 50 dB (A), preconizado como saudável pela OMS, seja através de tecnologias de motores de baixa emissão ou seja com a adoção de mecanismos de retenção / absorção de ruídos.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Caio Miranda Carneiro

Encaminhamos, pela oportunidade, dois documentos subscritos pelo "MOVIMENTO RESPIRA SÃO PAULO", que tem por objetivo incentivar o uso da tração elétrica no transporte urbano de modo a proporcionar, assim, a redução da poluição ambiental (emissão de poluentes sonoros e tóxicos) e uma melhor qualidade de vida.

Formado em 2004 com tais objetivos e composto de 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.

Tais documentos (anexos) sugerem alterações importantes para a integração das linhas 408A-10 e 4112-10 a estações de metrô.

A linha 408-A (Machado de Assis - Cardoso de Almeida) é, pois, uma linha de grande valor histórico, dado que o trecho entre a Praça João Mendes e Aclimação foi o trajeto da primeira linha de trólebus de São Paulo e do Brasil (antiga "Linha 216 Pacaembu - Aclimação", inaugurada em 22 de Abril de 1949), que foi ampliado no trecho do Centro até o Pacaembu (inaugurado em 22 de Abril de 1953), consolidando a linha entre Aclimação e Pacaembu tal como é atualmente.

Trata-se de linha que percorre extensas áreas residenciais lindeiras, justificando-se ainda mais a adoção de ônibus silenciosos como o são os trólebus.

Na proposta encaminhada pela sociedade civil, pretende-se estender a linha por cerca de 2 quilômetros, integrando-a ao metrô através da Estação Ana Rosa - o que ampliaria decerto a utilização da linha na coleta de passageiros para o destino metroviário.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Caio Miranda Carneiro

À proposta da sociedade civil, este Gabinete solicita que na outra ponta (Cardoso de Almeida) já haja o planejamento de plena infraestrutura de integração à Estação PUC-Cardoso de Almeida, a ser localizada na confluência entre as ruas Cardoso de Almeida e João Ramalho, no bairro de Perdizes, que será uma das futuras estações do Metrô de São Paulo e pertencerá à Linha 6-Laranja, ainda que atualmente se encontre com as obras suspensas.

Em sua primeira fase, com 15,9 quilômetros de extensão, a Linha 6 deverá interligar o bairro da Vila Brasilândia, na Zona Norte, à Estação São Joaquim, da Linha 1-Azul. Posteriormente, a linha deverá interligar a Rodovia dos Bandeirantes ao bairro de Cidade Líder, na Zona Leste.

A linha 408-A, assim, será de grande importância para a integração do sistema municipal de transporte ao sistema metropolitano, além de atender à demanda de dois importantes centros universitários.

Outra proposta trazida pela sociedade civil abarca o prolongamento da atual linha 4112/10 (Santa Margarida Maria – Praça da República), que atende bairros como Vila Monumento, Aclimação, Liberdade e Centro.

Igualmente de grande valor histórico, tal linha foi inaugurada no ano de 1955 juntamente com sua co-irmã, 4113/10 Gentil de Moura – Praça da República.

Tais linhas também possuem o seu valor histórico (inauguradas em 13 de Maio de 1955 e 21 de Maio de 1955, respectivamente), possuindo como característica importante a utilização de algumas ruas onde existe somente os trólebus



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Caio Miranda Carneiro

como transporte coletivo por décadas, como a Rua Almeida Torres, Antonio Tavares e um trecho da Av. Lacerda Franco.

Tal como a linha 408^a, os moradores dessas regiões já estão acostumados ao menor ruído e ausência de poluição vindos de suas janelas.

O documento anexo bem resume a solução em questão: "***A proposta de mudança de itinerário da 4112/10 compreende em trechos que já possuem rede aérea e que não precisam de nenhuma intervenção para a circulação dos trólebus. A alteração visa modificar a linha para atender demais regiões, para diferenciar seu itinerário da 4113/10 Gentil de Moura – Praça da República como o Brás (Av. Rangel Pestana), Museu Catavento e o Mercado Municipal, além da Rua da Glória, no bairro da Liberdade***".

Cordialmente,



CAIO MIRANDA CARNEIRO

Vereador

Ao Exmo. Sr. Secr. Municipal de Mobilidade e Transportes

Dr. SÉRGIO AVELLEDA

Rua Boa Vista, 236 - Centro - São Paulo/SP, CEP: 01014-000



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Caio Miranda Carneiro

Documento nº 01



Em prol da Tração Elétrica, por menos poluição.

Prolongamento da Linha 408A/10

Propostas e estudos preliminares

**São Paulo
2017**

01. Histórico da Linha

A atual linha 408A/10 Machado de Assis – Cardoso de Almeida compreende o primeiro trecho de trólebus no país entre a Praça João Mendes, na região central, até o bairro da Aclimação, na Praça General Polidoro. A inauguração desse trecho ocorreu em 22 de abril de 1949.

Posteriormente, a linha foi expandida para a região do Pacaembu no ano de 1953 e foi finalmente efetivada como linha regular no ano de 1957, com a identificação de “Linha 216 Pacaembu – Aclimação”.

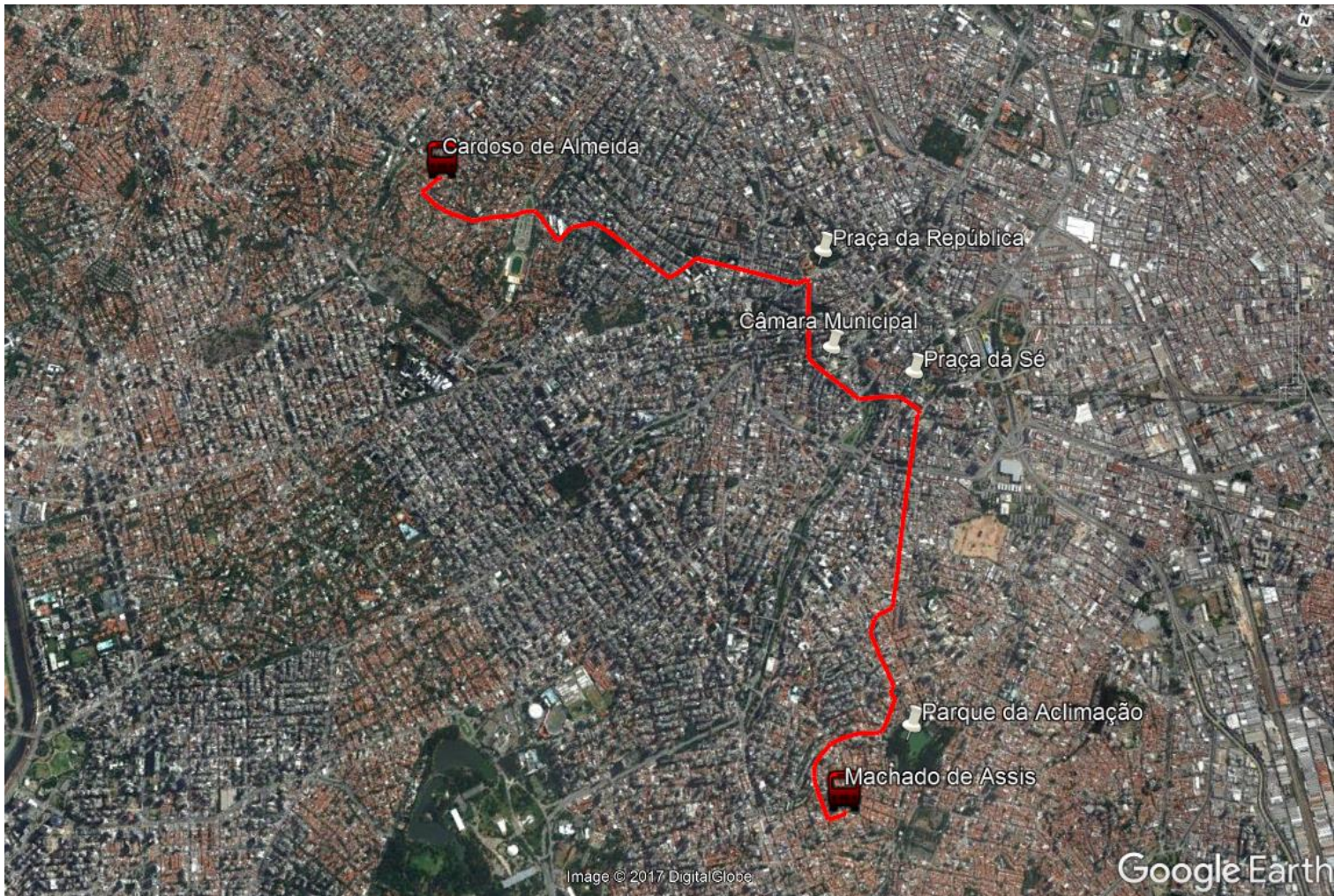
Durante seus 70 anos de existência, a linha foi operada em sua grande maioria por veículos trólebus, sem emissão de poluentes e que conquistou toda a população lindeira ao trajeto.

Em ocasiões especiais, como as obras do piscinão do Pacaembu (1992) e o rompimento de adutora (2008), que inclusive, despertou reclamações por parte dos moradores que utilizam a linha ou moram no entorno, pois os “ônibus comuns faziam muito barulho e soltavam muita fumaça”, onde através de reivindicações, pediam à prefeitura que a obra situada à Rua Major Sertório, região central, fosse finalizada para os trólebus pudessem retornar o mais rápido possível.



Figura 1: Frota operacional à época. À esquerda, veículo movido à Diesel. À direita, trólebus.

02. Situação atual da linha



Trajetória Atual: Linha 408A/10 Machado de Assis – Cardoso de Almeida
A linha, de aproximadamente 10km de extensão, conecta o tradicional bairro da Aclimação ao centro de São Paulo e ao bairro do Pacaembu, passando pelo Higienópolis, cruzando a Avenida Angélica e o Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho.

Atualmente, segundo dados de novembro de 2017 (Secretaria de Mobilidade e Transportes), atende cerca de 102.781 passageiros ao mês, com uma frota de 15 veículos trólebus no horário de pico e 8 veículos trólebus no horário de vale, segundo a OSO (Ordem de Serviço Operacional), considerando o veículo reserva.

04. Via Machado de Assis e José de Queirós Aranha – 1.14km

VOLTA: Trajeto normal até Paula Ney, Rua Alceu Wamozy, Rua Dr. Nicolau de Souza Queirós, Rua Vergueiro, Terminal Metrô Ana Rosa.

IDA: Terminal Metrô Ana Rosa, Rua Vergueiro, Rua Joaquim Távora, Rua Domingos de Moraes, Rua França Pinto, Rua Manoel de Paiva, Rua Machado de Assis, Rua Paula Ney, prosseguindo normalmente.



O Movimento Respira São Paulo, na figura de seu Presidente: Jorge Françoze; de seu Vice-Presidente: Norberto Pollak; e de seu Gestor de Projetos: Rodrigo Lopes; Com apoio imprescindível e técnico de Raquel Ferreira, salienta que apoia a expansão da Linha 408A/10 exclusivamente com a utilização de trólebus em seus novos trechos, justificando-se pela pauta do Movimento, que é apoiar a manutenção, preservação e expansão do sistema trólebus na Cidade de São Paulo.

Rodrigo Lopes

Projetos, divulgação e relações públicas.

rlbl1992@gmail.com

+5511 – 9.5312-8076

Raquel Ferreira

Departamento técnico

raquel.ferreira@ymail.com

+5511 – 9.7666-1441



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Caio Miranda Carneiro

Documento nº 02



Alteração da Linha 4112/10

Propostas e estudos preliminares

São Paulo
2017

01. Histórico da Linha

A atual linha 4112/10 Santa Margarida Maria – Praça da República compreende no itinerário, bairros como Vila Monumento, Aclimação, Liberdade e Centro.

Foi inaugurada no ano de 1955 juntamente com sua co-irmã, 4113/10 Gentil de Moura – Praça da República.

Em 95% do itinerário, as duas compartilham as vias, desde o bairro da Aclimação até a Praça da República.

Até o ano de 2005, a linha atendia o Terminal Bandeira, proporcionando integração direta dos bairros já citados ao terminal, eliminando uma integração no centro para poder acessá-lo sem a linha.

Após a reforma da rede aérea, a Rua da Glória, localizada no bairro da Liberdade, teve suas estruturas totalmente refeitas, podendo receber novamente o tráfego de trólebus, interrompido desde a metade da década de 1990, com a “duplicação” da Rua Conselheiro Furtado.

02. Situação atual da linha

Trajetos Atuais: Linha 4112/10 Santa Margarida Maria – Praça da República (Circular).

A linha, de aproximadamente 13km de extensão, conecta o bairro da Aclimação, na região da Avenida Lins de Vasconcelos, próximo ao Bairro da Vila Mariana, ao centro, cortando o centro da Aclimação, Praça da Sé, Rua Boa Vista até a Praça da República.

03. Propostas (Santa Margarida Maria – Praça da República / Via Mercado Municipal e Terminal Bandeira)

A proposta de mudança de itinerário da 4112/10 compreende em trechos que já possuem rede aérea e que não precisam de nenhuma intervenção para a circulação dos trólebus.

A alteração visa modificar a linha para atender demais regiões, para diferenciar seu itinerário da 4113/10 Gentil de Moura – Praça da República como o Brás (Av. Rangel Pestana), Museu Catavento e o Mercado Municipal, além da Rua da Glória, no bairro da Liberdade.

01. Trecho Brás

CIRCULAR: Trajetos normais até Rua Anita Garibaldi, Avenida Rangel Pestana, Rua Vasco da Gama, Rua do Gasômetro, Rua da Figueira, Avenida Mercúrio, Avenida Senador Queirós, Avenida Ipiranga, prosseguindo normalmente.

02. Trecho Bandeira

CIRCULAR: Praça da República, Avenida São Luiz – Pista Esquerda, Viaduto Nove de Julho – Pista Esquerda, Rua Santo Antônio, Terminal Bandeira, Rua Santo Antônio, Rua Maria Paula – Pista direita, prosseguindo normalmente.

03. Trecho Liberdade

CIRCULAR: Praça Dr. João Mendes, Rua Conde do Pinhal, Rua da Glória, Rua Conselheiro Furtado, prosseguindo normalmente.

