

ETA

60

ANOS DE
HISTÓRIA

FERNANDA FRANCO



PATROCÍNIO

PRODUÇÃO CULTURAL

REALIZAÇÃO



**ETA 60 ANOS DE
HISTÓRIA**

FERNANDA FRANCO

SUMÁRIO

Apresentação 9

A criação 11

CTA sem política 23

Todos os homens da CTA 33

Década de 1970, o auge 41

Década de 1980 49

Década de 1990 53

Acaba a era Tróleibus 57

O começo do fim 61

O fim 71

A ressaca 75

O museu 77

Presidentes 80

APRESENTAÇÃO

Este livro foi feito baseado em registros de jornais como O Imparcial, Tribuna Imprensa, Folha da Cidade e Jornal de Araraquara, alguns documentos resgatados de ex-funcionários, da biblioteca pública e da própria CTA, mas principalmente registros da memória dos que trabalharam na empresa por décadas.

Muitas entrevistas foram realizadas em 2006 pela jornalista Mariúcha Magrini Neri, que também colaborou com este livro. Pessoas que já morreram, como os ex-presidentes da empresa Antônio Moda Francisco e o advogado Miguel Tedde Neto.

Foram utilizadas também informações de um material feito por iniciativa do vereador Elias Chediek Neto, em dezembro de 1996, durante seu mandato como presidente da CTA entre março de 1996 e maio de 1997. A empresa completava na época 37 anos de história. O material de pesquisa, redação e edição foi feito por Jair A. Alves e Suely A. Pinheiro.

Alguns dados dos anos 2000 foram obtidos da revista “CTA 50 anos”, publicada em 2008, com Nilson Carneiro na presidência da empresa. Outros materiais usados foram fornecidos por Rubens Miranda, que também presidiu a CTA e que realizou um filme quando a companhia completou 50 anos.

Foram entrevistados para o livro o atual prefeito Edinho Silva, o ex-prefeito Marcelo Barbieri, os ex-presidentes da empresa Rubens Miranda, Sílvio Prada, Elias Chediek Neto, os ex-funcionários Toninho de Oliveira, Manuel Fray e Sergio Marquezi, além do ex-vice prefeito Sérgio Medice.

O intuito de quem nos ajudou com este projeto, Elias Chediek Neto e sua mulher, Regina Chediek, era resgatar a história antes que ela se perdesse na memória. E como muitos dados vêm da memória dos que lá trabalharam, pode haver alguns desacertos de datas. A maior parte de documentos e fotos se perderam ao longo do tempo, mas tudo que está escrito aqui foi checado da melhor forma possível. O que não pode ser confirmado, não está neste livro.

Também é um tributo ao resgate dos tempos áureos da empresa, na época em que foi presidida por Paulo Elias Antonio.

Fernanda Franco

A CRIAÇÃO

1958 foi um ano peculiar de desenvolvimento e euforia para o Brasil. O país aparecia para o mundo no esporte, na música e na economia. A seleção brasileira de futebol ganhou sua primeira Copa do Mundo, numa final empolgante contra os donos da casa, a Suécia. A construção de Brasília, a nova capital do país, estava a todo vapor e os investimentos na indústria de transformação e construção de estradas do governo Juscelino Kubitschek traziam otimismo e muita esperança para os brasileiros, embalados pela recém-lançada Bossa Nova, um dos gêneros musicais mais influentes da música brasileira.

No mesmo ano, Araraquara, uma cidade de 62 mil habitantes do interior de São Paulo, dava o primeiro passo para despontar como exemplo de eficiência e pioneirismo com a criação de um sistema de transporte urbano, utilizando ônibus movidos a eletricidade, que chamaria a atenção do Brasil e de vários países do mundo. Em 4 de dezembro, a lei n.º 713 autorizava a concessão por 50 anos para uma empresa que, curiosamente, só seria legalizada no ano seguinte, a CTA – Companhia Tróleibus Araraquara –, para explorar a concessão dos coletivos da cidade.

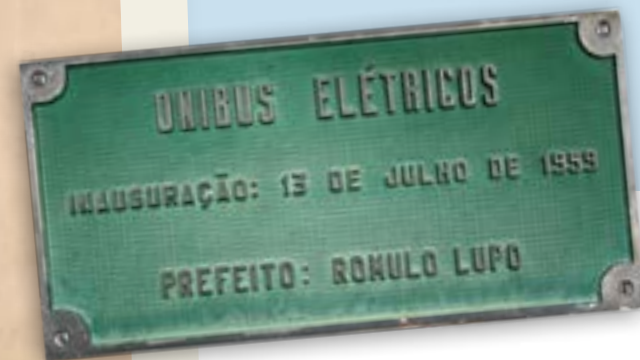
Por trás da iniciativa estava o prefeito Rômulo Lupo, um homem austero, calado, do tipo que só falava quando necessário e um dos fundadores da fábrica de meias Lupo. Primogênito de uma família numerosa, começou cedo a trabalhar nos negócios da família ao lado do pai, Henrique: a relojoaria “A Pêndula da Perfeição”, na Rua 9 de Julho, e um comércio de produtos dentários, ambos abandonados quando a fábrica de meias cresceu.

Depois de tirar carta de motorista, aos 20 anos, passou a viajar com seu Ford para visitar clientes na região, depois em todo o Estado de São Paulo. Mas conforme crescia o mercado da fábrica de meias, cresciam as distâncias de suas viagens. Percorreu o Brasil inteiro e levava sempre um arsenal de utensílios, que o deixavam seguro para enfrentar qualquer circunstância: correntes para as rodas, pneus sobressalentes, espátula e cola para consertar as câmaras, entre outros.

Convites para entrar na política não faltaram. Embora tivesse no currículo uma breve passagem pela Câmara Municipal em 1936, ele só aceitou mergulhar de vez nesta experiência quando a Lupo já estava consolidada e com 35 anos de mercado. O seu objetivo era a política local, diferente do irmão, Aldo, que foi deputado estadual e federal. Rômulo dizia que era municipalista. Em 1955, se candidatou pela primeira vez à prefeitura. Eleito em 3 de outubro, prometeu trabalhar muito sem receber salário.

Ele foi um marco na história de Araraquara. “Em termos de inteligência, velocidade de raciocínio, memória, visão, capacidade de planejamento e organização, foi um privilegiado, um gênio”, contou seu sobrinho Ricardo Lupo. “E soube usar esses atributos com muita propriedade nos campos afetivos, morais, empresariais e políticos.”

Anos antes de assumir o cargo, havia se encantado com o sistema de transporte de duas cidades da Itália que visitara: Piacenza e Vicenza, adeptas dos ônibus elétricos. Ele não se conformava que uma cidade do tamanho de Araraquara em meados da década de 1950, no Brasil dos “Anos Dourados”, não



Rômulo Lupo foi o idealizador do transporte coletivo em Araraquara, uma cidade que no final dos anos 1950 já contava com uma população de aproximadamente 62 mil habitantes. Acima a placa de inauguração da CTA e o ônibus n.º 1

tivesse um sistema de transporte coletivo. A opção para transitar entre os bairros na época – lembrando que a cidade se restringia a Vila Xavier, Quitandinha, São Geraldo, Jardim Primavera e Fonte Luminosa – era um precaríssimo serviço de jardineiras ou charretes. “Os charreteiros ganhavam muito dinheiro”, contou o juiz Francisco Loffredo Junior, amigo pessoal de Rômulo Lupo e acionista da CTA, em entrevista concedida em 2006.

Toninho Oliveira, um dos mais antigos funcionários da CTA, que começou como cobrador, aos 16 anos de idade, em 1960, e saiu como diretor técnico 35 anos depois, contou que o pai, Geraldo, era um charreteiro bem sucedido. As charretes ficavam em frente à estação ferroviária e funcionavam como um serviço de táxi. Era preciso, inclusive, ter uma habilitação específica. “Alguns usuários eram fregueses fixos. Meu pai tinha vários, como a minha professora do primeiro ano, Zumira Zaniolo, que também dava aulas na usina Maringá”, disse.



Licença de charreteiro, necessária para operar na cidade. Esta pertencia ao pai do ex-funcionário da CTA Toninho Oliveira

Em 1957, a Câmara havia aprovado uma lei que estipulava um adicional para o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) para o ano de 1958. Os recursos seriam utilizados única e exclusivamente para a implantação do transporte coletivo da cidade.

De acordo com a lei, também eram obrigados a pagar aqueles beneficiados por isenção de impostos nos mesmos termos dos outros contribuintes. E, no artigo 3.º, especificava que o valor arrecadado seria aplicado na instalação e organização de “companhia para transporte coletivo com ônibus elétricos”.

Mas a luta para a implantação deste sistema não foi fácil. Durante boa parte do ano de 1958, a Câmara Municipal debateu a cobrança da taxa sobre o IPTU para a instalação dos coletivos e se deveriam ser movidos a diesel ou energia elétrica. O jornal O Imparcial chegou a dar a seguinte notícia na edição de 21 de maio: “Por votação contrária dos vereadores Arando Biagioni, Euclides Toloy, Flávio Ferraz de Carvalho, Raja Cury, Rubens Alves de Oliveira e Waldemar De Santi, Araraquara não mais terá o serviço de ônibus elétricos”.

O pessoal do contra dizia que os elétricos eram modernos demais. Os que eram a favor enalteciam o sistema porque era mais silencioso, bem mais confortável devido à suspensão a ar, movido por combustível de fonte renovável, que não gerava poluição, e ainda possuía um tipo de freios que diminuía o atrito, evitando solavancos.

Na guerra política que se formara, os seis vereadores contrários aos elétricos informavam na edição de 24 de maio do mesmo jornal, que fariam comícios em praças públicas para esclarecer os seus motivos. Rômulo Lupo foi à rádio PRD-4 (futura Cultura), que pertencia à sua família, no dia 6 de junho para dizer que estranhava o fato de que um nacionalista preferisse ônibus diesel, ao invés de elétricos: “Como é sabido, os ônibus a diesel têm grande parte de peças estrangeiras e consomem óleo estrangeiro”. Explicou ainda que um grupo de industriais havia concluído, por meio de órgãos técnicos, que os tróleibus eram superiores para transporte coletivo em vários aspectos, inclusive a facilidade de ter sua fabricação feita no país.



Estação Ferroviária de Araraquara, onde se concentravam os charreteiros e à esquerda, os populares Fordinhos, praticamente os únicos transportes que a cidade possuía até o final da década de 1950



Os vereadores que se opunham à ideia armaram um comício na Praça Santa Cruz para alardear seus argumentos, alegando que não tinham emissoras de rádio para defender suas ideias, como era o caso do prefeito.

“Nossa presença aqui na Praça de Santa Cruz é necessária porque não possuímos estação de rádio muito menos somos proprietários de jornais. Sem esses meios de comunicação somos obrigados a vir em praça pública para dizer que é um erro se pensar agora em ônibus elétricos, quando o motor a óleo diesel e gasolina resolveriam perfeitamente a situação de Araraquara”, discursou o vereador Rubens Alves de Oliveira.

Endossando suas palavras, o vereador Armando Biagioni disse que já havia tentado fazer o prefeito entender a posição contrária ao que chamou de projeto absurdo: “Mas ele é homem prepotente,

que procura enganar o povo, colocando a Câmara Municipal em situação difícil, jogando o povo contra ela”, disse na ocasião. E no mesmo sentido falaram ainda Raja Cury, Waldemar De Santi, Euclides Toloy e Flávio Ferraz de Carvalho.

Tudo em vão. Como era de seu feitio, Rômulo Lupo persistiu e pôde contar com o apoio de um grupo de empresários da cidade. Em 4 de dezembro de 1958, foi aprovada a lei n.º 713 que autorizava a concessão por 50 anos à Companhia Tróleibus Araraquara. Além da concessão, estipulava que aqueles que pagaram o adicional dos impostos durante o ano receberiam a importância de volta em ações individuais da empresa.

O prefeito obteve também com o então governador Jânio Quadros um empréstimo na Caixa Econômica Estadual no valor de Cr\$ 30 mil.

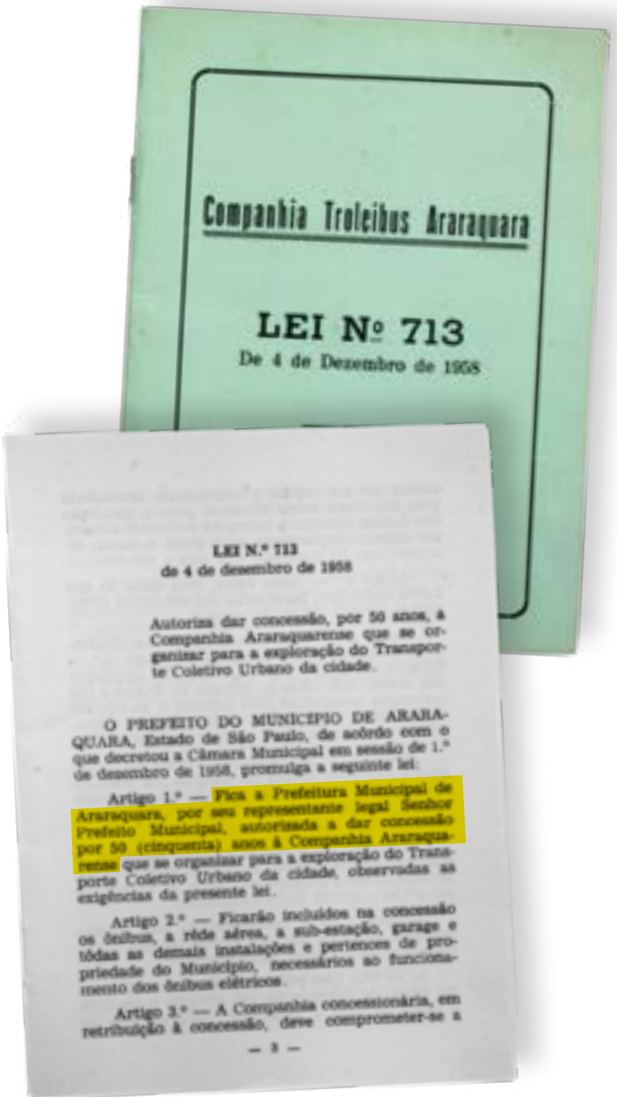
A aquisição dos ônibus também foi bem tumultuada. Em negociação com a Grassi/Villares para a compra dos primeiros seis ônibus, Rômulo recebeu um ultimato da empresa dizendo que não poderia segurar o preço nem mais um dia. Ele foi obrigado a convocar a Câmara extraordinariamente para que aprovasse o negócio.

O juiz Loffredo encontrou o prefeito casualmente na capital, próximo à Praça Júlio de Mesquita, em frente ao elegante cinema Metro, onde ele tinha um apartamento da empresa da família. Ele estava ansiosíssimo aguardando ao lado de um telefone público. “Quando ele me viu, disse:

– Estou esperando um telefonema de Araraquara e vão chamar desse telefone aqui (...). A Grassi colocou uma faca no meu peito, dizendo que mantém o trato que nós fizemos só até hoje às seis horas da tarde. Ou seja, seis ônibus a um milhão e duzentos cruzeiros cada, sem reajuste, com pagamento parcelado. Passou das seis de hoje, a combinação estará desfeita e os ônibus serão vendidos a preço de mercado, sujeitos a juros e correção monetária.



O IMPARCIAL
Edição de 7 de
junho de 1958



Rádio PRD4 (Cultura) foi fundada em 1932 por Rômulo Lupo, José Araújo Quirino dos Santos e Alcides Alves Ferreira



Vista aérea da cidade, início dos anos 1960



A INSTALAÇÃO

À esquerda, instalação das redes elétricas em 1959, que provocou uma verdadeira revolução na cidade. Árvores foram podadas, ruas asfaltadas e obras foram feitas em várias regiões de Araraquara. Acima, Avenida Brasil antes dos tróleibus



– Eu não posso fazer isso sozinho, então pedi para a Câmara se reunir e decidir se me autoriza a fazer o negócio. Agora, tem lá uns três ou quatro vereadores que são contra mim e eu estou com medo disso.

“Perguntei ao Rômulo o que faria caso a Câmara não aprovasse e ele respondeu:

– Eu enfrento o negócio sozinho, monto a tróleibus por minha conta, compro os ônibus eu mesmo, particularmente.

“Ele estava decidido mesmo a pôr os ônibus elétricos na cidade. O telefone tocou e me lembro bem do gesto e do suspiro de alívio que ele deu.

– A Câmara aprovou, comemorou Rômulo.”

O contrato assinado pela Villares para a fabricação dos tróleibus foi o segundo no país. O primeiro fora para fornecer 70 carros para a capital mineira, Belo Horizonte.

A RIXA

Quando os ônibus ficaram prontos, Rômulo quis saber do gerente-chefe da indústria como seriam trazidos para a cidade. O rapaz disse que sairiam de madrugada de São Paulo, rebocados por caminhões e que deveriam chegar por volta das 10 horas. Rômulo pediu:

– Vamos fazer o seguinte: ao invés de saírem meia-noite, saiam de manhã e parem para almoçar em São Carlos, bem no centro da cidade. Eu pago a refeição de todos, mas deixem os carros lá expostos por pelo menos duas horas. Almoquem bem tranquilos.

“Lupo estava decidido mesmo a pôr os ônibus elétricos na cidade.”

Juiz Loffredo (na foto à dir.), amigo pessoal de Rômulo Lupo e um dos acionistas da CTA

São Carlos ainda não tinha serviço de transporte coletivo. Rômulo queria mostrar que Araraquara havia saído na frente. A rixa entre as cidades vizinhas já era histórica. Talvez um dos motivos fosse o fato de serem praticamente iguais em tamanho e separadas por apenas 40 quilômetros, ambas disputavam os mesmos recursos governamentais e investimentos.

Em Araraquara, os ônibus ficaram expostos na Praça Pedro de Toledo para que toda a população pudesse apreciar a conquista.

No dia 13 de julho de 1959 era inaugurada a primeira subestação de energia no Centro da cidade (nos fundos da prefeitura), com potência de 1.000 kW, e começavam a circular os primeiros tróleibus. Eram 18 quilômetros de rede, 7 veículos e duas linhas: Vila Xavier/Carmo e Fonte Luminosa/Estação. A terceira – São Geraldo/ Estação – entraria em operação pouco depois.



Não chegaram os ônibus elétricos em Araraquara

Um dos motivos da viagem do prefeito Rômulo Lupo, que lá foi tratar de assuntos de interesse do Município, é dos ônibus elétricos, que deveriam ter chegado a Araraquara no último domingo, permanecendo em exposição, para a visitação pública na praça Pedro de Toledo, antigo largo da Câmara. O regresso do sr. Rômulo Lupo deverá dar-se hoje, à noite. A reportagem vai ouvir o chefe do Executivo, afim de informar ao povo qual a razão dos “tróleibus” não terem chegado.

ANSIEDADE

À esquerda, notícia do jornal O Imparcial, de abril de 1959, sobre atraso na entrega dos ônibus. Abaixo, Estação Ferroviária, onde os Fordinhos e charretes disputavam passageiros





HISTÓRIA
Os tróleibus passaram a fazer parte da vida da cidade a partir de 1959. Começaram com 18 quilômetros de rede, 7 veículos e duas linhas: Vila Xavier/Carmo e Fonte Luminosa/Estação



CATRACA
Foto de 1963: as portas de entrada dos passageiros eram na parte de trás e abertas pelo cobrador. Muitas mudanças foram feitas ao longo dos anos



CTA SEM POLÍTICA



NÚMERO 1
O carro número 1 circulou até 1999, quando os elétricos foram substituídos totalmente pelos ônibus a diesel



Implantado o serviço, era preciso resolver como e quem iria administrar a CTA. “Surgiu então a ideia de montar uma empresa de sociedade anônima, composta por diversas pessoas para geri-la. Rômulo Lupo temia que se a prefeitura estivesse envolvida, haveria muita interferência política. Ele queria uma administração autônoma para a companhia”, contou Antônio Moda Francisco durante entrevista concedida em 2006. Ele foi acionista, diretor e um dos mais respeitados presidentes. Foram 18 anos dedicados à empresa. Um dos mentores de toda esta estratégia foi o acionista e diretor Procópio Oliveira, grande amigo de Rômulo e também o porta-voz oficial da CTA.

Conforme Ata de Constituição, a CTA só passou a existir legalmente em 31 de agosto de 1959, quando uma assembleia geral foi realizada na sede da Associação Comercial e Industrial de Araraquara. Os presentes, um total de 37 acionistas, subscreveram cerca de 13,7% do capital social, que inicialmente era de Cr\$ 7.090.700,00, dividido em 70.907 ações de Cr\$ 100,00 cada. O município de Araraquara subscreveu os outros 87,3% das ações, totalizando Cr\$ 6.215.700,00.

“Na realidade, a prefeitura era apenas a depositária do valor correspondente às 62.157 ações, resultantes de arrecadação do adicional cobrado no ano de 1958, sobre os imóveis urbanos de sede do município, com esse fim específico. Aos contribuintes, na proporção do adicional pago para cada um, seriam, oportunamente, distribuídas as ações”, esclareceu o historiador Rodolfo Telarolli, em um trabalho de pesquisa que realizou sobre a família Lupo.

“Rômulo encabeçava com 2.000 ações uma lista de outros 36 subscritores, 7 de 500, 3 de 200, 2 de 150, 23 de 100 e 1 de 50. Os irmãos Wilton, Elvino e Rolando figuravam entre os principais acionistas, além de outras pessoas da família Lupo e de antigos amigos de Rômulo, como Procópio de Oliveira, Mário Barbugli e Paulo Elias Antonio”, explicou Telarolli.

No final das contas, Rômulo conseguiu estruturar uma empresa privada para cuidar do transporte coletivo da cidade. “Era ele visceralmente avesso às gerências públicas, convicto de que o Estado é e será sempre um mau patrão”, escreveu Telarolli em uma reportagem no jornal O Imparcial em 1983.

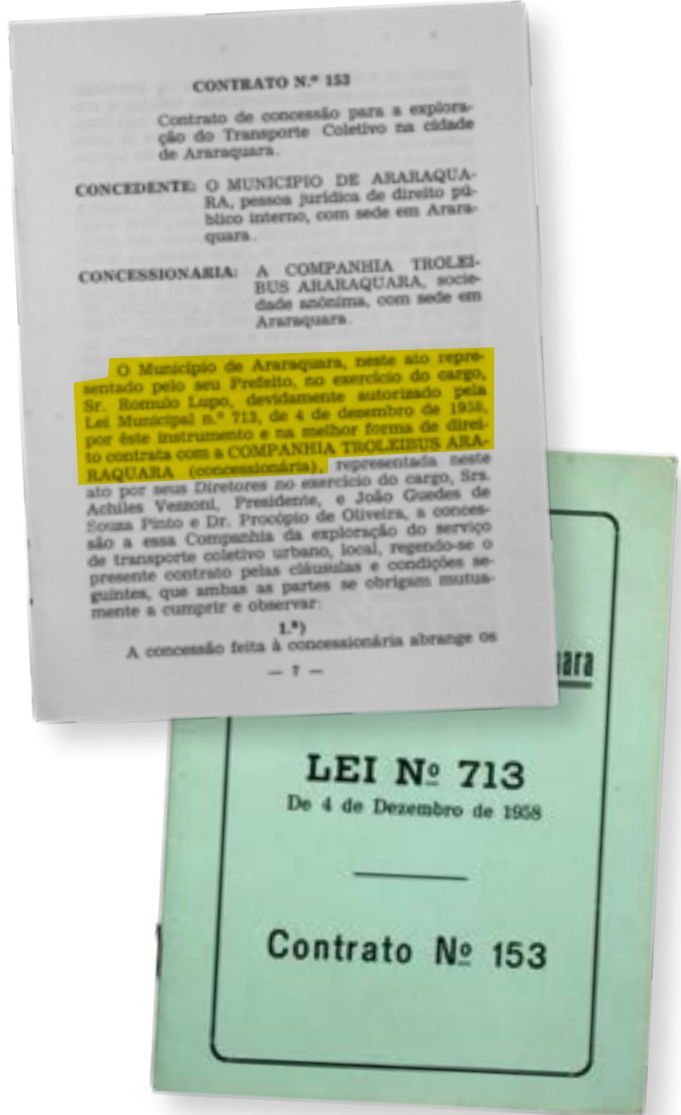
O registro na Junta Comercial aconteceu em 28 de outubro e os estatutos da companhia só saíram no Diário Oficial em 4 de novembro. Enquanto se formalizava a constituição da CTA, a própria prefeitura administrava a empresa. “Eleito presidente na Assembleia Inicial, Rômulo Lupo renunciaria pouco depois, porque não podiam ser realizados contratos com o município sendo o prefeito ao mesmo tempo presidente da empresa. Assumiu então o vice-presidente Achilles Vezzoni”, explicou o historiador Telarolli em seu trabalho.

Eram diretores na época: Mário Barbugli, Procópio de Oliveira, João Guedes Souza Pinto, Paulo Elias Antonio. Nenhum deles, nem mesmo o presidente, recebia pelo trabalho na empresa. Existia uma remuneração simbólica de Cr\$ 1. “Só em 1970, o estatuto foi modificado e a empresa passou a ser dirigida por quatro diretores, incluindo o presidente e, ao mesmo tempo, foram estipulados os honorários, de acordo com lei votada pela Câmara Municipal”, contou Moda Francisco.

OS ACIONISTAS DA CTA EM 1958

- Romulo Lupo, *industrial e, na época, prefeito da cidade,*
- Antônio Marques Lopes, *comerciante,*
- João Guedes de Souza Pinto, *proprietário de terra,*
- Rodolfo Cavalcante Bezerra, *funcionário federal,*
- Wilton Lupo, *industrial,*
- Élvio Lupo, *industrial,*
- Rolando Lupo, *industrial,*
- Benedicto de Oliveira, *comerciante,*
- José Haddad, *comerciante,*
- Indústria Têxtil Haddad S/A
- Paulo Elias Antonio, *proprietário de terra,*
- Romeu Pikel, *construtor,*
- Jamil Abrahão, *comerciante,*
- Alfredo Miguel Saba, *comerciante,*
- Alberto Miguel Saba, *comerciante,*
- Achiles Vezzoni, *bancário,*
- José dos Santos Séves, *comerciante,*
- João Moraes Silveira, *comerciante,*
- Caram Salomão, *proprietário de terra,*
- Boaventura Gravina, *engenheiro,*
- Edmundo Lupo, *comerciante,*
- Júlio Malagoni, *comerciante,*
- Dr. Giuseppe Aufiero Sobrinho, *médico,*
- Lima & Cia.,
- Antônio Martins Mendonça, *comerciante,*
- Sebastião Colombo, *comerciante,*
- Aldo Lupo, *advogado,*
- Móveis Negrini S/A.,
- Miguel Tedde Neto, *advogado,*
- Procópio de Oliveira, *advogado,*
- Alberto Brunetti, *funcionário público,*
- Antônio Moda Francisco, *serventuário da Justiça,*
- João Francisco Alves, *comerciante,*
- Cícero Pinto Ferraz, *industrial,*
- Mário Barbugli, *industrial,*
- José dos Santos, *engenheiro.*

Uma revolução foi necessária para a implantação dos tróleibus, prevista também no contrato n.º 153 firmado entre a CTA e a prefeitura. As ruas de paralelepípedos exigiram um capeamento asfáltico dos locais por onde iriam trafegar os ônibus. Muitas negociações foram feitas com a companhia telefônica e de eletricidade, por causa da iluminação pública e da fiação que não poderiam atrapalhar a passagem dos ônibus. Além de tudo isso, a implantação do sistema exigiu não só a construção de uma rede aérea, como a instalação de centenas de postes e de várias subestações ao longo dos anos.



Os tróleibus de Araraquara chamaram a atenção de outras cidades do país e do mundo.

O contrato entre a prefeitura e a concessionária deixava claro que o executivo se obrigava “a conservar sempre reparadas e em condições de livre tráfego todas as vias públicas de percurso dos tróleibus (...) e procederá, com regularidade, a poda ou corte das árvores ornamentais da cidade, nas vias de trânsito (...)”.

Em setembro de 1960, uma notícia do jornal do Melusa, clube dos empregados da fábrica Lupo, informava que na ocasião sete ônibus circulavam pela cidade – 6 de fabricação nacional (Grassi/Villares), de São Paulo, e um da italiana Massari. A rede de linhas aéreas, que começou com 18 quilômetros, já atingia 22 kms. A reportagem destacava ainda a grande divulgação do nome de Araraquara como cidade pioneira no interior do Brasil em transporte coletivo com sistema elétrico.

Descrevia também a visita da Caravana de Integração Nacional à Goiânia, cujo destino final era a recém-inaugurada Brasília. No Palácio das Esmeraldas, sede do governo de Goiás, o governador daquele Estado, José Feliciano, contara com entusiasmo as impressões que guardara em recente visita anônima à Araraquara, onde ficara por alguns dias: “Chamara-lhe a atenção a limpeza das ruas, o número de crianças saindo e entrando em escolas e parques, e deslumbrara-se com o serviço de tróleibus.”

Araraquara era a 1.ª cidade do interior brasileiro a ter um sistema de tróleibus e a 3.ª no país. Ao longo dos anos, ela foi ganhando outros títulos para se orgulhar, como a única cidade no mundo a depender unicamente de transporte coletivo elétrico. A CTA também foi considerada exemplo de eficiência: em entrevista à rádio PRD-4 em 28 de junho de 1960, Rômulo Lupo explicou porque a prefeitura, arcando com a maior parte do capital, não ficava com o controle da empresa. Ele estava convencido de que no futuro, ao sabor dos crônicos problemas e vícios da administração pública, em especial, o empreguismo, acabaria por degradar o serviço e inviabilizar o empreendimento.

“Prevendo o que poderia acontecer, como sucede nas cidades onde os ônibus pertencem às prefeituras, foi que se julgou prudente transferir para uma concessionária a responsabilidade do serviço.



OS VELHOS TEMPOS

À esq., veículo número 7, comprado de empresa alemã. Rodou por dois anos, mas foi devolvido por ser muito alto e as pessoas não conseguirem se segurar quando estavam em pé. Logo abaixo, o número 11. Ambos são do início da década de 1960. Abaixo, o ônibus número 8



Nos Estados Unidos, as companhias de ônibus elétricos têm em média 7 empregados por ônibus. Em São Paulo, essa média atinge 15 empregados e, aqui, em Araraquara, a média é de apenas 6 empregados por ônibus”, disse Rômulo Lupo, que acabara de deixar a prefeitura.

Várias autoridades estiveram na cidade para conhecer o sistema de transporte e de gestão da CTA. Um exemplo foi a visita do banqueiro Olavo Setubal quando era prefeito de São Paulo e do ministro de Minas e Energia, Shigeaki Ueki. A cidade era citada em várias reportagens pelo país. No Recife, quando se instalou o primeiro tróleibus da capital pernambucana, foi chamado de “ônibus tipo Araraquara”.

Em decorrência de uma administração eficiente, sob a presidência de Paulo Elias Antonio, a CTA foi se expandindo com seus próprios recursos. Dez anos depois de iniciada a operação, ou seja, em 1969, o sistema contava com 29,1 km de rede bifilar, 1 subestação retificadora com 840 kW de potência, 14 veículos e 3 linhas.



VISITA ILUSTRE

O então prefeito de São Paulo, Olavo Setubal, com o ministro das Minas e Energia, Shigeaki Ueki, chegam à Araraquara para conhecer o sistema elétrico da cidade, que era citado em várias reportagens pelo país



Foto da Avenida Brasil tirada em 1961 da porta da Estação Ferroviária



TROLEIBUS — DEZ ANOS DE BONS SERVIÇOS AO POVO

Há dez anos, precisamente no dia 13 de Ju-
ho de 1959, começavam a circular em Ara-
quara os primeiros ônibus da Companhia Tro-
leibuses.

Veículos novos, modernos e permanentemente limpos, os ônibus da troleibuses sempre, rigorosamente, bem conservados, asseguram à população um melhor meio de transporte.

Dirigida por uma equipe de homens capazes, que toda vez que se trata de trabalho coletivo, dedicam-se com zelo e eficiência, a Troleibuses Araraquara sempre estará pronta para atender a população.

decidida endorsement pelo grande homem de vi-
da de Araraquara, — o sr. Rômulo Lupo, que
abriga o leão da praça pública, de entusiasmo de
cidade e nos jornais para comemorar que muitos
seriam para a cidade os veículos adquiridos a
energia elétrica, dos que, já à época, esperavam
ônibus movidos a combustível. A realidade se re-
ta, hoje, aos olhos de um povo grato e um ho-

Reportagem
do jornal
O Imparcial de
13 de julho de
1969 atestava
a satisfação
da população
com o sistema
de transporte
coletivo



À esquerda, motorista e cobrador com familiares. Era um orgulho trabalhar na CTA na época. Abaixo, antiga sede, com José Roberto Chediek e Pedro Félix de Araujo (da esq. para a dir.), ex-funcionários



À esq., foto de 1972 mostra a rede aérea na esquina das ruas São Bento e Duque de Caxias, no centro da cidade



SEDE

Fachadas da sede da CTA na avenida Bento de Abreu, antes da construção do prédio.

Ao lado, entrada da garagem. A primeira sede da empresa era no pátio da prefeitura, onde se localizava a subestação retificadora de energia número 1



TODOS OS HOMENS DA CTA



Além da equipe extremamente especializada, unida no objetivo comum de fazer a empresa crescer, alguns homens foram de extrema importância para seu sucesso ao longo da história. Além do prefeito Rômulo Lupo, é claro, o primeiro deles a ser citado por 100% das pessoas entrevistadas foi João Baptista Marchezi. Conhecido também por seu terno de linho branco, fizesse chuva ou fizesse sol, ele foi gerente geral da empresa durante anos, responsável pela área técnica.

Formado em eletromecânica e ex-funcionário da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA), ele assumiu a CTA depois de se aposentar. Era o homem de confiança do prefeito Rômulo Lupo e os dois eram muito amigos. Quem trabalhou com ele dizia que entendia de praticamente tudo, de rede elétrica, de subestações – sabia consertar e instalar, mas acima de tudo, entendia da operação. Tinha uma relação afetiva com a empresa.

“Marchezi possuía muitas qualidades, mas seu maior talento era escolher a pessoa certa para o lugar certo. Ele sabia identificar a vocação de cada um”, contou Toninho Oliveira. “Eu fui um exemplo. Era cobrador e por sua causa fui para a área elétrica. Virei operador de subestação, encarregado, montador e saí de lá como diretor técnico. E há vários outros exemplos de como acertava a mão. A gente aprendia na marra. E se não tivesse talento para aquele determinado cargo, seria bem complicado. Marchezi nunca errou. E não existiam cursos para formação de profissionais como hoje.”

O único fiscal que existia naquela época, na década de 1960, era o próprio Marchezi. Ele ficava na Praça Santa Cruz e conferia a hora do relógio dos motoristas com o seu. Era extremamente rigoroso com isso. Só anos depois colocou outra pessoa no cargo, o Antônio Retamero Filho, primeiro funcionário registrado da

CTA. “Ele chegava na praça Santa Cruz e dizia: daqui a três minutos o ônibus vai virar na José Bonifácio. Agora eu vou dizer a hora que o Custódio vai virar na esquina da rua 2, referindo-se a um dos motoristas. E a hora que ele apontava o dedo, o Custódio virava”, contou Ítalo Jurisato, chefe geral da oficina e amigo de Marquezi.

Ele tinha o controle de cada segundo. Se o ônibus não passasse na hora exata, já mandava ver o que tinha acontecido. Costumava dizer que não precisava ir à Praça Santa Cruz: “É só deixar meu paletó pendurado que tudo vai bem”.

O eletricista Manuel Pereira Fray, que trabalhou durante 56 anos e meio (faz questão de esclarecer) na CTA, também comentou a exigência de Marchezi com os horários. “Naquela época, os motoristas compatibilizavam os horários com os usuários para ajudar todo mundo. Isso acontecia no DER (Departamento de Estradas de Rodagem), na Estrada de Ferro e na fábrica de meias Lupo. Eram muito pontuais.



HOMENAGEM

A nova sede da CTA foi construída quando Antônio Moda Francisco era presidente e para homenagear seu antecessor, deu ao edifício o nome de Paulo Elias Antonio

ESSENCIAIS
Os líderes que ajudaram a fazer o sucesso da CTA. Acima, Antônio Moda Francisco, acima e à direita, Paulo Elias Antonio e à dir. João Marchezi com seu famoso terno de linho branco, em frente ao ônibus da Massari. Ao lado dele, Ítalo Jurisato, chefe da garagem, e o fiscal Antônio Retamiro Filho, o primeiro contratado da empresa

As pessoas sabiam as horas pelos horários dos ônibus”, lembrou. Havia até uma certa competição entre os motoristas. Um ia sempre procurar saber do outro quantos passageiros havia transportado. “O que levou menos estava adiantado e aquele que levou mais, estava atrasado. Aí nós brincávamos: Puxou a noiva, hein? Era uma vergonha. Os motoristas não admitiam receber gozações semelhantes, pois tinham a preocupação de cumprir o horário”, contou Fray.

Fray, que se considera um outro acerto de Marchezi, entrou na empresa um mês depois de sua criação em 1959, aos 13 anos de idade: “Quando consegui o emprego foi uma grande alegria, como se tivesse recebido um presente. Era uma paixão. Tínhamos muito orgulho de trabalhar na CTA. Entrei como aprendiz de mecânico, mas fiz de tudo, desde cobrador e motorista até técnico de subestação”.

Marchezi era um especialista e entendia da operação e de tróleibus como ninguém. Por causa dele é que a CTA chegou a produzir ônibus elétricos dentro de suas oficinas e, mais uma vez, serviu de exemplo para outras cidades.

“O equipamento elétrico veio pronto da Villares, mas nós construímos o chassi e a carroceria. Compramos vigas em Volta Redonda, mandamos dobrar peças em Sertãozinho e tínhamos então os eixos dianteiro e traseiro. Tudo 0-quilômetro. Foi uma loucura, mas construímos três carros, os de número 21, 22 e 23”, contou Fray.

O chefe das oficinas Ítalo Jurisato explicou que, por volta de 1973, a Villares já não produzia ônibus com comando conhecido como CAMES, porque seu maior cliente, a CMT - Companhia Municipal de Transportes Coletivos-, que operava na capital paulista, não se interessava mais por ele. Então ofereceu à CTA motores de tração, eixos e o que restava desse tipo de equipamento. “Nós compramos a preço de sucatas”, contou Jurisato.

Ele acompanhou de perto os últimos dias de Marchezi, que havia se sentido mal no trabalho duas vezes por causa do coração e ficou afastado um tempo. “Um belo dia, ele pediu para um sobrinho levá-lo para



Viagem do primeiro ônibus construído dentro das oficinas da CTA. Paulo Elias à esq., com o então prefeito Clodoaldo Medina, e Antônio Moda Francisco

dar uma volta de carro. Ele falou para descer a rua São Bento e subir a Duque de Caxias. Quando passou em frente à subestação que ele construiu, morreu. Ainda foi levado para o hospital, mas já estava morto”, contou.

Sérgio Marchezi, sobrinho de João, entrou na empresa pelas mãos do tio. “Éramos em sete irmãos e tínhamos que trabalhar depois de uma certa idade para ajudar em casa. Todos os parentes tentavam arrumar emprego pra mim”, contou.

Muito tímido, disse que o primeiro emprego que arrumaram para ele foi em um supermercado, para entregar compras na casa dos fregueses. Durou meio dia. Depois, conseguiram uma vaga em um bar, mas também não deu certo. Quando o tio, João, levou-o para a CTA como cobrador, pensou: “Se eu não for, vão pensar que eu sou vagabundo”, diverte-se. “Minha timidez também era grande para esse trabalho, mas enfrentei. Passei de cobrador para uma subestação e, depois, para o administrativo. Saí da CTA como gerente da Tesouraria.”

Outro personagem importantíssimo na época áurea da CTA foi Paulo Elias Antonio, que trabalhou na empresa durante 25 anos. Ele assumiu a diretoria em

1961 e a presidência cinco anos depois. Ficou no cargo até a sua morte, em 1984. Seus antecessores foram Rômulo Lupo, que ficou apenas alguns meses, Achilles Vezzoni, de 1961 a 1964, e Mário Barbugli, de 1964 a 1966. “A gestão de Paulo Elias foi o período de maior expansão da CTA”, contou Moda Francisco, seu sucessor.

Extremamente sério, sua passagem pela empresa, segundo todas as testemunhas entrevistadas, foi marcada pela severidade, honestidade, honradez e pela justiça com os empregados. Quando havia algum problema com um funcionário, ele o chamava, conversava e dava conselhos, sem entrar na área pessoal.

“Ele tinha um cuidado muito grande com o ser humano. Esse respeito acabou passando para os filhos e carregamos isso até hoje”, testemunhou um dos filhos de Paulo Elias, o vereador de Araraquara Elias Chediek Neto, e também presidente da CTA entre 1996 e 1997.



Inauguração do primeiro ônibus construído na oficina da CTA – à esq. Paulo Elias, ao lado dele, Antônio Moda Francisco e, dando entrevista, Procópio Oliveira - orador oficial da CTA desde a fundação. João Marchezi está ao fundo, com camisa estampada

HOMENAGEM A RÔMULO LUPO

Ex-prefeito é convidado para a inauguração da linha até o campus da Unesp – Universidade Estadual Paulista



Rômulo Lupo, antes de terminar seu segundo mandato de prefeito em 1969, recebeu uma carta enviada à CTA do diretor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Araraquara, Jorge Nagle. Ele solicitava uma extensão de linha de ônibus até o campus universitário, situado em uma área de 12 alqueires doada pela Cia. Lupo Agrícola Comercial e Industrial. “Tal pedido se prende ao fato de que em março próximo vindouro, início do ano letivo de 1969, diversos cursos desta faculdade passarão a funcionar no primeiro pavilhão erguido no referido campus”, dizia a carta datada de 10 de janeiro.

Muitas dificuldades ocorreram para a construção da linha, como relatou Antônio Moda Francisco, principalmente pela falta de recursos. Tanto que ela demorou mais de 5 anos para ser inaugurada. “Nas imediações do campus não existiam muitas residências. O ônibus praticamente ia direto depois do Quitandinha para o campus. Acredito que neste caso o início do transporte coletivo foi um fator de indução para o desenvolvimento da região.”, explicou.

Somente no dia 12 de agosto de 1975, foi inaugurada a linha que serviria o campus, uma extensão da Carmo-Vila Xavier. Entre os convidados, estava Rômulo Lupo, então com 73 anos, que foi homenageado pelo amigo Procópio Oliveira em seu discurso. Esta foi uma das últimas homenagens pública recebida por ele, que morreu em 24 de abril de 1976.



ORGULHO

Trabalhar na CTA era um orgulho naquela época. Alguns diziam que se sentiam um artista, de tanto que os funcionários eram valorizados. Na foto acima, à esq., Adelmo Antunes, que ajudou na construção das redes aéreas



NOVA COR
Na gestão de Miguel Tedde Neto, os tróleibus foram pintados por motivo de segurança, para chamar mais atenção. Ao lado, rua Padre Duarte com avenida Portugal, em 1972



“Quando consegui o emprego foi uma grande alegria, como se tivesse recebido um presente.”

Eletricista Manuel Pereira Fray, que trabalhou durante 56 anos e meio

E isso não é só elogio de filho. O engenheiro Antônio Clóvis Pinto Ferraz, conhecido como Coca, que presidiu a CTA no período de 1993 a 1996, é um especialista na área de transporte público urbano e segurança no trânsito. Professor da USP – Universidade de São Paulo – e Unicamp – Universidade de Campinas, e professor visitante de universidades do Canadá, Estados Unidos e Suécia, afirmou que sua administração teve três pontos positivos:

“O primeiro foi ter a perspicácia de comprar materiais e equipamentos de outras cidades a preço baixo e colocar em operação em Araraquara. O segundo ponto foi a boa administração, austera e com muita honestidade. O terceiro, incluindo aí João Marquezi,

foi ter montado um corpo técnico bom e de confiança e, além de tudo, ter motivado essa equipe. Era Paulo Elias na administração e Marquezi na área técnica.”

O terceiro homem forte da CTA – e diga-se de passagem, não necessariamente nesta ordem – foi Antônio Moda Francisco, que atuou como diretor durante muitos anos ao lado de Paulo Elias e o sucedeu na presidência com a mesma mão de ferro do antecessor.

Na sua administração, foi construído o prédio para sediar a empresa, na Fonte Luminosa. Antes, os funcionários dividiam três salas em 80 metros quadrados, chegando a um ponto que não havia lugar para colocar mais nenhuma cadeira. “Eu disse na época que a CTA merecia um prédio à sua altura”, contou. A verba

para a obra veio da prefeitura, na gestão de Clodoaldo Medina, do governo do Estado e da própria CTA. O projeto, do arquiteto Chico Santoro, resultou em um prédio de 700 metros quadrados.

Esses homens e os outros diretores trabalharam durante os primeiros 15 anos da empresa recebendo apenas CR\$ 1,00. Só em meados da década de 1970 foi implantado um salário para a diretoria, diante do crescimento da empresa e do tempo dedicado a ela pelos executivos, que passou a ser integral. Ficou estipulado que o presidente ganharia 20 salários mínimos e os diretores quatro cada um. “Trabalhamos de graça, mas fazíamos isso por amor”, contou Moda Francisco. Nenhum dos diretores-presidentes era filiado a algum partido político. Trabalhavam mesmo por doação, em prol da cidade.

O espírito de equipe que se formara na empresa desde sua inauguração parecia compensar as dificuldades para geri-la, que foram mudando ao longo do tempo, como planos econômicos, corte de subsídio

de energia elétrica, entre outras. “A CTA tinha um corpo de funcionários que era uma coisa espetacular. Eram pessoas dedicadas e com grande espírito de equipe. Sempre pude contar com a boa vontade deles”, lembrou Moda Francisco.

Uma das maiores dificuldades que enfrentou foi o Plano Cruzado. As tarifas ficaram congeladas durante aproximadamente um ano. Os ônibus andavam superlotados, porque a passagem era muito barata e essa condição gerava mais despesas, porque os tróleibus quebravam demais. Paralelo a isso, os funcionários pediam aumento dos salários: “Foi uma época muito difícil, que não desejo nem para o maior inimigo”.

Do auge dos anos 1970 à derrocada dos anos 2000, muitas engenharias foram necessárias para manter o transporte público da cidade funcionando.

Em 50 anos de empresa, foram raros os acidentes de trabalho relacionados à eletricidade. Houve um com vítima fatal, a de um jovem faxineiro que morreu eletrocutado, José Anésio dos Santos, de 23 anos.



Foto de 1960 da Estação de Tratamento de Água do Departamento Autônomo de Água e Esgotos de Araraquara (DAAE) na Fonte Luminosa. À esq. a antiga sede da CTA antes da construção do prédio



A sede da CTA com ônibus a diesel na década de 1990 e à direita, nos anos 2000



Toninho Oliveira e Pedro Ruffo, em foto de 1964. Ao lado, foto de 1971 da rua 9 de Julho



DÉCADA DE 1970, O AUGO

Nos anos 70, o sistema cresceu vertiginosamente. O principal motivo foi a aquisição de materiais de rede e subestações de cidades que não conseguiram manter os tróleibus, ou por descaso administrativo ou dificuldades financeiras. Foi o caso de Porto Alegre, Campos, no Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza. A CTA foi em todas essas cidades e comprou equipamentos a preço de sucata.

“Na viagem a Campos, no Rio de Janeiro, fui com meu carro, juntamente com João Marchezi, utilizando dinheiro próprio, e trouxemos todo material de rede e subestação”, contou Moda Francisco. Da Bahia, eles trouxeram uma subestação totalmente nova, que ainda estava encaixotada. Em Porto Alegre, compraram três ônibus que ficaram até a década de 1990 em circulação.

De acordo com o estudo de autoria de Antônio Clovis Pinto Ferraz, o Coca, publicado pela CMTC e intitulado “O Sistema de tróleibus de Araraquara: implantação, evolução e situação atual”, a cidade contava em 1980 com 60,9 quilômetros de rede bifilar, três subestações retificadoras com potência total de 2.520 kW, 28 carros e 7 linhas.

O governo federal ainda incentivava o transporte coletivo baseado em ônibus elétricos por meio da EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos. Fornecia recursos, muitas vezes a fundo perdido, para compra de materiais e ônibus. Araraquara se beneficiou com recursos do Programa de Revitalização dos Sistemas de Tróleibus do Brasil. Nesta ocasião, 10 ônibus foram adquiridos e duas novas linhas criadas, a do Cecap e do Jardim Universal.

DESCRIÇÃO DE LINHAS EM 1979, EM RELATÓRIO DA EBTU

LINHA	EXTENSÃO	QUANTIDADE			
	KM	CARROS	VIAGENS DIA	PASSEGEIROS DIA	VG X KM DIA
São José - Santa Angelina	15	5	110	9511	1650
Fonte - Altos V. Xavier (int)	9	4	140	8150	1260
Fonte - Altos V. Xavier (ext)	11	4	124	6844	1364
Campus - Vila Xavier	20	6	108	10832	2160
Santana - V. Xavier Penitenc.	18	4	76	7449	1368
Fonte - Melhado	11	2	56	3393	616
TOTAL	84	25	614	46179	8418

Em 1983, o sistema já contava com 79,1 km de rede, 6 subestações retificadoras com potência total de 3.760 kW, 39 carros e 8 linhas. Um relatório da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego – feito no final de 1979 e início de 1980, para um convênio entre a Prefeitura de Araraquara, a EBTU e a CNPU – Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana – concluiu que a CTA era “uma das poucas empresas do setor que vem operando satisfatoriamente, oferecendo um serviço adequado à população e, ao mesmo tempo, mantendo um nível de rentabilidade que garante a manutenção do padrão de qualidade já alcançado”. Este mesmo relatório mostrava que a rede total da cidade contava já com 83 km.

Mas se por um lado as cidades iam desistindo do sistema e Araraquara conseguia comprar equipamentos a preço de sucata e, assim, aumentar sua rede, por outro, o fato fazia com que as indústrias fornecedoras desses materiais ficassem desestimuladas e parassem de fabricá-los. Em poucos anos, ônibus, ma-

teriais de redes e de subestações começaram a ficar escassos e extremamente caros.

No final da década de 1980, foi necessária a implantação dos ônibus a diesel em Araraquara, exatamente para atender os bairros mais distantes, onde os tróleibus não tinham condições de avançar. O acesso ao bairro do Selmi Dei, por exemplo, era todo por ruas de terra, incompatíveis com os tróleibus. Foi quando algumas linhas passaram a ser servidas por ônibus a diesel, apelidados de “Poeirinha”.

Aliado a isso, o Governo Federal cortou os subsídios de energia elétrica em 1985, que era de 20%. E a situação começou a pesar. Não só o fim do subsídio afetou a empresa, mas também o fato das tarifas de energia subirem vertiginosamente ao longo dos anos.

A diretoria da CTA sempre teve grandes dificuldades para estipular o valor da tarifa porque precisava do aval da prefeitura. A empresa encaminhava uma planilha de custos ao Executivo para a estipulação do preço das passagens. “Os usuários de transporte coletivo têm poder aquisitivo menor, a maioria ganhando salário mínimo, então era preciso fazer uma média dentro das condições que essas pessoas podiam pagar, o que não era fácil”, lembrou Moda Francisco. Nunca se conseguia o valor necessário para cobrir todos os custos da empresa. Sempre ficava um pouco aquém.

No final dos anos 80, foi necessária a implantação de ônibus a diesel para atender bairros mais distantes, que não possuíam ruas asfaltadas.



Carro 10, com o cobrador José do Carmo Arena, na década de 1970, fabricado pela italiana Massari



Acima, motoristas e cobradores na escadaria da Igreja Santa Cruz, em frente à praça, aguardando os tróleibus para a troca de turno (década de 1970). Ao lado, foto de 1978 da rua 9 de Julho



DEDICAÇÃO PARA
CRIAR SOLUÇÕES

Nas oficinas da CTA, os funcionários faziam de tudo. Desde a manutenção até a fabricação dos tróleibus. O primeiro fabricado em Araraquara recebeu até festa quando foi colocado nas ruas, como mostra a foto ao lado. Na outra página, registro da reforma do ônibus que bateu na traseira de outro, um dos poucos acidentes do início da era tróleibus.



Carro 7, a unidade que não deu certo e foi devolvida



OFICINA
Abaixo em pé, Arlindo Vassoreli (motorista), Laudelino Credêncio (limpeza dos ônibus), Odair Teixeira (pintor), Messias Casemiro (manutenção de rede), Ítalo Jurisato (chefe geral das oficinas), Carlos Froes (encarregado); na direção, Sérgio Marchesi; em pé à direita, Jurandir Cândido Martins (do RH); deitado no chão, Adelino Antunes (manutenção de rede)





Tróleibus na rua São Bento em 1961.
Abaixo, à esq., rua Padre Duarte
com Avenida Portugal



Jovem morre eletrecutado

Acidente dos mais dolorosos, registrou-se na manhã de anteontem, na Su-Estação de Força da Companhia Troleibus Araraquara, localizada na Avenida Duque de Caxias.

José Anésio dos Santos, 23 anos, casado (há seis meses), morreu eletrocutado por uma descarga de 600 volts.

Conforme chegou ao conhecimento da reportagem José Anésio exercia as funções de operador, nada tendo portanto com os trabalhos de limpeza. Aconteceu que por volta das 9 horas, notou ele certa quantidade de poeira na ampôla de mercúrio, e como bom funcionário, mesmo não sendo de sua alçada, foi limpá-la, recebendo na ocasião a descarga fatídica, morrendo instantes depois.

O corpo do infeliz jovem foi encontrado por volta das 9:40 horas por seu colega de serviço Antonio Carlos Longo, que incontinentemente levou o fato ao conhecimento de seus superiores.

Com grande acompanhamento, José Anésio dos Santos, que gozava da estima geral, foi ontem pela manhã sepultado no Cemitério de São Bento.

Jornal O Imparcial de 7 de
setembro de 1971. Só um acidente
de trabalho em 42 anos



Vista aérea de Araraquara em 1970: cidade em pleno desenvolvimento

DÉCADA DE 1980



Toninho Oliveira, à esquerda e acima, na subestação 2, da Vila Xavier, em 1985. Ele fez a reforma de todas as subestações e dos equipamentos comprados de outras cidades. Acima, desativando as subestações de vapor de mercúrio por retificadores à silício

Em 1984, a CTA recebeu mais recursos a fundo perdido do governo estadual, por meio do Programa de Mobilização Energética (PME). A verba cobriu 50% de mais de 4 kms de rede bifilar e dois terminais. E a potência instalada das subestações foi aumentada com mais 1.000 kW. Os outros 50% dos recursos foram angariados da Prefeitura e da própria CTA.

Foram implantadas as linhas do Jardim das Estações e Jardim do Uirapuru e adquiridos mais 5 tróleibus. Moda Francisco também iniciou a informatização da empresa, além de instalar uma central de rádio de comunicação.

O engenheiro Coca não concordou com a destinação desta verba. “Para Araraquara, foi ótima a chegada desses recursos, mas o dinheiro poderia ter trazido um benefício muito maior se fosse utilizado, por exemplo, para adquirir novos ônibus diesel e terminais”, opinou. “O sistema elétrico começou a se esgotar na cidade como tecnologia por volta desta época, 1985.”

Quem enxergou esta realidade foi o advogado Miguel Tedde Neto, presidente da CTA entre 1988 e 1993. Com o crescimento desordenado da cidade e a dificuldade de adquirir equipamentos para os tróleibus e as redes, decidiu implantar ônibus a diesel em bairros novos e distantes do centro.

No final da década de 1980, havia um recurso disponível para a prefeitura de Araraquara do governo estadual para a compra de ônibus elétricos. Nesta época, a falta de padronização da frota já começava a ser um problema. A CTA possuía carros da antiga geração de tróleibus equipados com comando CAMES, e da nova geração, com comando a contadores e chopper.

A verba não era suficiente para a compra de tróleibus novos e nem troca de tecnologias das redes e subestações. Tedde intercedeu junto ao governo e conseguiu realizar a compra de seis ônibus a diesel usados. Foram utilizados para atender os bairros Vale do Sol, Parque Residencial São Paulo, Jardim Botânico e Jardim Del Rei.

E não foi fácil enfrentar parte da população, políticos e empresários, que queriam insistir no sistema elétrico. Afinal, os tróleibus eram um orgulho para a cidade e um de seus mais expressivos cartões de visita.



Almoxarifado da CTA em 1980, com o chefe, Aldemir Henriques, e o almoxarife José do Carmo Arena

Manuel Fray é um exemplo de como as pessoas sentiam a mudança. Ele conta que Tedde foi questioná-lo se estava ou não se opondo à decisão de substituir os tróleibus por ônibus a diesel. Fray nem pestanejou diante do então presidente da empresa e respondeu: “Estou sentindo o mesmo que se tivessem arrancando o braço ou uma perna de um filho meu. A dor é a mesma.”

Outras empresas entraram em Araraquara para prestar serviço de transporte urbano, como foi o caso da Viação Paraty, que começou com uma linha e depois foi expandindo sua atuação.

“Até 1989, quando a família Lupo doou suas ações para a prefeitura, a CTA era completamente independente. Não havia qualquer ingerência da prefeitura na sua administração”, testemunhou Moda Francisco.

Foi ainda na administração de Tedde Neto que surgiu a ideia de se implantar um terminal de integração, mas ele só foi concretizado na administração de Coca, quando Roberto Massafera era prefeito.



Acima, a Estação Rodoviária que depois se transformaria em Terminal de Integração



No início da década de 1990 foi construído o Terminal de Integração, quando Coca era presidente e Massafera prefeito.



Avenida Barroso, nos anos 1970, onde também circulavam os tróleibus

DÉCADA DE 1990



FESTA
Acima, veículo em
frente ao antigo
supermercado Jumbo
Eletro em 1990

Ao lado, o número 1
em São Paulo para
a inauguração do
primeiro tróleibus
articulado da capital



Coca contou que dois locais estavam sendo estudados para a implantação do terminal. Um deles era a Praça Santa Cruz, em frente à igreja, e o outro onde hoje ele está localizado, no antigo Terminal Rodoviário. “Recebi muitas críticas na época”, contou o engenheiro. “Havia o restaurante do Freitas no local, que era muito famoso, e de certa forma ele foi prejudicado, mas objetivamos a modernidade e o coletivo acima do individual.”

Segundo ele, com a implantação do terminal, foi possível revitalizar a área da estação ferroviária, que estava bem degradada. “O viaduto que vai para a Vila Xavier, onde trafegava apenas uma faixa de carros foi alargado e duas faixas passaram a trafegar. A passagem dos pedestres também foi expandida”, lembrou Coca.

*“Com a implantação
do terminal, foi
possível revitalizar
a área da estação
ferroviária, que estava
bem degradada.”*

Antônio Clovis Pinto Ferraz (Coca),
ex-presidente da CTA

Os problemas da CTA em relação aos tróleibus começavam a se somar. O primeiro era a reposição das peças dos veículos mais antigos, principalmente daqueles dotados de eixos e diferencial TINK. Como os componentes não eram mais produzidos e nem encontrados no mercado, era necessário fabricar um número reduzido de unidades, o que tornava o custo de manutenção muito alto. Nesta década, só era viável economicamente a circulação de tróleibus com 25 anos de idade, mesmo com uma tecnologia obsoleta.

Outro problema referia-se à reposição de peças do sistema elétrico-eletrônico dos carros fabricados pelo consórcio Marcopolo-Ansaldo-Inepar, com comando mais moderno, a contadores. Grande parte dos componentes era de origem italiana que além do alto custo, ainda precisava enfrentar a burocracia de importação.

Nos anos 1990, época ainda do presidente Fernando Collor de Mello, houve uma mudança na lei das sociedades anônimas: deixaram de existir as ações ao portador. A CTA precisava atuar para regularizar todas as suas ações ao portador e transformá-las em nominativas. Muita gente nunca apareceu para reclamar as ações, outras perderam as cautelas e a maior parte nem sabia que tinha ou nem se interessou. Essas pessoas, que pagaram uma sobretaxa do IPTU em 1958 para a formação da CTA, representavam 80% das ações. Mas muitos anos se passaram até que a situação fosse legalizada.

Quando Elias Chediek assumiu a presidência da companhia em 1996, só existiam três linhas de tróleibus circulando na cidade. “Nós tentamos consolidá-las para não perder o pouco que havia sobrado e até mantê-las como símbolo da cultura, preservando a memória desse transporte na cidade.”, explicou.

Três ônibus foram adaptados para continuarem em operação e também foi reforçada uma linha de transmissão no Pinheirinho. “Cheguei a conversar com um fabricante a possibilidade de adaptar os antigos tróleibus com sistemas mais modernos, que, inclusive, consumiriam

menos energia, mas não deu tempo”, contou. Chediek ficou na presidência pouco mais de um ano devido à troca de prefeitos. Ele havia sido conduzido à presidência da companhia por Roberto Massafera, mas depois da eleição de Waldemar De Santi, foi obrigado a entregar o cargo.



Acima, posse de Elias Chediek Neto, com o prefeito Roberto Massafera, o Vice José Alberto Gonçalves, o Gaeta, e o engenheiro Coca. Ao lado, convite para a comemoração dos 50 anos da empresa em 2008



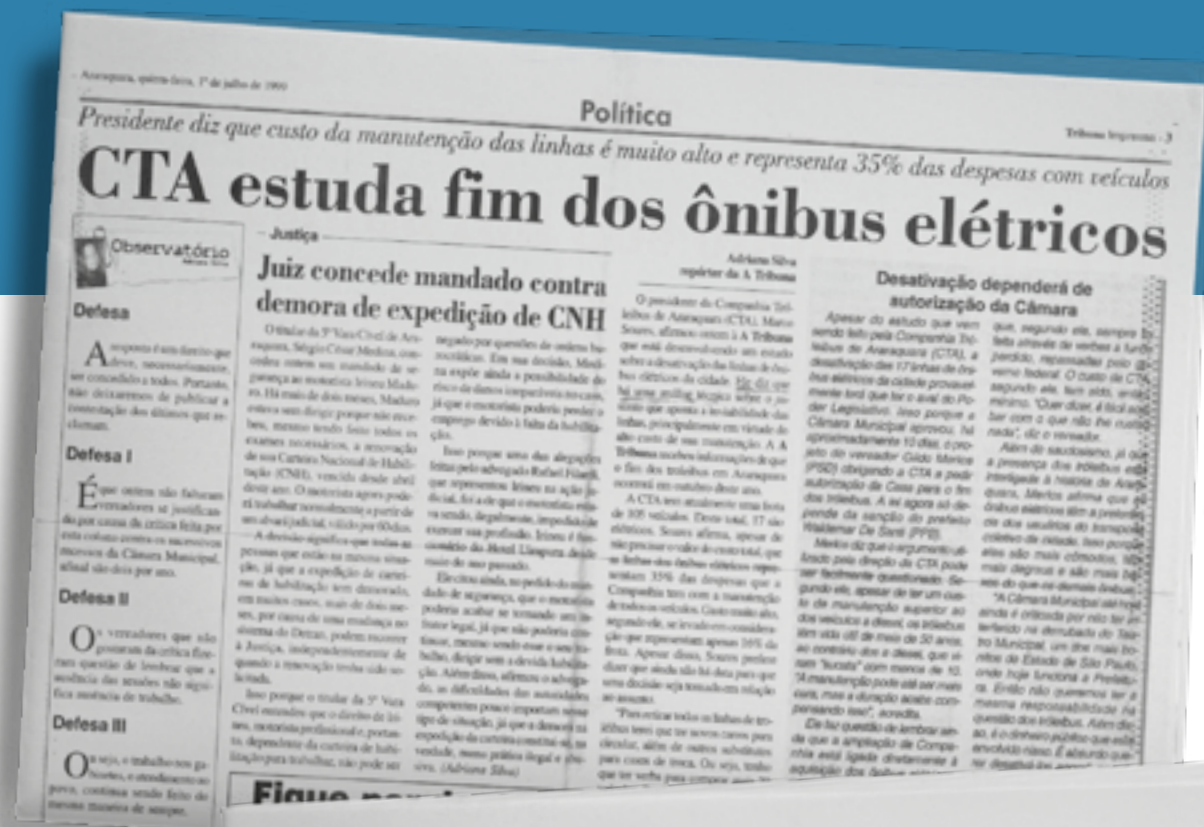
Coca, presidente da CTA, e Roberto Massafera na década de 1990



ACABA A ERA TRÓLEIBUS

Acima, reportagem da Tribuna Imprensa de 1.º de julho de 1999

Ao lado O Imparcial de 22 de agosto de 2015 já anunciava o final da CTA



Em meados de 1999, um estudo já estava em andamento para acabar de vez com os tróleibus em Araraquara. O alto custo de manutenção e a impossibilidade do sistema se adequar ao crescimento da cidade foram os principais motivos para a decisão. A CTA possuía uma frota de 105 veículos, 17 deles elétricos (em 1992, a frota chegou a ter 46, seu número máximo). O presidente da empresa na época, Marco Soares, explicou em uma reportagem da Tribuna Imprensa que 35% dos gastos da CTA correspondiam à manutenção dos tróleibus. A situação era preocupante.

Além disso, um ônibus elétrico naquela época custava R\$ 250 mil, enquanto o veículo a diesel saía por volta de R\$ 60 mil. As subestações, com mais de 40 anos, também teriam de ser trocadas, impossibilitando a manutenção do sistema. Em 2000, circulou o último ônibus elétrico na cidade. Houve até uma tentativa de preservar uma linha como atração turística, mas teve de ser desativada em novembro.

OS ANOS 2000

A CTA já possuía mais de 600 funcionários, 101 ônibus a diesel e 27 linhas em operação, atendendo mensalmente cerca de 1 milhão de pessoas. Ao longo da década, passou por várias mudanças, entre elas a transformação em empresa pública de direito privado, por meio da Lei Municipal n.º 6.504/06.

O prefeito Edinho Silva, eleito no final de 2000, queria legalizar a situação da CTA. O advogado Sérgio Médice, vice-prefeito, costumava dizer na época que ele conhecia quatro tipos de empresa: privada, pública, mista e a CTA.

Durante a campanha eleitoral de Edinho, um dos candidatos adversários havia denunciado ao Tribunal de Contas do Estado o fato de que a empresa, cuja pre-

feitura possuía ações, não era gerida sob a égide da lei 8.666/93, que estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Por causa da denúncia, o TCE pressionou o novo prefeito eleito a legalizar a situação. “Começamos a estudar como fazer isso e consultamos o tempo inteiro o Tribunal para encontrar uma saída legal”, contou Sérgio Médice, que além de vice-prefeito era também Secretário de Negócios Jurídicos do município.

A primeira ação foi chamar todos os acionistas para uma assembleia mediante anúncios de jornal, rádio e televisão. Houve até publicação em jornal da capital. Um release foi encaminhado para a imprensa explicando a situação e convocando os acionistas.

Na assembleia, poucos compareceram. Aliás, os mesmos de sempre. A prefeitura, mais uma vez, ficou como depositária das ações restantes, que chegavam a cerca de 80%. Depois desta assembleia, o Executivo mandou para a câmara a lei n.º 6.504/06, que autorizava a prefeitura a adquirir controle acionário da CTA mediante a subscrição de R\$ 9,3 milhões referentes ao valor de dois imóveis, o da sede da companhia, na avenida Bento de Abreu, e o da rua Padre Cezarino. Dessa forma, o poder público municipal passou a responder por 86% das ações.

O prédio da CTA estava em um terreno pertencente à prefeitura, assim como o outro imóvel. A prefeitura simplesmente cobrou da empresa o terreno que cederá anos antes para sua instalação. “O TCE entendia a empresa como pública e foi ele mesmo que impôs a legalização da situação”, explicou o prefeito Edinho Silva.

De acordo com a revista publicada no final de sua gestão, em 2008, CTA 50 Anos, “a redação da nova lei municipal seguiu uma fundamentação jurídica detalhada e obteve a aprovação unânime na Câmara Municipal.”

A mesma lei dispunha sobre as novas atribuições da CTA, além da gestão, operacionalização e execução do sistema de transportes públicos no município responsável também pela formulação, implantação, planejamento, supervisão, controle, execução e fiscalização da política de transportes públicos, além da administração de terminais rodoviários e de integração.

Isso significava que a CTA tinha como receitas além das passagens dos ônibus, os aluguéis das lojas

do Terminal de Integração, as taxas da Rodoviária, que era administrada pela prefeitura até então (taxa de embarque e desembarque), o pedágio da estrada do distrito de Bueno de Andrada e todas as multas aplicadas no município.

Outra mudança fundamental foi o fato de que como empresa pública, passou a responder diretamente para a prefeitura e a ser incluída nas Leis de Diretrizes Orçamentárias (LDO), no Plano Plurianual (PPA) e na Lei Orçamentária Anual do município. De acordo com a publicação CTA 50 Anos, de 2001 a 2008 foram comprados 34 ônibus convencionais, além de dois micro-ônibus e uma van adaptados para pessoas com deficiência.



Como empresa pública, passou a responder diretamente para a prefeitura e a ser incluída nas Leis de Diretrizes Orçamentárias, no Plano Plurianual e na Lei Orçamentária do município.



Entre 2001 e 2008, foram comprados 34 ônibus convencionais, além de dois micro-ônibus e uma van adaptados para pessoas com deficiência



Acima, charge publica da na Tribuna Imprensa em agosto de 2013

Ao lado, os tróleibus entrando na garagem da empresa. A rede aérea limitava o tráfego



O COMEÇO DO FIM

De acordo com o ex-prefeito Marcelo Barbieri, quando assumiu a prefeitura, em 2009, havia alguns ônibus novos, mas grande parte da frota da CTA tinha uma vida média de 13 a 14 anos, sendo que o máximo ideal seria de 6 anos. Fora isso, 50% dos ônibus não tinham possibilidade de se adequarem à legislação de acessibilidade. Era impossível fazer a adaptação para o elevador naqueles modelos. O prazo para mudança de toda a frota no país era 2015.

Dos 110 ônibus do pátio, 15 eram sucata. Pelo menos 20 precisavam de reformas profundas, com um custo estimado de R\$ 40 mil cada um. Em resumo: eram necessários 84 ônibus nas ruas, mas só 70 circulavam. O restante estava na oficina aguardando recursos para reforma.

A CTA tinha pouco mais de R\$ 1 milhão em caixa de acordo com o histórico de balanços da empresa. A dívida até então era com a Receita Federal e INSS. O balanço de 31 de dezembro de 2008 mostra uma dívida consolidada de R\$ 11.133.457, que foi parcelada para pagamento em 12 anos - pouco mais de R\$ 100 mil por mês, corrigidos pela taxa Selic.

Como passou a ser empresa pública, as regras para sua administração mudaram em vários aspectos. Para contratar, era preciso realizar concurso, todas as compras necessitavam agora de processos licitatórios. Como o setor privado olha para o público com desconfiança, os preços nas licitações começaram a subir em relação aos que o mercado oferecia. “O custo operacional só crescia. A CTA começou a ficar pesada. Gastávamos um ônibus por mês para manutenção e a população não estava bem atendida”, explicou o ex-prefeito Barbieri.

Em 2011, a Rodoviária foi privatizada e a CTA perdeu esta receita. Havia sido criada a Secretaria de

Trânsito e Transporte. Portanto, as receitas relativas a multas e pedágios voltaram para a prefeitura.

Em 2013, começo do segundo mandato de Marcelo Barbieri, o prejuízo acumulado já chegava a cerca de R\$ 8 milhões, fora as parcelas de dívidas anteriores. Ele acreditava que só havia duas opções: vender a área de 17 mil metros quadrados onde estava a CTA, avaliada na época em R\$ 22 milhões, ou privatizar. Junto a todos os problemas, veio a crise financeira no país que há anos não se via.

O engenheiro e advogado José Sílvio Carvalho Prada, que assumiu a presidência da CTA nesta ocasião e comandou todo o processo de privatização, explicou que vários fatores contribuíram para o declínio da saúde financeira da empresa ao longo dos anos e também para a decisão de privatizar.

“O custo operacional só crescia. A CTA começou a ficar pesada. Gastávamos um ônibus por mês para manutenção e a população não estava bem atendida.”

Marcelo Barbieri, prefeito de Araraquara entre 2009 e 2016

“A empresa estava oferecendo um péssimo serviço, com ônibus velhos, que quebravam todos os dias e falta de fidelidade aos horários. Além de tudo isso, era visível a queda no número de passageiros, o que afetava diretamente a sua receita”, explicou Prada.

A falta de qualidade no serviço oferecido e as facilidades para compra de carros e motos contribuíram para a diminuição do número de passageiros nos últimos anos. Na edição de 7 de março de 2013, o jornal Tribuna Imprensa mostrava em reportagem uma queda de 13%, em 8 anos, no número de de pessoas que utilizaram transporte público. E continuou caindo. Em 2015, o número de passageiros que utilizavam transporte coletivo era 31% menor se comparado a 2005. Foi de 14,9 milhões/ano para 10,3 milhões/ano. E nestes 10 anos, a população de Araraquara cresceu cerca de 10%. Em 2016, a frota de veículos particulares chegava a 168 mil unidades, contra 88.028 em 2005.

O site G1 descrevia a insatisfação da população com relação ao serviço prestado pela CTA. “Com tarifa 7,5% mais cara, usuários reclamam de atrasos e ônibus velhos”, era o título da reportagem. A passagem havia passado de R\$ 2,70 para R\$ 2,90 em 12 de fevereiro de 2013.

Pelos cálculos da empresa, a necessidade naquele momento era de um aumento que fizesse a passagem chegar a pelo menos R\$ 3,00. A prefeitura havia concedido R\$ 2,90, mas diante de muitos protestos, reduziu e reduziu para R\$ 2,80.

A CTA havia fechado o balanço de 2012 com R\$ 2,46 milhões negativos, sem contar as dívidas de INSS e Receita Federal. A folha de pagamentos ultrapassava R\$ 1,5 milhão e só de combustível gastava-se R\$ 500 mil por mês. Um ano depois, a parcela de pagamento da dívida de INSS e Receita Federal já chegava a R\$ 260 mil por mês. A empresa pagava

a parcela da dívida e deixava de recolher as contribuições do mês para manter os ônibus nas ruas. E a dívida só crescia. Havia excesso de funcionários na área administrativa e falta na operacional, como motoristas e cobradores. Seria necessário aumentar o quadro de pessoal neste departamento para cumprir a legislação trabalhista, diminuindo horas extras e estipulando horário de descanso.

O fato de ser empresa pública só complicou a situ-

ação da CTA. Para contratar, por exemplo, era preciso fazer concurso. Portanto, cada cargo vago demorava meses para ser preenchido, além dos gastos para a realização do processo seletivo.

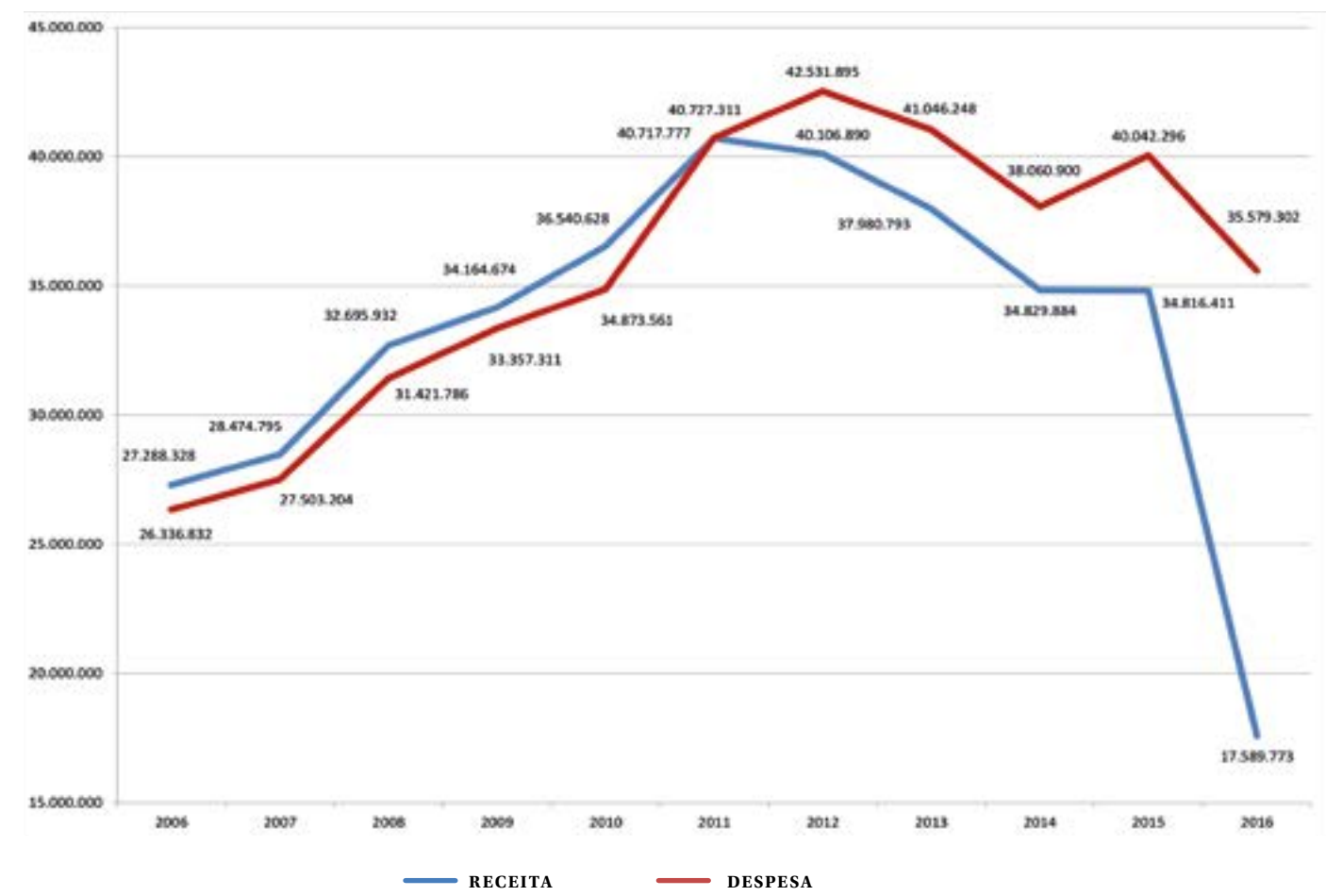
Um exemplo da mudança, foi o concurso aberto para a contratação de 30 motoristas em dezembro de 2013. O processo só foi concluído em maio. Com a demora, muitos profissionais acabaram desistindo. Dos 30 que a CTA queria contratar, só conseguiu 11.

VARIAÇÃO ANUAL DOS PASSAGEIROS E DA RECEITA DOS TRANSPORTES DOS EXERCÍCIOS DE 2005 A 2015

EXERCÍCIO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	VARIAÇÃO ANUAL	RECEITA DOS TRANSPORTES	VARIAÇÃO ANUAL
2005	14.994.882	-	23.919.227	-
2006	13.749.471	-8,31%	25.713.465	7,50%
2007	14.263.097	3,74%	27.008.287	5,04%
2008	14.667.161	2,83%	30.035.945	11,21%
2009	14.052.589	-4,19%	30.211.874	0,59%
2010	14.331.272	1,98%	33.738.138	11,67%
2011	13.545.851	-5,48%	37.139.850	10,08%
2012	12.949.124	-4,41%	37.333.543	0,52%
2013	12.013.467	-7,23%	35.352.508	-5,31%
2014	11.160.399	-7,10%	29.542.738	-16,43%
2015	10.330.877	-7,43%	27.404.841	-7,24%



VEJA A SITUAÇÃO DA CTA NOS ÚLTIMOS 10 ANOS DE SUA EXISTÊNCIA



(FONTE: CTA)



Charge veiculada na Tribuna Impressa em outubro de 2015

ANO	RECEITA	DESPESA
2006	27.288.328	26.336.832
2007	28.474.795	27.503.204
2008	32.695.932	31.421.786
2009	34.164.674	33.357.311
2010	36.540.628	34.873.561
2011	40.717.777	40.727.311

ANO	RECEITA	DESPESA
2012	40.106.890	42.531.895
2013	37.980.793	41.046.248
2014	34.829.884	38.060.900
2015	34.816.411	40.042.296
2016	17.589.773	35.579.302

“Precisávamos de dinheiro para parar a sangria. Com o país em crise, era impossível esperar qualquer subsídio da prefeitura. Como tirar verba da saúde e da educação para colocar na CTA? Isso nem se cogitava”, contou Prada.

No jornal O Imparcial de 8 de fevereiro de 2014, uma reportagem sobre o futuro da CTA citou a atividade da Comissão de Transportes da Câmara Municipal formada para discutir um plano viável de recuperação. “A empresa, como se sabe, atravessa a pior crise de sua história, está à beira da falência. Quem provocou a discussão na Casa de Leis, e clamou pela necessidade de a Comissão de Transportes se envolver diretamente no problema da empresa, foi o vereador do PT Donizete Simioni, que, ao lado de Elias Chiediek, PMDB, e Adilson Vital, PV, integra a constituição da comissão.”

“A comissão e outros vereadores que se interessavam pelo problema não tinham ingerência, mas o apoio foi fundamental para várias ações que tivemos que adotar, como mudanças de linhas e outras questões pontuais para atendimento da população”, atestou Prada.

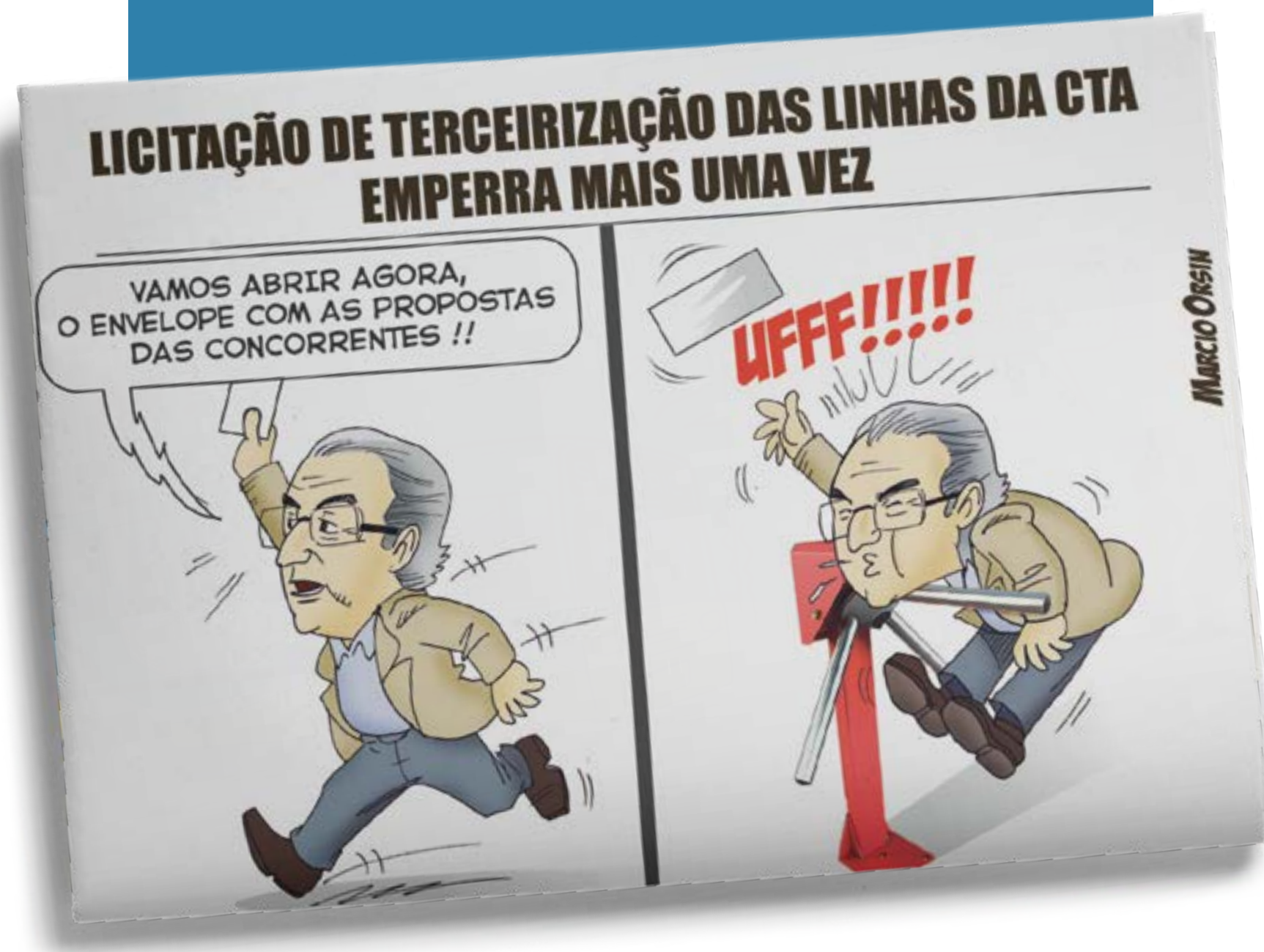
Com a venda do terreno localizado na área mais nobre da cidade, o plano era regularizar dívidas acumuladas, principalmente do INSS, comprar 30 ônibus e reformar pelo menos mais 20. O projeto visava também construir novas oficinas. As que existiam haviam sido projetadas para ônibus elétricos. Eles permaneciam em fila para os reparos, pois dependiam da rede elétrica. Os carros a diesel precisam de

“Precisávamos de dinheiro para parar a sangria e com o país em crise, era impossível esperar qualquer subsídio da prefeitura.”

Silvio Prada, presidente da CTA na época da terceirização

Charge publicada no jornal Tribuna Imprensa, em outubro de 2015, retratava o seu presidente, Silvio Prada, em momentos de tensão da CTA

De um lado, as dívidas se acumulando e, de outro, os processos de venda do terreno ou terceirização cada vez mais emperrados



A comissão e outros vereadores que se interessavam pelo problema não tinham ingerência, mas o apoio foi fundamental para várias ações que tivemos que adotar.

Silvio Prada, presidente da CTA na época da privatização

baías, portanto podem entrar e sair a qualquer hora, o que torna o processo bem mais ágil.

A prefeitura doaria um terreno na periferia da cidade, em local de fácil acesso, próximo à Rodovia Washington Luís e às entradas da cidade. “Começaríamos uma nova CTA”, explicou Prada.

Lançada a ideia, os partidos contrários ao grupo do prefeito, o Sismar – Sindicato dos Servidores Municipais de Araraquara e Região – e outros grupos políticos, como o Movimento Transporte Justo (MTJ), começaram a fazer forte oposição à ideia.

Em 18 de junho de 2013, o G1 falava sobre a ocupação pacífica de manifestantes na Câmara Municipal para protestar contra a venda do terreno. Em setembro, o MTJ entrou com uma ação popular na Vara da Fazenda do Fórum de Araraquara para impedir a venda da área. No mesmo mês, estava marcado o leilão, mas ninguém apareceu.

Em fevereiro do ano seguinte, o Tribunal de Justiça julgou a ação improcedente. O grupo entrou no Superior Tribunal de Justiça. A pendência jurídica sobre a área permanecia e as contas se acumulando.

Nessa época, a empresa não conseguia mais pagar FGTS e nem recolher INSS. Os gestores desistiram da venda, por que quem iria comprar um terreno atado a uma ação judicial? Para se ter uma ideia, só em 2017 o Supremo decidiu que não havia empecilho na venda da área, deixando a CTA livre para vendê-la. Tarde demais.

17 de março de 2001



26 de março de 2002



13 de outubro de 2013



22 de outubro de 2013



A CTA foi manchete dos jornais em várias situações, da sua criação até o seu fim, quando foi terceirizada, em 2016.

O processo de "salvação" da CTA passou por fases difíceis até a terceirização, que segundo os envolvidos, foi inevitável.



16 de agosto de 2013



21 de agosto de 2013



20 de novembro de 2014



23 de junho de 2015

O FIM

Manifestantes antiterceirização da CTA são intimados pela polícia

Eles são acusados de impedir a realização de audiência pública em julho do ano passado, na Biblioteca Municipal

por GABRIELA MARTINI
gabriela.martini@araraquara.sp.gov.br

Cerca de 15 membros de movimentos sociais e sindicatos de Araraquara foram intimados a prestar depoimento no segundo Distrito Policial. Eles são acusados de terem impedido a primeira tentativa de audiência pública da CTA, em julho do ano passado, na Biblioteca Municipal.

Com o discurso de dívidas em dinheiro para renovar frota, os acionistas da empresa decidiram pela terceirização de suas 28 linhas, líderes de movimentos como Transporte Justo e Sismar (Sindicado dos Servidores Públicos de Araraquara e Região), subiram no palco e começaram a cantar.

ven dar seu lado do ocorrido. "A polícia está perdendo tempo investigando os manifestantes. O que deveriam ser investigados são as contas da CTA", diz Tião do Filho.

De acordo com Sérgio Prada, diretor-presidente da CTA, a denúncia segue uma prerrogativa legal.

"Como eles impediram a realização de uma primeira audiência pública, tivemos que comunicar o fato ao Ministério Público. Eles então passaram para a polícia, que identificou os manifestantes e os intimou", diz Prada.

Ainda de acordo com o presidente da CTA, a empresa não teria nada a ver com a denúncia, mas apenas com o impedimento.



Em 29 de abril de 2014, o conselho da CTA aprovou a privatização das 29 linhas.

Em 29 de abril de 2014, o conselho da CTA aprovou a terceirização das 29 linhas. A empresa tinha também o aval dos acionistas. Reportagem da Tribuna Imprensa, de 2 de maio, resumiu a situação precária da empresa:

“Os dados do balanço patrimonial apresentam queda de R\$ 1.781.939 nos ativos da empresa. Além disso, a apresentação traz queda nas receitas líquidas de R\$ 1.489.988. Nas receitas dos transportes, o saldo é de R\$ 1.981.035 a menos. Já o lucro bruto ficou em R\$ 567.372.

“O número mais expressivo, porém, é o da diminuição do patrimônio líquido total: despencou de R\$ 3.233.456, em 2012, para R\$ 137.911, no ano passado (...).”

Mas não era só isso. A cesta básica era paga atrasada todos os meses. “Os funcionários iam fazer compras no supermercado e na hora de entregar o vale no caixa, depois de escolher os produtos, não aceitavam, porque a CTA estava com o pagamento atrasado. O plano de saúde, pago 70% pela empresa, também não era pago em dia. O salário corria risco de atraso constantemente”, contou Prada.

Anunciada a aprovação da privatização, a CTA “pegou fogo”, segundo expressão usada por Prada para descrever o clima que se instalou. Mesmo com o fato de o prefeito Marcelo Barbieri ter assumido, durante a assembleia, as dívidas trabalhistas. Os funcionários ameaçaram greve e todos protestaram. Estavam inseguros a respeito das indenizações porque sabiam da situação da empresa.

Prada começou a se reunir com o pessoal, setor por setor, para explicar o processo que vinha a seguir e a importância da prefeitura ter ficado com a

dívida. Foi nesse momento que a CTA, por sugestão dos próprios funcionários, começou a negociar com o Ministério Público do Trabalho e o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviários, Urbanos de Araraquara e Região como seria o processo de privatização e a transição.

Uma empresa especializada foi contratada para fazer o projeto de licitação. Depois de apresentado o edital, Prada chamou o corpo gerencial e alguns responsáveis técnicos para discutir os detalhes. Eles fizeram sugestões e corrigiram questões que eram típicas de Araraquara. “Isso mostrou um profissionalismo que me deixou feliz, pois todos sabiam que iam ser demitidos e mesmo assim colaboraram para o sucesso do processo”, contou Prada.

O passo seguinte seria convocar uma audiência pública, o que aconteceu em 11 de julho, no auditório da Biblioteca Municipal. Quando os dirigentes da CTA chegaram, encontraram o local lotado. A primeira reação foi uma vaia estrondosa. A guarda municipal tinha sido convocada para a segurança, mas ficou do lado de fora. “Eu não consegui fazer a audiência e me retirei”, contou Prada.

Foi aberto um inquérito policial para descobrir quem eram os organizadores da manifestação que impediram a realização da audiência. O artigo 93 da Constituição considera crime impedir, perturbar ou fraudar a realização de qualquer ato de procedimento licitatório.

A outra audiência foi no Clube Estrela. Ainda houve tumulto. Um rapaz conseguiu burlar a segurança, subir no palco e pegar o *pen drive* com a apresentação, mas a polícia conseguiu contê-lo e devolver o material para que o evento prosseguisse.

Em seguida, foi aberto um prazo de 60 dias para que a população apresentasse propostas de alterações do edital. Ninguém fez sequer uma citação. “Fiquei indignado. Tanta gente gritando na audiência, reclamando durante todo o processo e chega na hora de expor opiniões, ninguém fala nada? Para mim, ficou claro que as manifestações contrárias eram só questões políticas e ideológicas”, disse Prada. “Depois que o consórcio assumiu as linhas, começaram a reclamar da falta de ar-condicionado, mas por que não sugeriram durante a consulta pública?”

O edital foi publicado em maio e depois de resolverem duas contestações, a licitação, finalmente, foi realizada em novembro de 2015. Três interessados apareceram, mas um deles foi desclassificado por causa de documentação. Ficaram dois: a Circular Santa Luzia, de São José do Rio Preto, e o Consórcio Araraquara de Transportes (parceria entre as empresas Paraty e Cruz), que venceu com um lance de R\$ 5,3 milhões.

Os recursos foram utilizados para o pagamento de 100% do FGTS, multas e juros correspondentes, além do desligamento dos primeiros 70 funcionários. O restante da dívida trabalhista, englobando indenizações e INSS dos 550 que teriam que ser demitidos, já chegava a R\$ 17 milhões. “Assinamos um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) para pagar as indenizações em cinco vezes e conseguimos pagar 100% a duras penas”, contou o ex-prefeito Marcelo Barbieri.

Mais de 200 funcionários da CTA foram contratados pelo consórcio. Para Silvio Prada, os dois anos de atraso por causa de discussões “desnecessárias” foram perdidos: “Trouxe prejuízo grande para o município, porque aumentou demais a dívida, e para a população, que neste período poderia ter usufruído de um serviço melhor.”

O consórcio que assumiu as 29 linhas trouxe 92 ônibus novos, com acessibilidade.

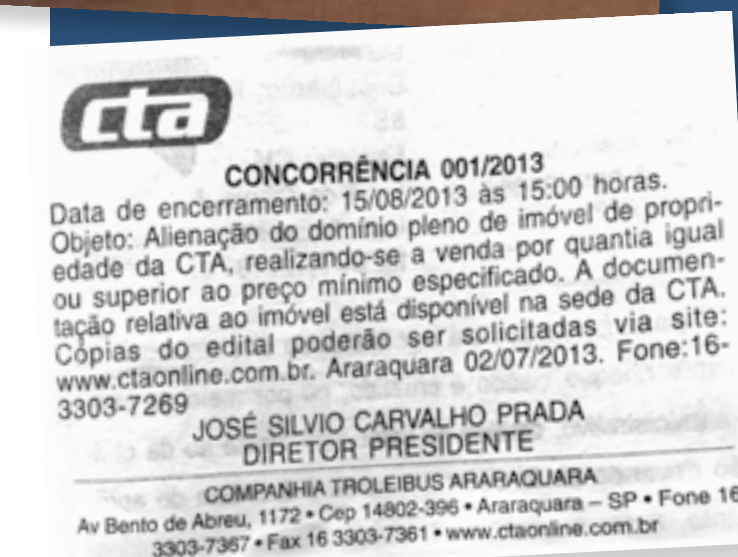
O VAZAMENTO

Em meio a toda esta “guerra” política, um fato inusitado aconteceu. Se a venda do terreno tivesse sido aprovada, a operação seria extremamente afetada. Em 2006, havia sido detectado um vazamento na tubulação subterrânea dos dois tanques de diesel da CTA que abasteciam os ônibus em sua sede. Quando foi descoberto, já havia vazado 75 mil litros do produto em um período de cinco meses.

A Petrobras, responsável pelos tanques, foi chamada e fez o reparo, mas não a recuperação do solo. O fato só foi descoberto em 2015, quando foi construído um novo tanque nos fundos da garagem. Para seu correto funcionamento, era preciso um laudo da Cetesb - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - para o novo tanque e outro para o fechamento do antigo, mas isso não foi possível, pois o solo não havia sido descontaminado. Por segurança, o poço artesiano que abastecia a CTA foi lacrado, embora não tivesse qualquer sinal de contaminação. “Não poderíamos correr riscos”, avaliou Prada.

O imbróglio segue até hoje. A Petrobras se nega a fazer a recuperação do solo porque alega que a CTA demorou muito para perceber o vazamento. Afinal, foram cinco meses e 75 mil litros de desperdício. A descontaminação do solo deve demorar pelo menos dois anos e o fato provocou a desvalorização da área. “De 22 milhões de reais, caiu para 16 milhões”, disse Barbieri, depois de fazer uma avaliação com especialista.

O edital foi publicado em maio e depois de resolverem duas contestações, a licitação foi realizada em novembro de 2015.



Mais de 200 funcionários foram contratados pelo consórcio que venceu.



A RESSACA

A Companhia Tróleibus de Araraquara continua aberta por causa de cerca de 400 ações trabalhistas, que chegam a R\$ 10 milhões, além de dívidas com a Previdência. Este, aliás, é um capítulo à parte.

Em 2004, o turno de trabalho de motoristas e cobradores passou para 6 horas, a pedido deles mesmos. Como o percurso do ônibus não dá uma hora certa, acabavam fazendo hora extra. Segundo a legislação trabalhista, em turnos acima de seis horas, mesmo sendo hora extra, o funcionário é obrigado a fazer 1 hora de descanso, que deve ser programada. Como todos queriam sair mais cedo e, assim, ter a liberdade de conseguir outro trabalho no período livre, não cumpriam o horário de descanso, a intrajornada.

Além disso, com a falta de pessoal, muitos extrapolavam o número de horas extras, que não deve ser superior a duas por dia. Outro problema: o trabalhador precisa ter no mínimo 11 horas de descanso entre uma jornada e outra. Mas era comum os motoristas saírem à meia-noite e retornarem para cumprir o turno das 5h às 11h.

Em 2010, uma reclamação chegou ao Ministério Público do Trabalho. A CTA foi obrigada a fazer um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) estabelecendo o horário para a intrajornada, a redução de horas extras e conceder o mínimo de 11 horas entre uma jornada e outra. Só que nada disso foi cumprido. Os problemas – com TAC ou não – permaneciam os mesmos.

Em 2013, dois meses depois de assumir a presidência da CTA, Prada recebeu duas multas que somavam R\$ 1,2 milhão. Depois chegaram mais duas, totalizando R\$ 1,8 milhão.

Não teve dúvidas, cortou as horas extras e determinou o cumprimento dos intervalos. “Virou um caos. Ônibus atrasados, população reclamando e fui obri-

gado a recuar”, contou Sílvio Prada. Houve bloqueio de linha no Jardim Maria Luíza e até ameaças de incendiar ônibus. Só foi possível mudar essa situação no final de 2014, quando foi implantado um novo sistema de turnos para motoristas e cobradores.

No momento em que começou a mudar o sistema operacional e foi bem delineado o fim da CTA, a empresa passou a ter outro problema: o número de atestados médicos cresceu exponencialmente. Houve um ano em que somou 4 mil dias de atestado médico.

Ao longo dos três anos e meio em que Sílvio Prada esteve à frente da CTA, grande parte do seu tempo era dedicado à imprensa. No polêmico programa do jornalista José Carlos Magdalena, da rádio Morada do Sol, ele esteve praticamente todos os dias.

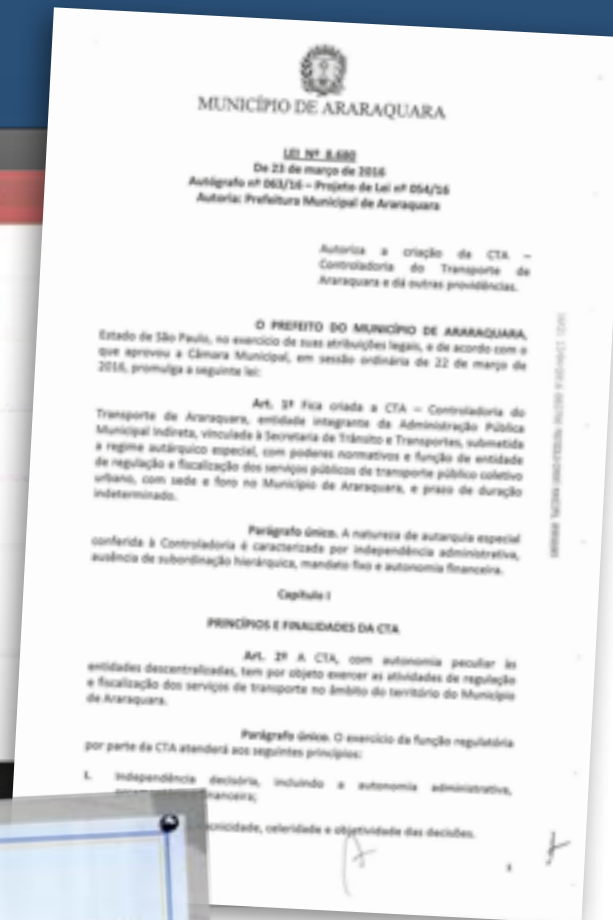
Já fora da CTA, em um encontro no prédio da emissora com um dos jornalistas do programa Grande Jornal da Morada, agradeceu o espaço dado a ele para esclarecer a população sobre o dia a dia do transporte coletivo da cidade. O pessoal brincou que esperava até ter de pagar indenização e FGTS para Prada, de tanto que ele esteve na emissora, dando entrevista por telefone ou pessoalmente.

CONTROLADORIA TEM MESMA SIGLA DA CTA

O transporte público agora é gerido pela Controladoria de Transportes de Araraquara (CTA). A entidade, criada pela lei n.º 8.680, de março de 2016, trata-se de um órgão fiscalizador que garante a gestão do transporte coletivo e determina necessidades da cidade no que diz respeito à mobilidade urbana. Para atender a nova CTA foi designada uma equipe própria de oito pessoas presidida por Nilson Carneiro.



Notícia publicada no site G1 de uma multa recebida pela CTA. Esta foi apenas uma delas



Lei que criou a CTA - Controladoria do Transporte de Araraquara



Placa da sede da CTA onde hoje funciona a Controladoria de Transportes de Araraquara

O MUSEU

No jardim do Departamento de Águas e Esgotos, ao lado do prédio sede da CTA, foi instalado, em 1.º de abril de 2006, o Museu do Tróleibus de Araraquara. Todo o acervo, fotos, equipamentos e registros de momentos importantes da história do transporte coletivo que serviu de exemplo para várias cidades do país, foram colocados dentro do primeiro ônibus elétrico a circular no município, o n.º 1, que alguns chamavam de “Bonitão”. A ideia era manter viva na memória uma época importantíssima, desde o surgimento do transporte coletivo da cidade, que começou com charretes em meados do século passado. “Meu sonho era ver esse museu”, contou Toninho Oliveira. O sonho foi realizado.

Além da fabricação de alguns tróleibus, muitas soluções foram criadas dentro da própria oficina da CTA durante os anos áureos da empresa. O pessoal na época dizia que alongavam as horas de trabalho para planejar o que fazer para melhorar a performance dos ônibus e o serviço oferecido.

Foi o caso do freio reverso. Dois acidentes haviam acontecido. Um deles na Rua 3 – a São Bento. Eles costumavam tirar a alavanca da rede e descer no embalo. Seria como deixar em ponto morto e depender completamente do freio para parar o carro. Depois de aproveitar o impulso, o motorista brecava e o cobrador saía para recolocar a alavanca (pantógrafo).

Uma dessas vezes, a façanha não deu certo. O freio falhou e como as ruas eram estreitas, o motorista teve que se virar para não causar uma tragédia. Foi brecando batendo na guia de um lado e de outro e acabou na traseira do tróleibus parado no ponto, mas com velocidade menor.

O outro acidente foi na Vila Xavier, na Rua Leite de Moraes. O freio também falhou e o tróleibus entrou dentro da casa de um ferroviário. A sorte é que ninguém se machucou. Foi aí que o chefe das oficinas Ítalo Jurisato construiu um sistema de freio reverso. Quando falhasse o ar comprimido, uma mola seria acionada para travar as rodas.

Outra solução encontrada pelo pessoal da CTA, copiada pelos técnicos dos tróleibus da capital paulista, foi a criação da primeira subestação compacta no Brasil para energia dos tróleibus. Tratava-se de um módulo elevado, construído nos postes sobre uma plataforma. Ligado diretamente à rede, o módulo não só reduziria o tamanho das subestações, como também diminuiria custos.

Criada por Toninho Oliveira, da CTA, e por João Moreira, da Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL) de Campinas, a inovação foi até notícia na imprensa. Dizia a reportagem de uma revista especializada: “A ampliação dos avanços da tecnologia do silício em retificadores de subestações, aliada a um inovador projeto de engenharia elétrica para redes de tróleibus, está permitindo à CPFL obter um módulo para o fornecimento de redes de transporte eletrificado bem mais barato que as grandes unidades convencionais.

Desde julho de 1983, os técnicos da área de controle de qualidade da CPFL estão operando uma subestação compacta (225 Kw) na área urbana de Araraquara. Armada sobre uma plataforma suspensa por postes, ela está ligada diretamente à rede dos tróleibus e permite o fornecimento para o tráfego de até cinco ônibus de 55 kw cada um, em um trajeto de rede de 3,5 km (ida e volta).”

Inauguração do Museu do Tróleibus, em 1.º de abril de 2006, sonho de muitos ex-funcionários.

O Museu do Tróleibus é resultado graças ao trabalho dos seguintes colaboradores:

Funcionários da CTA

Alfonso Damascio de Souza – fundador
Alexandre Augusto Scalise – técnico eletrônica
Antonio Aparecido de Oliveira – diretor técnico
Antonio Carlos Freire – encarregado de manutenção diesel
Carlos Alberto Dal Berto – marceneiro
Carlos Henrique Cocco – mecânico geral
Carlos Roberto de Oliveira – conservador de instalações
Claudio Bressan – fundidor
Elias Gilvato Neto – assessor de imprensa
Júlio R. Roberto Picinieri – encarregado pintura
José Antônio da Silva – chefe de manutenção tintas
Luiz Carlos Moreira – eletricitista
Luiz Henrique de Jesus – pintor
Manoel Pereira Frey – encarregado de manutenção elétrica
Maurício Fernandes dos Santos – técnico em eletrônica
Nivaldo Augusto dos Anjos – fundador
Paulo Augusto Padovani – auxiliar de trilagem
Renato Marques – pintor

Outros Colaboradores

Daniel do Carmo
Robson Miranda
Jornal O Imparcial
Biblioteca Municipal
Prefeitura de Araraquara

Araraquara, 01 de abril de 2006



O museu foi instalado dentro do tróleibus n.º 1 e reúne fotos, documentos e até alguns equipamentos relativos à empresa que completou 60 anos antes da sua extinção



PRESIDENTES



Rômulo Lupo
31/08/1959 a 25/04/1964



Achilles Vezzoni
27/04/1961 a 27/04/1964



Mário Barbugli
27/04/1964 a 28/04/1966



Miguel Tedde Neto
30/06/1988 a 10/04/1993



Antonio Clóvis Pinto Ferraz
10/04/1993 a 22/03/1996



Elias Chediek Neto
22/03/1996 a 22/05/1997



Paulo Elias Antonio
28/04/1966 a 30/04/1984



Antônio Moda Francisco
30/04/1984 a 30/06/1988



Marco Antonio Soares
23/05/1997 a 16/03/2001



Rubens Miranda
16/03/2001 a 13/03/2004



Nilson Carneiro
13/03/2004 a 04/01/2009

PRESIDENTES



Paulo Alfredo Rodrigues da Silva
05/01/2009 a 24/01/2010



Joel Marco Carrera
25/01/2010 a 19/06/2011



Leonel Peixe
20/06/2011 a 02/01/2013



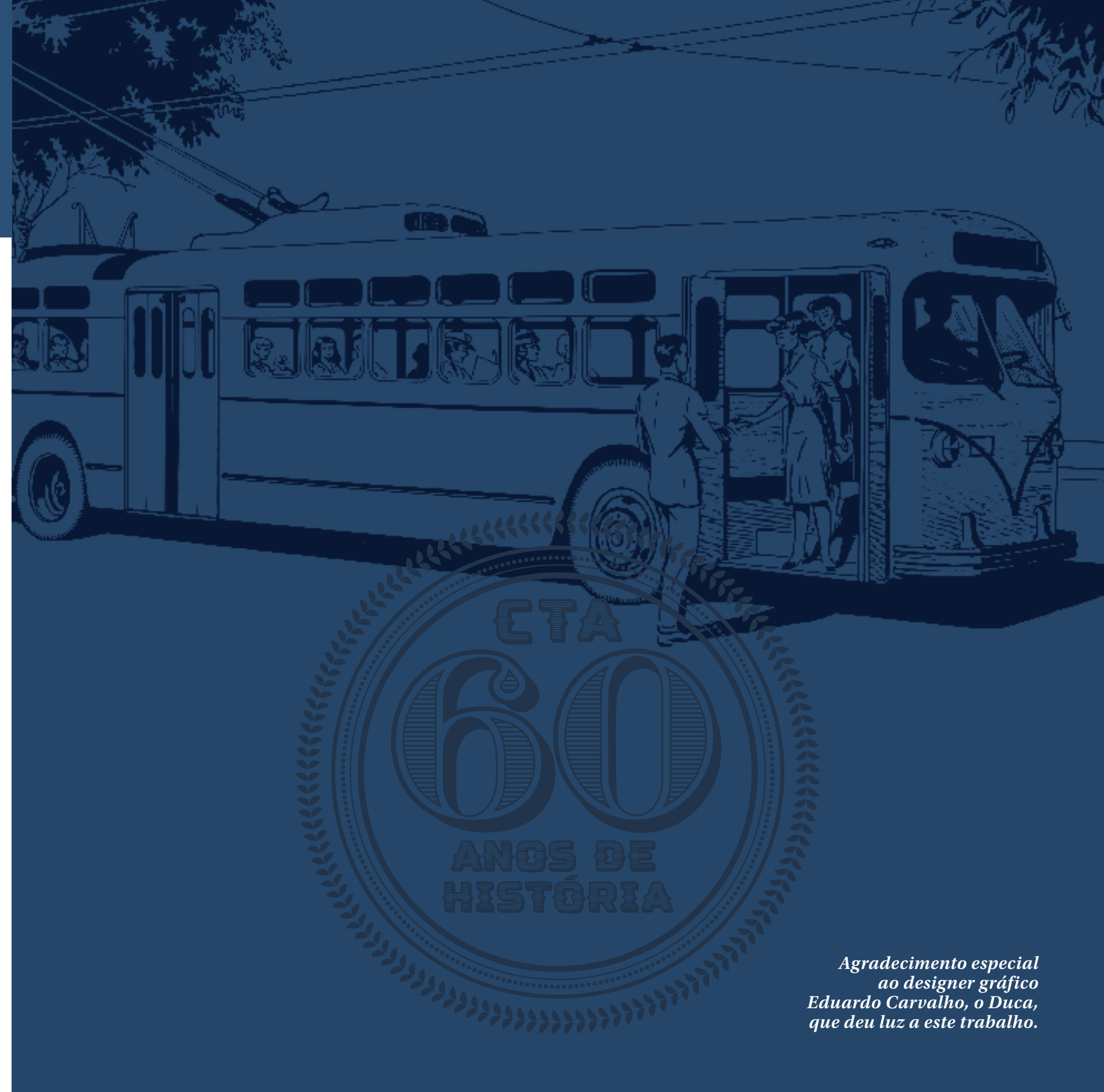
José Silvio Carvalho Prada
03/01/2013 a 15/05/2016



Deivy Tadashi Kawasaki
16/05/2016 a 31/12/2016



Nilson Carneiro
01/01/2017 - Atual



*Agradecimento especial
ao designer gráfico
Eduardo Carvalho, o Duca,
que deu luz a este trabalho.*

Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria da Cultura

Autora: Fernanda Costa Franco

Edição de textos: Júlia Machado Berwerth Saba

Projeto gráfico: Dilico Comunicação

Diagramação: Bruno Naddeo

Tratamento de Imagem: The Box Fotografia

Pesquisa: Fernanda Costa Franco e Mariúcha Magrini Neri

Coordenação Geral: Juliana Volpe Nogueira

Assessoria de Imprensa: Dilico Comunicação

Proponente junto ao ProAC: Júlia Machado Berwerth Saba

PATROCÍNIO



PRODUÇÃO CULTURAL

REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO



PRODUÇÃO CULTURAL



REALIZAÇÃO

