

CIDADE DE SÃO PAULO
Cronologia do Sistema de Bondes
(em construção / atualização)

1871

"A Lei número 11 de 9 de março de 1871 autoriza o Governo Provincial a conceder privilégio, por 50 anos, ao engenheiro Nicolas Rodrigues ao Santos Freitas Leite ou a quem melhores vantagens oferecer, por si só ou por meio de uma companhia, para estabelecer uma linha de diligências tiradas por animais, sobre trilhos de ferro, que partindo do centro da cidade se dirigisse às estações do caminho de ferro e aos subúrbios."(1)

No dia 12 de abril de 1871 é assinado o contrato com o mesmo engenheiro, pela *Companhia Carris de Ferro de São Paulo*, organizada no Rio de Janeiro, para o estabelecimento de uma linha entre o Largo do Carmo e a estação da São Paulo Railway.

1872

População da cidade alcança 31 mil habitantes, sendo ainda a nona capital brasileira em número de habitantes.

No dia 12 de outubro, início da operação da primeira linha de bonde de tração animal, pela *Companhia Carris de Ferro de São Paulo*, ligando o Largo do Carmo à estação da Luz. Trata-se da segunda linha de bonde de tração animal a ser implantada no estado de São Paulo, a cidade de Santos já contava com bondes de tração animal desde 1871.

1873

Aquisição de mais 16 bondes de tração animal.

O sistema consta com duas linhas em operação, a primeira ligando o Largo do Carmo até a estação da Luz, via rua Direita, e a segunda ligando os mesmos locais via rua da Imperatriz. Juntas realizam 41 viagens/ dia/ sentido.

[Foto](#) - Largo de São Francisco em 1874

1875

Trilhos do bonde de tração animal chegam à Ponte Pequena.

1877

"No dia primeiro, inauguração da segunda linha de bondes de tração animal, para o Brás. Depois são criadas linhas para Santa Cecília e Consolação, saindo do Largo do Mercadinho, que mais tarde foram transferidos os pontos iniciais para a rua Direita e Largo da Sé, onde se juntaram os trilhos."(1)

1878

A *Companhia Carris de Ferro de São Paulo*, opera linha entre o Comercio da Luz e o Braz (Ponte Preta), passando pelo centro da cidade. As linhas partem do Largo do Carmo, seguindo pelas ruas Direita e Imperatriz até a estação da Luz. A linha do Braz está ligada ao centro pela rua lateral à rua Municipal.

1881

A *Companhia Carris de Ferro de São Paulo*, que operava bondes de tração animal, possuía 24 km de trilhos e transportava cerca de 3.000 passageiros/dia.

1885

No dia 18 de janeiro, inauguração do primeiro trecho da linha de bonde de tração a vapor da *Companhia Carris de Ferro São Paulo a Santo Amaro*, entre São Joaquim e Vila Mariana. No dia 25 dá-se a inauguração oficial, com a entrega de todo o trecho de 19,1 km, entre a Rua da Liberdade (esquina com São Joaquim) e a Vila de Santo Amaro, com viagem realizada em 1h e 20 minutos. Em 1900, através de leilão, a companhia é incorporada a "The São Paulo Tramway Light and Power Co."

1889

"Celebrado o contrato de acordo com as Leis Provinciais número 44 de 27 de março de 1887 e número 19 de 20 de fevereiro de 1889, entre o Governo e Justo Nogueira de Azambuja e Francisco Antônio de Souza Paulista para o estabelecimento de uma linha de bondes que, partindo do Largo da Sé, fosse terminar na Colina do Ipiranga."

"No dia 4 de abril de 1889 foi celebrado o contrato com o engenheiro Fernando Dumolin e Victor Nothmann para o estabelecimento de duas linhas de bondes, partindo do centro da cidade, dirigindo-se pelos bairros do Bom Retiro e Bela Vista."⁽¹⁾

1897

"Em 15 de junho de 1897, foi concedido a Antônio Glauco e Antonio Augusto de Souza, privilégio para a execução de serviços de viação por eletricidade, na cidade de São Paulo, privilégio esse transferido à *Light and Power Company*, que inaugura sua primeira linha, para a Barra Funda em 7 de maio de 1900, antes mesmo do prazo fixado pelo contrato."⁽¹⁾

1890

População da cidade alcança 65 mil habitantes, sendo a quarta capital brasileira em número de habitantes.

Em fevereiro, inauguração da linha de bonde de tração animal, com bitola de 1,05 m, em caráter provisório, entre o Bom Retiro e a Bela Vista, pela "*Companhia Ferro Carril de São Paulo*". Inauguração oficial é realizada no dia 3 de agosto de 1891.

Em julho, inauguração da linha de bonde de tração animal, entre o Centro e o bairro do Ipiranga, pela *Companhia Paulista de Transportes*.

No dia 7 de agosto, inauguração da primeira linha de bonde de tração animal Cia. São Paulo e Construtora na zona norte da cidade, entre a Ponte Grande e o Alto de Santana.

1891

Em agosto, inauguração da linha de bonde de tração animal, entre a rua Boa Vista a rua das Palmeiras, primeira linha da "*Companhia Ferro Carril do Bom Retiro a Bela Vista*".

Bondes de tração animal chegam à Avenida Paulista, inaugurada no mesmo ano.

1892

Unificação e todas as companhias de bonde com a formação da Cia Viação Paulista. Com exceção da Empresa de Bonds de Santana, que efetuava serviço fora da área central.

Em junho, inauguração da linha de bonde de tração animal, entre o centro da cidade e a colina do Ipiranga, a primeira linha da Companhia. Viação Paulista, utilizando em alguns trechos e ocasiões especiais, bondes a vapor.

1894

No dia 9 de novembro, inauguração do primeiro trecho da ferrovia Tramway da Cantareira, com bitola de 0,60 metro e 13 km de extensão, com início na Parada Zero junto à estação Pari da São Paulo Railway. No ano seguinte é iniciada a operação aos domingos e feriados, visando incentivar a utilização da represa como área de lazer.

1897

O *Tramway da Cantareira*, de propriedade do Estado de São Paulo, mantém uma linha em operação entre a rua São Caetano e a Cantareira.

1899

No dia 6 de junho, são encomendados à empresa norte-americana J.G. Brill, de Philadelphia, 15 bondes abertos de 9 bancos, os primeiros bondes construídos por essa empresa para o Brasil..

1900

No dia 15 de março, a Light adquire em Leilão por 155 contos de réis a massa falida da Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro, incluindo 21 km de linhas, material rodante, terrenos, entre outros bens.

No dia 7 de maio, a *Light and Power* inaugura a primeira linha de bonde elétrico, ligando o Largo de São Bento à Alameda Barão de Limeira na Barra Funda, passando pelo bairro de Campos Elíseos, quando a cidade contava com 240 mil habitantes. Os novos bondes, num total de 15 unidades, tinham 9,43 metros de comprimento, 2,40 metros de largura, e capacidade para 45 passageiros sentados.

No dia 13 é inaugurada a segunda linha de bonde elétrico, ligando o Largo São Bento ao Bom Retiro, operada com intervalos de 10 minutos. Dias depois, a Light solicita à prefeitura autorização para reservar os três primeiros bancos dos bondes para os passageiros não fumantes (ANTP-SP). No dia 13 é inaugurada a linha para o Bom Retiro e no dia 27 para Vila Buarque e outra para Higienópolis.. A cidade de São Paulo foi a quarta cidade do país a dispor de bonde elétrico, atrás do Rio de Janeiro (1892), São Salvador (1897) e Manaus (1899).

Foto - **Bonde Elétrico** - Inauguração da primeira linha

No dia 17 de junho, inauguração do bonde elétrico na Avenida Paulista pela Light, após duras batalhas judiciais e campanhas com a Companhia Viação Paulista, que não permitia o cruzamento de seus trilhos pelas linhas da Light. No dia 24 é inaugurada a linha Avenida.

No dia 30 de novembro, inauguração da linha Circular de bonde elétrico, ligando a Praça do Patriarca à Avenida Paulista.

No dia 31 de dezembro, inauguração do bonde elétrico para o bairro do Brás. No final do ano de 1900 a cidade possuía 24 km de trilhos e 25 bondes elétricos.

1901

No dia primeiro de janeiro, inauguração das linhas de bondes elétricos para o bairro da Penha e rua Augusta.

Circulavam pela cidade 4 automóveis e 5.000 carroças e carros de boi.

Em abril, a Companhia Viação Paulista que operava somente bondes de tração animal, foi a falência, sendo incorporada através de leilão à Light.

1902

Alteração e reforço do tabuleiro do viaduto do Chá para adequá-lo a passagem dos bondes elétricos.

No dia 18 de fevereiro, inauguração da linha de bonde elétrico para o bairro das Palmeiras, na zona oeste da cidade.

Em março, a Light and Power está levando a leilão muros e paredes, que se tornaram dispensáveis ao serviço da companhia em virtude da supressão das linhas de tração animal e da utilização, há dois anos, dos bondes elétricos.

1903

No dia 27 de janeiro, inauguração da linha de bonde elétrico da Penha, dividida em três seções, de 200 réis cada, ligando o Largo do Tesouro ao bairro, pela Avenida Celso Garcia.

No dia 9 de fevereiro, inauguração da linha de bonde elétrico da Água Branca, composta de duas seções de 200 réis cada uma.

[Foto](#) - Estação Areal no final da Ponte Grande, por volta de 1903

1907

Em maio, circula o último bonde (tração animal) da *Empresa de Bonds de Sant'Ana*, após revolta popular, que realiza quebra-quebra devido ao mal serviço prestado. Foi a última linha de bonde de tração animal a circular na cidade. Ligava a Ponte Grande ao Alto de Sant'Ana. No dia 27 de maio o patrimônio da empresa é transferido à Light.

1908

No dia 12 de outubro, inauguração da linha de bonde elétrico para o bairro de Santana.

[Postal](#) - Parque Antártica, volta de 1908

1909

Início da numeração das linhas de bonde e do estabelecimento da tarifa de 200 réis, que permaneceu inalterada até o ano de 1947.

Inauguração da linha de bonde elétrico Fábrica, ligando o centro da cidade à fábrica de Nami Jafet, no bairro do Ipiranga.

[Foto](#) - Bonde aberto, por volta de 1910

[Foto](#) - Bonde de aluguel para casamentos e batizados, em 1910

1910

O sistema conta com 197 bondes de passageiros, 34 de cargas e 9 para malas do correio.

1911

No dia 20 de julho, início da operação da primeira linha de ônibus, que transportava passageiros das estações Norte e do Brás pela manhã, e, na parte da tarde, realizava viagens para o Parque Antártica e Avenida Paulista. O serviço durou pouco tempo pois o horário e o itinerário não eram fixados, e ainda havia escassez de passageiros. Os paulistanos preferiam a segurança e o conforto dos bondes elétricos.

Inauguração do ramal da avenida Angélica.

Inauguração do prolongamento do ramal da Villa Mariana até o Bosque, que será prolongado até Santo Amaro.

Em agosto, início da construção de novo depósito na Villa Mariana.

Itinerário das linhas em 1911, vide Almanak Henaud.

O sistema conta com 6 km de linhas em construção.

[Foto](#) - Bonde Correio

[Foto](#) - Bonde Correio em 1911

1912

O sistema conta com 202,9 km de linhas, 257 bondes elétricos, 211 reboques e 46 bondes de carga, transportando nesse ano 47.979.470 passageiros.

1913

A cidade conta com cerca de 400 mil habitantes.

No dia 7 de julho, inauguração de nova linha para Santa Amaro, eletrificada, com ponto inicial na Praça da Sé, seguindo o mesmo itinerário da linha de Villa Mariana até a rua Domingos de Moraes, onde entra na rua Jabaquara, fazendo uma curva em "S", seguindo em linha reta de 9km pela várzea até a entrada de Santo Amaro. O percurso leva 45 minutos, contra 1 hora e 20 minutos no trajeto antigo.

[Mapa](#) - Cidade de São Paulo em 1913, com linhas de bonde

[Foto](#) - Viaduto do Chá em 1914

[Foto](#) - Vale do Anhangabaú

1915

A cidade conta com cerca de 473 mil habitantes.

[Foto](#) - Operário lubrificador de linhas

1920

População alcança 580 mil habitantes.

[Foto](#) - Bonde e cruzamento com Fiscal de Vehiculos

1924

Após longo período de seca, que comprometeu a geração de força nas usinas hidrelétricas, impedindo a circulação dos bondes elétricos, dá-se o início da operação das primeiras linhas de ônibus regulares, quando a população da cidade atinge 700 mil habitantes.

Em fevereiro, inauguração da linha do Jardim Paulista, com partida provisória da Praça João Mendes e ponto afinal duas quadrás além da avenida Brasil.

1926

No dia 12 de março, entrada em tráfego, em caráter experimental, do bonde de prefixo 1301, o protótipo da futura série de bondes fechados tipo "Camarão".

[Foto](#) - Bonde aberto da linha Barra Funda na segunda metade dos anos 20

1927

No dia 5 de maio, entrada em operação do primeiro bonde fechado "Camarão", com 12,49 metros de comprimento, 2,5 metros de largura, e capacidade para 51 passageiros sentados. Os bondes, que chegaram ao total de 129 unidades, circularam até o dia 27 de março de 1968, quando o sistema de bondes da cidade foi extinto.

1933

População da cidade atinge 1 milhão de habitantes.

[Foto](#) - Bonde Camarão em 1933

1934

O sistema de bondes possuía rede de 258 km e frota de 530 veículos.

1936

A cidade dispunha do segundo maior sistema de bondes do país, com 301 km de trilhos, 523 bondes, 54 reboques e 103 linhas.

1937

Afim de se evitar um colapso no sistema de transporte coletivo, um Decreto Federal impede a Light de deixar de operar os bondes.

1941

Número de ônibus na cidade atinge 3 mil veículos, contra 500 bondes elétricos.

1942

A ferrovia Tramway Cantareira é adquirida pela Estrada de Ferro Sorocabana.

1946

No dia 10 de janeiro, através de decreto municipal, criação da CMTC - Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

1947

No dia primeiro de julho, início da operação dos bondes Centex, com capacidade para 55 passageiros sentados, comprados de segunda-mão da cidade de New York - Estados Unidos.

No dia 18 de junho, pelo Decreto nº 987 do prefeito Cristiano S. das Neves, a CMTC é autorizada a funcionar. Os bondes pertencentes à Light, bem como os ônibus das companhias particulares, passam ao patrimônio da CMTC no dia primeiro de julho.

No dia primeiro, "quebra-quebra" de grandes proporções de bondes e ônibus, após o aumento da tarifa de bondes e ônibus em mais de 100%. Tarifas não eram reajustadas

desde 1909

1948

O sistema conta com 438 bondes, incluso reboques.

1949

No dia 22 de abril, inauguração da primeira linha de trólebus da cidade de São Paulo e do país, ligando a Praça João Mendes ao bairro da Aclimação, com extensão de 2.500 metros, substituindo a antiga linha de bonde que atendia ao bairro.

Frota na Década de 1950

| | |
|---------------------|------------|
| Abertos pequenos | 144 |
| Abertos Grandes | 99 |
| Camarão | 129 |
| Centex | 75 |
| Abertos Santo Amaro | 8 |
| Reboques | 17 |
| Total | 472 |

Fonte: Museu Caetano Ferolla

1952

No dia 22 de janeiro, inauguração da linha de trólebus para o Jardim Europa, através da rua Augusta, desativando as linhas de bonde 40 - Jardim Paulista e 51 Jardim Europa.

[Foto](#) - Bonde Camarão no Largo de São Francisco, anos 50

[Foto](#) - Bonde aberto em 1951

1957

No dia 20 de março, inauguração da linha de trólebus do Santana, substituindo a linha de bondes que atendia esse bairro.

1960

População de 3,7 milhões de habitantes.

1964

No dia 19 de junho, o trecho inicial da Estrada de Ferro Cantareira é suprimido. Os dois ramais, Cantareira e Guarulhos, passam a sair da estação do Areal.

[Foto](#) - Bonde Centex na avenida Celso Garcia em 1963

1965

No dia 31 de maio, erradicação do ramal de Guarulhos da antiga Tramway da Cantareira.

1966

No dia 25 de março, o prefeito Faria Lima, participa da última viagem da linha de Bonde número 7 - Penha.

No dia 12 de agosto, circula o último bonde pela Avenida São João.

Desativação dos últimos bondes abertos.

1967

No dia 25 de janeiro, desativação dos bondes Centex.

1968

Na noite do dia 28 de março, extinção definitiva do serviço de bondes, após a última viagem da linha 101 - Santo Amaro. Na cerimônia de despedida, com a participação do prefeito Faria Lima e do governador Abreu Sodré, o comboio de doze bondes, todos lotados, deixou o Instituto Biológico, na Vila Mariana, por volta das 20 horas em direção ao Largo Treze em Santo Amaro.

Fontes:

(1) Dicionário Histórico de São Paulo, 1980, Antonio Barreto do Amaral

[Galeria](#)

[Links](#)

[Volta - Home](#)