



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **JUSTIFICATIVA - PL 0458/2020**

Para justificar esta homenagem, nada melhor que as palavras de quem procurou nosso mandato com a proposta, Ayrton Camargo e Silva, arquiteto e urbanista, foi secretário executivo da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), do Brasil, e Diretor Presidente da E.F. Campos do Jordão.

Durante mais de 70 anos, Waldemar Corrêa Stiel dedicou-se a pesquisar e a registrar a história do transporte urbano em São Paulo, no Brasil e também no exterior. Menino ainda, acompanhava e guardava todas as histórias contadas pelo seu pai Augusto, eletricista da Light, responsável pela montagem dos circuitos elétricos do Teatro Municipal, sobre o cotidiano e as atividades vivenciadas na empresa canadense. Certamente essas histórias eram recheadas por muitos episódios onde os bondes eram os protagonistas, e ajudaram a despertar a atenção do menino Waldemar para esses monumentos elétricos que dominavam as ruas de São Paulo.

Na infância, uma de suas principais distrações era ficar na janela de sua casa na rua Maria Antônia anotando todos os prefixos dos bondes, bem como os respectivos horários, que por ali passavam. Apesar da insistência de sua família para que ele brincasse de outras coisas....

Por sorte o interesse do menino Waldemar foi maior que a vontade de seus pais. Com isso, suas pesquisas prosseguiram, se aprofundando, tornando-o uma testemunha viva de toda a evolução do sistema de bondes da cidade de São Paulo. Cada veículo era conhecido pelo seu prefixo, pela linha que operava, pelas reformas que passou e pela Casa de Carros que o abrigava. A intimidade com os elétricos era tamanha que conhecia até os motorneiros que os dirigiam.

Mas seu conhecimento era muito mais profundo que o simples registro cotidiano da vida tranviária<sup>1</sup> da cidade. Stiel conhecia também as especificações técnicas de cada modelo, as origens do projeto e dos fabricantes, quais cidades também operavam modelos similares, e com o tempo, se aprofundou no exame da legislação de transportes da cidade, nos planos de melhoria, garimpando também variada documentação sobre inúmeras outras informações dos sistemas.

E como a pesquisa é como um rio que ao longo de seu curso se aprofunda, suas atividades acabaram por se estender para o sistema de ônibus e trólebus, em São Paulo e em outras cidades do Brasil e também do exterior que os possuíam.

Além da absoluta competência no desenvolvimento de suas pesquisas, Waldemar Stiel era completamente generoso em compartilhar seu conhecimento com outras pessoas que também demonstrassem interesse no tema.

Tive a oportunidade de conhecê-lo aos 14 anos, quando, a pretexto de realizar uma entrevista com ele para um jornal juvenil que dirigia, tornei-me seu amigo, e mais do que isso, seu admirador, fazendo dele meu grande mestre e mentor no mundo da história dos transportes urbanos.

Acompanhei a edição de seu primeiro livro, ainda em 1977, partilhando de sua alegria na ida à editora que o publicaria no ano seguinte, a MacGraw Hill, não mais existente. E em janeiro de 1978, o grande lançamento, no Rio de Janeiro, no primeiro congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos. Evento que nem sonhava eu em estar presente.

Estimulado pela sua trajetória, e por minha vontade de fazer algo em defesa dos bondes, entabulamos a ideia de formar uma entidade dedicada à preservação de bondes,

trólebus e ônibus, em parte estimulado por Patrick Dollinger, que pouco antes tinha liderado a criação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. E assim, em 1980, era criada, juntamente com Jorge Françaço e Carlos Aberto Romitto de Carvalho, entre outros, a Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo, a APMTC, entidade pioneira no Brasil a atuar nesse tema.

Em 1984, Waldemar Stiel dá nova e importante contribuição ao país, com a edição de seu segundo livro, dedicado à história do transporte público no Brasil, dessa vez em edição especial patrocinada pelo governo federal, por meio da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

Para seu lançamento, ainda estudante, organizei uma grande exposição no Museu da Imagem e do Som, seguida de um debate sobre os reais motivos sobre o fim dos bondes em São Paulo.

Ao longo do debate, que contou com a participação de Maria Eliza Carrazoni, importante consultora responsável pela estruturação do programa Preserve, do Ministério dos Transportes, discutimos a necessidade de criar um Museu dos Transportes Urbanos em São Paulo. O representante da CMTC, Gilberto Lehfeld, gostou da ideia, disse que aceitaria o desafio! E de fato pouco tempo depois, sob sua liderança, era inaugurado o Museu da CMTC. A APMTC pôde ajudar em sua estruturação, indicando onde havia bondes que poderiam compor o acervo, bem como contribuindo na identificação das peças, trabalho desenvolvido zelosamente por Stiel.

Anos mais tarde, Waldemar concluíra seu terceiro livro, e mais uma vez, enfrentava dificuldades em encontrar um editor que se interessasse pelo projeto. Nas voltas que a vida dá, à época eu atuava na direção da mesma ANTP onde havia sido lançado o primeiro livro de Stiel. Consegui desenvolver o projeto de lançamento, enquadrando-o na lei Rouanet, obtendo patrocínio para sua publicação. E assim, em setembro de 2001, em Porto Alegre, no Congresso da entidade, era lançado o livro, coroando mais de 10 anos de tentativas de editá-lo.

Dr. Waldemar Stiel, foi casado com D. Theresa Nieri STiel, com que teve seu único filho, Augusto Stiel Neto, que lhe deu uma netinha, enorme alegria em seus últimos anos de vida.

Depois de uma longa vida dedicada à preservação da história dos transportes, Stiel nos deixou em 29.05.2011. Ele deixa uma vida de exemplo na rigorosa e permanente pesquisa do mundo do transporte coletivo, bem como na extrema generosidade em compartilhar seu conhecimento com quem quer que fosse, sempre que podendo, estimulando e auxiliando os mais jovens a desenvolver pesquisas sobre esse tema tão caro a ele, que por quase 35 anos teve o privilégio de vivenciar.

E é justamente essa sua grandeza, esse seu desprendimento, essa sua dedicação que o farão perene entre nós.

---

<sup>1</sup> tranviária: tem origem no inglês tramway: via férrea de trilhos chatos, para bondes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 05/08/2020, p. 72

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br).