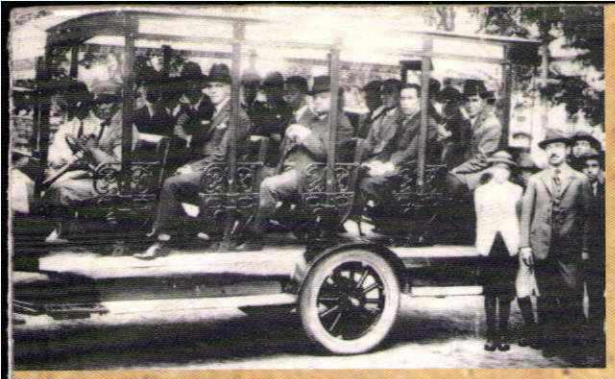
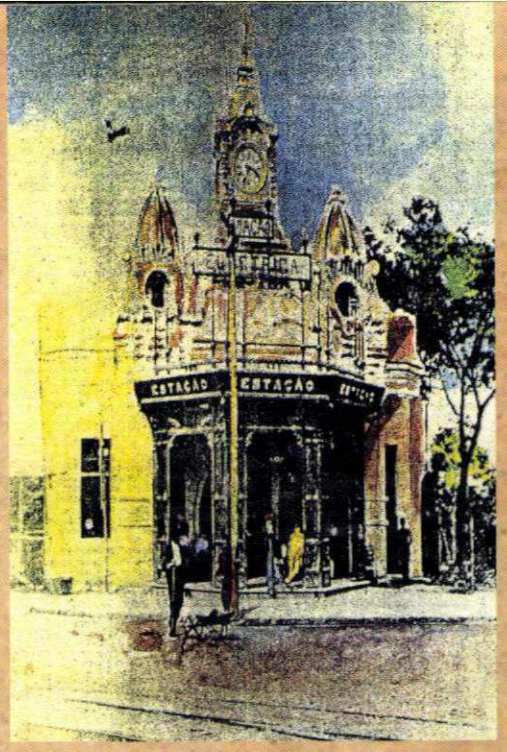
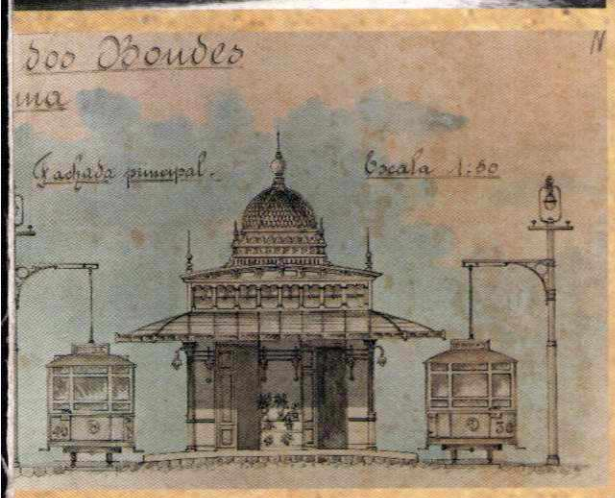
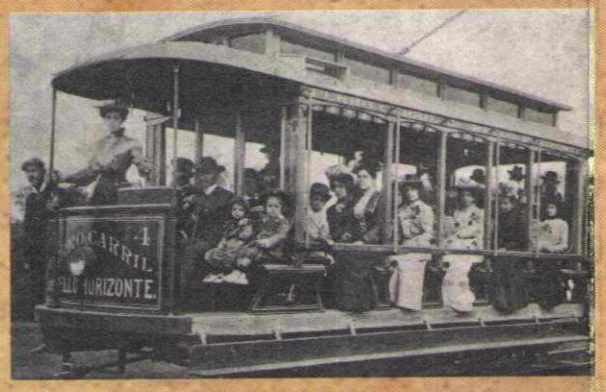
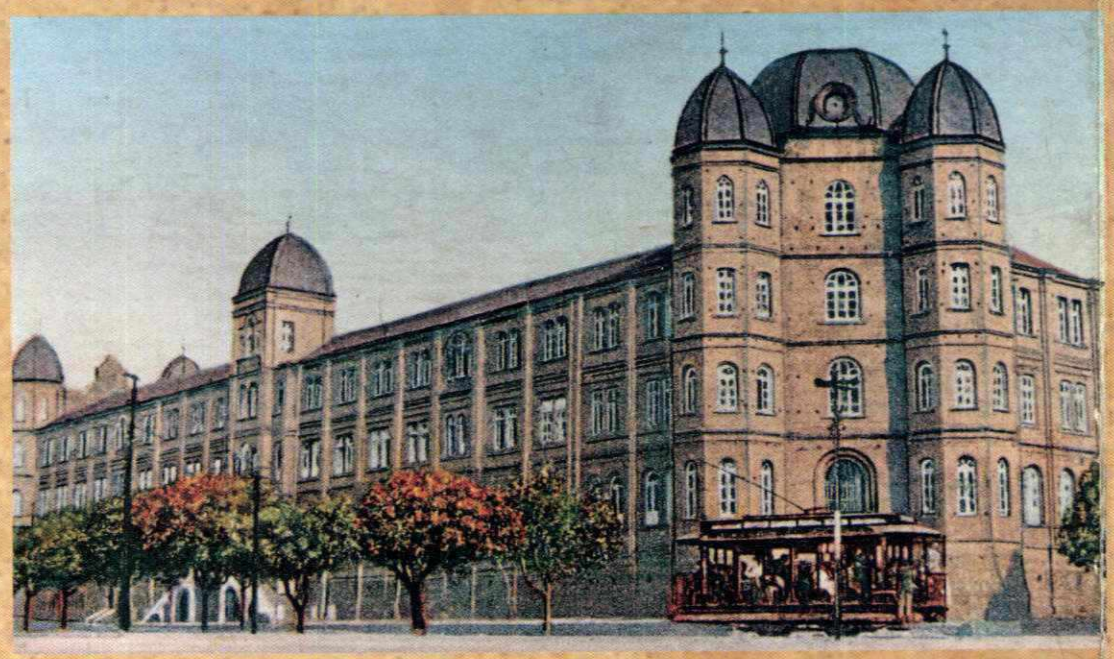










OMNIBUS

UMA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM BELO HORIZONTE

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO
GOVERNO DE MINAS GERAIS

BELO HORIZONTE
PREFEITURA MUNICIPAL

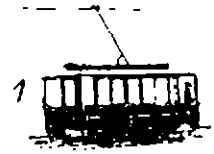
BHTRANS

VOLVO

F.J.P. - BIBLIOTECA

90015731

NÃO DANIFIQUE ESTA ETIQUETA

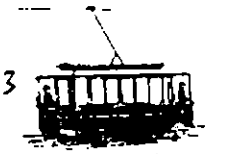


OMNIBUS

UMA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM BELO HORIZONTE

COLEÇÃO CENTENÁRIO

VOLVO - presente na história dos transportes brasileiros desde 1934.



656.025.2(815.1)
054
ex.2

OMNIBUS

UMA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM BELO HORIZONTE

Sistema Estadual de Planejamento
Fundação João Pinheiro
Centro de Estudos Históricos e Culturais

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte
BHTRANS

Belo Horizonte
1996

Governador
EDUARDO AZEREDO

Secretário de Estado do Planejamento e Coordenação Geral
WALFRIDO MARES GUIA

Presidente da Fundação João Pinheiro
ROBERTO BORGES MARTINS

Diretora do Centro de Estudos Históricos e Culturais
ELEONORA SANTA ROSA

Prefeito
PATRUS ANANIAS DE SOUSA

Presidente da BHTRANS
ANTONIO CARLOS RAMOS PEREIRA

Diretor de Transportes Públicos
JOÃO LUIZ DA SILVA DIAS

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO
BIBLIOTECA
No 15131
Vol. ... Ex 2
Data 07 / 11 / 96

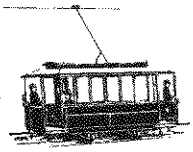
ISBN 85-85930-06-3

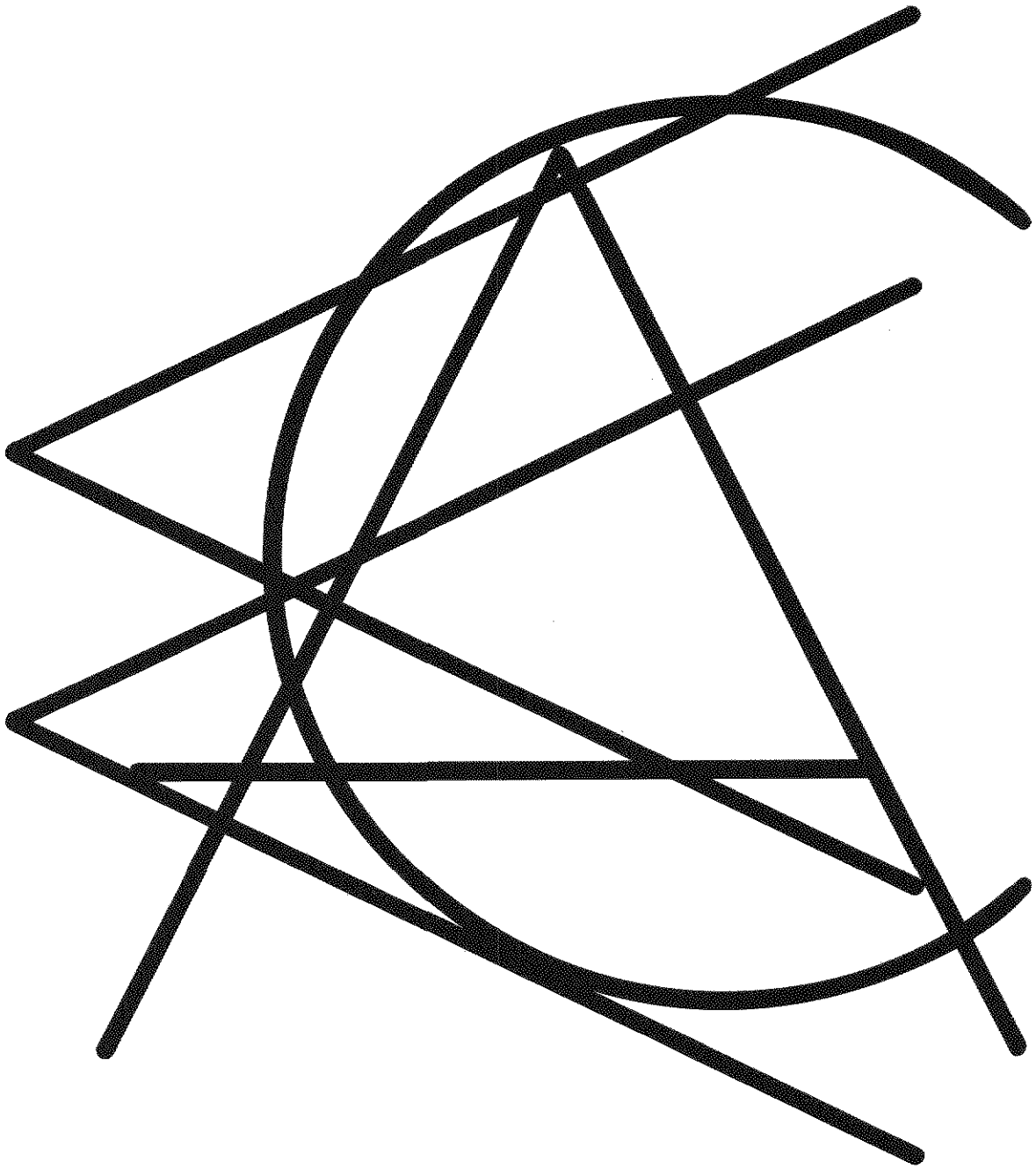
055 Ominibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte/Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais.- Belo Horizonte: Fundação Joao Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996. 380 p. : il (Coleção Centenário)

I.Transportes coletivos- Belo Horizonte- História I. Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais II.Série

CDD: 629
CDU: 629.1-453

Elaborada pela Divisão de Planejamento e Divulgação da Biblioteca Universitária da UFMG.





FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO
GOVERNO DE MINAS GERAIS

BELO HORIZONTE
PREFEITURA MUNICIPAL

BHTRANS

VOLVO

COLEÇÃO CENTENÁRIO

Coordenação editorial
ELEONORA SANTA ROSA

Projeto gráfico e arte
SEBASTIÃO NUNES

Edição de texto
ANTÔNIO CARLOS MALDONADO BRAGA

Acompanhamento
MARIA DO CARMO ANDRADE GOMES
KÁTIA KAUARK LEITE

Produção executiva
ROSELI RAQUEL A. FREIRE DOS SANTOS

Fotografia
DANIEL COURY

Revisão de texto e normalização
MARIA DE LOURDES COSTA DE QUEIROZ

O M N I

OMNIBUS - UMA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM BELO HORIZONTE

EQUIPE TÉCNICA

Supervisão geral
ELEONORA SANTA ROSA

Coordenação
MARIA DO CARMO ANDRADE GOMES

Pesquisa e redação final
MARIA DO CARMO ANDRADE GOMES
MARIA VERÔNICA CAMPOS
MARCUS VINÍCIUS G. DA CRUZ

Pesquisa e redação do texto base sobre evolução urbana
DENISE MADSEN MELO
JASON BARROSO SANTA ROSA

Acompanhamento BHTRANS
KÁTIA KAUARK LEITE
HÉLCIO RIZZI

Projeto original
JUSSARA FRANÇA

Apoio
IZABEL DE CARVALHO PEREIRA
LUÍS FERNANDO COSTA

Estagiários
ALEXANDRE SALLES PIMENTA
DAYAN BOTELHO DE CASTRO
FERNANDA FALCI
DANIELA GUSMÃO FIGUEIREDO

Secretária/digitação
MÔNICA MOREIRA ESTEVES

OMNIBUS: Palavra latina que significa para todos.

Poucos são os serviços públicos que manifestam as potencialidades e os limites de uma cidade de forma tão abrangente como o de transporte. Instrumento poderoso para unir pessoas, encurtar distâncias, possibilitar trocas e atender aos mais diferentes desejos, constitui, também, espaço de socialização, posto que coletivo, de convívio, de encontros, lugar privilegiado de se observar a cidade, suas ruas e avenidas, praças e jardins, seus contornos, sua gente.

Indispensável ao progresso e ao convívio social, o transporte pode, entretanto, transformar-se em pesado ônus para a população que mora nas periferias, para aqueles que passam horas num veículo desconfortável e cheio, que demora a passar ou atrasa, vítima de constantes congestionamentos. Para essas duas faces do transporte, uma mesma direção: pensá-lo, planejá-lo e executá-lo com os olhos voltados para a qualidade desejada por seus usuários. Esta deve ser a preocupação central do Poder Público, responsável pela sua gestão.

Destaco o valor deste *Omnibus - Uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte* por revelar, tanto para o Poder Público como para todos os cidadãos, a importância significativa do transporte coletivo no processo de desenvolvimento da cidade e por reafirmar a necessidade permanente de se investir em sua melhoria.

É com alegria que vejo colocada à disposição desta geração e das outras que virão a memória da Comissão Construtora da Nova Capital e da Companhia de Viação Urbana de Minas Gerais, a lembrança dos bondes que subiam Bahia e desciam Floresta e dos trólebus, até chegar aos dias de hoje. Dias do centenário da nossa cidade, da municipalização do transporte coletivo, através da BHTRANS, dias em que o *BHBUS* vem reestruturar o sistema de transporte coletivo em Belo Horizonte e criar uma rede integrada de transporte, racionalizando e tornando mais acessível a sua utilização. Só assim, exercitando com plenitude e de forma coletiva o nosso direito de ir e vir, estaremos caminhando rumo a uma cidade mais fraterna e melhor para se viver.

PATRUS ANANIAS DE SOUSA
Prefeito de Belo Horizonte

... de modo que a cada segundo a cidade infeliz contém uma cidade feliz que nem mesmo sabe que existe.

Ítalo Calvino

Tornou-se lugar comum, nos últimos tempos, citar *As Cidades Invisíveis*, de Calvino, talvez na busca de um farol poético capaz de trazer luz à complexidade dos problemas urbanos. Ainda que correndo o risco da vulgaridade, é difícil resistir à tentação. Na primeira leitura deste delicioso *Omnibus - Uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte*, uma inquietação permanecia, cutucando lá no fundo: qual o mote, que fio condutor deve orientar a leitura? Especialistas, curiosos, trabalhadores do setor ou militantes do movimento popular certamente encontrarão nestas páginas um farto e cuidadoso material. O desafio, porém, é identificar um denominador comum, uma mesma estação de chegada, que permita a todos, qualquer que tenha sido o roteiro escolhido, dialogarem entre si.

Como os caminhos que levam a Roma, este livro oferece múltiplas opções. A primeira e aparentemente mais simples - simplicidade enganosa! - vem no folhear. Fotos, charges e mapas remetem-nos a uma Belo Horizonte que já não existe. O tempo congelado no fotograma e o traço que sintetiza a crítica compõem sozinhos um espaço com vida própria. Versos de Drummond, fragmentos das memórias de Pedro Nava permitem-nos desvendar uma intrincada teia de relações sociais que vieram conformando o desenho da cidade.

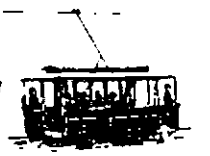
Mais que nos projetos de Aarão Reis, foi no jogo de interesses, na especulação imobiliária, na disputa entre o público e o privado que Belo Horizonte veio sendo construída. Mas também na resistência, na greve dos trabalhadores da Força e Luz em 1934, nos movimentos por transporte dos anos 70 e início dos 80, no *Jornal dos Bairros*.

Por trás da cidade planejada havia uma outra, ilegal, clandestina, que teimava em existir. A luta pela inclusão no espaço urbano era, e ainda é, uma das facetas mais visíveis na busca da inclusão social. Talvez aí esteja o fio condutor. Para além do interesse específico de cada um que passear por estas páginas há um elemento sempre presente, marcante: a qualidade do transporte coletivo é indicador de democracia.

Dos bondes ao trem metropolitano, das primeiras lotações ao *BHBUS* que se inicia, há sempre, por trás, um projeto político. Este livro, ao clarear esses projetos, oferece-nos mais condições para que a "cidade feliz" de que fala Calvino venha a desabrochar. Apostando na cidadania, a nossa Belo Horizonte, menina moça ainda aos 99 anos, pode muito mais que aproximar e integrar com dignidade. Está ao nosso alcance um transporte verdadeiramente humano, base de uma sociedade que afirma a esperança.

A história, esta História, avaliza a possibilidade.

ANTONIO CARLOS PEREIRA
Diretor-Presidente da BHTRANS



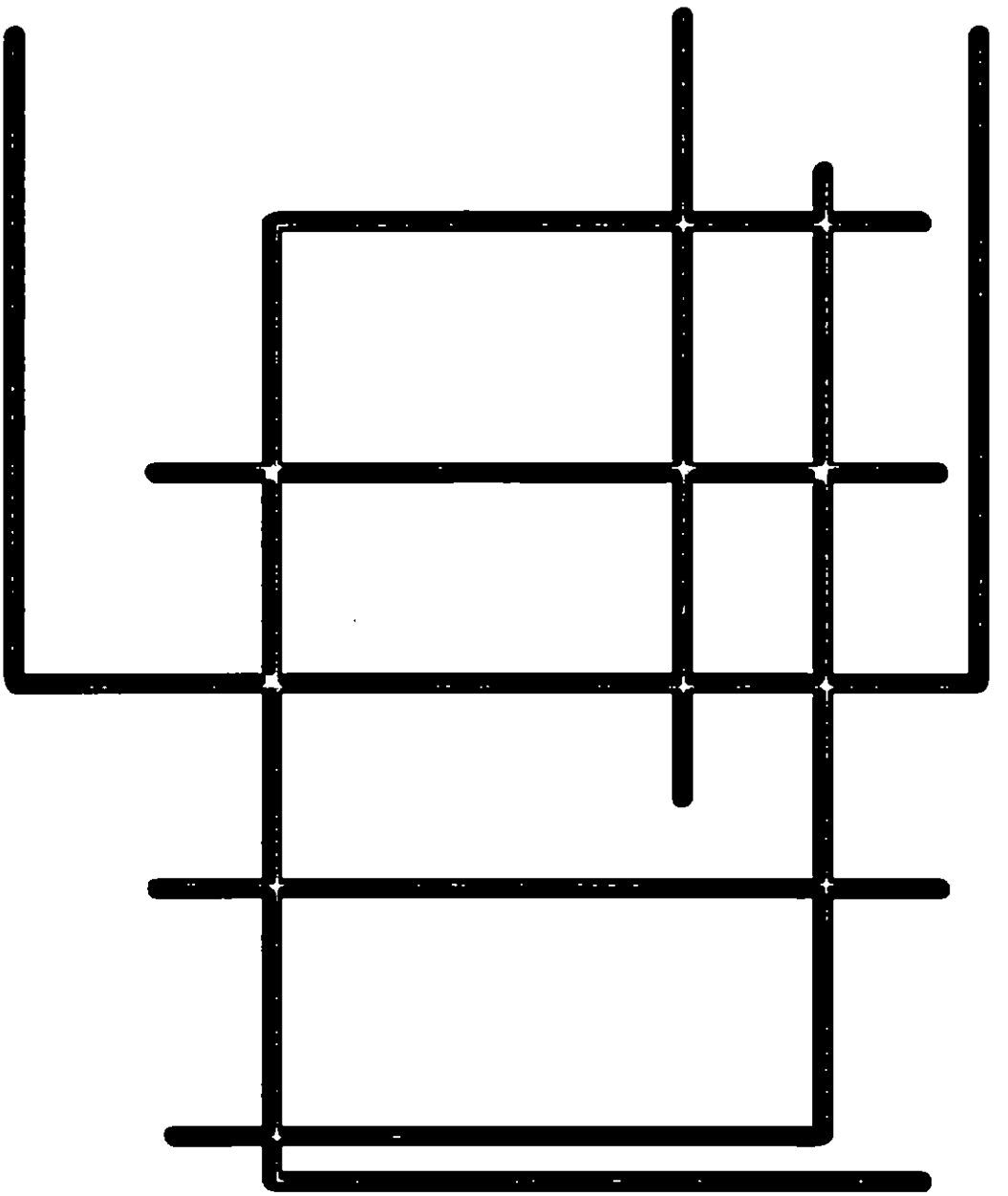
Recorrer a explicações sobre a importância do passado pode parecer leviandade. No entanto, na apresentação deste trabalho, *Omnibus - Uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte*, devemos repetir a obviedade sem constrangimento: são as estruturas históricas que delineiam o perfil da atualidade, sustentam-no e tornam possíveis as melhores projeções futuras. São essas as características da virtude da Prudência, tradicionalmente representada por uma escultura com três faces. Penso nisso quando entregamos ao público mais uma publicação de História do nosso Centro de Estudos Históricos e Culturais (CEHC), esperando que seja uma colaboração para o desenvolvimento de nossa Capital.

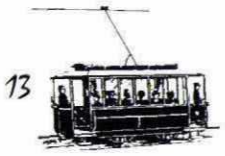
Belo Horizonte é a nossa paisagem. Compartilhamos suas transformações e contradições da mesma forma como lembramos os fatos marcantes de nossas famílias. Nós e nossos pais abrimos este espaço para um novo tempo: o da criação da República Brasileira, seguindo uma onda de novos desejos e inusitadas perspectivas de liberdade. Os resultados não são, hoje, os do sonho inaugural. Temos problemas e circunstâncias que não foram previstos, mas o reavivamento da memória, ainda bem próxima, deve colaborar nas modificações contemporâneas entendendo as dificuldades da vivência urbana, como, por exemplo, as dos transportes coletivos.

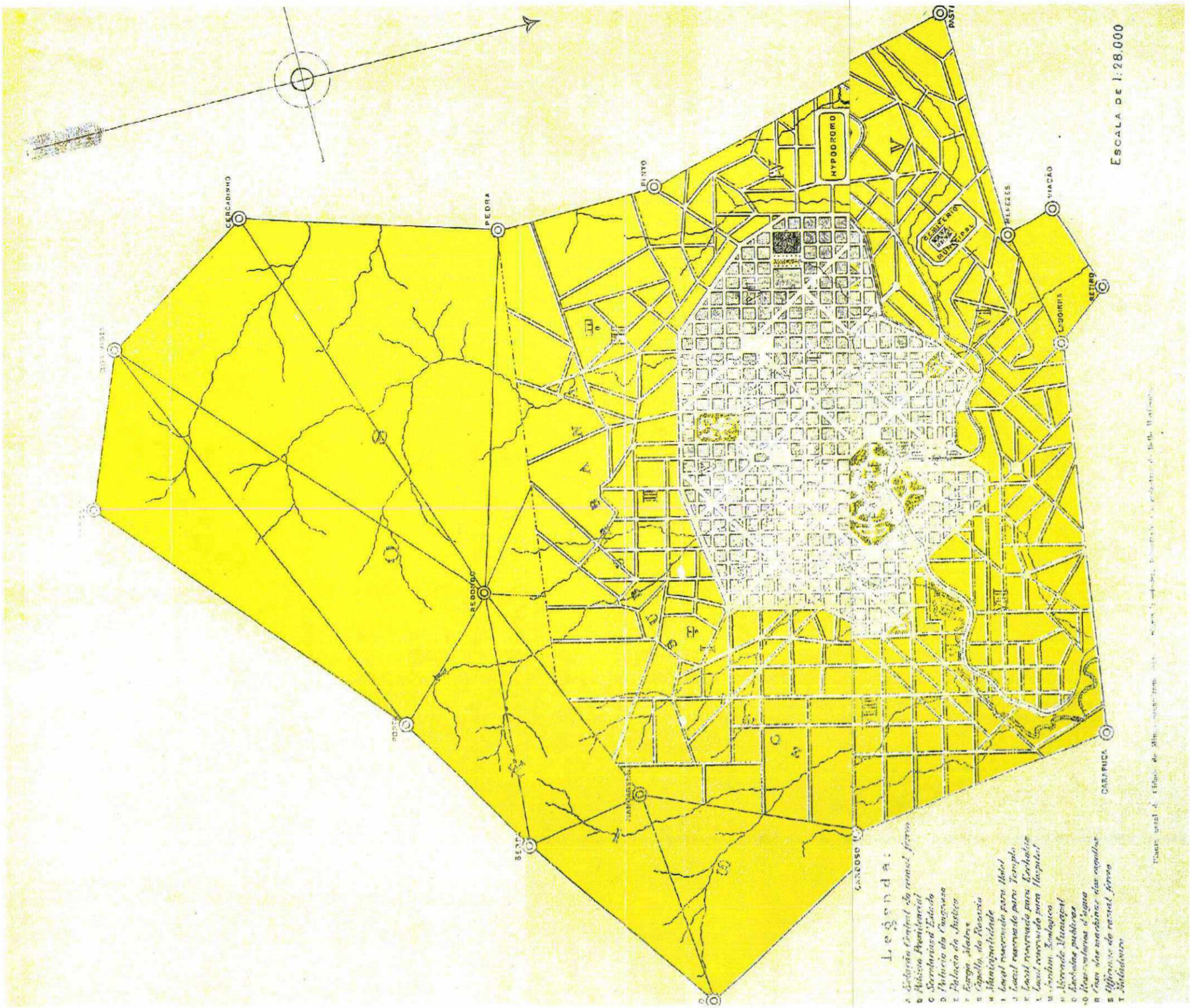
Este livro, elaborado pelo Centro de Estudos Históricos e Culturais da Fundação João Pinheiro, a partir do projeto patrocinado pela BHTRANS, faz parte da nossa *Coleção Centenário*. Trata-se de uma série de publicações sobre as várias faces de Belo Horizonte. É um trabalho oportuno, com relação às comemorações dos 100 anos da criação da Capital, no sentido de festividade e celebração, mas é muito mais o aproveitamento de um instante propício às reflexões e análises sobre a cidade que se torna centenária numa era de intensa atividade e de profundas transformações.

Omnibus - Uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte é uma contribuição da Fundação João Pinheiro e da BHTRANS, sob os auspícios da VOLVO, para as instituições públicas, empresas, escolas e pessoas interessadas em compreender e resolver as grandes dificuldades de uma metrópole desenhada para ser moderna e, antes de tudo, ser a Cidade de Minas.

ROBERTO BORGES MARTINS
Presidente da Fundação João Pinheiro

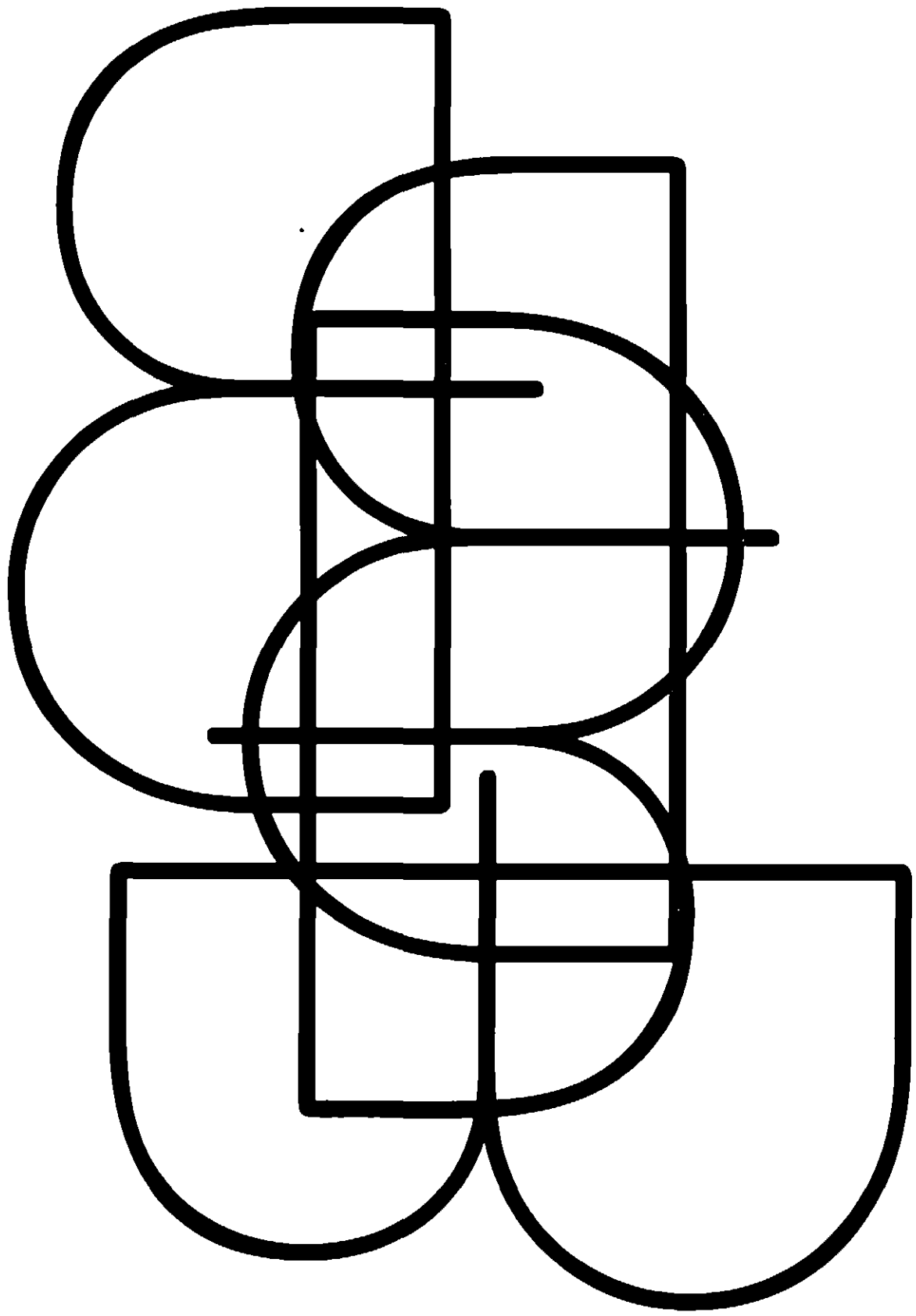


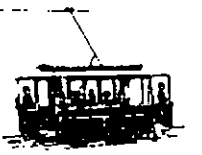




2 - Planta da Comissão Construtora da Nova Capital.

BIBLIOTECA DA
FUNDACAO JOAO PINHEIRO





SUMÁRIO

Introdução - 21

Capítulo 1
Sonho geométrico & linhas de aço - 29

Capítulo 2
Marcha lenta nos percursos - 57

Capítulo 3
Mudança de direção - 75

Capítulo 4
Passageiros e pingentes - 95

Capítulo 5
O progresso sobre rodas - 153

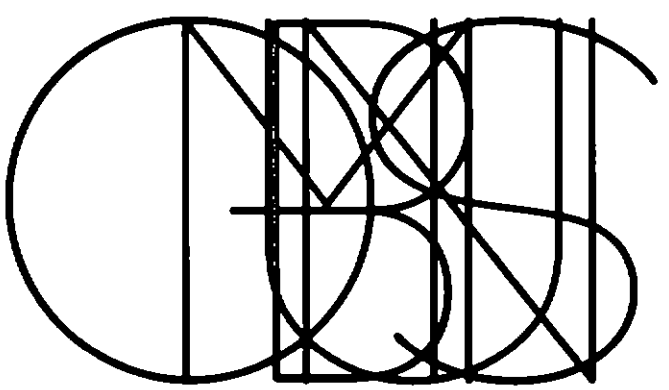
Capítulo 6
A paisagem se move cada vez mais rápido - 229

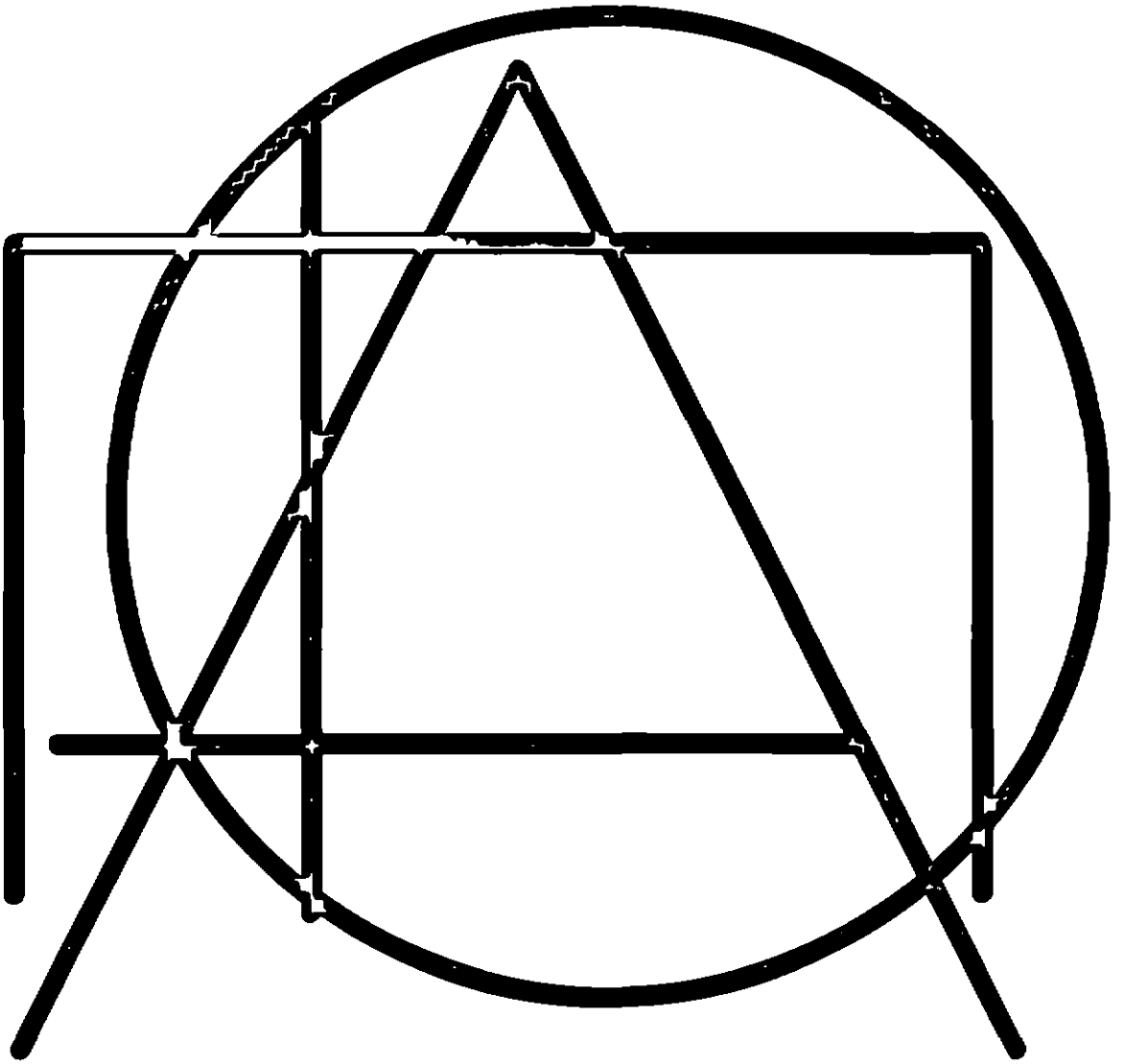
Capítulo 7
Sete anos de mil problemas - 271

Capítulo 8
Labirintos da centralização - 297

Considerações finais: o horizonte possível - 321

Bibliografia - 337

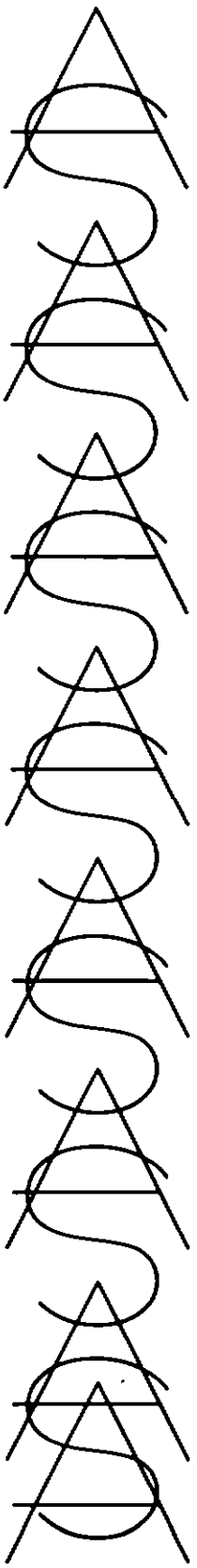




LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACO	Ação Católica Operária
Ambel	Assembléia Metropolitana
Amforp	American & Foreign Power Company
APCBH	Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte
APM	Arquivo Público Mineiro
BDMG	Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais
BHTRANS	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BPTRAN	Batalhão de Polícia de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais
BTRAN	Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais
Cevu	Companhia Mineira de Eletricidade e Viação Urbana
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCP	Comissão Central de Preços
CCT	Câmara de Compensação Tarifária
CDL	Clube dos Dirigentes Lojistas (atual Câmara dos Dirigentes Lojistas)
Cedeplar	Centro de Demografia e Planejamento Regional
Cemig	Centrais Elétricas de Minas Gerais (hoje Companhia Energética de Minas Gerais)
CEP	Comissão Estadual de Preços
CFLMG	Companhia Força e Luz de Minas Gerais
CICI	Centro das Indústrias das Cidades Industriais
Cinco	Centro Industrial de Contagem
CIP	Conselho Interministerial de Preços
CNAEE	Conselho Nacional de Águas e Energia
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
DBO	Departamento de Bondes e Ônibus
DER-MG	Departamento de Estradas e Rodagem
Detran	Departamento Estadual de Trânsito
DMBO	Departamento Municipal de Bondes e Ônibus
DMTC	Departamento Municipal de Transportes Coletivos
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DOE	Delegacia de Ordem Econômica
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFOM	Estrada de Ferro Oeste de Minas
EME	Esquema Metropolitano de Estruturas
Fabus	Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus

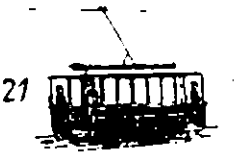
Face/UFMG	Faculdade de Ciências Econômicas/UFMG
Fafich	Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
FDTU	Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos
Febem	Fundação Estadual do Bem-Estar do Menor
Fiemg	Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais
Finame	Programa de Financiamento de Máquinas e Equipamentos
Fundep	Fundação do Desenvolvimento do Ensino e Pesquisa
Geipot	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
Getec	Grupo de Estudos e Trabalho em Educação Comunitária
IAB	Instituto dos Arquitetos do Brasil
IAPI	Instituto de Assistência e Previdência dos Industriários
IEPHA-MG	Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
IPC	Índice de Preços ao Consumidor
IPVA	Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores
JOC	Juventude Operária Católica
MDB	Movimento Democrático Brasileiro
Metrobel	Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte
MHAB	Museu Histórico Abílio Barreto
Momti	Modelo Metropolitano de Transporte Integrado
NTU	Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos
Pace	Plano para a Área Central
Pacott	Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transportes e Trânsito
PCCS	Projeto de Controle Centralizado de Semáforos
PDIES	Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social
PDT	Partido Democrático Trabalhista
Plambel	Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PM	Polícia Militar
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
POP	Programa Ordinário de Pavimentação
POS	Plano de Ocupação do Solo
Probus	Programa de Organização do Transporte Público
PUC-MG	Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
Regap	Refinaria Gabriel Passos
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
SAGMACS	Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais



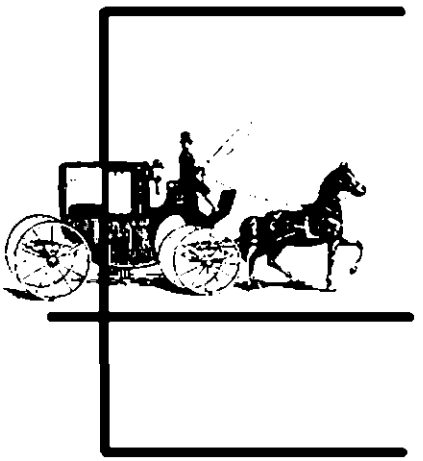
SESC	Serviço Social do Comércio
SET	Serviço Estadual de Trânsito
Setransp	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte
Sinduscon	Sindicato da Construção Civil do Estado de Minas Gerais
Sintappi	Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Assessoramento, Pesquisas, Perícias e Informações no Estado de Minas Gerais
SMAD	Secretaria Municipal de Administração
SMMA	Secretaria Municipal do Meio-Ambiente
SMTC	Superintendência Municipal de Transportes
Sudecap	Superintêndencia de Desenvolvimento da Capital
Sudecon	Superintendência de Desenvolvimento de Contagem
Sumoc	Superintendência da Moeda e do Crédito
Terbel	Terminal Rodoviário de Passageiros de Belo Horizonte
Transbel	Transportes Coletivos de Belo Horizonte
Transmetro	Transportes Metropolitanos
Transnazaré	Transporte Nossa Senhora de Nazaré Ltda.
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
Uninorte	Transportes Unidos Região Norte Ltda.
UTP	União dos Trabalhadores da Periferia de Belo Horizonte
VLT	Veiculo Leve Sobre Trilhos

3 - *"Suave bonde burocrático,*
atrasado bonde sob a chuva
que molha os bancos sob cortinas emperradas,
bonde amarrado à vida de 50
mil passageiros, minha gôndola,
meu diário bergantim, meu aeroplano,
minha casa particular aberta ao povo,
eu te saúdo, te agradeço; e em pé no estribo,
agarrado ao balaústre,
de modesto que és, faço-te ilustre."

(*Carlos Drummond de Andrade*, Boitempo IV).



INTRODUÇÃO



Este livro se integra a outras histórias setoriais produzidas pelo Centro de Estudos Históricos e Culturais da Fundação João Pinheiro, compondo a *Coleção Centenário*, em função dos cem anos de Belo Horizonte.

O texto básico faz parte de um projeto de pesquisa patrocinado pela BHTRANS e realizado pelo CEHC em colaboração com o IEPHA/MG.*

O inegável significado histórico e social da questão, traçado ao longo de cem anos pelas pessoas que emprestaram suas identidades à configuração da Cidade, edificando e montando uma paisagem inquieta nos sertões das antigas minas, não fez surgir ainda um estudo que gerasse conhecimentos à altura do tema.

A pesquisa, mesmo embrionária e polêmica, traz a esta edição características inéditas e interessantes. Os transportes coletivos que riscaram o desenho da Capital foram tratados pela historiografia e outras disciplinas com estudos parciais que apenas tangenciaram a questão. E a bibliografia especializada, com muitos trabalhos técnicos, abordou aspectos históricos, mas sempre de forma pontual.

No entanto, a diversidade dos problemas e as abordagens possíveis fizeram que esta edição optasse por eixos de investigações determinados: a atuação do Poder Público, as queixas e reivindicações populares, os bondes e ônibus como modalidades predominantes, relacionando a evolução urbana com os diferentes sistemas de transporte coletivo. Esta narração, mesmo panorâmica, satisfaz plenamente as propostas do projeto inicial, financiado pela BHTRANS, indo além das expectativas em certos momentos.

* O Relatório Técnico, contendo informações detalhadas sobre o assunto, está à disposição dos interessados na Biblioteca da Fundação João Pinheiro e na BHTRANS.

As reivindicações, as reclamações individuais e os movimentos organizados são indícios da diversidade de desejos dos usuários quanto à apropriação da cidade e à construção da cidadania. Nos primeiros anos, a lógica segregativa dos órgãos oficiais, consolidada pela especulação dos terrenos urbanos, empurrou a população de baixo poder aquisitivo para as zonas suburbanas. Desde então, surgiram as primeiras solicitações pela implantação, extensão ou melhoria do sistema de transportes coletivos. Ao longo das décadas seguintes, essas reivindicações cresceram e revelaram permanente precariedade dos serviços prestados, acirrando-se à medida que a Cidade adquiria contornos de metrópole.

A priorização de bondes e ônibus constitui uma opção pela importância desses meios de transporte na história da Capital. Ambos responderam – o bonde na primeira e o ônibus na segunda metade do século – à quase totalidade do transporte da população. São elementos tão presentes na paisagem como as próprias ruas por onde passavam, conforme mostram as velhas fotos ou os novos registros visuais da metrópole centenária. Especificamente quanto aos ônibus, destacam-se a sua origem e evolução desde os anos 20 e 30, com iniciativas individuais ou familiares atuando no sistema amplamente controlado pela Companhia Força e Luz.

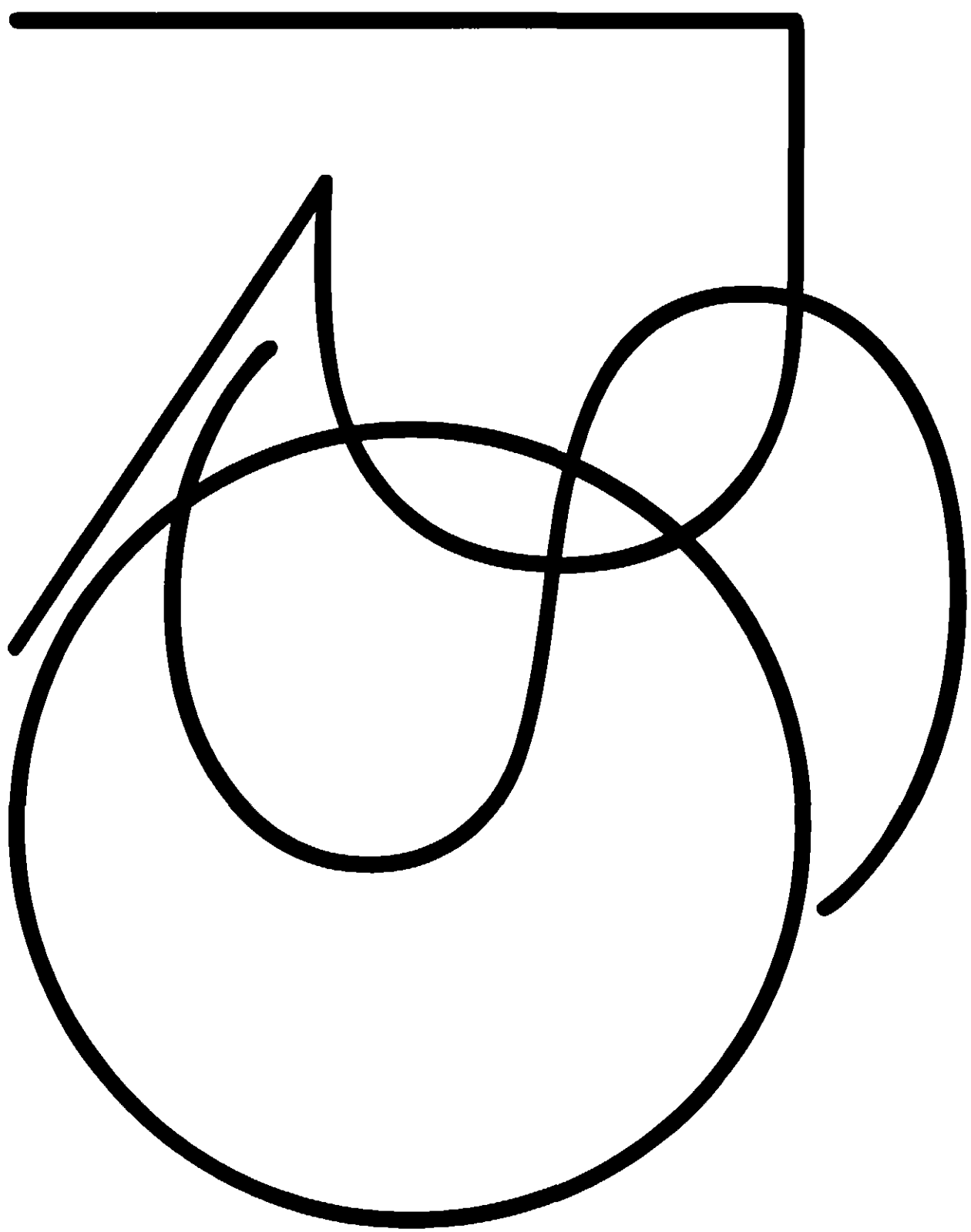
São abordadas também outras tipologias, como o trem suburbano, o trólebus e o metrô, que, apesar do inegável significado como experiências e potencialidades que encerram, respondem a números menos expressivos. São narradas as frustradas e polêmicas tentativas de implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e do trólebus moderno. Não foram tratadas, pela sua especificidade, as experiências históricas com os carros individuais de aluguel, desde os antigos coches de tração animal aos modernos sistemas de táxis.

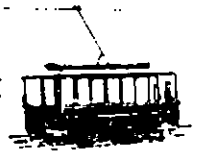
Compreender a ligação que se estabeleceu historicamente entre a formação urbana e os sistemas de transportes coletivos é outro objetivo. Além dos condicionamentos impostos pela configuração viária do tecido urbano e da adaptabilidade das diversas tecnologias de transportes coletivos, os fluxos de deslocamento e assentamento populacional na Capital foram fundamentalmente regidos pelo critério da acessibilidade. Assim, a questão dos transportes sempre esteve intimamente relacionada com o problema da habitação, pois a escolha do local de moradia é condicionada à existência de meios de transporte eficientes que garantam acesso ao comércio, à prestação de serviços e, principalmente, aos locais de trabalho. Como a questão habitacional não foi objeto de políticas públicas, planejadas ao longo da história, grande parte da população instalou-se em locais sem infra-estrutura urbana, enfrentando falta de água, luz, esgoto e transportes.

A abordagem desse tema está restrita. No entanto, a visualização desses processos interativos está presente em alguns mapas com as

4 - O bonde passeia na paisagem da cidade cartão-postal.

24





manchas de ocupação superpostas às teias dos itinerários de bondes, trens e ônibus, os marcos cronológicos mais importantes.

Toda pesquisa de natureza histórica dedicada a Belo Horizonte adquire certo ar de aventura devido ao desconhecimento das fontes preservadas, sejam elas públicas ou privadas. Em primeiro lugar, poucos são os instrumentos de pesquisa, como catálogos ou inventários, indicativos dos referidos documentos. Em segundo, as instituições, em sua quase totalidade, não implementam políticas de preservação de seus acervos, restando apenas conjuntos fragmentados, inorgânicos e papéis desconexos.

Na pesquisa básica deste livro, todas essas dificuldades foram enfrentadas. Os principais atores sociais envolvidos – órgãos públicos, companhias privadas, associações comunitárias, sindicatos de trabalhadores – não perpetuaram sua memória. A própria história das instituições públicas ligadas ao setor explica, em parte, a perda de suas fontes documentais uma vez que ocorreram sucessivas mudanças administrativas, extinguindo-se órgãos e criando-se outros, alternando-se funções entre as distintas instâncias do Poder Público, que privatizou ou estatizou serviços de acordo com interesses predominantes. Presume-se que a cada mudança correspondeu uma dispersão documental, muitas vezes implementada conscientemente, segundo a fórmula de inaugurar o novo, eliminando totalmente o antigo.

O material de imprensa gerado ao longo de todo o período tornou-se uma fonte essencial para a elaboração deste livro. A partir da consulta aos mais diversos títulos de jornais foi possível comprovar que a documentação não apenas substituía fontes "oficiais", mas constituía fonte privilegiada. O recurso a essa fonte permitiu a ampliação de certos temas, pois, reproduzindo as palavras de CASTRO,

> *"...é sabida a importância da imprensa na vida das coletividades modernas (...). São [os periódicos] pedaços de memória que colocam em cena personagens conhecidos, muitas vezes deslocados dos lugares em que nos acostumamos a encontrá-los - o político em seus escritos estudantis, o industrial como ilustrador de um jornalzinho colegial, o poeta como chefe de-redação. Mas, uma memória que dá lugar também àquelas vozes que buscaram construir seus próprios espaços e que hoje, perdidas ou anônimas na nossa lembrança, emergem com rigor e retomam seu lugar na constelação histórica que se enuncia."*[1]

[1] CASTRO, Maria Céres Pimenta Espindola. Efemeros e permanentes; os ardis da memória da imprensa de Belo Horizonte. *In*: LINHARES, Joaquim Nabuco. *Itinerário da Imprensa de Belo Horizonte*. 1895-1954. Belo Horizonte: UFMG/CEHC – Fundação João Pinheiro, 1995. p. 22-23.

As festivas inaugurações oficiais de linhas de bonde, ônibus, trólebus ou metrô, as contínuas e insistentes queixas da população, os registros cotidianos de acidentes, greves e aumentos de passagens ou os grandes debates técnicos e políticos sobre as possíveis soluções para o problema dos transportes, tudo foi matéria dos jornais. São informações preciosas, apesar dos contornos oposicionistas ou situacionistas, ou mesmo em decorrência deles. É interessante notar que a população utilizou freqüentemente as colunas de queixas nos periódicos para expressar seus interesses, tornando tais espaços muito importantes, especialmente durante o Estado Novo e a Ditadura Militar. Impedida de associar-se livremente, encontrou nos jornais canais para relatar a massacrante situação dos transportes coletivos, pressionar pela reversão de medidas tomadas pelos operadores do sistema, denunciar os órgãos fiscalizadores e expressar os seus anseios.

Os testemunhos, em nove entrevistas com personagens empresariais, sindicais, autoridades públicas e trabalhadores do setor, foram relevantes à medida que pintaram o quadro vivo da experiência social e histórica, comprovando ou negando os discursos das fontes textuais. Ao somar outras vozes, outras versões sobre dados e fatos essencialmente polêmicos, as entrevistas introduziram uma necessária consciência da parcela de subjetividade inerente ao tratamento do tema e de suas múltiplas possibilidades.

Esta obra constrói uma narrativa panorâmica da trajetória dos transportes coletivos, atrelada ao encadeamento cronológico, com pequenos avanços e recuos impostos para garantir a integridade das informações sobre os diversos temas ou processos narrados. O enquadramento dos capítulos está definido pela atuação do Poder Público e pelo movimento pendular observado no sentido da estatização ou privatização, embora o texto privilegie outros temas considerados relevantes.

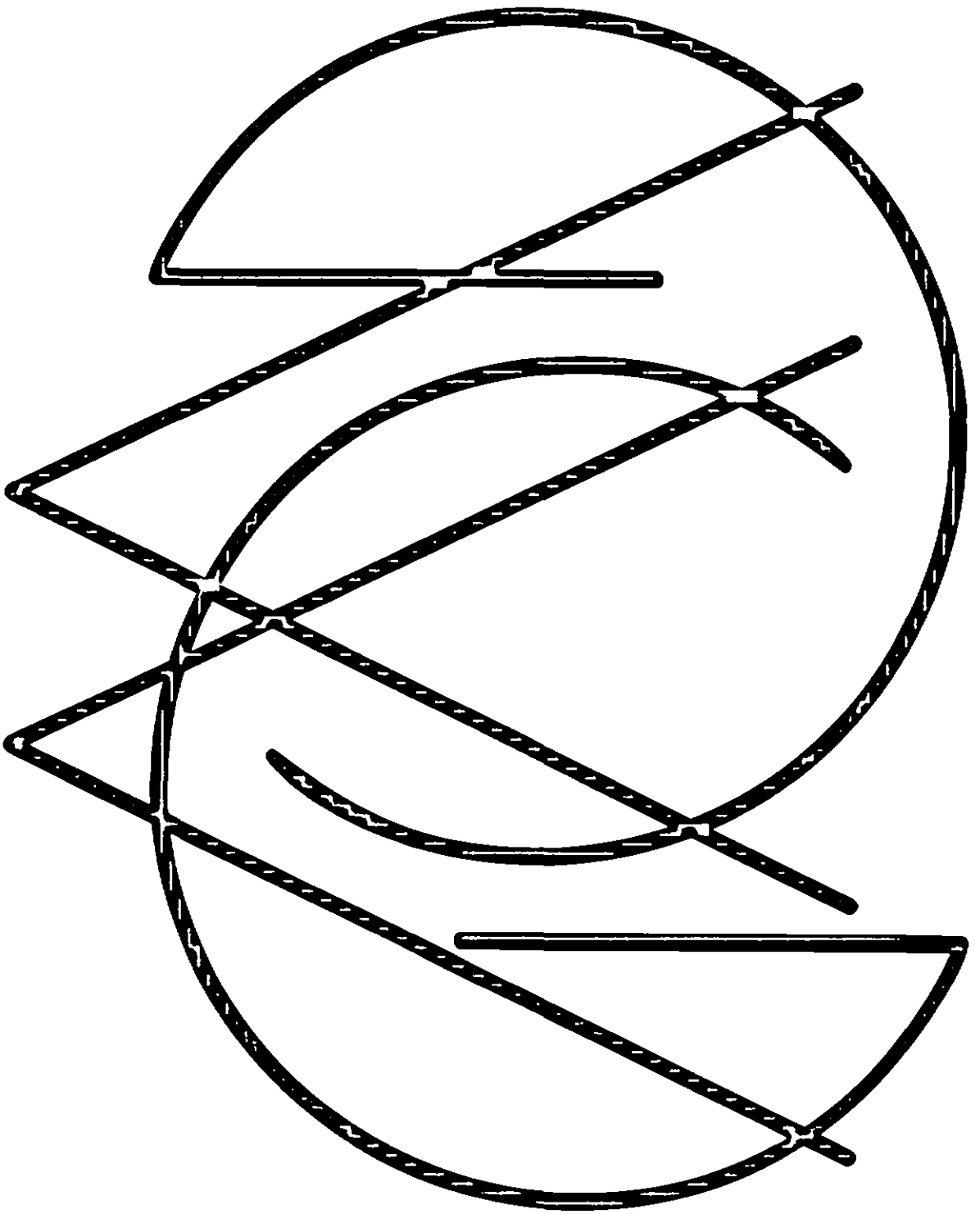
O livro não ambiciona esgotar o tema, mas traduzir o esforço de uma primeira abordagem histórica. A produção do texto orientou-se pelo interesse informativo, descendo em determinados momentos a detalhes descritivos, como no caso dos polêmicos contratos de arrendamentos dos serviços de transportes e dos sucessivos regulamentos que normatizavam os serviços e concessões de linhas. A pulsão da escrita, dada a ênfase no conteúdo informativo, ficou mais diretamente condicionada à natureza das fontes, pois buscou-se reunir a riqueza de dados dos documentos e dos trabalhos mais significativos. Foi opção consciente dos editores essa preocupação descritiva, em detrimento, em alguns momentos, do ritmo ou da qualidade da narração.

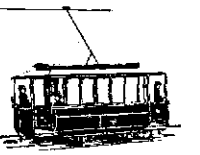
Por outro lado, os diferentes ritmos do texto são indícios das transformações no cotidiano de uma cidade em processo de crescimento.

Num primeiro momento, a história dos transportes coletivos é quase uma romântica viagem de bonde, que, pelo seu movimento lento, permite divagações na contemplação da paisagem. Através dos episódios ligados aos transportes coletivos, desde a inauguração da nova Capital até o final da década de 40, pode-se passar em revista as obras, o surgimento do "Bar do Ponto", da antiga "Agência", as reclamações contra a Municipalidade, o Carvalho de Brito, a "Força e Luz", as "meninas" do colégio Santa Maria, os acidentes, as novas linhas de bonde, os novos bairros que surgem. É um passeio por uma Belo Horizonte que, apesar de receber contínuos fluxos migratórios, é ainda uma cidade de pequeno porte. Mas a velocidade de sua expansão intensifica-se. Os grandes itinerários impostos pela contínua ampliação da mancha urbana exigem veículos cada vez mais rápidos: os ônibus, os trólebus, o metrô.

A narrativa torna-se, então, uma viagem apressada, densa, quase que saturada de fatos, dados e informações, em consonância com o ritmo intenso das transformações vividas pela Cidade. Deixando de lado o pormenor, o relato concentra-se, a partir dos anos 50, nas visões panorâmicas.

O cotidiano das pessoas também aparece na interação de diferentes grupos no espaço urbano com interesses e desejos conflitantes. É um esforço de agregação de gente dispersa no tecido urbano, de estabelecimento de ligações entre indivíduos, grupos, categorias sociais e os transportes coletivos. Através destas páginas é possível perceber os embates travados entre usuários, associações comunitárias, estudantes, sindicatos, partidos políticos, empresários, órgãos de gerenciamento dos transportes, autoridades, técnicos, entre o capital nacional e o estrangeiro. Todos esses personagens estão aqui reunidos, possibilitando relações diversas entre um conjunto extremamente heterogêneo, numa história de conflitos e arranjos, que pode ser sintetizada num caleidoscópio de pessoas, grupos e interesses.

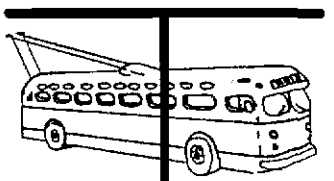




1 SONHO GEOMÉTRICO & LINHAS DE AÇO

A CRIAÇÃO DA CIDADE E A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BONDES

1894-1912



Terminava o século XIX. Belo Horizonte era o sucesso de um projeto político que demarcava para Minas Gerais o espaço urbano da nova ordem: a sede político-administrativa das elites republicanas, o marco de superação das rivalidades regionais, das disputas ideológicas e o centro de aglutinação das forças políticas do Estado.[1]

O Poder Público foi determinante nessa configuração urbana ainda na gestação do projeto, quando o engenheiro Aarão Reis concebia a nova Capital nos padrões da época, procurando adequar a mentalidade modernizante do corpo técnico à vontade política de estabelecer um novo ambiente para o exercício do poder. O projeto original concebia a cidade em três zonas: urbana, suburbana e rural. A urbana recebeu um planeja-

[1] Para uma discussão sobre as motivações e conflitos ligados à origem da cidade, ver: COELHO, Paulo Henrique Ozório. *La création de Belo Horizonte*; jeu et enjeux politiques. Grenoble, 1981. RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. Belo Horizonte, n. 39, p. 127-161, jul., 1974.

mento rigoroso, com dois aspectos fundamentais: higiene e circulação. O seu traçado ortogonal, sobreposto pelas avenidas em diagonal, pode ser entendido sob esses dois aspectos, acrescidos das idéias de urbanismo da época, baseadas em intervenções no sistema viário e apoiadas em um discurso nitidamente "higienista".

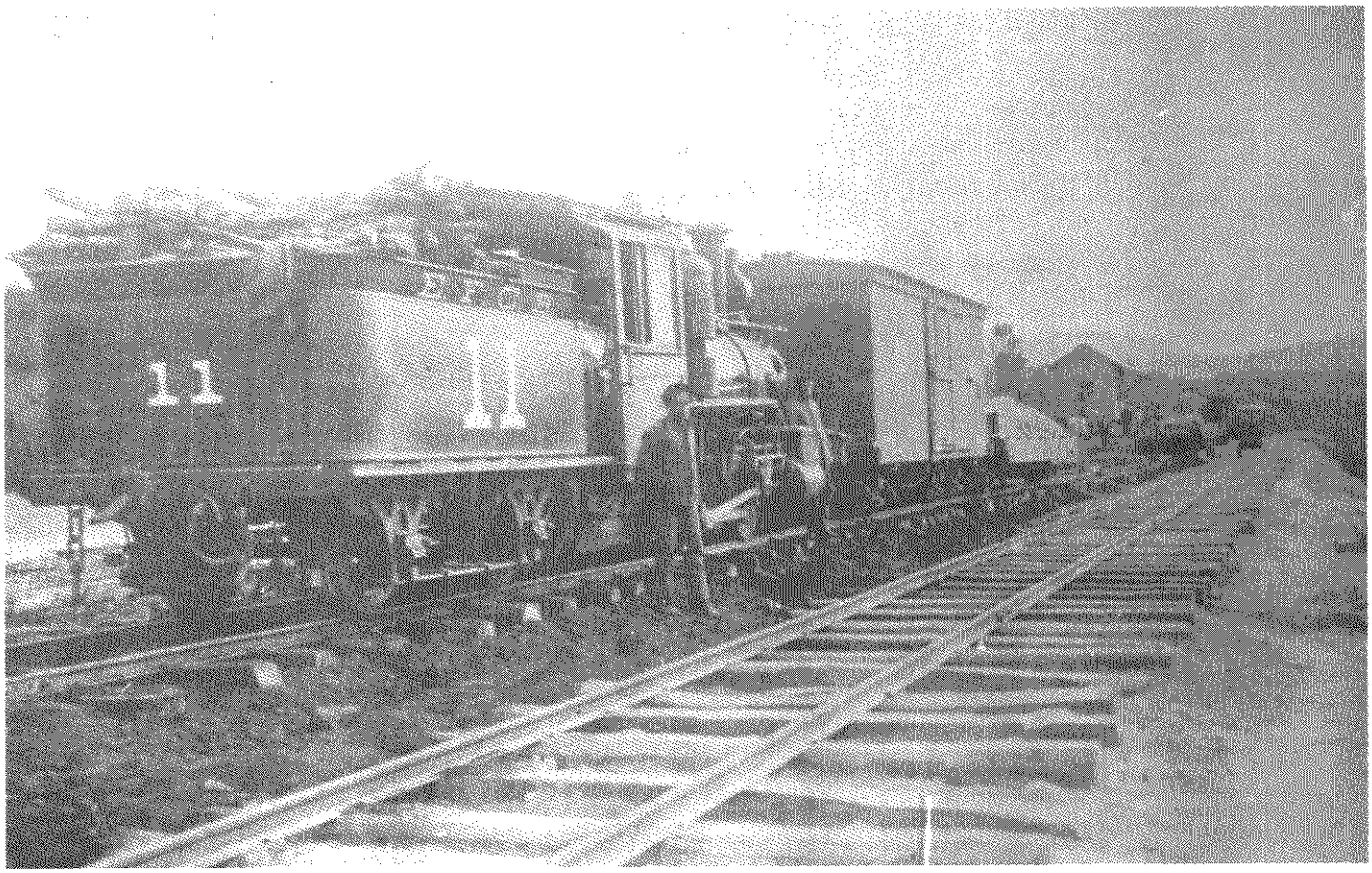
No cenário concebido em detalhes por Aarão Reis, o sistema de transportes urbanos, baseado nos bondes elétricos, era um dos elementos determinantes da escala das vias públicas, mensuradas generosamente. Entretanto, a circulação viária não significava um problema grave, só caracterizado mais tarde com a difusão do automóvel. Tratava-se, então, de organizar a circulação de um reduzido número de pedestres, veículos de tração animal e de cavalos, possibilitando para o futuro o transporte sobre trilhos. O dimensionamento pretendia também um efeito estético, à medida que a amplitude de ruas e avenidas davam monumentalidade aos espaços. No projeto para a chamada Cidade de Minas[2] estão bem expressas as idéias de modernidade e de racionalidade.

> *"...Às ruas fiz dar a largura de 20 metros, necessaria para a conveniente arborização, a livre circulação de vehiculos, o trafego dos carris e os trabalhos das collocações e reparações das canalizações subterraneas. Às avenidas fixei a largura de 35 metros, suficiente para dar-lhes a belleza e o conforto que deverão, de futuro, proporcionar à população. Apenas a uma das avenidas que corta a zona urbana de norte a sul, e que é destinada à ligação dos bairros oppostos — dei a largura de 50 metros, para constitui la em centro obrigado da cidade e, assim, forçar a população, quando possivel, a ir-se desenvolvendo do centro para a peripheria, como convém à economia municipal, à manutenção da hygiene sanitaria e ao prosseguimento regular dos trabalhos technicos. Essa zona urbana é delimitada e separada da suburbana por uma avenida de contorno, que facilitará a conveniente distribuição dos impostos locaes, e que, de futuro será uma das mais apreciadas bellezas da nova cidade..."*[3]

Esses elementos faziam parte de uma concepção urbanística do momento, em contraposição à organicidade dos traçados medievais e das primeiras cidades do Brasil-Colônia, que, de forma menos rígida, adequavam-se aos sítios, como em Salvador e no Rio de Janeiro.

[2]Originalmente Curral del Rei, em 1890, o povoado passou a denominar se Belo Horizonte. Quando da criação da Capital, a toponímia foi novamente alterada para Cidade de Minas. Em 1901, voltaria à denominação anterior: Belo Horizonte.

[3]REIS, Aarão. *Revista Geral da Comissão Constructora da Nova Capital*. In: BARRETO, Abílio. *Memoria Historica e Descriptiva*. Belo Horizonte: Rex, 1936, p. 242.



5 – Aspecto do antigo ramal férreo, construído em 1895.

É inegável a modernidade do projeto de Reis, que reproduziu as últimas tendências do urbanismo europeu. Outro elemento marcante da concepção de Reis foi a idéia do anel definido pela avenida do Contorno. Justificada a sua criação como necessária para o recolhimento de impostos, separava a área urbana da área suburbana, que deveria ser ocupada posteriormente, de acordo com o plano, apenas por residências, sítios e chácaras.

Na reforma de Paris, em meados do século XIX, Eugene Haussmann[4] tentou a abertura de um anel interligando a área de ocupação mais antiga àquela mais atual, periférica. No entanto, não obteve sucesso. Idéias semelhantes floresceram mais tarde com a concepção das cidades-jardins de Ebenezer Howard,[5] o que remete definitivamente à suposição de que Reis e outros planejadores tiveram preocupação com a expansão urbana e a interligação entre as diversas áreas de uma cidade.

Da mesma forma, a ocupação da Capital dar-se-ia no eixo norte/sul, do centro para a periferia. Aos primeiros habitantes foi destinada uma faixa da Lagoinha até a Serra, com quatro áreas prioritárias: o bairro dos Funcionários, a Estação Ferroviária, a avenida Afonso Pena e a avenida do Comércio (atual Santos Dumont), pontos que iriam induzir o assentamento da população na direção planejada.

À relativa autonomia técnica e administrativa que caracterizou o período de Aarão Reis à frente da Comissão Construtora, fruto da vontade política do grupo ligado ao presidente Afonso Pena, sucedeu o período de gestão do engenheiro Francisco Bicalho, indicado pelo novo presidente, Bias Fortes. Mais próximo das forças clientelísticas do Estado, Bicalho era, portanto, sujeito às ingerências políticas. O próprio projeto de Reis foi alterado para conciliar interesses das elites, afastando-se dos preceitos técnicos para se tornar permeável às concessões políticas. Essa reorientação dos trabalhos refletiu sensivelmente na produção do espaço urbano, e todo o processo

[4]Eugene Haussmann foi prefeito de Paris durante o Segundo Império (Napoleão III). Comandou uma reforma radical na cidade, que durou de 1853 a 1869. Seu plano de remodelação da Capital constava principalmente da abertura de grandes *boulevards*, que cortavam toda a cidade, sendo necessário eliminar ruelas e quarteirões inteiros para a sua implantação. Os objetivos principais da reforma eram criar acessos rápidos e fáceis a todos os pontos da cidade, assim como melhorar as condições de saneamento e higiene. A abertura dos *boulevards* proporcionou ainda uma valorização estética dos principais monumentos.

[5]Ebenezer Howard foi o idealizador das cidades-jardins, autor do livro *Garden Cities of Tomorrow*, obra editada pela primeira vez em 1898. Foi o responsável pelo surgimento de projetos de cidades marcadas por limites precisos, nas quais ele esperava que se pudesse desenvolver um espírito comunitário entre a população. Foi também o responsável pela realização dos primeiros congressos de urbanismo. Depois da Segunda Guerra Mundial, as cidades-jardins já construídas – Letchoworth, em 1903, e Welwlyn, em 1919 – serviam de modelo para a construção das cidades novas na Inglaterra.

sofreu a forte e determinante ação do Poder Público, como observa GUIMARÃES:

> *"...o poder público era o grande arquiteto do processo de desenvolvimento urbano e economico de Belo Horizonte, sendo responsável, em grande parte, pelas construções, serviços de infra estrutura, transporte, politica de imigração e pelo incentivo dado à instalação de indústrias."*[6]

O primeiro passo na estruturação do sistema de transporte coletivo antecedeu a sua implantação. Foi a construção do ramal de bitola estreita da Estrada de Ferro Central do Brasil, inaugurado em dezembro de 1895, ligando Belo Horizonte a General Carneiro, completando a conexão com Sabará, Ouro Preto e Rio de Janeiro, Capital do País e porto internacional. A estação de General Carneiro, povoado do município de Sabará, integrou-se à chamada "linha do centro", estrada de ferro que ligava o Rio de Janeiro à grande parte do território mineiro; através dessa ferrovia, a nova Capital foi também conectada a outros municípios vizinhos, como Raposos, Rio Acima, Santa Luzia e Pedro Leopoldo. Como desdobramento desse eixo original de transporte sobre trilhos, estabeleceram-se as primeiras linhas férreas do "imenso canteiro de obras", que era o sítio urbano nos anos frenéticos de sua construção. Explorada por um empresário, o conde de Santa Marinha, o desenho original da linha interligava as pedreiras, fundições e cerâmicas, situadas nas margens da zona urbana – Acaba-Mundo, Mercado, Barro Preto, Cardoso, Quartel –, às áreas centrais em que se processava o maior volume de obras e ao ponto principal, a Praça da Estação, onde chegavam todo o material, equipamentos, engenheiros, operários e funcionários.

Nessa rede embrionária, por um pequeno trecho entre a Praça da Estação e a Praça da Liberdade, transitaram também os primeiros passageiros urbanos, recém-chegados poeira adentro na Capital ainda imaginada. É o que nos narra um cronista da época, o coletor Celso Werneck:

> *"O grande empreiteiro Santa Marinha (...) estendeu trilhos com a bitola de metro por toda a zona da cidade e que iam até o Acaba-Mundo, donde, como de outros pontos, trazia e levava materiais de construção em pranchas puxadas por uma pequena, mas possante máquina – a Mariquinhas (...). Por essa linha que, subindo a rua Espírito Santo por entre covas, passava pela Praça da Liberdade e trazia do Acaba-Mundo lages e mármores (...)*

[6] GUIMARÃES, Berenice Martins. *Cafuas, barracos e barracoes*: Belo Horizonte, cidade planejada. Rio de Janeiro: Inst. Univ. de Pesquisas do Rio de Janeiro - IUPERJ, 1991, p.61 (Tese, Doutorado em Sociologia).

BIBLIOTECA DA FUNDACAO JOAO PINHEIRO

BIBLIOTECA DA FUNDACAO JOAO PINHEIRO

> *transitavam carros com operários e até trens de passageiros, em tráfego mútuo com o ramal de General Carneiro e depois da Central (...). Frente ao, então, Congresso (Bahia com Afonso Pena) houve mesmo um ponto habitual de parada, onde embarcavam e desembarcavam passageiros. Membros do governo apeavam mais adiante, no fim da Av. João Pinheiro, de onde se dirigiam para o Palácio ou para as residências dos Secretários, na Avenida João Pinheiro."*[7]

Inaugurada em pleno processo de construção, a cidade passou a ser administrada pelo Poder Público municipal, instituindo-se a Prefeitura, por decreto estadual, em 29 de dezembro de 1897. A Comissão Construtora foi extinta. As obras públicas de caráter estadual, como a finalização dos grandes edifícios administrativos e a construção de estradas, ficaram a cargo da Secretaria Estadual de Agricultura, Comércio e Obras, enquanto os serviços urbanos e as obras de infra-estrutura, como abastecimento de água, energia elétrica e transportes, tornaram-se responsabilidade da Prefeitura Municipal.

Configurou-se um novo arranjo administrativo. Mas o estatuto jurídico e político do Poder Executivo municipal definia essa instância como um departamento diretamente vinculado e subordinado ao poder estadual, sendo o próprio prefeito nomeado pelo presidente do Estado. O aparato político e administrativo foi completado com a instituição, em 1899, do Conselho Deliberativo, composto por sete representantes eleitos pela população. Sua função primordial era a fiscalização e a deliberação quanto ao orçamento municipal, permanecendo o Executivo com plenos poderes na gestão administrativa da cidade. A transferência do gerenciamento das obras para os órgãos estaduais e municipais significou um aprofundamento da tendência, já iniciada com a saída de Aarão Reis, de reforçar a ação do Poder Público na condução do processo de ocupação e configuração do espaço, como mostra GUIMARÃES:

> *"A transformação da Comissão em Prefeitura Municipal, em 1897, que passa a ser encarregada do gerenciamento da cidade, o que incluía a formação do mercado de consumo e de mão de obra, facilitou as tendências do momento possibilitando o clientelismo através da distribuição de favores políticos como concessão de lotes, isenção de taxas e impostos, autorização para funcionamento etc."*[8]

O transporte coletivo foi questão de imediato interesse da Administração municipal. A própria monumentalidade do plano urbano, impondo grandes deslocamentos à população, pressupunha e reforçava a

[7] WERNECK, Celso. *Reminiscências do coletor Celso Werneck*. Belo Horizonte, s. d., p. 196 (mimeo.).

[8] GUIMARÃES, B. M. *Op. cit.*, p. 21.

necessidade de implantação do sistema, como expôs o prefeito Bernardo Pinto Monteiro, em 1900:

> *"A planta desta Capital foi concepção de um vasto e grandioso plano. O seu digno autor (...) espalhou as primeiras construções como que para servirem de marcos indestrutíveis da cidade futura; dahi o argumento contra as distâncias apresentado por todos quantos temos tido a honra de hospedar."*[9]

Acrescentava ainda o prefeito que, para dotar a cidade de serviços básicos, como água, luz, arborização e calçamento, *"só nos resta crear a locomoção"*.[10] Entretanto, a implantação do sistema de transportes urbanos esteve, desde os primeiros anos, vinculada diretamente à necessidade de energia elétrica para os equipamentos estruturantes da desejada comodidade moderna, como a luz elétrica – tanto pública como domiciliar –, a telefonia e a tração dos bondes, além da geração de energia para os primeiros estabelecimentos industriais. A iluminação pública foi inaugurada pela Companhia Mineira de Eletricidade em 11 de dezembro de 1897, véspera da inauguração da Capital, quando só se contava com a produção da usina hidrelétrica de Freitas, situada a jusante do rio Arrudas, distante seis quilômetros da cidade.

Entre 1898 e 1900 foram realizadas algumas tentativas, por particulares, para criar serviços de transporte de passageiros com bondes de tração animal. O empreendimento de maior fôlego, dos empresários Hermílio Alves e Júlio César Pinto Coelho, envolviam as obras de assentamento de trilhos, empregando se as linhas do ramal férreo urbano. Segundo o prefeito, entretanto, o contrato para a adoção desse sistema foi rescindido antes de sua execução, por ser muito dispendioso.[11]

Na análise desse período inicial constatou-se que a questão dos transportes coletivos estava condicionada às formas excludentes na ocupação socioespacial. Além do bairro dos Funcionários, previsto em planta para abrigar servidores públicos e elites político-administrativas, as primeiras áreas ocupadas tornaram se favelas, como a do Alto da Estação (hoje Floresta) e a do Córrego do Leitão (Barro Preto), devido à falta de moradias para as classes trabalhadoras e à ausência de uma política de transportes urbanos.

O Poder Público era preponderante nessa conformação: em 1898, a incômoda presença de cafuas e barracos na zona urbana levou o prefeito Adalberto Ferrraz a designar, na região suburbana da Lagoinha, uma área

[9] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Mensagem ao Conselho Deliberativo da Cidade de Minas apresentada em 19 de setembro de 1900 pelo prefeito Dr. Bernardo Pinto Monteiro*. Cidade de Minas, 1900, p.35.

[10] *Ibidem*.

[11] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Bernardo Monteiro*. Belo Horizonte, set., 1902, p. 130.

para transferência da população das favelas do Leitão e Alto da Estação.[12] Assim, a cidade cresceria de acordo com a diretriz norte-sul, originalmente traçada: *"Numa ponta a Lagoinha, a chegada, a estrada de ferro, na outra o limite do acesso fácil, Funcionários e Serra."* [13]

Parte dos habitantes desalojados da região central optou por áreas ainda mais distantes, como Sabará e General Carneiro. É o que comprova um artigo do jornal *O Contemporâneo*, de Sabará, publicado em maio de 1898. Nele eram reivindicados trens de subúrbio para tornar mais barato o transporte naquele percurso, feito pelos trens que seguiam para o Rio. O jornal alertava, ainda, que a necessidade se devia ao fato de os "operários" não poderem pagar os altos aluguéis das casas na Capital, restando morar em Sabará ou General Carneiro, *"onde os aluguéis são baratos, não perdendo os serviços da Capital, desde que haja trens de subúrbio"*.[14]

Outras áreas suburbanas e rurais foram ocupadas concomitantemente à construção da cidade e ao assentamento da população na zona central. Em 1894, a primeira leva de imigrantes italianos foi alojada na Fazenda do Barreiro, onde deveria ser criado um núcleo agrícola. Em 1897 o local foi desapropriado pela Comissão Construtora, em função da existência de mananciais usados no abastecimento de água. Contava, então, com 185 moradores, a maioria italianos. Em 1896 criaram-se mais dois núcleos agrícolas: o Carlos Prates e o Córrego da Mata, depois denominado Américo Werneck (Santa Tereza/ Horto); em 1899, outros três: Bias Fortes (Serra), Afonso Pena (Santo Antônio) e Adalberto Ferraz (Cruzeiro/ Mangabeiras). Em 1900 abrigavam 1.137 pessoas, encarregadas de formar um cinturão verde para o abastecimento da cidade e ocupar as terras ao redor da área suburbana.[15]

No entanto, esses núcleos e sua população foram incorporados rapidamente à zona suburbana em razão da falta de incentivos do governo para o cultivo agrícola, cedendo lugar à especulação imobiliária. Passaram, então, a constituir tradicionais bairros, como Carlos Prates, Santa Tereza, Horto, Santa Efigênia, Serra e Santo Antônio.

Segundo BARRETO,[16] o próprio governo teria autorizado, desde o início, a construção de vilas de aluguel barato na zona suburbana, feitas com material de demolição das antigas casas do arraial: Vila Bressane, nas ruas Grão-Mogol e Alfenas; vilas nas ruas do Ramal e Bonfim; e outros

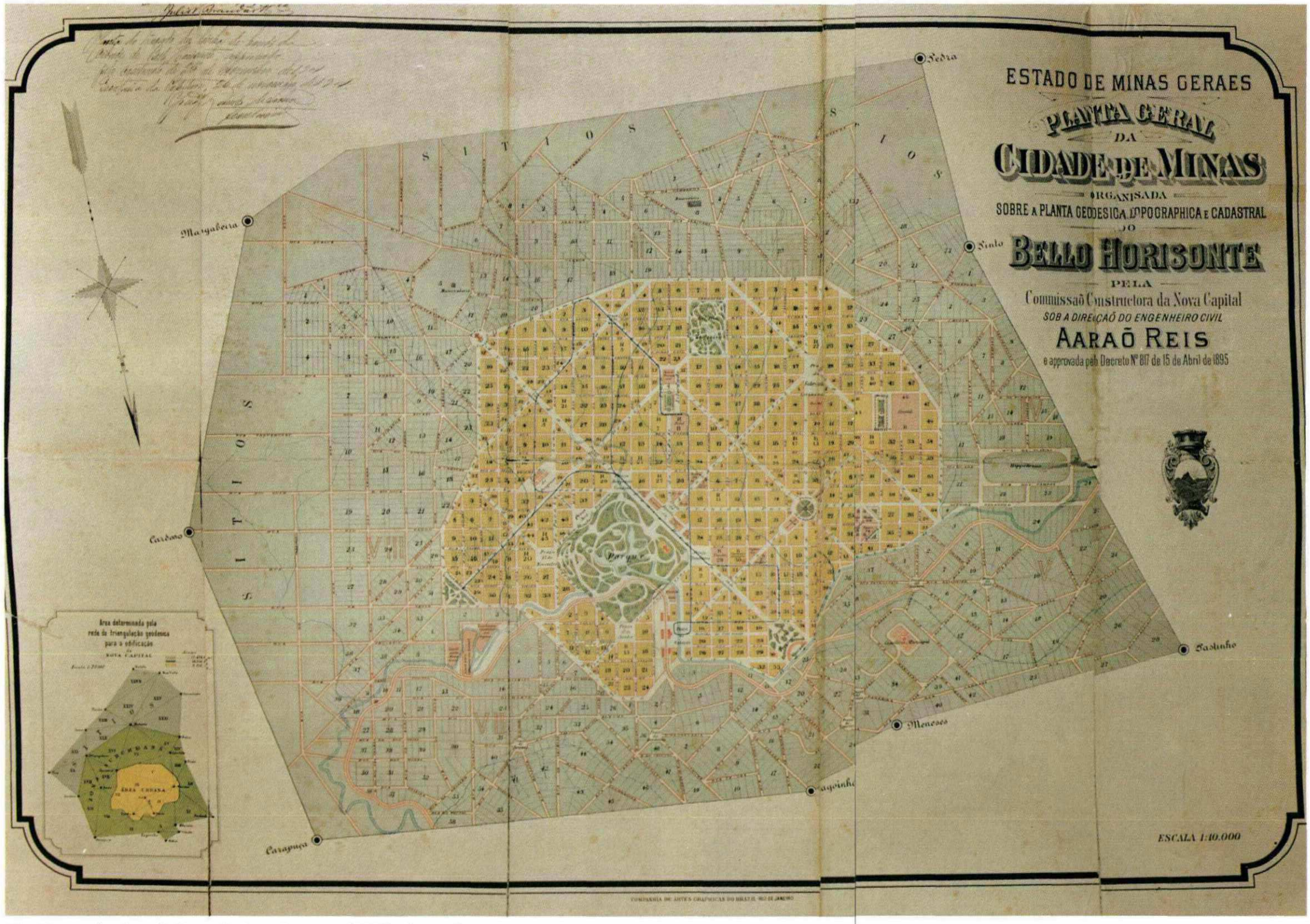
[12] GUIMARÃES, B. M. *Op. cit.*

[13] VASCONCELLOS, Sylvio de. Como Cresce Belo Horizonte. *Arquitetura e Engenharia*. Belo Horizonte, ano 1, n. 6, p. 51, nov./dez., 1947.

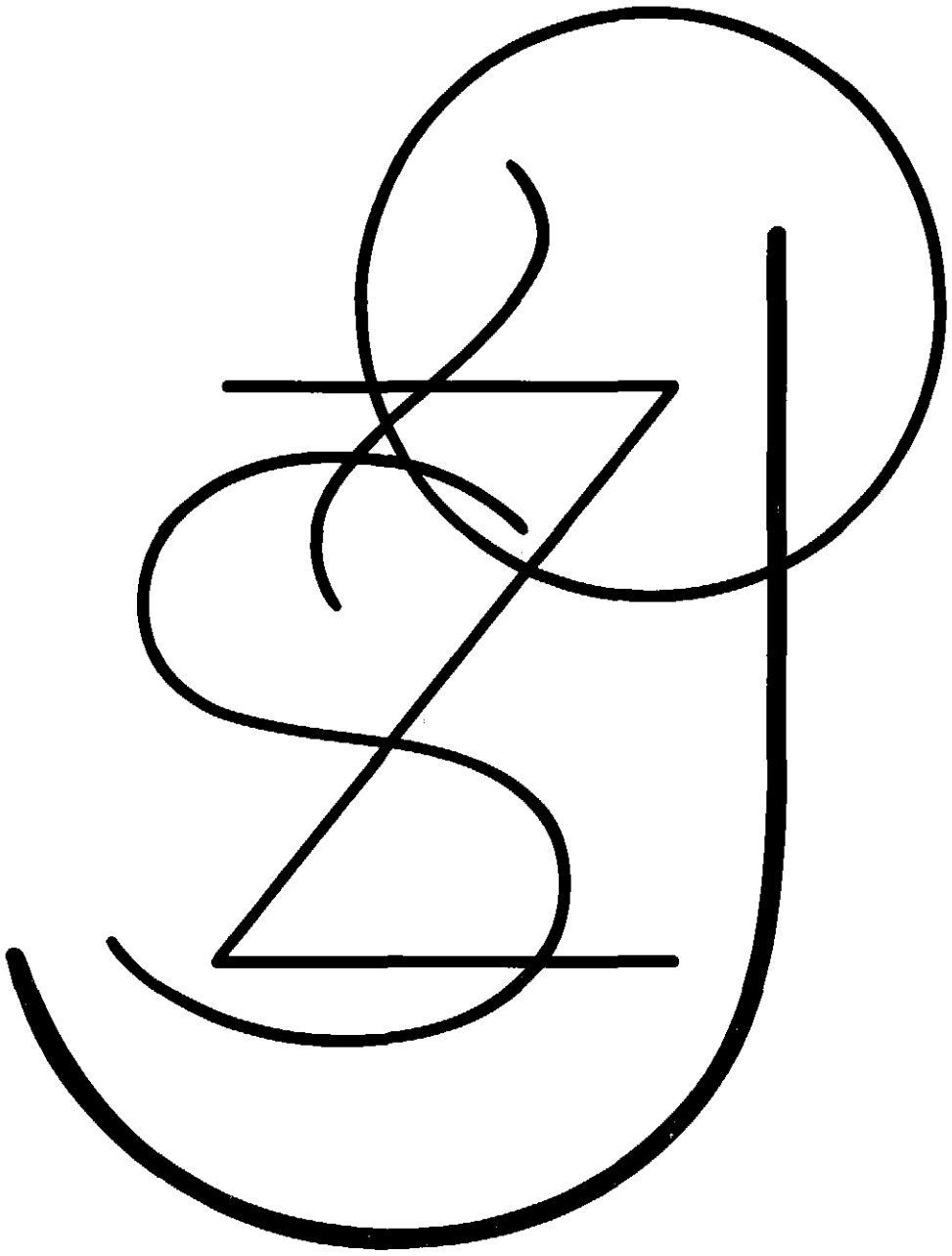
[14] TRENS de subúrbio. Nova capital. *O Contemporâneo*, Sabará, 1 maio, 1898, p. 2.

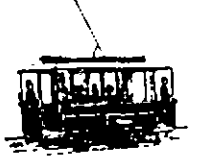
[15] O PROCESSO de desenvolvimento de Belo Horizonte: 1897-1970. Belo Horizonte: Plambel, 1979.

[16] BARRETO, Abilio. *Resumo histórico de Belo Horizonte* (1701 - 1947). Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1950.



6 – Traçado das linhas de bondes em 1901, desenhado sobre a Planta da Comissão Construtora da Nova Capital.





grupos de casas construídas pelo cel. Júlio C. P. Coelho e Hermílio Alves e Companhia, em terrenos de sua propriedade.

A segregação residencial das classes sociais cedo comprometeu a integridade do desenho de Aarão Reis: distritos densamente populosos de classes trabalhadoras ocuparam os subúrbios que Reis havia reservado para as casas de campo, enquanto as cabanas miseráveis interferiam na organização geométrica do espaço criado para a zona urbana, numa ocupação desordenada, tida como indesejável pelo Poder Público. Entretanto, nem todos os autores concordam a respeito de existir, no projeto de Reis, uma intenção de segregar as classes sociais. Segundo MELO,

> *"a destinação da área suburbana prevista por Aarão Reis não foi a de abrigar as classes operárias, como ocorreu posteriormente. A intenção era de que a área fosse ocupada por chácaras e quintas, comuns na época em várias cidades brasileiras".*[17]

Os lotes urbanos tinham, em média, 600m^2, enquanto os suburbanos variavam de 2.000 a 6.000m^2. Estas dimensões permitem comprovar, de certa forma, a destinação de uso prevista inicialmente para as áreas suburbanas. Em síntese, no período de implantação da cidade, a distribuição da população era, segundo ANDRADA:

> *"Tinha-se então, em Belo Horizonte, a seguinte distribuição de moradias no espaço: enquanto nas seções urbanas V, VI e VII a Comissão edificara 200 casas, construindo o bairro residencial dos funcionários, nas seções I e IV foram feitas, sob responsabilidade de seus proprietários, 300 edificações que vieram a formar a área comercial da cidade. Na zona suburbana, haviam sido feitas, na I Seção, construções requintadas, as chamadas chácaras, e na VI, atuais bairros do Bonfim e Lagoinha, construíram se casas mais modestas, destinadas, principalmente, a imigrantes, que constituíram a mão-de obra especializada da construção civil. Na VII seção suburbana e pequena parte da VIII – Santa Efigênia – ergueram-se também casas modestas para militares, cujo quartel ficava nas proximidades."*[18]

Nos primeiros anos do século XX, a Capital passou por séria crise econômica, com reflexos imediatos na situação financeira da Prefeitura. Enfrentando as tarefas gigantescas de implantação dos serviços urbanos sem recursos próprios, o poder municipal consumia regularmente os empréstimos advindos do Estado, como aquele a que se refere o Decreto

[17] MELO, Denise Madsen. *Planejamento urbano de Belo Horizonte*: um estudo das principais propostas de planejamento elaboradas para a cidade. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura/UFMG, 1991, p. 31 (Monografia, Especialização em Urbanismo).

[18] ANDRADA, Martim Francisco de. A evolução urbana de Belo Horizonte, 1897-1980. *Apud* GUIMARÃES, B. M. *Op. cit.*, p. 113-117.

n. 1.433, de dezembro de 1900, *"destinado especialmente a melhoramentos do serviço de eletricidade e ao estabelecimento de bondes por tração electrica nesta Capital"*.[19]

O mesmo documento, no qual o então presidente do Estado justificava a concessão do empréstimo, colocava os bondes como tarefa prioritária *"insistentemente reclamada pela população"*.[20] Também o prefeito esforçou-se para demonstrar aos membros do Conselho Deliberativo as vantagens financeiras desse serviço, embora tenha sublinhado, ao final de seu relato, que o lucro não era seu objetivo, já que o verdadeiro benefício seria *"resultante do conforto do público e conseqüente povoamento do território"*.[21]

A imprensa defendeu a medida. A implantação do sistema seria um elemento vivificador e civilizador da Capital, nota que acentuaria o romantismo da então Cidade de Minas, remédio para a falta de diversão na cidade:

> *"Também deve-se dizer que o remédio é dos melhores. Nada há mais agradável com efeito do que um passeio em um elegante e comodo tramway, que deslisa serenamente, sem sobressaltos, por uma larga avenida ou uma rua ensombrada de arvores, e vendo se, ao passar, jardins florentes, onde as rosas chamejam, e residencias pitorescas, onde apparecem, emmolduradas nos quadros das janelas, rostinhos curiosos e tentadores.*
> *Depois, na rua da Bahia – posta a dois passos da casa pela rapidez do bond a palestra, a roda animada dos que vieram – graças ao carril vivificador – fazer gyro da via da moda..."*.[22]

Nesse mesmo ano a Prefeitura reorganizou seus serviços internos, criando a Seção de Viação, e voltou a assinar contrato com uma empresa particular – Júlio Viveiros Brandão e Companhia –, agora para a implantação dos serviços de bondes elétricos. Esse primeiro contrato previa a obtenção de recursos pela venda de apólices, o que não obteve êxito. Para sua viabilização, novas condições foram necessárias, como afirmou o prefeito:

> *"Não tendo conseguido os srs Viveiros Brandão & Comp. obter contracto de venda das apólices (...) nem também a Prefeitura encontrado tomadores para as mesmas, foi modificado o contracto (...) e somente accedi a esta modificação com as condições da novação (...). Por esta tornou-se solidária no contracto a importante firma do sr. James Mitchell & Comp..."*.[23]

[19] MINAS GERAES. Presidencia do Estado. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão ao Congresso Mineiro em sua 3ª sessão ordinária da 6ª legislatura no anno de 1901*. Cidade de Minas, 1901, p. 23.

[20] *Ibidem*.

[21] *Mensagem...* 1900, p.36.

[22] ECHOS. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 6 jun. 1900, p. 1.

[23] *Relatório...* 1902, p.136.

7 – Festividades de inauguração da primeira linha de bonde da Capital. Avenida Afonso Pena esquina com rua da Bahia, 7/9/1902. "A origem do nome bonde surgiu do seguinte fato: no Rio de Janeiro a 'Light' lançou apólices para a instalação dos carros elétricos que deveriam substituir os que eram puxados por burros. Em inglês as apólices se denominam 'bonds'. Como se comprava 'bonds' com a finalidade de colocação dos carros elétricos, estes começaram a ser chamados sob esse nome, devidamente aportuguesado: bondes" (BH, anos 80, 1977).

Pelas novas cláusulas contratuais, as firmas mineira e carioca se associaram, tendo o Estado transferido recursos para a empresa do Rio de Janeiro a fim de que assumisse a responsabilidade do contrato. Outra modificação importante obrigava a Prefeitura, e não mais os contratantes, como no texto anterior, a construir o depósito para os bondes, na avenida Afonso Pena, ao lado da Companhia Distribuidora de Eletricidade.

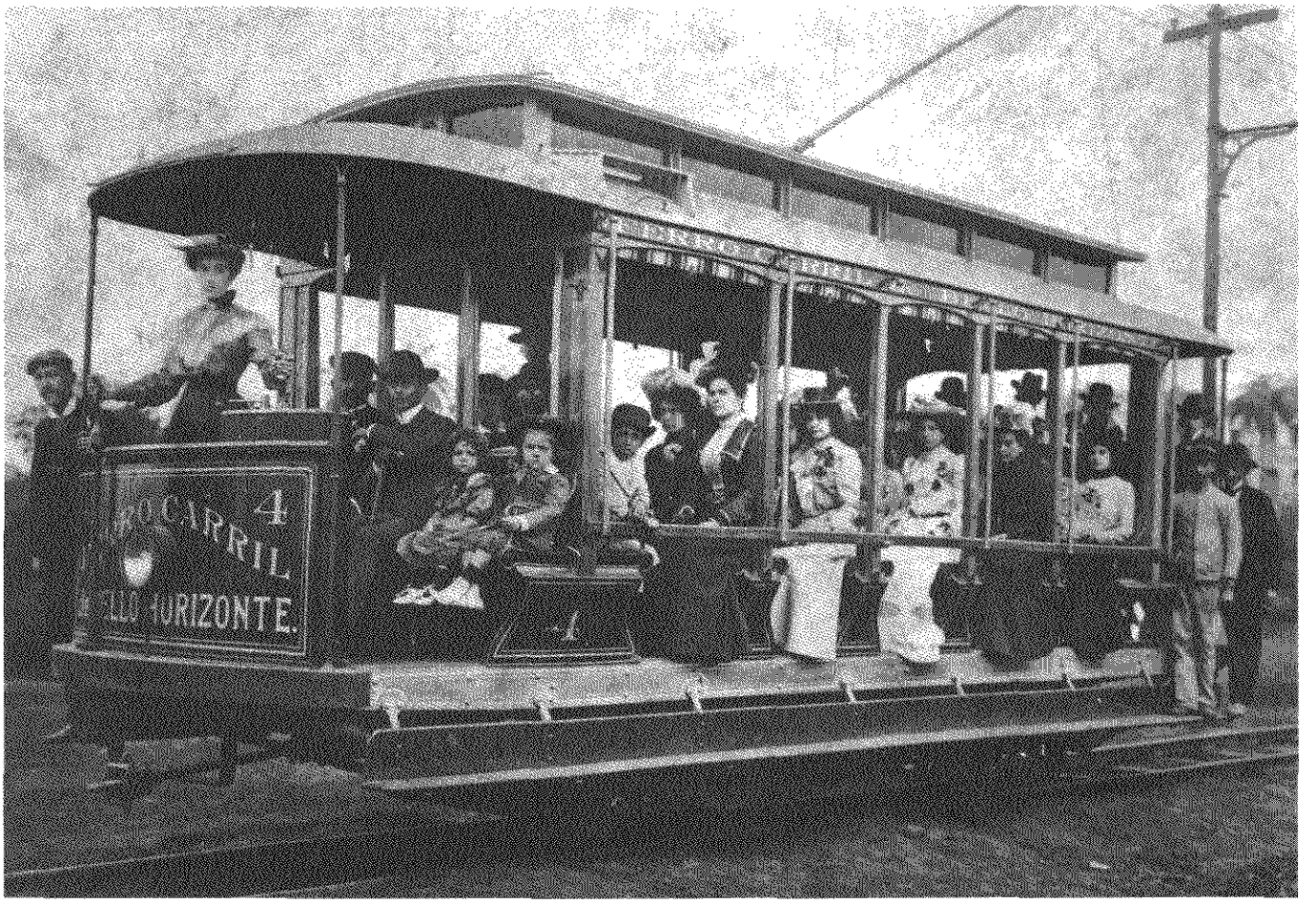
Essas exigências contratuais demonstram o frágil poder de negociação da Prefeitura diante dos empresários. Avolumaram-se os compromissos do Poder Público justamente quando o Executivo buscava superar o déficit orçamentário causado pelas grandiosas obras na cidade. Além de calçamentos, canalizações, abertura de ruas e arborização, a Prefeitura fazia as estruturas básicas para o assentamento do sistema de bondes elétricos (como a construção de pontes). Esses eram os serviços que mais oneravam os cofres governamentais.

As primeiras tentativas da iniciativa privada, apoiadas pelo Poder Público, para obter a concessão daquele serviço revelam que, desde o início, o transporte coletivo defrontou-se com a questão da privatização ou estatização, num movimento pendular que irá caracterizar toda a sua trajetória.

Contornada a sua primeira crise financeira, a Prefeitura conseguiu regularizar seus serviços e, em 1902, inaugurou as primeiras linhas de bondes implantadas pela empresa concessionária Companhia Ferro-Carril de Belo Horizonte. O construtor foi o empresário Júlio Viveiros Brandão, que aproveitou os trilhos do extinto ramal férreo urbano. Compostas de quatro bondes, as linhas foram testadas com sucesso pelo prefeito Bernardo Pinto Monteiro e funcionários, e saudadas com manifestação popular. O primeiro trecho interligava a entrada da cidade com o Mercado, pela linha *Estação*, com o bairro dos Funcionários, pelas linhas *Ceará* e *Pernambuco*, e com a região do *Quartel*. Esta última era destinada ao transporte da guarnição e por ela se alcançava a via original de comunicação com Sabará. Nos vetores de ocupação planejados, três das quatro linhas criadas circulavam no eixo norte sul: Estação, Ceará, Pernambuco.

No mesmo ano foi publicado o regulamento dos serviços de bondes, uma das diversas posturas municipais com que o Poder Público buscava adequar o comportamento da população às pretendidas normas de civilidade e modernidade condizentes com a nova capital.[24] Definindo detalhadamente as tarefas dos empregados, o regulamento estabelecia uma clara hierarquia

[24] Em abril de 1900, o Regulamento dos Veículos havia organizado as atividades de carros de aluguel e normas de trânsito, tendo o poder concedente agido no sentido de regular as ações de transporte e trânsito.



8 – "Concorreu para melhorar sensivelmente as relações sociais e o movimento, em geral, da cidade, a inauguração dos bondes, acontecimento que, durante alguns dias, empolgou a cidade. O primeiro dia foi de festa! Pela manhã, o 1º bonde, conduzido pela senhora do engenheiro construtor e por ele, fez a volta pela rua Pernambuco e desceu a da Bahia, por entre palmas e entusiásticas manifestações de júbilo da população. Durante o dia trafegaram constantemente cheios, tomando o belo sexo parte ativa nas alegrias do acontecimento. Eu mesmo tive o prazer de, com outros, fretar o bonde todo e oferecer os lugares às senhoras e senhoritas, ansiosas para 'dar uma volta' "
(Reminiscências do Coletor Celso Werneck, s/d.).

de funções. O motorneiro se encarregava da direção do veículo, cabendo-lhe fundamentalmente a responsabilidade quanto à segurança; especial ênfase era dada aos perigos decorrentes da perda de freios e descontrole dos carros sobre os trilhos.

Cabia ao condutor a cobrança de passagens e a "direção do carro", no sentido do controle sobre o motorneiro quanto à velocidade, itinerário e horários dos bondes. O trato com os passageiros também competia ao condutor, cuja vigilância implicava a discriminação dos elementos indesejáveis como: "*loucos, ébrios e turbulentos (...) indivíduos maltrapilhos e descalços*".[25]

Por sua vez, os passageiros podiam controlar os registros das passagens através dos sinais sonoros que o condutor era obrigado a emitir. As normas proibiam a superlotação dos veículos, a viagem nos estribos, a entrada ou saída com o veículo em movimento e o hábito de fumar "*nos três primeiros bancos no interior do carro*".

Os portadores de passe livre – soldados, empregados dos correios e telégrafos e fiscais da Prefeitura – só poderiam viajar quando em serviço e em pé. A meia-passagem, naquele momento, era uma concessão exclusiva para os alunos de escolas primárias e colégios. O sistema comportava, ainda, a venda antecipada de "cupons" com desconto de 20%.

Quanto ao tráfego, a velocidade máxima permitida no regulamento era de 20 km/h. Os bondes tinham pontos de embarque e desembarque preestabelecidos, mas também podiam parar em cruzamentos de ruas ou avenidas.

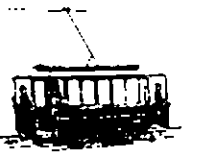
Previa o regulamento que, na "Agencia da Estação", haveria livros destinados a receber as queixas dos passageiros e o registro de objetos perdidos. Embora desaparecidos os livros de queixas, outros canais de manifestação da população permitem comprovar como tais normas de conduta e segurança foram sistematicamente descumpridas ao longo do tempo.

Em 1903, resolução do prefeito concedeu aos funcionários públicos caderneta com abatimentos de 50% nas passagens. Essa medida parece ter sido polêmica, pois, já em 1905, era cassada a concessão aos funcionários públicos, mantendo-se o privilégio para os membros do Conselho Deliberativo. Dois anos mais tarde, a concessão foi restabelecida para os funcionários públicos municipais, estaduais e federais.

Paralelamente à implantação dos bondes elétricos no sítio urbano, foram criadas novas estações ferroviárias no trecho Belo Horizonte – Sabará. Em 1902, entraram em funcionamento as estações de Marzagão (hoje Carvalho de Brito), onde havia uma fábrica têxtil, e Caetano Furquim, também denominada Freitas, junto à hidrelétrica do mesmo nome.[26]

[25] PREFEITURA DE BELLO HORIZONTE. Decreto n. 1.535. Regulamenta o serviço de bondes. Bello Horizonte: 1902, p. 11.

[26] INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. Serviço de Estatística Geral. Secretaria de Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho. *Anuário Estatístico de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Oficinas Gráficas de Estatísticas, 1937, p. 76 e 78.



A fixação ainda remota desses pontos de embarque e desembarque permite supor que existia um número considerável de usuários do suburbano nesses percursos a leste da cidade, tanto em função do fluxo já existente entre Belo Horizonte e Sabará, como entre os pequenos núcleos de assentamento populacional junto à tecelagem e à usina.

Como já foi dito, desde a sua implantação, o serviço de bondes comprometeu o fornecimento de energia elétrica da cidade, toda ela oriunda da usina de Freitas. Diante do contínuo crescimento da demanda, priorizou-se o transporte coletivo em detrimento da iluminação pública, e uma solução então discutida foi o arrendamento de todo o serviço de eletricidade por falta de recursos para sua ampliação. Como reconhecia o prefeito Francisco Bressane de Azevedo em seu relatório de 1903, o serviço de bondes era precário, embora buscasse atender à crescente necessidade da população:

> *"...o serviço de bondes, feito com a possível regularidade desde sua inauguração, não obstante as condições em que a linha foi entregue, por ter sido apressadamente concluída pelo meu ilustre antecessor, veiu attender a palpitante necessidade, reclamada por todos quantos comprehendem que só por este meio, facil e economico, se poderiam encurtar as distancias, numa vasta cidade como é a nossa".*[27]

À medida que crescia o adensamento populacional fora da zona urbana, começavam as reivindicações pela instalação de serviços básicos de infra-estrutura nas áreas periféricas, que eram as mais densamente ocupadas: Lagoinha, Floresta, Santa Efigênia, Calafate e mesmo as colônias agrícolas. A implantação de serviços urbanos nesses locais era feita quase

> *"...sempre mediante veementes reclamações da população, conforme pode ser observado no noticiário da época. Ao que tudo indica, havia por parte das autoridades a consciência crescente de que a idéia inicial de privilegiar apenas a zona urbana não se viabilizaria sem que se adotassem, simultaneamente, medidas amortecedoras nas tensas relações entre o Estado e a população que ocupava a cidade real".*[28]

Segundo SOMARRIBA, em 1902, organizou-se a União dos Moradores de Santa Efigênia para a construção de uma capela e por outras melhorias. Na mesma década organizaram-se os moradores da Floresta e da Lagoinha, pelo abastecimento de água, e os do Calafate, pela implantação do serviço de bondes.[29]

[27] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Francisco Bressane de Azevedo.* Belo Horizonte, set. 1903, p. 37.

[28] A ESTRUTURA urbana da RMBH: diagnóstico e prognóstico. Belo Horizonte: Plambel, 1986, p. 36.

[29] SOMARRIBA, Maria das Mercês G.; VALADARES, Maria Gezica; AFONSO, Mariza Rezende. *Lutas urbanas em Belo Horizonte.* Belo Horizonte: Vozes/ Fundação João Pinheiro, 1984, p. 33.

O próprio discurso oficial não economizava críticas ao serviço prestado: o número reduzido de veículos como fator determinante nos atrasos e irregularidades de horários e a necessidade de novas máquinas, mais possantes e adequadas às condições de declividade das ruas. Como solução, o arrendamento dos serviços foi proposto por decreto estadual de agosto de 1903,[30] sem, no entanto, ser efetivado.

No mesmo período foram construídos o depósito de carros, como exigido no contrato de 1902, e um primeiro abrigo de passageiros, situado na avenida Afonso Pena, esquina com rua Ceará. Em 1905 foram inauguradas duas novas linhas para servir aos bairros da Serra e Floresta – *"a da rua do Chumbo e a da rua Pouso Alegre"*[31] – e introduzidos mais carros adquiridos na "Casa Guinle & Comp.", do Rio de Janeiro. Estava previsto para breve o assentamento das linhas para o Prado Mineiro, próximo ao Calafate, para a Lagoinha, a avenida Liberdade e um trecho da rua Espírito Santo, sendo que uma linha para a rua Grão-Mogol encontrava-se quase pronta para funcionamento. O diretor de obras da Prefeitura, ao qual estava subordinado o serviço de viação, queixava-se ainda naquele ano das condições do tráfego, sublinhando a necessidade de duplicação da linha na rua da Bahia.

Ainda nessa administração foi adquirido um empréstimo em Londres, por intermédio do Estado, destinado às obras da Capital, inclusive aos trabalhos de assentamento de novas linhas de bondes e à construção de uma segunda usina hidrelétrica. Quando era prefeito Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, em 1906, foram implantadas as linhas para a Santa Casa e o Prado Mineiro, além de três novas linhas destinadas aos serviços da Prefeitura:

> *"...com a linha do Matadouro, a Prefeitura, que supprime os carroções de transporte de carne, faz uma economia mensal (...). Com a linha para o almoxarifado e para o armazem da Central, ligações pequenas, desappareceram (...) as despesas com fretes por motivo de transporte de cargas..."*.[32]

Para essas ampliações dos serviços, mais carros foram adquiridos: dois bondes para passageiros, um para transporte da "carne verde" e três vagões de cargas. As obras para construção da hidrelétrica de Rio de Pedras estavam contratadas com a empresa carioca "Guinle & Comp.", mas ainda não tinham sido iniciadas. O prefeito Antônio Carlos, assim como seus antecessores, afirmavam o crescimento da renda auferida com os bondes elétricos: *"De 1904 para 1905 o augmento da renda é de 10% e promette não ser inferior o augmento de 1906..."*.[33] Entretanto, para o seu sucessor,

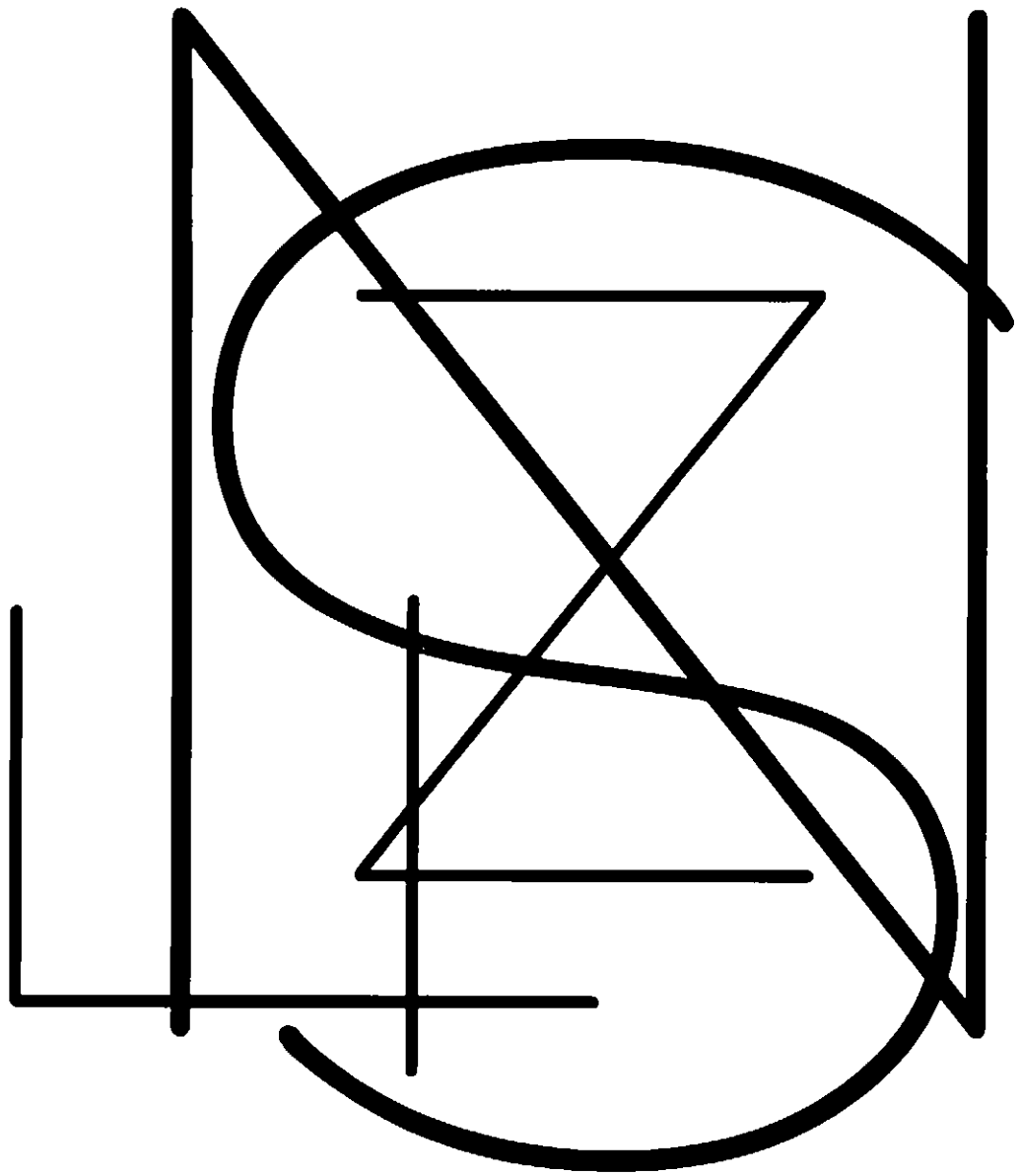
[30] Decreto de 22/8/1903. *Relatório...* 1903, p.31.

[31] *Relatório...*1903, p.35.

[32] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Antonio Carlos Ribeiro de Andrada*. Belo Horizonte, set. 1906, p. 24.

[33] *Ibidem*, p. 39.

9 – Edifício da Distribuidora de Eletricidade da Cevu. Avenida Afonso Pena. Década de 1900.



Benjamim Jacob, a rede de trilhos já assentada e em funcionamento mostrava-se precária, necessitando de constantes reparos do material, *"quasi todo aproveitado do antigo ramal férreo, improprio portanto para serviço de viação urbana"*.[34] A adoção da bitola de um metro nas linhas também foi apontada como agravante do estado de conservação dos carros. Para tentar regularizar os horários, alvo de *"queixas continuadas"* da população, construíram-se desvios nos cruzamentos para superar a deficiência oriunda da falta de linhas duplas, o que impedia a diminuição do intervalo entre as viagens, pois somente um carro podia trafegar em cada linha.

Ainda em 1907, diante do crescimento dos serviços públicos municipais, foi reestruturada a Prefeitura, criando-se uma Diretoria de Eletricidade, dissociada da Diretoria de Obras, responsável pelas obras ligadas ao sistema de viação, como o abrigo na Praça Diogo de Vasconcelos (hoje Savassi), construído no mesmo ano. Mesmo afirmando que a renda dos bondes era *"a maior de todas as rendas da Prefeitura"*,[35] Benjamim Jacob demonstrou em seu relatório o quanto os empréstimos contraídos pelo Estado em 1901 (destinados ao estabelecimento dos bondes), junto ao Banco de Londres (parte significativa também para os bondes e a energia elétrica), e ainda o contrato com a "Guinle & Comp." vinham onerando os cofres municipais.

No ano seguinte, 1908, foi realizada a primeira exposição pecuária, no Prado Mineiro. Esse evento colocou em cheque o sistema de transporte coletivo, pois

> *"...com cerca de 8.000 pessoas a transportar no dia da abertura (...), a Prefeitura só dispunha de 5 carros na linha do Prado, porque era preciso conservar os outros cinco nas linhas urbanas; e mais de uma vez, com vehementes protestos do povo, tornou-se necessário retirar alguns destes para formar bondes especiaes. Aproximando-se a noite, foram retirados todos os bondes das linhas urbanas e postos na linha do Prado. Ficou assim a cidade, durante algumas horas, sem um unico bonde"*.[36]

Dois prolongamentos foram realizados em 1908: um na linha do Prado, alcançando o seu portão de entrada, e outro na avenida Amazonas, ligando a avenida Afonso Pena à Praça da Estação. O relatório do prefeito enumerou diversos trabalhos em andamento como duplicação de linhas, desvios em cruzamentos, substituição de trilhos e postes elétricos, além da construção

[34] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Benjamim Jacob*. Belo Horizonte, set. 1907, p. 46.

[35] *Ibidem*, p. 67.

[36] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Benjamim Jacob*. Belo Horizonte, set. 1908, p. 57.

de dois carros e a instalação de um motor-gerador de 200 kw. Nesse ano foi construído e inaugurado um carro de luxo, *"inteiramente de peroba e canella"*,[37] fechado e privativo das autoridades administrativas.

Em 1910 houve redução do passe livre nos bondes, instituído desde a sua inauguração em 1902; nas modificações estabelecidas pelo prefeito Olyntho Meirelles, o custo do transporte sofreu sensível acréscimo para o público, aumentando a renda municipal. No mesmo ano foi iniciada a construção da linha Acaba-Mundo para o transporte de pedras destinadas ao calçamento de ruas.

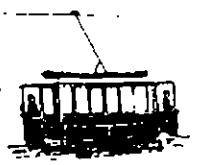
Nesses primeiros anos de administração dos bondes, a Prefeitura construía e reformava os carros em suas próprias oficinas, realizando serviços de carpintaria, substituição de peças e adquirindo equipamentos importados. Em 1911 o serviço de viação possuía: *"15 carros de passageiros; 1 carro de inspecção; 2 carros de reconstrucção; 1 carro para transporte de carne verde, em construcção; 1 carro para transporte de gado vivo; 1 carro para transporte de cargas"*.[38]

Embora a população tentasse obter transporte para as regiões mais densamente povoadas, das linhas implantadas entre 1905 e 1911, duas tinham o objetivo de facilitar o transporte de materiais de construção para a Prefeitura (Acaba-Mundo e Cercadinho), uma para o transporte de carne (Matadouro) e outra para facilitar o acesso ao lazer (Prado). As linhas destinadas aos bairros da zona suburbana foram as da Serra, Floresta, Calafate e Lagoinha. A da Serra foi a primeira a ser inaugurada, em detrimento de regiões mais povoadas. Parece que a Prefeitura ainda tentava induzir a ocupação no eixo norte-sul traçado pela Comissão Construtora da Capital. Além disso, a Serra, na zona suburbana, dava continuidade à zona nobre da cidade, ocupada pela população mais rica, em grande parte instalada em chácaras e sítios de recreio, constituindo a área mais bem equipada fora dos limites da zona urbana. Ao ser anunciado que a linha de bonde seria levada a esse local, artigo no jornal *A Época* denunciava o

> *"...desejo da Prefeitura em atender interesses pessoais do que aos de ordem pública e econômica (...).*
> *E assim em vez de prolongar as linhas de bonde para os bairros mais populosos da cidade, como era racional, ella voltou os olhos para a rua do Chumbo, onde há apenas algumas chácaras e vivendas luxuosas, empenhadas em levar o bonde à porta dos felizardos moradores da Tijuca horizontina (...). Dizer que não podia, pelo estado precário de suas finanças, executar todo o plano de*

[37] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Benjamim Jacob.* Belo Horizonte, set. 1908, p. 54.

[38] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Olyntho Deodato dos Reis Meirelles.* Belo Horizonte, set. 1911, p. 49.



melhoramentos de viação elétrica não justifica. Cumpria lhe primeiramente atacar os serviços mais urgentes. Desse arte deviam se estender os trilhos de bondes, primeiramente para a Lagoinha e Barro Preto, para onde é maior o transito (...)."[39]

A Lagoinha, já em 1906, era um bairro que necessitava de um meio de transporte. Ali residiam funcionários públicos, comerciantes, artistas, industriais e operários que exerciam suas atividades no centro. Além do mais, o bairro, se dotado de uma linha de bonde, poderia se tornar um local de lazer aos domingos, "*...durante os quais tanto se diverte a nossa população tomando os elegantes carros elétricos para as diversas zonas da cidade servida por elles.*"[40] Os pedidos por transporte foram freqüentes e a linha foi inaugurada em 25 de março de 1909.[41]

A partir de junho de 1907, a Prefeitura instalou nas plataformas dos bondes luzes indicativas dos principais percursos. Assim, uma lâmpada vermelha, para a linha Pernambuco; azul, para Ceará; branca, para Estação; verde, para a Serra. Essas luzes, usadas exatamente para a distinção das linhas, foram objeto de reclamações, pois as cores não eram visíveis à noite.[42]

As queixas registradas pela imprensa eram dirigidas aos prefeitos da Capital e aos chefes da Diretoria de Viação Urbana. O tom delas era sempre muito amistoso. Os administradores da cidade eram elogiados, o carinho e o zelo de suas gestões, exaltados. O que sempre justificava o encaminhamento das reclamações era o fato de o reclamante ser trabalhador. O direito a um transporte melhor era dado por esse estatuto. Ao mesmo tempo, tentavam os reclamantes e a imprensa demonstrar que o mau estado do sistema de carris urbanos comprometia a face moderna da Capital.

Os usuários tentavam interferir nos itinerários dos bondes, reclamavam contra as baldeações, contra a falta de segurança nos cruzamentos das linhas de carris urbanos com as linhas do ramal férreo, contra os problemas causados pela falta de sincronia entre os horários de chegada de trens e dos bondes.

Em 1908, os moradores do Calafate pedem, por intermédio do jornal *Diário de Notícias*, ao dr. Santa Cecília, diretor do Serviço de Viação, "*...a concessão de um bonde às 9h da noite, a fim de facilitar aos que alli residem a volta do trabalho quotidiano no centro da cidade, quando este se prolonga até aquella hora da noite.*"[43]

[39] A ÉPOCA, Belo Horizonte, 1904, p. 1.

[40] ANDRADE, Félix. Tiras. *Diário Mineiro*, Belo Horizonte, 31 out. 1906, p. 2.

[41] A JUSTIÇA, Belo Horizonte, 24 set. 1908, p. 2.
A JUSTIÇA, Belo Horizonte, 28 mar. 1909, p. 1.

[42] RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*, Belo Horizonte, 28 de jul. 1907, p. 2.

[43] RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*, Belo Horizonte, 6 e 7 abr. 1908, p. 2.

Ao lado das queixas da população relativas ao horário – as mais numerosas –, apareciam na imprensa reclamações singulares. Em 1907, os moradores do Barro Preto pediram um bonde aos domingos e dias santificados, às 9 horas da noite:

> *"Os moradores daquele subúrbio da capital estão privados dos divertimentos públicos dos domingos porque, para assisti-los, têm de fazer o sacrifício de andar a pé uma grande distância e às escuras. O bonde pedido será em benefício e augmento seguro de renda."*[44]

No mesmo ano surgiu a reivindicação de um bonde que funcionasse até mais tarde para servir às pessoas que iam ao circo. A coluna em que o pedido aparecia não mencionava o nome ou o local em que o circo estava instalado, revelando o quanto a cidade ainda era pequena.[45] Os pedidos de abrigos para os bondes também eram constantes e, em 1907, o *Diário de Notícias* trazia nota sobre a construção do abrigo na rua Pernambuco, melhoramento *"tão reclamado pelos moradores daquele elegante bairro"*, e ao mesmo tempo pedia a construção de um abrigo em frente ao Hotel Globo, no cruzamento da avenida Afonso Pena com a rua da Bahia:

> *"Ponto de espera, a necessidade do abrigo ahi é imperiosa porque todos as casas próximas ao local estão ocupadas e ficam desabrigadas as pessoas que necessitam tomar o bonde, que, não raro, demora muito a passar."*[46]

Em 1910, foi inaugurado o novo edifício da agência de bondes, denominado "Viação Elétrica", na esquina da rua da Bahia com avenida Afonso Pena. As diversas linhas passaram a ter um ponto terminal em frente à agência, onde a população fazia as baldeações para percursos intra-urbanos. O sistema pretendia racionalizar os horários dos bondes, mas gerou muitos protestos. Os usuários, obrigados a descer, ficavam sujeitos a longas esperas sob o sol ou a chuva. Reportagens sobre o assunto sugeriam a criação de uma grande estação, em substituição à recém-construída agência, onde as baldeações pudessem ser feitas em horários de partida preestabelecidos e sem o desconforto das intempéries.[47]

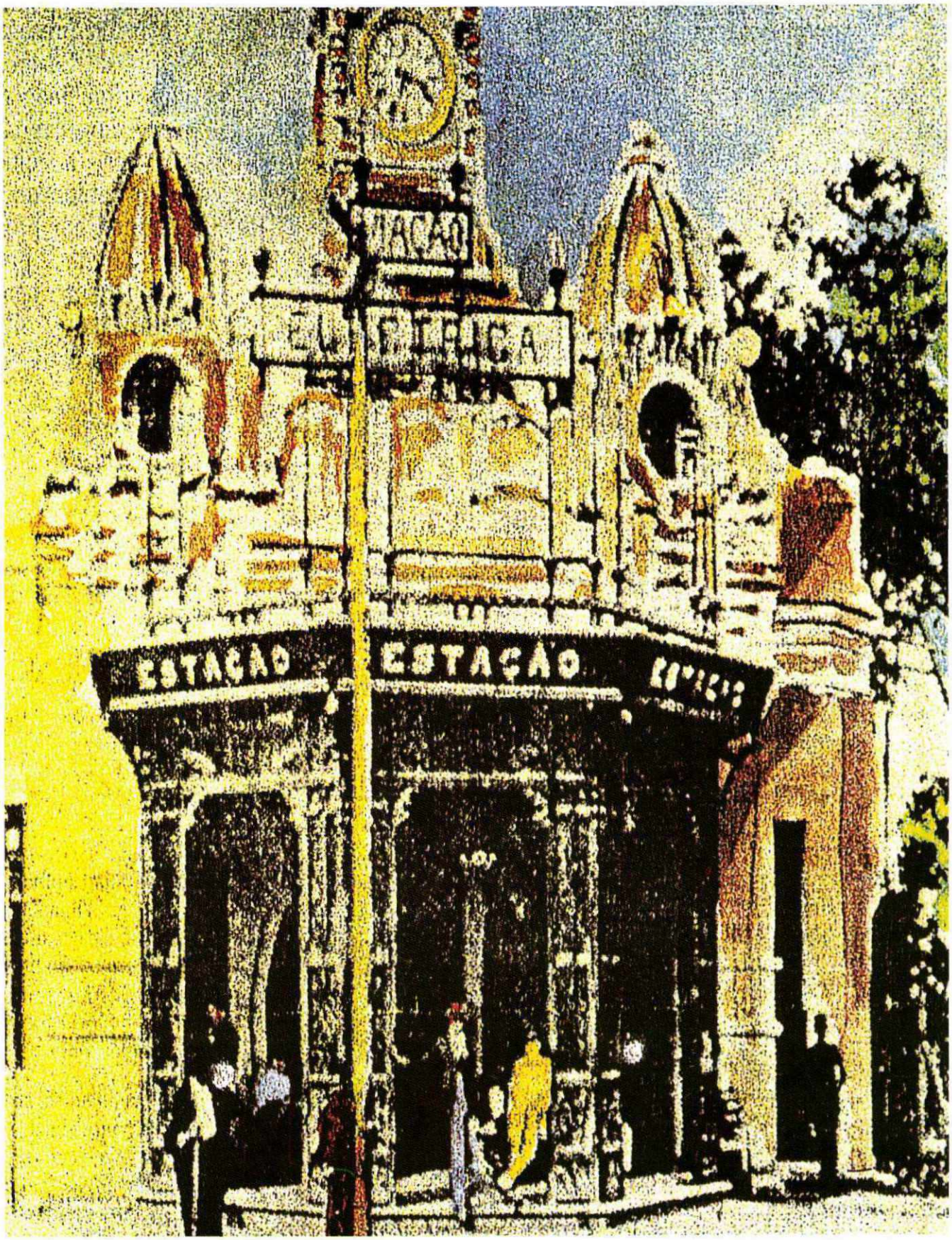
Apesar dos problemas, esse entroncamento se tornaria um espaço de intensa sociabilidade da cidade, itinerário obrigatório das linhas que foram ali instaladas dez anos antes. Nesse período, a freqüência ao lugar intensificou-se,

[44] RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*, Belo Horizonte, 26 set. 1907, p. 2.

[45] RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*, Belo Horizonte, 12 nov. 1907, p. 2.

[46] RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*, Belo Horizonte, 12 de out. 1907, p 2.

[47] INTERESSES locais. *O Estado*, Belo Horizonte, 22 ago. 1911, p. 2; Com a prefeitura. A questão das baldeações. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 28 nov. 1911, p. 1.


ESTAÇÃO
ESTAÇÃO

especialmente com a inauguração do Bar do Ponto, em 1907, assim chamado por situar-se em frente à agência de bondes. Era um café no andar térreo do Hotel Globo. Espaço de convivência social, o Bar do Ponto tornou-se referência física no cenário urbano das primeiras décadas, por causa de sua localização nuclear em relação à malha de trilhos dos bondes. Como apontou Pedro Nava, o Bar do Ponto "*acabou extrapolando, se estendendo, ultrapassando o estabelecimento, passando a designar o polígono formado pelo cruzamento da Afonso Pena com Bahia...*".[48]

Em grande parte, a projeção do lugar foi determinada pelo significado social do bonde. Embora desigualmente distribuída, a crescente tessitura dos trilhos resultava na incorporação dos distintos espaços (virtual ou concretamente povoados) e de grupos sociais ao convívio urbano e ao ritmo e comodidade modernos implícitos na circulação dos carros elétricos, onde

> "*...se misturavam as classes sociais, transitavam lavadeiras, vendedores ambulantes, trabalhadores, estudantes, funcionários públicos, figuras de bem da Capital. Numa cidade, cujo planejamento distribuía e hierarquizava os indivíduos no espaço, o bonde, ironicamente, representava uma transgressão a essa ordem. Ele estabelecia canais de comunicação, diluía as fronteiras socioespaciais, revelava a pobreza, segregada na periferia, à zona nobre de Belo Horizonte. Ele constituía, assim, um lugar relativamente democrático, no qual as experiências urbanas podiam ser mais vivas*".[49]

Dois espaços socialmente distintos exemplificam esse processo de incorporação à vida e à experiência da cidade pelo fluxo do transporte por bondes: Funcionários e Barro Preto. Enquanto o primeiro bairro foi servido desde o início do sistema, inclusive com a construção de abrigos, a ligação com o Barro Preto decorreu da implantação da linha para o Prado Mineiro, em 1906, cuja função original era integrar o antigo hipódromo ao circuito de lazer da elite belo-horizontina. O bairro Funcionários contava ainda com toda a infra-estrutura dos demais serviços urbanos, como água, calçamento e eletricidade.

Já o Barro Preto, constituído a partir do assentamento dos trabalhadores removidos das favelas, não era servido por água tratada, esgotos, pavimentação e nem possuía eletricidade. Até 1909 o Barro Preto apresentava a maior taxa de mortalidade infantil da cidade. As construções eram precárias, muitas de adobe, material de refugo ou de segunda mão. Barro Preto e Funcionários representavam os extremos da estrutura social,

[48] NAVA, Pedro. *Beira mar*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 4.

[49] JULIÃO, Letícia. *Belo Horizonte*: itinerários da cidade moderna (1891-1920). Belo Horizonte: Face/h/UFMG, 1992, p. 107-108 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

revelando as grandes diferenças entre os segmentos sociais quanto à apropriação dos espaços urbanos.[50]

O reconhecimento formal do Barro Preto, a titulação provisória a ser concedida aos moradores e a extensão dos serviços de urbanização até o local foram medidas prometidas pelo prefeito em 1909. A mudança de atitude da Administração era justificável. Isolado do resto da cidade nos primeiros anos do século, em 1909, em função de uma nova área comercial-industrial que se estendia na direção oeste, ao longo do Arruda*s*, o Barro Preto despertou o interesse de grupos econômicos em manter a mão-de-obra reserva na região.

Pequenas lojas de artesãos, armazéns, curtumes e algumas poucas fábricas têxteis relativamente grandes seguiam o Arruda*s* na direção do perímetro da zona urbana e do Barro Preto. A linha de bonde "Prado", que passava por ali, fornecia os meios para obter trabalhadores para esses estabelecimentos. A localização estratégica do Barro Preto encorajou os empresários das indústrias têxteis a exigir do prefeito a doação de títulos de propriedade para esses trabalhadores a fim de dar certa estabilidade à força de trabalho da cidade.

O serviço de bondes permanecia, ainda em 1911, como uma fonte de renda para a Administração municipal, segundo o relato anual do prefeito. Entretanto, artigos veiculados na imprensa passaram a expressar a reivindicação de um grupo de empresários para a instalação de indústrias siderúrgicas na cidade e a abertura ao capital privado nos serviços de *"organização da infra estrutura urbana, energia e transporte principalmente"*.[51] Assim se expressava o referido grupo, em editorial do jornal *Diário de Minas*, em janeiro de 1911:

> *"Os recentes insucessos do abastecimento de água e luz causaram a mais desagradável impressão no espírito público, gerando-lhe a firme convicção de que sem grandes capitais e o esforço da iniciativa particular idônea, impossível será à capital viver com dignidade, conforto e brilho, tornando-se-lhe cada vez mais precária a existência que vae arrastando sem água que lhe baste, sem luz continua, sem commodidade real de transporte, sem segurança do estado sanitário..."*.[52]

[50] Outra área em que existiam "cafuas" dentro da zona urbana e era servida pelos bondes era o bairro de Santa Efigênia, perto do Quartel do 1º Batalhão, cujo proprietário era o famoso "Zé dos Lotes".

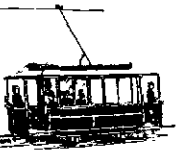
[51] LE VEN, Michel. *As classes sociais e o poder político na formação espacial de Belo Horizonte (1893-1914)*. Belo Horizonte: FAFICH/DCP/UFMG, 1977, p. 69 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

[52] INTERESSES locais. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 24 jan. 1911, p. 1.

Esse debate incluía Belo Horizonte no quadro das capitais e cidades médias brasileiras, que, na sua quase totalidade, já contavam com serviços públicos concedidos a empresas particulares, principalmente os ligados à energia elétrica: iluminação pública e particular, telefonia e bondes. No eixo Rio–São Paulo essas atividades vinham sendo gradativamente monopolizadas pelo grupo Light, de capital canadense, norte-americano e inglês, que na primeira década do século havia incorporado muitas empresas nacionais estabelecidas no setor.[53] A esse virtual monopólio opunham-se, naquele momento, alguns grupos de capital nacional – com relativo êxito – e centenas de pequenas empresas de caráter local, concessionárias de serviços em municípios.

Nesse sentido, a presença do Poder Público na gestão das mesmas atividades na Capital mineira configurava uma particularidade no contexto nacional, decorrente das condições próprias de surgimento da cidade, planejada e construída pelo Estado.

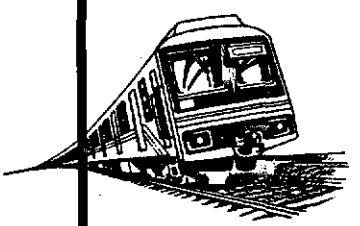
[53] Ver, a propósito: CENTRO DE MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. *Panorama do setor de energia elétrica no Brasil*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988.



2 MARCHA LENTA NOS PERCURSOS

O PRIMEIRO PERÍODO DE GESTÃO PRIVADA DOS TRANSPORTES COLETIVOS

1912-1926



Em fins de 1911 a Prefeitura iniciou a concorrência para arrendar os serviços de energia elétrica. Após uma seleção preliminar, as firmas convidadas receberam informações sobre as condições legais de participação.[1] Entre as concorrentes, estavam as empresas do grupo Light e outras de capital privado nacional e internacional, atuantes nos mercados energéticos do Rio de Janeiro e São Paulo.

O jornal *O Estado de Minas* iniciou uma campanha contrária à concorrência, com sucessivas denúncias quanto à inobservância da publicação de edital e à ingerência do governo estadual na municipalidade, chegando a sugerir que a firma vencedora já estava definida antes do processo.[2] Essas denúncias, decorrentes de interesses representados na imprensa, suscitaram polêmica entre os jornais oposicionistas e os oficiosos, com referência a outros setores dos serviços públicos também sujeitos a

[1] DINIZ, Joubert C. *Estudo do mercado energético da Companhia Força e Luz de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Cemig, 1964, v.1, p. 34.

[2] Ver os editais "A bandalheira do arrendamento" e outros artigos publicados no jornal *O Estado de Minas* entre dezembro de 1911 e março de 1912.

críticas, como os relacionados à contratação de obras.[3] Deixaram entrever ainda uma disputa de competências entre o Poder Legislativo municipal (Conselho Deliberativo) e o Poder Executivo estadual quanto aos serviços públicos da Capital.

Iluminação, bondes e telefonia foram arrendados em 1912, mantendo-se a assertiva oficial de que o crescimento vertiginoso da cidade exigia um remodelamento dos serviços prestados à população, antes implementados pelos poderes municipal e estadual, porque *"não havia ainda campo para o emprego de capitaes extranhos."*[4]

O contrato de arrendamento com a "Sampaio Corrêa & Comp." *"sociedade em commandita por acções, com sede no Rio de Janeiro"*,[5] foi assinado em 21 de março de 1912. Pela Administração pública assinaram o presidente do Estado, Júlio Bueno Brandão, e o prefeito, Olyntho Deodato Meirelles, e, pela empresa arrendatária, José Mattoso Sampaio Corrêa, representado por Manoel Thomaz de Carvalho Brito e Ludgero W. Dolabella. Ainda uma vez, a Capital mineira guardou relativa especificidade no contexto das cidades brasileiras: o contrato de arrendamento beneficiou uma empresa de capital nacional num momento em que o processo geral era de substituição das pequenas empresas pelas concessionárias estrangeiras.

O contrato envolvia todos os serviços ligados à energia elétrica – viação, iluminação pública e particular, distribuição e fornecimento de energia motriz, telefones. O governo do Estado arrendou à empresa todos os seus equipamentos – bens móveis e imóveis – e transferiu-lhe os pagamentos de materiais já encomendados.

Foi concedido o prazo de 53 anos para o "*uso e gozo do direito exclusivo de explorar os serviços*", excluindo-se o emprego de outras fontes de energia. O arrendamento foi cedido por 255 contos de réis anuais, sendo previstas cotas de acréscimo à medida que a renda bruta de exploração excedesse a 1.000 contos de réis ao ano (2,5% para cada 100 contos de acréscimo). O pagamento seria feito em duas parcelas semestrais.

As atribuições da Companhia, previstas no contrato, compreendiam a captação de energia hidráulica no Rio de Pedras, com substituição dos cabos elétricos e a troca dos trilhos nas ruas já calçadas. Dentre outras obrigações, os arrendatários teriam que prolongar as linhas de bondes aos *"logares da cidade (...) que tenham mais de duzentos habitantes por kilometro de linha a construir"*,[6] duplicar linhas já existentes, manter os carros

[3] O ESTADO DE MINAS, Belo Horizonte, 6 jan. 1912.

[4] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Olynto Deodato dos Reis Meirelles*. Belo Horizonte, set. 1912, p. 41.

[5] MINAS GERAES, Belo Horizonte, 29 mar. 1912, p. 1.

[6] Ibidem, p. 2.

necessários aos serviços do Estado e da Prefeitura – transporte de carga, carne verde e irrigação.

As passagens seriam cobradas por seções de linhas (3 km no mínimo), tendo passes com abatimento para estudantes e passes livres para funcionários ligados à Diretoria de Eletricidade, policiais, carteiros e estafetas em serviço.

A supressão de linhas ou de viagens em horários preestabelecidos era sujeita a multas. A Companhia arrendatária tinha o direito de desapropriar *"terrenos, agoas e benfeitorias"*[7] para execução dos serviços previstos em contrato. Ficava ainda isenta de todos os impostos, contribuições e taxas estaduais e municipais.

Com a assinatura do contrato, os serviços elétricos foram reorganizados e iniciou-se um novo plano de viação para responder ao *"intenso desenvolvimento verificado na cidade"*.[8] O sistema implantado teve melhoria significativa com a chegada de 15 novos bondes e a duplicação das linhas centrais, onde o fluxo era mais intenso:

> *"...[a Prefeitura] permittiu que a Empresa duplicasse a linha de bonds da rua da Bahia, Gonçalves Dias, praça da Liberdade até o abrigo de Pernambuco (...) O mesmo serviço foi executado na rua dos Caetés (...) e atualmente procede-se à duplicação da linha desde a Agencia até a Praça 12 de Outubro pela Avenida Affonso Pena..."*.[9]

Ainda em 1912, a Prefeitura fez um acerto de contas com o Estado devido aos sucessivos empréstimos realizados anteriormente, no qual novo valor foi concedido ao governo municipal, perpetuando a sua crônica dependência financeira. O empréstimo e o arrendamento foram apontados pelo prefeito Olyntho Meirelles como medidas de impacto sobre a receita municipal. Entretanto, despesas previstas pelo próprio contrato continuariam a onerar o orçamento: *"a municipalidade terá, durante a vigência do contrato, de pagar a illuminação pública e a energia concedida a diversas indústrias da cidade"*.[10]

Em relação a sua configuração espacial, era a seguinte a distribuição da população em 1912: de um total de 38.822 habitantes, 12.033 situavam-se na área urbana (32%), 14.842 habitavam a área suburbana (38%) e 11.947 a área rural (30%). Quase 70% da população situava-se, portanto, fora dos

[7] MINAS GERAES, Belo Horizonte, 29 mar. 1912, p. 3.

[8] *Relatório*...1912, p. 41.

[9] *Ibidem*, p. 41-42.

[10] *Relatório*...1912, p. 41.

limites da área central. Os principais bairros periféricos eram: General Carneiro, Marzagão, Calafate, Engenho Nogueira, Pampulha, Piteiras, Menezes, Jatobá, Barreiro, Taquaril, Gameleira, Gorduras, Tejuco e Prado.[11]

Houve uma inversão no povoamento da cidade, notando-se áreas marginais de ocupação em duas direções: uma área menor, a leste, devido ao Quartel de Polícia, em Santa Efigênia, e outra área maior, a oeste, que atingia o Carlos Prates e a Gameleira.

A elevação dos preços dos lotes na zona urbana e a especulação imobiliária promovida pelo Estado expeliram para as zonas suburbana e rural as camadas mais pobres. O prefeito Olyntho dos Reis Meirelles declarou, em 1912, que

> *"Será sempre preferível uma população menos numerosa na área urbana, porém saudável e cercada de todas as garantias de higiene, habitando prédios e áreas que tenham o conjunto harmonioso e perfeito previsto pela Comissão Construtora a vermos mesmo no coração da cidade verdadeiros bairros chineses, habitat predileto de todas as moléstias infecto contagiosas ... ."* [12]

Entretanto, persistiam a formação de favelas e as construções de cafuas, às vezes acompanhadas de invasão de terrenos, como mostra GUIMARÃES:

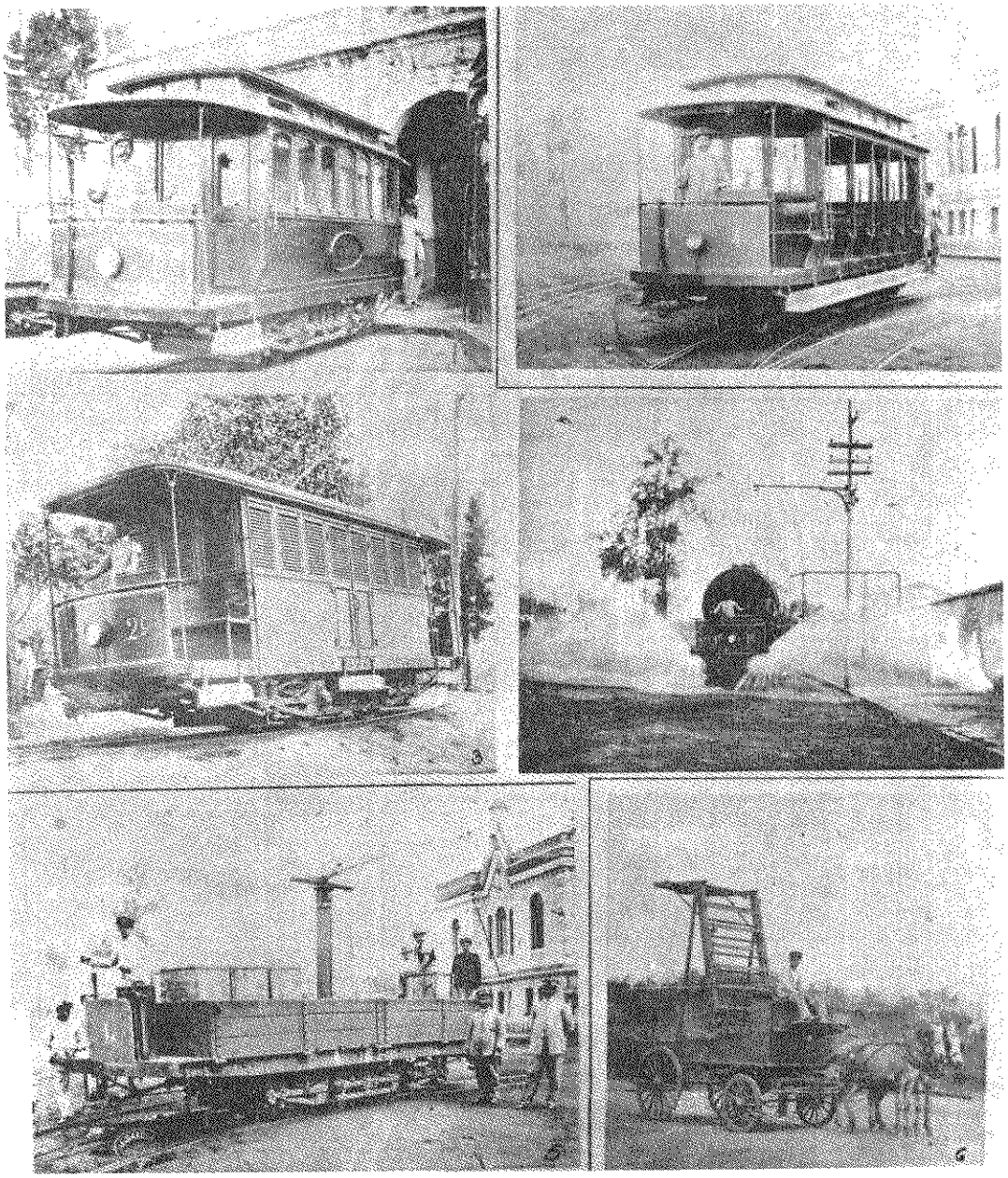
> *"A constante invasão de terrenos e a construção de cafuas continuavam sendo preocupação das autoridades. A deficiência do serviço de transporte – o bonde – constituía se em um dos fatores responsáveis pela formação e expansão de favelas no centro da cidade, uma vez que os trabalhadores preferiam morar no centro, próximo ao local do trabalho, em virtude da dificuldade e do preço do deslocamento".* [13]

As despesas com viagens e a oferta limitada de transportes impeliam as classes trabalhadoras a viverem o mais perto possível da área central. Outro fator importante era a proximidade das oportunidades de trabalho em armazéns, construções, mercados, lojas e pequenas fábricas localizadas no centro. O alto preço dos aluguéis e dos terrenos fazia com que elas se tornassem "posseiras" em favelas ou alugassem moradias nos subúrbios mais próximos. Segundo o relatório do prefeito Olyntho Meirelles, os aluguéis eram três vezes mais altos no centro que no subúrbio. Por outro lado,

[11] O PROCESSO... *Op. cit.*

[12] Citado por FARIA, Maria Auxiliadora, GROSSI, Yonne de Souza. A classe operaria em Belo Horizonte: 1897-1920. V Seminário de Estudos Mineiros, 5, 1982, Belo Horizonte. Belo Horizonte: UFMG, 1982, p. 175.

[13] GUIMARÃES, B. M. *Op. cit.*, p. 122.



11 – "Typos dos bonds electricos:
1. Especial
2. Comum
3. Transporte de carne verde
4. Irrigação
5. Carga e transporte de material
6. Carro para reparo dos fios aéreos"
(Álbum de Belo Horizonte, 1911).

os especuladores obstruíam a ocupação da zona urbana, recusando-se a construir nos lotes por eles adquiridos, criando cenários de amplos espaços vazios.

Apesar de a maioria da população viver fora da avenida do Contorno, a rede de transporte se desenvolvia quase totalmente dentro de seu perímetro. A expansão para a zona suburbana foi lenta. Em agosto de 1913 começou a trafegar uma das linhas mais reivindicadas pela população, ligando o centro a Lagoinha, então um dos bairros mais populosos da Capital.

No final de 1914, os moradores da "Ponte do Sacco" (ponte sobre o rio Arrudas que ligava a rua Tupinambás ao Carlos Prates) encaminharam ao *Estado de Minas* abaixo-assinado com mais de 200 signatários, solicitando do prefeito empenho junto à Companhia de Viação para a instalação de uma linha de bonde no local. Os autores da reivindicação justificavam a petição por serem trabalhadores e pagarem pesadíssimos impostos, e exigiam os melhoramentos existentes em outras partes menos povoadas da cidade: *"No entanto, devido à falta, talvez de graudos ali, os dirigentes fazem ouvidos de mercador a esses justos apellos (...)".*[14] Poucos dias depois, o assunto estava novamente nas páginas do jornal. A reportagem, em tom menos agressivo, afirmava que os trabalhadores esperavam, pacientemente, a decisão do prefeito. O texto explicitava o caráter paternalista e autoritário das relações entre o poder e a população:

> *"Os trabalhadores moram nos suburbios pelo aluguel mais barato, mas que fica longe da capital e do local de trabalho.*
> *Assim, é necessário que os poderes públicos facultem aos desprotegidos meios faceis de comunicação, entre suas moradas e a officina de trabalho."*[15]

Novamente o argumento do "magnífico" passeio que seria dado aos habitantes da cidade era usado para justificar o pedido. A linha de bonde para o Carlos Prates foi inaugurada a 18 de março de 1915.

Nos anos seguintes à celebração do contrato com a Companhia Sampaio Corrêa, a Prefeitura de Belo Horizonte passou por sucessivas crises financeiras, agravadas pela Primeira Guerra Mundial e a conseqüente crise econômica do País. Já em 1913, o déficit orçamentário dos cofres municipais passou a ser tema recorrente nos relatórios dos prefeitos, nos quais eram ainda relatados os cortes de despesas com as obras da cidade - foram suspensos ou desacelerados os trabalhos com calçamento, aterros, aberturas de ruas etc. A paralisação de obras levou a um sensível declínio

[14] BONDE na ponte do Sacco. *O Estado de Minas*, Belo Horizonte, 9 out. 1914, p. 1.
[15] BONDE na ponte do Sacco. *O Estado de Minas*, Belo Horizonte, 25 nov. 1914, p. 1.

do crescimento da cidade, *"tendo como conseqüência o êxodo de muitas pessoas (...) fechamento de casas particulares e comerciais, oficinas, etc."*[16]

O orçamento deficitário da Prefeitura era matéria de exposição também nos relatórios dos presidentes de Estado que, sistematicamente, apoiavam o governo municipal, justificando os recorrentes empréstimos pelas grandes obras de construção da cidade. Nos anos da Primeira Guerra, essa situação crítica deteriorou-se ainda mais, afetando os governos estaduais, obrigando-os a promoverem cortes em suas próprias despesas.

A partir dessa época, a razão social da empresa, constante nos relatórios oficiais e na imprensa, passa a ser Companhia Mineira de Eletricidade e Viação Urbana de Minas Gerais (Cevu).[17] O jornal *Diário de Minas*, de outubro de 1914, revelou que a Companhia vinha descumprindo o contrato, especialmente quanto à captação de novos recursos energéticos e aos serviços de transportes. A malha de linhas de bonde estava estagnada e o material em uso em péssimo estado.

Já em 1911, antes do arrendamento dos serviços, começaram a aparecer os sinais do desgaste da frota de bondes. *O Estado* denunciava a situação do carro nº. 8:

> *"... desengonçado, sujo, sem vidros que anteparem a ventania e com as corrediças lateraes em frangalhos immundos. Dentro do carro, quando chove, molha-se como nas ruas..."*[18]

As cortinas foram trocadas logo depois, por ordem do prefeito,[19] mas o estado dos carros piorava a cada dia. Os remanejamentos de uma linha para outra eram constantes, para substituírem bondes em manutenção ou avariados em acidentes.[20] O excesso de velocidade, as dificuldades para se tomar veículos em movimento, o não-atendimento aos sinais de parada pelos motorneiros, sempre atrasados, e o desvio para itinerários não previstos durante as viagens geravam denúncias à Inspetoria de Veículos, encarregada da fiscalização do sistema.[21] Além disso, os motorneiros e condutores eram

[16] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Cornélio Vaz de Mello*. Belo Horizonte, set. 1916, p. 11-12.

[17] Não foram localizados dados elucidativos sobre a mudança da composição acionária da empresa. Sabe-se que o dr. Tomaz Carvalho de Brito e, posteriormente, seus filhos foram os presidentes e, possivelmente, os maiores acionistas da Companhia.

[18] QUEIXAS e reclamações. *O Estado*, Belo Horizonte, 31 out. 1911, p. 1.

[19] ESTADO DE MINAS, Belo Horizonte, 3 mar. 1912, p. 1.

[20] O TEMPO nos subúrbios. *O Tempo*, Belo Horizonte, 26 out. 1912, p. 3.

[21] OS BONDS. *A Capital*, Belo Horizonte, 10 maio, 1913, p. 1-2; *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 4 dez. 1913, p. 2.

muitas vezes acusados de descorteses e eram comuns os relatos de abusos cometidos por eles, como neste exemplo:

> *"Os motorneiros da Companhia de Viação Urbana são pândegos e folgazões ao extremo.*
> *Hontem, os passageiros de um bond que seguia para a Floresta tiveram o prazer de serem conduzidos dentro de um carro carnavalesco pois um vermelho germânico motorneiro armou um verdadeiro Zé Pereira com o tocar rithmico e ensurdecedor da campanhia de aviso para gáudio e folia da molecagem vagabunda da Praça da Estação e suas immediações.*
> *Afinal, a pedido de algumas pessoas sérias o condutor resolveu mandar parar aquele barulho todo, quando já se ia na subida da Floresta.*
> *São sempre as mesmas bellezas da CVU, onde tudo anda à matroca."* [22]

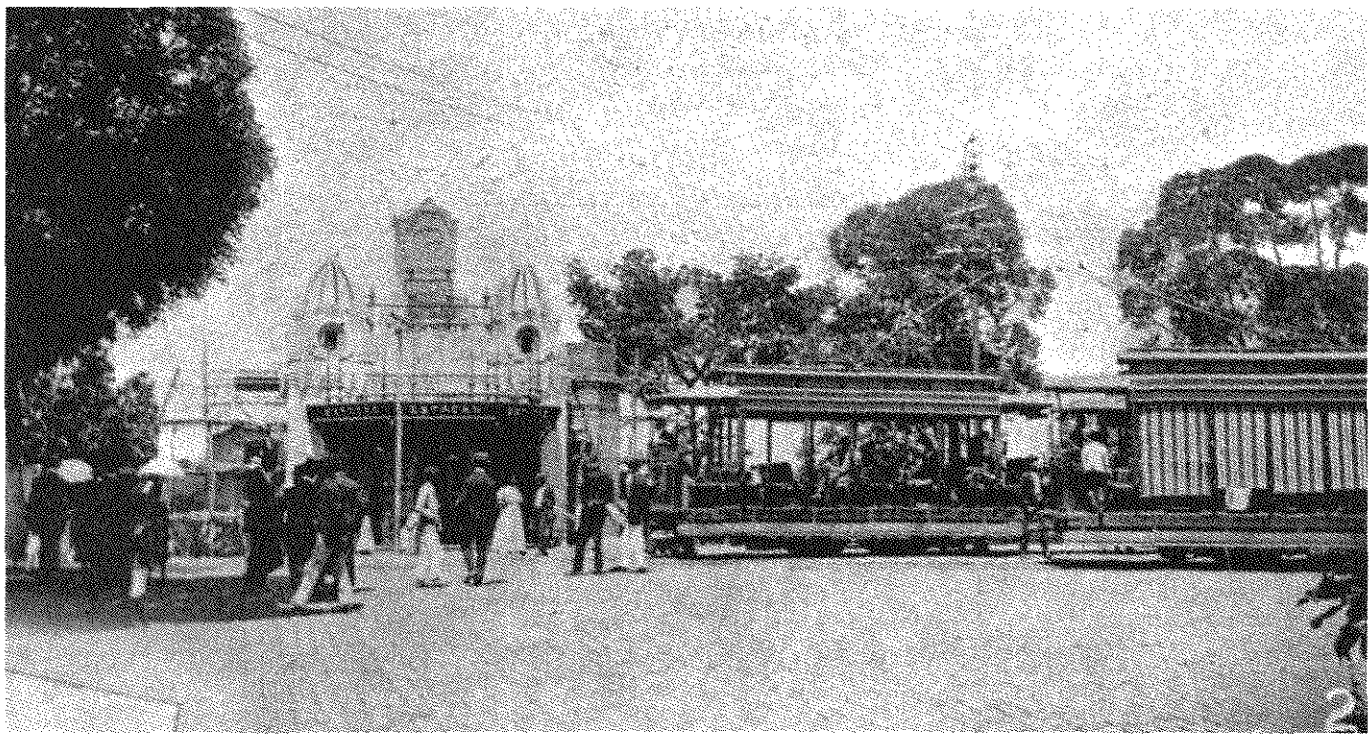
As queixas eram freqüentemente dirigidas ao sr. Carvalho de Brito, presidente da Cevu, no mesmo tom cortês usado antes com os prefeitos, deixando sempre claro que as irregularidades ocorriam por falta de conhecimento do fato pelo "ilustre responsável" pela viação urbana da cidade. Ao mesmo tempo, as falhas na fiscalização e o não-cumprimento das cláusulas previstas no contrato firmado entre a Prefeitura e a fiscalização eram denunciados.[23]

Em 1915, o relatório do prefeito Cornélio Vaz de Mello informava sobre um conflito de interpretação de algumas cláusulas do contrato de 1912, decidido por um tribunal arbitral a favor da empresa. O mesmo prefeito, no ano seguinte, constatava que, além de deficientes, os serviços da Companhia de Eletricidade se tornavam onerosos para o governo municipal, já que a despesa pública com iluminação, energia às indústrias, viação e telefones era mais alta do que a receita oriunda das prestações semestrais do arrendamento. Esta situação deficitária não permitia à Prefeitura cumprir o Decreto n. 1.516, de 1902, quanto ao fornecimento de energia elétrica às indústrias por um prazo de dez anos a partir de sua instalação.

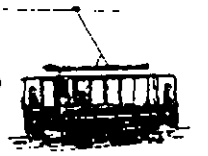
[22] OS MOTORNEIROS da CVU. *A Capital*, Belo Horizonte, 12 jul. 1913, n. 53, p. 1. Para outros casos semelhantes, consultar: Um abuso. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 28 jul. 1914, p. 1; *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 4 dez. 1913, p. 2; Mais bellezas. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 16 out. 1914, p. 2.

[23] Em 1914, o *Diário de Minas* publicou diversas reportagens sobre o assunto: Uma questão grave. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 15 out. 1914, p. 1; A opinião, a Companhia e o contrato. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 16 out. 1914, p. 1; O aviso da Companhia. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 17 out. 1914, p. 1; Um polvo electrico. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 20 out. 1914, p. 1; A carta da Companhia. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 21 out. 1914, p. 1; Repercussões de uma campanha. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 25 out. 1914, p. 1.

12 – Trilhos se cruzam na descida da Floresta.



13 – Agência de bondes "Viação Elétrica", no "poligono do Bar do Ponto".
Parado à espera de passageiros, um bonde com reboque. Experiência frustrada na década de 20.



Naquele momento, estavam em funcionamento as usinas geradoras de Rio de Pedras – onde um acidente em julho de 1915 exigira reforma das instalações –, a usina de Freitas e a de Gás Pobre, utilizada para fornecimento de energia suplementar. Dezoito bondes trafegavam na cidade. As linhas centrais continuavam a ser duplicadas, como o trecho "*entre os abrigos Pernambuco e Ceará*", e novas linhas para o bairro Santa Efigênia – "*partindo da Avenida Affonso Pena em seguimento pela Avenida Mantiqueira* (atual Alfredo Balena) *ao encontro da linha do Quartel, na rua Alvares Maciel* ".[24]

Durante a década de 10, a rede ferroviária no município seguiu preferencialmente o eixo leste/oeste, com grande parte do percurso aproveitando a topografia favorável do vale do ribeirão Arrudas. Assim, o citado reforço da linha de bonde para o bairro Santa Efigênia obteve maior significado em função da inauguração, em 1914, da parada do "Arrudas", no trecho a caminho de Sabará. Denominada posteriormente "Santa Efigênia", era a primeira parada de efetivo caráter urbano no tronco da Central do Brasil (EFCB), onde trafegavam os trens de subúrbio.[25]

Na direção oeste, a antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), então pertencente ao governo federal, foi implantando gradativamente a linha Divinópolis-BH. Ainda em 1911 seriam inauguradas as estações de Bernardo Monteiro[26] e Gameleira; entre as duas foram construídas duas paradas para passageiros: Belarmino e Seminário. Em 1916, o percurso alcançaria o Carlos Prates, onde foi inaugurada outra estação e, em 1920, a Estação Central, junto ao prédio da EFCB, na atual Praça Rui Barbosa.

Um segundo vetor de expansão para oeste foi a construção da variante de bitola larga da EFCB, o ramal de Paraopeba, que pretendia ligar a Capital ao Rio de Janeiro, sem as baldeações do primeiro percurso, por General Carneiro. Foram então construídas as vias e suas respectivas estações no trecho pertencente a Belo Horizonte: Gameleira, Jatobá e Barreiro em 1917, Calafate em 1920. A estação da Gameleira foi o ponto de entroncamento das duas linhas que, até a Estação Central, corriam paralelas por longos trechos da malha urbana. Na esteira dessas ligações e fluxos ferroviários corriam os trens suburbanos e consolidavam-se antigos núcleos de assentamento populacional, possibilitando as conexões cotidianas entre os municípios vizinhos, sobre os quais a Capital viria a exercer crescente influência e atração.

[24] *Relatório...* 1916, p. 29.

[25] A estação de Capitão Eduardo, no ramal também integrante da "linha do Centro", inaugurada em 1912, situava-se na fronteira entre Santa Luzia e Belo Horizonte, consolidando-se como marco dos limites dos dois municípios.

[26] No município de Capela Nova, hoje Betim. Desta estação partia ainda um subramal para Contagem.

Quando se deu o vencimento do primeiro qüinqüênio do contrato com a Companhia de Eletricidade, o governo municipal passou a exigir, baseado em uma de suas cláusulas, a redefinição da tabela de preços, com a diminuição de algumas tarifas e o cumprimento das diversas condições nele explicitadas. Como reconheciam os próprios administradores municipais, a Prefeitura agia com excessiva tolerância em relação à Companhia, que descumpria sistematicamente o contrato *"em pontos essenciaes e de interesses para a collectividade e para as finanças do município"*.[27]

A Companhia adotou a política de pouco investir no sistema de transportes, limitando-se a duplicar algumas redes e a prolongar trechos de outras. A população continuava tentando interferir nos itinerários dos bondes, e a política de duplicação de linhas adotada foi duramente criticada.[28] A seca de 1914 e a guerra foram os argumentos usados para a não-ampliação do sistema. Além disso, entre 1913 e 1920, verificou-se uma queda nos índices de ocupação. Embora o crescimento urbano ocorresse em todas as direções, especialmente em torno de Santa Efigênia e Santa Tereza, na região do Carlos Prates e nas proximidades do Posto de Agronomia e Veterinária (hoje Cidade Jardim), seu ritmo era menos acentuado.

Embora tenha gerado dificuldades econômicas, a deflagração do conflito mundial era apresentada pela Companhia como razão de sua inoperância, razão vazia de sentido, como observava o prefeito em 1919:

> *"certas condições deviam ser cumpridas pouco depois de sua assignatura, isto é, antes da conflagração européia, que teve seu início em 1914, por conseguinte, dois annos após"*.[29]

Entre os crônicos problemas estavam os da viação urbana, cuja capacidade montada mostrava-se, em 1919, praticamente a mesma de 1912, quando foi arrendada pelo poder municipal. Apenas quatro novos bondes de passageiros haviam sido acrescidos, enquanto o contrato exigia a duplicação de seu número em seis meses. Outro melhoramento previsto no contrato e não cumprido integralmente pela Companhia foi a substituição dos trilhos comuns pelos trilhos de fenda nas ruas calçadas.

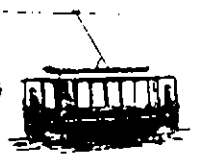
Pelo novo regulamento de bondes, publicado em 1920,[30] a velocidade máxima dos carros mantinha-se a mesma de 1902 (20 km), assim como os dispositivos gerais para condução e segurança dos veículos, demonstrando

[27] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Affonso Vaz de Mello*. Belo Horizonte, 1919, p. 26.

[28] ESTADO DE MINAS, Belo Horizonte, 20 abr. 1912, p. 1; *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 12 maio, 1912, p. 2.

[29] *Relatório...* 1919, p. 27.

[30] COMPANHIA DE ELECTRICIDADE E VIAÇÃO URBANA DE MINAS GERAES. *Regulamento do serviço de bondes*. Bello Horizonte: Imprensa Official, 1920.



o pouco desenvolvimento tecnológico do sistema. Para o argumento da Companhia de que o número de passageiros mantinha-se constante, o encarregado da fiscalização, Antonio Mourthé, tinha outra explicação:

> *"...seria (...) um erro admitir tal facto como uma explicação para a falta de desenvolvimento do serviço de viação e de introdução de melhoramentos de que o mesmo precisa, pois justamente o accrescimo do número de passageiros não se dá de modo sensivel porque o serviço deixa muito a desejar, não satisfazendo as condições indispensáveis de rapidez e facilidade nos transportes."*[31]

Às primeiras pressões do Poder Público municipal, a Companhia de Eletricidade propôs novas condições de arrendamento, significando a revisão do contrato. A discussão foi remetida ao governo do Estado pelo prefeito Affonso Vaz de Mello, que se mostrou constrangido pelo fato de agir "*como mandatário do Presidente do Estado, a quem deve contas de sua gestão*" e diante da constatação de que a "*instalação elétrica da Capital seja propriedade do Estado, cabendo apenas à Prefeitura a renda e o custeio dos serviços...*".[32]

A questão arrastou-se nos anos seguintes, criando uma pendência entre a Companhia, a Prefeitura e o governo do Estado. A própria Cevu enviou um memorial ao presidente do Estado, Fernando Mello Vianna, no início de sua gestão (1922), admitindo a deficiência dos serviços por ela prestados e pedindo a reforma do contrato, pelo qual

> *"se obrigaria a fazer ampliação das usinas geradoras, de modo a installar mais 2.000 kilowatts, a fazer installações e ampliações no serviço de viação urbana, e a retirar todo o actual serviço telephonico e substitui-lo por outro adequado...".*[33]

O resultado foi um acordo temporário. A Companhia introduziria alguns melhoramentos no sistema (especialmente a construção de uma nova barragem no rio das Velhas, junto à usina Rio de Pedras) mediante a suspensão da cobrança da cota adicional sobre a renda bruta. Finalizadas as obras prometidas, o governo revisaria as taxas dos serviços, como solicitava a Companhia.

Quanto à viação urbana, o relatório de 1924 estendeu-se nas melhorias então introduzidas, como os novos carros (bondes para reboque, com lotação para 24 passageiros) e a inauguração de novos trechos e linhas:

[31] *Relatório* ...1919, p. 29.

[32] *Relatório* ...1919, p. 36.

[33] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos*. Belo Horizonte, set. 1923, p. 13.

> *"a) o prolongamento da linha da Floresta, pela avenida do Contorno, até o cruzamento da rua Hermillo Alves; b) o prolongamento da linha da avenida Paraúna, desde a praça 12 de outubro, até o cruzamento com a rua Bernardo Guimarães; c) a linha do Mercado do Bairro dos Funccionarios, a qual modificou o traçado da linha Pernambuco (...); d) o prolongamento da linha do Matadouro à estação do Arruda, formando trafego definitivo com o bond da linha de Lagoinha; e) o trecho da linha Circular, a partir da praça Ruy Barbosa, até encontrar a linha da avenida Paraná ...".*[34]

Já segundo o relato do chefe da seção de Águas e Esgotos, Gil Guatimosin, anexo ao relatório do prefeito, essas iniciativas visavam apenas superar um longo período de estagnação *"assistida pelo público com verdadeira resignação muçulmana."*[35] O seu discurso prossegue, no anexo ao relatório de 1925, ainda mais contundente:

> *"Relegado a plano secundario o interesse publico com o beneplacito de fiscalizações platonicas ou transitorias, de 1913 a 1924 a Companhia de Eletricidade deixou-se arrastar pela velocidade adquirida por occasião da assignatura do contracto de 1912, até que cessado o movimento naquelle ultimo anno, se apercebesse não lhe terem resultados favoraveis nem a benevolência das administrações nem a sua inercia."*[36]

A estrutural dependência da Companhia da usina geradora Rio de Pedras, onde a situação se agravava a cada ano, impediu a realização dos melhoramentos relativos aos serviços de iluminação, bondes e telefones, até que o esgotamento do sistema forçou o pedido de revisão do contrato em 1926.

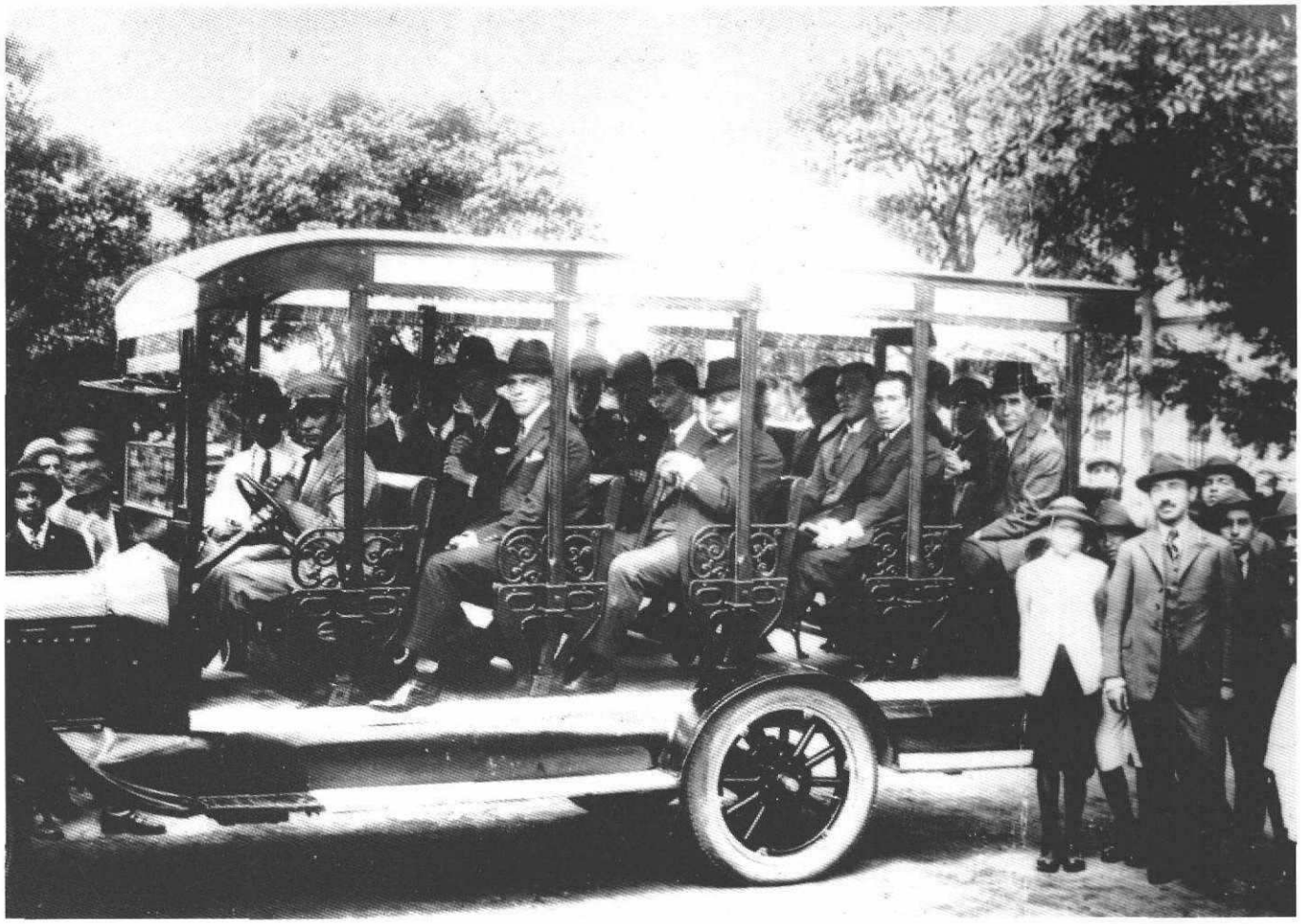
Os poucos melhoramentos mantiveram-se aquém do proposto, especialmente quanto ao aumento do número de bondes, à construção de novas linhas e obras ligadas à segurança do tráfego, como a de um viaduto sobre o cruzamento das Estradas de Ferro Central do Brasil e Oeste de Minas e a da linha da Floresta (onde hoje se situa o viaduto Santa Tereza); mesmo a principal promessa do acordo – a construção da barragem – estava sendo cumprida muito lentamente, fora dos prazos previstos.

Os anais do Conselho Deliberativo e a imprensa continuaram registrando o problema do não-cumprimento dos horários pelos bondes e o grande intervalo entre a passagem de dois carros. Além disso, os acidentes eram constantes e causados, muitas vezes, pela má qualidade do material.

[34] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos*. Belo Horizonte, set. 1923, p. 53.

[35] *Ibidem*, p.164.

[36] *Relatório...* 1925, p.151.



14 – Inauguração do serviço de auto-ônibus (1923).

A alternativa que se criou, visando à melhoria dos transportes coletivos, foi a inauguração do serviço de auto-ônibus,[37] contratado com a empresa Ladeira & Raso, em 1923. Esse primeiro serviço regular de auto-ônibus teve o contrato homologado pela Prefeitura em março. Em outubro existiam quatro linhas. Com a expansão dos serviços foi baixada nova lei[38] em 1926, que continha as disposições sobre a concessão a favor de duas pessoas físicas.

Desde então, pequenos e improvisados carros sobre rodas passaram a percorrer ruas e bairros inaugurando uma nova era nos transportes coletivos.

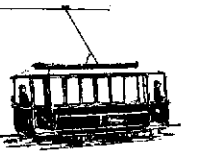
[37] *Omnibus*: termo latino que significa *para todos*. (GRAVE, João e NETTO, Coelho. *Lello Universal*. 4 volumes. Porto: Livraria Chardron, s./d; v. III, p. 473).

[38] Lei n. 312, de 28/10/1926.

15 – Um auto-ônibus aguarda passageiros durante solenidade de chegada de um dos primeiros trens da EFCB (1925).

16 – Interior de um bonde. Espaço disputado para diversos "reclames", dentre eles, o famoso:

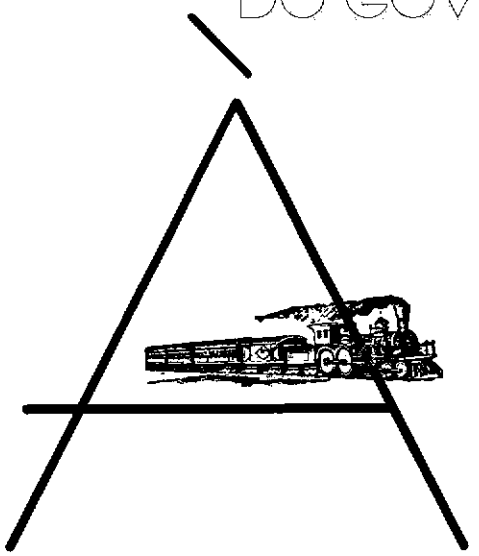
"Veja, ilustre passageiro,
O belo typo faceiro
Que o senhor tem a seu lado,
E, no entanto acredite,
Quase morreu de bronquite,
Salvou-o o RHUM CREOSOTADO!!!!"



3 MUDANÇA DE DIREÇÃO

A INTERVENÇÃO DO GOVERNO ESTADUAL

1926-1929



A estagnação dos serviços da Companhia se contrapôs, nos primeiros anos posteriores à guerra, um intenso crescimento urbano. Nos anos 20 um *boom* imobiliário ultrapassou as fronteiras do projeto original. O crescimento veio com a instalação de siderurgias nas proximidades de Belo Horizonte, a melhoria da situação econômica nacional e a implantação de um sistema de comunicação com outras regiões. Inaugurou-se a Estrada de Ferro Central do Brasil e teve início a construção de estradas de rodagem radiais. A ocupação urbana continuava de forma desordenada, deslocando os trabalhadores cada vez mais para a periferia.

Os ex-colonos venderam suas terras, a preços relativamente altos, aos especuladores e construtores. Por volta de 1930 os empreendedores tinham transformado as ex-colônias em bairros residenciais, que se tornaram parte integrante da cidade. Vilas e bairros operários cresceram na área suburbana do plano original. Surgiram companhias imobiliárias que, através de crédito e financiamento, ofereciam lotes a prazo, facilitando também a construção de casas, especialmente na zona suburbana.

A ocupação tornou-se mais generalizada, permanecendo, contudo, um enorme vazio na área a sudoeste, entre o Barro Preto e a Praça da Liberdade. Ao norte surgiram mais vilas operárias, como o Santo André, o

Palmital, a Cachoeirinha e a Concórdia. A leste, o bairro Esplanada; ao sul, o Grão-Mogol (Anchieta) e o Acaba Mundo, posteriormente denominado Sion.[1]

Até a década de 20 o crescimento da zona urbana esteve confinado a uma estreita faixa a oeste e outra maior a leste da avenida Afonso Pena. Durante essa década, a influência da avenida Afonso Pena na orientação do crescimento diminuiu, enquanto o perímetro da malha urbana se estendeu nas direções noroeste–nordeste. Apesar da expansão fora do perímetro da zona urbana, o comércio e a indústria mantiveram se restritos à área central. Segundo ADELMAN,

> *"o homem comum tinha três opções de moradia: alugar um quarto em uma favela dentro da cidade, ir para uma área invadida ou alugar ou comprar uma casa no subúrbio (...). O desejo de viver próximo ao centro comercial e ao emprego os levava à favela. Era uma estratégia de moradia que permitia ir a pé para o trabalho, possibilitando viver mais barato na cidade".*[2]

Em contraposição à regularidade do traçado na zona urbana, a suburbana nascia sem nenhum tipo de planejamento, com ruas estreitas e tortuosas. Até 1930, apenas as artérias principais de acesso aos bairros estavam pavimentadas. Na maioria deles faltavam rede de esgoto, abastecimento de água, energia elétrica e iluminação pública.

Os bondes eram insatisfatórios. A expansão da rede no início da década de 20 foi pequena na área suburbana, restringindo-se ao prolongamento da linha Floresta até o bairro Santa Tereza e da linha Matadouro até a Estação Arruda (Santa Efigênia). Na zona urbana, alguns melhoramentos foram de maior vulto: o prolongamento da linha Paraúna (atual Getúlio Vargas), inauguração da linha Mercado do Bairro Funcionários (que se situava onde está hoje a Escola de Arquitetura da UFMG) e a criação da linha Circular.

Nesse período, as linhas de bonde teriam intensificado e possibilitado a especulação, o parcelamento de novas áreas e a construção de novas residências, ao longo do seu percurso e fora dele, onde os empreendedores pudessem antever a expansão de serviços em futuro próximo. O impulso à construção civil aumentou a importância dos transportes urbanos.

ADELMAN comparou o incremento das construções na cidade entre 1916 e 1929, revelando que as áreas a noroeste e a nordeste expandiram-se, apontando para o fato de que essas duas regiões eram seccionadas por

[1] VASCONCELLOS, Sylvio de. *Op. cit.*, p. 52.

[2] ADELMAN, Jeffry. *Urban planning and reality in republican Brasil*: Belo Horizonte, 1890-1930. Indiana University, 1974, p. 140 (Phd. Modern History).

linhas de bonde. A partir dessa análise o autor concluiu que a oferta de transporte e as construções nas áreas suburbanas caminharam lado a lado. As notícias a respeito da expansão das linhas teriam sido acompanhadas de perto pelos loteadores, que anteviam a possibilidade do parcelamento de suas terras, antecipando suas decisões.

No entanto, na maioria das vezes, os novos loteamentos eram abertos em regiões próximas aos locais atendidos pela rede de bondes e com pouca ou nenhuma infra-estrutura urbana. Nesse contínuo processo de expansão, os habitantes de novas áreas ocupadas pressionavam pelo prolongamento das redes. Entre os anos de 1926 e 1929 o Estado ampliou o sistema de carris urbanos, que atingiram os bairros Santo Antônio, Gameleira e o atual Padre Eustáquio, então Vila Progresso.

Caso raro foi o loteamento da Nova Suiça. No processo de expansão da rede do Calafate até a Gameleira, para atender a um núcleo populacional formado em torno da estação da Rede Ferroviária, foi beneficiada uma área da zona suburbana até então desabitada. Os empreendedores adiantaram-se e a parcelaram logo que foi anunciada a nova linha de bonde. Os lotes foram divulgados como os terrenos de maior futuro na Capital. Depois de inaugurado o novo serviço, os anunciantes cobraram 50% a mais pelos terrenos.[3]

A partir de 1924 foram compradas várias fazendas nos arredores da cidade, mais tarde convertidas em loteamentos, e em 1930 já existiam 25 novos bairros e vilas. As condições eram facilitadas e o operário podia comprar seu terreno em trinta a quarenta meses.

Segundo GUIMARÃES,

> *"o processo de formação de favelas também teve continuidade; registra-se, nessa época, a existência das seguintes favelas: Barroca (Gutierrez), Pedreira Prado Lopes (Lagoinha), Vila Palmital (Lagoinha), Vila Santo André (Lagoinha), Pindura Saia (Cruzeiro), Cachoeirinha e Arruda, Morro das Pedras (Vila São Jorge) e a Praça Raul Soares (...). Criadas em torno da cidade, as vilas eram, de fato, vilas-favelas, onde continuavam faltando infra-estrutura e acesso, em conseqüência da não abertura ou do mau estado das vias por onde deviam trafegar os ônibus. Embora tivesse garantido melhorias na condições de infra-estrutura da periferia da cidade, elas se destinaram aos bairros e vilas do mercado imobiliário, ficando as operárias de fora. Uma reclamação comum denunciava as condições de transporte, incluindo até bairros como a Serra, Cruzeiro, a Renascença e outros".*[4]

[3] A NOVA Suiça. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 11 nov. 1927, p. 2.

[4] GUIMARÃES, B.M. *Op. cit.*, p. 194-195.

No início de 1926 a Companhia de Viação Urbana voltou a solicitar a revisão do contrato sob a alegação de falta de recursos para cumpri-lo. As condições propostas, que implicavam, mais uma vez, o aumento das tarifas e a diminuição das cotas do arrendamento, não foram aceitas pelo governo estadual, como relatou o presidente Mello Vianna:

> *"...recusei, liminarmente, a revisão do contracto em taes moldes. Havia me imposto, porém, o compromisso de resolver tão importante e visceral questão para o desenvolvimento da cidade. Era indeclinável prosseguir e, examinando a materia com o devido cuidado, me capacitei de que uma unica solução se poderia dar: a rescisão do contracto de 21 de abril de 1911 (...) e a conseqüente encampação pelo Estado".*[5]

Nomeada uma comissão para estudos dos valores, uma indenização foi ajustada, *"depois de propostas e contra-propostas"*,[6] em torno de 10 mil contos de réis.[7] A rescisão se deu em 27 de julho de 1926, quando o Estado assumiu o controle do sistema, criando o Departamento dos Serviços de Eletricidade da Capital e nomeando para sua direção o ex-prefeito Flávio Fernandes dos Santos.

Pelos termos da rescisão, foram transferidos para o Estado os bens móveis e imóveis arrendados à Companhia, os contratos, encomendas e empréstimos por ela feitos, além das dívidas junto à Prefeitura. Esta, por ajuste de contas em setembro do mesmo ano, transferiu para o governo estadual os bens e direitos que possuía sobre os serviços de eletricidade.

Entre 1926 e 1928, o presidente do Estado, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, abriu sucessivos créditos *"para attender às obrigações resultantes do contracto de encampação"*[8] e promover melhoramentos nos serviços, totalizando mais de 28 mil contos de réis, por ele considerados como justas despesas *"para que Bello Horizonte tenha serviços de força motriz, de viação e de luz na altura do seu progresso actual e das suas crescentes necessidades."*[9] Esses recursos foram aplicados na extensão das linhas, na compra de novos bondes e na conservação de alguns equipamentos rodantes.

Uma das melhorias foi a construção de um abrigo para pedestres na avenida Afonso Pena, em frente à "Viação Elétrica". Tratava-se de um projeto

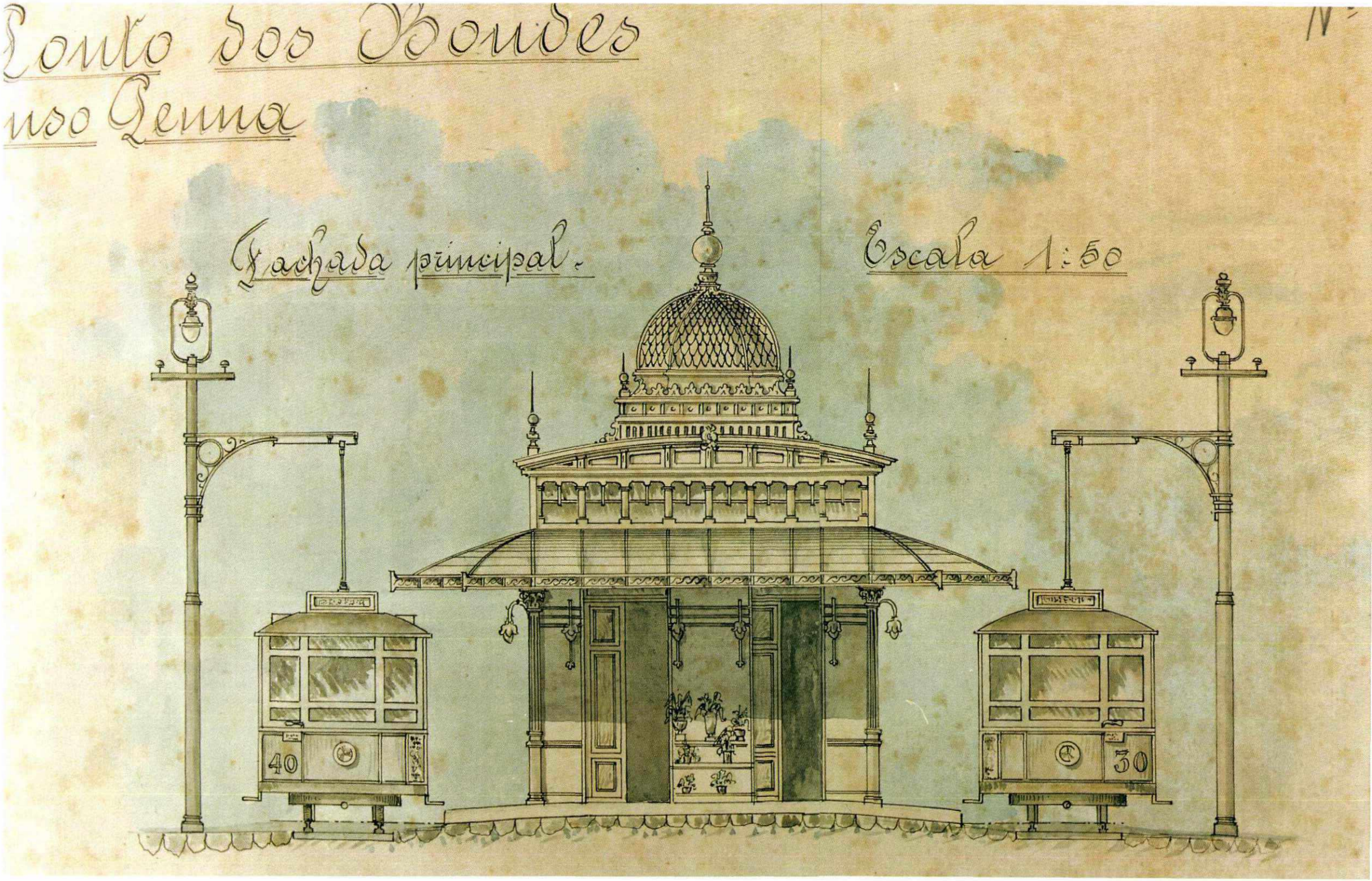
[5] CONGRESSO MINEIRO. *Mensagem apresentada por Fernando de Mello Vianna, presidente do Estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte, 1926, p. 402.

[6] *Ibidem*, p. 403.

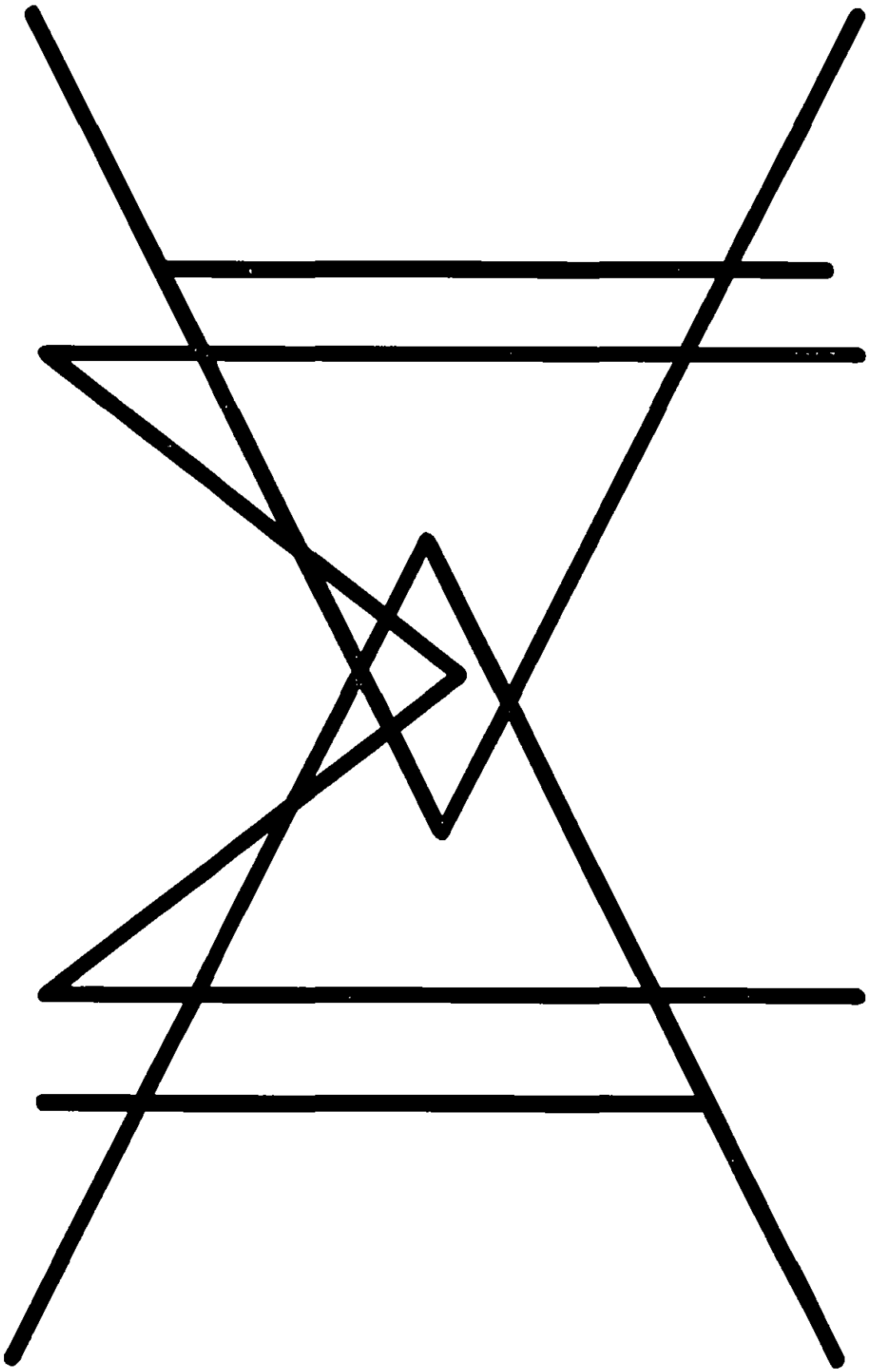
[7] A imprecisão da quantia decorre de pequenas diferenças nas próprias fontes oficiais.

[8] ANDRADA, Antonio Carlos Ribeiro de. *Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado de Minas Gerais ao Congresso Mineiro e lida na abertura da 1ª sessão ordinária de 10ª legislatura*. Belo Horizonte, 1927, p. 58.

[9] *Idem*, p. 60.



17 – Detalhe de um projeto para abrigo de bondes em frente à agência Viação Elétrica (1919).



18 – "Melhoramento a muito reclamado, o abrigo da Avenida Affonso Pena veiu preencher uma lacuna da parte central da Cidade.
É uma pergola, estylo toscano, constituída por 20 columnas, sustentando uma cobertura de concrecto armado, impermiabilisado por applicações de um lençol de feltro 'Extra Heavy', entremeiando duas camadas de asfalto.
O tecto é estucado, e provido de pinturas e ornatos.
A pavimentação é de ladrilhos, sobre uma camada de concrecto, contornada por um piso de pedra plastica. Nos intercolumnios existem vitraes, limitando nos cantos da construcção espaços reservados para o pequeno commercio de cigarros, jornaes, bombons etc. Contornam esses espaços quatro pequenos balcões de imbuia envernisados. A illuminação é feita por 14 Plafoniers. (...)
O projeto e a construcção estiveram a cargo do Engenheiro Ildeu Ramos de Lima, que se esmerou no bom acabamento de ambos."
(Relatório do prefeito Christiano Machado, 1926.)

bem elaborado, de autoria de Ildeu Ramos de Lima. À essa requintada obra adicionou-se a conclusão, no mesmo período, do "belvedere" do Parque Municipal, ligando esse logradouro à agência e ao novo abrigo de bondes, reforçando os nexos que consolidavam e dinamizavam a função nuclear do entroncamento Bahia/Afonso Pena.

A população parecia compreender muito bem que o mandato do presidente Antônio Carlos era marcado por forte intervenção da esfera estadual sobre a municipal. Em seu governo, inúmeras reformas aconteceram, como a remodelação da Praça Rui Barbosa, aperfeiçoamento da rede elétrica, construção de jardins, calçamento e abertura de ruas.

Um morador do Carlos Prates, dizendo-se representante de toda a população do bairro, enviou carta ao jornal *O Estado de Minas* solicitando que o periódico interferisse diretamente junto ao presidente do Estado a fim de sensibilizá-lo para os problemas do local. Depois de caracterizar o bairro como "infeliz" e "esquecido" pela Prefeitura, o missivista reclamou contra os maus serviços prestados pela saúde pública e contra os bondes lentos e em mau estado que serviam à região. Como era de praxe, a beleza do lugar era retratada, mas comprometida pela ausência de melhoramentos urbanos. A população tinha como hábito usar os argumentos mais caros às diversas administrações: a beleza, a modernidade de Belo Horizonte, cidade "moça" tão encantadora, maculada pela situação em que se encontravam certos bairros.[10]

Como tentativa de superar o déficit do sistema de transportes, o Poder Público reajustou as passagens, em 1929, de 100 para 200 réis, provocando reportagens e queixas, pois fora o primeiro aumento na história da cidade nas tarifas de energia elétrica e de bondes. O argumento foram as reformas e ampliações nos setores de geração de energia e transporte. Algumas reportagens reconheciam os melhoramentos feitos pelo Departamento de Eletricidade como justificativa, mas criticavam por não significarem um compromisso com serviços de boa qualidade:

> *"Agora que o Departamento duplicou o preço da luz e a passagem de bondes, convém saber se a resolução significa um compromisso. Que nos dirão, quando a chuva deixar de cahir mezes inteiros e os bondes perderem a força?*
> *Que nos dirão nos dias de sol?*
> *O povo soffre a affronta, aceita os carros novos em troca dos velhos, paga o preço da generosidade – mas espera que este sacrifício lhe permita ao menos a pontualidade nas officinas, nas Secretarias e nos escriptorios."*[11]

[10] OUTRA QUEIXA da população do Carlos Prates. *O Estado de Minas*. Belo Horizonte, 18 jan. 1929, p. 6; Carlos Prates, o bairro infeliz. *O Estado de Minas*. Belo Horizonte, 21 mar. 1929, p. 1.

[11] DUZENTOS réis. *O Estado de Minas*. Belo Horizonte, 1 de mar. 1929, p. 1 e 6.

A maior crítica foi para a ausência de reboques de segunda classe para os pobres e operários, como acontecia no Rio de Janeiro e em São Paulo. Foram instalados, então, em 1929, "bondes de segunda classe", para atender às reivindicações da população, atrelados ao carro principal e com passagens mais baratas.

No entanto, os horários eram sempre o maior motivo de queixas. A reforma da rede de viação com o sistema em funcionamento gerou situações de insegurança e aumentou o número de acidentes. Um leitor chegou a enviar ao *Estado de Minas* um desenho com uma sugestão para a solução dos problemas da rede elétrica e para acidentes como os dos fios que se partiam e caíam sobre bondes e passageiros parados nos pontos.[12] Os motorneiros também continuaram sendo alvo de reclamações, como neste caso:

> *"No tempo de frio é constante verem se os motorneiros accionar com rapidez o control e o freio dos bondes, parando-os aos arrancos, para ficarem mais tempo com as mãos nos bolsos quando ellas deviam estar sempre sobre as manivelas para facilitar qualquer acção de urgencia.*
> *No entanto, assim não acontece, e os bondes percorrem grandes trechos sem intervenção de seus motorneiros, fazendo curvas com velocidade excessiva.*
> *Além disso ha motorneiros que gostam de prosear com os passageiros que lhes estão próximos e raramente olham para a linha onde deve o bonde passar, acontecendo muitas vezes, quando ha passageiros a embarcar em um ponto, ou não parar o bonde ou parar com rapidez alem do ponto."*[13]

Embora a construção da usina e das estações distribuidoras estivesse em andamento, segundo DINIZ, *"em apenas três anos de atividades o Departamento de Electricidade aumentou 2,5 vezes a potência disponível em Belo Horizonte"*.[14] Entretanto, em 1928, uma grande seca fez diminuir os bondes em tráfego e forçou o governo a implantar um sistema de auto-ônibus.

A Prefeitura comprou alguns ônibus usados para suprir a demanda. Foram criadas oito linhas, com horário das 6 às 22 horas e preço de 300 réis por pessoa. Cada carro tinha capacidade para 27 pessoas assentadas e não poderia trafegar com passageiros em pé. As linhas criadas foram: Praça da Liberdade, Prado, Quartel, Serra, Carlos Prates, Floresta, Santo Antônio e Lagoinha.[15] Dentre os bairros servidos por bondes, somente o Calafate não foi beneficiado.

[12] A SITUAÇÃO alarmante da rede aérea do Departamento de Eletricidade. *O Estado de Minas*. Belo Horizonte, 20 jun. 1929, p. 3.

[13] OS SERVIÇOS do Departamento de Eletricidade. *O Estado de Minas*. Belo Horizonte, 26 jun. 1929, p. 2.

[14] DINIZ, J. Op. cit., p. 31.

[15] INAUGURA-SE, amanhã, o serviço de omnibus do Departamento de Electricidade. *O Estado de Minas*. Belo Horizonte, 18 ago. 1928, p. 6.

O impacto da instalação dessas primeiras linhas pode ser constatado no editorial do jornal *O Estado de Minas*, de setembro de 1928, onde foi ressaltada a importância da medida pelo Departamento de Eletricidade, apesar do reduzido número de veículos. Embora fossem reconhecidos os melhoramentos com o sistema de ônibus, alguns pontos eram criticados: a presença do "conductor" (atual trocador) era considerada um gasto dispensável, já que o motorista poderia cobrar as passagens; a irregularidade dos horários de circulação de veículos; a não-cobrança de passagens por seções, como acontecia nos bondes.[16]

Com a chegada da estação chuvosa e a normalização do fornecimento de energia elétrica, as operações com ônibus foram suspensas em dezembro do mesmo ano. A extinção do serviço foi feita sob a alegação de que o sistema era deficitário, com excessivo consumo de gasolina e outros gastos. Houve reportagens e críticas pela imprensa. Os jornalistas tentavam demonstrar que as empresas particulares, cobrando passagens pouco acima das cobradas pelo Departamento, estavam satisfeitíssimas com os lucros.

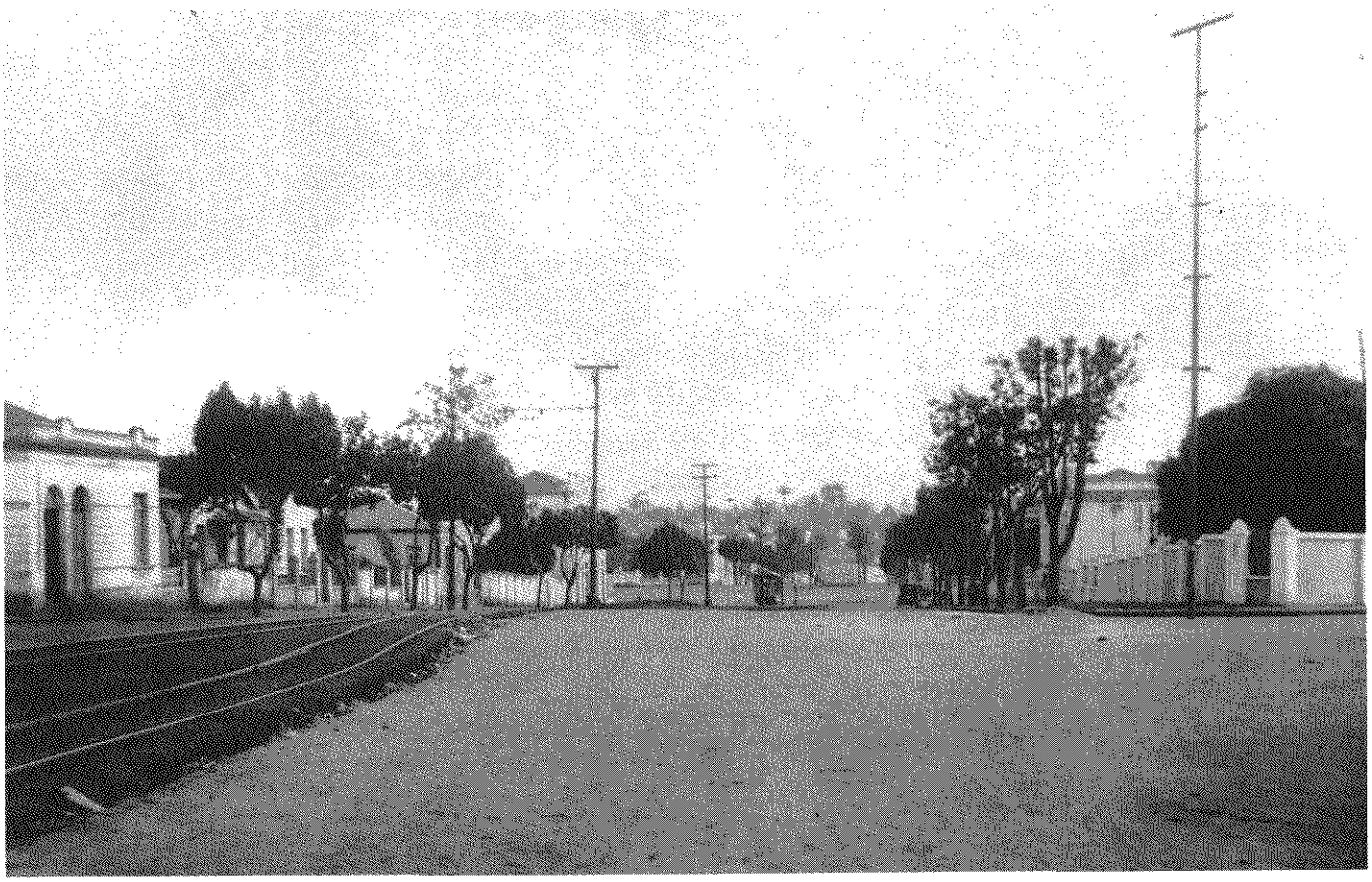
O serviço privado de ônibus começou a se expandir com linhas regulares, como as exploradas por Joaquim Diniz da Silveira, a partir de 1927, e as de Augusto de Oliveira e Bruschi & Irmão Ltda., ambos de 1929, além de um serviço de autocaminhões para a fábrica de tecidos da Cachoeirinha. Ao lado desse crescimento, registrava-se a primeira reclamação:

> *"Os bellos omnibus que tem inaugurado em Bello Horizonte um serviço regular de viação urbana não podem cahir no vicio dos bondes do Departamento.*
> *Hontem o omnibus da Lagoinha, às 6 horas da tarde acabou, em meio do caminho, com a gazolina que levava.*
> *E parou com grande indignação dos passageiros que foram obrigados a ir para a casa a pé.*
> *Gazolina no omnibus! Ou querem elles se emparelhar com os bondes do Departamento?"* [17]

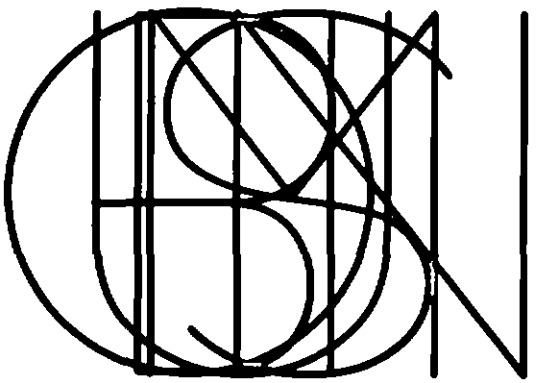
Em 1929, o governo do Estado decidiu por um novo arrendamento dos serviços de força, luz e viação. Segundo os estudos do período, o motivo para a nova privatização dos serviços de energia elétrica foi o levantamento de recursos, a curto prazo, para a campanha promovida por Antônio Carlos Ribeiro Andrada, dentro do movimento político-eleitoral que resultou na revolução de 30. Para SINGER,

> *"O motivo da transação é político: O Presidente de Minas Gerais, Antônio Carlos, estava preparando o movimento armado de 1930 e*

[16] O SERVIÇO de omnibus. *O Estado de Minas*, Belo Horizonte, 22 set. 1928, p. 1.
[17] GAZOLINA nos omnibus. *Correio Mineiro*, Belo Horizonte, 25 dez. 1927, p. 7.



19 – "Esses trajetos eram extremamente românticos e permitiam aos namorados passar e repassar nas casas das eleitas janelando; multiplicar essas passagens mediante trajetos retomados quando os via Bahia e via Afonso Pena se encontravam nos abrigos. Esses abrigos eram barracões de madeira por onde se engolfavam as ventanias soltas e as chuvas. Pelo escancarado Abrigo Ceará passavam as águas dos lados da serra do Curral e os uragões que desciam do Pico; pelo Pernambuco de par-em-par as avalanches do Acaba-Mundo e os ciclones da serra da Piedade além, fronteira. Seu interior era pontilhado de escarros, de mijadas e cagadas noturnas de guarda civil. Neles, as senhoras e as moças só entravam acossadas pelas intempéries. Preferiam esperar os bondes nos passeios circundantes para



evitarem a vista dos desenhos das paredes de dentro: alegorias fálicas com proporções de salame e ênfase de zepelins, de permeio a triângulos e a fusos vulvares – representação, aliás, muito mais rara. Os desenhistas canhestros, para evitarem dúvidas, escreviam em letra de imprensa as designações masculinas e femininas adequadas a cada símbolo. Além dos desenhos, havia quadrinhas obscenas, pensamentos pornográficos, injúrias ao Presidente do Estado, aos Secretários, aos Deputados, ao Carvalho Brito, aos Doutores Delegados, à Egrégia Relação, à tarasca do P. R. M., ao Clero Diocesano, aos Senhores Professores, fora a distribuição ampla de capelas de cornos e de putas-que-o pariu à população em geral – o eterno desabafo, que aliviava, de baixo para cima, os que sentiam, de cima para baixo, o peso das prerrogativas, dos direitos adquiridos, da mais-valia, da piedade exemplar, das delicadezas de sentimento e da moralidade irrepreensível da Tradicional Família Mineira " (Pedro Nava, Balão cativo).

tinha se comprometido a contribuir com 6 mil contos (...). Como o Governo mineiro, boicotado pela União, não conseguisse levantar o dinheiro, recorreu à venda do sistema elétrico e de bondes de Belo Horizonte." [18]

O mesmo autor sugere ainda que, nesse "estranho negócio", a Companhia Força e Luz tenha gasto mais em comissões e armamentos. Essa versão explicaria a urgência com que foram estabelecidas as condições para a concessão, quando foi legalmente abolida a necessidade de concorrência pública e realizados todos os procedimentos em menos de dois meses, além de os valores estipulados na venda terem sido considerados baixos em relação ao patrimônio e aos direitos concedidos.

Outros aspectos também devem ser considerados na compreensão dessa retomada do processo de privatização. Como já foi dito, em quase todas as cidades do País esses serviços eram controlados por empresas privadas, de capital nacional ou, majoritariamente, de capital estrangeiro. A partir da década de 20, o grupo norte-americano da General Electric, ao qual era incorporada a Electric Bond & Share, começou a atuar na América Latina e no Brasil através da American & Foreign Power Company (Amforp). A penetração da Amforp se deu nas regiões fora do monopólio da Light, como no caso de Belo Horizonte, através de empresas concessionárias nacionais que se incorporavam ao grupo.

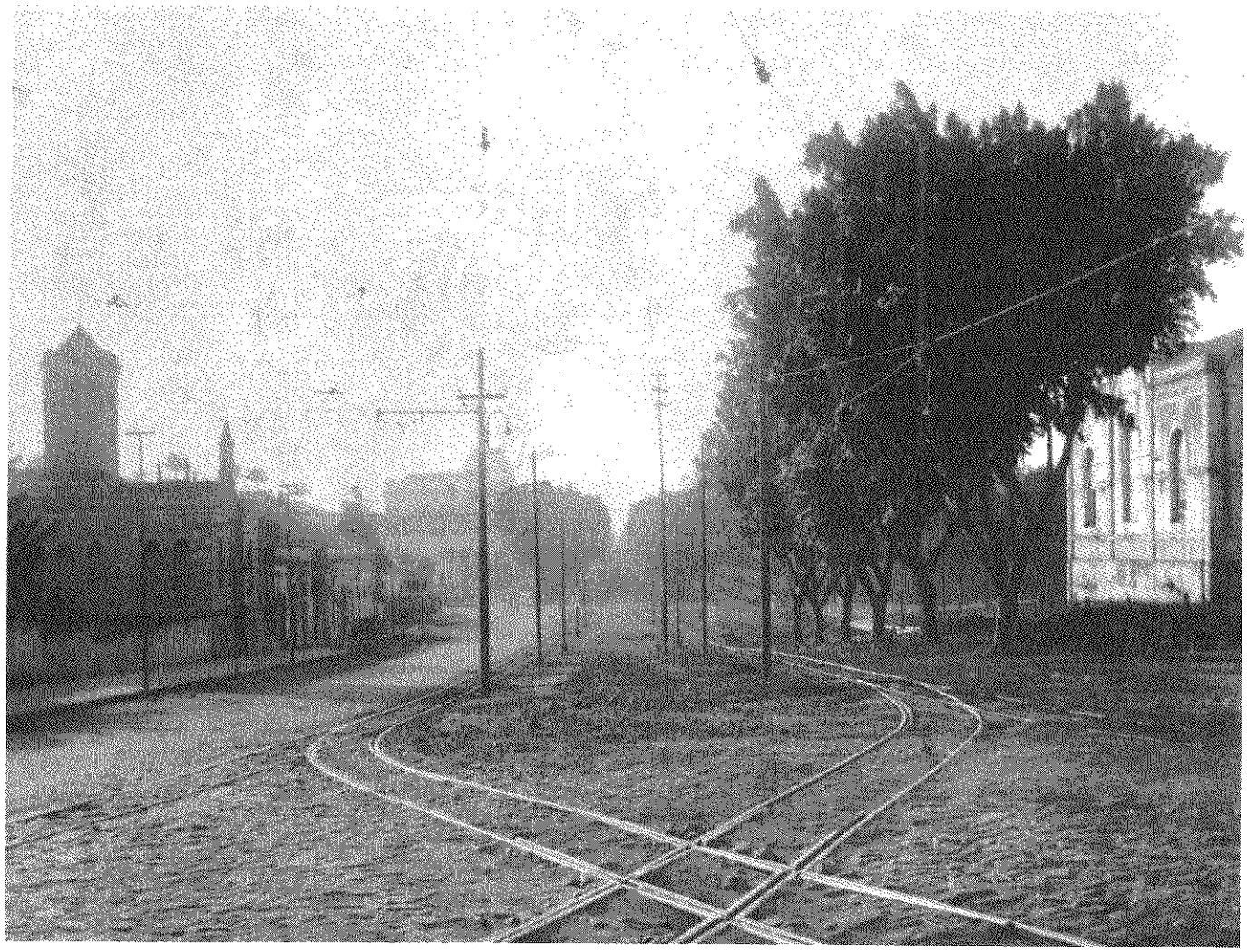
A concessão dos direitos de exploração dos serviços de geração, distribuição de energia elétrica e de bondes à Companhia Força e Luz de Minas Gerais (CFLMG), através da "Sociedade Anonyma Empresas Electricas Brasileiras", subsidiária da Amforp, significou um dos últimos passos na construção de um *"virtual monopólio de duas grandes empresas estrangeiras"*,[19] processo consolidado na década de 20 e que seria controlado a partir dos anos 30 em virtude do nacionalismo do governo Vargas.

A inserção tardia de Belo Horizonte no quadro das regiões controladas pelas concessionárias de capital estrangeiro fornece elementos para a compreensão da crônica deficiência dos serviços prestados pela CFLMG. Nas primeiras décadas do século, o transporte sobre trilhos em cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Belém, Salvador e Campinas apresentava-se como um serviço operado *"com desenvoltura e alta rentabilidade"*, suficiente para cobrir os custos e remunerar o capital investido.[20] A partir dos anos 30 essa situação se alterou, já que o crescimento acelerado e

[18] SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana no Brasil*. São Paulo: Nacional, 1977, p. 260.

[19] CENTRO DE MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. *Panorama do setor de energia elétrica no Brasil*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988, p. 65.

[20] Ver: BARAT, Josef. Transportes Urbanos no Brasil: diagnóstico e perspectivas. *Planejamento e Políticas Públicas*. Brasília, v. 1, n. 1, p. 75-96, jun., 1989.



20 – Avenida Afonso Pena. À esquerda, o edifício da Distribuidora de Eletricidade; à direita, a Usina de Gás Pobre. Década de 20.

desordenado das cidades exigiu investimentos vultosos na expansão dos sistemas de transporte por trilhos para uma população periférica incapaz de pagar as tarifas de mercado. Assim, os anos 30 foram se definindo pela estagnação dos investimentos privados no sistema de bondes. As *concessionárias, pela lógica da rentabilidade, se concentraram* gradativamente nas áreas de geração e distribuição de energia elétrica.

O contrato com a CFLMG foi assinado em 5 de outubro de 1929. A Companhia pagou ao Estado a quantia de 34 mil contos de réis, tomando posse da quase totalidade dos bens móveis e imóveis do Departamento de Eletricidade da Capital, garantindo o monopólio dos serviços de eletricidade e viação urbana. Pela sua importância na trajetória dos transportes coletivos e por seus aspectos polêmicos, quanto à atuação do Poder Público, segue-se uma síntese dos principais itens do contrato.

Os bens imóveis vendidos à Companhia eram, dentre outros: três quarteirões situados na área central de Belo Horizonte, sendo um limitado pela *avenida São Francisco (atual Olegário Maciel)* e pelas ruas Goitacases, Tupis e Rio Grande do Sul, e outros definidos pelos triângulos formados pela avenida Afonso Pena com as ruas Timbiras e Alagoas e com a avenida Carandaí e a rua Pernambuco, todos contendo diversos edifícios, galpões, depósitos e barracões; a agência de bondes da avenida Afonso Pena; terrenos e quedas d'águas, cachoeiras e todo o complexo das usinas de Freitas, Pety e Rio de Pedras, com suas instalações, construções, barragens, residências de empregados, posto meteorológico etc; fazendas, terras e benfeitorias, no município de Ouro Preto.

O governo se obrigava a desapropriar, à sua custa, todas as passagens de terras para as linhas de transmissão, indenizando a Companhia por *quaisquer danos decorrentes da oposição de particulares.*

À CFLMG foi cedido o direito exclusivo de produzir, transmitir, distribuir e vender energia elétrica na Capital do Estado, obrigando-se a fornecer serviço com permanente ampliação da distribuição, substituir linhas de transmissão deterioradas e manter a capacidade total de instalação das usinas.

Quanto ao transporte coletivo, nos termos da décima cláusula do contrato, foi concedido à Companhia

> *"...durante o prazo do mesmo contracto, privilegio exclusivo para o transporte collectivo de passageiros, no município de Bello Horizonte nos percursos onde existam ou venham a existir linhas de bondes. Para os effeitos deste contracto, consideram-se vehiculos de transporte collectivo os que transportam passageiros, cobrando-se as passagens por pessoas".*[21]

Verifica-se, portanto, que o monopólio da CFLMG aplicava-se também

[21] BELO HORIZONTE. *Annaes do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, mar. 1930, p. 115.

aos serviços de auto-ônibus. A mesma cláusula explicitava que outras concessões só poderiam ser feitas pelo governo em serviços intermunicipais, desde que não houvesse concorrência nas zonas já especificadas. Ainda eram obrigações da Companhia: a manutenção de *"um serviço moderno, efficiente e adequado de transporte collectivo de passageiros, por meio de bondes ou outros vehiculos ..."*;[22] a substituição, num prazo de seis meses, dos trilhos da linha Carlos Prates; a construção, *"no prazo mais curto possivel (...), de uma nova linha de bondes que se dirija ao novo matadouro, servindo também a Villa Operaria Concórdia"*[23]; a conservação do material fixo e rodante.

Uma das cláusulas polêmicas do contrato obrigava a empresa a estender o sistema de transporte e aumentar sua capacidade,

> *"...á medida que a densidade da população nas zonas a servir exigir essas ampliações (...) desde que se verifique que a renda liquida de todo o serviço de bondes transferido por este contracto, suas extensões ou ampliações futuras não venha a ser inferior a dez por cento sobre o capital investido nesses serviços".*[24]

Ou seja, desde que houvesse garantias da plena lucratividade da iniciativa.

A Força e Luz poderia estender, complementar ou substituir os serviços de bondes pelos auto-ônibus ou outros veículos aprovados pelo governo, ficando prevista a possibilidade da total substituição dos bondes *"por outros serviços de transporte collectivo mais aperfeiçoado ou adequado"*.[25] Outra cláusula também dava preferência à concessão de tráfego de auto-ônibus nas áreas fora do perímetro do monopólio, obrigando-se o prefeito *"a não permittir esse tráfego a terceiros em condições mais vantajosas do que as de que gosar a Companhia ou lhe forem offerecidas"*.[26]

Os serviços estavam condicionados (cláusulas 15 e 16) à garantia de lucratividade da empresa. Ela poderia cessar os trabalhos, caso persistisse uma situação deficitária, mediante notificação ao governo, ou ainda exigir indenização quando da retirada ou remoção de linhas.[27] Outras condições contratuais autorizavam a diminuição do número de pontos de paradas, mais afastados na zona suburbana, a nova divisão das seções a partir do segundo ano de vigência do contrato, que implicaria o aumento das passagens (a fração seria de 2 km e não mais de 3 km).

[22] BELO HORIZONTE. *Annaes do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, mar. 1930, p. 115.

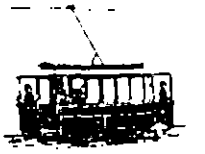
[23] *Ibidem*.

[24] *Ibidem*, p. 116.

[25] *Ibidem*.

[26] *Ibidem*, p. 119.

[27] A velocidade media permitida na zona urbana foi estipulada em 40 km/h e na parte suburbana a 55 km/h.



Mantiveram-se as concessões de abatimento para estudantes, passes livres para autoridades, policiais, fiscais municipais, funcionários dos Correios quando em serviço, funcionários públicos e um desconto para operários em carros especiais.

Reconhecendo os serviços da Companhia como de utilidade pública, o contrato concede mais direitos: uso gratuito de ruas, praças, caminhos para seus serviços; uso gratuito e sem restrições, salvo prescrições legais, *"das aguas do domínio estadoal ou municipal que possam ser necessárias, apropriadas ou aproveitáveis para fins de serviços"*;[28] o direito de desapropriação por utilidade pública; e, por fim, isenção de todos os impostos, encargos e taxas estaduais, comprometendo se ainda o governo do Estado a solicitar dos poderes municipal e federal as mesmas concessões.

Para resguardar se de quaisquer novos encargos ou de futuras discordâncias dos governos com esse elenco de privilégios, o contrato ainda garantia à Companhia *"o direito de elevar seus preços proporcionalmente, a qualquer augmento ou creação de impostos, taxas, contribuições, onus ou outros encargos estabelecidos pelos governos federal e municipal, que venham directa ou indirectamente sobrecarregá la..."*.[29] Esse item permitia à CFLMG, portanto, repassar futuros ônus de suas operações para a população através do aumento dos preços de seus serviços. O contrato teria validade por trinta anos; as discordâncias que surgissem deveriam ser submetidas a um juizo arbitral, composto por um representante de cada parte e um terceiro nomeado pelos dois.

Devido a seus aspectos polêmicos e claramente prejudiciais aos interesses públicos, o contrato foi alvo de debates parlamentares, críticas na imprensa e imediata reação das chamadas "classes produtoras".

Tanto no Conselho Deliberativo como no Congresso Mineiro as discussões foram encaminhadas pelo deputado e conselheiro José de Magalhães Drummond, que defendia a nulidade do contrato e a manutenção da taxação dos impostos municipais à Companhia. Entretanto, o contrato foi aprovado em primeira discussão. A empresa entrou em pleno dominio dos bens e direitos a ela concedidos, além de receber vantagens adicionais das circunstâncias politicas que favoreceram a negociação, conforme esclarece DINIZ:

> *"...a única vantagem efetiva que o contrato proporcionava ao Estado de Minas Gerais – o recebimento de 5% da renda bruta anual – foi eliminada apenas sete meses após sua assinatura, por iniciativa do próprio governo do Estado, a fim de conseguir fundos para a campanha de política sucessória da Aliança Liberal".*[30]

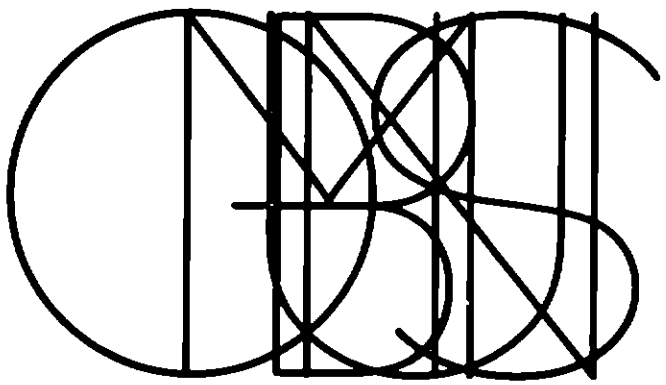
[28] *Annaes...*, p. 120.

[29] *Annaes...*, p. 122.

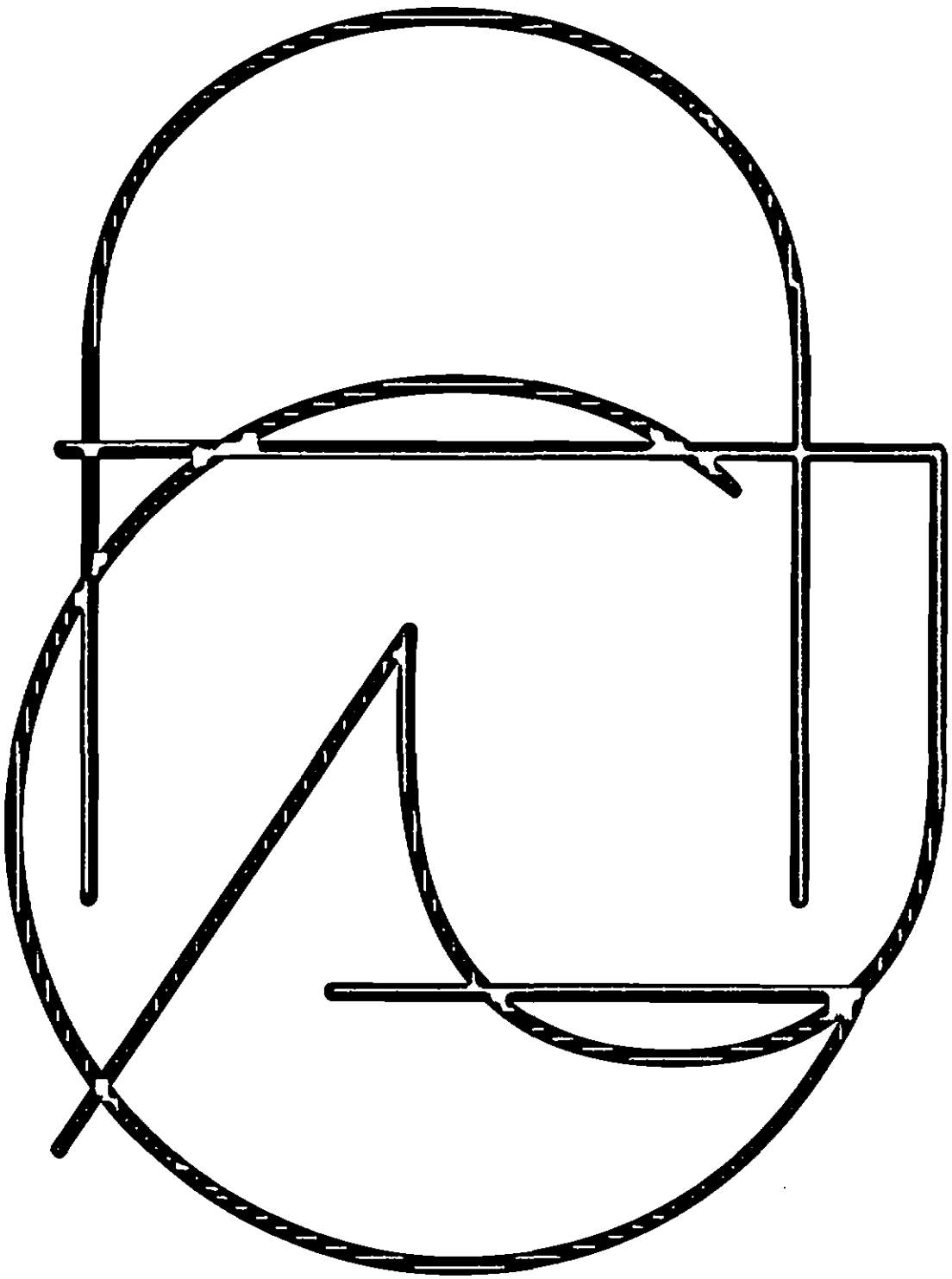
[30] DINIZ, J. *Op. cit.*, p. 53.

A Força e Luz, diante da escassez de energia, adotou a seguinte escala de prioridades: os bondes, a energia para força motriz, a iluminação residencial e pública.

O contrato e a proposta de revisão encaminhados pelo deputado Magalhães Drummond tramitaram pelo Congresso durante vários anos sem alcançarem aprovação definitiva. A forma como foi feita a concessão, ganhando a Companhia o monopólio da exploração dos serviços de luz, bonde e outras modalidades de transporte que porventura fossem instaladas, além da isenção de todos os impostos e taxas municipais, teria como maior efeito o descompasso entre o crescimento do sistema e o crescimento da demanda, configurando a situação de permanente desequilíbrio que marcou a gestão da CFLMG.



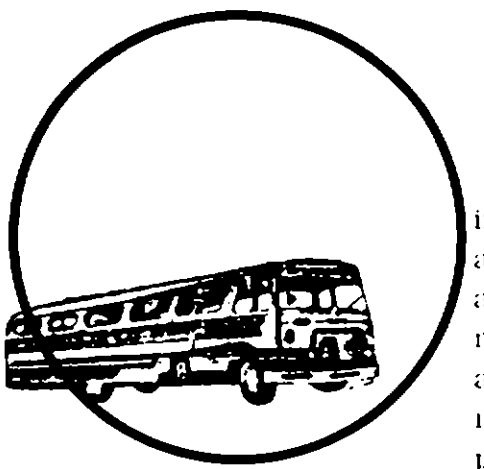
21 – "Aquele trecho da Rua da Bahia, junto ao muro dos Correios, regorgita de gente a todas as horas do dia. Homens, mulheres, crianças de todas as cores e categorias ali estacionam, comprimindo-se, esbofando, suando, sob a canícula à espera de um bonde 'Cruzeiro' ou 'Floresta'. Os bondes chegam e saem de espaço a espaço, após curta demora, renovando a carga humana. Estão sempre cheios. Tanto os que galgam a rua da Bahia, como os que correm pelo viaduto. A certas horas, a onda humana cresce, engrossa, distende-se do longo passeio, dum lado e doutro da rua. Dir-se-iam dois contingentes adversários, dispostos um defronte do outro, em linha de batalha, à espera do sinal de ataque. E este sinal é dado pelo aparecimento de um bonde, na curva, lá em baixo. Os contingentes humanos avançam em desordem e dá-se o conflito nos balaústres do veículo. É a luta de vida ou de morte para alcançar um lugarzinho, uma ponta de banco. Nesses momentos afoitos são raros os rasgos de cavalheirismo para com as damas, que levam naturalmente desvantagem no embate, menos lestas para galgar o estribo. É excepcional o gesto de um paladino que renuncie ao seu lugar, feramente adquirido, para cedê-lo a uma dama aflita. Na ânsia de chegar primeiro, todos se esquecem das normas de boa civilidade e só mesmo o encanto irresistível de uma filha de Eva poderá comover a fereza do Adão que tem pressa" (Correio Mineiro, 1933).



4

PASSAGEIROS E PINGENTES

O PERÍODO DE GESTÃO DA COMPANHIA TORQUATO JOSÉ



intenso e desordenado crescimento da Capital a partir dos anos 30 pode ser observado pela atuação do Poder Público que, com o fortalecimento do Estado no período Vargas, buscou alternativas de controle e de intervenção direta nas atividades econômicas e nos vetores de expansão urbana.

A Prefeitura editou decretos para controle do avanço dos loteamentos, da especulação imobiliária e ensaiou um novo plano geral da cidade para estimular o adensamento na área central. Em 1934 foi criada a "Comissão Technica Consultiva da Cidade de Belo Horizonte", a fim de planejar o crescimento. Essas medidas não lograram deter ou mesmo regulamentar o desenvolvimento da cidade, que reforçou o padrão de crescimento periférico nos anos seguintes.[1]

A abertura de grandes eixos no tecido urbano a partir dos anos 30 e

[1] A ESTRUTURA urbana da RMBH, diagnóstico e prognóstico. Belo Horizonte: Plambel, 1986, p. 52-53.

40, como a avenida Amazonas e a avenida Antônio Carlos, "*espinha dorsal da futura aglomeração durante um longo período*",[2] foram fatores importantes na expansão dos transportes. Da mesma forma, a abertura dos eixos viários em fundos de vales, como as avenidas Silviano Brandão e Pedro II, viabilizaram a montagem de um sistema de exploração por ônibus com maior capilaridade, tornando-o mais lucrativo e eficiente. A avenida Amazonas contribuiu para a ocupação de bairros como a Barroca, Nova Suiça e Gameleira, no sentido oeste. Também se verificou maior ocupação no sentido nordeste, com o surgimento da Renascença, Maria Brasilina (Sagrada Família) e Parque Riachuelo. A avenida Antônio Carlos consolidou e ampliou a ocupação no vetor norte.

Os novos loteamentos permaneceram marcados pelos interesses especulativos. Por isso, os prefeitos começaram a adotar medidas para diminuir seus efeitos negativos. Mesmo com a decisão do prefeito Octacílio Negrão de Lima de restringir novos loteamentos, exigindo a implantação de infra-estrutura, eles não deixaram de ser abertos, passando a existir na ilegalidade, sem aprovação da Prefeitura.[3]

Segundo o Plambel,

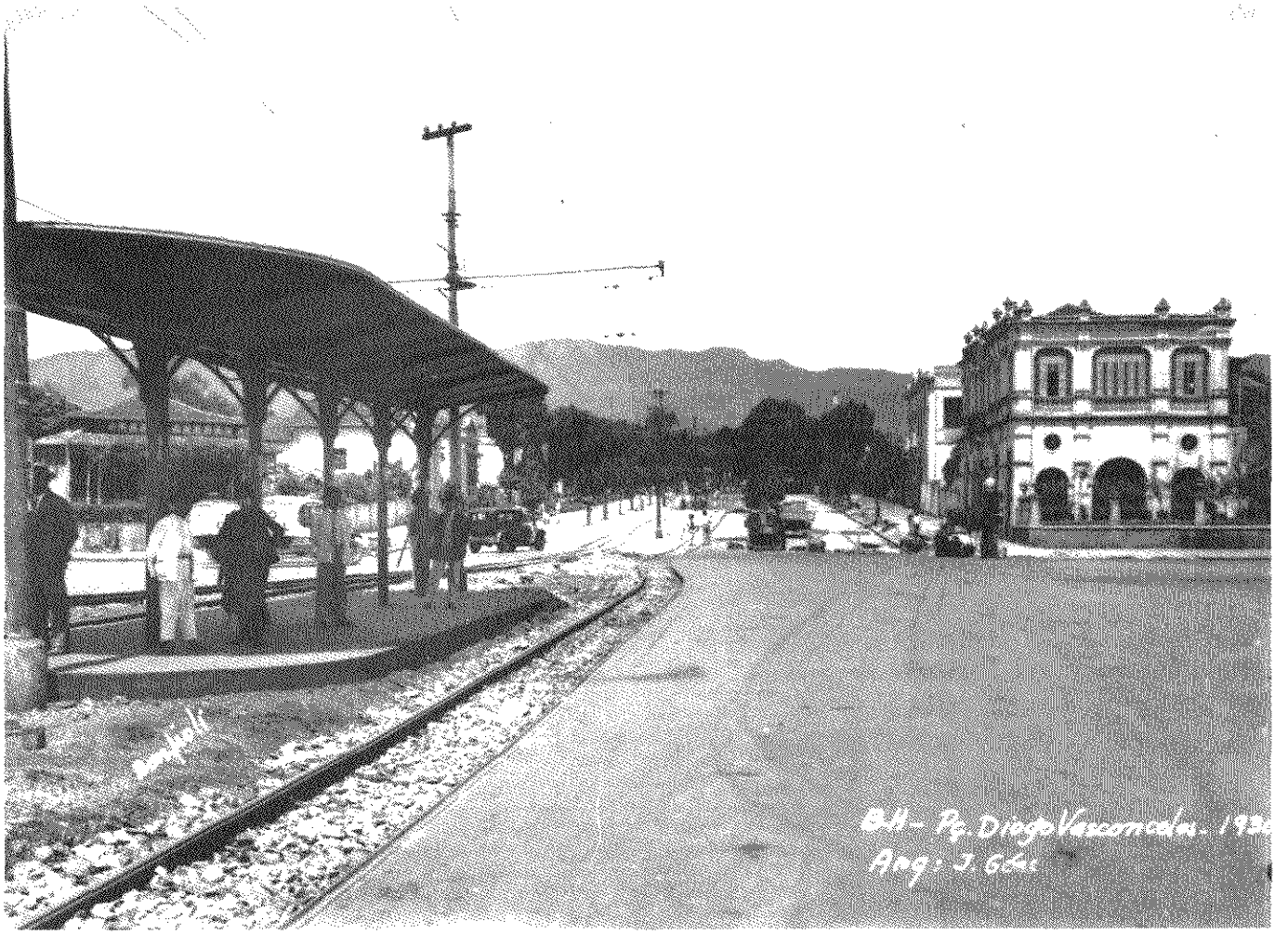
> *"A arrancada para o progresso foi sem dúvida o traço mais marcante do período (1930-1945). Abundavam nos jornais notícias sobre a instalação de novos estabelecimentos industriais, comerciais e de serviço. Do que se pode ser percebido, o surto de progresso foi o resultado, em grande parte, da iniciativa particular. E só a partir de 1935 o Poder Público retomou ação mais efetiva no sentido de incentivar o desenvolvimento econômico da cidade, especialmente no ramo industrial".*[4]

Nesse contexto, foi criada a Zona Industrial do Barro Preto. Muitos estabelecimentos fabris ali se instalaram, embora ela não comportasse indústrias pesadas. O problema do fornecimento de energia resolveu-se, a seguir, pela criação da Cidade Industrial de Contagem, em 1941, em terrenos localizados no município de Betim. Essa decisão se justificava pela construção das usinas de Gafanhoto, Salto Grande, Santa Maria, Itutinga e Pai Joaquim, a serem implantadas pelo governo estadual. Outra condição para o desenvolvimento da Cidade Industrial era que o operariado se localizasse em suas proximidades. Mesmo tendo sido decretada a desapropriação de uma grande área para esse fim, não foram tomadas medidas concretas que viabilizassem a sua implementação.

[2] A ESTRUTURA..., p. 60.

[3] O PROCESSO de desenvolvimento de Belo Horizonte: 1897-1970. Belo Horizonte: Plambel, 1979.

[4] *Ibidem*, p. 185.



22 – Passageiros aguardam o bonde no abrigo "Pernambuco". Praça Diogo de Vasconcelos, hoje conhecida como Savassi (anos 20/30).

O Poder Público passou a intervir também no direcionamento dos equipamentos urbanos e dos bairros, vocacionando áreas e distribuindo terrenos urbanos para uma ampla clientela política. Essas iniciativas marcaram sobretudo os governos municipais a partir dos anos 30, quando se repensou o plano de Aarão Reis e foram criadas (ou pelo menos planejadas) as cidades-satélites, a Cidade Industrial, a Cidade Jardim, a Cidade Universitária, os conjuntos habitacionais, a Pampulha.

Em 1940 foram construídos os conjunto do IAPI, no São Cristóvão, e "Mato da Lenha" (Salgado Filho). Houve, nessa época, diversas doações de áreas para fins desportivos, filantrópicos, religiosos (atual *Campus* da PUC, Colégio Loyola, Colégio Sion, Colégio São Paulo e Salesiano). Em 1942, a fazenda Dalva foi desapropriada para implantação do *Campus* da UFMG, e outros terrenos, na Nova Suiça, para a instalação do Colégio Técnico.[5]

Quanto à organização do espaço da cidade, até a década de 50 a área urbana ocupada não se estendia além de 4 ou 5 quilômetros do centro comercial (Praça Sete de Setembro). A Cidade Industrial ainda tinha seus arredores bastante desocupados, embora já se vislumbrasse uma conurbação no sentido oeste, em direção a Contagem. O mesmo acontecia com a Pampulha, em processo lento de ocupação.[6] Bairros mais distantes, já consolidados, eram fruto de uma ocupação anterior à fundação da cidade, como Venda Nova e General Carneiro, ou de ocupação iniciada com a fundação da nova Capital, como o Barreiro. Também as favelas não estavam, até a década de 50, a mais de 4 quilômetros do centro. Supõe-se que os custos com transporte e o acesso aos locais de trabalho favoreceram a ocupação dessas áreas, mesmo com péssimas condições de habitabilidade.

Como foi ressaltado no estudo do Plambel,

> *"...em Belo Horizonte, o papel exercido pelo Poder Público é extremamente importante. Por sua formação histórica – uma cidade criada e planejada pelo Poder Público para se tornar pólo político-econômico do Estado –, parece perfeitamente natural que o Poder Público se constitua em um dos agentes básicos do processo de desenvolvimento. É preciso ressaltar, no entanto, que, ao longo dos anos, esse controle foi se tornando menos efetivo.*
> *A existência de duas cidades – uma legal, oficial e outra clandestina era notória desde o início. Isto tornou patente que, ao lado do Estado, atuaram, de forma significativa, outros agentes, notadamente os grupos empresariais que, pertencendo à cidade oficial, viviam da utilização da cidade ilegal e clandestina".*[7]

[5] O PROCESSO de desenvolvimento de Belo Horizonte: 1897-1970. Belo Horizonte: Plambel, 1979.

[6] ESQUEMA metropolitano de estruturas. Belo Horizonte: Plambel, 1974.

[7] O PROCESSO... p. 255.

Estudo mais recente reforça essas características do período:

> *"O crescimento de Belo Horizonte dava-se, então, principalmente pelos acréscimos de loteamentos em áreas periféricas. A especulação imobiliária nesta época assume proporções alarmantes e preocupa o Poder Público local pelas dificuldades de urbanização impostas por esse tipo de ocupação (...). O crescimento demográfico, associado ao processo de especulação imobiliária, acarreta problemas à Administração Municipal. Especialmente durante a gestão do prefeito Otacílio Negrão de Lima (1947/1951), é aprovado grande número de loteamentos, quando a cidade ainda dispunha de várias áreas centrais com baixas densidades de ocupação, aumentando as dificuldades no suprimento de infra estrutura básica: água, esgoto, luz, transportes etc."*[8]

A mudança do regime de propriedade dos serviços de energia elétrica, com a sua privatização, não resultou em alterações positivas no sistema de transportes coletivos. O grande problema não solucionado pela Companhia ao longo de todo o período do contrato (1929/1949) foi a ampliação da sua capacidade de geração de energia elétrica, mantendo uma situação de escassez, que chegou a comprometer a instalação de indústrias na cidade. A Companhia também não expandiu significativamente a frota de bondes, reduzindo o seu número em 1930. Houve um aumento em 1931 e posterior estabilização até 1948, apesar do intenso crescimento urbano.

Em 1930 estavam em funcionamento as seguintes linhas de bonde: Calafate, Gameleira, Pernambuco, Carlos Prates, Serra, Bonfim, Lagoinha, Floresta, Paraúna, Santa Tereza, Santa Efigênia, Cruzeiro, Arruda e Santo Antônio. De acordo com o contrato, todos os anos, a 1º de janeiro, a empresa apresentava um novo horário de bondes que nem sempre satisfazia à população. Nos remanejamentos dos veículos de uma linha para outra eram privilegiadas as mais centrais, sempre com maior número, especialmente as que serviam ao Palácio da Liberdade.

A escassez de bondes em circulação em 1930 ficou evidente nas reclamações da Associação Comercial e União dos Varejistas pela inauguração da linha para o Mercado, construído na avenida Augusto de Lima, totalmente implantada, mas sem tráfego:

> *"Como dissera em carta dirigida a este brilhante matutino, a linha está pronta desde o ano passado. Bem antes do Natal. Daí todo mundo julgar que o 'carro' era o presente do Papai Noel aos moradores daquele local.*
> *Infelizmente não foi isso que se deu.*

[8] MELO, Denise Madsen. *Planejamento urbano de Belo Horizonte*: um estudo das principais propostas de planejamento elaboradas para a cidade. Belo Horizonte: UFMG/ Escola de Arquitetura, 1991, p. 42-45 (Monografia – Especialização em Urbanismo).

> *O 'bonde' não apareceu dia de Natal, dia de Ano Novo, idem, Reis, ontem, idem. E, pelo que vejo, ano de 31, idem.*
> *Soube ontem, por pessoas que merecem toda a confiança, que o bonde ainda não foi inaugurado exclusivamente por falta de horário."*[9]

Logo depois a linha foi inaugurada, atendendo a população e os comerciantes. Ainda em 1931 seria implantada a linha "Avenida Progresso". No mesmo ano a Companhia adotou como tática aumentar o número de lugares e o número de viagens, o que exigia maior ritmo de trabalho e de velocidade.[10] Essa estratégia fica evidente na entrevista concedida pelo sr. Hugo Werneck ao jornal *Estado de Minas*, em 3 de março de 1931:

> *"Para levar a effeito os melhoramentos projetados, a Companhia procurou, como condição essencial, augmentar a velocidade dos carros. Com esse augmento, ponto basico da reorganização do horário visava se dar carros com mais freqüência em todas as secções, diminuindo o intervallo entre elles; tornar mais rapido o meio de transporte e augmentar o numero de viagens, com consequente augmento de logares offerecidos ao publico."*[11]

Com o novo horário, motorneiros e condutores passaram a imprimir maior velocidade aos bondes. Algumas vezes a população reconhecia que a pressa era causada pelas instruções da própria Companhia. Mas, freqüentemente, os motorneiros e condutores eram considerados os culpados e acusados de "falta de traquejo social", por darem o sinal de partida antes que o passageiro tivesse acabado de subir ou descer, constrangendo especialmente as senhoras e as crianças, além de dirigirem com excesso de velocidade e aos "pinotes", parando e arrancando bruscamente.[12] Para se ajustarem ao horário, os funcionários da Companhia deixavam passageiros parados nos pontos e não obedeciam ao sinal dos que se encontravam nas calçadas, fazendo gestos indicando que atrás vinha outro veículo.

Outro motivo de queixa contra os motorneiros era que eles se distraíam conversando com passageiros, condutores e – irregularidade maior – com fiscais do serviço (havia dentro dos bondes um aviso: "Falar ao motorneiro pode occasionar desastres"), colocando em risco a vida das pessoas. A Companhia, diante das denúncias, publicou nota afirmando que os infratores seriam punidos com rigor, sobretudo os fiscais.[13]

Para lutar por melhores condições de trabalho, motorneiros e

[9] ESTADO DE MINAS, 21 jan. 1931, p. 31. *Apud* CHACHAM, Vera. *Reações populares aos serviços de bondes em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: UFMG/DCP, 1989, p. 24.

[10] CHACHAM, Vera. *Op. cit.*, 1989, p.14.

[11] O MOVIMENTO de bondes na Capital. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 3 mar. 1931, p. 3-5.

[12] COM VISTAS à Companhia Força e Luz. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 24 out. 1933, p. 6.

[13] FALAR aos motorneiros... *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 16 mar. 1937, p. 3.

condutores criaram, em janeiro de 1933, a União dos Empregados da Companhia Força e Luz. Uma semana depois, alguns chefes de seção da Companhia fundaram outra associação de classe, o Sindicato dos Empregados dos Serviços Públicos de Força e Luz e Tração de Belo Horizonte. Essa diretoria dissidente, dirigida por membros atrelados aos interesses da empresa, vinha exatamente se contrapor ao primeiro sindicato, fundado por trabalhadores combativos. Sua primeira medida foi recolher assinaturas de adesão dos funcionários que, "*mandados pelos chefes, não tinham como negar.*"[14] O Ministério do Trabalho, inicialmente, não concedeu carta sindical a nenhuma das associações, permanecendo o conflito, mas em março de 1934 *reconheceu o sindicato ligado à direção da empresa.*[15]

A situação mudou quando houve uma greve no sistema de bondes, em julho de 1934. O movimento deveria começar no dia 14 daquele mês. A Companhia, ao tomar conhecimento, antecipou-se e demitiu cinco condutores e dois motorneiros, líderes da categoria. Alguns trabalhadores, indignados, iniciaram a paralisação à revelia do sindicato, acusado de estar aliado aos patrões. Foi redigido um memorial exigindo, além das reivindicações comuns aos trabalhadores, como férias e caixa de aposentadoria, o afastamento de dois funcionários da Companhia, chefes de seção acusados pelos funcionários de "verdadeiros algozes".[16]

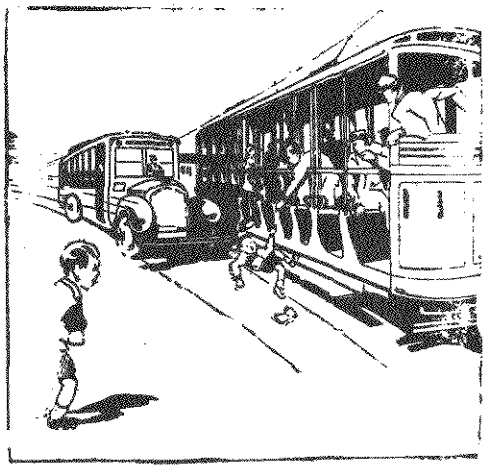
O movimento tomou uma feição inesperada quando estudantes do Ginásio Mineiro, em apoio à greve, assaltaram o bonde Calafate, que continuava a circular. Em seguida, trabalhadores e estudantes realizaram uma passeata até o Bar do Ponto, engrossada por populares e liderada pelos alunos da Faculdade de Direito. Chamada a intervir, a polícia foi recebida com vaias e intenso "quebra-quebra" de bondes. A passeata prosseguiu até o prédio da Companhia, mas o acesso ao local foi impedido. Um motorista de táxi, alheio ao movimento, furou o cerco policial, sendo balcado e morto.

[14] A INTROMISSÃO de elementos patronais na formação dos sindicatos. *Correio Mineiro*, Belo Horizonte, 19 mar. 1933, p. 7.

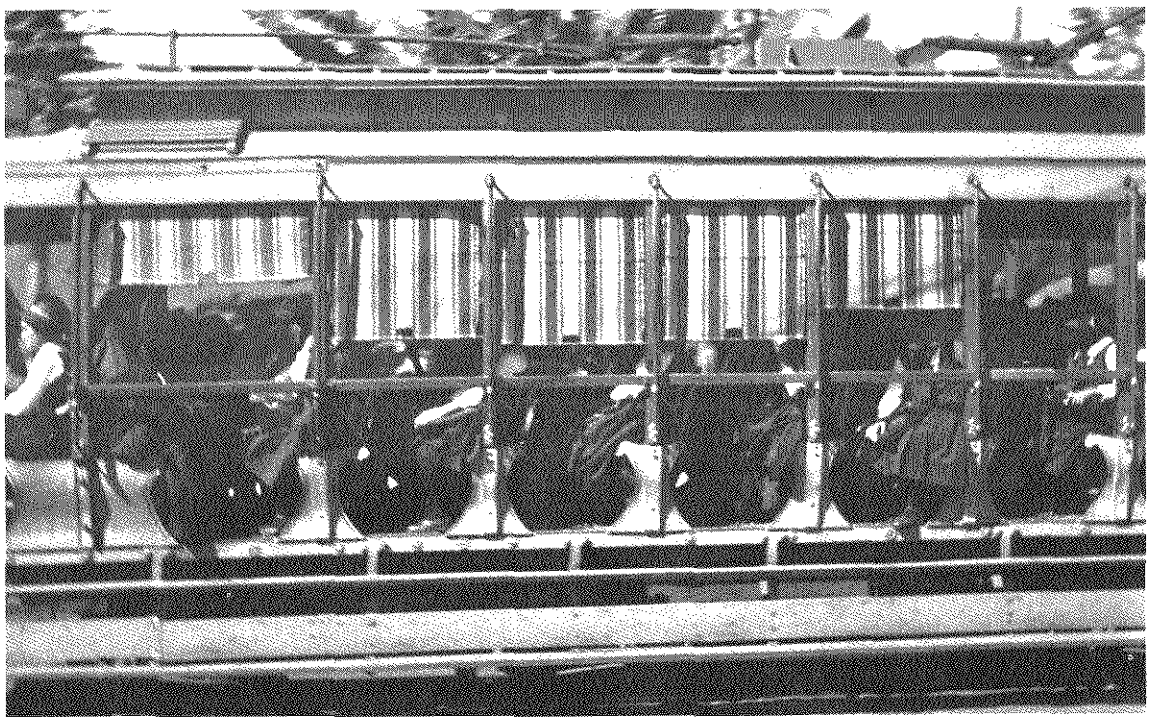
[15] ANASTASIA, Carla M. J. *Corporativismo e cálculo político*. O processo de sindicalização oficial dos trabalhadores em Minas Gerais (1932/1937). Rio de Janeiro: IUPERJ, 1990 (Tese, Doutorado em Ciência Política).

[16] Os termos do memorial eram os seguintes: "Por este memorial são apresentadas as nossas reivindicações que estamos dispostos a defender a todo transe. Ei-las: a) aumento de 40% nos vencimentos do pessoal de todas as seções; b) melhoria do material; c) nenhuma dispensa, no prazo de dois anos, de qualquer operário implicado na greve; d) participação dos operários na direção da Caixa de Aposentadorias e Pensões, com 2/3 de representantes na diretoria do Conselho, eleitos democraticamente pela massa; e) aumento de 50% sobre as horas suplementares, excedentes das 8 horas; f) nenhuma pressão ou interferência da Companhia no sindicato da classe; g) saída dos chefes Lousada e Kosac; h) readmissão de todos os companheiros demitidos com mais de três anos de serviço de doze meses para cá; i) depositar num banco a fiança prestada pelos trabalhadores na admissão revertendo em benefício do sindicato; j) pagamento de férias de acordo com a lei e não como vêm sendo pagas; l) continuação do horário em vigor" *In: Estado de Minas*, Belo Horizonte, 8 jul., 1934, p. 1.

23 – "...viajar de bonde em Bello Horizonte é expor-se a uma série de aventuras. Começa pelos motorneiros que amam a vertigem da velocidade e, generosamente, querem que os passageiros sintam o perigo constante, com os carros a correr sobre trilhos velhos e gastos; vem, depois, o conductor que, quasi sempre mal-humorado, tenta o passageiro para os exercícios de uma troca de sopapas, quando põe o carro em movimento antes que a pessôa que deu o signal de parada tenha descido. Se isso já não fosse sufficiente, a Companhia creou, ultimamente, a diversão dos postes junto às linhas de bonde. Ao descer, o passageiro precisa ser equilibrista emerito para que não soffra fractura do craneo, com morte immediata... Que cada cidadão, antes de tomar o seu bonde, faça o testamento com todos os sacramentos..." (Uma viagem de bonde e as suas emoções. Folha de Minas, *1935).*



24 – "Não embarqueis nem desembarqueis do lado da entrevia ou onde haja a vara de madeira vedando a passagem. Aconselhai os vossos filhos a não andarem ou brincarem no estribo dos bondes". Trecho do artigo publicado pela CFLMG com o objetivo de diminuir o número de acidentes nos bondes – (Folha de Minas, *1935).*



25 – "Na Rua da Bahia, até os bondes eram diferentes para subir e para descer. Subida vagarosa (que se podia acompanhar a pé) do bonde do Santa Maria... Ascensão das amadas (...) Subidas lentas depois do cinema, para a 'volta de Pernambuco' – olhando as fachadas, fiscalizando as janelas abertas, devassando as salas hospitaleiras (a do doutor Bernardino e dona Ester com o quadro de Dom Bosco em cima da bandeirola da porta, o retrato dos filhos bacharéis na colação de grau e o das gêmeas, de anjo, no mês de Maria da Boa Viagem). Descida vertiginosa quando falhavam os freios e os lívidos motorneiros já não tinham mais jeito de parar suas troikas arrebatadas" (Pedro Nava, Chão de ferro).

Após o incidente, a repressão tornou-se ainda mais intensa, mas o apoio popular aumentou. A polícia dirigiu nota aos pais e dirigentes de instituições de ensino solicitando que os menores de 21 anos fossem impedidos de participar dos comícios e passeatas,[17] e foram iniciadas as negociações para terminar com o movimento. A Comissão Mista de Conciliação e Julgamento ratificou todos os pontos exigidos pelos grevistas. Os chefes de seção seriam submetidos a inquérito no prazo de oito dias. O movimento foi encerrado com desfile dos trabalhadores pelas principais ruas da cidade.

A CFLMG recusou-se a cumprir a cláusula do acordo referente ao inquérito e punição dos chefes de seção e demitiu mais 14 funcionários. A paralisação foi reiniciada no mês seguinte, na sede do sindicato da construção civil. Com o pretexto de que alguns condutores e motorneiros tinham sido seqüestrados pelos grevistas, a polícia invadiu o local. Oitenta trabalhadores foram presos e um baleado. Dessa vez, as autoridades recusaram-se a intervir. A Força e Luz manteve a dispensa de funcionários com repressão rápida e violenta, e o movimento fracassou. A greve durou apenas dois dias.

A Companhia sempre foi uma grande anunciante em jornais e revistas de Belo Horizonte, utilizando-se desses meios para fazer propaganda de seus serviços e eximir-se de faltas diante de denúncias e reclamações. A empresa justificava suas deficiências apontando, dentre outros fatores, o crescimento da malha urbana:

> *"...o centro desta capital está cheio de terrenos vagos, e o surto de novas construções, em arrabaldes longinquos da cidade, tem vindo prejudicar os serviços da Companhia, pois é evidente que esta não vae estender uma linha de bondes, só porque determinado cidadão, à vista da facilidade de aquisição offerecida pelas empresas de construções, comprou um terreno em logar ermo, ahi fazendo construir a sua casa."*[18]

O reduzido número de bondes fazia que muitos passageiros viajassem como pingentes, dependurados nos estribos. Os pingentes batiam constantemente com a cabeça em postes ou eram atingidos por automóveis e ônibus que ultrapassavam os bondes. Os gritos de alarme eram, inclusive, motivo de divertimento: "Olha a cabeça! Cuidado com o crânio". O delegado de Segurança enviou à Companhia Força e Luz, em 1931, um memorial sugerindo que se levantasse o estribo do lado da entrevia.

[17] A GREVE dos empregados da Força e Luz. *Correio Mineiro*, Belo Horizonte, 10 jul. 1934, p. 1.

[18] A DEFICIÊNCIA dos serviços de transportes em Bello Horizonte. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 3 fev. 1935, p. 3.

Omnes Omnibus: ponto de partida para um nome

Conforme registra a história, a primeira linha de ônibus — palavra de origem latina que significa "para todos" — a servir realmente o tráfego urbano, foi criada na França, em 1826, quase por acaso. Nos arredores de Nantes, o coronel da reserva, Stanislau Brandy havia construído um moinho a vapor. Para aproveitar o calor excedente gerado pela máquina, ele teve a idéia de construir em anexo um balneário público. Os fregueses esperados, porém, não apareciam. Atribuindo essa ausência da freguesia à distância entre a cidade e o balneário, Brandy resolveu então implantar uma linha regular de coches a cavalo ligando o centro da cidade ao seu empreendimento. Mas foi em vão, o balneário continuava sem fregueses. Para sua surpresa, porém, os coches circulavam sempre lotados. A conclusão era óbvia: se a população não se interessava pelos banhos a vapor, pelo menos para o serviço regular de passageiros havia demanda firme e constante. Brandy fechou o balneário, mas manteve a linha de coches, que já eram chamados de ônibus pela população. A origem do nome é curiosa, acontece que os coches de Brandy tinham ponto de partida em frente à loja de um comerciante chamado Omnes, que utilizava como slogan de seu negócio a frase "Omnes Omnibus" pintada numa placa. Como o nome ônibus combinou bem com o tipo de serviço que oferecia a população, ele foi adotado em definitivo. Dois desses veículos foram encomendados pela empresa Netphener Omnibus-Gesellschaft, firma constituída com o objetivo de explorar a linha de diligência postal entre a cidade de Siegen e as localidades de Netphen e Deuz, na Alemanha. Eles foram colocados em serviço em 1895, cobrindo um percurso de quinze quilômetros em uma hora e vinte minutos, com cinco paradas no caminho. A experiência, ousada para a época, fracassou em pouco tempo: já ruins e mal conservadas, as estradas de rodagem pioravam ainda mais com a chuva, e os ônibus, com suas rodas de madeira revestidas por cinta de aço, atolavam com freqüência. Além disso, os motoristas eram pouco hábeis e era difícil a manutenção mecânica.

O conceito do ônibus, porém, estava lançado. Faltava apenas aperfeiçoar a técnica, e esta evoluiu a passos largos.

Menos de três anos depois da experiência pioneira com os veículos Benz, foi inaugurado o primeiro serviço público de ônibus de Wuerttemberg. Isso em 1898, ano em que, no sul da Alemanha, já circulavam veículos dos correios com motores Daimler. Nesta época, aliás, a empresa de Daimler oferecia quatro modelos de ônibus, com potências de 4 a 10 cv e capacidade de seis a dezesseis lugares.

26 – Jornal A TARDE - domingo, 30/11/1986. Salvador - Bahia.

27 – Anos 30. Os ônibus estendem a paisagem cada vez mais.

Diante do problema, a Companhia instruiu os funcionários para que suspendessem os estribos da entrevia um quarteirão antes dos pontos finais na cidade. Tal medida deixava livre para o embarque de passageiros apenas um lado dos bondes. Diante da superlotação e acúmulo de pessoas no centro, os tumultos e correrias eram inevitáveis. A Força e Luz acabou tendo que tomar outras providências. Em 1935 levantou os estribos,[19] colocou varetas móveis de madeira no lado das entrevias e fez uma campanha educativa chamando a atenção para os riscos de se embarcar no lado da entrevia.[20] Entretanto, todas essas atitudes eram apenas formas de se esquivar de responsabilidades diante dos acidentes. A prática de viajar nos estribos continuou fazendo parte do cotidiano da população.

Nas linhas com via única, os moradores eram submetidos a longas esperas nos desvios, alongando demasiadamente o tempo gasto nos trajetos. O problema dos horários agravava-se nos momentos de pico. A Força e Luz adotou política de contenção da evasão tarifária, reduzindo o número de lugares oferecidos gratuitamente ao público:

> *"Pelo contrato da Companhia Força e Luz, ou, pelo menos, fórmula consagrada pelo uso, existia a concessão de duas passagens a policiais inferiores e guardas-civis na plataforma traseira dos bondes. Na ausência eventual dos policiais as vagas pertenciam a determinadas classes de funcionários do Estado, modestos contínuos e serventes de vencimentos magros.*
> *Pois bem. Ou, pois mal. A Companhia acaba de suspender as taes vagas, obrigando os nossos reclamantes ao accrescimo de uma despesa no orçamento."*[21]

O transporte baseado em motores à explosão, auto-ônibus, tendia a ser uma alternativa, apesar de o contrato de 1929 reservar o monopólio dos transportes, em suas diversas modalidades, à CFLMG, além de garantir a prioridade sobre os concorrentes em áreas fora do monopólio.

Em abril de 1930 a Prefeitura regulamentou a exploração dos serviços, mantendo a reserva de mercado para os bondes por um prazo de um ano.[22] Esse regulamento, rico em detalhes, determinava diversos procedimentos e buscava uma padronização maior do sistema. Porém, algumas cláusulas exigiam um aporte econômico e um aparato administrativo tão vultosos para a época, que deixaram dúvidas se a Prefeitura estava interessada em estimular aquele tipo de transporte ou se as normas não teriam sido feitas

[19] SERÃO levantados os estribos dos bondes do lado da entrevia. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 30 abr. 1935, p. 2.

[20] O BONDE. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 30 abr. 1935, p. 8.

[21] UMA VAGA nos bondes que se foi. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 16 abr. 1935, p. 2.

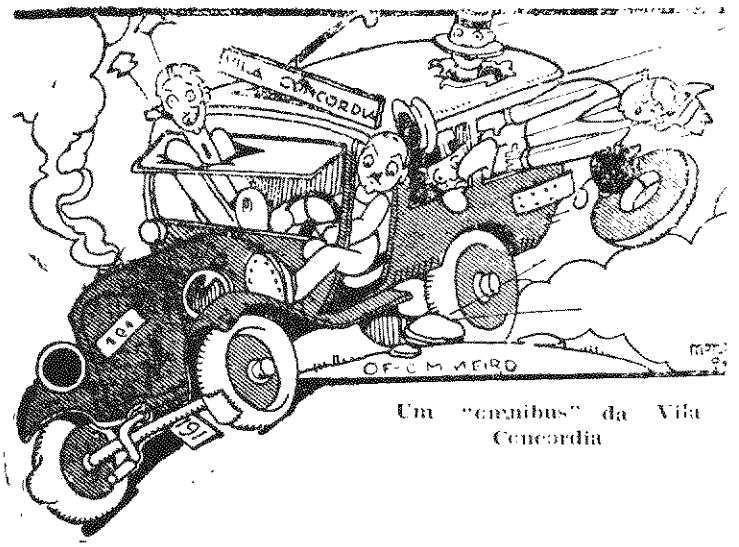
[22] BELO HORIZONTE. Decreto Municipal n. 73, de 30/4/1930: regula a exploração do serviço de auto-omnibus.

sob a égide e instruções da CFLMG, para que se tornassem uma barreira legal à proliferação dos empresários de ônibus, concorrentes potenciais da detentora dos direitos de exploração. Assim, o regulamento seria alvo de diversas discussões, junto ao Poder Público, quanto à sua exeqüibilidade e pertinência.

O documento previa a vistoria de veículos, pagamento de altas taxas, emolumentos e seguros. Para ser concedida licença de exploração a pessoas físicas ou jurídicas, o número inicial de veículos não poderia ser inferior a quatro. O capital necessário para colocar em circulação quatro ônibus em uma linha era considerável, já que os veículos eram importados e dependiam de manutenção permanente. Além disso, o monópolio da Companhia Força e Luz sobre os direitos de transporte inibia uma grande inversão, dada a insegurança quanto aos rumos do empreendimento.

Era o requerente quem apresentava o itinerário, o ponto final e inicial, o valor das tarifas, que poderiam ser revistas, com aprovação da Prefeitura, de dois em dois anos. O serviço deveria ser diário e contínuo, pelo menos entre as 6 e as 22 horas. As características dos ônibus a serem colocados em circulação eram descritas pormenorizadamente e referiam-se a diversos itens, como configuração dos chassis e das carrocerias. Abrangiam aspectos de iluminação, avisos e informações no interior do veículo, sendo que as únicas inscrições permitidas nas laterais eram o nome da empresa e a numeração do carro. Deveriam ser equipados com velocímetro, colocado à vista do motorista e, tanto quanto possível, à fiscalização dos passageiros, com um sinal bem visível sobre o mostrador, para indicar o máximo da velocidade permitida; equipamentos de segurança como extintor de incêndio, dispositivos para sinal de parada, porta de emergência, sistema de freios independentes e pneus antiderrapantes, dentre outros.

A velocidade máxima também era regulamentada: 15 km/h no perímetro central da cidade, nas horas de trânsito intenso; 20 km/h no mesmo perímetro, fora dessas horas; 80 km/h nas demais seções da zona urbana e suburbana; 40 km/h na zona rural e, curiosamente, 30 km/h na rua da Bahia a qualquer hora. As passagens deveriam ser cobradas por seções, que nunca poderiam ser inferiores a 2 quilômetros, ou por passagem inteira, para o percurso de todas as seções das respectivas linhas. Esse sistema, adaptado do bonde, iria perdurar por alguns anos nos ônibus. A segurança, a comodidade e a rapidez para os passageiros deveriam ser asseguradas no embarque e desembarque, que só eram permitidos com o veículo parado e nos pontos predeterminados por placas indicadoras. Nas ruas de pouco movimento, a Prefeitura poderia dispensar a colocação de placas, parando os ônibus no fim do passeio de cada quarteirão, no sentido do itinerário. Diversas normas eram dedicadas aos motoristas, condutores e demais empregados, como a obrigação de usar uniformes da mesma cor e

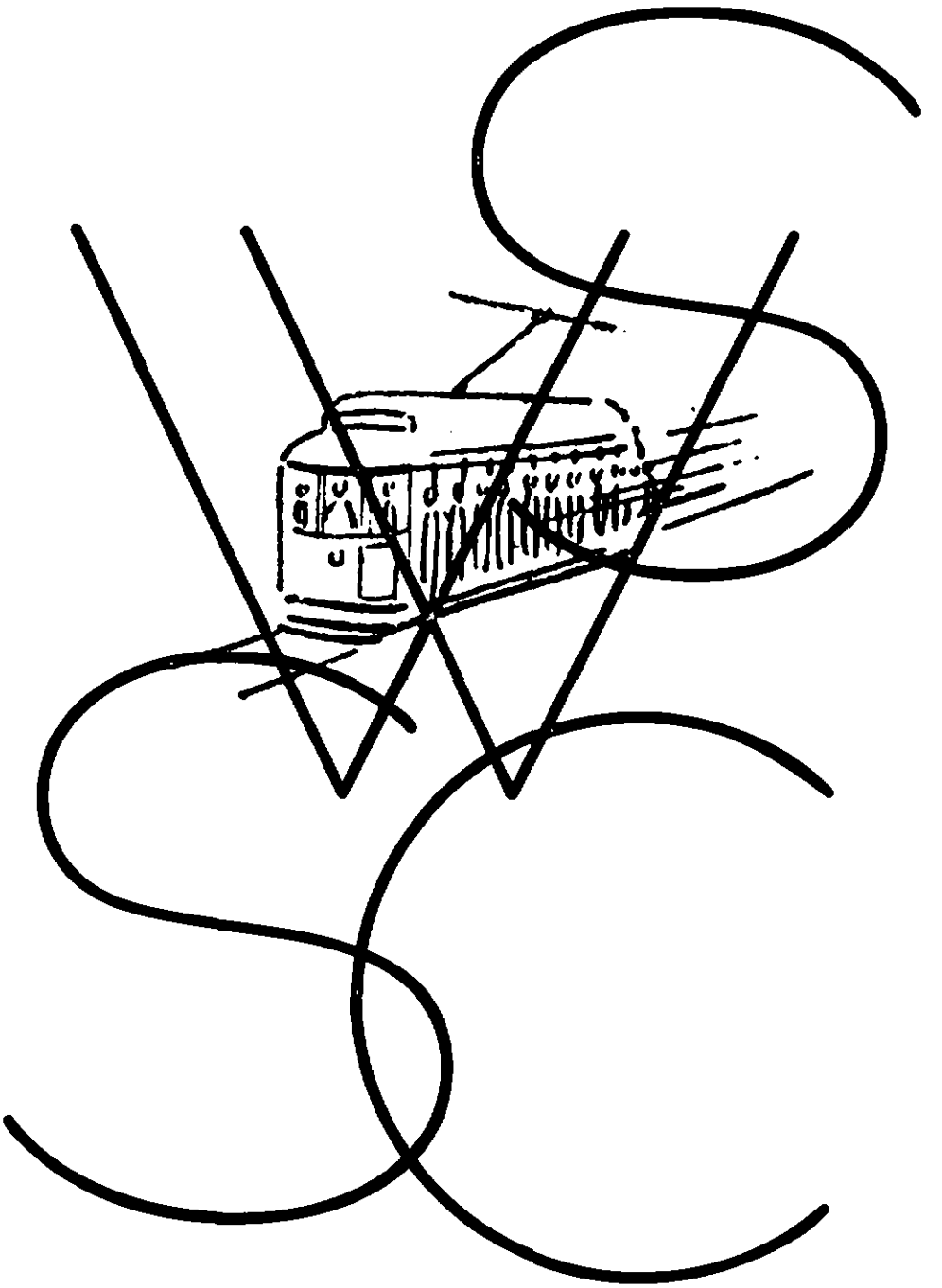


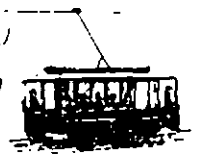
Um "omnibus" da Vila Concordia

28 – "E não é mais possivel que a cidade seja servida por carros que, na sua maioria, constituem uma vergonha, tal o seu estado. Vehiculos velhos, feios, caindo aos pedaços, trafegam pelas nossas ruas com a maior sem-cerimonia, contrastando rudemente com o nosso progresso, que já não comporta carrosseries (sic) *que lembram a prehistoria do automóvel" (O serviço de omnibus.* Folha de Minas, *1935).*

"Entre as pequenas e grandes cousas que affligem a população montanhesa, a difficuldade de transporte rapido e commodo figura em primeiro plano.

Suado, o bellorizontino toma o seu omnibus todos os dias. O carro é estreito e vem superlotado e, assim mesmo, o conductor o convida a tomar assento, onde não existe uma poltrona imaginária. Com os passageiros irritados; uns de pé, outros como pingentes, desliza o omnibus pelo asphalto liso e quente, ou pelos paralelepípedos, aos solavancos, qual num verdadeiro inferno..." (Os omnibus superlotados. Correio Mineiro, *1935).*





desenho e de tratar com solicitude e urbanidade os passageiros.

A construção da imagem de Belo Horizonte como cidade moderna, pacata e ordeira, inserida nas normas higienistas da época, também aparecia no regulamento que, à semelhança do de bondes, proibia o embarque de passageiros embriagados, indecentes, maltrapilhos, de pessoas atacadas de moléstias repugnantes ou infecto-contagiosas. Também não era permitido o embarque de portadores de armas carregadas, materiais inflamáveis ou objetos cujo cheiro ou natureza fossem inconvenientes. Em qualquer dos casos, o motorista poderia fazer descer o passageiro, pedindo inclusive auxílio à polícia.

A questão do troco, sempre presente, estava prevista no regulamento. O condutor deveria possuí-lo sempre que necessário. A gratuidade nos veículos era concedida ao prefeito, diretores e fiscais da Prefeitura, delegados e investigadores de polícia. Os alunos de instrução primária e secundária, munidos de cadernetas especiais, tinham direito a abatimento de 50%.

Os veículos que já estavam em circulação teriam um ano para se adaptarem aos novos parâmetros. O regulamento também reforçava a reserva de mercado da CFLMG, pois não seria permitido aos ônibus itinerário idêntico ao dos bondes. O serviço de auto-ônibus era detalhado e tinha determinações avançadas, que se perpetuariam. Mas, em muitos aspectos, o excesso de detalhamento forçara uma padronização que não possibilitou a adequação real da frota. As normas previstas foram sistematicamente descumpridas no dia-a-dia.

Sendo o bonde o meio de transporte mais difundido, os serviços de auto-ônibus eram precários, conforme diversas reportagens da imprensa. Além das más condições de tráfego das vias e da precariedade dos serviços, uma questão levantada era o próprio contrato assinado entre a Prefeitura e a Companhia Força e Luz, o que conferia privilégio à empresa para o serviço de auto-ônibus, afastando qualquer possibilidade de concorrência. Os jornais alegavam que esse era o motivo para a inexistência de um bom serviço, pois seria imprudente empregar capitais para manter as linhas, já que, de uma hora para outra, a Companhia poderia avocar a si tal serviço. A situação exigia que a Companhia tomasse a seu cargo o serviço de auto-ônibus ou então abrisse mão desse privilégio.[23]

O regulamento provocou reações dos proprietários de ônibus, que conseguiram a prorrogação do prazo de um ano para a adaptação às normas. Segundo CHACHAM,[24] em janeiro de 1932 a Prefeitura resolveu suspender a concessão de licenças aos ônibus da Capital, após ter-se esgotado a última prorrogação do prazo. Mas a suspensão não se verificou de fato. Nova regulamentação viria atenuar os rigores propostos, sugerindo ao Poder

[23] CHACHAM, Vera. *Op. cit.*, p. 26-27.

[24] *Ibidem*, p. 27.

Público estimular outra alternativa de transporte urbano a ser gerenciado pela iniciativa privada e que pudesse atender às populações não servidas pelos bondes. Assim, em fevereiro de 1933, a Prefeitura modificou o Decreto n. 73, permitindo supor que não foram obedecidas as cláusulas do regulamento de 1930 e nem tampouco cassadas as licenças. No novo regulamento aprovado,[25] as principais alterações versavam sobre o número inicial de veículos, não havendo mais um mínimo estipulado como antes; algumas taxas foram modificadas e o valor das multas decresceu.

Foram suprimidas várias obrigações anteriores, como o serviço contínuo entre as 6 e as 22 horas, diariamente, mantendo se os horários propostos na tabela de cada linha. No aspecto técnico, os chassis não tinham capacidade mínima estabelecida e as dimensões internas das carrocerias foram modificadas. Exigiam-se espelho retrovisor externo e amortecedores pelo menos nas rodas traseiras. Não se faziam mais exigências de pneus antiderrapantes e os detalhes de iluminação foram simplificados. O novo regulamento não determinava a velocidade dos ônibus, se deviam ficar travados e engrenados quando estacionados, e não havia nenhuma restrição quanto ao estado físico dos passageiros para embarque. A gratuidade se restringiu ao prefeito, diretores da Prefeitura, delegados de polícia e fiscais da concessão. Também não havia qualquer referência aos destinos dos ônibus e preços de passagens nas laterais. Importante ressaltar que não houve determinação de lotação mínima dos carros e nem reserva de mercado para os bondes.

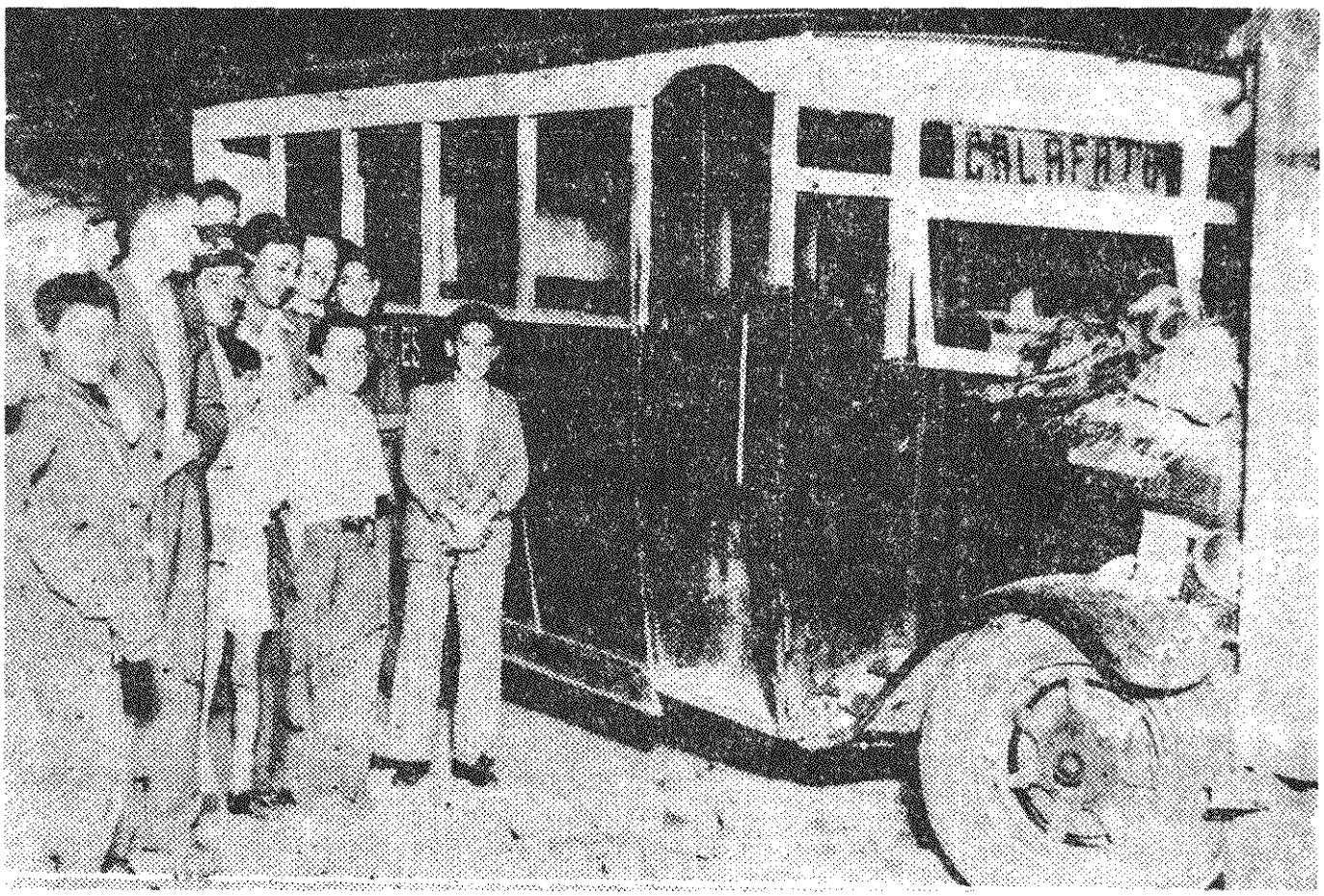
O decreto de fevereiro de 1933, por sua vez, provocou polêmicas, pois, se representava uma tentativa da Prefeitura de pressionar os proprietários dos auto-ônibus, concorrentes da CFLMG, ao mesmo tempo aliviava as pressões sobre o sistema de transporte coletivo, na medida em que tolerava os ônibus nas regiões onde não havia bondes.

Uma reportagem de março de 1933 discutia o problema da autoviação, principalmente nos subúrbios, que eram servidos por velhos carros e em número reduzido. Os motoristas que exploravam essas linhas relatavam que eles mesmos, com a comunidade local, custeavam o reparo de alguns trechos do itinerário, pois não tinham como contar com a ação da Prefeitura. Com o novo regulamento, dizia um motorista e proprietário do ônibus que transitava entre a Vila Concórdia e o Bar do Ponto, nem mesmo o precário serviço de ônibus para os subúrbios continuaria, pois o estado das ruas não permitiria o tráfego dos veículos como exigia a municipalidade:

> *"Os ônibus que a Prefeitura exige ficam no mínimo em 30:000$000 (trinta contos de réis). São carros que somente podem trafegar por ruas bem pavimentadas, porque, do contrário, em breve os carros ficariam completamente estragados".*[26]

[25] Decreto n. 160, de 13/2/1933.

[26] O PROBLEMA da autoviação no subúrbio. *Correio Mineiro*, Belo Horizonte, 11 mar. 1933, p.1.



29 – "Eis no transporte em Belo Horizonte um ponto que está reclamando reparos. É o da segurança dos passageiros de omnibus. As empresas que exploram esse serviço de viação urbana, nem sempre têm na Capital a indispensável capacidade financeira que o serviço exige. São, na maioria dos casos, empresas improvizadas, que não offerecem a garantia que se exige para um serviço de utilidade pública. O patrimônio dessas empresas são representados muitas vezes, unicamente pelo carro que possuem para o transporte dos passageiros. Nessa situação pode acontecer que uma fatalidade venha destruir de uma vez esse patrimônio limitado. Seria o caso de um desastre de grandes proporções com um desses omnibus. Victimados os passageiros e destruído o carro, essas empresas, cujo capital não vai além do carro que possuiam e que fora destruído, não apresentam nenhuma garantia para a indenização que lhes incumbiria pelos damnos causados aos passageiros" (Folha de Minas, *1938).*

Grande melhoramento para Santa Ephigenia

Na linha desse bairro, foi inaugurado hontem um modernissimo omnibus VOLVO a oleo cru'

O moderno omnibus "VOLVO" a oleo cru' inaugurado hontem na linha de Santa Ephigenia

30-31 - A despeito dos problemas, a rede de ônibus não parou de crescer, assimilando novos padrões tecnológicos, como a introdução dos ônibus VOLVO, anunciada em 1939.

Dois omnibus Volvo para a linha de Calafate

O sr. Moacyr Guerra assignando o contracto da compra de dois omnibus VOLVO, na Casa Benesch & Cia., desta Capital

O sr. Moacyr Guerra, proprietario da linha de omnibus CALAFATE acaba de assignar o contracto de compra de dois omnibus VOLVO, com a firma Benasch & Cia., representantes dos caminhões e chassis para omnibus VOLVO.

Grande melhoramento para o bairro do Calafate como tambem para toda a cidade.

Estes dois omnibus começarão a trabalhar nos fins do mez de Agosto a. c. e custam cada um cerca de 100 contos de réis.

O sr. Moacyr Guerra seguiu ao exemplo de outros empresarios intelligentes como do dono da linha Santa Thereza e da linha Santa Ephigenia, os quaes ha pouco tempo adquiriram VOLVOS a oleo cru', melhorando assim sensivelmente o transporte de passageiros nas suas linhas. O sr. Antonio Loreiro, proprietario da Auto-Omnibus Tucuruvy Ltda., de São Paulo adquiriu numa compra só, nada menos de 17 chassis VOLVO para omnibus. Na nova linha de omnibus entre Rio-S. Paulo tambem foram empregados só VOLVOS. A linha de omnibus entre Rio-Juiz de Fóra tambem usa ha varios annos só omnibus VOLVO.

Tambem para o transporte duro e pesado o caminhão VOLVO encontra devido ao excellente material e a enorme economia, a qual é de 25% em combustivel, cada vez mais acceitação. Ha pouco tempo foi vendido um caminhão VOLVO para o grande industrial de Sete Lagôas, sr. Rodolpho Campolina, e o sr. dr. Neilo Selmi Dei comprou ha dias o segundo caminhão VOLVO para o transporte de pedras, etc.

Os empresários de ônibus acusavam a Prefeitura de não realizar melhoramentos nos trajetos, obrigando-os a trafegar em ruas esburacadas e sem calçamento, ao mesmo tempo que fazia exigências rígidas de higiene, limpeza e aspectos técnicos dos coletivos.

A própria CFLMG alegava o mau estado das vias para justificar a não-extensão de linhas para determinados bairros. Os motoristas também eram contra o exíguo prazo determinado para que fossem satisfeitos os parâmetros do novo regulamento. Em julho de 1933, outra reportagem trouxe à tona o problema, denunciando o controle da CFLMG sobre o movimento da linha para o bairro Santo Antônio. Segundo o periódico, a Companhia

> *"...inquietou se deveras com a séria concorrência que lhes oferecem os quatro veículos da Empresa de Auto-viação, limpos, pintados de novo, com vidraças e almofadas novas. São perfeitamente decentes, embora não cheguem a preencher as famigeradas normas da Prefeitura".*

O proprietário da empresa enfatizava: *"É impossível fazer tudo o que a Prefeitura quer. Nem no Rio existem disposições como as que a Prefeitura quer aplicar aqui (...): o tal decreto é francamente, um absurdo".*[27]

A Companhia Força e Luz exercia pressão contra as linhas que pudessem angariar passageiros dos bondes ou que atuassem em possíveis zonas de expansão do seu próprio sistema, como no caso da linha para o bairro Santo Antônio. Entretanto, já nesse período, a demanda da população por transportes e a mobilização dos pequenos empresários de ônibus sensibilizavam o Poder Público. Em dezembro de 1933, uma entrevista com o prefeito indicava que ele, após uma reunião com os proprietários de auto-ônibus, passou a considerar que a execução do decreto de fevereiro *"seria sacrificar logo o público, que já se acostumou a tal meio de transporte, e prejudicar os que exploram tal serviço".*[28]

O sistema de ônibus ganhava relevância quando faltava energia elétrica e os bondes não circulavam. Em fevereiro de 1935, um acidente nas usinas da CFLMG paralisou os bondes e obrigou a cidade a usar os ônibus. O problema foi remetido à Prefeitura que, mesmo tendo exigências quanto ao estado dos ônibus, não podia cumpri-las, pela impossibilidade de substituição imediata da frota. Segundo reportagem sobre o episódio, a maioria dos veículos em circulação era velha, suja, pequena e de aspecto ruim, *"à excepção dos da Villa Renascença e do que faz a linha Santo Antônio. A maioria delles é mesmo quasi imprestável e fornece uma nota penosa para a decantada belleza da Capital mineira".*[29]

[27] OUTRO GOLPE da Prefeitura contra os omnibus! *Correio Mineiro*, Belo Horizonte, 8 jul. 1933, p.1.

[28] O ESTADO DE MINAS, Belo Horizonte, 6 dez. 1933, p. 29. *Apud* CHACHAN, *Op. cit.*

[29] OMNIBUS para os bairros. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 22 fev. 1935, p.3.

No entanto, os ônibus sempre foram vistos pela população como um meio de transporte inferior aos bondes. Sua imagem era associada aos bairros proletários, ao custo inferior da passagem e ao precário estado dos veículos. Apesar de tudo, o bonde era considerado o transporte dos bairros aristocráticos e das populações de maior renda. Mas as reclamações partiam, quase sempre, dos bairros servidos pelos bondes e ônibus, além de inúmeras vilas, como Vila Maria Brasilina (Sagrada Família), Horto, Santo André, Vila Parque Cidade Jardim (Vera Cruz). Os problemas enfrentados pela população quanto aos ônibus eram semelhantes aos dos bondes.

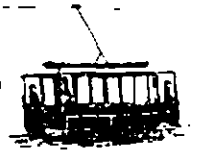
Na estação chuvosa, segundo os jornais da época, era comum os passageiros abrirem seus guarda-chuvas dentro dos ônibus. A superlotação era uma constante. Havia também sérios problemas com a segurança dos carros. Motoristas trabalhavam, muitas vezes, até doze horas ininterruptas, colocando em risco a vida dos passageiros. Como a maioria dos empresários possuía apenas um carro em circulação, em caso de acidente com perda total do veículo e conseqüente descapitalização dos proprietários, as vítimas não teriam como ser indenizadas.

Os passageiros aglomeravam-se nos pontos de forma desordenada, o que levou à ação fiscalizadora da polícia e à medida extrema de implantação de grades nas filas, em 1939.[30]

Se, nos primeiros anos, a imprensa defendeu várias vezes os empresários de ônibus diante das investidas da CFLMG contra a continuidade do serviço, após 1933, momento em que a Companhia abriu mão do serviço, exigindo em troca que os trajetos dos ônibus não coincidissem com os dos bondes, tal não mais ocorreu e as críticas se tornaram constantes.

Na gestão do prefeito Octacílio Negrão de Lima, foram retomadas as negociações com a CFLMG, no sentido de cobrar da empresa o cumprimento de diversas cláusulas contratuais abandonadas. Quanto ao transporte por bondes, um acordo em 1935 levou ao abandono do previsto prolongamento da linha até o Matadouro Modelo, com a compensação proposta pela Companhia de construir as linhas para os bairros Renascença e Vila Concórdia, e estender a linha do Mercado até o bairro de Lourdes. Desde 1930 o prefeito Alcides Lins negociava com a Força e Luz a construção de uma linha de bondes para a vila Concórdia. A Companhia negava-se à realização da obra e afirmava que os estudos indicavam que os lucros de 10%, conforme estipulado no contrato de arrendamento de 1929, não seriam auferidos. A negociação para a extensão das linhas até o local obedeceu à estratégia do poder municipal de estabelecer um mecanismo de compensação para a população daquele bairro, recém-instalada nos terrenos de uma antiga fazenda. Essa população ocupava anteriormente a favela da Barroca, em

[30] FILAS nos pontos de ônibus. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 2 maio 1939, p. 3.



situação bem mais central, de onde foram desalojados para a implantação de bairros residenciais de classes mais favorecidas; daí o surgimento dos bairros Santo Agostinho e Cidade Jardim nos anos 40.

A construção da linha Renascença veio beneficiar uma região que não era a mais carente e povoada no período, inserindo-se no projeto de industrialização da Capital traçado pelo prefeito Octacílio Negrão de Lima, pois destinava-se a servir à fábrica de tecidos Renascença. A construção da linha para o campo do Atlético, atual Lourdes, fazia parte das estratégias utilizadas para a remoção da favela da Barroca do local e para dar uma outra feição à ocupação dessa região situada na zona urbana.

No mesmo processo de negociação, foi definido também o desvio do eixo central dos bondes para a Praça Sete de Setembro, medida que foi considerada muito benéfica, uma vez que o "coração da cidade" havia se deslocado para essa região. A mudança foi concretizada com a inauguração, em 1937, de dois novos abrigos ali edificados pela Prefeitura. Em torno do "Pirulito" foi montada uma rótula de trilhos, por onde circulavam *"todos os bondes, de todas as linhas"*,[31] permitindo melhor adequação dos horários e economia de tempo em trajetos feitos anteriormente a pé.

A Praça Sete tornou-se, a partir dos anos 30, o centro efetivo da cidade, em função do aquecimento dos negócios – comércio, bancos – e do crescente fluxo de povoamento em direção norte e oeste da cidade. Embora a região sul permanecesse privilegiada quanto aos equipamentos urbanos, inclusive transporte, o "polígono" do Bar do Ponto deixou de ser o eixo central das articulações viárias. Seu uso e apropriação pela população passou a ser alvo de críticas, como mostra o seguinte trecho de um artigo da imprensa:

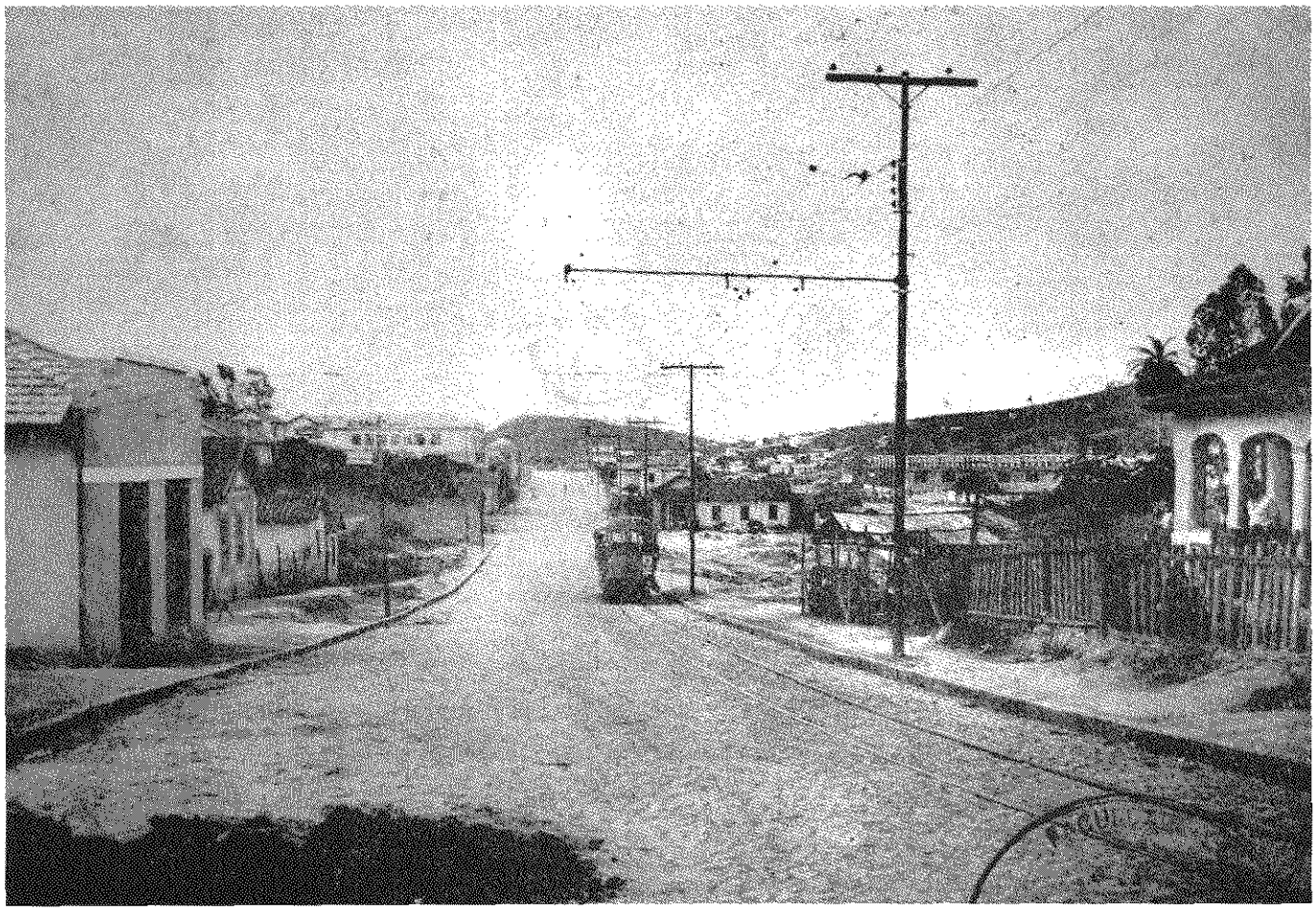
> *"...o aspecto ridiculamente provinciano do Bar do Ponto, ao lado do Abrigo de Bondes (...), durante o dia agrupando dezenas de vendedores ambulantes com suas carrocinhas de sorvete, picolés, doces, gravateiros, camelots, etc., apregoando suas bugigangas. Além de ser deselegante (...), é incômodo, porque o trânsito para passageiros dos bondes que passam pelo abrigo fica impedido..."*[32]

Com a transferência dos pontos dos bondes para a Praça Sete, o antigo abrigo foi demolido, não restando no local, que tanto movimento conhecera nas décadas anteriores, nem mesmo uma parada.[33] O ponto de embarque e desembarque era considerado imprescindível, especialmente

[31] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1937 apresentado a S. Exa. Sr. Governador Benedicto Valladares Ribeiro pelo prefeito Octacílio Negrão de Lima*. Belo Horizonte: Graphica Queiroz Breyner, s./d. p. 44.

[32] O DEBATE, Belo Horizonte, 29 de maio de 1935, p. 3. *Apud* CHACHAM, Vera. *A memória dos lugares em um tempo de demolições*. Belo Horizonte: FAFICH/Departamento de Pós Graduação em Sociologia, 1994, p. 91 (Dissertação de Mestrado).

[33] PONTO de bondes. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 30 de jul. 1938, p. 3.



32 – Bonde Renascença: linha inaugurada em 1936 para servir à fábrica de tecidos.

33 – "A Força e Luz inaugurou antehontem, a 'circular permanente'. Todos os bondes gyram, assim, em torno do Pirolito. Com isso, muito lucrou a população da cidade. Economizou-se tempo e, o que é mais importante, centralizou-se o movimento no coração da Capital. Evidentemente, o centro de 'urbs' se desloca na direcção da Lagoinha. O nosso commercio, em sua quasi totalidade, situa-se num círculo amplo, que inscreve em sua área desde a av. Santos Dumont, até a Praça Tiradentes, antigo Mercado Velho.
Com a fixação do ponto dos bondes em frente àquelle velho pardieiro da Agencia do Trafego, onde somente um relógio electrico se aproveita, o nosso perimetro commercial muito perdia. Por outro lado, a falta do augmento de electricos para servir a cidade, os quaes deveriam estar em funcção do seu grande desenvolvimento, foi suprida, em parte, pela economia de tempo que representa a centralização dos nossos serviços de bondes" (Folha de Minas, *1937).*

para as pessoas vindas do Palácio da Justiça, da Delegacia Fiscal, do Conservatório, da Prefeitura e que precisavam "subir a Bahia". Pouco depois foi restabelecida uma parada de bondes no local.

No final dos anos 30 estava consolidado o sistema radial dos itinerários das linhas de bondes, que, partindo da Praça Sete, alcançavam os bairros centrais em todas as suas direções e alguns poucos bairros suburbanos. Nas imediações da Praça Sete, também se localizaram os pontos finais de todas as linhas de ônibus urbanos, segundo dados oficiais de 1937.[34] As 17 "linhas regulares" então existentes serviam aos bairros Parque Cidade Jardim, Calafate, Santa Tereza, "Rua Grão-Mogol", Cachoeirinha, Santa Efigênia, Santo André, Floresta, Carlos Prates, Horto Florestal, Avenida Paraúna, Concórdia e Serra, além de haver uma linha interdistrital que alcançava Venda Nova. Mantida por 16 pequenas empresas, a frota totalizava 40 veículos, sendo que os bairros onde trafegava em maior número eram o Calafate (oito carros) e Santa Tereza (sete carros).

Já naquele momento, a população reclamava das longas "bichas" (filas) formadas nos pontos de ônibus próximos à Praça Sete, da escassez de veículos e da insuficiência de horários. Algumas vezes, os ônibus com destino ao bairro já saíam do centro com um número tão grande de pessoas, que não havia como embarcar nos pontos intermediários, o que causava muitas reclamações.

Analisando os percursos vigentes em 1939, constata se que os corredores de transporte eram, além das largas avenidas e ruas mais centrais, as ruas Platina, Campos Salles, Contagem (hoje Padre Eustáquio), Chumbo (atual Estêvão Pinto), Pouso Alegre, Santa Catarina, Jacuí, Itapecerica e Bonfim.[35] Em sua maior parte, esses corredores viários não apresentavam condições físicas necessárias para o intenso fluxo decorrente do transporte coletivo: topografia acidentada, pistas estreitas e tortuosas constituíam as características comuns dessas ruas, originando dificuldades, como desgaste dos veículos, morosidade do tráfego e cada vez mais acidentes.

Uma outra negociação, ainda mais complexa, entre o Poder Público municipal e a CFLMG, foi empreendida em 1936, em torno da protelação do cumprimento da cláusula contratual que obrigava a CFLMG a estender a canalização subterrânea da rede de iluminação pública a todas as ruas pavimentadas da cidade. Alegando razões econômicas para o abandono de suas obrigações, a Companhia propôs, em contrapartida, o cumprimento de outras cláusulas. Essa negociação parece ser um desdobramento das pressões exercidas pelas classes produtoras, que desejavam instalar-se na Capital e enfrentavam a carência de energia elétrica para suas atividades.

Nesse sentido, o prefeito nomeou uma comissão para estudar os

[34] INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Op. cit.*, p. 85.

[35] BELO HORIZONTE TURISMO. Belo Horizonte, Edição Pensa, n. 802, 1939, s./p.

termos do acordo, composta pelos seguintes representantes das associações de classe: Américo Giannetti, presidente da Sociedade Mineira de Engenheiros e membro da Comissão Técnica Consultiva; Ademar Carneiro de Rezende, presidente da Federação das Indústrias; João Ladeira de Sena, presidente da União dos Varejistas; cel. Caetano Vasconcelos, presidente da Associação Comercial; Roberto Werneck, membro do Conselho Consultivo.

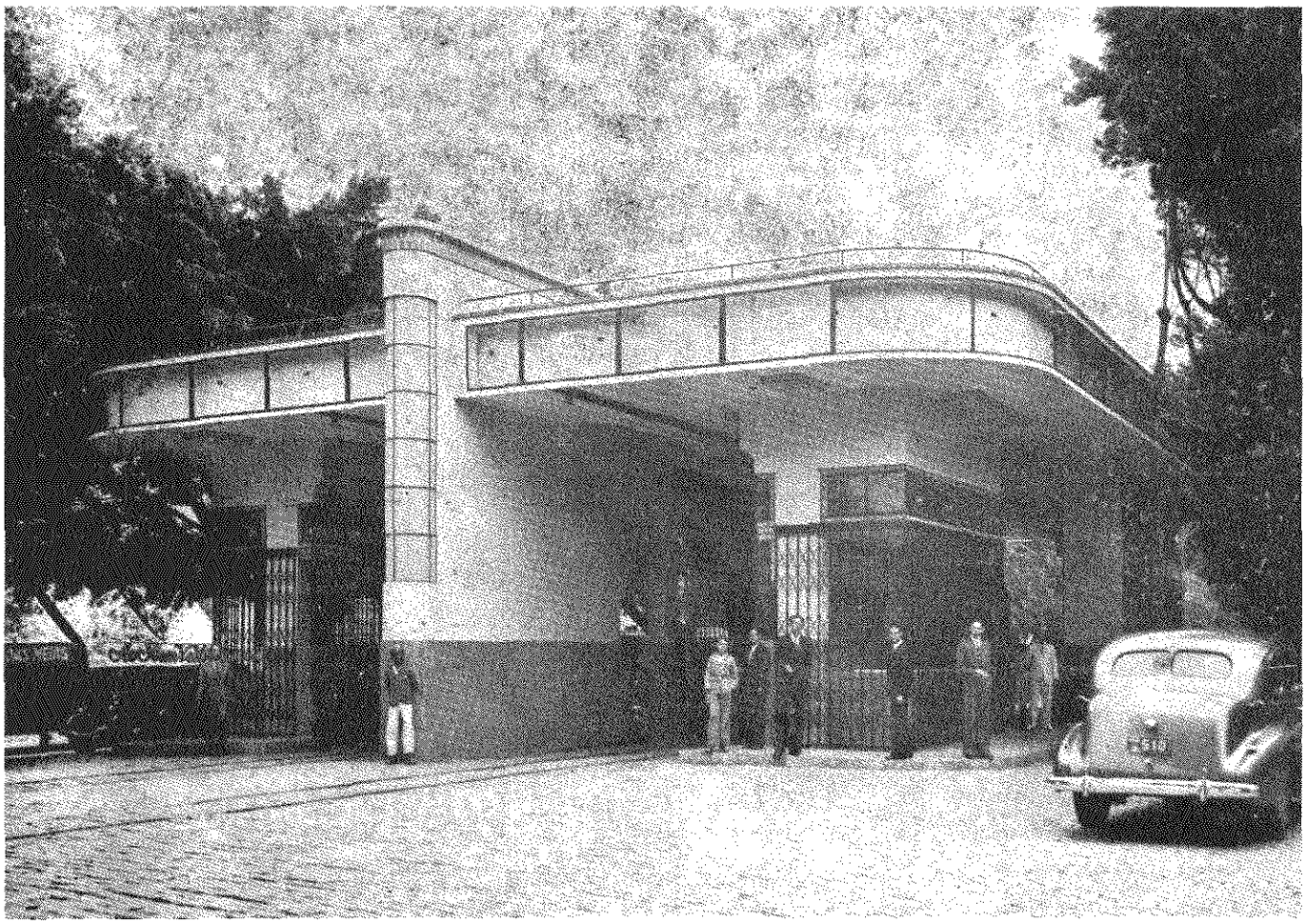
O acordo firmado entre a Companhia e o Poder Público, intermediado por essa comissão, estabeleceu a suspensão da referida cláusula sobre a canalização subterrânea por mais cinco anos, mediante o compromisso da extensão de mais 2 mil metros de linhas de bonde em prolongamentos nos bairros de Santa Tereza, Santa Efigênia e Lagoinha e outros 3 mil metros em pontos a serem determinados pela Prefeitura.

Um ponto importante do acordo foi a determinação do pagamento pela Companhia à Prefeitura da quantia de 3 mil contos de réis em prestações mensais de 50 contos de réis, a ser investida em concessões de favores aos empresários que se candidatassem a se instalar na zona industrial da cidade. Essa solução mostrava a força de interesses econômicos na condução de uma política industrializante para a cidade, concretizada na criação da zona industrial do Barro Preto, ainda em 1936, em contraposição aos interesses da população, atingida pela precariedade dos serviços prestados pela Companhia.

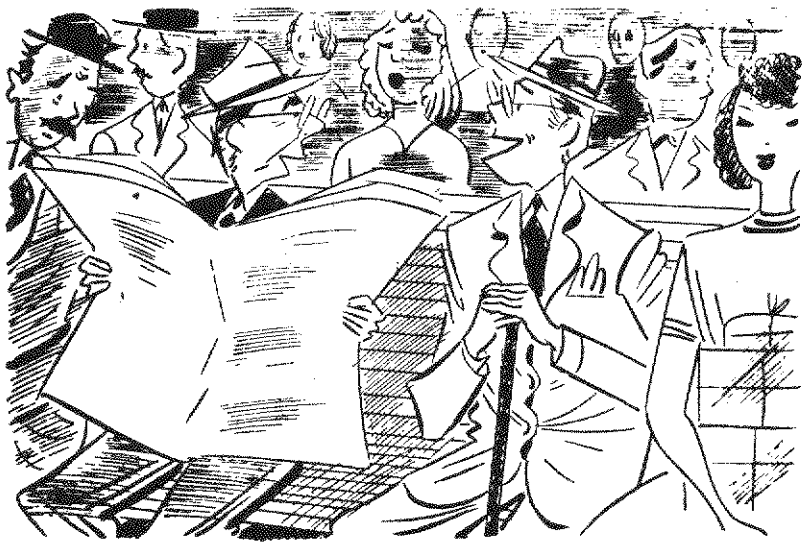
A sintonia entre a CFLMG, as classes empresariais e as elites dirigentes pode ser exemplificada numa reportagem comemorativa dos seus dez anos de instalação em Belo Horizonte, publicada na *Revista Mineira de Engenharia*.[36] O texto descrevia os serviços prestados à população como excelentes e de baixo custo, enfatizando o caráter "brasileiro" da organização. Afirmava, ainda, terem os operários da Companhia os maiores salários da praça, além de assistência médica, aposentadoria, jornada de oito horas, escola de motorneiros e até mesmo uma sociedade esportiva, o "Club Atlético Forluminas". Essa revista, assim como outras de igual ressonância e credibilidade, além dos jornais diários, era repleta de propagandas da empresa, cuja imagem era reforçada pelos discursos favoráveis implícitos em reportagens laudatórias como a que foi aqui mencionada.

Segundo relato do prefeito Octacílio Negrão de Lima, algumas pressões do Poder Público eram exercidas para a melhoria dos serviços, como a tentativa de rever a cláusula contratual que garantia à Força e Luz a lucratividade mínima de 10% sobre o capital investido na extensão das linhas de bondes, justificando a sua inoperância na ampliação do sistema e no atendimento aos bairros mais distantes. Reivindicações eram igualmente dirigidas aos órgãos gerenciadores dos trens suburbanos – a Central do

[36] HÁ DEZ anos que serve e informa o progresso da cidade, impondo-se à confiança do seu povo. *Revista Mineira de Engenharia*, Belo Horizonte, ano II, v. 15-16, s./p., 1939.



34 – Abrigo de Bondes na Praça Sete, inaugurado em 1937.



35 – Havia no edifício da agência de bondes uma seção que recolhia os objetos perdidos nos veículos. A imprensa, algumas vezes, divulgava uma relação desses objetos, como nestes casos:
"Durante o mês de dezembro último (1939), foram encontrados nos bondes da cidade os seguintes objectos:
4 sombrinhas usadas – 1 livro A Carne *– 1 livro* Bíblia Sagrada *– 1 livro* Cinco Minutos *– 1 livro* Geographia Novo Atlas *– 1 livro* Gramática Portugueza *– 1 livro* Bellas Letras *– 1 livro* Exame do Recruta *– 10 R. I. – 1 livro* Alvorada *– 1 livro* Bacteriofagho *– 1 livro* Detetive *– 1 livro* História da Civilização *– 1 livro* Exame de Admissão *– 2 calças de brim branco – 1 par de sapatos de senhorita – 1 capa de gabardine – 1 paletó preto de senhora – 1 bolinha de criança – 1 vestido para senhorita – 1 embrulho com roupa de criança – 1 pacote de cigarros – 1 collarinho branco – Várias luvas – Diversos sapatos de criança."*
"Durante o mês de setembro último (1941), foram encontrados nos bondes da Cia. Força e Luz os seguintes objectos:
2 colheres grandes – 1 embrulho de pães – 1 livro Dramas da Sibéria *- 2 livros* Canto Christão *– 1 livro* Manual Christão *– 1 livro* Bíblia Sagrada *– 1 livro* Contos Brasileiros *– 1 bolsa escolar – 1 caderno escolar – 1 paletó de lã para criança – 1 touca de lã para criança – 1 capuz para soldado – 6 véus de filó preto – 1 véu de filó branco – 1 leque para senhora – 1 metro de madeira – 1 diploma Congregação de Abril Pinto da Cruz – Vários sapatinhos de criança – Várias luvas para senhoras – Vários cintos para senhoras – Vários porta nickeis com Imposto de Renda"* (Folha de Minas, *1940).*

Brasil e a Rede Mineira de Viação[37] –, no sentido de suprir as necessidades da crescente população suburbana. Tais iniciativas não obtinham, entretanto, os resultados previstos nos discursos oficiais.

Todos os bairros servidos pelos bondes da Força e Luz registraram reclamações. Tudo indica que entre os reclamantes estavam funcionários públicos, operários, comerciantes, profissionais liberais, *"mesmo porque os bondes eram, ainda, na época, o que se chamava de transporte democrático."*[38] Os problemas de irregularidades no cumprimento dos horários, ausência de carros, precário estado de conservação, postes no meio da rua comprometendo a segurança dos passageiros, falta de bondes à noite, eram comuns a todas as regiões. Reivindicações, como a instalação de luz no final das linhas e construção de abrigos, eram dirigidas diretamente à Prefeitura, responsável pela implantação desses melhoramentos. Alguns bairros tinham dificuldades específicas.

Os moradores do bairro Santa Efigênia reclamavam especialmente dos horários. O trajeto bairro-centro era o que gerava maiores problemas, pois as pessoas que iam aos hospitais e escolas, situados no meio do itinerário, enfrentavam bondes já lotados desde o final da linha.

Os moradores do bairro Lagoinha pleiteavam maior número de carros e linhas que fossem levadas até a esquina das ruas Formiga e Diamantina e até o grupo escolar situado nas proximidades do reservatório da Pedreira Prado Lopes, beneficiando inúmeros operários residentes nas proximidades, especialmente os da vila Concórdia, os da estrada para a Cachoeirinha e os da favela da Pedreira Prado Lopes (atual conjunto IAPI).

As baldeações eram usadas para o cumprimento do horário. Antes de os bondes chegarem ao final das linhas, os passageiros eram obrigados a descer e esperar o próximo carro, retornando o veículo em que se encontravam ao centro da cidade.

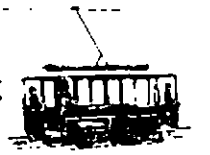
Eram comuns as queixas contra goteiras nos bondes, que davam "desagradáveis banhos" nos passageiros em dias de chuva.[39] Uma das soluções apresentadas, já que a troca das cortinas e o conserto dos veículos poderiam onerar os cofres da Companhia, foi a de que os condutores tivessem sempre à mão, no período das chuvas, uma estopa, pois assim, *"com um pouquinho mais de trabalho"*, poderiam remover o inconveniente dos bancos molhados.[40]

[37] Por um período de vinte anos a Rede Mineira de Viação foi administrada pelo governo estadual, reunindo as antigas redes da Estrada de Ferro de Paracatu e Rede Oeste de Minas, Estrada de Ferro de Paracatu e Rede de Viação Sul Mineira. Em 1951, todas seriam integradas ao governo federal, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A.

[38] CHACHAM, Vera. *Op. cit.*, 1989, p. 44.

[39] A COMPANHIA Força e Luz continua com um péssimo material rodante. Bondes que devem ser reformados. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 4 fev. 1931, p. 2.

[40] LIMPEZA de bondes. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 22 dez. 1936, p. 3.



Os moradores do Horto e do Santo André pleiteavam uma linha de bondes e os motivos usados para os pedidos continuavam sendo a concentração populacional e o grande número de trabalhadores que teria o seu acesso ao trabalho facilitado. Os moradores do Horto, quando do anúncio da construção da linha para o bairro Renascença, manifestaram a sua insatisfação e lembraram que vários governos estaduais e municipais já haviam prometido o melhoramento para o local e que o prefeito Octacílio Negrão de Lima havia assumido com a comunidade o compromisso de que a primeira linha a ser implantada em seu mandato seria para o Horto.[41]

No Cruzeiro, bairro ocupado por grande número de funcionários públicos, o problema maior era a falta de bondes exatamente no momento em que mais se necessitava deles: entre 11 e 12 horas e após as 17 horas, horário de entrada e saída das repartições públicas. Diante das freqüentes queixas não atendidas, os funcionários passaram a pedir a colocação de uma linha de ônibus para o local.

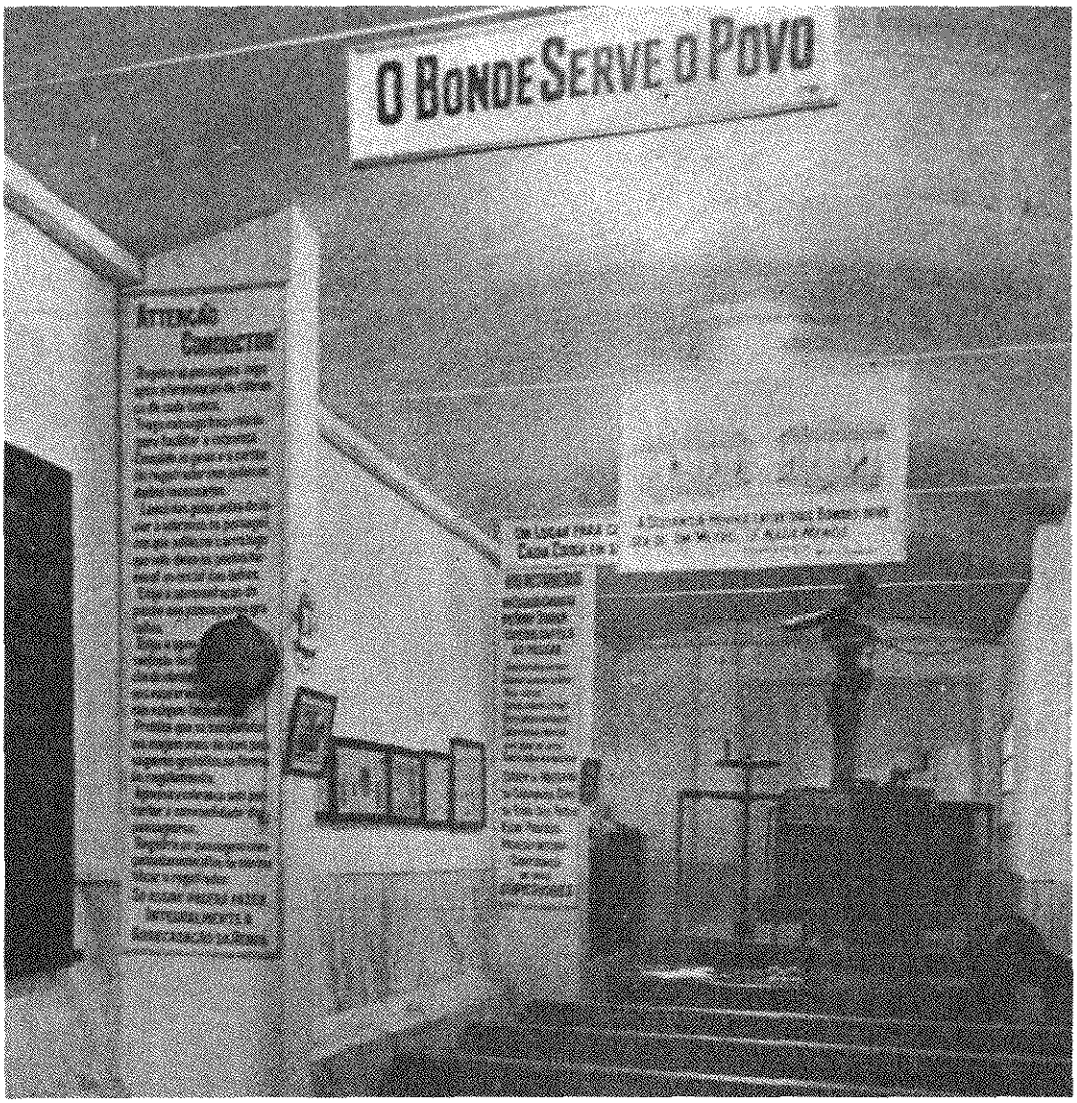
Nas linhas Floresta e Santa Tereza, as polêmicas começaram depois da inauguração do viaduto de Santa Tereza, em agosto de 1931. Os bondes deixaram de trafegar pela rua Caetés, ferindo diretamente os interesses dos comerciantes. Para os moradores daqueles bairros, a passagem pelo viaduto significava uma diminuição no trajeto e, ao mesmo tempo, maior segurança, pois as linhas do ramal férreo não mais eram cruzadas pelo bonde, o que havia gerado inúmeros acidentes no antigo percurso. A construção do viaduto fora empreendida pela Prefeitura exatamente para evitá-los.

Os comerciantes mobilizaram-se e chegaram a enviar uma comissão ao Palácio da Liberdade para reclamar diretamente ao governador. Citavam como exemplo outros locais em que as travessias das vias férreas eram feitas sem que isso significasse risco para os passageiros e demonstravam a queda nas vendas devido à modificação do trajeto. A questão, depois de cinco anos, foi resolvida com a construção do viaduto da Floresta, em 1936. Os bondes desse bairro e da linha Renascença passaram a trafegar por ali, seguindo para a rua Caetés. Os de Santa Tereza permaneceram fazendo o trajeto pelo viaduto da avenida Tocantins (avenida Assis Chateaubriand).

Os moradores da Lagoinha, do Carlos Prates e da Vila Progresso não tiveram o problema do cruzamento das vias férreas solucionado, enfrentando a falta de segurança no cruzamento das linhas de bonde e da estrada de ferro Oeste de Minas. O problema era mais sério no Carlos Prates, pois, segundo um jornal da época,

> *"As linhas de bonde Carlos Prates e a da Oeste de Minas passam paralelas ali na rua do Ramal. Cruzam no princípio da rua Peçanha e no fim da rua Paraíso. Aquela passagem é perigosíssima. Já não*

[41] FOLHA de Minas visita o Horto Florestal. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 10 jul. 1935, p. 7.



36 – Interior da escola de motorneiros, mantida pela Companhia Força e Luz (1939).

37 – O bonde Floresta incentiva o comércio na rua dos Caetés.

> *são poucos os desastres ali verificados. Para evitar encontros, há duas guaritas: uma da Força e Luz e outra da Oeste. Mas ainda não é o suficiente, nós achávamos que se colocassem uma porteira na rua Paraíso, a coisa ficaria melhor e resolvida.*
> *Na rua do Ramal então, o perigo é permanente. As linhas de trem e de bonde correm paralelas, no meio da rua. Não há uma cerca, um muro que proteja o povo. Os habitantes daquela rua têm que andar sobressaltados eternamente."*[42]

Os anos 40 são marcados inicialmente pelos desdobramentos negativos da Segunda Grande Guerra, que veio dificultar a melhoria dos serviços de transporte, pois dependiam de equipamentos importados e mesmo de combustíveis, como no caso dos ônibus. O conflito mundial afetou diretamente os investimentos das concessionárias na expansão de seus sistemas geradores de energia, verificando-se um declínio no crescimento da indústria de energia elétrica.

Em 1941, o prefeito Juscelino Kubitschek lamentava não poder empreender a "*substituição radical*"[43] das linhas de bonde pelo auto-ônibus, devido à escassez de combustíveis e ao encarecimento dos materiais. Era a primeira vez que se ouvia, nos registros oficiais, a defesa da substituição definitiva dos bondes pelos veículos automotores. Naquele momento, os itinerários dos ônibus ainda eram projetados como linhas complementares aos bondes, atendendo a zonas mais carentes.

Ainda assim, foram investidos recursos na melhoria do sistema de bondes, como a abertura da Pedreira Prado Lopes para montagem da linha para o bairro Santo André. Inaugurada em 1941, a linha tinha 3 quilômetros de extensão "*atravessando em seu percurso uma grande área repleta de residências operárias*"[44] e atingindo ainda os bairros "Vila Palmital e Flávio dos Santos". No mesmo dia foi inaugurada a subestação transformadora n. 2, construída nas oficinas da CFLMG, à avenida Olegário Maciel, para reforço de fornecimento de energia elétrica ao sistema. Sua construção e localização obedeciam às demandas das "*duas linhas de bonde de maior tráfego, como Carlos Prates e Calafate*",[45] criando-se, portanto, um novo centro de carga próximo às áreas de maior expansão das linhas.

De fato, nos anos 40, a malha de trilhos só teve um crescimento significativo nos sentidos norte e oeste, exceto a linha do Carmo; além da

[42] O CARLOS PRATES – A favela de Belo Horizonte. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 29 out. 1931, p. 8

[43] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório do prefeito Juscelino Kubitschek de Oliveira*. Belo Horizonte, 1942, p. 145 (Relativo aos anos de 1940-1941).

[44] AMPLIANDO e aperfeiçoando o serviço de transportes coletivos na Capital. *Revista Alterosa*, Belo Horizonte, n. 20, p. 46, nov. 1941.

[45] INAUGURADAS a linha de bondes para Santo André e a subestação transformadora n. 2. *Revista Tributária*, Belo Horizonte, n. 27/28, set., p. 83, 1941.

inauguração da linha Pedro II e Cachoeirinha, novos trechos estenderam-se pela avenida Progresso, e, acontecimento mais marcante, os bondes chegaram até a Pampulha em 1947.

Entraram em circulação, entre 1941 e 1942, quatro bondes fechados, chamados "camarão" e "pássaro amarelo", provavelmente por serem pintados dois de vermelho e dois de amarelo. Entre 1945 e 1946 mais 14 bondes usados foram importados dos Estados Unidos e montados nas oficinas da Companhia Força e Luz, recebendo novas carrocerias e bancos.

Tendo a Segunda Guerra Mundial forçado a drástica redução no consumo de combustíveis, em 1942 foi proibido o uso de veículos particulares. Os motoristas de carros de aluguel (táxis) solicitaram a utilização de automóveis como lotação, para atender a um número maior de passageiros em uma mesma corrida. Nessa modalidade de transporte, o veículo somente saía para seu destino com um número mínimo estipulado de passageiros. O método funcionou *durante algum tempo, com demandas variáveis ao longo de sua evolução.*[46] O sistema de ônibus, que vinha crescendo, sofreu o impacto das dificuldades na importação de veículos e combustíveis, sendo suprimidas algumas linhas.

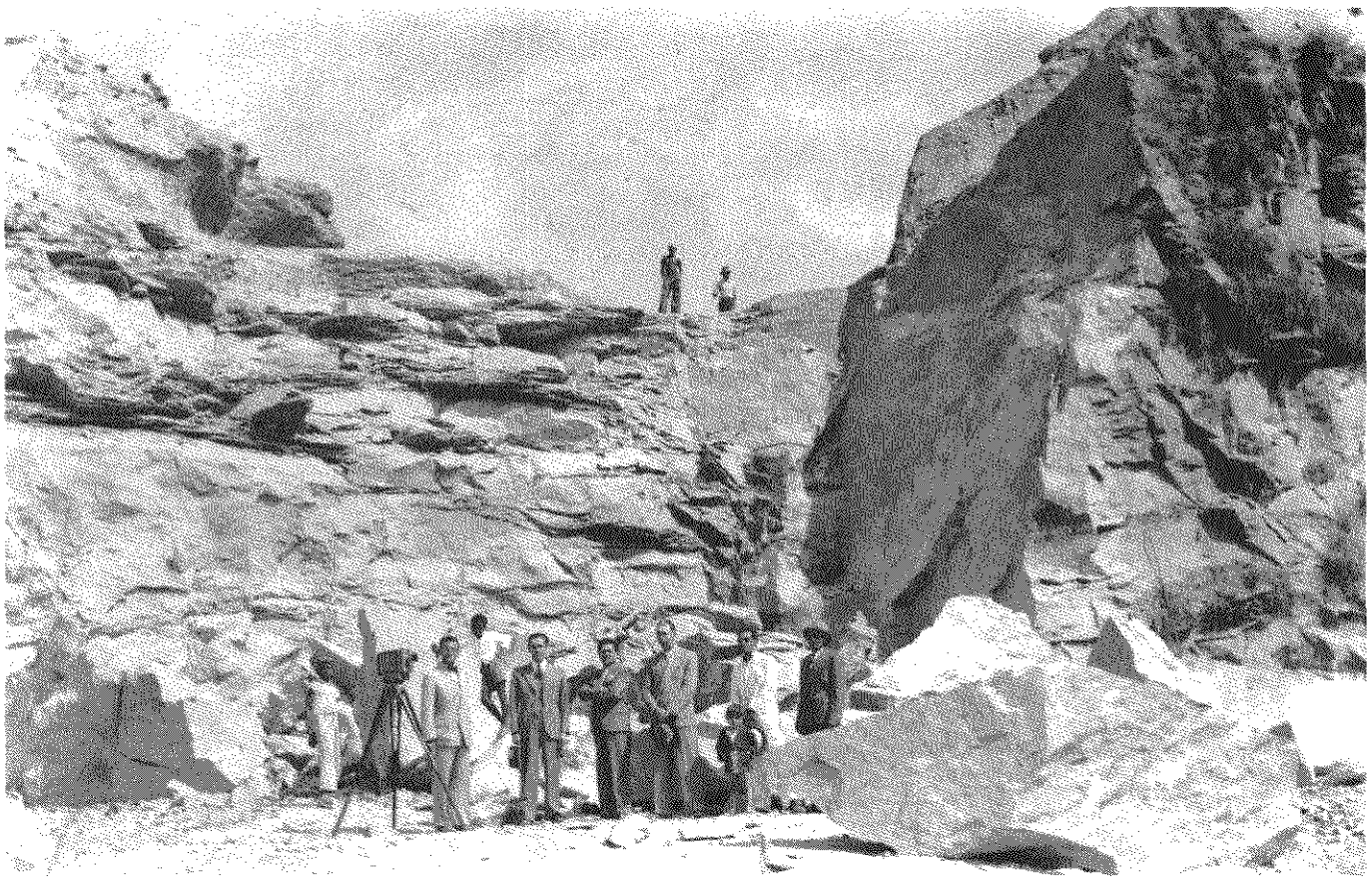
No inverno de 1942, com a seca e a escassez de óleo diesel, a CFLMG tomou medidas restritivas quanto ao consumo de energia: redução no horário dos bondes e dos veículos em circulação. A limitação foi suspensa em outubro, com a chegada das chuvas.

As dificuldades causadas pela guerra e o crescimento constante da população exigiram, em junho de 1944, novo horário dos bondes. As linhas conjugadas, em que um mesmo bonde servia a dois bairros diferentes, foram suprimidas. As linhas Santo André, Santa Efigênia, Diogo de Vasconcelos, Santo Antônio e Calafate passaram a ter alguns carros circulando nos trechos de maior movimento, intercalados com os que faziam o trajeto normal. Em 1944 os pontos de embarque e desembarque das linhas Calafate, Gameleira, Carlos Prates e Progresso foram deslocados para a rua Carijós. O desembarque ocorria antes que o bonde entrasse na Praça, com embarque após cumprido o trajeto da rótula. A linha Lourdes passou a fazer ponto à rua Rio de Janeiro, sem que houvesse circulação pela Praça.

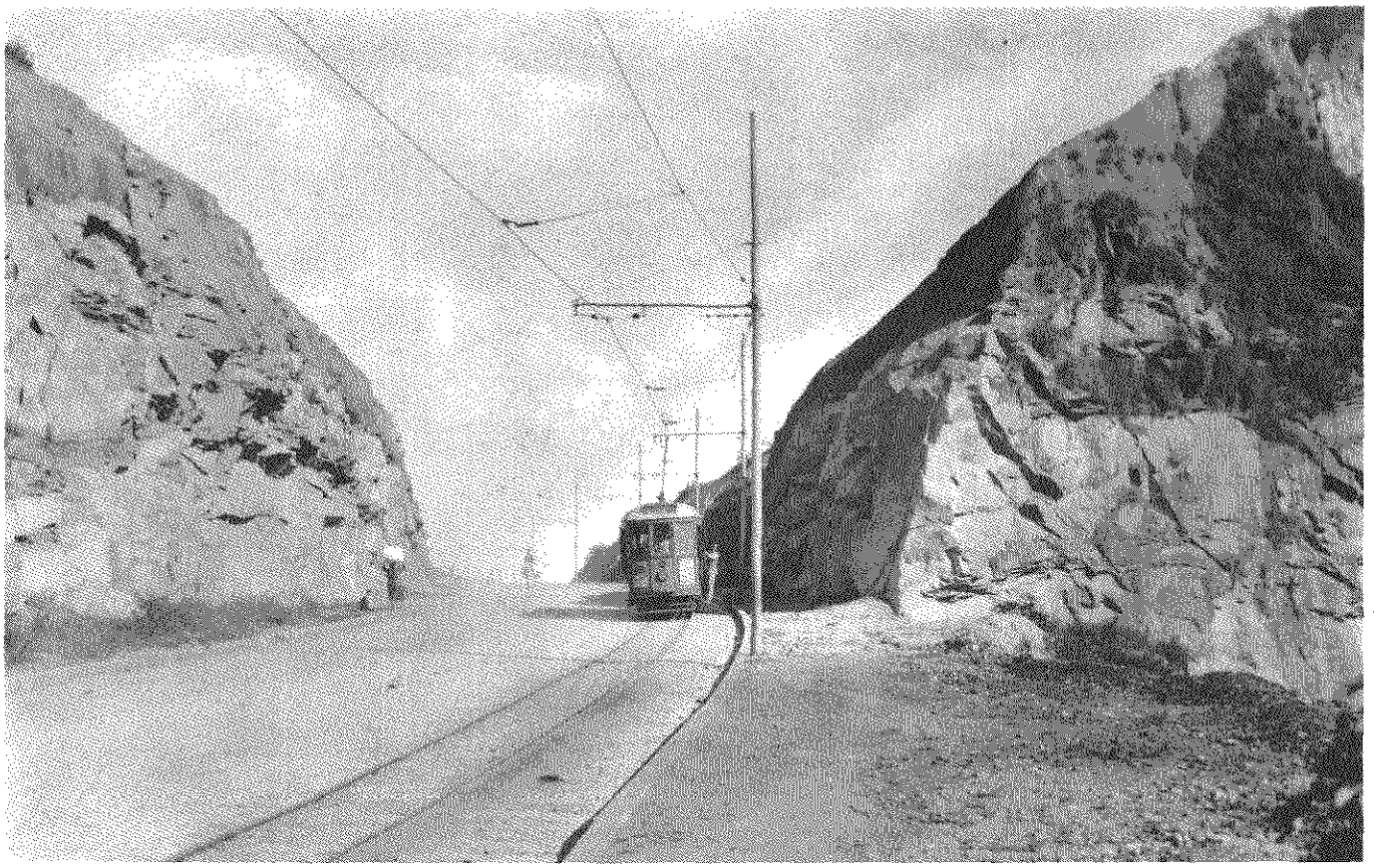
Medidas eram tomadas sem eficácia contra os tumultos nas filas: proibição de se embarcar no lado da entrevia, utilização de um dos abrigos na Praça Sete para desembarque e outro para embarque. Sempre se destacava o sofrimento das mulheres, *"...obrigadas a adiar indefinidamente as suas viagens, por lhes ser impossível participar da invasão, notadamente as que conduziam crianças."*[47]

[46] A escassez de combustível, distribuído no sistema de cotas, levou alguns proprietários a improvisar modificações nos motores para utilização de fórmulas alternativas como adaptação do gasogênio. O gasogênio é um aparelho que transforma, por oxidação incompleta, a madeira ou o carvão no gás pobre, empregado nos motores a explosão como substituto da gasolina. Outros optaram por adaptar seus motores para funcionar com álcool carburante que era trazido das usinas próximas à capital.

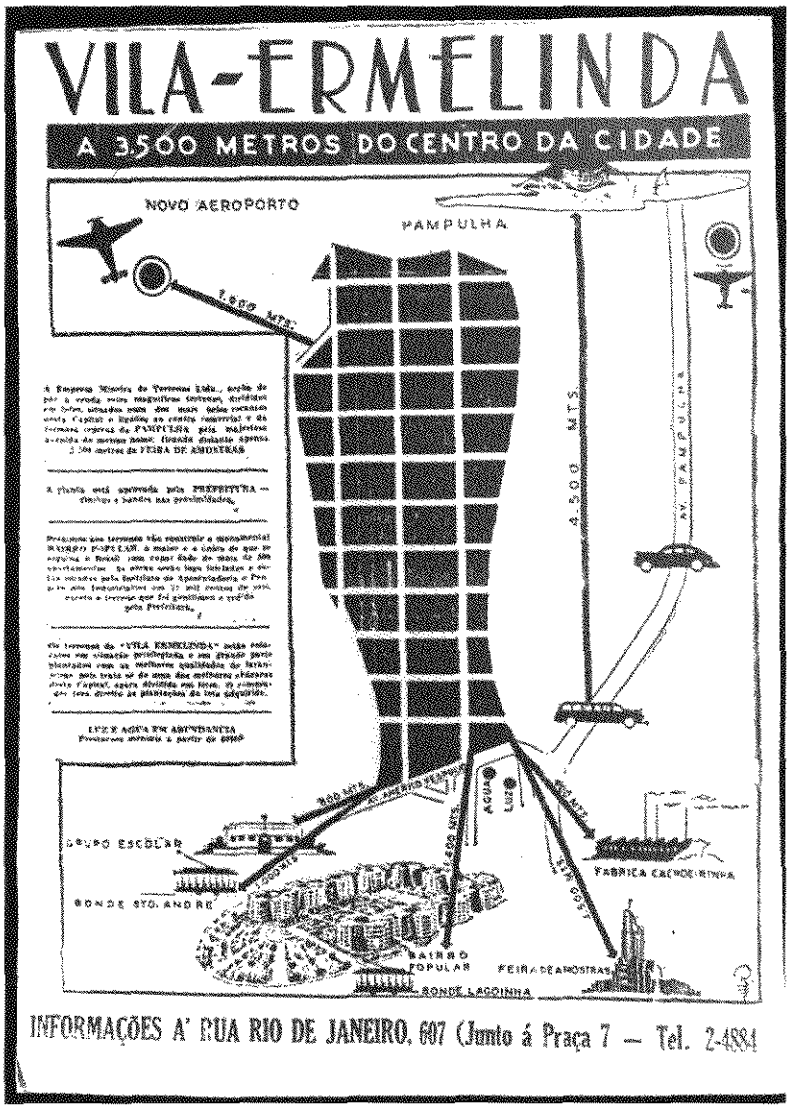
[47] A CIDADE. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 12 maio 1944, p. 3.



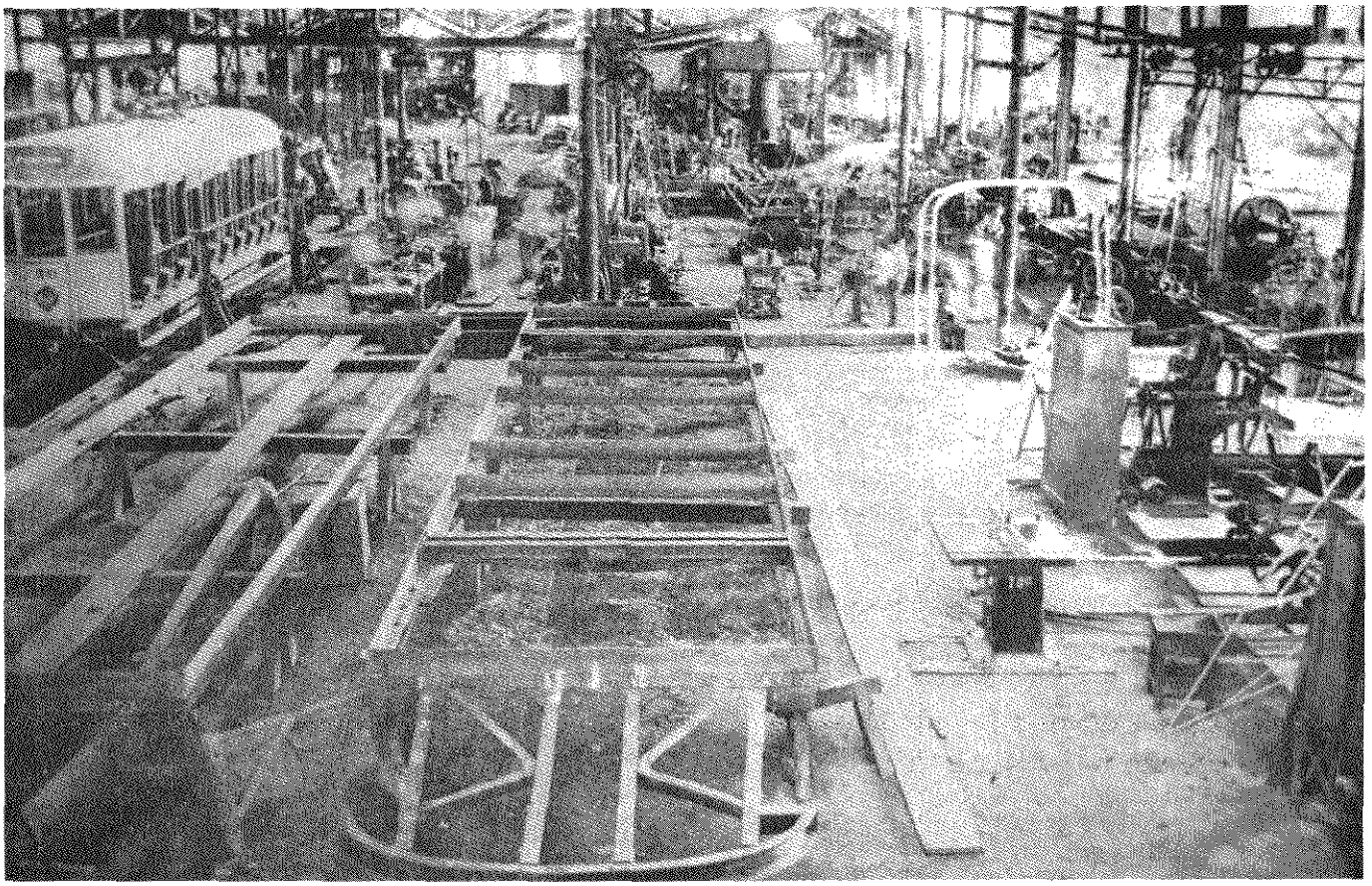
38 – Abertura da rua Pedro Lessa, na Pedreira Prado Lopes, para implantação da linha de bonde Santo André.



39 – Aberta a passagem na rocha, a cidade ganha mais uma rua.



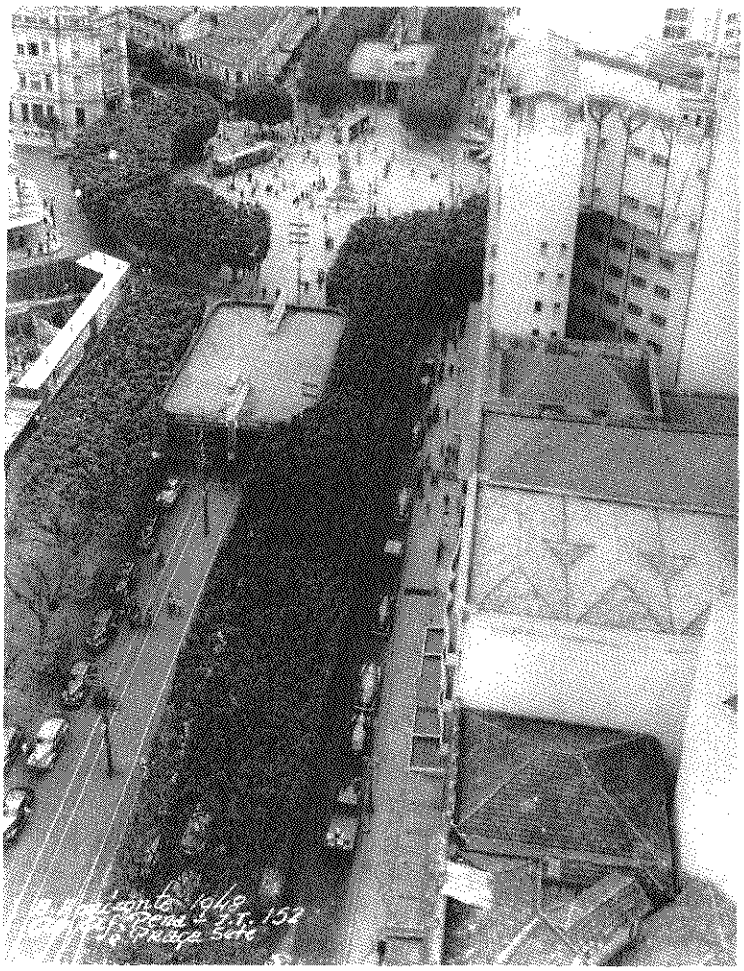
40 – Anúncio de empresa imobiliária para venda de lotes, no qual se observa a ênfase na localização dos terrenos em relação à disponibilidade dos meios de transporte, notando-se que a construção da linha de bonde Santo André levou à ampliação da mancha urbana.



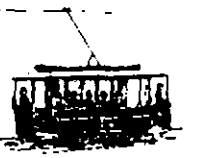
41 – "Diante daquelle immenso shop (sic) da Avenida Olegário Maciel ninguém poderá adivinhar o pequeno mundo que se agita lá por dentro (...) Os bondes enfermos descansam sobre os trilhos, enquanto os cirurgiões entram em acção, fundindo peças, reforçando outras, consertando rodas, etc., etc.(...) Há bondes que nada sofreram de grave. E que ficam algumas horas no hospital para simples curativos. Mas há muitos gastos pelo tempo e pelos accidentes – que são completamente reformados e dali saem novos em folha, promptos para novas aventuras..." (Uma visita às Officinas de Bondes. Folha de Minas, *29 julho 1940).*

BIBLIOTECA DA FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO

BIBLIOTECA DA FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO



42 – "O problema do embarque nos abrigos de bondes da Avenida Afonso Pena está preocupando, mais do que parece, ao público da capital (...). E o melhor é que a primeira sugestão que recebemos nada mais é que um ato de louvor às mulheres. Ei-la: um jovem acadêmico sugere, para por fim à confusão dos abrigos, o seguinte – a polícia concederia às senhoras e senhorinhas a permissão para tomar os bondes nos abrigos de desembarque, evitando assim que o sexo fraco tenha que arrostar a confusão no abrigo de embarque. Somente as mulheres, diz ele, teriam essa concessão. Em suma, o abrigo de embarque seria usado só pelos homens, e o abrigo de desembarque só pelas mulheres, transformando-se, pois, este último, em ponto privativo das senhoras e senhorinhas. Tal medida manifesta preferência pelas mulheres. Muitos homens – que há homens para tudo – haveriam de reclamar e pensar com ódio no 'sufragismo femínimo'. Mas esta sugestão não deixa de ser uma fórmula a mais, como qualquer outra, para ajudar a solucionar a questão" (Folha de Minas, *1941).*



A população nem sempre reagiu resignadamente diante da precariedade dos transportes. Em abril de 1945 houve um tumulto na Praça Sete, por volta das 19 horas, quando o motorneiro de um bonde da linha Progresso, já lotado, recebeu ordens do serviço de fiscalização para alterar a placa indicativa de destino. Os passageiros iniciaram a depredação do veículo, rasgando cortinas, quebrando bancos e tentaram incendiar o carro. O bonde só não foi inteiramente destruído devido à ação de condutores e motorneiros, de bombeiros e da polícia.

No mesmo ano a Companhia Força e Luz passou a conceder somente duas vagas para policiais fardados, em pé, não admitindo que maior número de militares viajassem gratuitamente num só veículo. A restrição do passe livre acabou gerando graves conflitos com condutores e motorneiros. Logo após a medida, houve o espancamento de funcionários da Força e Luz nas linhas Gameleira e Santo André. O mais sério fato ocorreu em agosto de 1946, quando militares intercederam a favor de alguém que se recusava a pagar a passagem; impedidos, pelos demais passageiros, de agredir o condutor, prometeram que voltariam mais tarde. No final do dia, na Praça Sete, os militares, agora em grande número, atacaram o condutor. O conflito aumentou quando vários colegas vieram em seu socorro. No meio da balbúrdia, um militar atirou, ferindo-o. O pânico foi geral e a multidão foi controlada por guardas e investigadores que se encontravam no local.

Nessa época, mudanças estruturais no regime de concessão para exploração dos recursos naturais alteraram a relação do poder municipal com a CFLMG. Desde a Constituição de 1934 e a promulgação do Código de Águas, quando princípios nacionalistas e intervencionistas passaram a reger aspectos da vida econômica do País, a União passou a ser o poder concedente em matéria de energia elétrica, visando maior rigor e controle sobre as concessionárias, especialmente os grupos detentores de monopólios como a Light e a Amforp. A força de resistência desses grupos, porém, manteve o código sem aplicação até o advento do Estado Novo, quando a atuação do governo federal se caracterizou por marchas e contramarchas nesse setor.

Em 1943, por exemplo, o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (CNAEE) suspendeu por mais oito anos a cláusula contratual da CFLMG, referente à construção das canalizações subterrâneas, sem qualquer ressarcimento para a municipalidade, reconhecendo como legítimas as dificuldades financeiras e operacionais da empresa devido ao conflito mundial. No período do pós-guerra, entretanto, nada foi feito para a retomada do compromisso contratual.

Gradativamente, as exigências legais, especialmente quanto à revisão dos contratos de concessão, restringiram a capacidade instalada das empresas, temerosas de verem seus investimentos obstruídos pela legislação. Entre 1930 e 1945 não houve expansão dos grupos estrangeiros e ocorreu

pouca ampliação das unidades geradoras, embora os serviços prestados tenham crescido significativamente. Observa-se, portanto, uma maximização da capacidade instalada no setor, o que levaria, a médio prazo, a uma crise no fornecimento de energia elétrica.

A trajetória da Companhia Força e Luz de Minas Gerais foi exemplar nesse processo. Em vinte anos de atuação, o fornecimento de energia elétrica sempre ficou aquém das necessidades, tendo entrado em colapso no período da Segunda Guerra Mundial, quando uma produtora particular, "Saint John del Rei Mining Co.", sediada em Nova Lima, veio reforçar o suprimento de energia.

Como expôs Octacílio Negrão de Lima, primeiro prefeito eleito da Capital, já em seu segundo mandato, a Companhia não tinha interesse em acompanhar a demanda, tornando o serviço de bondes cada vez mais deficiente, sob a alegação de *"seus lucros não compensarem as despesas acarretadas"*.[48] A tentativa do prefeito, em 1948, de rever a decisão do CNAEE, de 1943, levou à definitiva supressão do poder municipal como agente fiscalizador do contrato de energia elétrica, fortalecendo a posição da empresa de manter o sistema, especialmente o dos bondes, em seus níveis mínimos de operacionalização.

A imprensa denunciava as manobras da Companhia junto ao Poder Público, como a tentativa de aumentar as passagens sob a ameaça de suspensão geral dos serviços de bondes e as distorções de sua contabilidade, que permitiam anunciar o sistema como deficitário. As reportagens do *Jornal do Povo*, órgão do Partido Comunista, expunham as intenções da Companhia quanto à exploração do serviço de ônibus, que substituiria os bondes, como instrumentos de pressão sobre o governo para majoração dos preços ou pela encampação dos serviços.

Um novo acordo foi realizado pela municipalidade e a Força e Luz em 1945. A CFLMG se comprometeu a implantar linha de bonde para o Carmo, prolongar as linhas para os bairros Pompéia e Vila Celeste Império, a linha Bonfim até a rua Jaguari, em troca do reajuste de 10% nas tarifas de energia elétrica e 50% nos preços das passagens dos bondes, além do compromisso de reajustar os seus funcionários em 30%. O reajuste de salários fazia parte das exigências do Decreto-Lei Federal n. 7.524, de junho de 1945, que concedeu a majoração das tarifas.

Em fevereiro do ano seguinte, o reajuste de salário ainda não havia sido pago e o sindicato entrou com dissídio coletivo na Justiça. Os trabalhadores entraram em greve a partir de 21 de fevereiro, deixando a cidade sem bondes. Os grevistas realizaram passeata, que terminou na Praça

[48] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1949 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Octácilio Negrão de Lima*. Belo Horizonte, s./d. p. 161.

43 – "Poucos minutos depois das 11 horas, o bonde numero 71 voltava do bairro de Santa Thereza com destino à Praça Sete conduzindo 16 passageiros (...). Na descida da rua Sapucahy, a velocidade do bonde era grande. Quando chegou às proximidades do edificio 'Chagas Doria', onde existe uma forte curva, o motorneiro – ao que parece – não diminuiu bem a velocidade do vehiculo. Então, o bonde... saltou fôra da linha violentamente. Os passageiros tomaram-se de pânico, tendo varios delles saltado. O motorneiro, tambem, perdeu a calma, nada fazendo para 'brecar' o eléctrico. Depois de percorridos varios metros fora dos trilhos, o bonde foi de encontro à amurada do Viaducto, espatifando-se e projectando-se contra o sólo.... O motorneiro João Baptista que, no momento em que o bonde se precipitava fôra do Viaducto, conseguiu saltar, permaneceu alguns minutos, ainda, no local. Estava como que atordoado e não sabia o que fazer. Populares se approximaram e o aconselharam a fugir, antes que a polícia chegasse. Elle assim fez. Quando os policiaes chegaram, não mais conseguiram encontral-o" (Folha de Minas, *1937*).

da Liberdade, quando o interventor estadual, Benedito Valadares, recebeu dirigentes sindicais que expuseram as suas reivindicações. O interventor foi o mediador das negociações, juntamente com o prefeito Laborne de Tavares e com o chefe de polícia, Pimenta da Veiga. O movimento terminou na noite do dia 22, com a assinatura do acordo em que a Companhia aceitava as reivindicações dos empregados.

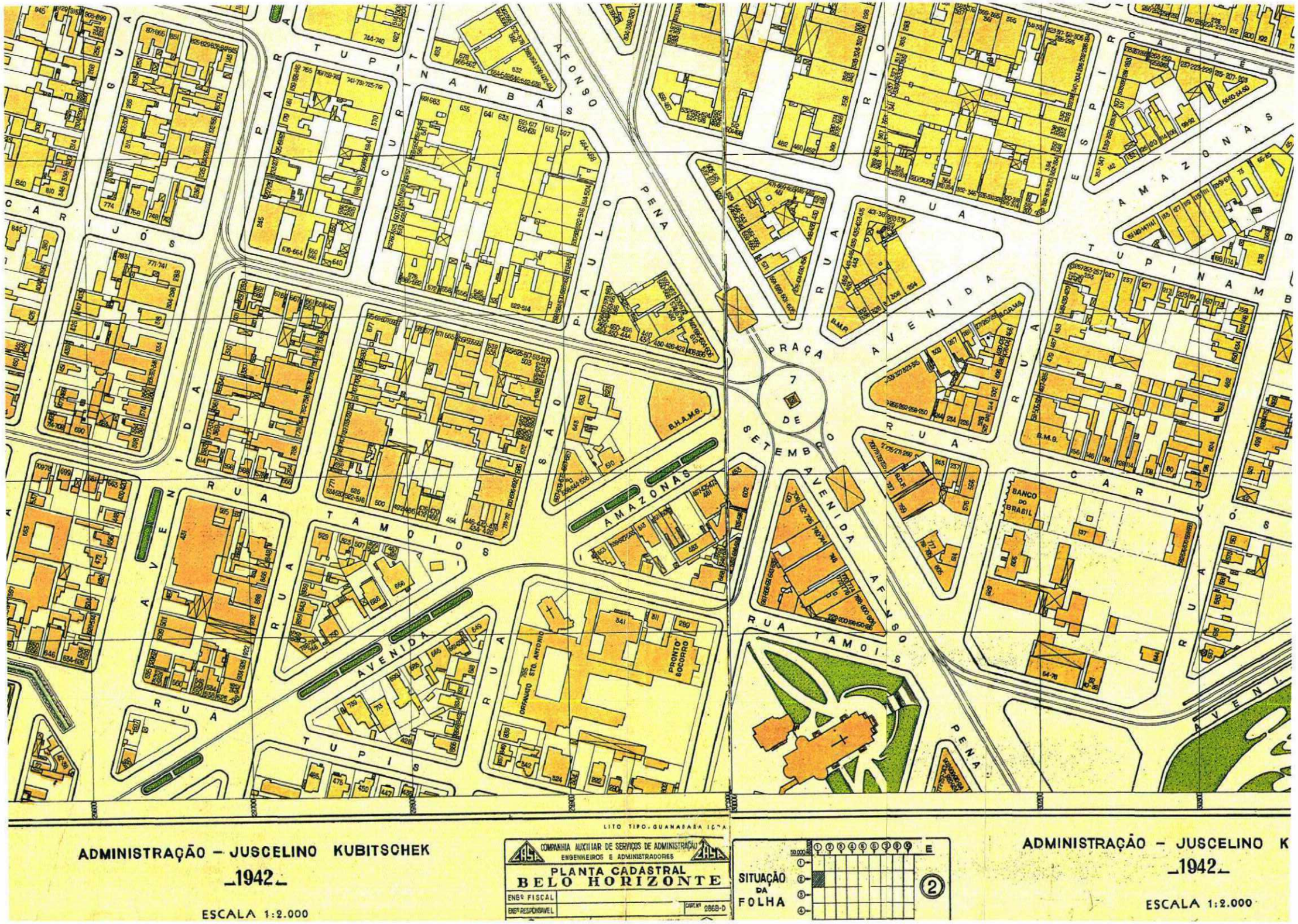
Embora assinado o acordo, em novembro do mesmo ano os funcionários voltaram ao movimento grevista para o seu cumprimento. A CFLMG alegava que só concederia o reajuste depois de reembolsar as despesas com ampliação de linhas de bonde na cidade. Após seis dias de greve, da intervenção de autoridades municipais e estaduais, o dissídio coletivo foi julgado pelo Tribunal Regional do Trabalho. Foi concedido o reajuste exigido pelos motorneiros e condutores a partir de outubro de 1946. Em retaliação aos grevistas, a Companhia dispensou 16 líderes do movimento, mas os trabalhadores mostravam se unidos, e ela foi obrigada a reintegrar os demitidos.

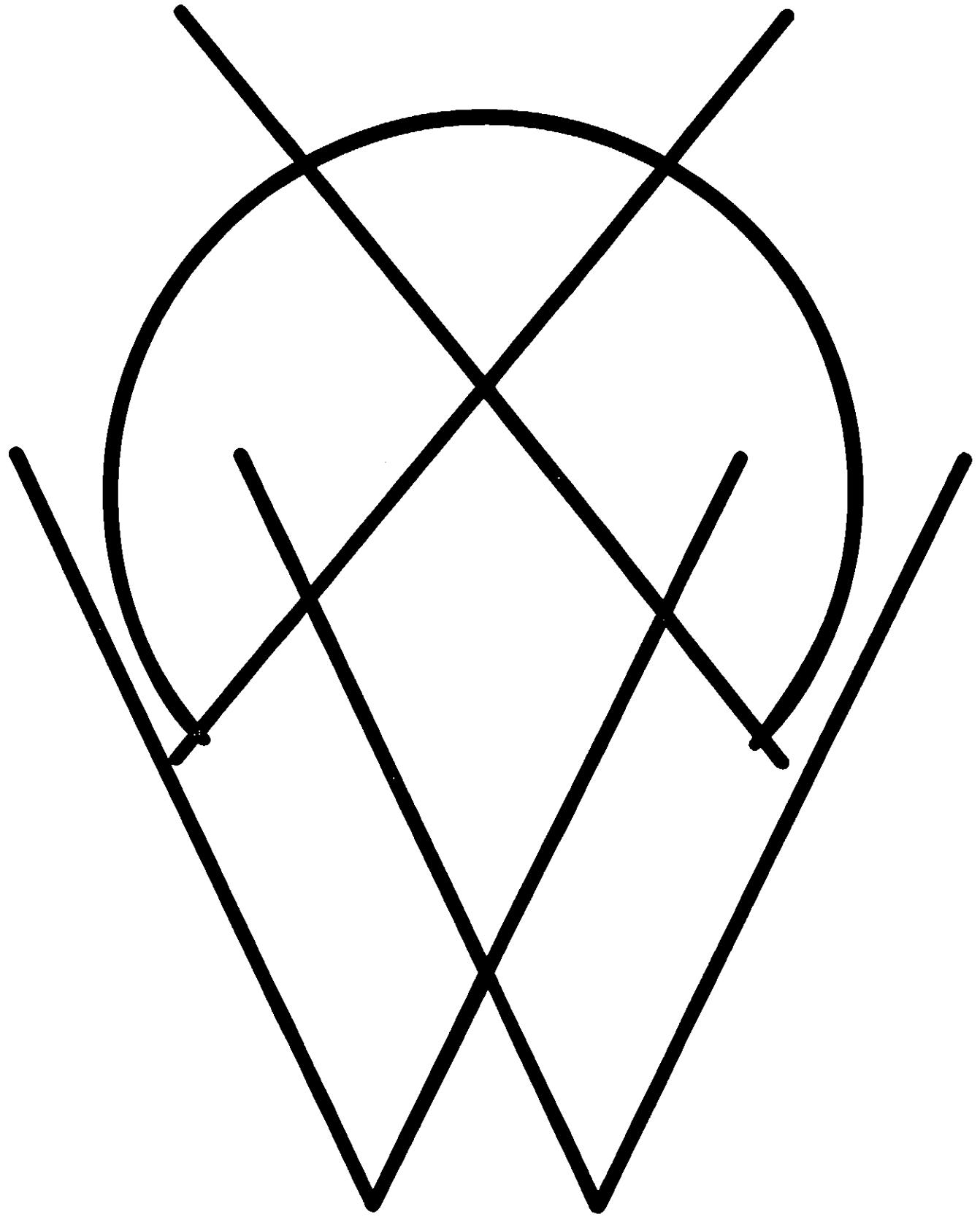
Em 1947, a Força e Luz exigia novo reajuste das passagens de bondes para cobrir os prejuízos desde 1946. Os protestos contra esses reajustes e os abaixo-assinados vieram das mais diversas partes da cidade, e a campanha contra o aumento foi intensa nos meios de comunicação. A imprensa registrou todo tipo de reclamação e reivindicação em relação ao transporte coletivo. A maior parte das queixas era individual e anônima. Muitos afirmavam estar reclamando em nome da comunidade, mas não eram representantes comunitários e nem anexavam abaixo-assinados. Os protestos eram dirigidos à Companhia, embora muitas queixas pedissem a interferência dos prefeitos. Em outras, a Prefeitura era considerada responsável pelo serviço. Os reclamantes ressaltavam o fato de serem cidadãos, de pagarem impostos. Denunciavam o imperialismo da Companhia Força e Luz e alguns eximiam o Estado de responsabilidades perante a população.

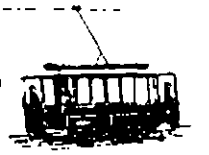
A CFLMG, que possuía um Departamento de Reclamações, sempre respondia às queixas, aproveitando para fazer propaganda de seus serviços. Em certos momentos adotava a tática de aconselhar os reclamantes a procurarem a imprensa para fazerem suas denúncias, jogando as pressões para um local externo à empresa.[49]

A Prefeitura, responsável pela fiscalização do serviço, não exercia satisfatoriamente a sua função, por falta de funcionários ou por não conseguir se contrapor aos interesses da Companhia, que sempre colocava obstáculos à ação fiscalizadora. O principal órgão de crítica da Força e Luz

[49] Ver CHACHAM, V. *Op. cit.*, p. 51.


ADMINISTRAÇÃO – JUSCELINO KUBITSCHEK
1942
ESCALA 1:2.000
LITO TIPO-GUANABARA
COMPANHIA AUXILIAR DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO
ENGENHEIROS E ADMINISTRADORES
PLANTA CADASTRAL
BELO HORIZONTE
ENGº FISCAL
ENGº RESPONSÁVEL
CARTA Nº 086B-D
SITUAÇÃO DA FOLHA
ADMINISTRAÇÃO – JUSCELINO K
1942
ESCALA 1:2.000
RUA PARATUPINAMBÁS
RUA AFONSO PENA
RUA CURUPIRA
RUA CARIJÓS
AVENIDA AMAZONAS
RUA TUPINAMBÁS
PRAÇA 7 DE SETEMBRO
AVENIDA AFONSO PENA
RUA TAMOIOS
AVENIDA SÃO PAULO
RUA TUPIS
B.H.A.M.B.
ORFANATO STO. ANTONIO
PRONTO SOCORRO
BANCO DO BRASIL
C.M.B.





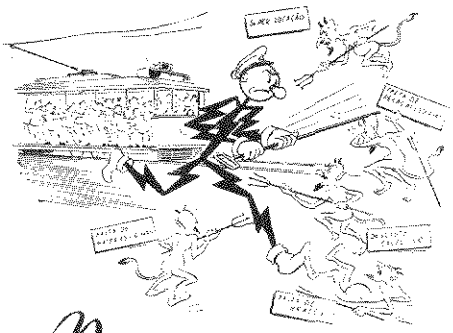
nesse período foi, sem dúvida, o Partido Comunista, que entrara num breve período de legalidade com o fim do Estado Novo. O *Jornal do Povo*, órgão do PC, abria espaços para as reportagens contra o serviço da Companhia. As matérias denunciavam o péssimo estado do material rodante: "*...fomos informados de que os bondes estão velhíssimos. Acontece que esses calhambeques rodam até 2 horas da manhã e que às 6 horas voltam novamente à circulação, sem os necessários reparos. Daí o estado em que se encontram*".[50] As reportagens registravam ainda o pequeno número de carros, o não-cumprimento dos horários e a omissão do Poder Público.

A denúncia mais pesada era contra o excesso de poderes da Força e Luz e o contrato firmado com o Estado. Na reportagem intitulada *Trust que escraviza a cidade*, foi feita uma síntese dos problemas enfrentados pela população. A cláusula primeira do contrato, que concedia à Companhia o monopólio dos direitos de geração, transmissão, distribuição e venda de energia no município de Belo Horizonte, era um entrave ao desenvolvimento industrial devido ao alto preço do kW cobrado na Capital, o mais caro do Estado. Não satisfeita com os privilégios de que já usufruía, a Companhia havia obtido autorização do Conselho Nacional de Energia para a obtenção de 10.000 HP da energia produzida na Usina de Gafanhoto. "*Este desvio de energia significou uma queda no potencial destinado àquele núcleo de indústria [Cidade Industrial], o que lhe tem impedido o desenvolvimento.*"[51] Outra estratégia foi negar o fornecimento de energia transformada aos industriais, obrigando-os a comprar transformadores, caso quisessem trabalhar. A Força e Luz atuava em conjunto com a General Eletric. O interesse das duas era aumentar a venda de material elétrico. A mesma política acontecia quanto à iluminação pública: o material de novas redes elétricas era pago pelos usuários, em parcelas, durante três anos.

A década de 40 é, paradoxalmente, o momento de maior utilização dos bondes e de sua irreversível decadência. O ano de 1947 foi o ponto de inflexão na curva ascendente de passageiros transportados (cerca de 73 milhões), em uma frota de 75 carros. A partir daí, gradativamente, os serviços seriam transpostos para outras modalidades de transporte. Em 1949, o prefeito Negrão de Lima assegurava que 50% dos passageiros já eram transportados por ônibus, enquanto em 1945 esse percentual resumia-se a 10%. Essa maciça transferência ocorrida no pós-guerra era explicada pelo próprio sucateamento do sistema promovido pela CFLMG. Entretanto, o

[50] FONTE permanente de desastres os bondes da Capital. *Jornal do Povo*, Belo Horizonte, 4 jul. 1947, p. 6-7.

[51] "TRUST" que escraviza a cidade. *Jornal do Povo*, Belo Horizonte, 27 jun. 1948, p. 7 8, 13.



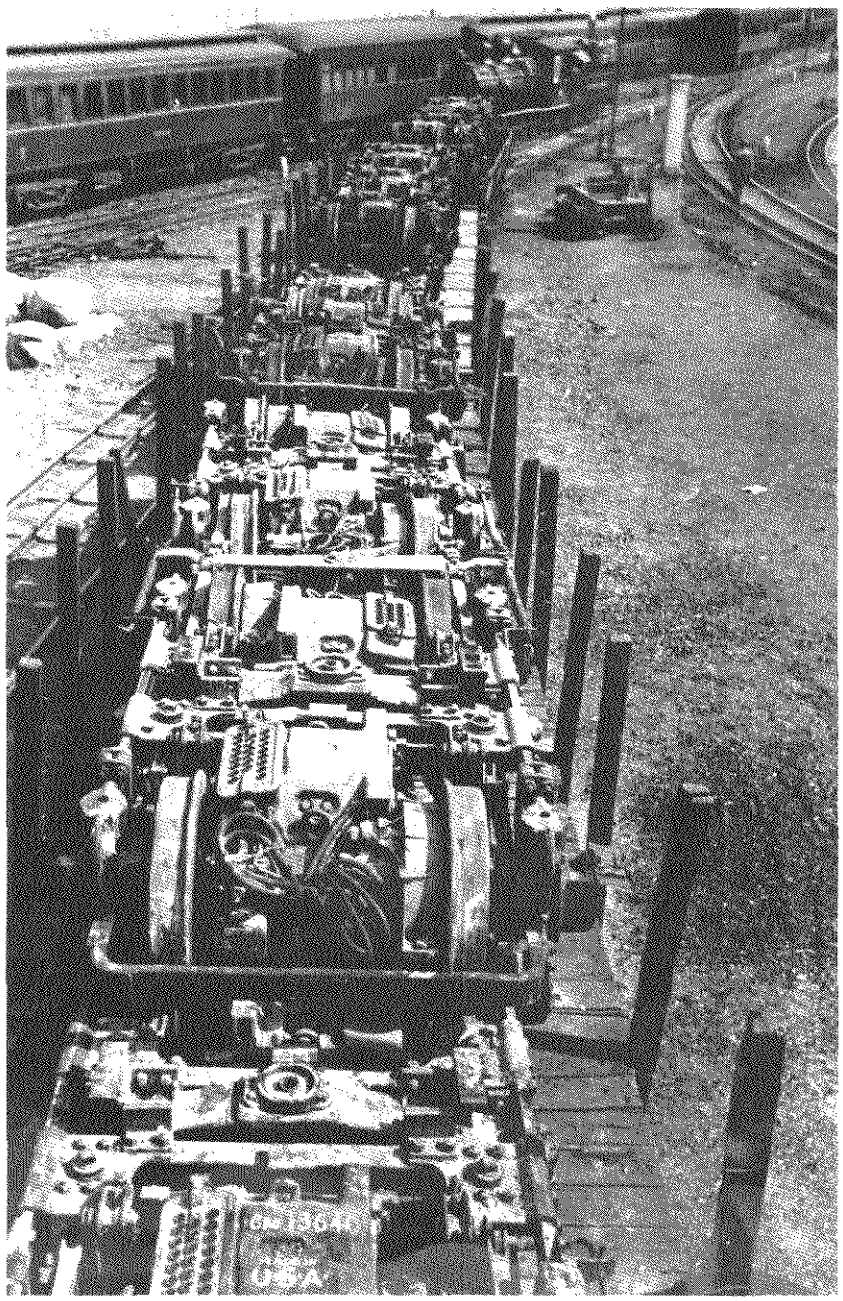
Parada dura

— Em toda as cidades do Brasil, como nas de todos os outros paises, o serviço de bondes se tornou deficiente, devido a um grande numero de fatores incontroláveis por quem quer que seja.

Bem sei que não constitue consolo para meus amigos, os passageiros desta cidade, saberem que, outras cidades estão soffrendo do mesmo mal; estou, porem, fazendo tudo quanto posso para melhorar a situação - diz "Seu" Klowart, o criado ofterceo.

Companhia Força e Luz de Minas Gerais

TELEFONE 2-1200



46 – Aspectos dos "wagons" da EFCB que transportaram a Belo Horizonte o material adquirido pela Cia. Força e Luz de Minas Gerais, na América do Norte, para a construção de novos bondes.

bonde manteve-se por um longo período como a opção mais importante para a locomoção da população e alvo de contínuas reclamações.

A segunda modalidade de transporte sobre trilhos, os trens suburbanos, também não foi otimizada, apesar do crescimento dos bairros lindeiros às vias férreas; em 1949 o número de passageiros transportados nos trens suburbanos representava apenas 0,32% do total distribuído entre os diferentes modais.[52]

Os auto-ônibus e autolotações foram adquirindo espaço, não mais como uma opção complementar, mas como solução cada vez mais viável para as consecutivas ampliações de linhas e itinerários. Novamente o processo local guardou estreita correspondência com a situação nacional, como mostra BARAT:

> *"O pós guerra deu ênfase à modalidade rodoviária de transportes urbanos coletivos. Essa, vale insistir, era a solução mais fácil para o poder público, uma vez que, se a oferta das vias e sua conservação eram de responsabilidade governamental, a operação dos veículos poderia ser privada. Além disso, os sistemas de ônibus, microônibus e lotações apresentavam a simplicidade de ter seus aumentos de capacidade realizados simplesmente pelo aumento do número de veículos em uma linha e pela criação de novas linhas".*[53]

Indícios da crescente importância dos ônibus foram as iniciativas municipais para sua organização, como a criação do Serviço de Fiscalização da Força e Luz e Transportes Coletivos, a nova regulamentação dos serviços aprovada em 1943 e a reestruturação do sistema de contratos. O serviço de Fiscalização da Força, Luz e Transportes Coletivos deveria fazer cumprir as disposições do novo regulamento, que estabeleciam as virtuais condições de segurança, comodidade, higiene e estética.[54] O documento previa que o transporte coletivo seria feito com licença da Prefeitura, satisfeitas as suas exigências, observados o Regulamento do Serviço Estadual de Trânsito (SET) e o Código Nacional de Trânsito; a Municipalidade reconhecia, portanto, a

[52] *Relatório...* 1949, p. 164.

[53] BARAT, Josef. Transportes urbanos no Brasil: diagnósticos e perspectivas. *Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília, n. 6, p. 79, dez., 1991.

[54] Curiosamente, tendo em vista a coordenação do serviço de transporte coletivo, considerou-se a cidade dividida em duas zonas: "zona norte" e "zona sul". A "zona norte" compreendia os bairros situados à direita, e a "zona sul", os bairros situados à esquerda de uma linha divisória imaginária que, partindo do Posto de Fiscalização do Estado, denominado "Ponte do Navio" (próximo ao Cemitério da Saudade), seguia pela antiga estrada de automóveis (r. Niquelina), até a Praça Floriano Peixoto, continuava pela av. Brasil, av. Carandaí, av. Afonso Pena, Feira Permanente de Amostras (onde hoje é a Rodoviária), r. Saturnino de Brito, Praça Vaz de Melo, r. Itapecerica, r. Manuel de Macedo e Estrada de Venda Nova (no traçado das atuais r. Itapetinga e r. Boaventura), até o Posto de Fiscalização do Estado, denominado "São Bernardo".

existência de outros agentes públicos no sistema de transporte e trânsito.

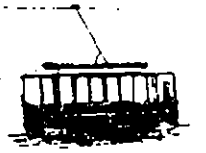
A Prefeitura poderia conceder licença a mais de um interessado para a exploração simultânea do serviço de transportes coletivos em uma mesma zona. Seriam especificados no termo de concessão os ramais e linhas de cada concessionário. As concessões seriam sempre a título precário e por prazo nunca inferior a um ano nem superior a cinco. As tarifas seriam previamente aprovadas pelo prefeito, que poderia autorizar a sua revisão.

Essa regulamentação abriu brechas no contrato com a CFLMG, permitindo à municipalidade propor concorrência para execução do serviço por auto ônibus ou por autolotação em linhas a serem criadas ou já existentes, caso os concessionários não se dispusessem a cumprir os regulamentos. A publicidade também passou a ser regulada e só seriam permitidos anúncios, no interior dos veículos, em local previamente autorizado pela Fiscalização. A discriminação dos usuários ressurgiu, não sendo permitido o embarque de embriagados, maltrapilhos ou portadores de doenças contagiosas; o condutor tinha poder para essa interdição, e, se necessário, para pedir auxílio policial para cumpri-la.

Quanto à tecnologia, o regulamento voltava a ser rico em detalhes, especificando medidas para carroceria, disposição dos bancos, portas e janelas, demonstrando certa evolução de conceitos. A carroceria deveria ser de um só pavimento, fechada, provida de janelas, portas de entrada e saída, estrutura sólida, metálica no exterior e revestida de madeira no interior, não se admitindo mais a carroceria apenas de madeira aberta, como era comum em outras cidades. Os chassis destinados aos serviços de ônibus deveriam ser construídos para aquele fim, com dimensões que permitissem a adaptação de carroceria e acessórios capazes de garantir a segurança e a flexibilidade do veículo. Isso teoricamente inibiria o encarroçamento de chassis destinados a outros fins, como os de caminhões e utilitários.

Não seriam licenciados os ônibus já usados em outros municípios. Os veículos de cada linha ou empresa deveriam ter a mesma cor. Eram obrigatórios os carros-reservas. Para obter a concessão ou renovação da licença, o interessado deveria declarar a zona, a linha e o ramal que pretendesse explorar;[55] espécie e número de veículos a serem empregados, indicando as marcas de chassis e suas principais características. O concessionário ficava obrigado a executar o serviço nas linhas ou ramais licenciados pela Prefeitura. Em cada linha ou ramal, o tráfego de ônibus ocorreria entre as 6 e as 24 horas, salvo nas temporadas teatrais, quando seria até 1 hora do dia seguinte. Os horários seriam fixados em lugar perfeitamente visível, na parte interna dos ônibus.

[55] Linha é o serviço regular de transporte entre dois ou mais pontos. Ramal é o serviço subsidiário alternativo ou complementar à linha.



Em casos especiais, a Prefeitura poderia determinar que uma empresa auxiliasse o serviço de outra, voltando à situação anterior logo que cessassem as razões determinantes da medida. Se o concessionário explorasse o serviço em mais de uma linha, ramal ou zona, não poderia transferir carros de uma para outra sem autorização. Os ônibus deveriam percorrer toda a extensão *da linha ou ramal a que servissem, não podendo retroceder antes de atingir* o ponto final, salvo determinação da Inspetoria do Tráfego. Nenhum ônibus poderia estacionar em ponto não autorizado pela Prefeitura, nem fazer voltas em locais que não fossem permitidos.

Quando o veículo estivesse com a lotação completa, não era obrigado a parar nos pontos indicados por placas, a não ser para o desembarque de passageiros, devendo ostentar a tabuleta: *lotado*. A Prefeitura poderia modificar o itinerário das linhas ou ramais, ou os respectivos horários, sempre que julgasse conveniente aos interesses coletivos. Os preços das passagens por pessoa ou volume seriam propostos pelos concessionários à Prefeitura e, depois de aprovados, impressos em tabela publicada no órgão *oficial do Estado e afixada no interior dos veículos. Em nenhum caso os* concessionários cobrariam taxa superior às determinadas para todo o percurso ou por seções, que mantinham a extensão de 2 quilômetros.

Diversas regras envolviam os operadores do sistema. As empresas deveriam registrar na Fiscalização os nomes e números dos motoristas e trocadores empregados, apresentando as respectivas carteiras de habilitação. Os motoristas em serviço deveriam portar todos os documentos que os habilitassem legalmente, estando impedidos de dirigir sem eles; usar uniforme e cumprir, *"com máximo rigor"*, prescrições, como não conversar com os passageiros, não fumar no veículo; atender com regularidade aos sinais de parada e tratar as pessoas com urbanidade.

Os trocadores observariam os mesmos preceitos naquilo que lhes fosse aplicável, além de outras prescrições, como: auxiliar o embarque e desembarque de crianças, pessoas idosas ou aleijadas; conhecer as denominações de ruas, praças, e demais lugares por onde trafegassem os ônibus, de maneira a atender todos os pedidos para parada; impedir vozerio, "altercações", falta de respeito nos veículos; entrada de passageiros maltrapilhos; ter sempre troco para cédula não superior ao valor estipulado; não bater com as moedas na mão ou na armação dos bancos, mas "*solicitar o troco sempre por favor*" e atender com presteza os fiscais e demais autoridades.

O concessionário deveria manter, em ponto central da cidade, um escritório aberto durante as horas de tráfego para prestar ao público informações e esclarecimentos, receber comunicações, avisos, notificações e correspondências quanto ao objeto daquele serviço. Teriam passagem livre nos ônibus o prefeito, o chefe do serviço, fiscais e chefes de trânsito da

Capital e Estado portando carteiras expedidas pela Fiscalização.

Apesar das claras atribuições e do rico detalhamento, a maioria dos proprietários tinha dificuldades para se adaptar aos padrões legais. A população, freqüentemente, reclamava dos motoristas e cobradores maltrapilhos, da escassez de ônibus, do estado de conservação, a ponto de haver goteiras em dias de chuva.

No pós-guerra surgiram as primeiras firmas de grande porte e um novo empresariado, pressionando as lotações de propriedade individual, como, por exemplo, a denúncia surgida na imprensa, em 1947, sobre a tentativa de se obter o monopólio da linha Carlos Prates através de suborno. Cerca de 50 pessoas envolvidas na operação da linha, através de lotações, questionavam a Municipalidade, alegando "*terem sido os pioneiros nos caminhos do bairro e que sofreram ao desbravar aqueles caminhos, não podendo de uma hora para outra serem destituídos de seus direitos*".[56]

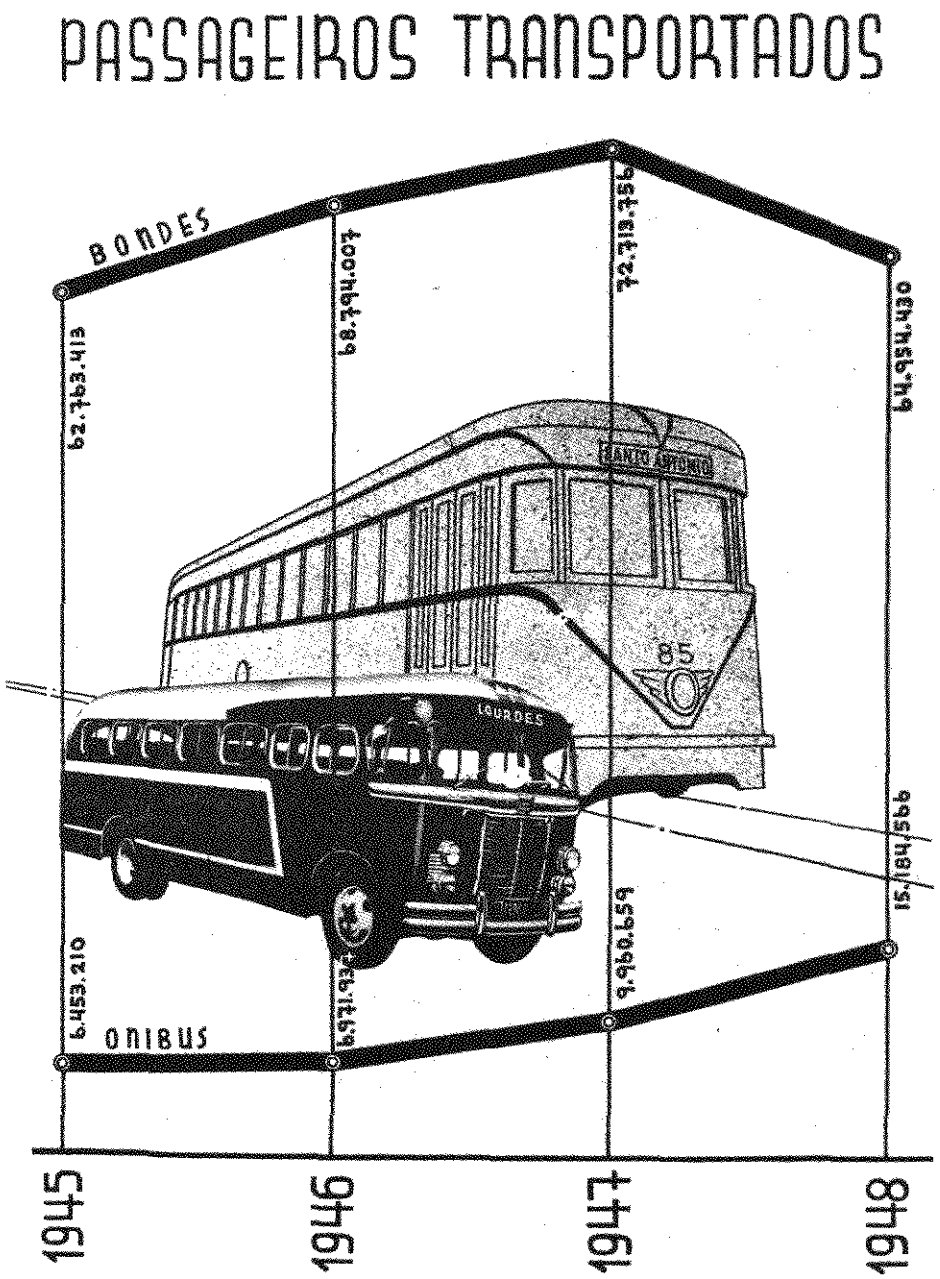
Um fato importante em relação ao transporte por ônibus foi a deflagração, em julho de 1948, de uma greve de motoristas e cobradores, ocasionada pelas arbitrariedades dos fiscais e, principalmente, pela orientação do chefe da Fiscalização, sr. Luiz Porto Maia, exigindo rigor nos serviços. A *parede* teve início no dia 28, quando os *chauffeurs* da Empresa Minas Gerais se revoltaram contra a atitude de um dos fiscais da Prefeitura que havia multado um colega, empunhando um revólver para intimidá-lo. Os fiscais do serviço, alegavam os motoristas, eram arbitrários e truculentos, multando-os por pequenos lapsos.

O movimento se alastrou rapidamente: houve atritos entre os motoristas das empresas Minas Gerais e Viação Vitória, seguidos por uma adesão maciça, que gerou grande confusão e correria na Praça Sete e adjacências. Donos de empresas insultaram motoristas, agredindo trocadores e repórteres. As reivindicações dos grevistas consistiam no pedido de afastamento do sr. Luiz Porto Maia e do fiscal Francisco de Oliveira (estopim da crise). Após discussão entre os representantes da Prefeitura, da Câmara de Vereadores e dos empresários de ônibus, os empregados resolveram voltar ao trabalho na manhã seguinte, estabelecendo-se um prazo de oito dias para que fossem atendidas as suas reivindicações.[57]

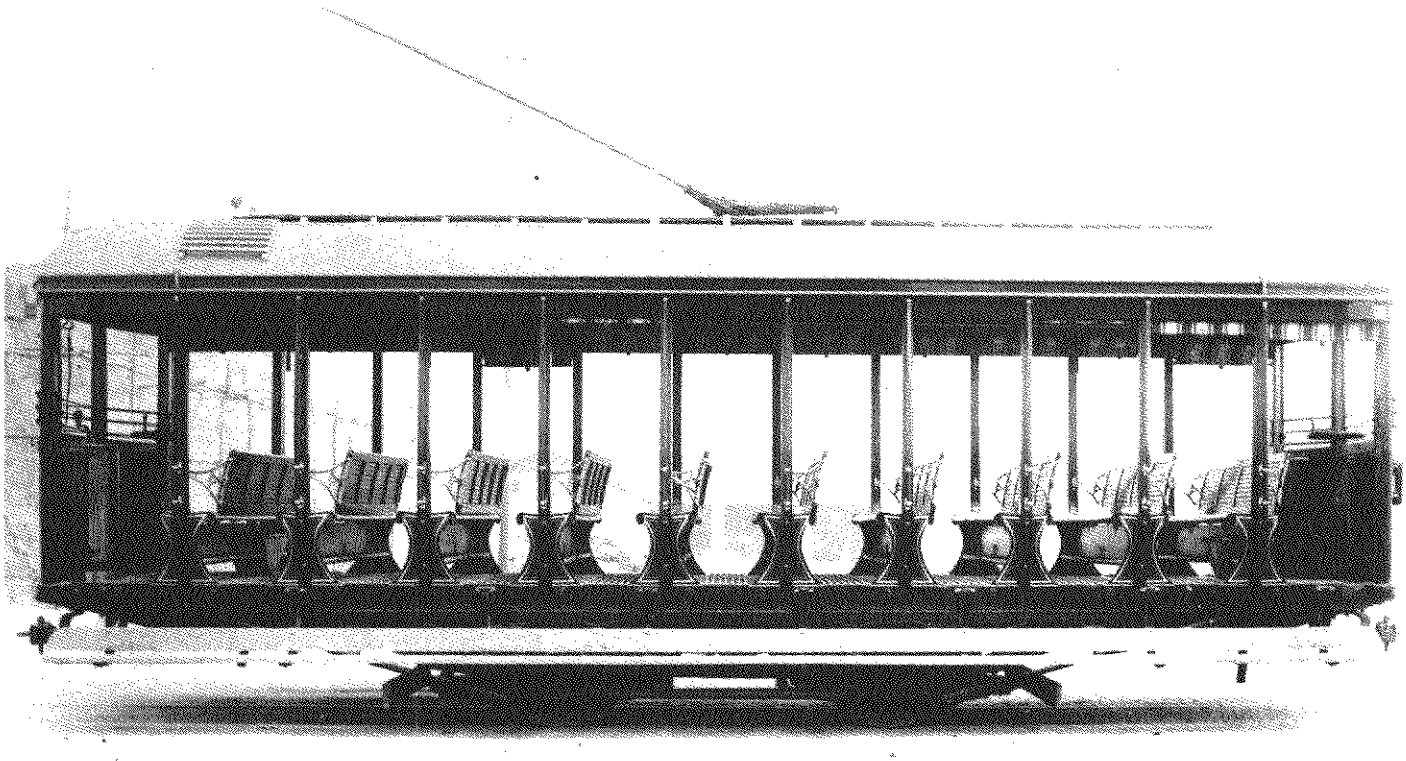
Tanto as greves dos funcionários da CFLMG como a dos motoristas e cobradores de ônibus foram assuntos intensamente explorados pela imprensa, que ressaltava a necessidade de um reordenamento do transporte

[56] AMEAÇADOS OS *chauffeurs* que fazem lotação para o Carlos Prates. *Jornal do Povo*. Belo Horizonte, 22 jan. 1947, p. 7.

[57] INTERRUPÇÃO parcial do tráfego de ônibus na noite de ontem. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 22 jul. 1948, p.12; Exigido o imediato afastamento do Sr. Luiz Porto Maia. *Jornal do Povo*. Belo Horizonte, 25 jul. 1948, p. 16.

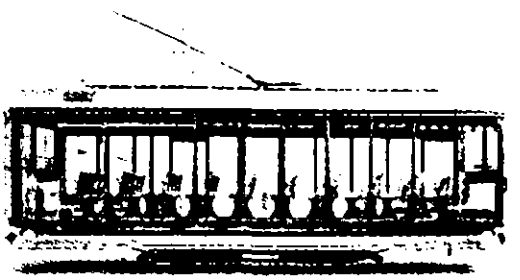


47 – Gráfico demonstra o início do declínio dos bondes e o crescimento constante dos ônibus (1948).



48 – "Rilhando e arranhando, passa um bonde, sobre cicatrizes de aço, com o gelo quebrar de blocos e arrastar de grilhões, até perder-se. Outros rumoram, mais longe. O bonde é um exercício sempiterno, cheio de lições.
Um. Que ele é sólido, simplório, honesto e populoso. Platéia processional, movente edifício público, não tem a fechada intimidade dos autolotações, nem o indispensável egoísmo dos carros particulares. Onde o automóvel é o cavalo, ele é o boi; melhor, um camelo, pelas estradas mais desabreviadas, sem comer nem beber. Vai catando e recolhendo a espécie humana, em seu salão de veículo o mais humanizado de todos. E viajar nele é acostumar-se à humildade grande.
Dois. E roda sobre trilhos, em trajetória certa, com sabedoria estatuída e centimétrica, como o roteiro que nesta dura vida jamais deveria ser deixado pelo justo.
Três. Não tem a ansiedade espetacular dos ônibus ('A quietude é de Deus, a pressa é do diabo'). Animalão pacífico e urbano, se recusa ele à insidiosa perfídia das rodas de borracha. Barulha, atroa, tine, se proclama – é a máquina acorrentada, respeitando mediamente a vida dos pedestres.
Quatro. Certo, fica inferior ao trem, quanto à gozosa trepidação, que estimula o intelecto; mas é menos rígido, menos de-si, mais relaxado.

Nele não há o irremediável se um menino quer, ele quase pára. Seu trote permite ler, lembrar, cochilar. O bonde é um abrigo.
Cinco. O brado de 'Olha à direita', do condutor, soe nos como apelo humano, resumo de fraternidade.
Seis. O homem vem, estica a mão, colhe o dinheiro, dá ou não dá troco, tilinta, e vai. Não o cumprimentei, não se pagou conversa, sua pessoa não pediu atenções. Tudo ignora de mim, e eu dele, não nos furtamos tempo. No entanto, acabamos de realizar ato necessário no plano da quotidiana convivência. Profético ensaio da existência em futuro mundo feliz, onde toda vida de relação – salvo o amor – se arranjará de modo mudo e vegetal, como hoje com a máquina oculta da digestão, da circulação? Amém.
Sete. Por um fio, corre uma força. Que não tem forma, nem vulto, nem cor, nem rumor. Que ninguém sabe o que é. Mas que carrega todo o mundo, mesmo os que nela não pensam. Às vezes, também, pode destruir, muito rápido, os que põem a mão, por descuido ou por falta de informação. Reverencia, pois, e rejubila-te: o mais sutil domina sempre o mais denso. E reflitamos – o bonde..." (João Guimarães Rosa, Ave Palavra).



coletivo em sua configuração no espaço urbano, na disposição de novas linhas, equipamentos, horários, itinerários e, sobretudo, na revisão do contrato de arrendamento. Essa reordenação aconteceu com a municipalização parcial dos transportes coletivos em 1949, através da encampação dos serviços de bondes prestados pela CFLMG.

Segundo o prefeito Octacílio Negrão de Lima, o poder municipal decidiu, em 1949, pela compra do sistema de bondes como alternativa para evitar o colapso do transporte, justificando, também, que a transação poderia ser vantajosa para o município. Outro argumento do prefeito era quanto à intervenção federal no controle dos contratos, situação que inviabilizava a fiscalização de um serviço essencialmente municipal. As justificativas do Poder Público municipal e as pressões da imprensa e partidos de esquerda pela estatização dos serviços de transporte sobre trilhos alcançam maior significado, em termos nacionais, quando se observa *"o avanço na ação do Estado no sentido de gerir as entidades prestadoras de serviços urbanos"*.[58] Belo Horizonte atingia o ritmo das principais capitais, como São Paulo, onde a rede de bondes da Light foi encampada pelo município em 1947, e Rio de Janeiro, onde se deu a estatização dos trens suburbanos da The Leopoldine Railway, em 1948.

A municipalização dos serviços de bondes também contribuiu para conciliar os interesses divergentes da CFLMG e dos empresários de ônibus urbanos, passando a Prefeitura a ditar os trâmites na regulamentação e ampliação do sistema. Desde o pós-guerra, surgiam empresas de maior porte, como a Viação Vitória, Viação Minas Gerais, Viação São Cristóvão e Viação Pampulha, que pressionavam esporádica e individualmente o poder concedente quanto às possibilidades de expansão e investimentos no sistema, sem os entraves da CFLMG.

Em fins de 1949, a Prefeitura assinou contrato com a CFLMG para, a partir de janeiro de 1950, *"entrar em pleno domínio dos serviços de transporte coletivo da cidade"*.[59] O Poder Público municipal fez um acordo, por intermédio do qual foram cedidos os carros para a municipalidade e vendido o restante do patrimônio referente ao sistema de transporte, permanecendo a empresa como geradora e distribuidora de energia elétrica.

Documento de teor oficial, o plano-programa de Américo Renê Giannetti, eleito prefeito em 1950, tem dados importantes sobre as condições da municipalização dos transportes. Fica demonstrado, por exemplo, que a CFLMG estava passando, nos últimos anos da década de 1940, *"da condição de produtora de energia para a de revendedora ou intermediária no seu*

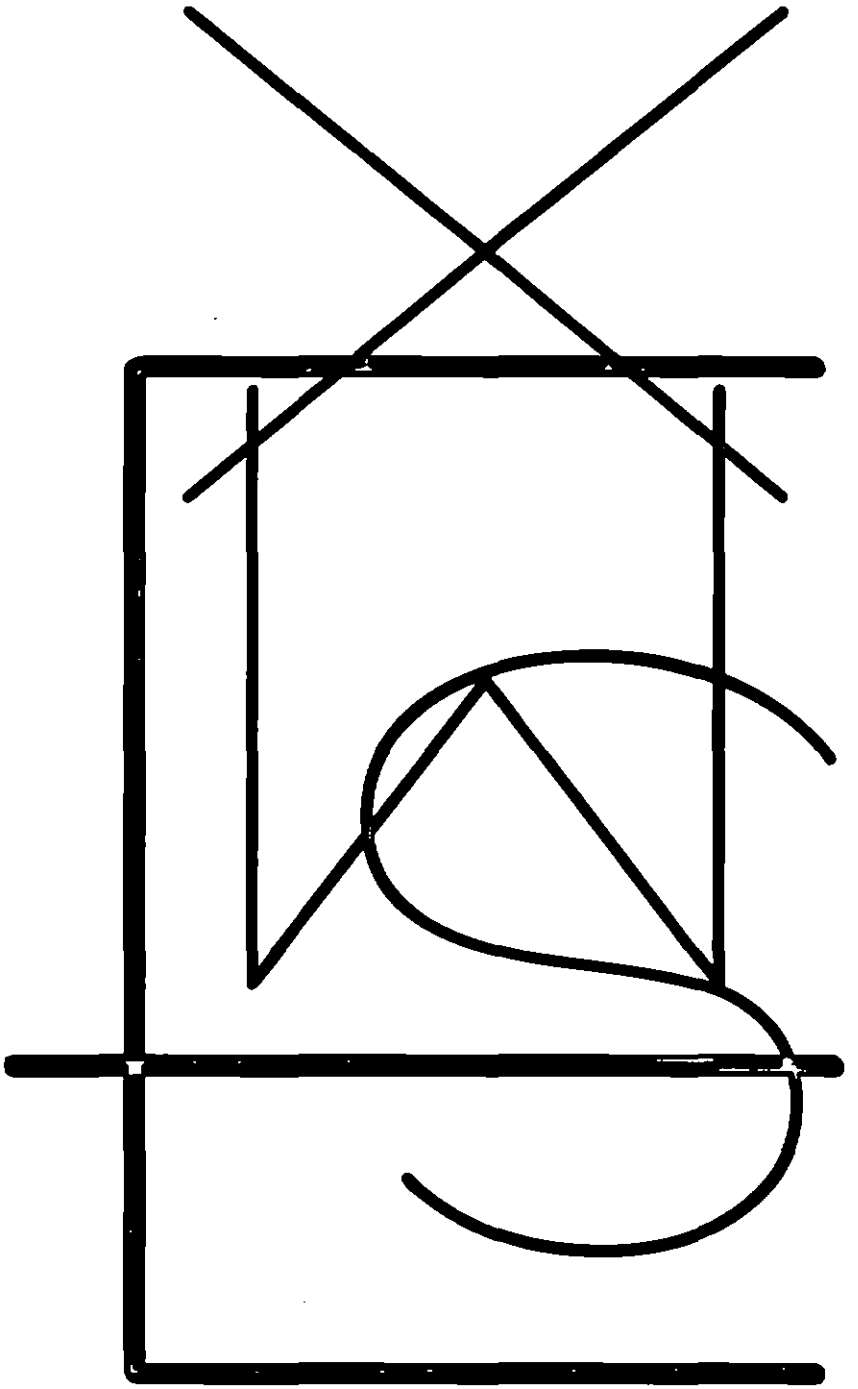
[58] BARAT, Josef. *Op. cit.*, p. 78.

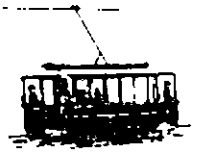
[59] *Relatório...* 1949, p. 161.

comércio, encarecendo-a".[60] Ela vinha comprando cada vez mais energia de empresas particulares autogeradoras: da St John Del Rei Mining Co., da Companhia Fiação e Tecidos de Minas Gerais e da Usina Gafanhoto, de propriedade do Estado. Esse processo tortuoso proporcionava lucros à CFLMG e encarecia o produto para o consumidor. O documento também revela que a exploração dos serviços de bondes havia se tornado onerosa pela absoluta imprevidência da CFLMG, que utilizou ao máximo o material, sem renovação ou manutenção, chegando à situação extrema de a renda não cobrir as despesas de operação do sistema. Nessas condições, a compra do espólio tornou-se "*um pesadíssimo encargo*"[61] para o Poder Público, pois era necessário, para otimização dos serviços, praticamente a criação de um novo sistema.

[60] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Plano programa de administração para Belo Horizonte*. Belo Horizonte: 1951, p. 83 [prefeito Américo René Giannetti].

[61] *Ibidem*, p. 92.

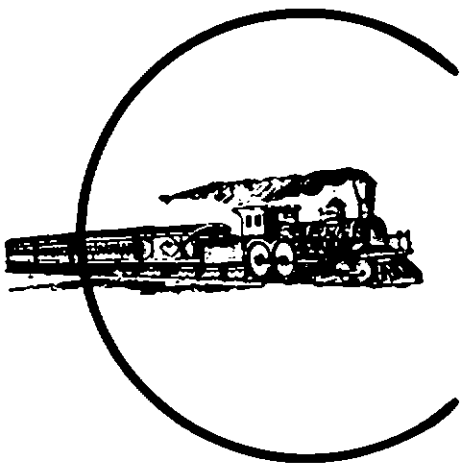




5

O PROGRESSO SOBRE RODAS

OS SETORES PÚBLICO E PRIVADO NA CRIAÇÃO DOS TRANSPORTES



Com o fim do Estado Novo, várias transformações econômicas aconteceram no País. O período foi marcado pelo dinamismo da industrialização, da urbanização e acentuada migração da população rural. O parcelamento do solo se intensificou, impulsionando as grandes cidades brasileiras para além de seus limites administrativos, abrindo fronteiras em torno dos eixos viários e adensando os centros urbanos através da verticalização. As cidades se expandiram por agregação de periferias, sem investimentos em infra-estrutura necessários à produção e distribuição dos bens e serviços de consumo coletivo, que eram bastante precários.

Belo Horizonte foi envolvida pela nova onda. Rompeu-se a estrutura urbana até então prevalecente e desencadeou se a metropolização. A Capital

entrou em processo de industrialização, em consonância com o restante do País. São desse período os investimentos em infra-estrutura para viabilizar o binômio energia e transporte. Com a criação das Centrais Elétricas de Minas Gerais (Cemig), em 1952, implantou-se o plano de eletrificação do Estado. Consolidou-se a Cidade Industrial Juventino Dias em Contagem, o Complexo de Lazer da Pampulha, além da instalação das áreas industriais de Santa Luzia e do Barreiro.

A atividade industrial provocou a intensificação dos fluxos migratórios em direção à região de Belo Horizonte, que experimentou altas taxas de crescimento demográfico. Na década de 50, a cidade e os municípios limítrofes quase dobraram a sua população, crescendo a taxas de 6,5% a.a., sendo 59% devidos à imigração. A área urbana avançou em todas as direções, principalmente onde a topografia era mais favorável – oeste e norte –, resultante também da força indutora da Cidade Industrial e da Pampulha, tendo como suportes as avenidas Amazonas e Antônio Carlos.

Formou-se, então, um tecido urbano desordenado, sem sistema viário orgânico e com uma distribuição pouco funcional. A especulação imobiliária gerou loteamentos, descontínuos e distantes, ultrapassando, em certas áreas, os próprios limites municipais. Formaram-se zonas periféricas extensas e rarefeitas, com baixa densidade populacional, antieconômicas para a implantação de equipamentos urbanos, como o próprio transporte coletivo.

O caráter eletivo dos Poderes Executivo e Legislativo municipais colocava para os políticos a preocupação com o ordenamento urbano. A participação de inúmeras associações de classe, comitês pró-melhoramentos de bairros, entidades estudantis e empresariais foi intensa na cidade. Esses grupos, de tendências políticas diversificadas, pressionavam ou apoiavam blocos no poder para a solução de um dos problemas mais sérios: a questão dos transportes.

Para o gerenciamento desse setor, em 1950 foi criado o Departamento de Bondes e Ônibus (DBO), autarquia municipal encarregada de coordenar e regular o sistema de transportes coletivos. O DBO teve uma atuação marcante. O setor cresceu vertiginosamente, seguindo os passos da cidade, também em expansão. A autarquia assumiu o sistema de bondes e passou a planejar nova modalidade de transporte coletivo, o trólebus, delegando a terceiros a prestação de serviços por outros meios, como ônibus e táxis.

No seu primeiro ano, o DBO foi dirigido por João Kubitschek Figueiredo, que organizou a autarquia municipal. Foi feita uma completa remodelação nos transportes da Capital. O sistema de ônibus foi ampliado com a concessão de diversas linhas. Os bondes deixaram de passar pela avenida Afonso Pena e um serviço de ônibus foi criado para substituí-los, provisoriamente, entre a Feira de Amostras e a Estação Distribuidora. Os

pontos dos bondes foram retirados da Praça Sete e os abrigos norte e sul, no mesmo local, demolidos. Foram construídos o abrigo "Santa Tereza", onde antes funcionava a Viação Elétrica,[1] e, nos pontos de maior concentração de passageiros, 11 abrigos metálicos e um de concreto armado.

A Associação Comercial enviou ao diretor do DBO telegrama aplaudindo as medidas postas em prática no centro, uma vez que

> *"as referidas medidas alcançaram, efetivamente, o mais completo êxito proporcionando à população um serviço mais eficiente de transporte coletivo e concorreram, além disso, para o completo descongestionamento do nosso centro urbano, oferecendo à Capital um novo e movimentado aspecto."*[2]

A União dos Varejistas, por sua vez, criticou as alterações, alegando que as pessoas que moravam num bairro e trabalhavam em outro estavam agora obrigadas a longas caminhadas pelo centro. Além disso, a implantação dos trólebus aumentaria a despesa com passagens.

Houve também duas tentativas de reforma nos bondes: o fechamento dos veículos em nome da segurança, pois a maior parte dos acidentes ocorria com os viajantes nos estribos, e a cobrança das passagens pelo sistema de cofres, como o dos ônibus. No entanto, esse trabalho não foi concluído. Somente alguns foram modificados, provavelmente em função da sensível redução do número de passageiros. Um bonde especial, destinado a bagagens com peso e tamanho superiores aos permitidos aos passageiros, foi entregue à população, circulando em trajetos e horários afixados no final de cada linha.

O primeiro Conselho de Administração do DBO tomou posse em 2 de janeiro de 1951. Era composto por um representante da Prefeitura, nomeado livremente pelo prefeito; um representante dos funcionários do DBO, eleito dentre os funcionários do órgão; e um terceiro membro, eleito pela Câmara Municipal. Essa composição sempre foi criticada, pois a pessoa indicada pela Prefeitura tinha direito a dois votos, um como diretor e outro como representante do prefeito, impondo as suas decisões, uma vez que o representante dos quadros técnicos, subordinado à direção da autarquia, era facilmente pressionado.

Durante o ano de sua criação, o DBO prolongou as linhas de bonde Santo André, Lourdes e Carmo.[3] Nos anos seguintes, trabalhou na recuperação das vias permanentes e na substituição dos cabos aéreos,

[1] A antiga agência foi demolida em 1947.

[2] AS MEDIDAS tomadas proporcionaram à população um serviço mais eficiente de transporte coletivo. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, 9 jul. 1950, p. 5.

[3] RELATÓRIO das realizações do Departamento de Bondes e Ônibus em 1950. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 3 jan. 1951, p. 7.

49 – Panfleto de propaganda eleitoral, na qual são sublinhadas as realizações do prefeito Octacílio Negrão de Lima no tocante à melhoria do sistema de transportes através da introdução de novos ônibus.

continuando o prolongamento de algumas linhas: Cruzeiro, Santa Tereza e Carmo, em 1951; D. Pedro II, em 1952; Padre Eustáquio, em 1953.

Os relatórios anunciavam, no início da década de 50, a implantação do que parecia ser, naquele momento, a solução para os problemas dos transportes urbanos: os ônibus elétricos. Experimentados "*em muitas cidades da Europa e da América*"[4] e em São Paulo, os trólebus apresentavam resultados animadores quanto aos custos de operação, segurança e outros fatores, como: conforto, ausência de ruídos, de fumaça e gases, maior flexibilidade no trajeto em comparação aos bondes e maior rapidez. Eram vantajosos, também, devido ao extraordinário potencial hidrelétrico do País e da sua independência em relação aos combustíveis derivados do petróleo, todos importados. Os primeiros planos indicavam que eles deveriam circular na avenida Afonso Pena, entre a Feira de Amostras e a Escola Normal, entre a Praça da Estação e a Praça Raul Soares e pequeno trecho da avenida Amazonas, da Feira de Amostras até Venda Nova e da Praça Raul Soares ao Barreiro.

A idéia de implantação dos trólebus, as reformas dos bondes e a expansão das linhas demonstram que ainda não se pensava em acabar com o sistema de transporte sobre trilhos. O processo de extinção dos bondes *começaria no governo seguinte, quando os trólebus deixaram de ser* considerados um serviço complementar e passaram a ser seus substitutos ideais.

Para a implantação dos ônibus elétricos, foi aberta concorrência pública, da qual participaram 11 empresas; 10 eram empresas estrangeiras: francesas, italianas, alemãs e inglesas. A vencedora foi a única empresa nacional envolvida na concorrência, a Companhia Paulista de Material Elétrico. Segundo o seu proprietário,

> "*...os únicos a apresentar um projeto completo, com todos os detalhes e custo de instalação, sendo que, pela primeira vez na história dos fabricantes americanos de equipamentos para ônibus elétricos, o nosso projeto foi inteiramente feito no Brasil, por engenheiros brasileiros.*"[5]

Destacou-se, naquele tempo, o pioneirismo de Belo Horizonte na implantação do sistema, pois foi a segunda cidade brasileira a fazer uso do trólebus e a quinta na América Latina. O material e os ônibus seriam adquiridos da empresa americana Twin Coach Company.

Em 28 de julho de 1950 foi assinado o contrato entre o DBO e a

[4] RELATÓRIO..., 1951, p. 94.

[5] DENTRO de poucos meses, estarão circulando na Capital os novos ônibus elétricos. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 29 jul. 1950, p. 5.

Companhia Paulista de Material Elétrico para a primeira linha, na avenida Afonso Pena. Logo depois seriam iniciadas as obras entre a Praça Rui Barbosa e a Praça Raul Soares, completando o *"sistema de linhas cruzadas, de tanto uso na América do Norte e em países europeus"*.[6]

Em 1951 assume a Prefeitura Américo René Giannetti, quando os planos feitos pelo DBO para uma nova organização dos transportes coletivos sofrem profundas alterações. A descentralização do tráfego de bondes e ônibus na Praça Sete foi criticada pelo novo prefeito:

> *"... a população que estava habituada a um determinado sistema de transporte coletivo, cuja centralização se dava na Praça Sete, viu-se, de repente diante de outra ordem de trânsito, pelo fato de ter desaparecido a referida centralização. Houve, portanto, um desajustamento completo entre os transportes coletivos que eram oferecidos e a demanda do público."*[7]

Sobre a expansão da frota de ônibus feita anteriormente, o prefeito considerava que a população continuava mal servida, por isso criou uma comissão formada por proprietários de ônibus e pelo diretor do DBO para tratar do reajustamento da frota.

Para a elaboração de um plano de viação urbana, havia sido convidado um técnico da General Eletric. Sobre esse ponto, o prefeito previa uma mudança nos trajetos dos ônibus elétricos quando afirmou que a primeira linha iria servir ao bairro Lourdes. Se na administração anterior várias linhas de bonde foram estendidas, verificou-se uma mudança diante do problema:

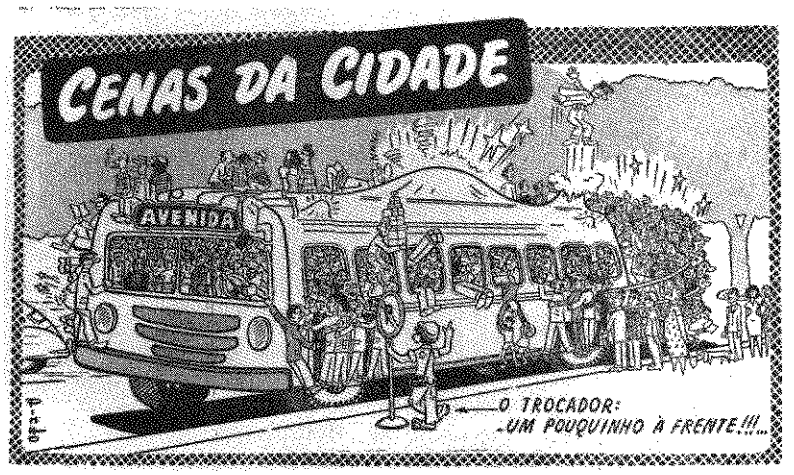
> *"Compreende-se a dificuldade da situação (do sistema de transportes), porque é limitado o número de bondes, apenas 87, e não há mais possibilidade de adquirir novos, uma vez que o equipamento para bitola de um metro não se fabrica mais e tenderá, pelo desgaste, a diminuir. Isto acontece quando a população está a aumentar vertiginosamente e a exigir um aumento constante do número desses veículos. A solução do problema do transporte elétrico de passageiros reside, pois, em substituir totalmente o sistema de bondes elétricos pelo de ônibus elétricos ou trolley-bus."*[8]

Apesar dessa afirmação, durante o seu mandato foi inaugurada a linha Cidade Ozanam, a última a ser implantada. Nos discursos de inauguração foi enfatizado que a linha atendia a antigas reivindicações,

[6] DENTRO de poucos meses, estarão circulando na Capital os novos ônibus elétricos. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 29 jul. 1950, p. 5.

[7] TODOS os bondes serão substituídos por *trolley-bus*. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 28 abr. 1951, p. 12.

[8] *Ibidem*.



51 – Inauguração dos trólebus. Praça Raul Soares, maio de 1953.

beneficiando as Vilas Campos Elíseos, Ipiranga, Boa Esperança, Sagrado Coração, Santa Cruz, Melo Viana, Cármen, Americana, Severa, Lajinha, Maria Joana, Susana, Senhora da Penha, Pirajá, Ozanan, São João Batista e Brasília.

Em maio de 1953 circularam os primeiros trólebus, servindo aos bairros de Lourdes, Coração de Jesus, Santa Lúcia e à ex-colônia Afonso Pena (hoje Santo Antônio).[9] A experiência positiva estimularia a aquisição de novos carros, já que os resultados da linha Lourdes aliviaram bastante o orçamento do DBO. A cidade passava a contar com três modalidades de transporte, além do trem suburbano, em duas formas de gerenciamento: privado (ônibus e lotações) e público (bondes e trólebus). E nesse período o bonde sempre foi a condução mais barata, seguida pelos trólebus, pelos ônibus e lotações.

O sistema de táxi-lotação era complementar aos transportes coletivos. O motorista aguardava o automóvel lotar para cumprir itinerários previamente estabelecidos. A passagem era bem mais cara que a da lotação nos mesmos trajetos. Como os usuários não se adaptaram à idéia de partilharem o veículo com estranhos, o movimento de passageiros era oscilante, o que provocou o desaparecimento do sistema. Muitos motoristas acabaram procurando uma concessão de ônibus ou lotações no DBO.

Os trólebus, apesar do conforto, trouxeram novos riscos para a população, habituada ao tradicional barulho dos bondes e dos motores a gasolina. A Inspetoria de Veículos divulgou estatística dos acidentes causados pelos ônibus elétricos, considerados "uma autêntica fábrica de cadáveres". O diretor do DBO chamou a atenção para os motivos de tantos acidentes:

> *"É veloz, confortável e não faz barulho, quando em movimento. Daí por que o povo deve se acostumar a ele, por imposição do progresso, e ter maiores cuidados ao atravessar as vias públicas. Sua aproximação não é notada, portanto, pelo barulho. Deve o transeunte parar e olhar – esta é que é a verdade – e tudo correrá bem."*[10]

A implantação do sistema não avançou durante o mandato de Giannetti, e a cidade continuou contando apenas com a linha de Lourdes.

O processo de extinção dos bondes, iniciado no governo de Américo Giannetti, prosseguiu lentamente nos anos seguintes, causando enormes prejuízos ao DBO. Em 1957, 60% da frota encontrava-se recolhida nas oficinas à espera da aquisição de peças para reparos, e todos os funcionários continuavam recebendo os salários como se estivessem trabalhando. Além disso, eram denunciados roubos de peças e ferragens, o uso da oficina para conserto de carros particulares, além do excesso de fiscais, cerca de 50,

[9] DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS. *Relatório de 1961*. Belo Horizonte (1962), s./p.

[10] TRÓLEI é pesado, mas nunca matou ninguém. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 11 out. 1960, p. 2. Infelizmente a reportagem não fornece dados sobre o número de acidentes envolvendo trólebus nos primeiros anos de sua utilização na cidade. A reportagem foi contestada pelo diretor do DBO, Delane Ribeiro, que negou ter havido vítimas fatais nos acidentes.

para 25 bondes em circulação.[11]

A suspensão das linhas de bondes, quando não eram substituídas pelos trólebus, considerados mais modernos e confortáveis, era reclamada pela população. O fim da linha Floresta, por exemplo, mobilizou seus moradores: "*Os carros eram obsoletos e as linhas pediam reparos (...), mas de qualquer maneira, os dois ou três bondes em circulação prestavam relevantes serviços a centenas de moradores dos bairros*" (palavras de um dos membros da comissão enviada ao jornal *Folha de Minas* para protestar contra o DBO e o prefeito Giannetti, acusado de ter pouco interesse na questão do transporte coletivo).[12]

No final de sua gestão, o prefeito se manifestaria quanto à "*inconveniência da transação de que resultou a transferência dos serviços de bondes da Companhia Força e Luz de Minas Gerais para a gestão direta da municipalidade*".[13] Segundo seu relatório, apesar de deficitário, o DBO trabalhara alguns programas, como o da remodelação do sistema de bondes, da regulamentação do sistema de ônibus e da capacitação de motoristas para a condução dos futuros trólebus. No entanto, o regime permaneceria deficitário devido aos altos custos de operação dos bondes, o que ocasionou a majoração das passagens em 1954. Embora os trólebus tenham se mostrado vantajosos para as contas do município, apresentando superávits operativos nas linhas, dificuldades de importação impediram a rápida implantação de todo o sistema.

Nesse quadro, onde os transportes movidos à energia elétrica permaneciam aquém das necessidades, os ônibus e lotações foram se tornando o meio mais eficiente de locomoção, embora os discursos oficiais insistissem em considerá-los um sistema provisório. Enquanto isso, o modelo econômico adotado no País conduzia à supremacia do automóvel, à ênfase na indústria automobilística e à construção de um sistema de estradas de rodagem.

Refletindo esse fortalecimento, categorias ligadas ao setor, empregados e concessionários de ônibus começaram a se organizar enquanto classe. Nos movimentos dos trabalhadores em transportes coletivos era difícil distinguir onde terminavam os interesses dos patrões e começavam os dos empregados, pois muitos proprietários eram, ao mesmo tempo, os próprios motoristas. Por outro lado, os empresários estimulavam os movimentos grevistas como forma de pressionar reajustes de tarifas.

Dentre os diversos movimentos grevistas dos empresários para a obtenção de aumento nos anos 50, dois são dignos de nota pelos desdobramentos que provocaram. O primeiro teve como conseqüência direta

[11] VÃO acabar dentro de três anos os bondes que ainda restam em B. Horizonte. *Binomio*. Belo Horizonte, 27 jan. 1957, p. 5.

[12] SUSPENSA a linha de bondes Floresta. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 jun. 1954, p. 12.

[13] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado pelo prefeito Américo René Giannetti relativo ao ano de 1953*. Belo Horizonte: 1954, p. 49.

a criação do sindicato de motoristas e trocadores. O segundo demonstrou o poder dos empresários sobre os órgãos responsáveis pela concessão dos aumentos e também resultou na criação do sindicato patronal.

Em 3 de novembro de 1950 foi deflagrada uma greve de motoristas e trocadores de ônibus. Segundo a imprensa, os empresários, em lugar de facilitar a solução do caso, aproveitaram-se das majorações dos salários para obter elevações nas passagens. A greve terminou no dia 6 de novembro, diante da promessa do DBO de proceder auditoria nas empresas de ônibus, decidindo depois o valor do aumento. A elevação dos salários foi obtida em dissídio coletivo no início do ano seguinte, mas as empresas se negaram a cumprir o acordo sem a majoração das tarifas, que eram as mesmas desde 1946.

A greve mostrou aos motoristas e trocadores a necessidade de um sindicato da categoria para representá-los junto aos patrões e ao Ministério do Trabalho. Até então, motoristas, trocadores e proprietários de ônibus estavam ligados à mesma instituição para a defesa de seus interesses: o Centro dos Chauffeurs de Belo Horizonte. Havia uma Associação Profissional dos Empregados em Transportes Coletivos, mas que não possuía legitimidade junto ao Ministério do Trabalho. A carta de reconhecimento do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Belo Horizonte foi obtida por Sinval Siqueira, em 2 de dezembro de 1950.

Para fazer frente ao reajuste salarial, os empresários iniciaram movimento pró-aumento. Como o caso vinha se arrastando, em junho de 1951 eles ameaçaram fazer *lock-out*, caso não obtivessem junto à Comissão Estadual de Preços (CEP) a majoração das tarifas, e questionaram a competência da Comissão quanto à fixação dos valores das passagens. A Comissão Central de Preços (CCP), procurando conciliação, decidiu que a Prefeitura, através do órgão municipal de transporte, faria estudos sobre as tarifas, submetendo-os à CEP e, posteriormente, à CCP, para decisão final. A tabela organizada pelo DBO foi rejeitada pela CEP, que propôs novo plano, prevendo a uniformização das tarifas da maioria das linhas. Como a nova tabela implicaria elevação significativa no preço das passagens, a CCP decidiu pela realização de perícia na escrituração das empresas antes de tomar uma decisão final, prolongando ainda mais o assunto.

A auditoria da CCP começou em julho, com uma equipe formada por técnicos da Secretaria de Finanças, do DBO, do Instituto Mineiro de Contabilidade e da Chefia de Polícia. Foram auditadas as seguintes empresas: Viação Vitória, Viação Minas Gerais, Viação Única, Viação Montanhesa, Viação Santa Efigênia. Os técnicos foram divididos em subcomissões e cada uma ficou encarregada da fiscalização de uma empresa. A imprensa denunciou rasuras e alterações em muitas contabilidades. O presidente da comissão, Jaime Barbosa, tomou então uma estranha atitude: as contas em estado não satisfatório foram dispensadas e consideradas inexistentes.[14]

[14] RASURAS e alterações nas escritas das empresas. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 20 jul. 1951, p. 12.

Além disso, os responsáveis pelo exame das contas da Viação Vitória foram acusados de suspeitos pelo deputado petebista Waldomiro Lobo. Mesmo após essa denúncia, a comissão sugeriu tomar como ponto de partida os dados dessa empresa.

No mês seguinte foi publicada portaria da CCP concedendo aumento de acordo com a tabela elaborada pela CEP. As novas tarifas entravam em vigor imediatamente, mas seriam canceladas caso as empresas não concedessem aos seus funcionários o reajuste de 20% obtido no dissídio coletivo e se não aumentassem a frota em pelo menos 10% até fevereiro de 1952. O fato foi assim comentado pelo Jornal *Folha de Minas*:

> *"Segundo a perícia efetuada na escrita das empresas somente duas delas vinham tendo, realmente, prejuízos. As outras estavam ganhando. Mesmo as empresas deficitárias poderiam ter solucionados os seus problemas financeiros com um aumento de 10 a 20% como ficou demonstrado nos exames periciais. Cremos que a CCP errou lamentavelmente ao conceder o aumento como fez."*[15]

A decisão foi tão polêmica que o próprio presidente da República, Getúlio Vargas, interferiu no assunto anulando a portaria e concedendo o aumento.

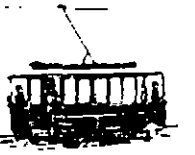
Ainda em agosto, motoristas e trocadores iniciaram uma greve exigindo salários de acordo com dissídio coletivo. O governador Juscelino Kubitschek convocou o prefeito e o chefe de Polícia, que passaram a intermediar uma negociação. Ficou acertado que os trabalhadores retornariam ao trabalho aguardando durante quinze dias os resultados dos estudos do DBO sobre o movimento de passageiros. Foi acertado, também, que uma comissão iria ao Rio de Janeiro tratar do assunto junto ao presidente, e o movimento foi suspenso no dia seguinte.

Durante a greve pairaram sérias dúvidas se a paralisação teria sido provocada realmente pelos empregados ou se teria sido um *lock out* promovido pelos concessionários, o que levou à instauração de um inquérito policial. Um dos maiores opositores dos concessionários era o deputado Waldomiro Lobo, que prestou depoimento, acusando os empresários de estarem obtendo altos lucros com a exploração do serviço e de tentativa de suborno.

Para realizar novos estudos, o DBO lacrou os cofres de 27 ônibus de diversas empresas e colocou dois fiscais em cada carro. A partir da renda apurada seria feito o cálculo do reajuste a ser concedido. O relatório do DBO apontou duas irregularidades praticadas pelos empresários para que os veículos fiscalizados mostrassem renda auferida inferior ao movimento real. Os proprietários instruíram os trocadores que, alegando falta de troco, cobrassem as passagens arredondando os valores para baixo. Outra estratégia foi colocar um ônibus na frente do que estava sendo fiscalizado,

[15] PUBLICADA a portaria que aumenta o preço das passagens dos ônibus. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 7 ago. 1951, p. 12.

52 – Tendo ao fundo um "Ford 1946", empresário posa ao lado do motorista e do trocador. No pós-guerra, lotações de propriedade individual gradativamente cederiam espaço às grandes companhias.



diminuindo assim a sua lotação. Mesmo no horário do *rush*, ele não saia do ponto lotado, pois o que vinha antes levava todos os passageiros.[16] Foram feitas duas apurações de renda e ambas revelaram discrepância entre os dados fornecidos pelas empresas à CEP e os obtidos na fiscalização.

O caso arrastou-se até novembro de 1951, quando a CEP concedeu aumento de acordo com a quilometragem de cada trajeto e não mais no mesmo percentual para todas as linhas. Segundo o Jornal *Folha de Minas*,

> *"o aumento já é por si considerável e o critério seguido pela comissão o torna mais odioso porque, como já afirmamos, não foi considerada a posição das classes menos favorecidas".*[17]

A majoração foi criticada porque as condições acertadas com os concessionários, de aumentar a frota e melhorar o serviço, não aconteceram. Com o objetivo de defender os interesses dos concessionários, foi criada, no ano seguinte, a Associação Profissional das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte. O estatuto da entidade tinha como um de seus princípios a colaboração com os Poderes constituídos e a busca de soluções amigáveis para os problemas e impasses surgidos entre os proprietários de linha e os responsáveis pela coisa pública. No dia 1° de fevereiro de 1954 foi empossada a primeira diretoria do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (Setransp). O discurso de posse do primeiro presidente eleito, Fábio Vasconcelos,[18] próprio de um contexto populista, proclamava a união entre empresários, capital e trabalho. A conjugação de esforços entre o empresariado, as autoridades e a população possibilitaria a justa remuneração pelo serviço prestado e teria como beneficiário o povo. O salário digno para os trabalhadores foi veementemente defendido. A entidade reuniria, ao longo de sua trajetória, os líderes mais expressivos da classe, como Pedro Braichi, Vasco Figueiredo Reis, Osvaldo Lara, Ildeu Lara, João Duarte, Pedro Campanaro, Luiz Martins de Souza, Raimundo Lessa de Moura, Anselmo de Vasconcelos, Joaquim e Mário Lopes Torres, dentre outros.

Até então, a maioria dos ônibus continuava como propriedade individual, em que o dono era o motorista. Os empresários, concorrentes entre si, não tinham objetivos comuns e não havia maior aproximação entre eles. Ocasionalmente, entre o intervalo de uma viagem e outra, discutiam seus problemas em um bar no centro da cidade. Através da ação de Pedro Braichi,

[16] PROCURAM os concessionários reduzir a receita dos ônibus. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 18 ago. 1951, p. 12.

[17] AUMENTADAS as tarifas de todas as linhas de ônibus da Capital. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 23 nov. 1951, p. 3.

[18] Proprietário da Viação Vitória, uma das maiores empresas de ônibus à época.

que operava a linha Santo André/Bom Jesus, e depois constituiria a Viação Santo André, concretizou-se a fundação de um primeiro órgão da classe. Segundo Braichi, *"as próprias autoridades dificultavam a nossa atuação para criarmos o sindicato das empresas"*,[19] o que não impediu que o registro da entidade fosse oficializado e, posteriormente, transformada em sindicato.

O Poder Público também se estruturou no período. O Conselho Deliberativo do DBO, em sua sessão extraordinária em 24 de janeiro de 1953, aprovou novo regulamento do serviço de transporte coletivo por meio de ônibus. A partir de suas exigências e disposições, além daquelas contidas em regulamentos estaduais e no Código Nacional de Trânsito, o DBO concederia ou faria a exploração do serviço de transporte coletivo, por meio de ônibus ou lotação, no município de Belo Horizonte.

A concessão para a exploração das linhas ou ramais seria sempre a título precário e teria em vista o perfeito entrosamento dos meios de transporte coletivo urbano, a juízo do departamento. O DBO verificaria a conveniência de itinerários, assim como poderia controlar os rendimentos auferidos com a atividade. Como em algumas cláusulas do regulamento essa intenção ficava muito clara, os empresários passaram a considerar esse procedimento como inibidor da aplicação de seus capitais naquela atividade, considerando os planos da municipalidade de expandir o sistema de ônibus elétricos.

Pela primeira vez foi feita uma distinção técnica oficial entre auto-ônibus e autolotação. Segundo o regulamento, o auto-ônibus era provido de rodas duplas no eixo traseiro e capacidade mínima para 21 passageiros, enquanto o autolotação tinha rodas simples no eixo traseiro e capacidade mínima de 6 e máxima de 20 passageiros. Esses foram os principais veículos no início de operação das linhas, não só pelos custos mais acessíveis, mas também por responderem a uma demanda rarefeita do início de operação em linhas da periferia. Os ônibus surgiram a partir do aperfeiçoamento tecnológico e regularização das importações no período do pós-guerra, além das fábricas de carrocerias que começaram a surgir no País, como os pioneiros *Irmãos Grassi*, de São Paulo, que colocavam no mercado, por essa época, o ônibus urbano *Metropolitano*. Geralmente eram importados chassis curtos de caminhão para serem adaptados.[20] Em Belo Horizonte, a Gevasco, tradicional fabricante de carrocerias de caminhões, também começou

[19] SETRANSP quarenta anos. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, abr. 1994, p. 4 (Edição Especial).

[20] Em 1946, é fundada em São Paulo a Companhia Americana Industrial de Ônibus, a CAIO, e em Joinville a Carrocerias Nielson. Em 1949, é aberta a Carrocerias Nicola, gaúcha, que mais tarde originaria a Marcopolo. Em 1952, iniciam-se as negociações que levariam à instalação, no Brasil, da fábrica de ônibus alemã Mercedes Benz, já no ano seguinte. Em dezembro de 1977 foi lançada a pedra fundamental da fábrica da VOLVO em Curitiba.

53 – Anúncios da Companhia Metropolitana de Transportes, empresa que atuou na cidade nos anos 40 e utilizava os problemas cotidianos de transporte para divulgar promessas de bons serviços (1946).

a usar ônibus e lotações.

De acordo com o regulamento, nenhum serviço de transporte coletivo podia iniciar-se sem expressa autorização do DBO, sendo que as licenças eram sempre concedidas através de concorrência pública ou administrativa. O prazo de duração era de três anos, prorrogáveis por igual período.

O pedido de concessão ou renovação de licença devia conter a zona, linha e ramal que o proponente pretendesse explorar, espécie e número de veículos, indicação da marca dos chassis, principais características, força, capacidade, fabricante, cor e lotação. Os editais de concorrência seriam publicados nos órgãos oficiais do Estado ou nos meios de imprensa de grande circulação.

Pelo regulamento, bastante detalhado, os ônibus deviam obedecer a diversos itens quanto ao conforto, à segurança e à tecnologia. Deviam ser construídos para esse fim específico e serem aprovados pelo DBO, com chassis apropriados e carrocerias confortáveis. Alguns dos requisitos vinham perpetuando-se através dos regulamentos, mas novos parâmetros e exigências também foram incorporados. Somente os veículos novos e matriculados no DBO podiam circular, admitindo-se veículos usados somente em casos excepcionais.

Nos parâmetros do regulamento para as carrocerias, buscava se uma padronização, pois os ônibus, além das regras dos lotações, deviam ter dimensões *standard*, respeitadas as medidas das leis de trânsito. A pintura externa e interna do veículo teria o mesmo padrão para cada empresa, permitindo-se a colocação de anúncios. O concessionário era obrigado a manter carros-reserva, na proporção de um para cada grupo de quatro matriculados.

As viagens deviam ser entre as 6 e as 24 horas, ou de acordo com os horários aprovados pelo DBO. Os pontos inicial e final e o itinerário, depois de aprovados, somente poderiam ser modificados com expressa autorização do Departamento. Os veículos deveriam cumprir o itinerário completo, não podendo retroceder antes dos pontos terminais.

Em relação ao pessoal em serviço, as exigências eram: motoristas e cobradores, antes de iniciar o trabalho, deviam se apresentar ao DBO para serem cadastrados. Eram obrigados a acatar e respeitar os servidores do DBO, ou seus prepostos, sob pena de serem considerados definitivamente inabilitados para o exercício da função. Deviam usar uniforme, apresentando-se em perfeito estado de asseio. Permaneciam as obrigações relativas à segurança, à disciplina, ao controle e ao bom trato dos passageiros.

Os veículos eram considerados lotados quando o número de passageiros correspondia aos lugares oferecidos nos bancos, sendo o excesso regulado por meio de portaria do DBO. Os coletivos que não se apresentassem bem conservados e asseados poderiam ser retirados de

circulação, acarretando multas se não fossem imediatamente substituídos. Concedia-se passe livre para os fiscais da Seção de Fiscalização de Ônibus, o governador do Estado, o prefeito, o chefe da Polícia, o superintendente do SET e os conselheiros, os chefes de seção e o diretor do DBO.

O tráfego de ônibus e lotações nos mesmos itinerários dos bondes, de forma parcial ou total, só seria permitido em casos especiais, em lotações de até 14 passageiros. A concessão de linhas com trajetos coincidentes, no todo ou em parte, a ponto de serem concorrentes com outras já existentes, só seria feita caso os serviços ali prestados fossem insuficientes e se os seus executores não pudessem ou se recusassem a ampliá-los. Após a aprovação do regulamento, o DBO providenciaria o imediato afastamento de veículos com capacidade superior a 14 passageiros, que trafegassem em percursos de ônibus e bondes, desde que esses veículos tivessem sido colocados nas linhas sem autorização do DBO e do SET e que se dispusesse de outra via de tráfego. Essa proteção de mercado para bondes e ônibus em operação era fiscalizada e exigia-se dos veículos de maior porte nesses trajetos a retirada de cadeiras como condição para se obter licença de circulação. Nessa fiscalização, o DBO agia em colaboração com o SET, comunicando-lhe todas as infrações de trânsito.

Apesar de previstas no regulamento, as concorrências públicas regulares não chegaram a 20 nos anos 50; o "conhecimento político" era o instrumento usual junto ao DBO, segundo alguns empresários pioneiros. Por outro lado, a mesma linha podia ser operada por diversos proprietários, que tinham de se entender quanto à organização do trabalho. Há diversos relatos de quem estava começando a operar sob boicotes e sabotagens por parte daqueles que já possuíam mais de um carro na linha. Muitos dirigiam o seu próprio veículo, faziam a cobrança, a manutenção depois do expediente, administravam a féria para o pagamento do veículo e de suas despesas. Outros operadores, mais capitalizados, entravam no negócio ganhando a concorrência para determinada linha. A longo prazo, no entanto, o sistema restringiu a participação de pequenos empresários, que não agüentavam o ritmo de trabalho e, descapitalizados, passavam o veículo e a concessão para outro empreendedor.

O então presidente do Sindicato dos Concessionários, Fábio Vasconcelos, reconhecia as diferenças entre as diversas empresas: algumas eram bem administradas e outras completamente desorganizadas. Ele citava como linhas de ônibus-modelo: Santo Antônio, Barroca, Calafate, Barreiro e Santa Tereza; as linhas de lotação mais exemplares eram: Calafate, Santa Efigênia e Lagoinha. A concessão indiscriminada de linhas pelo DBO era para ele um dos fatores para essa situação.[21] Considerava como uma das

[21] DE MODO geral, o serviço de transportes não corresponde ao progresso de Belo Horizonte. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 9 set. 1955, p. 12.

mais graves falhas no sistema a admissão de empresários e pessoas pouco capitalizadas, sem condições de adquirir frotas adequadas.

Em seus argumentos, buscavam demonstrar, relativamente à concorrência, cada vez mais acirrada, a falta de critérios do DBO na concessão das linhas, permitindo a invasão de áreas do ônibus por outro tipo de transporte.[22] Por vezes, eram criadas linhas próximas, o que provocava a queda do movimento das mais antigas. Em tais casos, os proprietários de veículos atuavam junto ao DBO para remanejamento e distribuição dos veículos para outras linhas. Quando surgia a oportunidade de se prolongar uma delas, os empresários induziam a comunidade beneficiada a encaminhar abaixo-assinado ao DBO pedindo estudos técnicos visando sua aprovação. Segundo antigos operadores, o DBO era muito rigoroso quanto a outros problemas nos anos 50,[23] mantendo fiscais na rua, verificando veículos, traje de motoristas e cobradores e exigindo uma certa quantidade de carros na linha.

Paralelo ao controle oficial, os concessionários buscavam também mecanismos de auto-regulamentação de suas atividades. As linhas funcionavam em horários estabelecidos pelos próprios motoristas, que pagavam a um fiscal para controlar a saída e a chegada dos carros. Em determinadas linhas era combinada uma multa para penalizar os motoristas que se adiantassem ou atrasassem mais de cinco minutos do horário previsto.

Mas existiam represálias e sabotagens, por parte daqueles que tinham maior poder de pressão, para que um pequeno proprietário vendesse sua concessão ou mudasse de linha, eliminando-se a concorrência. Um tipo usual de sabotagem era a "estratégia sanduíche", quando um motorista era forçado a trafegar entre dois carros muito próximos de outro proprietário. Assim, ele transportava poucos passageiros e a sua renda diminuía.

Outro grande empecilho era a topografia de Belo Horizonte, que exigia muito dos motores para os ônibus subirem lotados as ruas e ladeiras e, por outro lado, provocava um grande desgaste no sistema de freios para segurar o veículo também sobrecarregado nas descidas.

Muitos pioneiros desistiram por causa da represália de empresários maiores ou pela dificuldade em se manterem no sistema sem um aporte de capital para aumento da frota ou troca de veículos já desgastados pela topografia e pelo uso contínuo. A própria criação do sindicato coincidiu com um ano de crise para vários proprietários, que se retiraram do sistema.

[22] O DBO não adota critérios justos e racionais na distribuição das linhas. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 10 set. 1955, p. 12.

[23] SETRANSP quarenta anos. *Diário de Minas*, Belo Horizonte, abr. 1994, p. 7 [Edição Especial].

54 e 55 – Modelos de ônibus que circularam nos anos 40 e 50.

mantendo-se aqueles que conseguiram alavancar a empresa, adaptando-se às variações da demanda e às exigências dos regulamentos.

Se o DBO era considerado muito rigoroso em alguns pontos pelos proprietários de ônibus, para a população, entretanto, não exercia a contento a sua função fiscalizadora:

> *"Reclamações? DBO (...). É o que dizem as irônicas taboletas que encontramos em todos os veículos. Para quê? pergunta-se. Existe o DBO, assim como continuam existindo também os velhos veículos sem horário, veículos incertos que nem sempre conseguem chegar a seu destino."*[24]

Algumas vezes os usuários tomavam atitudes mais drásticas contra a péssima situação do transporte coletivo. Exemplo disso foi a greve de passageiros do bairro Pompéia, revoltados contra os serviços prestados pela empresa Cruzeiro do Sul, negando-se a entrar nos veículos e impedindo a entrada dos demais passageiros. A exaltação das pessoas tolhidas de tomar a condução motivou a presença de uma Rádio Patrulha no local, que, após algumas "bordoadas", encerrou o episódio.[25]

No início de 1952, peritos do SET e do DBO iniciaram, com base no art. 132 do Código Penal (expor em perigo a vida ou a saúde de outrem), perícia para verificar as condições dos ônibus e lotações em tráfego, retirando de circulação alguns veículos que não ofereciam segurança. Os motoristas prestaram depoimentos à polícia e foram em seguida liberados.

O péssimo estado da frota era motivo de constantes acidentes envolvendo ônibus e lotações. Segundo levantamento feito pelo DBO, em 1955, 90% estava sem condições de tráfego. A situação não devia ser muito diferente em outras capitais. No mesmo ano estava em discussão no Rio de Janeiro lei que levaria aos tribunais os concessionários de linhas de transporte coletivo no caso de acidentes causados pela má conservação dos veículos.[26]

Logo no início da gestão do prefeito Celso Mello de Azevedo, foi realizada uma vistoria que constatou o seguinte: dos 215 veículos inspecionados, 111 encontravam-se sem condições de tráfego. Ficou decidido que seria dado um prazo aos empresários para que fossem reformados. Expirado esse prazo, seriam retirados de circulação. Nova vistoria foi feita no serviço de transporte coletivo da capital em 1955, sendo inspecionadas as 50 linhas de ônibus e as 33 de lotações. Havia em circulação 238 ônibus e 225 lotações. E se a lei regulamentadora do sistema fosse cumprida à

[24] A CONCORRÊNCIA dos lotações. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 17 ago. 1952, p. 12.

[25] GREVE de passageiros. *Correio do Dia*. Belo Horizonte, 8 ago. 1953, p. 1.

[26] VEÍCULOS em mau estado de conservação ameaçam a vida de passageiros e pedestres. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 2 set. 1955, p. 12.

risca, somente restariam 30 veículos rodando, tal a precariedade dos outros. Além disso, as linhas circulares só deixavam o ponto final depois de cheios, como se fossem lotações. A superlotação era constante, colocando em risco a vida dos passageiros, pois prejudicava a visibilidade do motorista e impedia o fechamento das portas. As autoridades manifestavam sua intenção de não mais permitir o excesso de passageiros, e o SET decidiu obrigar os lotações e ônibus a trafegarem com portas fechadas. O DBO sempre ameaçava tomar medidas mais enérgicas contra o excesso de velocidade dos ônibus e autolotações, como a colocação de tacógrafos, mas não as realizava.

Além desses problemas, os atritos dos usuários com trocadores e motoristas eram inúmeros, e a população reclamava dos excessos. Com o objetivo de coibir esses abusos, em abril de 1951 reuniram-se o chefe de Polícia, o superintendente de Trânsito, o diretor do DBO, os representantes do Sindicato dos Trabalhadores e do Centro dos *Chauffeurs*, além de diretores e proprietários de empresas de ônibus, ficando deliberada a colaboração das autoridades na repressão dos abusos, a fundação de uma escola de urbanidade para motoristas e trocadores, e a adoção de penas para os infratores. Todas essas medidas e campanhas esporádicas não produziam muitos resultados:

> *"De quando em quando surgem as campanhas moralizadoras. São procedidas apreensões de veículos. São suspensos ou advertidos pelos orgãos competentes os motoristas que têm por norma destratar passageiros. Mas, em verdade, nada valem estas verdadeiras 'blitz' contra os abusos de toda natureza e que ocorrem freqüentemente. Por mais que surjam e passem tais campanhas, o belo horizontino continua sendo a mesma vítima dos transportes coletivos da cidade. Os anos passam e os veículos dignos de um museu histórico continuam a trafegar, empoeirando as roupas, perdendo peças pelas ruas e sujeitando o passageiro a ter de realizar o resto de seu percurso a pé."*[27]

Outro problema que se agravava era a poluição no centro, local de grande concentração de veículos. Os comerciantes, certamente os mais atingidos, em meados da década de 50, mobilizaram-se contra o excesso de fumaça de ônibus e lotações. Foi sugerida a adoção de canos de descarga até a altura da capota dos veículos e a proibição de modificações nos motores, que resultavam em aumento do volume de fumaça lançada na atmosfera. A solicitação da União dos Varejistas produziu resultados rápidos, pois em agosto de 1955 a Câmara Municipal aprovou lei obrigando o uso de canos de descarga verticais.

[27] A CONCORRÊNCIA dos lotações. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 17 ago. 1952, p. 12.

Ao longo dos anos 50, a discussão sobre tarifas tornou-se ponto pacífico. Os proprietários reclamavam do sistema de reajustes das passagens, alegando o seguinte: o DBO não considerava os custos operacionais, e todas as discussões sobre o reajuste das tarifas tinham componentes políticos e demagógicos, gerando dificuldades financeiras. As ameaças de *lock-out* e de devolução das concessões eram instrumentos de pressão dos empresários junto ao órgão público.

O prefeito Celso Mello de Azevedo mostrou-se muito menos flexível que prefeitos anteriores quanto aos reajustes dos transportes, nomeando comissão para estudar o caso e fixando, algumas vezes, reajustes inferiores à solicitação. Como forma de burlar a medida, os concessionários não colocavam troco nos ônibus, obrigando a cobrança de tarifas além das concedidas.[28] Muitos cobradores aproveitavam-se da situação para sonegar o troco. O caso mais gritante talvez tenha sido o de um funcionário da linha Santo Antônio, que entregava ao passageiro a ficha correspondente à passagem e um pedaço de papel onde se lia "vale vinte centavos".[29]

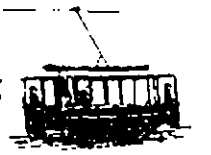
Inspirados em prática já vigente em Salvador as empresas criaram, em convênio com o Banco de Crédito e Comércio, os chamados "chequinhos", nos valores de 20, 30 e 50 centavos. Os concessionários depositavam o dinheiro relativo aos cheques repassados à população, ficando o saldo em conta remunerada. Os passageiros, de posse dos "chequinhos", deveriam se dirigir ao Banco e trocar o papel por dinheiro. O uso desses vales proliferou e causou problemas com os usuários, pois nem sempre os cobradores reconheciam a sua legitimidade. A posição da população não era uniforme. Havia os neutros diante da questão, os que preferiam rasgar os papéis que já chegavam danificados às suas mãos, e os que achavam preferível ficar sem o troco. Caso mais curioso foi o de um estudante que colecionava os papeizinhos:

> *"Tenho uma coleção deles, lá em casa. Número razoável dêsses papeizinhos sujos e desvalorizados como as moedas brasileiras, que, muitas vezes, além de sujos chegam às minhas mãos rasgados (...). Não gosto dos chequinhos. Chego mesmo a rir, quando observo a minha coleção, da situação irresponsável em que vai caminhando o Brasil e, principalmente, o atual Governo da República que, no caso da moeda divisionária, é um dos grandes culpados (...). Não, moço, acho gozado êsse país. Dá se dinheiro e recebe se papel de volta..."*[30]

[28] OS CONCESSIONARIOS apresentam o aumento como fato consumado. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 maio 1955, p. 12.

[29] "CONTO do troco" nos ônibus Santo Antonio. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 27 ago. 1954, p. 12.

[30] A CIDADE externa o seu ponto de vista sobre as vantagens e desvantagens dos chequinhos. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 6 jul. 1955, p. 12.



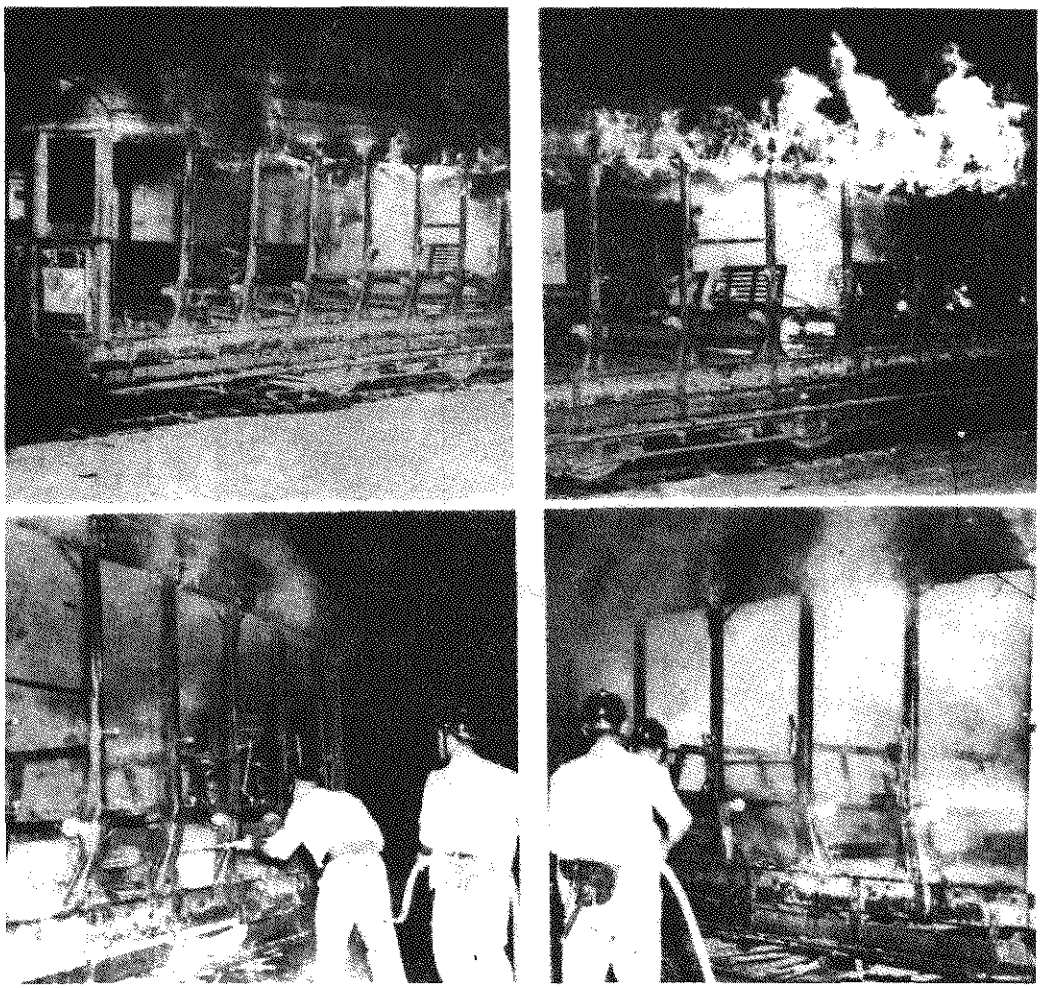
Foi, enfim, um ótimo negócio para os concessionários, pois muitos portadores abriam mão de seus direitos para não enfrentarem as enormes filas no Banco que efetuava sua reconversão em espécie, além do grande número de cheques perdidos. Muitos passageiros preferiam guardá-los e usá-los como passagens. Algumas empresas deliberaram pela não-aceitação dos cheques nos ônibus. Os estudantes de medicina resolveram, então, pressionar pelo fim dos "chequinhos", formando longas filas dentro do Banco de Crédito e Comércio para trocá-los por dinheiro. A instituição de crédito, temendo os transtornos causados pela manifestação, suspendeu o fornecimento dos cheques aos concessionários.[31]

Falta grave cometida por trocadores e motoristas contra os empresários, no mesmo período, foi o desvio de dinheiro das passagens.[32] Em 1953 houve uma denúncia de furto de fichas dos cofres dos ônibus da linha Prado por empregados que utilizavam um chiclete preso a uma varinha. A Delegacia de Furtos apurou que o golpe acontecia em todas as linhas e se tornara possível graças a uma remodelação dos cofres para que estes recebessem também cupons. Os motoristas, em cumplicidade com os trocadores, iniciaram o costume ilícito. Com a reversão da cobrança de passagens através do sistema de fichas, o dispositivo de segurança, que impossibilitava a retirada delas, não foi recolocado, facilitando ainda mais o furto. Os trocadores vendiam as fichas e o lucro era dividido entre as partes envolvidas. Nova denúncia foi feita em 1954, na linha Pedro II, e revelava novo método: o cobrador recebia a passagem e não entregava a ficha ao passageiro. O desvio das receitas foi coibido com a introdução das roletas a partir de 1957.

Em 1958 surgiu a polêmica sobre o trabalho de menores como trocadores de ônibus. Os donos de coletivos não pagavam o salário mínimo, sob a alegação de que os menores encontravam-se em fase de aprendizado. Foi baixada portaria proibindo a contratação de trocadores em tais condições. Os menores já em atividade nas empresas foram encaminhados a estabelecimentos profissionais de aprendizagem. O empresariado, através do sindicato, criou uma escola na qual eles eram treinados para melhor relacionamento com o usuário. Nesse mesmo ano há notícias do retorno do "chequinho", mas sem cobertura bancária. Os empresários também usavam balas, fósforos, e figurinhas, quando foi apresentado projeto de lei proibindo

[31] SOB A APARÊNCIA de servir o povo os "chequinhos" são um bom negócio. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 8 jul. 1955, p. 12.

[32] O passageiro do ônibus, ao entrar no veículo, pagava a tarifa ao motorista ou cobrador e recebia uma ficha, que deveria ser colocada em um cofre localizado próximo à saída do veículo, quando fosse desembarcar. Através da contagem do número de fichas, o empresário controlava o número de passageiros e a féria obtida pelo veículo ao final da jornada.



56 – "Não é novidade para ninguém que o povo de Belo Horizonte, cansado de ser explorado, saiu de sua costumeira pacatez e, em explosão súbita, quebrou o que encontrou a seu alcance, causando prejuízos superiores a cinco milhões de cruzeiros aos 'tubarões' e a êle próprio (...).A reação popular, condenável pela violência, foi motivo dos mais variados comentários, pois refletiu o ânimo público que será traduzido em penas rigorosas nos júris populares a serem instituídos em todo o Brasil. Não teve ela um caráter comunista – o próprio Chefe de polícia, o reconheceu – mas uma base de protesto com amplas raízes no coração do povo, após a série de majorações dos gêneros de primeira necessidade, que a Comissão Central de Preços achava por bem impor ao público, já tão sobrecarregado de dificuldades pecuniárias. Assim, não exageraram os comentaristas econômicos do Rio e São Paulo quando asseguravam que aqui se realizava algo profundamente popular à moda da Revolução Francesa, numa arrancada para tirar da Bastilha dos 'tubarões' a carne, o leite, o açúcar, o pão e outros"(Revista Pampulha, *1952).*

57 – O prefeito Celso Mello de Azevedo posa entre diretores de fábrica de ônibus elétricos norte-americana, quando da entrega simbólica dos veículos nos Estados Unidos.

essa espécie de troco e outros meios ilegais. Ela foi sancionada em junho desse mesmo ano. Para burlá-la, os empresários davam selos dos Correios como troco e negavam-se a aceitá-los como pagamento de passagens, provocando novos atritos entre trocadores e passageiros.

Na segunda metade dos anos 50, o sistema de transportes passou a ser mais diretamente afetado pela conjuntura econômica nacional, já que a desvalorização cambial e o aumento de preços dos combustíveis exerciam pressão sobre salários e valores tarifários. Em 1958 o prefeito Celso Mello de Azevedo apontava a crise econômica do País, com preços e salários fora do controle, como fator agravante dos problemas relativos aos serviços de transporte. Apesar das dificuldades, o sistema de ônibus teve contínuo crescimento. Em 1955, a frota totalizava 465 ônibus e lotações em 88 linhas, enquanto o trólebus trafegava apenas em duas linhas. Por volta de 1957 novas linhas foram inauguradas, atendendo a bairros distantes, como Barreiro, Nossa Senhora da Glória, Parque São João Batista, Jardim América e Pirajá. A frota manteve-se em expansão, entrando em circulação, naquele ano, cerca de 111 carros, entre auto-ônibus e autolotações. Esse crescimento se deve à atuação do Poder Público, que criou lei em setembro de 1957[33] autorizando o DBO a intervir na compra e venda de ônibus a concessionários de linhas, substituindo o comprador em obrigações contratuais. Nas aquisições de até 50 ônibus, o DBO daria garantia aos investimentos. Em 1958 a Prefeitura trouxe representantes da Mercedes-Benz do Brasil para orientar os empresários sobre produtos e possibilidades de compra de veículos. Essa iniciativa permitiu a renovação de grande parte da frota, quando o Poder Público municipal tornou-se avalista dos empresários junto à fábrica alemã.

Dando continuidade à melhoria dos transportes, técnicos paulistas foram contratados para a elaboração de um diagnóstico sobre o sistema. A pequena capacidade de investimentos dos proprietários de coletivos foi ressaltada e a solução foi a escolha dos trólebus como principal modalidade de transporte na Capital. Os bondes, ônibus e lotações seriam sistemas complementares. Nesse novo plano, haveria as primeiras linhas para os bairros Serra e Santo Antônio, além de uma linha na avenida Afonso Pena. Nessa primeira etapa seriam adquiridos 16 ônibus elétricos e a Companhia Paulista de Materiais Elétricos ficaria responsável pela implantação da estrutura.

Durante os anos de 1956 e 1957, o prefeito entrou em negociações com a Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc) para a liberação de guia de importação dos veículos elétricos. A Sumoc autorizou a importação

[33] Lei Municipal n. 637, de 12/9/1957.

de 50 trólebus em 1957. Além das linhas já citadas, o prefeito anunciou os novos bairros a serem beneficiados pelo sistema: Santa Efigênia e Carmo. O contrato de aquisição dos veículos junto à empresa americana Marmon Herrington Company foi assinado em agosto, ficando prevista a entrega em 120 dias.

Iniciaram-se as obras necessárias com a retirada dos trilhos de bonde da rua da Bahia, que foram desviados para a rua Pernambuco, quebrando-se, assim, a "tradição da Capital" em nome do progresso e da melhoria dos transportes públicos.[31]

O prefeito Celso Mello de Azevedo também encomendou 70 ônibus elétricos à empresa Vilares, de São Paulo. Os importados tiveram sua chegada a Belo Horizonte atrasada por causa da falta de verbas para o pagamento do frete e das taxas alfandegárias, ficando retidos no porto do Rio de Janeiro. No caso dos veículos nacionais, foi enviado à Câmara projeto autorizando a contratação de aval para a transação junto a bancos do Estado. A negociação foi obstada por parlamentares oposicionistas e a encomenda foi cancelada. Somente em 1959, na administração do prefeito Amintas de Barros, os primeiros 25 ônibus foram liberados e retirados da alfândega no Rio de Janeiro, após o pagamento de parte do frete e da isenção de taxas aduaneiras pelo Ministério da Fazenda.

Outro empecilho à instalação do sistema em Belo Horizonte foi o interesse do prefeito de Porto Alegre, em 1959, Sucupira Viana, em adquirir dez trólebus do total destinado à cidade. O negócio só não foi efetuado devido à pressão de parlamentares, industriais, comerciantes, sindicalistas, estudantes e da imprensa.

Em 1960 houve nova tentativa de liberação dos 25 trólebus que continuavam retidos no Rio de Janeiro, pois a Prefeitura não tinha os recursos necessários para o pagamento à empresa americana encarregada do frete. Uma comissão foi então nomeada para falar com o presidente Juscelino Kubitschek, que já havia liberado o pagamento de taxas alfandegárias. O diretor do DBO também tentou obter recursos da ordem de 300 mil cruzeiros para a liberação de quatro subestações importadas da França, que permitiriam a inauguração das linhas Cruzeiro e Serra, já concluídas.

Os estudantes iniciaram um movimento pela retirada dos ônibus elétricos do porto com o apoio de lideranças sindicais. Para o líder do movimento, os trólebus seriam um golpe nas pretensões dos concessionários de ônibus. O assunto foi debatido durante seis dias por dirigentes sindicais,

[31] A PARTIR de hoje os bondes não mais passarão pela rua da Bahia. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 set. 1958, p. 12.

estudantes, representantes da Prefeitura e funcionários do DBO. Várias sugestões foram apresentadas, inclusive a doação de um dia de trabalho por todos os trabalhadores para a arrecadação da quantia devida.

O Banco do Brasil aceitou fazer um empréstimo para a liberação dos veículos, desde que a Municipalidade vinculasse parte das rendas do serviço ao pagamento da dívida e mandasse relação de bens a serem hipotecados como garantia. As exigências geraram polêmica, especialmente entre os técnicos da Municipalidade, divididos entre os defensores e os opositores ao empréstimo. Os que eram contrários ao financiamento alegavam que a vinculação das rendas ao pagamento das dívidas iria agravar ainda mais a situação deficitária do DBO.

Os trólebus só foram liberados em setembro de 1960, com recursos da própria Prefeitura, depois de um ano e quinze dias retidos no porto do Rio de Janeiro. Os prejuízos da Municipalidade foram enormes, já que a frota havia sofrido a ação do tempo durante esse longo período. A maioria dos carros estava, inclusive, com os pneus danificados.

Os trólebus passaram a trafegar na avenida Afonso Pena. Tal fato demonstrava o descompasso entre os diversos órgãos responsáveis pelo transporte coletivo, pelo gerenciamento do trânsito e pelo planejamento urbano. Para Radamés Teixeira, chefe do Departamento do Plano Diretor da Prefeitura, a medida traria prejuízos ao tráfego da cidade; lembrou o equívoco cometido pelo DBO ao instalar o final da linha de ônibus elétricos Santo Antônio na Praça da Estação, de onde os veículos trafegavam vazios até a esquina com avenida Afonso Pena.[35]

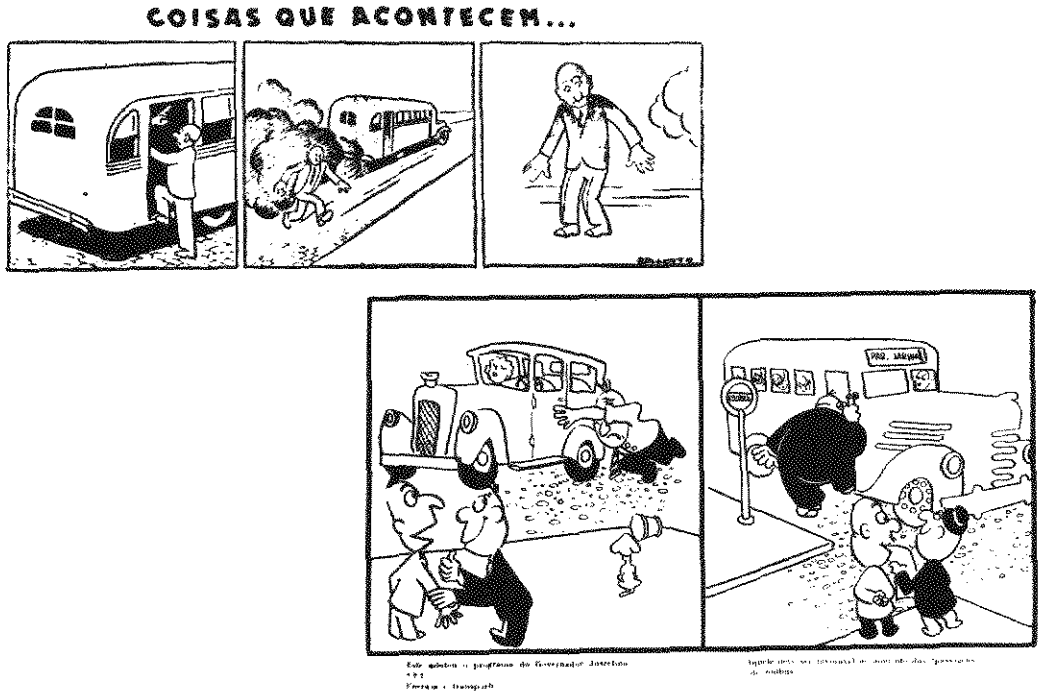
A construção da linha para o bairro Santa Tereza teve início em outubro de 1960. A pressão dos concessionários contra a instalação do serviço logo se fez sentir. Um primeiro obstáculo colocado foi a tentativa de impedir que o ponto inicial dos elétricos se localizasse na rua Tamoios, entre a avenida Afonso Pena e a rua da Bahia, local extremamente movimentado. Os concessionários exigiam que o ponto fosse na Praça Rui Barbosa. O prefeito Amintas de Barros chegou a manifestar-se favoravelmente e as obras foram suspensas.[36] Houve ainda denúncia de tentativa de suborno do técnico responsável, conforme declaração dos líderes do movimento a favor da linha.[37] Foram feitos, então, dois trajetos para os trólebus e utilizado o menos interessante para os moradores. A linha de

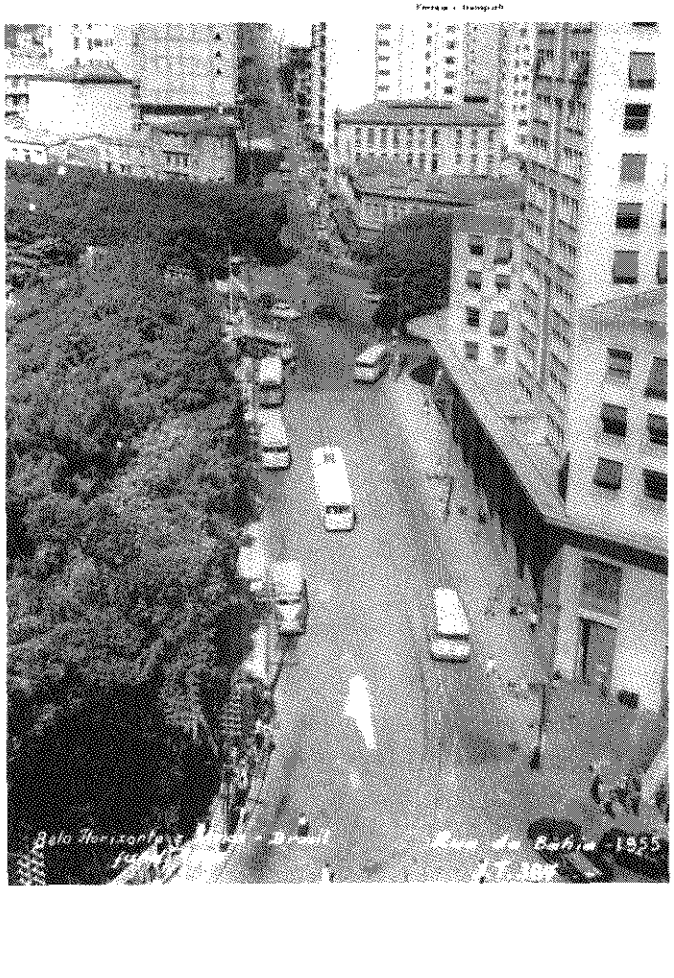
[35] SOU contra colocar trólei's na Avenida. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 12 abr. 1960, p. 3.

[36] PRESSÃO dos concessionários de Sta. Tereza continua: elétricos. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 28 mar. 1961, p. 2.

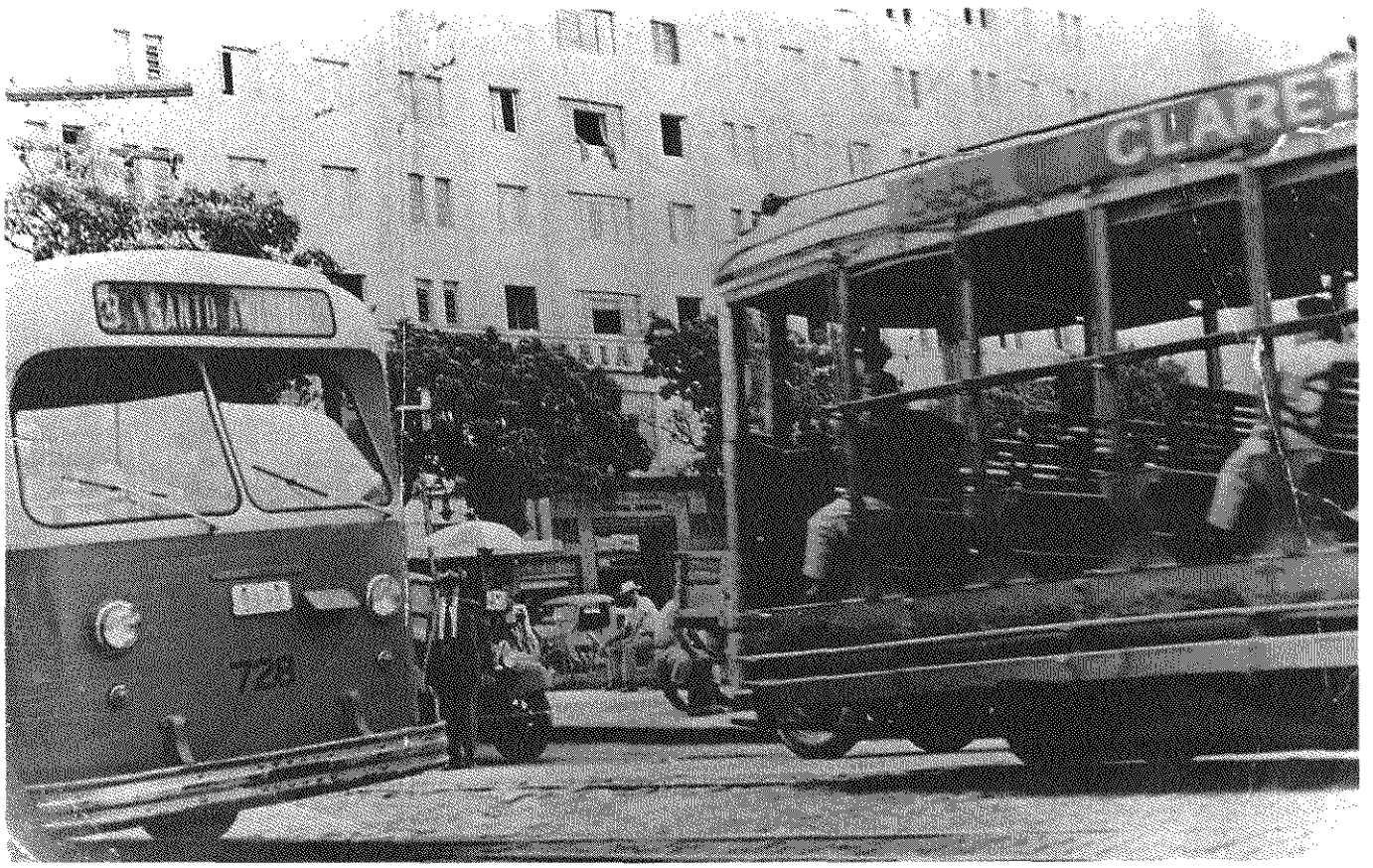
[37] CONCESSIONÁRIOS de Santa Tereza tentam subornar engenheiro: trajeto do trólei. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 29 mar. 1961, p. 8.

58 – "A precária situação financeira não permitiu que a Prefeitura liberasse a metade dos ônibus eléctricos que importou dos Estados Unidos. Vinte e cinco veículos estão apodrecendo no cais do porto, enquanto vão acumulando taxas de armazenagem, o que irá onerar seriamente o seu custo. Muitos dêsses veículos já necessitam de substituição de peças comprometidas pela ação destruidora da maresia" (Diário da Tarde, *1960).*





60 – Em um pequeno trecho da rua da Bahia, convivem as diferentes modalidades de transporte coletivo.



61 – Início dos anos 60, Praça da Estação:
tempo e espaço onde se cruzaram os bondes e os trólebus.

ônibus dos Irmãos Massud ficou com o melhor e, finalmente, a linha de trólebus foi inaugurada no dia 15 de abril de 1961.

Os moradores da Cidade Industrial mobilizaram-se para levar a linha de trólebus até o local, e uma comissão encaminhou ao vereador João de Paulo Pires pedido de aprovação de indicação ao prefeito e ao Conselho do DBO solicitando o melhoramento. Segundo o vereador *"a medida será do maior alcance, beneficiando a milhares de pessoas que exercem atividades naquele núcleo, inclusive facilitando à população que reside na região o transporte para o centro."*[38] A linha não foi implantada sob a alegação de que a região teria trens eletrificados.

O trem suburbano para o Barreiro começou a trafegar em 1957. Diante dos cálculos otimistas que projetavam para o ano de 1966 cerca de 80 mil passageiros por dia, surgiu o plano de eletrificação da rede, iniciado pela Central do Brasil em 1959 e parcialmente implantado nos anos seguintes. O projeto, que previa uma rede com 27 quilômetros de extensão ligando o Barreiro ao Matadouro, era o que de mais moderno havia para o setor ferroviário. Com trens de alta velocidade, o percurso seria coberto em apenas 27 minutos. Para garantir a segurança da população, uma vez que os fios e os trilhos seriam eletrificados, a linha seria cercada por muros em toda a sua extensão. O ramal teria cinco pontos de parada, além dos pontos terminais e preço único nas passagens. Posteriormente, a linha eletrificada seria estendida a Santa Luzia, prevendo-se também um ramal para Sabará e Raposos, partindo do Horto.

O projeto era defendido por comissões de vários bairros da região e combatido pelo movimento pró-retirada das linhas do centro urbano. Diversos comitês enviaram documentos ao diretor-superintendente da Estrada de Ferro Central do Brasil, enfatizando a necessidade de se implantar a rede eletrificada.[39] O movimento contra a eletrificação era liderado por um proprietário de diversas casas na rua Mauá, onde foram construídos muros à margem da via férrea. Os concessionários de ônibus e lotações, que teriam sua atividade prejudicada pela implantação dos subúrbios eletrificados, foram acusados de serem os inspiradores do movimento.[40] Certamente, a ação dos opositores pesou na não-implantação total do plano.

Os trólebus, que transportaram em média 3,5 milhões de passageiros/ano no período inicial de 1953 até 1959, passaram a transportar, em 1960,

[38] TRÓLEIS até a Cid. Industrial. *Diário da Tarde*. 18 abr. 1961, p. 3.

[39] MORADORES das vilas querem eletrificação da linha da Central. *Binômio*. Belo Horizonte, 19 dez. 1960, p.3.

[40] MOVIMENTO contra eletrificação é inspirado por concessionários de transportes coletivos. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 10 jun. 1960, p. 2.

mais de 13 milhões. Em 1961, o número subiu para mais de 25 milhões de passageiros ao ano.[41] O sistema contava com 35 carros em circulação em 1961 e, no ano seguinte, oito linhas serviam aos seguintes bairros: Coração de Jesus, Santo Antônio, Serra-Aimorés, Cruzeiro, Serra-Cláudio Manoel, Carmo, Santa Tereza e Santa Efigênia. A cada inauguração reafirmava-se a sua modernidade e a obsolescência dos bondes: *"Será desnecessário dizer do acerto da providência que vem adotando o senhor Prefeito, substituindo os obsoletos bondes pelos modernos veículos elétricos, confortáveis e de maior rendimento."*[42]

O crescimento do sistema de trólebus acirrou a concorrência entre os diversos modos de transporte que operavam numa mesma linha, forçando a redução nos preços das passagens. As tarifas mais baixas de um forçavam a queda do outro. Prova disso foi a linha de ônibus Santa Tereza, que reduziu seus preços após a implantação dos trólebus. Com a queda no movimento, os proprietários deram desconto de 10% para os passageiros que adquirissem, antecipadamente, cupons equivalentes a 50 passagens. A disputa causava, ainda, tentativas de suborno de funcionários do DBO. Em 1962 foi instaurado inquérito contra fiscais dos trólebus Santo Antônio e Sion. Eles estariam recebendo propinas dos proprietários de coletivos para retardarem a saída dos veículos do ponto final até que os ônibus e lotações estivessem superlotados.[43] Se, por um lado, a concorrência levava à redução das tarifas, por outro, era motivo de apreensão para os passageiros. Os motoristas transformavam o trajeto em pistas de corrida nas horas de maior movimento: *"Todos querem chegar 'na frente', com medo de não lhes sobrar passageiros"*.[44]

A implantação dos ônibus elétricos foi, nos primeiros anos, altamente lucrativa para a Municipalidade, pois o custo de operação era inferior à renda. Durante o governo Amintas de Barros houve significativos reajustes das passagens. Mas os lucros dos trólebus não compensavam os prejuízos da má administração dos bondes. Novos aumentos das tarifas, em 1961, contribuíram para melhorar a situação das contas. O déficit, que em 1960 havia sido de 30 milhões de cruzeiros, caiu para 5 milhões.

Um diagnóstico preciso da conformação e dinâmica urbanas de Belo Horizonte nos fins dos anos 50, com reflexos na década posterior, foi feito

[41] DBO, 1961, *Op. cit.* p. 26.

[42] COMEÇARAM a circular hoje os tróleis Santa Tereza. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 15 abr. 1961, p. 8.

[43] DBO instaura inquérito para apurar denúncias contra fiscais de tróleis. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 5 jun. 1962, p. 5.

[44] *LOTAÇÃO 3 – Serra: motorista irresponsável*. *Correio do Dia*. Belo Horizonte, 24 jan. 1954, p. 11.

entre os anos de 1958 e 1961 pela empresa paulista Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS).[45] Contratada na gestão de Celso Mello de Azevedo para elaborar um novo plano para o município, a SAGMACS só entregou os resultados na Administração Amintas de Barros, não sendo realizada a grande maioria das propostas então formuladas.

A análise detectou forte tendência à monopolarização, provocada pelo centro da cidade, numa área circundante à Praça Sete e com extensões para o Barro Preto, Floresta e Lagoinha. Esse pólo central de comércio e serviços, além de atrair os moradores de todos os bairros, tinha uma área de influência própria que abrangia a zona interna à avenida do Contorno e toda a zona sul. Essa área subdividia-se nas direções de Carmo, Serra, Cruzeiro, São Pedro, Santo Antônio, Cidade Jardim, Coração de Jesus e Barroca.

A equipe apontou outras nucleações em vários pontos que intermediavam a atração do pólo central e, por sua vez, fortaleciam-se como corredores para outros bairros mais distantes. Esses "subcentros" eram o Horto, Santa Efigênia, Progresso, Gameleira e Lagoinha, aos quais correspondiam bairros ou zonas de influência. Assim, a partir do subcentro de Santa Efigênia, notava-se a existência de uma zona que se estendia na direção da rua Niquelina até a Pompéia. Do centro ao Horto partia outra zona, abrangendo Edgard Werneck, Esplanada, São Geraldo, Boa Vista, parte de Santa Tereza e Sagrada Família. Em seguida, uma extensa zona se formava ao longo da rua Jacuí, partindo do subcentro comercial da Floresta e atingindo o Matadouro. A essa zona ligavam-se: Concórdia, Renascença, Ipiranga, Vilas Reunidas e São Paulo. A região que partia do subcentro comercial da Lagoinha dividia-se na direção do Santo André, Bonfim, Cachoeirinha, São João Batista, Conjunto do IAPI e Alto dos Caiçaras.

Ao longo das ruas Padre Eustáquio e Pará de Minas formava-se outra região que se estendia até Ressaca, abrangendo Carlos Prates, Progresso, Celeste Império e Vila Futuro. Isolada do resto da estrutura, ligava-se à cidade pela avenida Amazonas a Vila Oeste. Acompanhando o Ribeirão Arrudas formava se o eixo definido pelas ruas Platina e Desembargador Barcelos, abrangendo Prado, Calafate, Gameleira, Jardim América e Salgado Filho.

Consolidando tendências presentes desde a formação urbana da cidade, a área central intermediava duas regiões bem distintas: o sul, contido pela Serra do Curral, onde se concentrava a população mais favorecida, e o norte, constituído por bairros resultantes dos processos de expansão periférica. A região norte se consolidou por uma ocupação residencial

[45] ESTRUTURA urbana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: SAGMACS, 1959.

familiar, enquanto na zona sul surgia uma renovação vertical com intensa concentração de benefícios urbanos. Essa macrodiferenciação do espaço orientava o processo de localização de atividades terciárias, que se situavam ao longo das principais vias de acesso à área central, fortalecendo diversas concentrações terciárias, situadas a leste, norte e oeste; nucleadas (centro da Floresta e do Horto), ou lineares (corredores formados das avenidas Amazonas, Antônio Carlos, Silviano Brandão, Pedro II, ruas Jacuí e Niquelina, Pedro II e Padre Eustáquio).

Entretanto, a cidade permanecia polarizada pelo centro principal, devido ao equipamento comercial (quase metade dos estabelecimentos comerciais de Belo Horizonte se localizavam no centro), administrativo, ao emprego, aos equipamentos de ensino secundário e superior, de lazer, e mesmo aos estabelecimentos industriais. A análise da SAGMACS considerou que as linhas de transporte coletivo, partindo daquele centro polarizador em direção aos subcentros e bairros, reforçavam a concentração, pois as atividades terciárias que poderiam ser aí implantadas tendiam a se aglutinar nos seus corredores viários. Os sistemas de transporte, concluía o estudo, eram distribuídos a partir de situações já criadas, em constante atraso em relação às demandas, não sendo utilizados como verdadeiros elementos estruturantes do crescimento da cidade.[46]

No início dos anos 60 o contorno da Cidade Industrial constituía a primeira frente de conurbação da Capital e o local onde se formaria um espaço de ocupação contínua, agrupando partes de Contagem (Parque Industrial), Belo Horizonte (Barreiro) e Ibirité (Durval de Barros). Ao norte, a Pampulha continuaria a induzir parcelamentos, embora em ritmo menos intenso e com uma ocupação dispersa e diferenciada. Para além da Pampulha (Venda Nova), formou-se uma frente descontínua de expansão periférica, com intenso parcelamento. Os loteamentos alcançavam áreas de outros municípios e esse transbordamento iniciava um processo de repartição desigual, em termos intermunicipais, dos custos e dos benefícios da urbanização. Era uma metrópole carente de tudo: transporte coletivo, habitação, serviços de água e esgoto, afetando até mesmo áreas mais centrais, habitadas por população de maior nível de renda.

O fortalecimento do modelo de transporte baseado no automóvel já pesava nos problemas urbanos, como congestionamentos e precariedade dos transportes coletivos de massa. Como escreveu GOUVÊA,

> *"a idéia de que o automóvel, ou seja, o transporte individual, seria o substituto do transporte coletivo desviou para aquele meio*

[46] ESTRUTURA urbana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: SAGMACS, 1959.

de transporte todas as atenções e a maior parte dos recursos financeiros disponíveis."[47]

Os Poderes Públicos investiram em planos destinados à reestruturação do trânsito na área central e em obras para abertura e pavimentação de avenidas e ruas mais largas, no estreitamento de passeios e derrubada de árvores. Em 1958 os planos realizados por uma empresa paulista para o reordenamento do trânsito foram colocados em prática, modificando o trânsito das ruas do centro, que passariam a ter mão única. A continuidade da implantação do projeto, em 1959, gerou conflitos entre o DBO e o DET, que pretendia implantar mão única na Bahia, retirando dali os trólebus. Houve um debate entre membros do DBO, Pio Porto de Menezes, antigo diretor da autarquia, técnicos do DET, especialistas em tráfego e urbanismo do Rio de Janeiro e de São Paulo. As discussões deixaram claro o conflito das diversas instituições responsáveis pelo trânsito na cidade. O projeto de reestruturação implicava interferir no trajeto dos bondes, trólebus e ônibus. Segundo Menezes, as divergências entre o DBO e o DET existiram porque o

"DBO não poderia permitir que uma comissão extra oficial pudesse modificar um plano [dos trólebus] elaborado por quem de direito, que era a autarquia municipal. Salientou ainda que esse plano havia sido elaborado por técnicos competentes e que, assim, não poderia sofrer restrições."[48]

Acabaram vencendo os defensores da mão dupla no local.

As mudanças no tráfego continuaram, com um novo sistema de direcionamento do trânsito nas imediações da Praça Sete, em 1961. Para evitar que os carros precisassem fazer o contorno da Praça, foram retiradas as árvores e a mão de diversas ruas foram alteradas. Pontos de coletivos foram transferidos das ruas São Paulo, Rio de Janeiro, Carijós, Tupinambás. As mudanças foram sugeridas pelo DET, para solucionar o problema no centro comercial. Em 1963 as árvores da avenida Afonso Pena foram derrubadas para o escoamento mais rápido dos veículos.

Essas mudanças e os conflitos de competência faziam parte do processo descrito por GOUVÊA, quando os problemas relativos aos automóveis foram priorizados em detrimento de soluções para o transporte coletivo. Seus usuários, de menor poder aquisitivo, eram os mais penalizados.

[47] GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. *A questão dos transportes públicos em Belo Horizonte*: uma questão metropolitana. Belo Horizonte: UFMG/DCP, 1992, p. 57 (Mestrado, Ciência Política).

[48] "TROLLEIBUSES" podem permanecer na rua da Bahia (mão e contramão). *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 12 nov. 1959, p. 12.

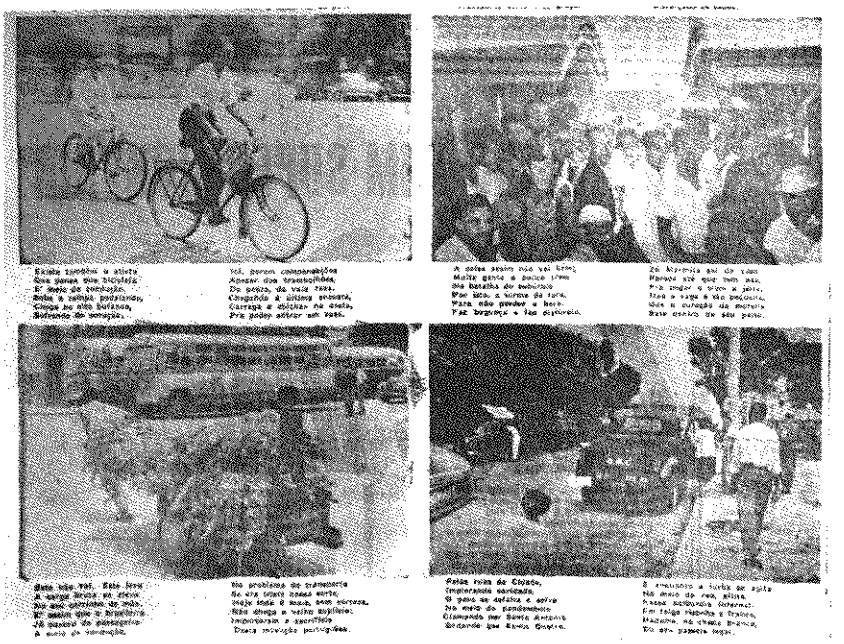
CADA UM VAI COMO PODE

Reportagem relativa sôbre a falta de tempo e de espaço — (Texto de Celius Aulicos – Fotos de Cocenza e Alvimar)

62, 63 e 64 – (O Binômio, *1958*).

CADA UM VAI COMO PODE
Diz a ciência sabida
que tudo na nossa vida
É medido, é relativo.
Entre a matéria e a energia
O homem luta e porfia
Pra ver se ainda fica vivo.

Nada, nada nesse mundo
(Comprova um sábio profundo)
Foge ao rijo compasso;
Qualquer ação, qualquer ato,
Pra se transformar em fato
Precisa de tempo e espaço.



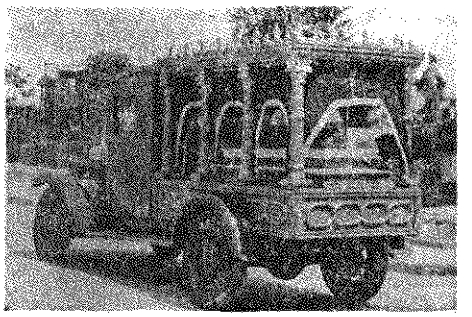
Mas cá, na nossa Cidade,
A tal relatividade
Redunda em franco fracasso.
Na hora do "pega bonde"
Não há "como", não há "onde"
Não há tempo nem espaço.

E o cidadão calmo e amigo
Regride ao macaco antigo,
Pula, rebola, sacode.
No "rush", na confusão,
Cessa a civilização:
Cada qual vai como pode.

Quem é novo e bonitão
Não liga prá condução,
Tem resolvido o problema.
Lambreta resolve tudo:
Trabalho, visita, estudo,
Viagem, parque, cinema.

CADA UM VAI COMO PODE

Como Deus não nos acode,
Cada qual vai como pode,
De jeep, de carro até.
Este aqui, primo feliz,
Tem sua força motriz
Posta na ponta do pé.



E' feliz, não se amofina,
Não precisa gasolina,
Vai contra a mão, mas caminha;
Não tem ilusões e enganos:
Sabe que em bem poucos anos
Vai chegar ao fim da linha.

Chegamos ao fim de tudo:
Hirto, frio, triste, mudo,
O ilustre libertador do cruzado,
Cidadão pobre do povo,
Encontra um transporte novo
Viajando agora de cóche.

Fim da última viagem.
Eis-lo chegado à paragem
Da triste mansão da morte,
Descansando da que fez
E resolvendo de vez
O problema do transporte.

O veículo moderno
No meio do tal inferno,
Nem mesmo lugar ocupa.
Vai indo livremente.
Maus caminhos pela frente,
Mau caminho na garupa.

No rebordo da calçada,
A turma eletrificada
Espera aos trancos e esbarros.
Enquanto em bairros distantes
O resto dos habitantes
Aguarda os setenta carros.

Duas horas no meio-fio
Sob a chuva, sob o frio...
Não há força, não há luz.
Meu Deus, porque assim me aturdes?
Ai, Santa Virgem de Lurdes.
Ai, Coração de Jesus.

Diz um ditado comum
Que cabe sempre mais um
Num coração de mulher.
Também no estribo do bonde,
Há sempre um lugar aonde
Se agarra como puder.

Lá vai o "Cachoeirinha"
Como lata de sardinha
Com gente no teto até.
E o condutor grita e ri:
"Se tem tempo vem aqui,
Tá com pressa vai de pé."

No caso da condução
Nosso nobre amigo o cão
É quem melhor vida passa.
Sem correr, sem se afobar
Encontra em qualquer lugar
Transporte certo e de graça.

Se da corda não se solta
Já na viagem de volta
Ele vem de caminhão.
Sem latir e sem dar bote,
Arrumado num caixote,
Disfarçado de sabão.

Existe também o atleta
Que pensa que bicicleta
É meio de condução.
Sobe a rampa pedalando,
Chega no alto bufando,
Sofrendo do coração.

Há porém compensações
Apesar dos trambolhões,
Da pedra, da vala rasa.
Chegando à última encosta,
Carrega a "bicha" na costa,
Para poder entrar em casa.

A coisa assim não vai bem;
Muita gente e pouco trem
Na batalha do subúrbio.
Por isto a turma de fora,
Para não perder a hora,
Faz bagunça faz distúrbio.

Zé Marmita sai de casa
Parece até que tem asa,
Pra pegar o trem a jeito.
Mas a vaga é tão pequena,
Que o coração da morena
Bate dentro do seu peito

Este não vai. Este leva
A carga bruta se eleva
No seu carrinho de mão.
É assim que o brasileiro
Já passou de passageiro
A meio de condução.

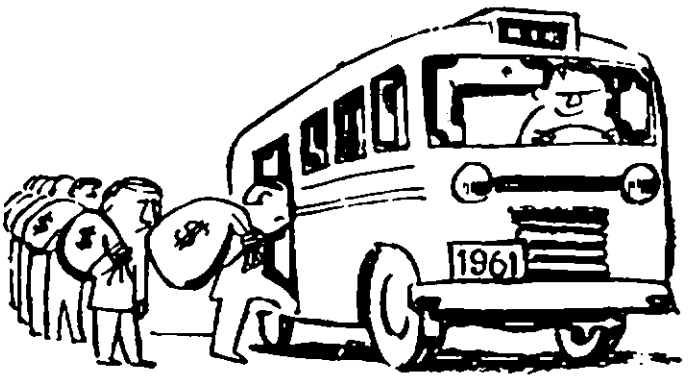
No problema do transporte
Se era triste nossa sorte,
Hoje inda é mais com certeza
Não chega o velho suplício:
Importaram o sacrifício
Desta invenção portuguesa.

Pelas ruas da Cidade,
Implorando caridade,
O povo se esfalfa e sofre
No meio do pandemônio,
Clamando por Santo Antônio
Gritando por Santo Onofre,

E enquanto a turba se agita
No meio da rua aflita,
Nessa balbúrdia infernal,
Em folga risonha e franca,
Madame no chapa branca,
Dá seu passeio legal.

Como Deus não nos acode,
Cada qual vai como pode,
De "Jeep", de carro até.
Este aqui, primo feliz,
Tem sua força motriz
Posta na sola do pé.

ANO NOVO... PREÇO NOVO!



(Charge de RAF)

É feliz, não se amofina,
Não precisa gasolina
Vai contra a mão, mas caminha
Não tem ilusões e enganos:
Sabe que em bem poucos anos
Vai chegar ao fim da linha.

Chegamos ao fim de tudo:
Hirto frio, triste, mudo.
O homem livrou se do "rush".
Cidadão pobre do povo,
Encontra um transporte novo
Viajando agora de coche.

Fim da última viagem.
Ei-lo chegado à paragem
Da triste mansão da morte,
Descansando do que fêz
E resolvendo de vez
O problema do transporte.

(O Binômio, *1958)*

obrigados a usar um transporte aquém de suas necessidades de deslocamentos rápidos entre o trabalho e seus lares, e cada vez mais caro.

Um novo aumento das tarifas em maio de 1960 teve grande repercussão, demonstrando que, em algumas ocasiões, a população é capaz de reverter uma situação desfavorável. O reajuste de preços, com percentuais diferenciados para as diversas empresas, foi considerado um contra-senso, uma vez que feria os esforços realizados nos níveis federal e estadual para a contenção da escalada inflacionária. Naquele momento, oficialmente, economistas e técnicos ligados aos empresários e ao Poder Público disputavam o entendimento sobre o aumento das tarifas. Nas discussões eram elaborados estudos, como o custo do veículo por quilômetro e a relação de lugares oferecidos e ocupados, demonstrando a discrepância entre os levantamentos do DBO e dos empresários para justificar os aumentos. A imprensa destacou ameaças e táticas dos empresários: "choro de *déficits*", ameaças de *lock-out* e o "fator surpresa".[49] No primeiro dia de vigência do aumento, os trocadores impingiam caixas de fósforos aos passageiros como troco, lembrando o tempo dos "chequinhos".

Diante da crescente oposição, os empresários condicionaram a redução tarifária à diminuição de percurso. A Câmara Municipal divulgou nota repudiando o reajuste e defendendo a retirada de poderes do DBO para estabelecer preços. Alguns concessionários cobravam tarifas menores que as concedidas, dando munição para os opositores do aumento. Os estudantes realizaram uma série de debates com dirigentes sindicais, deputados, vereadores, representante do prefeito, dirigente do DBO, e programaram manifestações de repúdio ao reajuste.

Ao mesmo tempo, líderes sindicais, reunidos em Belo Horizonte para a organização do *III Congresso Sindical de Minas Gerais*, divulgaram nota contra qualquer aumento de tarifas, sugerindo a criação de sociedade de economia mista para dirigir os transportes, formada por representantes dos trabalhadores, visando principalmente: estabelecimento de custo mínimo do passageiro/quilômetro; lucros das empresas compatíveis com o interesse da coletividade; e preço único em todas as linhas a fim de não onerar os moradores das vilas distantes.[50] Até mesmo a interferência do presidente Juscelino Kubitschek contra os aumentos dos coletivos foi pedida pelo deputado Waldomiro Lobo, que julgava tratar-se *"de medida combinada e urdida nos bastidores do DBO"*,[51] entre autoridades e concessionários.

[49] O fator surpresa era uma estratégia dos concessionários que consistia em realizar os aumentos aos domingos, feriados e dias santos, reduzindo assim o impacto dos reajustes.

[50] ESTUDANTES e operários pedem cancelamento de concessões de linhas de ônibus na capital. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 17 maio 1960, p. 2.

[51] VEREADORES querem retirar do DBO poderes para fixar tarifas. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 maio 1960, p. 3.

A reação prosseguiu, com protestos de vereadores, líderes sindicais, líderes estudantis, resultando na revisão parcial do aumento pelo Conselho Deliberativo do DBO e na concessão de um reajuste provisório e linear para todas as empresas. Esse recuo serviu para que surgissem outras questões, como o não-cumprimento de normas do DBO pelos empresários e a inexistência de um serviço contínuo de transporte noturno, a exemplo do que havia em outras cidades de mesmo porte. No dia 11 de maio foi marcada pelos estudantes uma concentração diante da Câmara Municipal, seguida de passeata de protesto contra o reajuste. Os vereadores movimentaram-se em entrevistas com o prefeito, propostas de reestruturação do DBO e pedidos de explicações sobre o aumento. Os líderes sindicais fizeram duas assembléias "monstro" contra a majoração. Diante da pressão, o DBO revogou a nova tabela e publicou reajustes em bases menos favoráveis aos concessionários em 14 de maio. Os dirigentes sindicais, não satisfeitos com a nova tabela, divulgaram nota pedindo a revogação do aumento, além do tráfego dos trólebus adquiridos pela Municipalidade e de maior número de bondes.

A majoração deu motivo a discussões sobre as ações dos empresários, como o uso de fósforos e balas como troco, embora houvesse lei proibindo tal medida, ou a estratégia de maximização dos lucros através da redução do número de viagens. A campanha pelo transporte coletivo noturno, que já acontecia desde 1959, ganhou força. Diversos projetos foram apresentados na Câmara dos Vereadores e medidas para coibir abusos dos empresários foram tomadas pelas diversas agências públicas.

A Delegacia de Ordem Econômica iniciou, em agosto de 1961, campanha contra a sonegação do troco. Os concessionários foram convocados e alertados que a alegação de falta de troco acarretaria processo criminal. Foi instituído um plantão 24 horas na Delegacia para atender a reclamações, que poderiam, inclusive, ser feitas por telefone. O DBO intensificou a fiscalização, especialmente quanto aos horários de saída dos coletivos. Os motoristas, forçados ao pagamento das infrações pelos empresários, protestavam e reivindicavam que todo o sistema de transporte coletivo fosse fiscalizado pelo DET, órgão considerado muito mais "justo" na aplicação das multas.

Os trabalhadores aproveitaram para denunciar as condições a que estavam submetidos: jornada de 14 horas, sem direito a horas extras e folga semanal. As carteiras do Ministério do Trabalho não eram assinadas e o pagamento, em sua maioria, era feito em recibo em branco. Além disso, mesmo com baixos salários, os motoristas eram obrigados a usar uniforme.

Foi apresentado à Câmara projeto de lei considerado *"de grande oportunidade e que criará obrigações para os concessionários, até agora sem fiscalização por parte do DBO"*.[52] O projeto previa a colocação, nos pontos

[52] FISCAIS do horário de coletivos devem ser os passageiros. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 23 ago. 1961, p. 2.

66 – "Ônibus, bondes, táxis coletivos são utilizados pelas pessoas de condição social pobre ou mediana. Os táxis, muito mais caros, encontram sua clientela entre a burguesia. O belo-horizontino não ama andar durante muito tempo, então uma de suas primeiras preocupações, ao enriquecer ou poder fazer empréstimos, é de comprar um automóvel, tanto quanto possível um grande veículo americano onde toda a família poderá se amontoar (...).
"São, [os bondes], geralmente, veículos barulhentos, de modelos ultrapassados, completamente abertos dos lados. O condutor deve circular ao longo do estribo, 'aos trancos e barrancos', exposto a todas as intempéries para receber os 50 centavos da passagem. No momento da entrada e da saída do trabalho, esses carros elétricos são às vezes recobertos por 'cachos' humanos transbordando até o teto. Um novo modelo de veículo fechado começa a circular, suprimindo esses enxames humanos e melhorando as condições de trabalho dos condutores" (Roger Teulières, 1961).

terminais de cada linha e no interior dos veículos, de quadro especificando o intervalo entre as viagens e o tempo máximo de duração do percurso. Dessa forma, os passageiros seriam os fiscais do horário. Outras disposições previam a colocação de "borboletas", a criação do horário noturno e o abatimento de 50% sobre o preço das passagens aos estudantes primários e secundários, devidamente uniformizados. O ponto mais polêmico era a proibição das viagens em pé.

A primeira metade da década de 1960 ficaria marcada pelas discussões tarifárias entre DBO e empresários, sempre com elaboradas estratégias de ambas as partes. Os empresários desconsideravam os estudos do DBO, apresentando outros índices, e questionavam a estrutura de decisão do departamento, que determinava os preços por intermédio apenas de três membros. Entre novembro e dezembro foram feitas novas reivindicações de aumento pelos empresários, sob ameaças de *lock-out* e de devolução das concessões. Surgiram, entretanto, denúncias de desunião da classe, pois os proprietários de determinadas empresas não aprovavam novos reajustes.

A sociedade, por outro lado, também pressionava o Poder Público pela melhoria de algumas linhas sob a ameaça de que, em alguns lugares, *"poderia haver uma irritação mais séria por parte da população."*[53] Um artigo da imprensa abordava a questão:

> *"...em Belo Horizonte, cidade de transporte coletivo pior e mais caro do mundo, os concessionários das linhas de ônibus e lotações manobram de tal maneira e com tal poder, que tem em suas mãos o arbítrio de tudo o que lhes interessa, controlando todos os organismos fiscalizadores a seu bel prazer, ditando normas e regras, fixando preços e determinando horários."*[54]

O jornalista comentava o aumento das passagens e a enorme margem de lucros dos concessionários, protestando contra a distância entre alguns pontos de coletivos fixados pelo DBO para favorecer determinados concessionários. Assim como esta, toda uma série de denúncias e reclamações de usuários, trabalhadores do sistema e jornalistas eram veiculadas na imprensa, tratando de favorecimentos aos concessionários por funcionários do DBO, falta de fiscalização do sistema e desrespeito à legislação trabalhista pelas empresas.[55]

As exigências de aumento de tarifas eram freqüentemente noticiadas

[53] REAÇÃO contra aumento (coletivos) prossegue: DBO afirma não ter menosprezado Câmara, e Procuradoria fulmina a revogação. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 12 maio 1960, p. 6.

[54] SALLES, Franklin de. O eterno martírio dos transportes. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 13 abr. 1961, p. 4.

[55] Ver, dentre outras: CRUZ, Alberico de Souza. DBO contra o povo: lucro dos donos de ônibus é de 200%. *Binômio*, Belo Horizonte, 11 nov. 1963, p. 7.

nos Diários da cidade, muitas vezes em matérias pagas pelos próprios empresários. Os proprietários apresentavam argumentos técnicos ou conjunturais e exerciam diversos mecanismos de pressão, como: denúncias de corrupção no DBO, ameaças de greve; pedido de falência, ou de recurso ao Poder Judiciário, e majoração arbitrária. Além disso, o Setransp realizou campanha publicitária, em 1963, para reverter a imagem negativa da classe, enfatizando as dificuldades enfrentadas e os esforços para a prestação de um bom serviço.

Algumas vezes, o DBO resistia, como em outubro de 1962, quando a Secretaria de Segurança Pública foi mobilizada e houve ameaça de cassação das licenças das linhas em caso de greve.[56] Entretanto, diante de um estudo técnico justificando a majoração, em dezembro do mesmo ano o DBO autorizaria mais um aumento.

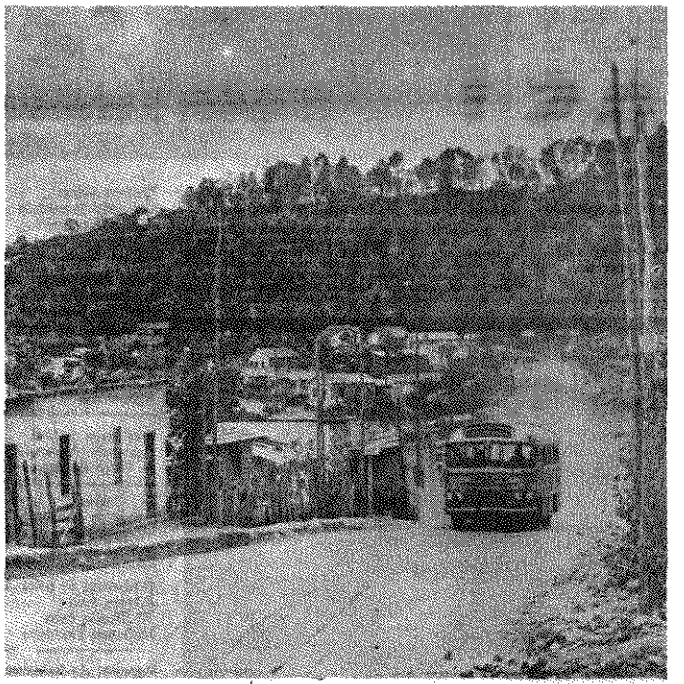
O Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Belo Horizonte denunciou ao Ministério do Trabalho as irregularidades praticadas pelas empresas. A Delegacia Regional realizou *blitz* constatando a procedência das denúncias. Cerca de 90% das empresas não respeitavam a legislação trabalhista. O abuso mais gritante era a exploração de menores como trocadores, recebendo baixíssimos salários e obrigados a uma jornada diária de dez a doze horas. O salário mínimo não era pago à categoria sob o argumento de que o dissídio coletivo havia estipulado valor inferior. Essa irregularidade foi denunciada ao DBO, justamente porque o último aumento de tarifas fora concedido para cobrir os custos decorrentes do novo salário mínimo. Além disso, havia desrespeito à lei no tocante a horários de refeições e repouso semanal remunerado.[57]

No início do mandato do prefeito Jorge Carone, a antiga reivindicação de serviço de ônibus noturno foi atendida. Até então, os ônibus circulavam até a 1 hora da madrugada, ficando recolhidos nas garagens até as 4h30. Os que mais exigiam a condução noturna eram garçons, cozinheiros, jornalistas, jornaleiros, funcionários dos Correios e Telégrafos e porteiros. Belo Horizonte, que tinha cerca de 700 mil habitantes, necessitava do melhoramento. Os trólebus e bondes também passaram a ter horário noturno, ficando liberada a prestação do serviço por ônibus e lotação nos mesmos locais.

Alguns projetos de estatização foram apresentados no início dos anos 60, a exemplo do que havia ocorrido em São Paulo e em Recife. O mais polêmico foi apresentado à Câmara em agosto de 1963. Considerado

[56] OS MAGNATAS do transporte coletivo. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 23 out. 1962, p. 2; concessionários pedem hoje ao DBO novo aumento das passagens. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 8 out. 1962, p. 2

[57] EMPRESAS de ônibus estão lesando seus empregados. *Diário da Tarde*, 30 maio 1962, p. 2.



CHEGAMOS PRIMEIRO

...e trouxemos conosco o progresso!

Quem chega primeiro às vilas e aos bairros nascentes são os ônibus dos Concessionários.

Chegam, trazendo conforto, antes da água, da luz, do calçamento, mesmo em locais distantes, onde jamais irão os ônibus elétricos.

É mesmo no começo, quando o serviço ainda é deficitário, muita gente já está ganhando.

Ganham os proprietários, que já podem construir, para morar ou alugar. Ganham os moradores, que podem ir e voltar do serviço. Ganham suas esposas e seus filhos, que podem ir confortàvelmente às compras ou às aulas.

Ganham os comerciantes, que encontram condições para iniciar seus negócios.

Ganham ainda os proprietários, com a imensa valorização dos lotes e das casas.

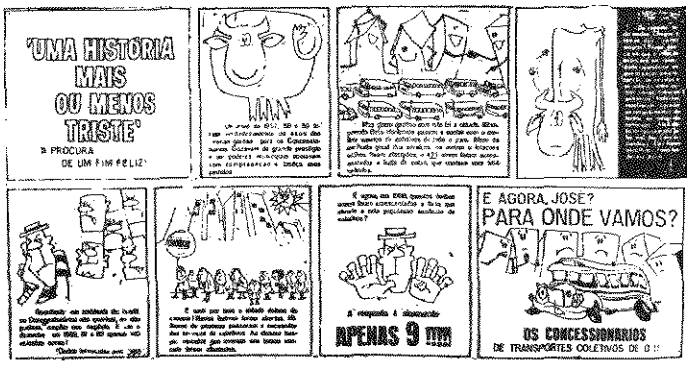
E ganha principalmente o povo, porque assim a cidade vai crescendo, sem pesar nos cofres públicos, sem custar mais impostos.

Esta é mais uma maneira pela qual servimos à cidade.
E mais um motivo pelo qual nos orgulhamos de ser concessionários.

OS CONCESSIONÁRIOS

DO SERVIÇO DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BELO HORIZONTE

67 – Campanha feita pelo Setransp em 1963.
"Em reunião que durou pouco mais de três horas, 57 concessionários de ônibus e lotações resolveram, ontem, que irão iniciar uma campanha (...). A meta da campanha publicitária que os concessionários vão promover, visa tirar deles a fama de 'tubarões', inimigos do povo e ainda provar que precisam mesmo do aumento de passagens" (Diário da Tarde, *1963).*



68 – Empresários fazem uso do humor e da sátira, traços característicos do Binômio, a fim de pleitearem financiamentos públicos para a renovação da frota de coletivos (O Binômio, *1963).*

69 – Motoristas e trocadores "uniformizados" perfilam-se defronte da nova frota da Viação Vera Cruz. Praça Floriano Peixoto, 1962.

"revolucionário", previa a encampação dos transportes coletivos pela Municipalidade e a constituição de uma sociedade de economia mista, a Transportes Coletivos de Belo Horizonte S/A (Transbel). A integralização de capital se faria através da transferência dos bens do DBO, inclusive os trólebus, e pela subscrição de capital de empresários interessados em transferir seus ativos para a nova empresa. A Transbel teria o controle, por tempo indeterminado, dos transportes coletivos, podendo absorver empresas particulares que não cumprissem seus contratos ou por interesses do sistema de transporte; além de prioridade na instalação de novas linhas e autorização para a colocação de veículos nas linhas já existentes, de acordo com as necessidades. Haveria tarifa única para beneficiar trabalhadores residentes em bairros distantes. O novo sistema eliminaria a concorrência entre os diversos empresários e o lucro dos agentes seria controlado. Além disso, seriam melhoradas as condições de trabalho dos empregados, pois previa-se a obrigatoriedade do cumprimento de leis trabalhistas e previdenciárias.[58]

O empreguismo do DBO era enfatizado por empresários, diante dessas propostas de estatização ou de criação de empresas de economia mista, para o gerenciamento do sistema de transporte. Segundo o presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus:

> *"Para nós seria interessante, pois ganharíamos mais e trabalharíamos menos. Todavia acho a idéia impraticável, pois a exploração do transporte coletivo não é negócio lucrativo e, em caso de se dar por tal medida, será pior, por causa do empreguismo. O DBO, que é um orgão deficitário, possui em circulação mais ou menos trinta bondes e paga um número absurdo de 900 empregados. Por aí se vê que o empreguismo tornaria o negócio desvantajoso."*[59]

Para o empresário, os particulares conseguiam manter as linhas de transporte porque economizavam, inclusive dirigindo, enquanto os motoristas almoçavam.

Em abril de 1963 houve outra disputa pelo aumento das tarifas. Seu desfecho é típico dos processos ocorridos no período de intensa mobilização política e fragilidade do Poder Público que caracterizou o início dos anos 60. Sob nova ameaça de *lock-out*, as passagens foram majoradas para atender ao aumento dos salários dos empregados, porém, os concessionários negaram-se a repassar o aumento. Os motoristas iniciaram a greve retirando os ônibus da área central da cidade. Já pressupondo a conivência dos empresários no movimento, a polícia montou um esquema para impedir

[58] "TRANSBEL" vai encampar ônibus. *Binômio*, 6 maio 1963, p. 7.

[59] COLETIVOS querem (de novo) aumento: linhas são longas. *Diário da Tarde*, 7 jul. 1960, p. 2.

que os carros fossem retirados da cidade.[60] O saldo da fiscalização foi a apreensão de 20 ônibus em estradas e rodovias nas proximidades de Belo Horizonte. A polícia cercou também as garagens das empresas para impedir novas tentativas de retirada. Uma notificação judicial foi enviada aos concessionários, solicitando a regularização do sistema em 24 horas, sob pena de imediata cassação das concessões.

A população também se envolveu no confronto. Muitos voluntários se apresentaram ao DBO para guiar os ônibus, dentre eles uma mulher, que já havia sido trocadora, e um vereador. Dirigentes de entidades estudantis, em carros com alto-falantes, percorriam a cidade esclarecendo a população sobre a ilegalidade da greve. Tropas da Aeronáutica, do Exército e da Polícia Militar passaram a colaborar com a Municipalidade, dirigindo ônibus. Em meio ao caos, o presidente da Câmara dos Vereadores questionava: "*Afinal, a greve é dos motoristas ou dos donos de empresas?*"[61] Até os velhos bondes voltaram a funcionar. O movimento prosseguiu parcialmente, graças à ação da polícia, que garantiu a circulação até o dia 8 de maio, quando foi assinado acordo entre motoristas e patrões, com a intermediação do governador Magalhães Pinto, concedendo reajuste aos empregados.

Em junho desse mesmo ano, voltariam as pressões dos empresários pelo aumento tarifário, dessa vez ameaçando entregar as concessões ao DBO. Mesmo tendo o aumento sido negado, em agosto houve nova majoração de passagens.[62]

Os concessionários fizeram outro *lock-out* no dia 3 de novembro de 1963, concentrando-se na Praça da Liberdade, onde se reuniram com o governador Magalhães Pinto para que intercedesse junto ao prefeito Jorge Carone. O prefeito não aceitou as imposições dos grevistas, condicionando a negociação à volta dos carros às ruas. Aceitas as suas condições, o prefeito ofereceu 13% de reajuste, que foi aceito imediatamente.[63]

Diante das constantes majorações, estudavam se soluções técnicas e sociais para o problema, como o aumento com índice menor para o transporte em vilas e bairros mais pobres. Uma comissão de economistas propôs mecanismos que somente décadas depois seriam efetivamente implementados, como o levantamento analítico de todas as linhas, mediante

[60] DELEGADO diz que greve foi deflagrada com conivencia dos concessionários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 6 maio 1963, p. 14.

[61] VOLTA à normalidade em 24 horas. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 7 de maio 1963, p. 6.

[62] BAIRROS de BH podem ficar sem condução. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 13 jun. 1963, p. 3.

[63] ECONOMISTAS dirão em 7 dias quais os ônibus deficitários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 4 nov. 1963, p. 14.

70 – Policiais garantem a circulação dos coletivos durante movimento grevista. Note-se que o representante da ordem não acatou a proibição de fumar no interior do veículo.

pesquisa para tarifa justa, estudo para implantação de uma câmara de compensação, para subvenções às linhas deficitárias ou para agrupá-las em um só concessionário, e a possibilidade de padronização dos planos de contas dos concessionários.[64]

Os comitês de diversos bairros encaminharam à Câmara Municipal abaixo-assinado pedindo melhor transporte, anexando estudos de economistas que demonstravam lucros na base de 300% por passagem. Os comitês reivindicavam a participação popular na Comissão Especial que estudava as tarifas e denunciavam grave irregularidade no DBO: o seu diretor, Delane Ribeiro, era advogado dos concessionários desde a administração do prefeito Amintas de Barros e continuava na atividade, mesmo ocupando a direção da entidade.[65]

Apesar dos projetos, estudos e propostas, a população continuava sacrificada. Os ônibus não tinham conforto, segurança, mesmo com os aumentos periódicos de tarifas. Frota ruim, poucos carros nas linhas, baixos salários e péssimas condições de trabalho para motoristas e cobradores formavam o quadro descrito pela imprensa sobre o transporte na cidade.[66]

O Poder Público, pressionado por empresários e setores organizados da população, retomou o projeto dos trólebus. Em junho de 1963 o prefeito Jorge Carone anunciou um crédito especial para a aquisição de 20 novos veículos, com recursos do DBO, provenientes de fabricante paulista. A aquisição era vista como forma de ampliar o poder de concorrência do DBO, evitando as manobras dos concessionários. Mas somente quatro trólebus foram efetivamente adquiridos.

Em novembro do mesmo ano foi aprovada a linha de trólebus na avenida Amazonas. O projeto foi elaborado pela primeira vez no Departamento, já que os anteriores eram encomendados a particulares. Isso foi possível graças à criação da Divisão de Engenharia no DBO. O plano previa a extensão da rede até a Cidade Industrial, mas foi construído somente o trecho da Barroca até o antigo Cine Amazonas.

A extinção dos bondes tornava-se cada dia mais certa. Segundo reportagem no jornal *Folha de Minas*, de 1959, cada passageiro transportado custava ao DBO mais de 2 cruzeiros, enquanto o preço da passagem era 1 cruzeiro. De todo o sistema, restavam apenas 19 linhas e 44 "calhambeques" em operação. O transporte nessa modalidade estava cada dia mais precário, como exemplifica o caso da linha Santo Antônio. O trajeto

[64] ESCLARECIMENTOS e advertência do DBO. Só volumes de grande porte justificam recusar passageiro. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 9 ago. 1963, p. 2.

[65] CONCESSIONÁRIAS venceram de novo. *Binômio*. Belo Horizonte, 5 ago. 1963, p. 6.

[66] *LOCK-OUT* dos concessionários durou 6 horas; aumento provisório é de 13%. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 19 jul. 1963, p. 2.

de parte da rua da Bahia era feito por ônibus e parte, após uma baldeação, em bondes. Bairros populosos, como o Bonfim, contavam com apenas um carro na linha. Os trólebus, "modernos e econômicos", eram vistos como a melhor solução para o problema.[67]

No entanto, o Sindicato de Trabalhadores em Carris e Trólebus Urbanos apresentava outra visão diante do caso e, ao criticar a reestruturação do sistema de transportes levada a efeito pelo DBO, apontou falhas nos transportes coletivos da cidade. Em primeiro lugar, a retirada gradual dos bondes era considerada erro grave, uma vez que esse meio de transporte, com horários regulares e com um razoável número de veículos, seria imbatível pela concorrência, graças ao seu menor custo de operação. Os funcionários do sistema de carris urbanos questionaram afirmações do diretor do DBO, que os acusou de estarem fazendo "greve branca" contra os bondes, e revelaram o estado de deterioração dos carros levados para a Pedreira Prado Lopes por ordem desse administrador.[68]

Eram esses funcionários que sentiam de forma mais direta a extinção dos bondes. Muitos eram antigos empregados da Companhia Força e Luz, sem condições de iniciar novas atividades. Foram eles os que mais alertaram para a dilapidação do patrimônio investido no sistema:

> *"Também está na iminência de ser vendido o terreno ocupado pelo DBO, esquecendo-se de que o mesmo constitui um verdadeiro patrimonio da Capital, pela sua grandeza e pelas possibilidades que oferece. O maquinário ali instalado vale milhões e sua desmontagem demandará tempo superior a um ano e meio. E o pior é que ninguém ainda cogitou de colocar em termos certos a transferência das oficinas de bonde, porquanto a retirada de suas máquinas do local em que se acham constituirá o seu completo aniquilamento."*[69]

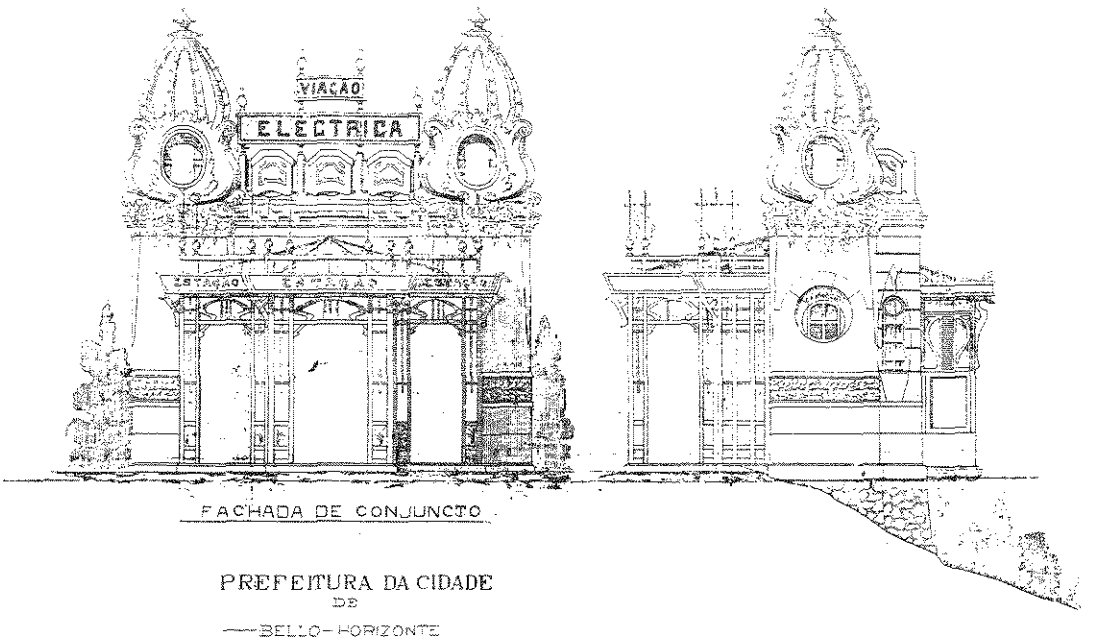
A gradual supressão dos bondes tornava esse serviço cada vez pior. Diante da situação, dirigentes sindicais iniciaram campanha contra a má qualidade do sistema. Em 1961 havia somente oito bondes circulando em bairros muito populosos, o que mostra a situação enfrentada pela população e a rapidez do sucateamento do sistema a partir dos anos 60.

O serviço de bondes foi totalmente extinto em 1963, sendo as últimas linhas a circular as que serviam os bairros Cachoeirinha, Gameleira, Bom Jesus, Horto, Padre Eustáquio e Cidade Ozanam. Anunciada como uma

[67] CUSTA mais de CR$2,00 [ao DBO] cada passageiro transportado nos bondes: solução é o "trolebus". *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 3 jan. 1959, p. 6.

[68] REESTRUTURAÇÃO beneficiou mais burocratas, dizem operários do DBO. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 25 jan. 1960, p. 4.

[69] EMPREGADOS do DBO vão iniciar a luta pelo contrato coletivo. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 6 mar. 1961, p. 2.



71 – Projeto da Viação Elétrica, *datado de 1909, de autoria de Francisco Isidro Monteiro. Quando da sua demolição, em 1947, o pequeno edifício de gosto eclético ainda conservava o desenho original, à exceção do torreão central, construído em 1910 para abrigar um dos primeiros relógios públicos da capital.*

das grandes realizações da administração do projeto Jorge Carone, a extinção dos bondes figurava ao lado da aquisição de trólebus, da criação de novas linhas de ônibus e lotações, da implantação do transporte coletivo noturno. Em 1963 o DBO discutiu um novo regulamento para o setor. O Conselho Administrativo, depois de inúmeras modificações nos dispositivos do Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo, determinou sua publicação em 25 de novembro de 1963, com as alterações já decorrentes das mudanças ocorridas. O novo regulamento mudou o nome do DBO para Departamento Municipal de Bondes e Ônibus (DMBO). Era bem abrangente e versava sobre concessões, veículos, horários, itinerários e interrupções, pessoal de tráfego, obrigações dos concessionários, cassação e rescisão, penalidades, taxas e emolumentos, tarifas, transferências e outros.

O serviço de transporte coletivo por meio de auto-ônibus e autolotações, considerado de utilidade pública, quando não fosse feito diretamente pelo DMBO, seria concedido a operadores particulares, satisfeitas as exigências e disposições do Regulamento e do Código Nacional de Trânsito, pelo prazo máximo de cinco anos, podendo ser prorrogado por igual período. Descrevia-se *auto-ônibus* como veículo provido de rodas duplas no eixo traseiro, com lotação mínima de 21 passageiros, e *autolotação* o que fosse provido de rodas duplas no eixo traseiro, com lotação de 20 passageiros, o que demonstra o avanço da tecnologia do material rodante, pois a cidade não comportava mais veículos do tipo *jardineira*, como no regulamento de dez anos antes.

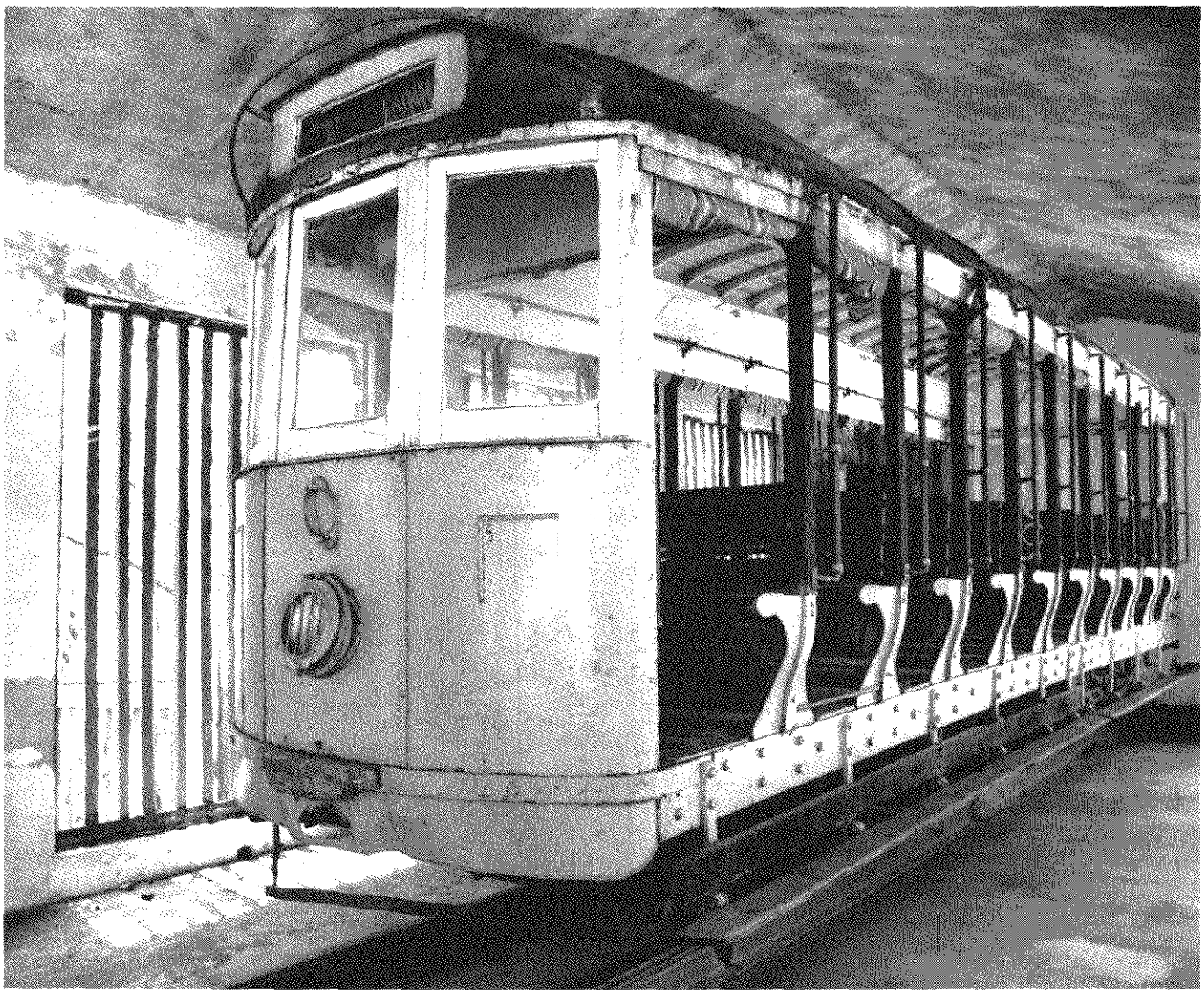
A licença para a explorar o serviço seria concedida mediante concorrência pública, mas, não comparecendo interessados, o DMBO poderia autorizar a exploração da linha a quem julgasse conveniente, desde que obedecidas as demais exigências regulamentares.

Se o DMBO criasse uma linha de trólebus que incidisse prejudicialmente sobre o itinerário de outra linha de ônibus ou lotação, o Conselho Administrativo poderia conceder à empresa atingida autorização para transferir, no todo ou em parte, seus veículos para outra linha que fosse criada ou se encontrasse vaga, respeitado, porém, o prazo contratual. Essa era a compensação prevista pelo órgão para as empresas que operassem nos ramais de expansão do trólebus.

O concessionário tinha também assegurada, independentemente de concorrência pública, a preferência para a exploração de novas linhas, criadas pelo DMBO, que viessem incidir prejudicialmente sobre a linha já concedida, a não ser que o Departamento resolvesse explorá-la diretamente.

Para definir a "incidência prejudicial" e assim justificar a transferência e a preferência na concessão de novas linhas, verificadas caso a caso, o DMBO realizaria um exame técnico do percurso atingido, dos pontos inicial e final, das particularidades do novo itinerário e de qualquer outro fator

72 – "Aliás, meus senhores, o bonde só existe por causa da tradição (...) nós – habitantes das grandes cidades – temos de nos resignar a esse fantasma barulhento, solto no meio da rua, até que ele morra por si mesmo. Ele tem de dar lugar ao pneumático macio, que não inferniza os ouvidos da população, ou ao subterrâneo que se esconde nas entranhas da terra e faz as ligações diretas, rápidas e sem discussões do motorneiro com a inspetoria do trânsito" (Folha de Minas, *1941).*



73 – "Aos quarenta minutos de hoje rodou pela última vez o bonde 'Cachoeirinha'. Vinte passageiros residentes ao longo do trajeto participaram da derradeira viagem,sendo que o motorneiro e o condutor se despediram dos conhecidos, o que fez com que a jornada fosse realizada um pouco mais demoradamente. No final da linha os dois funcionários do Departamento de Bondes e Ônibus foram convidados para participar de um 'aperitivo e tira-gosto' pelos boêmios que se concentravam num dos botequins das proximidades" (Diário da Tarde, *1963).*

que contribuisse para a redução do movimento de passageiros da linha já existente. Esse mecanismo, já explicitado no regulamento anterior, veio reforçar dois processos em andamento na cidade: em primeiro lugar, a criação de instrumentos legais de proteção aos operadores mais antigos; em segundo, ao buscar dirimir os conflitos entre os operadores de uma mesma área em processo de expansão urbana, o DMBO cerceou o progresso de alguns empresários, especialmente na área mais central da cidade, enquanto nas zonas periféricas, sobretudo nas regiões de Venda Nova e Barreiro, permitiu a monopolização do transporte por empresários que tinham garantida a obtenção de novas linhas e ramais, sob a alegação do prejuízo causado pela superposição de trajetos. Essa cláusula, pela multiplicação de ramais e serviços auxiliares, originaria pendências jurídicas posteriores.

Em relação aos veículos, o regulamento continuava bastante detalhista, contendo diversos aspectos de tecnologia, segurança e conforto. Seu texto não descrevia mais os equipamentos obrigatórios, como extintor de incêndio, retrovisor, lanternas, pára-choques e outros já citados no Código Nacional de Trânsito. Nenhum veículo com mais de cinco anos de uso seria licenciado pelo DMBO. Essa cláusula tinha como objetivo proteger o sistema contra coletivos que já tivessem rodado em outras cidades e sido rechaçados por outros órgãos.

Interna e externamente, o regulamento preconizava os mesmos avisos e letreiros que o regulamento anterior, reforçando que a colocação de anúncios só seria permitida na parte interna e com autorização do DMBO. O serviço regular seria executado das 6 às 24 horas, com um quadro de horários suplementar no intervalo noturno.

O Departamento só poderia alterar itinerário já aprovado por motivo de relevante interesse público. Os pontos de estacionamento e as paradas intermediárias seriam previamente demarcados e deveriam ser obedecidos.

O pessoal de tráfego ficava sujeito à matrícula no DMBO, e, para tal, eram necessários alguns documentos. Para os trocadores, além da carta de apresentação do concessionário e fotografias, era necessária a autorização do juiz competente no caso de menores de idade, o que era muito freqüente. Os motoristas e cobradores permaneciam obrigados a usar os uniformes quando em serviço, a apresentarem-se em perfeito estado de asseio, a acatar as ordens das autoridades do Departamento, além das usuais regras de disciplina e urbanidade presentes em todos os regulamentos anteriores.

Dentre as principais obrigações do concessionário estavam a de aumentar o número de veículos quando notificados pelo DMBO; manter um carro-reserva para cada quatro veículos matriculados na linha; cumprir rigorosamente os horários estabelecidos; fazer o transporte coletivo no itinerário completo da linha concedida; apresentar os veículos para a vistoria semestral obrigatória e para as eventuais determinadas pelo DMBO; respeitar

rigorosamente o preço das passagens em vigor e manter os veículos em perfeito estado de limpeza e conservação. O controle sobre os concessionários também era exercido por intermédio de relatórios dos serviços prestados, além da comunicação de acidentes de tráfego.

O regulamento previa um controle rigoroso sobre os empregados das empresas, sendo facultado ao órgão a exclusão de funcionários caso os julgasse inconvenientes, de conduta reprovável ou incompatível com o exercício de suas funções em transporte coletivo. Os empregados só poderiam ser admitidos no serviço se possuíssem certificado de conclusão de curso especializado e reconhecido pelo Departamento.

A concessão seria cassada nos seguintes casos: inobservância das cláusulas contratuais e disposições regulamentares; inidoneidade técnica, financeira ou moral; abandono total ou parcial do serviço ou a sua comprovada deficiência; falência ou insolvência do concessionário; alienação, cessão ou transferência da concessão ou de veículos sem expressa autorização do DMBO; modificação de itinerário, sem autorização do Departamento; *lock-out*; quando o concessionário não aumentasse o número de carros depois de notificado; quando veículos de terceiros trafegassem na linha concedida. Nesses casos, os contratos poderiam ser rescindidos de pleno direito, independentemente de interpelação, de notificação judicial ou extrajudicial. No caso de interrupção do serviço ou de seu abandono, bem como no de *lock out*, os bens empregados na exploração do serviço poderiam ser requisitados e utilizados pelo DMBO até que fosse resolvida a questão. As inobservâncias aos preceitos do regulamento seriam punidas com multa e retirada de veículo de circulação ou apreensão.

As tarifas poderiam ser revistas ou alteradas quando variassem os elementos que influenciassem no custo dos serviços concedidos. No seu cálculo seriam levadas em conta as despesas de operação, inclusive tributos, taxa de fiscalização e seguros, provisões para depreciação e renovação sobre o capital investido. A revisão da tarifa seria feita pelo órgão de classe, via requerimento ao DMBO, fundamentada com a demonstração quantitativa devidamente comprovada dos elementos em que fosse baseada. Caso o custo dos serviços concedidos variasse para menos, a revisão seria determinada, independentemente de requerimento, por resolução do Conselho do DMBO. O pedido de revisão de tarifa seria examinado por uma comissão nomeada pelo diretor, da qual seria um membro nato um economista ou engenheiro, baseando-se, além de nos critérios estabelecidos, em dados estatísticos e outros elementos que julgasse necessários.

A gratuidade nos ônibus e lotações de Belo Horizonte, mediante apresentação de passe expedido pelo DMBO, era prerrogativa do governador do Estado, prefeito, secretário de Segurança Pública, chefe do DET, delegado de Ordem Econômica e Social, juiz de Distrito da Vara de Menores, delegado

Regional do Trabalho, diretor, conselheiros, chefes de serviço, divisão e seção do DMBO, bem como de fiscais e membros do Conselho Regional do Trânsito. Os empresários reclamaram desse aumento do número de passes concedidos pelo órgão nos ônibus e lotações, e o presidente do Setransp pediu a sua limitação, pois, caso contrário, as tarifas teriam de ser elevadas para compensar as gratuidades.

Aos proprietários de veículos sem roletas ficava assegurado o prazo até a próxima vistoria anual para dotá-los daquele requisito. O mesmo prazo valeria para que os veículos com apenas uma porta. Assim, adotava-se a tecnologia mais moderna de controle de passageiros: roletas e porta de embarque separada da de desembarque.

Em janeiro de 1964 o DMBO foi transformado no Departamento Municipal de Transportes Coletivos (DMTC), permanecendo com a mesma função na regulamentação então vigente.

A crise político-econômica do País acentuou-se gradativamente. O golpe militar de 1964 causou a ruptura da experiência democrático-populista e mudou o padrão de acumulação de capital e de organização social. Aumentou a centralização política em nível federal e rapidamente concentraram-se os recursos públicos, resultando na forte intervenção do Poder Público no controle da economia.[70]

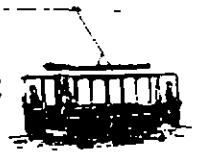
As mudanças não parecem ter intimidado os concessionários, que continuaram pressionando o Poder Público por novos aumentos. O atrelamento entre reivindicações dos empregados e efeitos nas tarifas foi tradicionalmente utilizado no ramo do transporte público, estendendo-se até os dias de hoje. Por seu lado, os empresários sempre alegaram a grande ingerência política no setor, o que dificultava a manutenção e o crescimento dos negócios.

Em fevereiro de 1965 o DMTC passou por sindicância para apuração de irregularidades. Alegando que a Comissão de Sindicância não estava conseguindo cumprir suas tarefas, o prefeito declarou o DMTC sob intervenção e nomeou, para o cargo de interventor, João Batista Sena Freire.[71]

Logo que designado, o interventor anunciou inúmeras mudanças, poucas implementadas. Era sua intenção fazer valer o art. 151 da Constituição, que limitava os lucros da exploração dos transportes coletivos a 20% do custo; exigir o aumento de veículos nas linhas deficientemente servidas; permitir a saída dos veículos do ponto final somente com no máximo

[70] A ESTRUTURA urbana da RMBH: diagnóstico e prognóstico. Belo Horizonte, Plambel, 1986.

[71] PREFEITO decreta intervenção no DMTC a pedido da Comissão de Sindicância. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 26 fev. 1965, p. 2.



seis passageiros em pé, possibilitando assim o atendimento no meio do percurso; proibir os veículos de estacionarem no ponto final, passando ao trajeto circular, como já ocorria no Rio de Janeiro e em São Paulo. Foi criado o *Livro de Reclamações e Denúncias*, que registrava todas as irregularidades apuradas.[72]

Acumulavam-se os déficits com os transportes a cargo da Municipalidade, desde a extinção do DBO. Em 1965 a situação agravara-se muito. Havia na garagem do DMTC cerca de 40 trólebus paralisados por falta de peças, ficando os motoristas e cobradores sem qualquer atividade, onerando a instituição. Ainda assim, foram anunciadas pelo DMTC a extensão do percurso das linhas de trólebus para os bairros Santo Antônio, Santa Efigênia e Santa Tereza, e instalados abrigos de alumínio nos pontos do centro. A partir de 1966, as linhas Santo Antônio e Sion tiveram seus percursos estendidos até a Floresta, implantando-se as primeiras linhas bairro a bairro. Alguns vereadores questionaram essa ampliação, chamando atenção para o fato de que os trólebus serviam os bairros de maior poder aquisitivo e eram subvencionados pelo poder municipal.

Os reajustes seriam concedidos, a partir de então, em percentuais diferenciados, funcionando como corretivo para as distorções no sistema, uma vez que as linhas com percurso mais curto eram as mais lucrativas, e as de percurso longo, em grande parte, deficitárias. Durante os debates sobre aumentos na Câmara, que agora era responsável pela homologação dos reajustes, novamente foi proposta a implantação de passagens por seções como forma de penalizar menos os moradores em bairros distantes. O interventor anunciou a sua intenção de extinguir os lotações e de não mais permitir as constantes negociações das linhas.

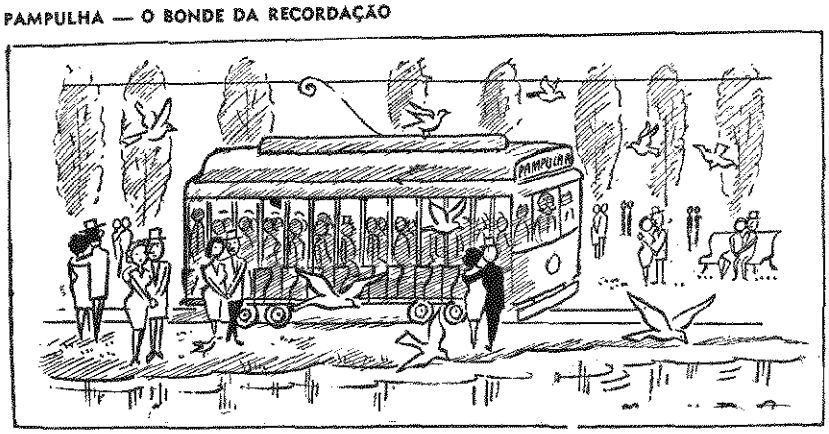
Dentre as medidas para sanar as contas do DMTC, foi extinto o privilégio concedido aos militares, que não pagavam passagens nos coletivos da municipalidade. Ficou acertado que somente quatro vagas em pé seriam reservadas aos militares em cada trólebus, uma tradição dos tempos dos bondes que era mantida. A partir de 1966, somente os estudantes dos estabelecimentos oficiais ou oficialmente reconhecidos passaram a ter descontos nos trólebus, mediante apresentação de carteira de identidade estudantil. Depois dessa medida, o número de cupons vendidos para os estudantes caiu sensivelmente.

Após a nomeação do interventor, o DMTC atuou com mais firmeza e passou a aplicar multas para os lotações sem trocador e a recolher veículos em mau estado. O órgão tentava, ainda, combater as constantes transferências de linhas. Exemplo disso foi o processo aberto contra a

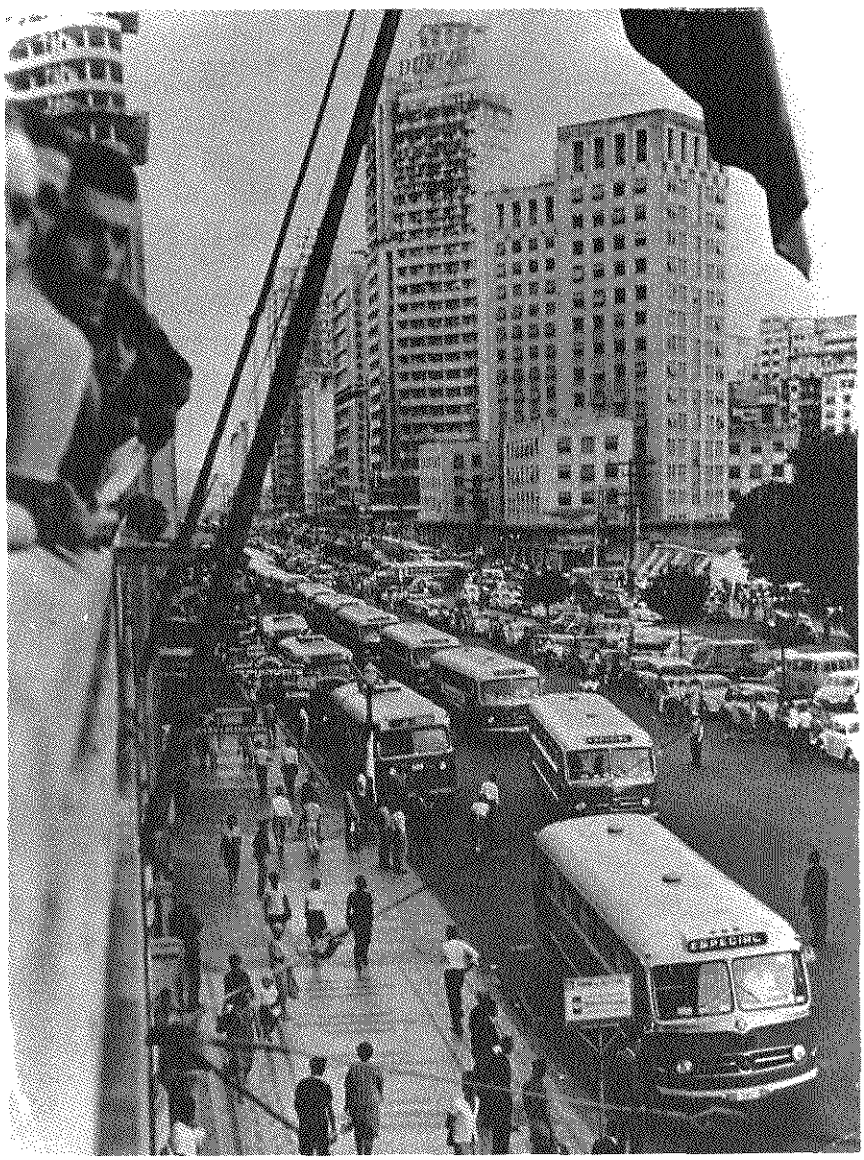
[72] DIRETOR do DMTC anuncia extinção de linhas de lotação e limitação de passageiros em pé. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 25 maio 1965, p. 2.

74 – Antiga Oficina do DBO, vendida após a extinção do sistema de bondes. No local situa-se hoje o Mercado Novo.

PAMPULHA — O BONDE DA RECORDAÇÃO



75 – Em 1964, cogitou-se a implantação de uma linha de bondes na Pampulha. Utilizando os antigos trilhos e carros, o percurso em torno da lagoa teria estações no Jardim Zoológico, na Igreja São Francisco, no Museu de Arte, no Iate Tênis Clube e no Pampulha Iate Clube.



76 – "Os novos e modernos ônibus Mercedes Benz, que agora irão prestar eficiente e confortável serviço à população de Belo Horizonte, durante o desfile realizado (...) pelas avenidas e ruas da cidade" (Diário da Tarde, *1966).*

empresa Irmãos Croce, que havia transferido para a Viação Vitória, sem autorização, a linha Barroca. O DMTC, atuando junto ao DET, criou o chamado "comando misto", para verificação das condições de segurança dos veículos. A operação retirou de circulação cerca de 50 ônibus. Como os proprietários constantemente burlavam as *blitz* do DMTC e do DET, preparando os carros com peças e equipamentos de segurança que depois eram retirados,[73] o Corpo de Bombeiros chegou a agir com inspeções surpresa impedindo o tráfego de veículos sem extintores de incêndio.

Nos momentos de maior rigor na fiscalização, os motoristas eram, sem dúvida, os mais pressionados. Se corriam, recebiam as multas do DET. Se reduziam a velocidade e se atrasavam, ouviam reclamações de usuários e de concessionários. Além disso, dirigir em Belo Horizonte era muito difícil. Os postes de bondes continuavam no meio das ruas e só foram retirados no início dos anos 70. Estudo publicado na imprensa abordava o trabalho dos empregados no transporte coletivo, submetidos a condições estressantes, que abalavam os aspectos físicos e mentais do indivíduo devido ao trânsito cada vez mais intenso, à precária tecnologia do material rodante e às extensas jornadas de trabalho.[74]

A população tentava reagir contra a má situação dos transportes. Em fevereiro de 1965, dois episódios poderiam ter originado atritos sérios se não fosse a intervenção da polícia. No bairro São Bernardo, o incidente foi provocado porque o primeiro veículo da linha não trafegou no horário previsto, acarretando atraso para um grupo de trabalhadores. Mais tarde, quando surgiu o lotação, a população ameaçou depredá-lo. Na linha Barreiro, a empresa, que recentemente havia monopolizado os transportes na região, adquirindo as diversas linhas de lotações que ali operavam, aumentou sem autorização os preços das passagens e alterou o itinerário dos coletivos. Novamente houve risco de depredação e pronta ação policial. Duas comissões formadas nos dois bairros procuraram o assistente militar do Executivo municipal, quando foram anotadas as reivindicações e encaminhadas ao DMTC.[75]

Em meados da década de 60, uma série de medidas para a reestruturação do tráfego no centro foi tomada, continuando o processo de priorizar o transporte individual em detrimento do coletivo. Analisando-se a atuação do DMTC, percebe-se que o órgão estava efetivamente preocupado com a desobstrução do trânsito, retirando veículos com menor capacidade e os trólebus, que, implantados em trajetos pouco adequados, provocavam

[73] COLETIVOS burlavam a vistoria do DMTC. *Diário da Tarde*, 22 abr. 1966, p. 6.

[74] ÔNIBUS, essa máquina de fazer neuróticos. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 20 out. 1969, p. 5.

[75] PREFEITURA e polícia se unem no combate aos abusos dos coletivos. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 9 fev. 1965, p. 2.

congestionamentos. Também alteravam os pontos de coletivos a fim de alcançar o objetivo.

As primeiras notícias da intenção da Prefeitura em adquirir veículos com combustíveis líquidos surgiram em julho de 1965. Ao mesmo tempo, as notícias da supressão do trólebus Cruzeiro eram veiculadas sob a alegação de que esse transporte não era prestigiado no local, sendo usado por *"...bombeiros indo ou voltando para seu quartel e que viajam de graça e as domésticas, que só criam problemas..."*.[76]

Houve modificações do tráfego no centro e estudos para implantação de divisão zonal dos coletivos nos principais corredores de tráfego. Em 1966 foi feita uma tentativa para entrosamento dos diversos órgãos responsáveis pelo trânsito. Ficou acertado que a Prefeitura, o *DET*, o *DER* e o *DNER* estudariam soluções para o trânsito. A Prefeitura acolheu o pedido do DET para construir ilhas de orientação do trânsito em diversos pontos. Os pontos de parada da Praça Raul Soares seriam retirados e os ônibus parariam no centro apenas o tempo suficiente para embarque e desembarque. O controle de horário seria feito nos pontos terminais dos bairros. Cogitou-se também da transferência de todas as paradas para ruas próximas ao centro; essa medida foi considerada mais acertada. A retirada dos pontos de ônibus da região era reivindicada pela Associação Comercial, que os queria cada vez mais afastados do centro.

Outra medida discutida foi a extinção dos pontos finais no centro, com todas as linhas tendo pontos terminais apenas nos bairros. A proposta era do DET, para desafogar o trânsito e estava sendo discutida com a União dos Varejistas, a Associação Comercial e a Federação do Comércio, entidades diretamente interessadas. Várias tentativas foram feitas, mas os hábitos arraigados dos usuários, a pouca fiscalização do poder concedente e a atuação contrária do empresariado, que se interessava pela quantidade de passageiros nos ônibus, já que seus lucros vinham da superlotação, dificultaram a implantação do sistema, que só se viabilizaria nos anos 80.

Em 1967 o DET fez novo plano para os pontos no centro. Essa região foi dividida em cinco zonas: norte, sul, leste, oeste e nordeste, para distribuição dos itinerários. O plano previa novamente a transformação de todos os veículos em circulares. A idéia era antiga e só funcionava no papel. O plano estipulava a redução dos itinerários de coletivos pelo centro e o afastamento de seus pontos da Praça Sete. As mudanças geraram insatisfação nos moradores de diversas regiões. O caso de maior repercussão na imprensa foi o chamado "Memorial dos Coronéis", pedindo a volta dos ônibus e lotações Santa Efigênia ao antigo itinerário e assinado por diversos militares.[77]

[76] EM ESTUDO a supressão do trólebus Cruzeiro. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 20 jul. 1965, p. 2.

[77] MEMORIAL dos coronéis pede volta de lotações. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 31 ago. 1967, p. 5.

Em dezembro de 1967 foi concedido reajuste de 40% nas tarifas dos coletivos, com a condição de que a frota fosse renovada. Os concessionários fizeram, então, a encomenda de 120 novos chassis à Minas Diesel, com capacidade para 36 passageiros assentados. A nova frota foi financiada pelo Banco Moreira Gomes, pertencente ao grupo Geraldo Corrêa, a um consórcio de empresários. Havia nessa época a intenção clara do DMTC de aumentar a capacidade dos veículos em tráfego, retirando as antigas lotações.[78] Em 1968 o DMTC retirou de circulação todos os veículos com capacidade inferior a 29 lugares, acabando definitivamente com essa modalidade de transporte.

A portaria para a implantação de números em acrílico nos coletivos foi baixada em novembro de 1968 e dava aos concessionários noventa dias de prazo para seu cumprimento. Os veículos passaram a ser identificados pelos números na parte frontal superior e iluminados à noite. Esse sistema vigorou até 1982, quando a Metrobel criou um novo ordenamento dos coletivos.

O DMTC proibiu, nesse mesmo ano, o hábito de fumar nos veículos e criou uma "Escola de Educação e Boas Maneiras" para condutores e motoristas, cuja contratação passou a ser condicionada ao curso no órgão.

O DMTC já havia acabado com a linha de trólebus Cruzeiro em 1966, alegando que essa era a mais deficitária do sistema. O material de sua rede aérea foi utilizado para desviar o tráfego dos trólebus em uma mão de direção da rua da Bahia. Em fevereiro desse mesmo ano as passagens de ônibus, lotações e trólebus também tiveram reajuste de preços. Esse fato revelou que o sistema elétrico estava ficando com tarifas cada vez mais próximas das tarifas dos ônibus e lotações. No caso do trólebus Barroca, os preços foram reduzidos, para haver concorrência com os ônibus e lotações para o local. Percebe-se, nesses casos, a inversão do processo ocorrido na virada da década de 60, quando as tarifas inferiores dos trólebus recém-instalados garantiam a maior competitividade do sistema administrado pela Municipalidade. Novamente, por má administração, o transporte a cargo do Poder Público tornava-se cada vez mais deficitário.

Por intermédio de concorrência pública, foram adquiridos pela Municipalidade 15 veículos a óleo diesel da Mercedes-Benz, para as linhas Dom Cabral e Circular. A Dom Cabral servia aos moradores de casas populares da Gameleira e do IPUC (atual Pontifícia Universidade Católica

[78] É MUITA gente para tão poucos lugares. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 13 nov. 1967, p. 13.

de Minas Gerais), recém-transferido para o local. A linha Circular atendia aos deslocamentos no centro e aos funcionários que trabalhavam na região da Praça da Liberdade.[79] Em meados do mesmo ano foi inaugurada uma nova linha de ônibus operada pelo DMTC, para Vilas Reunidas, loteamento da Cidade Nova.

Tais iniciativas do órgão público, mantendo linhas de ônibus próprias, significavam, segundo o DMTC, uma tentativa de aumentar sua receita, que vinha registrando altos prejuízos com o sistema de trólebus. Efetivamente, significavam o início do processo de substituição dos trólebus. Foi evidenciada a versatilidade dos novos veículos que, independentes dos cabos de força, podiam contornar qualquer obstáculo, contribuindo para desembaraçar o trânsito. A comparação com os trólebus era feita com destaque para menor custo operacional dos ônibus a diesel, que contribuiriam para reduzir o déficit do órgão. As linhas Dom Cabral e Circular eram apresentadas como responsáveis pelo futuro crescimento da receita do DMTC. Segundo seu diretor, os ônibus a diesel continuavam melhorando a sua renda.[80] Isso afirmava a vantagem econômica dos ônibus a diesel sobre os trólebus, sugerindo a tendência para a sua substituição total, o que viria ao encontro dos interesses das montadoras e dos empresários.

Enquanto uma comissão estudava a possibilidade de venda do DMTC, fazendo o levantamento do patrimônio, da receita e despesa, o prefeito de Recife, Antônio da Silva Lucena, formalizou a proposta de troca dos trólebus e da respectiva rede aérea por veículos a diesel, zero quilômetro, adquiridos em São Paulo.

Os argumentos para a retirada dos trólebus foram o alto custo da energia elétrica em Belo Horizonte, a topografia acidentada, curvas de 90 graus em ruas estreitas e a maior flexibilidade dos veículos a diesel. No bojo das negociações sobre os trólebus, ganhou força a idéia de que o serviço de transporte coletivo deveria pertencer à iniciativa privada, encarregando-se o DMTC apenas da fiscalização.

Em outubro de 1966 foi publicado um parecer do engenheiro Norton Starling, favorável à referida troca e enfatizando que a atuação do DMTC se restringisse ao seu papel de poder concedente e fiscalizador, vendendo os ônibus elétricos e alienando as linhas para a iniciativa privada.[81] Assinado

[79] A linha circular tinha o seguinte itinerário: Praça Rui Barbosa, Santos Dumont, Paraná, Raul Soares, Bias Fortes, Liberdade, Brasil, Hugo Werneck, Alfredo Balena, Afonso Pena, Praça Rui Barbosa.

[80] ÔNIBUS elétricos vão render 500 milhões. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 24 jan. 1967, p. 2.

[81] ÔNIBUS trocados por tróleis serão vendidos a firmas particulares. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 28 out. 1966, p. 2.

77 – "Acabou-se a nossa era dos ônibus elétricos, que não chegou a durar doze anos. Os sete últimos que ainda estavam correndo pelas linhas remanescentes pararam estes dias, porque o DMTC chegou à conclusão de que assim dariam menos prejuízos (...). Os ônibus eram um sucesso quando chegaram aqui (...). Todo mundo queria andar neles, porque o espaço era muito grande, ninguém ia no aperto. Bairro que possuía ônibus elétrico era considerado privilegiado. A realidade não demorou a ser demonstrada, quando se criaram novas linhas, atendendo bairros como a Serra e Santo Antônio. As curvas em noventa graus eram um obstáculo para o enorme veículo, que em alguns lugares tinha de fazer manobras que paravam todo o trânsito. E as subidas longas e fortes exigiam aumento de consumo da energia elétrica que a cada dia subia de preço. Como se tudo isso não bastasse, os 'troleys' *começaram a sofrer mais que os outros veículos os resultados do aumento de carros na cidade. Inúmeras vezes acontecia que eles ficavam parados na rua, à espera de uma solução para acidente ocorrido à sua frente, que eles não podiam contornar, por causa do seu cativeiro ao cabo aéreo"* (Diário da Tarde, *1969).*

o contrato de venda com a Prefeitura de Recife em março de 1967, os ônibus a diesel substituiram os trólebus nas linhas Santo Antônio e Serra.

A venda de 50 trólebus para Recife foi um péssimo negócio para a Municipalidade. De valor unitário superior aos dos carros a diesel, foram trocados na paridade de um por um. A Prefeitura de Recife exigiu ainda 1.000 metros da rede aérea para cada veículo adquirido, argumentando que o transporte ficaria muito caro. A proposta foi recusada pela Prefeitura. O transporte dos trólebus para Recife foi iniciado em fevereiro de 1967, com o envio de oito veículos. O restante foi transportado mensalmente, três veículos em cada remessa. Na troca dos trólebus, o material aéreo e as subestações foram avaliados em 500 milhões de cruzeiros, utilizados na indenização dos funcionários do DMTC. Em nome da modernidade, mais uma vez, dilapidou-se o patrimônio público.

O gradativo afastamento do Poder Público na operação de transportes coletivos impulsionou a iniciativa privada. A rede de ônibus, já em contínuo crescimento, encontrou facilidades ainda maiores para expandir. O trem de subúrbio, nesse período, enfrentou a concorrência dos ônibus, registrando queda de demanda. Se no final dos anos 50 havia projeções otimistas para os trens suburbanos, a realidade em 1968 mostrou-se adversa, já que somente 400 pessoas embarcavam diariamente no Barreiro. A cara manutenção do sistema elétrico levou à substituição pelo sistema diesel-elétrico, usando-se os mesmos carros. O número de viagens entre o Barreiro e o Centro caiu de 12 para 8. O ramal para Raposos, no entanto, apresentava situação mais estável. O local era servido por dez horários, quase sempre cheios.

Certamente a rigidez no trajeto, poucas paradas intermediárias, muitas vezes distantes dos locais do trabalho e das regiões mais movimentadas do centro, e a inexistência de linhas de ônibus coletoras contribuíram para a decadência dos trens de subúrbio, preferidos apenas por pessoas de baixo poder aquisitivo.

Começaram a surgir nessa época boatos e pressões para venda das linhas de propriedade do DMTC, colocando-se os concessionários de ônibus como aptos para operá-las. Surgiam ainda versões sobre a própria extinção do DMTC, negada oficialmente, apesar da desativação dos trólebus. O departamento confirmava a manutenção das 11 linhas de ônibus que faziam os itinerários de Santa Tereza, Sion, Santa Efigênia, Santo Antônio, Dom Cabral, Coração de Jesus, Circular, Serra, Barroca, Carmo, Cruzeiro e Serra-Aimorés.

Em dezembro de 1968, o prefeito Souza Lima surpreendeu a população ao dizer que não queria o DMTC *"fazendo concorrência com os concessionários de transporte coletivo"* e que, na sua opinião, o órgão passaria a ser um aparelho concedente e fiscalizador. Segundo ele, as linhas de ônibus

e as oficinas deveriam passar aos empregados, que as explorariam através de uma cooperativa, não sendo, portanto, prejudicados com a mudança proposta.[82]

Os trabalhadores do DMTC mobilizaram-se para garantir ao menos uma indenização em dinheiro. Lembravam a situação dos antigos motorneiros e condutores demitidos do DBO e indenizados com Letras do Tesouro. Os temores tornaram-se realidade quando, em dezembro de 1968, o secretário municipal da Fazenda afirmou que o projeto para a extinção seria enviado à Câmara. Os empregados receberiam indenização após a venda dos ônibus recentemente adquiridos pela Municipalidade. Os trabalhadores do DMTC esforçaram-se para que os funcionários com mais de 50 anos fossem remanejados para outros órgãos. Buscaram aliados na Câmara dos Vereadores, Delegacia Regional do Trabalho, Episcopado, conseguindo a realocação para muitos deles.

A imprensa destacava, em maio de 1969, nova campanha contra o DMTC, acusado de operar mal as suas linhas de ônibus e trólebus, mantidas em condições inadequadas.[83] Havia neste ano 99 concessionárias: 8 individuais e o restante sociedades por cotas ou anônimas. A linha com maior número de carros era a do Barreiro (24 veículos) e a menor a do Bonfim (4).

A Prefeitura terminou por vender para Recife os 9 trólebus ainda em circulação[84] e transformou o DMTC em Superintendência Municipal de Transportes (SMT), em 1969. São definitivamente suprimidos os modos de transportes movidos à energia elétrica: os bondes, em 1963, e os trólebus, em 1969. A saída da Municipalidade do sistema de transportes coletivos deu se de forma lenta, com a deterioração progressiva dos serviços prestados. Não houve nenhum planejamento na estruturação das linhas de trólebus ou na substituição do sistema pelos veículos a diesel. No momento da privatização havia nas linhas exploradas pelo serviço público cerca de três carros por linha. O reduzido número não dava a menor competitividade à Municipalidade diante dos serviços privados. Nesse processo de extinção lenta da atuação do Poder Público no setor, os maiores prejudicados foram, sem dúvida, os usuários e os funcionários do órgão. Estes tinham salários menores que os dos empregados na iniciativa privada. A manutenção não

[82] DMTC acaba e paga os operários com ônibus. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 7 dez. 1968, p. 5.

[83] NOSSOS ônibus ruins. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 5 maio 1969, p. 2.

[84] Embora a Prefeitura de Recife tenha contratado a compra de 50 trólebus pertencentes a Belo Horizonte, com a elevação do preço dos veículos a diesel, somente 41 veículos foram entregues à Municipalidade. Restavam, portanto, 9 ônibus elétricos circulando na capital, além dos 4 veículos adquiridos em 1953 que não tinham mais condições de uso.

era satisfatória, ocorrendo casos de veículos parados durante meses à espera de reposição de peças.

Souza Lima foi o primeiro prefeito a defender a idéia do metrô entre a Gameleira e o Horto, aproveitando o leito do Arrudas. Com a retirada dos trólebus e as notícias do metrô em São Paulo, o assunto começou a ser ventilado. No final dos anos 60, os estudos para a implantação do metrô em Belo Horizonte detectaram cinco eixos de crescimento: a oeste, para Contagem e Betim; a norte, para Venda Nova; a nordeste, para Santa Luzia; a noroeste, em direção à Ressaca; a leste, para General Carneiro. A região oeste, devido ao crescimento vertiginoso de Contagem, foi escolhida para a primeira linha. O estudo indicava dois trajetos: o primeiro, considerado mais caro, utilizaria o leito da Central do Brasil. A segunda opção seria uma linha vinda do Horto, passando sob a avenida Francisco Sales, Praça Rui Barbosa, e ao longo da avenida Amazonas. O plano previa linhas de ônibus locais, a partir de zonas de influência das estações do metrô, que transportariam as pessoas nos trajetos curtos até suas residências. Foi destacado que um sistema de transporte coletivo, tal como estava implantado, numa cidade com apenas duas avenidas radiais (Amazonas e Antônio Carlos), e totalmente baseado nos ônibus, geraria um colapso no sistema de trânsito.[85] Mas o projeto não teve prosseguimento.

A Prefeitura iniciou a transferência das antigas linhas de trólebus e de ônibus, sob sua operação, aos particulares em janeiro de 1970. Quando da abertura da concorrência, todas foram adquiridas por concessionários de Belo Horizonte, exceto a linha Dom Cabral, adquirida por um grupo financeiro de Uberaba. A transferência foi gradativa; ainda em junho de 1970 a Municipalidade explorava dez linhas com trinta ônibus. Em agosto os concessionários impetraram ação judicial contra a Prefeitura com o objetivo de suspender a venda das linhas de ônibus do antigo DMTC. Reivindicavam a preferência sobre as linhas que estavam sendo vendidas caso os trajetos incidissem sobre as linhas por eles operadas, fundamentando-se no regulamento de 1963, ainda em vigor. As empresas que acionaram a Justiça foram: Viação Santa Tereza, Carmo-Sion, Globo e Capivari, solicitando as linhas Dom Cabral, Circular I e II, Santa Efigênia e Coração de Jesus.

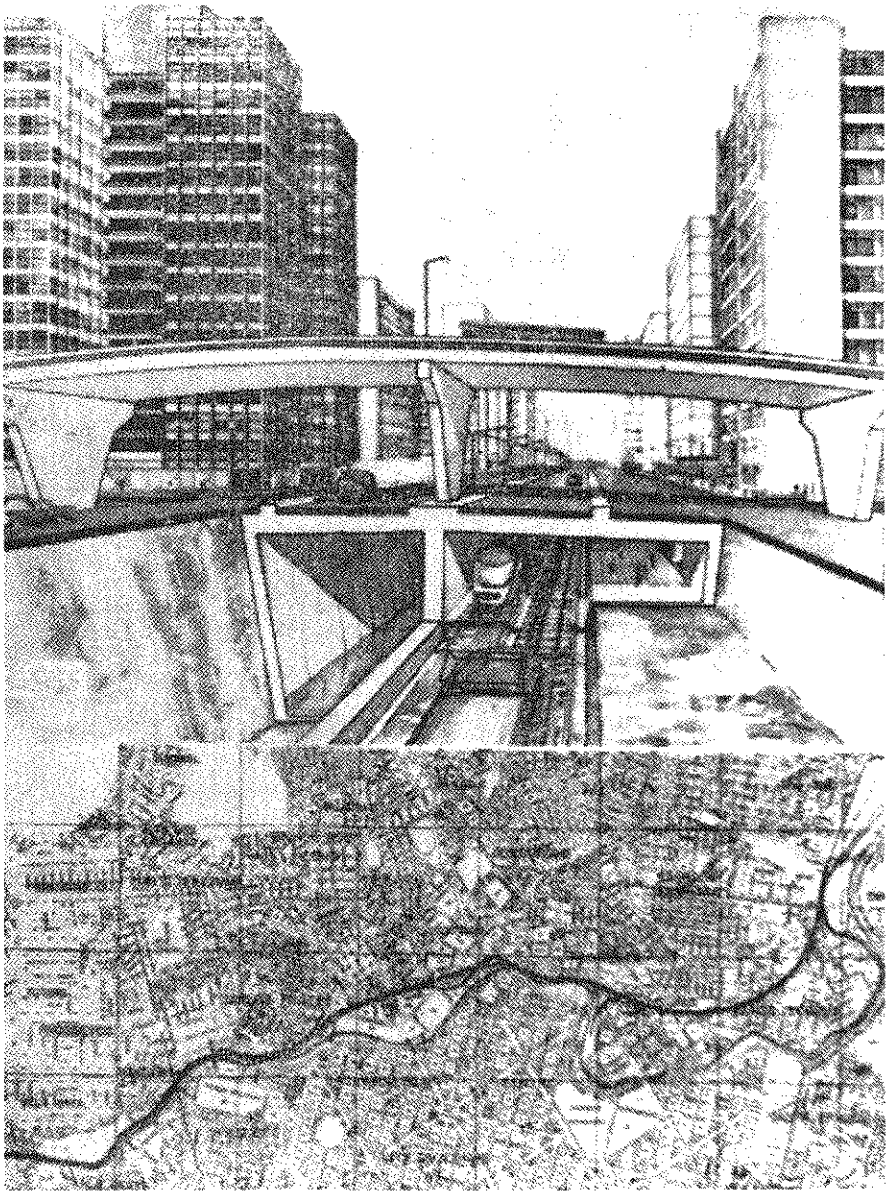
No final dos anos 60 era quase total a modalidade ônibus no sistema de transporte coletivo, com uma pequena parcela utilizando o trem de subúrbio. As empresas concessionárias estavam mais organizadas, desaparecendo os proprietários individuais. A tecnologia disponível (com ônibus a diesel, porta de embarque e desembarque, catraca) e maior

[85] POR QUE a cidade precisa do metrô. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 26 maio 1969, p. 6.

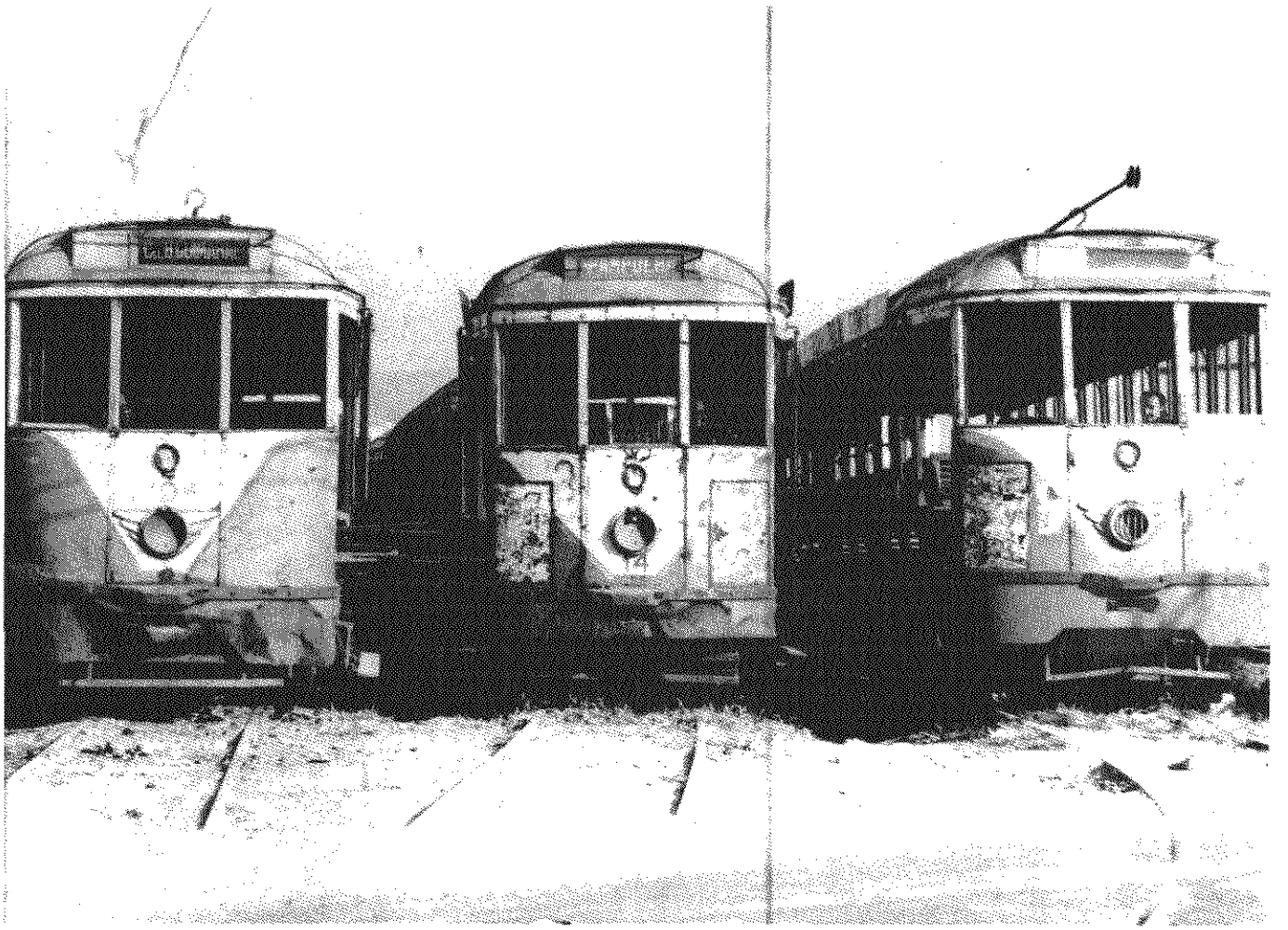
padronização da frota trouxeram melhorias relativas ao transporte coletivo. Houve uma maior atuação do sindicato dos empresários, principalmente na busca de aumentos tarifários e na união da classe, que se refletiria nos anos seguintes. Essa reestruturação significou o início de um novo período na gestão dos transportes coletivos em Belo Horizonte, *"que passou a ser exclusivamente explorado pelo setor privado, sob o regime de serviço de utilidade pública, ocorrendo apenas onde e quando assegurava aos concessionários a remuneração do capital investido."*[86]

Esse quadro inseria-se no panorama mais amplo do País, no qual o modelo fundado no transporte movido a derivados de petróleo – então de baixo custo – impôs-se durante as décadas de 50 e 60, concentrando-se as políticas públicas do setor no financiamento da expansão e melhoria da infra-estrutura rodoviária.

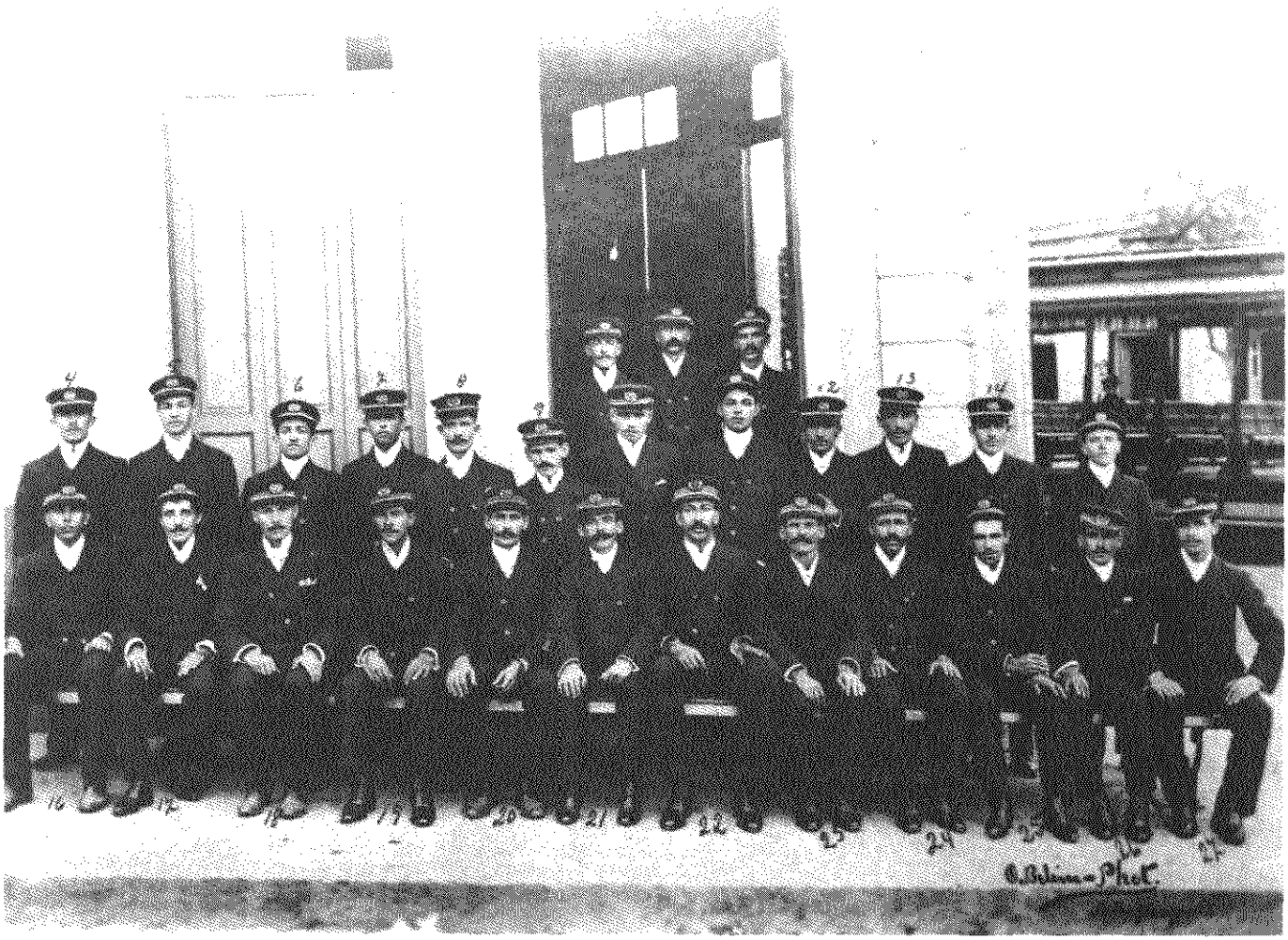
[86] GOUVEA, R. G. *Op. cit.*, p. 83.



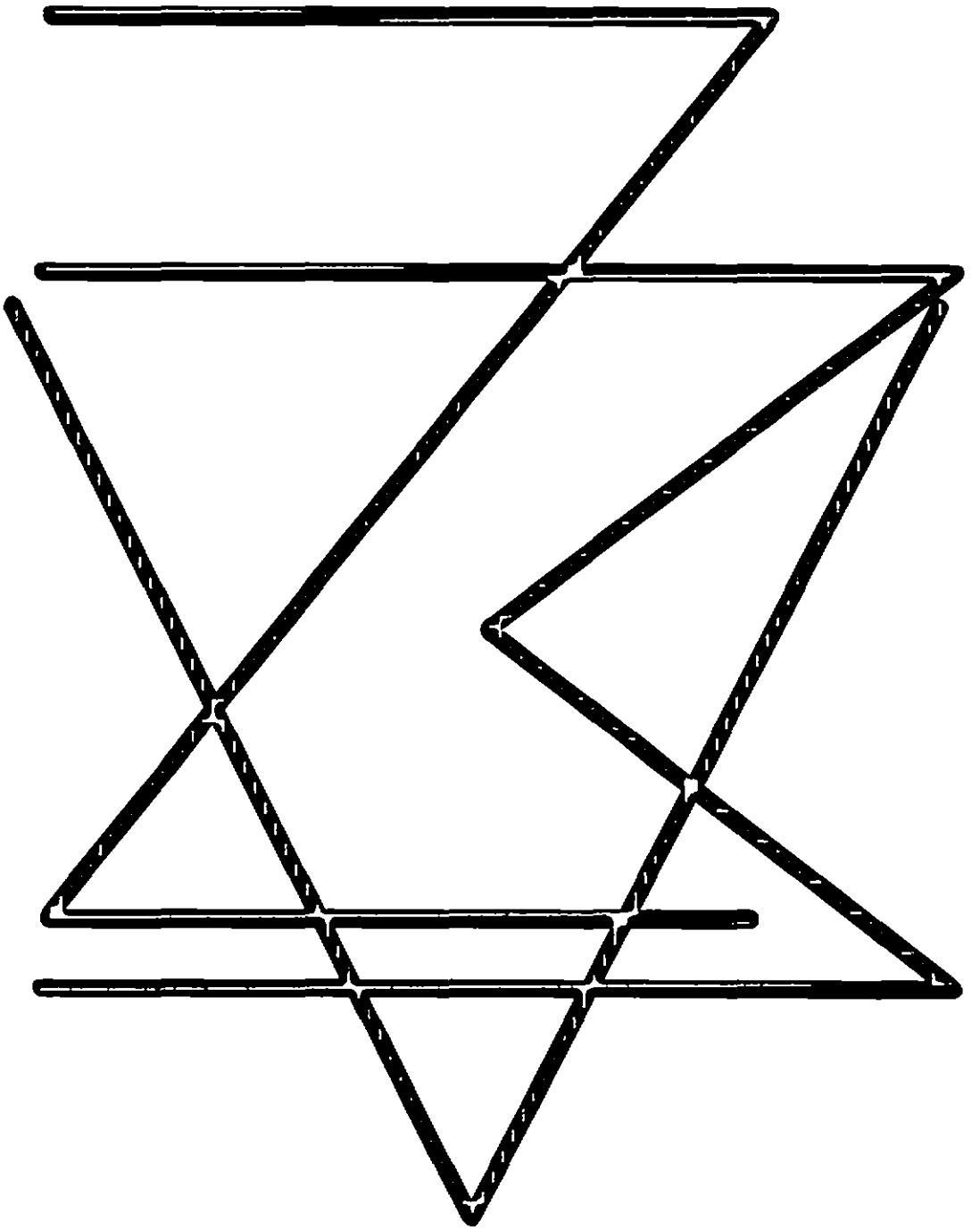
78 – "A antevisão apresentada nesta montagem é a de um metrô com aproximadamente 8,4 quilômetros correndo da Gameleira ao Horto Florestal. Rebaixa-se o leito do Arrudas, mergulham-se as linhas da EFCB e Centro-Oeste num trecho de 7,0 quilômetros e 1.400 metros de túnel da Estação da EFCB ao Horto, procurando a superfície. O conjunto a ser feito a céu aberto, será capeado para constituir um 'freeway' *para os transportes rodoviários de longo percurso"* (Diário da Tarde, *1968).*
Trecho do cartão de visita do prefeito Souza Lima, em que ele anunciava a construção de metrô em Belo Horizonte.

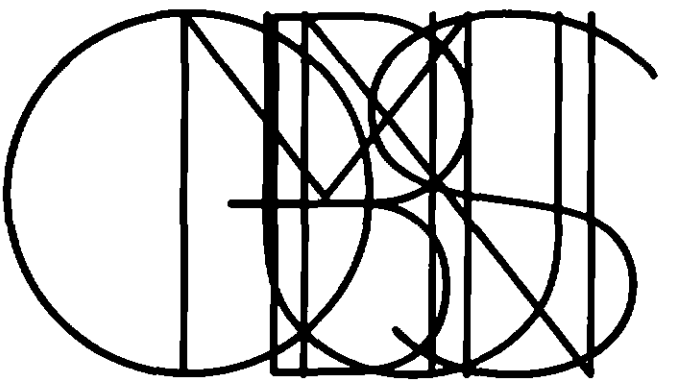


79 – "O 'cemitério' de bondes guarda o símbolo de uma fase do progresso de Belo Horizonte" (Diário da Tarde, *1962*).



80 – "Já foram felizes e recebidos com nobreza até. Foram famosos na cidade. A Praça Sete, com a linha circular, era dêles. O sindicato dêles era o mais forte. Os políticos os cortejavam. Os passageiros os chamavam pelo nome. Hoje, vivem humilhados. Uns são faxineiros, outros porteiros. Alguns até pedem esmolas. Aquêle uniforme cinza, puxado para chumbo, desde 1963,nunca mais foi visto na cidade. Os motorneiros e condutores perderam o seu lugar nos bondes" (Diário da Tarde, *1968).*

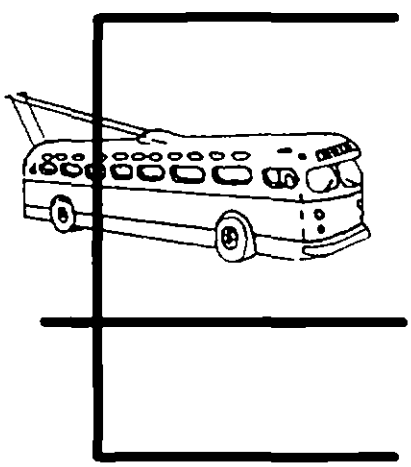




6

A PAISAGEM SE MOVE CADA VEZ MAIS RÁPIDO

A REGIÃO METROPOLITANA E A SUPERMACA DO SISTEMA DE ÔNIBUS



ntre os anos 60 e 70 o País assistiu à consolidação do processo de oligopolização da economia, sustentado pelo Estado com o seu fortalecimento durante o Regime Militar. O governo mineiro teve, então, condições para atrair intensa industrialização por meio de incentivos fiscais, participar do capital social das empresas, abrir-se aos investimentos estrangeiros e colocar-se em situação privilegiada diante de outras regiões. As novas indústrias, preferencialmente, se localizaram na região metropolitana de Belo Horizonte.

A mancha urbana, seguindo as tendências anteriores, expandiu-se para o norte e o oeste. Para o oeste o crescimento foi impulsionado pela ocupação industrial de Contagem e Betim. Para o norte, pela ocupação intensa em Venda Nova, Ribeirão das Neves, Vespasiano e Santa Luzia. A expansão urbana foi menor em direção dos eixos noroeste-Ressaca e

nordeste-Aarão Reis, por falta de vias de penetração. Ao sul, seguindo o eixo da avenida Afonso Pena, a Serra do Curral sempre foi a delimitação natural.

Em Betim instalou-se a Refinaria Gabriel Passos (Regap), criou-se um novo Distrito Industrial, foi implantada a FIAT e suas futuras fornecedoras, a FMB e a Krupp. Em Contagem o parque industrial foi modernizado e diversificado com a criação do Centro Industrial de Contagem (Cinco). Toda essa região tinha como acesso a avenida Amazonas, em processo de saturação.

Essa etapa de industrialização proporcionou um novo padrão de assentamento da classe média em áreas como o Eldorado, Contagem e, posteriormente, na sede de Betim. Simultaneamente, áreas extremamente carentes se formaram nas proximidades das indústrias, acompanhando o sentido do desenvolvimento.

Os programas habitacionais seguiram a tendência do mercado. Enquanto alguns conjuntos localizaram-se nos interstícios da malha urbana, outros se concentraram na periferia. Assentavam-se exclusivamente em função do preço do terreno, nas frentes de expansão dos loteamentos populares, quase sempre em direção aos vazios rurais, constituindo mais uma força de segregação, desagregação e dispersão urbana.[1]

Apesar do peso significativo que o pólo industrial a oeste da região metropolitana exerceu sobre o sistema produtivo regional, e do impacto de grandes equipamentos comerciais – Ceasa, Makro, Carrefour – que promoveram articulações específicas, induzindo novas concentrações, ainda prevaleceu a hegemonia do binômio Centro Metropolitano/Cidade Industrial quanto à macroestruturação do espaço. O centro tradicional adaptou-se para o consumo dos segmentos de menor poder aquisitivo, à medida que o comércio sofisticado se concentrou ao sul da área central, formando o pólo Savassi.

Ocorreu um aumento expressivo da oferta habitacional para as classes de renda alta, comprovado pela verticalização e mudança de identidade de algumas áreas da zona sul, como o eixo da avenida Prudente de Morais – Santa Lúcia, Santo Antônio, São Bento e Luxemburgo. Nesses casos, o processo de verticalização, que já vinha acontecendo, foi reforçado e consagrado pela Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte, aprovada em 1976.

A partir da década de 70, diferentes áreas podiam ser observadas no aglomerado metropolitano como resultado de diferentes processos de ocupação, determinados por fatores como localização de atividades,

[1] A ESTRUTURA urbana da RMBH: diagnóstico e prognóstico. Belo Horizonte: Plambel, 1986.

81 – Ônibus trafegando próximo a uma concentração de estudantes. O objeto de inúmeros protestos dos usuários torna-se, em 1968, meio para manifestação da insatisfação popular.

equipamentos e infra-estrutura implantados pelo Poder Público, e legislações urbanas específicas que geraram a valorização do solo e a marcante distribuição da população.

Destacam-se a área central, enquanto núcleo de serviços e atividades, polarizando toda a região metropolitana; a área pericentral, constituída de bairros de classe alta ao sul, e de bairros mais populares ao norte, a leste e a oeste (Calafate, Gameleira, Padre Eustáquio, Lagoinha, Cachoeirinha, Santa Tereza, Renascença, Santa Efigênia); a área da Pampulha, onde se situavam também grandes complexos de serviço, como o aeroporto, a Universidade Federal de Minas Gerais e o complexo esportivo do Mineirão; a área industrial, situada no vetor oeste (Contagem e Betim); e as áreas periféricas caracterizadas como "dormitórios", pela insuficiência de infra-estrutura e pela concentração de população de baixa renda que trabalhava em outros municípios. Esse processo resultou no deslocamento cotidiano maciço em direção aos locais de trabalho, especialmente no centro, e transformou os transportes coletivos numa questão que envolvia diversos poderes e interesses. Consolidou-se, nesse período, a intervenção e o gerenciamento do espaço metropolitano por órgãos rodoviários estaduais e federais (DER e DNER), privilegiando-se o sistema de ônibus, mas com atuação restrita aos problemas de congestionamento *"mediante obras de engenharia viária"*.[2]

Como mostrou o relatório do prefeito Oswaldo Pieruccetti, relativo ao período de 1971-1974,[3] o vertiginoso crescimento urbano e o aumento excessivo de automóveis causavam congestionamentos diários, reduziam a velocidade dos ônibus e elevavam o custo operacional. A política da SMT, nos seus primeiros anos, restringiu-se apenas a reestruturações no tráfego, prosseguindo com mudanças que vinham acontecendo desde os anos 60. O início da década de 70 foi marcado por alterações nas mãos de direção de várias ruas, sem estudos adequados sobre a melhor localização das paradas de ônibus no centro. Não havia um planejamento global e as mudanças eram feitas conforme as emergências.

Por exemplo, a medida do DET proibindo paradas no centro além do tempo necessário para embarque ou desembarque foi cumprida durante poucos dias. Logo os concessionários retomaram antigas práticas, reassumindo por conta própria os postos de controle de horários na região central. Sem dúvida, faltou fiscalização oficial para se fazer cumprir a portaria:

[2] BARAT, Josef. Transportes urbanos no Brasil: diagnóstico e perspectivas. *Planejamento e Políticas Públicas*. Brasília, n. 6, p. 80, dez. 1991.

[3] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório do quadriênio 71/74, enviado à Câmara pelo Prefeito Oswaldo Pieruccetti*. Belo Horizonte: mar. 1975 (mimeo.).

> *"Quando o DET mandou retirar os pontos, todos foram retirados. Acontece que uma emprêsa desobedeceu e não lhe aconteceu nada. Daí outra emprêsa fêz o mesmo e, com pouco tempo, tôdas voltaram."*[4]

As mudanças nas paradas não resolviam. Apenas transferiam para outras regiões problemas antes restritos à Praça Sete. Os novos pontos finais não agradaram, especialmente aos passageiros da zona norte, pois os ônibus passaram a ter pontos distantes e, para retornar ao bairro, circulavam mais de 1 km no centro, em ruas de trânsito lento. O problema só foi resolvido no final de 1970, com novas paradas e trajetos mais curtos no centro. A população reclamava também contra a não-divulgação das mudanças, e o Detran, antigo DET, continuou alterando os terminais enquanto anunciava um plano definitivo. As paradas eram colocadas muito próximas, misturando filas e gerando confusão. Um dos pontos mais críticos era a rua Curitiba, entre Tamoios e Carijós, onde paravam as seguintes linhas: Betânia; Marajó; João Pinheiro; Alto dos Pinheiros; Vista Alegre; Dom Cabral, ramal Igreja; Dom Cabral, ramal IPUC; Jardim América, ramal Corcovado; Jardim América, ramal Cercadinho. O Detran tentava mudar os pontos para locais afastados, mas a população resistia, e o traçado da cidade era sempre apontado como obstáculo à racionalização:

> *"Belo Horizonte foi construída com um traçado especial – bom só para aquela época – e não temos condições de colocar ônibus rodando da maneira que seria ideal. Quer dizer, o bom seria se todos os ônibus chegassem até ou bem próximo da Praça Sete ou, ainda, rodassem cobrindo as zonas sul e norte. Mas, dentro do traçado esta idéia é impraticável."*[5]

Novo plano foi apresentado pelo Detran em 1972, sugerindo que os ônibus circulassem pela região central sem estacionar, com várias paradas de embarque e desembarque, eliminando-se os pontos finais. O Batalhão de Trânsito (BTRAN) e o Detran acabaram entrando em conflito sobre a retirada dos ônibus do centro. Enquanto esse órgão era contra a medida, aquele era favorável. Como o Detran era o responsável pela regulamentação do trânsito e o BTRAN pela fiscalização, o debate tornou-se acirrado.

Os vereadores da oposição denunciavam a medida como privilégio para os empresários, que teriam itinerários reduzidos. Parlamentares da

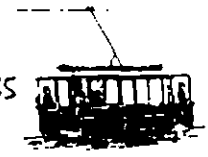
[4] ÔNIBUS fazem ponto no centro. E a portaria do DET? *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 11 jun. 1970, p. 2.

[5] PONTOS de ônibus, a dor de cabeça do Detran. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 7 out. 1971, p. 2.

BIBLIOTECA DA FUNDACAO JOAO PINHEIRO

BIBLIOTECA DA FUNDACAO JOAO PINHEIRO

82 – "Ninguém segura este país": em plena euforia do "milagre" e da Copa de 70, os ônibus veiculam propaganda do regime militar (7/9/1970).



situação defendiam os pontos de embarque e desembarque, como previsto no plano do Detran. Os proprietários de estacionamentos queriam a proibição de carros particulares parados nas ruas do centro, pois seus donos tinham como pagá-los. Os motoristas de táxis e de coletivos defendiam o ponto de vista dos donos desse serviço. Para eles a medida criaria nos mineiros o hábito de usar táxis, só procurados na hora do *rush* ou em dias de chuva. A SMT negou-se a opinar, porque um acordo concedia ao Detran toda a coordenação do trânsito, inclusive dos coletivos. O Detran argumentava que a medida beneficiaria apenas os proprietários de automóveis, enquanto 78% da população usava o transporte coletivo. Essa polêmica perdurou alguns anos sem que nada fosse decidido.

A partir dos anos 70, o Conselho Interministerial de Preços (CIP), responsável pelo controle inflacionário, passou a fixar tarifas para os transportes coletivos. A SMT estudava os custos das empresas de ônibus e enviava as conclusões à Prefeitura e ao CIP para estabelecer as tarifas.

Essa operação, em nível nacional, promoveu maior entrosamento entre os operadores do sistema, que questionavam o critério único na elaboração dos índices. O Sindicato das Empresas de Transportes de Belo Horizonte defendia como ideal o reajuste variando entre 20% e 70%, pois as empresas tinham tarifas extremamente diferenciadas. Havia as que atuavam em itinerários curtos, pavimentados e com grande potencial de passageiros, enquanto outras tinham bom movimento apenas em certas horas, com itinerários longos em pavimentação rudimentar ou sem pavimentação, comprometendo o período de vida útil dos carros. O aumento diferenciado, de acordo com o itinerário, encarecia as tarifas para os bairros periféricos, cada vez mais distantes do centro.

O reajuste concedido em julho de 1972 (15%) foi muito abaixo das pretensões dos empresários, que pediam até 40%. A SMT divulgou uma tabela com cálculos das passagens acima do limite permitido pelo CIP, em percentuais de 25% a 35%. Denúncias obrigaram a SMT a divulgar nova tabela dentro dos valores previstos. Quando foi solicitado outro aumento, em fevereiro de 1973, os empresários acertaram com a SMT a elaboração conjunta do estudo básico para o reajuste, alegando temor quanto ao componente político das decisões do Poder Público, já que *"o prefeito, preocupado com a imagem da Prefeitura junto ao povo depois da elevação da taxa de água, poderia forçar a SMT a dar apenas um pequeno aumento nos coletivos"*.[6] Os concessionários de todo o País se movimentaram em 1974 a favor de reajustes automáticos com relação aos aumentos dos combustíveis.

[6] ÔNIBUS pedem aumento depois do Carnaval. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 22 fev. 1973, p. 3.

As queixas e reivindicações das empresas privadas eram diversificadas: denúncias da utilização, em períodos eleitorais, de critérios políticos para extensão de itinerários; dificuldades na renovação da frota e outras.

A Delegacia de Ordem Econômica (DOE) fez, em 1971, forte campanha contra a sonegação de troco. Um acordo entre a SMT e o sindicato dos empregados no transporte estipulava que o trocador pego em flagrante seria preso, perderia o emprego e teria o nome inscrito no "cadastro profissional" dos concessionários, vetando sua possibilidade de trabalhar na profissão. Para que fosse colocado em liberdade, a concessionária pagaria sua fiança.

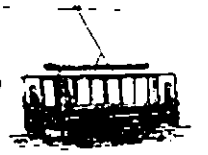
Constantemente os patrões eram acusados pelos trocadores do não-fornecimento de moedas para troco. Restava, como sempre, a palavra de um contra a do outro. Outra causa dos conflitos entre usuários e trocadores era o limite máximo de apenas um cruzeiro, estipulado há dez anos. Algumas passagens custavam quase esse valor, mas mesmo assim os cobradores poderiam recusar a trocar quantias superiores. Algumas empresas, por sugestão da SMT, adotaram o sistema de venda de fichas ou de cupons, ainda nas filas, a fim de atenuar o problema. O arredondamento seria a melhor solução, mas difícil de ser adotada, porque os donos não o aceitavam para baixo e o usuário seria lesado se fosse para cima.

Em abril de 1973 o BTRAN fez uma operação de apreensão e multa de ônibus que circulavam expelindo excesso de fumaça. Foram apreendidos e multados cerca de dez veículos por dia, só liberados depois de reparados. O BTRAN teve o cuidado de não autuar mais de dois carros da mesma linha, para não prejudicar os usuários. Tratava-se de uma das primeiras investidas do Poder Público para controlar o que se tornaria um dos maiores problemas das grandes cidades: a poluição causada pelos automotores.

Na mesma operação foram detectados os problemas rotineiros, sempre denunciados pela imprensa como desrespeito aos usuários, de centenas de ônibus velhos e defeituosos, com poltronas rasgadas, janelas que não abriam ou fechavam, portas que não funcionavam corretamente e falhas mecânicas graves, como falta de freios. Uma reportagem denunciava os três órgãos que tinham a obrigação de fiscalizar os ônibus: a SMT, que dava as concessões e devia exigir nos contratos maior respeito ao usuário; o Detran, que deveria fazer vistorias rigorosas e freqüentes; e o BTRAN, mantendo a vistoria contra a fumaça excessiva.[7] Outra discussão era quanto aos assentos nos ônibus *"bitelões"*, que, apesar de maior capacidade, levavam menos passageiros assentados.

Nos anos 70, com o "milagre econômico", muitos motoristas foram para São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro, atraídos por melhores salários,

[7] DEZ ônibus por dia param de soltar fumaça. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 18 abr. 1973, p. 2.



provocando carência no mercado. Diante do problema, organizou-se uma auto-escola no sindicato dos empregados, pois a única da cidade era cara e dispunha de carros muito velhos. Os empresários viram se obrigados a pagar salários maiores que os estipulados no dissídio coletivo da categoria. Outra medida foi a abertura do mercado de trabalho para as mulheres. Anúncios em jornais pediam que elas se apresentassem para dirigir alguns dos 300 veículos encostados nas garagens por falta de motoristas. A primeira motorista de Belo Horizonte foi Neuília Silva, contratada pela empresa Luis Martins Ltda.

Em fevereiro de 1975 foi apresentado projeto de lei que obrigava as empresas a colocarem tacógrafos, já que os acidentes eram constantes. Os empresários acharam a idéia muito boa, pois, além de evitar acidentes, o tacógrafo aumentaria a fiscalização sobre os motoristas diante da crise de mão-de-obra no mercado: "*...não havendo motorista, há a obrigação de contratar os que aparecem, os quais, geralmente, não têm muito escrúpulo. Sem escrúpulos e sem fiscalização, usam e abusam da direção de um veículo como o ônibus*". Para os motoristas, o tacógrafo era manobra dos patrões para culpá-los de todos os problemas, e lembravam que os salários muito baixos obrigava-os a "dobrar serviço", trazendo cansaço e acidentes.[8]

No período, cresceu muito a demanda por veículos e insumos em relação à oferta dos fabricantes. Conseqüentemente, ocorreu uma grande escassez de pneus, peças mecânicas e outros equipamentos, levando os empresários a formar uma cooperativa no sindicato. A crise da indústria automobilística e dos fornecedores de insumos também impediu a renovação da frota no ritmo esperado.

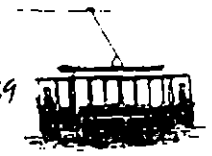
Ainda em 1974 foi aprovado projeto de lei obrigando a Municipalidade a construir abrigos nas paradas, mas somente em outubro de 1975 os primeiros foram inaugurados. Os abrigos foram adquiridos pelo proprietário da linha Vera Cruz e colocados nos pontos terminais na avenida dos Andradas, ao lado do Parque Municipal. Mas o projeto não se expandiu porque só algumas empresas se dispuseram à construção exigida pela lei.

Outra proposta de usuários e vereadores eram as caixas de sugestões em todos os coletivos, fechadas com chaves em poder da SMT. Periodicamente ela analisaria o conteúdo e tomaria as providências. Haveria em todos os ônibus avisos orientando os passageiros nas denúncias de irregularidades, com citação de data, horário, número do carro e descrição do incidente. Surgiu também nessa época a idéia de resolver os problemas nos horários de pico, quando os carros trafegavam superlotados, por meio de horários diferenciados para as diversas atividades – comércio, indústria, escolas.

Mas, em 1975, a SMT desistia definitivamente da fiscalização de passageiros em pé nos coletivos, atribuindo tal atitude aos próprios

[8] TACÓGRAFO nos ônibus: motoristas são contra. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 19 fev. 1975, p. 2.

83 – Uma das primeiras motoristas de ônibus. À presença feminina na direção dos coletivos, a partir de 1974, contrapôs-se forte preconceito.



usuários, que eram contra a limitação. De acordo com a SMT, sempre houve contradição no comportamento dos usuários. Embora a reclamação fosse constante, poucos deixavam de entrar em um veículo já lotado e esperavam pelo seguinte. Em 1966, quando o DMTC mobilizou fiscais para impedir a superlotação, alguns chegaram a ser agredidos pelos passageiros.

O novo dirigente da SMT em 1975, Ocelo Cirino, prometeu maior entrosamento com órgãos de planejamento e fiscalização do trânsito. Um dos projetos seria o fechamento das ruas do centro, permitindo somente o tráfego de coletivos e estacionamento de veículos particulares. Mas, antes disso, o trajeto de todas as linhas de ônibus seria revisto.

Quanto ao uso das laterais dos ônibus para indicação do destino e respectivos números, sugestão feita pela União dos Varejistas, a SMT estudava o assunto, pois as empresas utilizavam-nas para vender mensagens publicitárias. A União dos Varejistas sugeriu também a estação rodoviária como ponto de embarque e desembarque no centro, transferindo para as regiões limítrofes, no início das rodovias-troncos, o embarque em linhas intermunicipais e interestaduais. A medida, segundo os técnicos da SMT, traria problemas imediatos, como filas nas proximidades da rodoviária, provocadas por coletivos sem horário certo, e o alto custo das novas estações. O diretor do órgão declarou que diariamente percorreria um roteiro verificando falhas, como falta de pavimentação, carência de pontos e estado dos veículos. Cerca de 70 estagiários também foram contratados para observarem e anotarem todos os problemas.

As discussões sobre o fim do pontos finais no centro e a criação de linhas interbairros voltaram nesse mesmo ano. Os carros particulares foram proibidos de estacionar no centro através de portaria da Secretaria de Segurança Pública, de setembro de 1975, quando se criou o chamado "polígono amarelo", formado pelas avenidas Olegário Maciel e Santos Dumont e ruas da Bahia e Guajajaras. Na mesma data, diversas linhas tiveram seus itinerários modificados, a mão de direção de algumas ruas foi alterada e vários locais receberam sinalização semafórica. O BTRAN iniciou intensa fiscalização, com a chamada "operação coletivo". A proibição de estacionar no centro aumentou o número de passageiros dos ônibus, e a SMT teve recorde de reclamações.

Duas iniciativas foram tomadas em 1976 sem que houvesse continuidade. Em junho realizou-se o primeiro "passeio dominical". Cerca de mil pessoas, vindas de diversas partes da cidade, participaram de um passeio turístico acompanhadas de guias especialmente treinados. O evento foi organizado pela SMT, Secretaria Municipal de Turismo e Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte. Os empresários cederam os veículos, que apanharam os participantes nos diversos bairros e percorreram o seguinte trajeto: Praça Rui Barbosa, Minas Tênis Clube, Palácio dos Despachos, Praça da Liberdade, Praça da Savassi, Praça Benjamin Guimarães, Palácio das Mangabeiras, avenida Afonso Pena, Prefeitura, avenida Antônio Carlos, Cidade Universitária, Mineirão,

Mangueiras, Igreja de São Francisco, Jardim Zoológico, Museu de Arte Moderna e Aeroporto da Pampulha. A idéia surgiu a partir da constatação de que muitas pessoas não conheciam a cidade, especialmente as dos bairros distantes, cujos deslocamentos se resumiam em ir e vir do trabalho. O passeio foi repetido durante apenas um mês, apesar do grande sucesso.[9]

Outra experiência foi a do ônibus apelidado de "taiobão", fazendo a ligação entre o Ceasa e os diversos mercados, passando pelo Alto dos Pinheiros, Barroca, Centro, Cruzeiro e Santa Tereza. O veículo fazia três viagens diárias. A taxa de utilização era baixa, provavelmente porque o serviço era pouco conhecido e cobrava tarifas bem mais elevadas do que as das linhas comuns. O carro fora planejado para o transporte de mercadorias e comportava somente seis bancos para passageiros. Os dias de maior movimento eram as quintas e sextas-feiras, quando os comerciantes faziam suas compras.

Os empresários apontavam sempre o estado precário das ruas como argumento para a não-renovação da frota. Em 1976 a Superintendência de Desenvolvimento da Capital (Sudecap) iniciou o asfaltamento dos trajetos em 25 bairros.[10] No início de 1976, ônibus fabricados em 1963 ainda circulavam, demonstrando que não havia renovação. Foi montado então um cronograma para a retirada dos modelos 1963, 1964 e 1965 no primeiro semestre. Os de 1966 e 1967 seriam retirados no semestre seguinte.

Desse relato constata-se a freqüente reedição de medidas como inspeções, fiscalizações, campanhas moralizadoras, curso de relações humanas para motoristas e trocadores, ou de regulamentações existentes, leis criando abrigos, limitando o número de passageiros em pé, obrigando à descrição dos itinerários e do quadro de horários nos veículos. O serviço de transportes coletivos apresentava-se a cada dia mais deficiente, reflexo da fraca mobilização e do limitado poder de pressão dos usuários.

A partir de meados da década de 70, entretanto, um novo panorama se desenha na sociedade brasileira. De 1974 a 1984, espaços de participação política foram conquistados. O marco de tal processo foram as eleições de 1974, quando o MDB, partido de oposição, obteve significativa vitória para cargos parlamentares. A eleição de 1978 ampliou esse quadro. Apesar de centralizador e autoritário, o Estado, a partir de então, passou por crescente pressão política dos mais diversos grupos sociais – Igreja, imprensa, associações culturais, sindicatos – e não pôde mais ignorar as questões sociais, elaborando programas habitacionais, de saneamento, de redução de taxas de mortalidade infantil e de transporte.

[9] Mil pessoas no 1º. passeio dominical. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 22 jun. 1976, p. 3.

[10] Foram beneficiados os seguintes bairros no "Plano de Asfaltamento de Vias de Transporte Coletivo": Floramar, Vila Cloris, Santa Monica, Serra Verde, São Gabriel, Guarani, Maria Goreti, Vila Brasília, Califórnia, Jardim Alvorada, Caiçara, Aparecida, Alto do Colégio Batista, Itamarati, Serrano, Pindorama, Betânia, Nova Barroca, Brasil Diniz, Saudade, Bairro Industrial, Jatobá, Jatobá Inconfidencia e Vilas Reunidas.

84 – Falta de abrigos, atrasos, filas: a população vivencia no cotidiano a saturação da área central e as dificuldades dos transportes.

O Poder Público, em suas diversas instâncias, começou a responder aos crescentes problemas urbanos. A Lei Complementar n. 14, promulgada em julho de 1973, institucionalizava as oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras, inclusive a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), estabelecendo, como interesse metropolitano, uma série de serviços comuns aos municípios que integravam cada região, dentre eles os de transporte e o sistema viário. Para focalizar a execução desses serviços, a mesma lei previa a sua concessão a entidade estadual, constituindo, para tanto, empresa de âmbito metropolitano.

Naquele momento, a Fundação João Pinheiro – órgão de planejamento do Estado – contava com um setor específico para o estudo dos problemas e vinha desenvolvendo o Plano Metropolitano de Belo Horizonte. Por lei estadual foi criada, em 1974, a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Plambel), autarquia formada pelo grupo técnico oriundo da Fundação João Pinheiro.

Nesse período, órgãos federais, estaduais e municipais tinham atribuições superpostas e desarticuladas sobre o sistema de transporte e trânsito, especialmente quanto à regulamentação das áreas de circulação e a fiscalização do transporte intermunicipal de características urbanas. Em nível federal, atuavam na região: o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), no planejamento, execução e manutenção de anéis e segmentos rodoviários de transposição da RMBH e na construção de vias expressas metropolitanas, e a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), no planejamento e execução do transporte ferroviário de passageiros e cargas.

Em nível estadual, exerciam funções na RMBH: o Plambel, nas atividades de planejamento metropolitano; o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG), no planejamento, execução e manutenção dos segmentos metropolitanos de rodovias estaduais, na regulamentação e fiscalização do transporte intermunicipal por ônibus e na administração do Terminal Rodoviário de Passageiros de Belo Horizonte (Terbel); o Departamento Estadual de Trânsito (Detran), responsável pela regulamentação dos aspectos administrativos e operacionais das vias urbanas, incluindo a sinalização semafórica e estratigráfica, a definição de planos de circulação e a regulamentação das áreas para pontos de ônibus e táxis, carga e descarga de mercadorias e estacionamento, além da fixação de itinerários de coletivos e licenciamento de veículos; o Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais (BTRAN), na execução do policiamento de trânsito.

Em nível municipal, trabalhavam a Superintendência Municipal de Transporte de Belo Horizonte (SMT), exercendo a coordenação e a fiscalização das linhas de ônibus e respondendo pela concessão às empresas privadas dos serviços de transporte coletivo; a Superintendência de Desenvolvimento da Capital (Sudecap) e a Superintendência de Desenvolvimento de Contagem (Sudecon), no planejamento e execução de obras no sistema viário.

Os estudos de planejamento urbano para a região metropolitana foram definidos em grandes linhas no Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social (PDIES), elaborado pelo Plambel, onde havia três níveis diferentes de abordagem, correspondentes a três planos distintos: o Esquema Metropolitano de Estruturas (EME), para o nível da região metropolitana; o Plano de Ocupação do Solo (POS), para a aglomeração metropolitana; e o Plano para Área Central (Pace), que tratava do centro de Belo Horizonte.

O EME apoiava-se na necessidade de descentralização e no papel indutor do transporte de massa na distribuição da população e das atividades. Sugeria a criação de um subcentro metropolitano na região de Betim, justificada por uma pesquisa realizada entre as lideranças da região metropolitana de Belo Horizonte e pela recente instalação de indústrias no local, apoiadas com incentivos do Estado. Previa-se também a Via Expressa Leste–Oeste e um trem metropolitano ligando Belo Horizonte a Betim. Essas propostas estavam calcadas na previsão de que o número de habitantes da região de Betim e Contagem aumentaria de forma a justificar a antecipação de investimentos pelo Poder Público e mitigar possíveis problemas que surgiriam com o crescimento populacional.

Com base nas diretrizes do PDIES, que definiam os aspectos da estrutura metropolitana de transporte, o Modelo Metropolitano de Transporte Integrado (Monti) foi elaborado pelo Plambel em 1974-1975, definindo as políticas de transportes, os programas e os projetos a médio e longo prazos, abordando os aspectos intermodais de transporte e a hierarquia viária, conforme as estratégias de desenvolvimento para a RMBH. Esse modelo propunha projetos físicos, operacionais e institucionais, dentre eles a criação de uma empresa que gerenciasse todo o sistema de transporte da RMBH. O Plambel tornou-se, pois, o embrião dessa nova empresa, para onde foram transferidos os técnicos envolvidos com os projetos.

Em 1975, o *I Simpósio Sobre o Trânsito de Belo Horizonte* buscou um diagnóstico geral baseado nos diversos trabalhos realizados pelo Plambel.[11] As constatações mais importantes do evento, descritas a seguir, demonstravam a situação dos transportes coletivos na RMBH.

O sistema viário apresentava uma disposição radioconcêntrica, ocorrendo uma descontinuidade provocada pela deficiente articulação entre a estrutura viária da malha central reticulada e o restante do sistema pertinente aos bairros. Estes, na maioria das vezes, possuíam apenas uma via de acesso orientada para o centro e nenhuma comunicação entre si, ocasionando crescente movimentação ao longo dos corredores, opções únicas para deslocamentos de média e longa distâncias. Também faltava a hierarquização das vias, tornando difícil a caracterização e a compatibilização funcional do ponto de vista da circulação e do uso do solo.

[11] SISTEMA de Transporte de Massa e Coletivos de Belo Horizonte. *In*: I SIMPÓSIO SOBRE O TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE. *Anais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1975.

Os itinerários das linhas se desenvolviam em percursos radiais, tendo como núcleo os terminais localizados na área central, e, como extremos, os pontos situados nos bairros, com exceção de uma única linha circular. Por isso, e pela inexistência de linhas diametrais bairro a bairro, cerca de 300 mil pessoas por dia – 24% do total de passageiros – iam ao centro apenas para trocar de ônibus.

Não existiam vias ou pistas reservadas para o tráfego dos coletivos. O embarque e o desembarque eram feitos na pista de rolamento, junto ao meio-fio. Sem áreas de acomodação para os veículos realizarem tais operações, colocava-se em risco a segurança dos usuários. Os terminais ao longo das vias públicas eram simples pontos de parada, sem oferecer qualquer abrigo ou outro tipo de conforto, e encontravam-se espalhados por toda a área central, mais ou menos ordenados conforme a região a que serviam ou eixo viário que utilizavam.

Os pontos de parada ao longo dos itinerários mantinham distâncias geralmente inferiores a 120 metros, provocando grande desgaste dos veículos, além de aumentar em cerca de 20% o tempo médio das viagens.

A liberação de ruas e avenidas para atender ao volume crescente de tráfego provocou um distanciamento cada vez maior entre os pontos finais, que, paulatinamente, transferiram-se para os limites da zona central, agrupando-se segundo o corredor de tráfego de origem. Assim, quem tomava ônibus para ir ao centro descia cada vez mais distante de seu destino. Com o afastamento gradual entre os terminais, essas pessoas eram obrigadas a se deslocar, em média, 800 metros entre o ponto final da linha de origem e o ponto final da linha de destino. Estabelecia-se, dessa forma, um congestionamento cada vez maior de pedestres nos passeios e vias de conexão de terminais, obrigados a longos percursos a pé para efetuar o transbordo, aumentando bastante o desconforto, o tempo médio de viagem e o custo (duas tarifas).

As tarifas vigentes impossibilitavam uma utilização mais econômica, já que tornava proibitiva a utilização das linhas de longo percurso no atendimento de deslocamentos de curta e média distâncias, o que exigia maior freqüência de ônibus nas linhas de médio e curto percurso, onerando a capacidade das vias. O reflexo principal se fazia sentir no tempo de viagem resultante dessa sobrecarga.

Todos esses fatores configuravam o precário quadro dos transportes coletivos em Belo Horizonte, no momento em que a abertura política permitiu a emergência de novos atores sociais e institucionais.

Ainda distante dos movimentos urbanos mais amplos que caracterizariam a segunda metade dos anos 70, o que os usuários mais enfatizavam era a sua condição de trabalhadores submetidos à demora excessiva nos trajetos, entre a casa e o trabalho, dos ônibus, que, muitas vezes, não tinham condição de tráfego, enfrentando patrões que não aceitavam os problemas como justificativa para atrasos. A população se

85 e 86 – O tempo de passear acabou.
Transitar é cada vez mais um pesadelo.

referia aos ônibus como "lata de sardinha", "chiqueiro de porcos", dando idéia da situação aviltante. Além dos problemas de horário, excesso de lotação, coletivos em mau estado e insegurança, as linhas raramente alcançavam a periferia, numa cidade em acelerado processo de crescimento.

Os bairros recém-ocupados reivindicavam linhas novas. Os concessionários criavam ramais das antigas linhas ou prolongavam as já existentes. Como tudo era resolvido sem a necessária ampliação da frota, os moradores dos antigos trajetos eram prejudicados, passando a utilizar coletivos com índices de ocupação cada vez maiores. Os pedidos de mais carros eram contestados pelos empresários e pela SMT. Afirmavam que a maior oferta de lugares teria como contrapartida o aumento de tarifas, já que o cálculo das passagens era feito com base no coeficiente de aproveitamento dos veículos.

Muitas vezes as solicitações de novas linhas, ramais ou seções partiam de um grupo de moradores, que redigia um memorial, colhia assinaturas e encaminhava a solicitação aos vereadores como forma de pressão. Exemplo disso foi o abaixo-assinado dos moradores do Tirol pedindo a criação de seção no bairro. A linha já possuía seção para os que iam até o Barreiro, mas, como o itinerário era muito longo, os moradores pagavam pelo trajeto até o final. A implantação de novas linhas sempre era recebida com muita festa e o jargão: "Uma antiga reivindicação dos moradores".

Outras vezes eram associações comunitárias que dirigiam reclamações à SMT ou aos vereadores. A Sociedade de Moradores dos bairros Aarão Reis, São Gabriel e Adjacentes enviou carta à direção da Viação Pioneira anexando, inclusive, fotos de filas no ponto final.[12]

Em meados dos anos 70, o governo federal se mostraria como instância pública diretamente interessada na implementação de políticas urbanas, particularmente na questão dos transportes de massa. A crise do petróleo, iniciada em 1973, e o conseqüente encarecimento dos combustíveis ameaçavam, naquele momento, inviabilizar os fundamentos do sistema vigente, inclusive quanto à *"rentabilidade das empresas privadas de transporte coletivo a longo prazo"*.[13]

A compreensão de que os problemas do transporte urbano estavam relacionados a políticas de infra estrutura planejadas sistemicamente fez que, em 1975, surgisse o Sistema Nacional de Transportes Urbanos e o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), a fim de prover recursos para uma política setorial. Seu desdobramento institucional foi a criação, em 1976, da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU).

[12] NOVAS QUEIXAS contra ônibus do São Gabriel. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 3 out. 1975, p. 2.

[13] BARAT, Joseph. *Op. cit.* p. 83.

com *"controle sobre recursos críticos para financiar estudos e projetos no setor"*.[14] A EBTU elegeu como prioridades a modernização dos trens suburbanos e a construção do metrô nas duas maiores cidades brasileiras – Rio de Janeiro e São Paulo – além de outros sistemas, como o de ônibus em faixas exclusivas (São Paulo, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre) e a recuperação de trólebus (Recife, Araraquara e Santos).

Quanto à região metropolitana de Belo Horizonte, os recursos eram para a abertura da Via Expressa Leste – Oeste, da Via Expressa Norte – Sul, e para implementação do Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito (Pacott). Esse plano deveria ordenar os fluxos de veículos e pedestres, remanejar mãos direcionais, otimizar as facilidades do transporte, sinalizar e adequar estacionamentos. Foram convocados para realizar o programa de aplicação dos recursos do EBTU a Secretaria de Segurança Pública (Detran), a Prefeitura de Belo Horizonte (Sudecap e SMT), a Prefeitura de Contagem (Sudecon) e o Plambel, como coordenador. Reconhecia-se que um dos maiores problemas era a falta de melhores vias para o tráfego de coletivos, e que a adequação de infra-estrutura iria exigir dos empresários melhores ônibus e em maior número.

Em 30 de novembro de 1976 foi assinado convênio no valor de 80 milhões de cruzeiros para a renovação da frota, com a participação da EBTU, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, da Finame e do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte. A renovação deveria ser feita em duas versões de veículos padronizados, conforme a topografia da cidade. Um modelo maior que os tradicionais trafegaria nas grandes vias. Nos locais acidentados e ruas estreitas, os veículos de tamanho normal. Teriam motores na parte traseira para evitar vibrações e calor. Os modelos maiores teriam duas portas de entrada e duas de saída.

Além do interesse federal em reduzir a dependência dos derivados de petróleo, restava a preocupação com a ordem social, uma vez constatado o potencial de tensões e conflitos das grandes metrópoles brasileiras.

De fato, nesse período, criaram-se associações de moradores em locais nos quais não faltavam problemas, aglutinando diferentes grupos sociais. Movimentos para a obtenção de água, luz, esgoto, melhoria dos transportes e creches surgiam nas mais diversas regiões. Destaca-se a ação da Igreja Católica, através das Comunidades Eclesiais de Base, na organização desses movimentos.

É importante lembrar que os movimentos de meados da década de 70 não surgem do nada. Experiências e atores do período pré-golpe estavam atuando na sua organização. A afirmação de TELLES sobre as associações criadas em São Paulo é válida também para Belo Horizonte:

[14] AZEVEDO, Sérgio de & CASTRO, Mônica M.M. de. Política de transporte na região metropolitana de Belo Horizonte: o papel da Metrobel. *Revista de Administração Pública*, Belo Horizonte, v. 21, n. 3, p. 83, jul./set. 1987.

> *"...personagens diversos, portadores de experiências vividas em tempos e espaços diferenciados que se cruzavam nos locais de moradia: militantes sindicais contemporâneos das grandes mobilizações do período pré 64 e que faziam a crítica do sindicalismo populista; operários católicos, vinculados à Ação Católica Operárias (ACO) e à Juventude Operária Católica (JOC) que enfatizavam o trabalho de base e a organização de grupos operários em seus locais de trabalho e moradia; padres, freiras, agentes pastorais inspirados na Teologia da Libertação, articulando e organizando as comunidades eclesiais de base; operários que participaram da greve de 68, que faziam oposição ao sindicalismo oficial defendendo a organização de comissões de fábrica como alternativa de uma prática operária independente do Estado; militantes com uma origem vinculada às organizações clandestinas de esquerda, que discutiam as razões de sua derrota nos anos que se seguiram a 1968, fazendo a crítica de suas práticas e orientações políticas; trabalhadores que passaram pelas experiências reivindicatórias dos bairros e pelas comunidades de base da Igreja, antes de se integrarem nos meios da militância fabril e sindical; moradores articulando movimentos em seus bairros e enfrentando um Estado muito pouco sensível às reivindicações populares."*[15]

Surgia também a crença na inutilidade de certos tipos de ação, como abaixo-assinados, pedidos a vereadores e deputados, que redundavam em indiferença ou silêncio dos órgãos responsáveis. O desgaste em busca de canais institucionais era evidente, como enfatizava uma moradora da região do Industrial em carta ao *Jornal dos Bairros*:

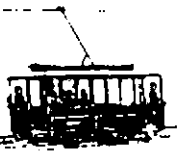
> *"Nós já nos cansamos de fazer abaixo assinado e mandar para as autoridades competentes e até hoje nada foi resolvido. Até parece que o concessionário dos ônibus comprou as autoridades, e por isso eles não resolvem o problema".*[16]

Alastrava-se um sentimento de exclusão e revolta que provocou ações fragmentadas, como depredações, e movimentos mais organizados, como passeatas, greves, ocupação de terrenos e de conjuntos residenciais. Não se deve, entretanto, superestimar esses movimentos que aglutinavam pequena parcela da população, continuando a grande maioria afastada das lutas por melhores condições sociais.

A primeira onda de depredações aconteceu em fevereiro de 1977, quando vários ônibus da Viação Venda Nova foram danificados no centro da cidade. Manifestantes no Pindorama também apedrejaram carros da Viação Lux no meio do itinerário e dois ônibus da linha São Gabriel. Viação

[15] TELLES, Vera da Silva. Anos 70: experiências, práticas e espaços políticos. *In*: KOWARICK, Lúcio. *As lutas sociais e a cidade*. São Paulo: Paz e Terra, 1994, p. 221-222.

[16] CONDUÇÃO e rua. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 15, p. 2.



Pioneira, foram também alvo de destruição. No mesmo mês foi atingido um ônibus Pirajá e houve "quebra" de coletivos do Vale do Jatobá e Lindéia. Em 1978, a onda praticamente desapareceu, registrando-se somente o caso de quatro coletivos do bairro Durval de Barros.[17]

Destacou-se, por suas proporções, o "quebra" dos ônibus da empresa Venda Nova, quando cerca de mil usuários, revoltados contra o atraso, "destruíram" cinco coletivos. A quebradeira só foi contida com a chegada de 60 policiais armados com metralhadoras, bombas de gás lacrimogênio e cães amestrados. Um soldado e vários civis foram encaminhados ao Pronto-Socorro com ferimentos. Passageiros entrevistados atribuíram o conflito às condições de transporte para a região:

> *"Essa linha só se preocupa em aumentar os ramais. Querem pegar todos os passageiros da região, por mais distantes que sejam. Os carros são velhos demais, além de pouquíssimos. A gente chega a esperar uma hora e meia por um ônibus e, quando ele chega, todo mundo se ajunta na porta querendo entrar. Sai até briga de passageiro contra passageiro."*[18]

Outra reclamação era a demora no trajeto entre o trabalho e a residência e vice-versa:

> *"Se eu quero chegar em tempo no serviço, tenho que sair de casa duas horas antes. E para chegar em casa? Largo o serviço às cinco, mas só vou ver meus meninos às nove, morrendo de vontade de jantar. Assim ninguém agüenta, né?"*[19]

Comentando os acontecimentos, o proprietário reconheceu os atrasos e atribuiu o incidente de maior gravidade às obras na avenida Antônio Carlos:

> *"Com o fechamento da Rua Itapecerica e da Avenida Antônio Carlos, os motoristas davam a volta e com o trânsito embananado, só tinham que demorar a chegar e o povo ficou irritado com a longa espera. Não sei de quem é a culpa para esse transtorno no itinerário."*[20]

A empresa adquiriu mais dez carros para a região e, segundo o proprietário, não havia qualquer relação entre o incidente e o aumento de

[17] Para um balanço das depredações ocorridas no período em outras cidades, consultar: NUNES, Edson. "Inventário dos quebra-quebras nos trens e ônibus em São Paulo e Rio de Janeiro, 1977-1981. *In*: MOISÉS, José Álvaro. *Cidade, povo e poder*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 65-91.

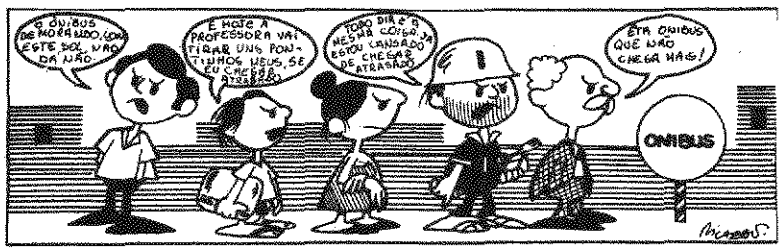
[18] QUEBRA-QUEBRA de ônibus no centro. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 8 fev. 1977, p. 14.

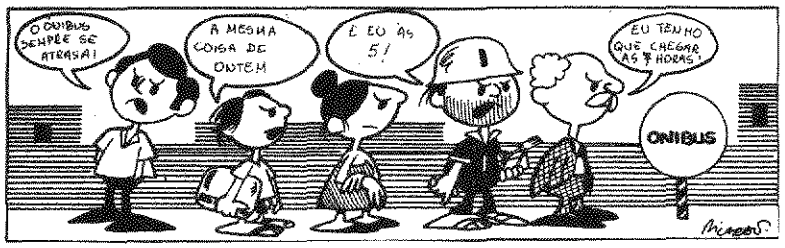
[19] *Ibidem*.

[20] VÊM aí os fresquinhos e mais 500 ônibus novos. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 9 fev. 1977. A região do Barreiro também se encontrava em obras, com a construção do viaduto sobre a via férrea, registrando-se diversos atrasos de coletivos por essa razão.

ANDA!
EU TAMBÉM QUERO IR...
BLAMIR

O BAIRRO
PROFESSORA E PATRÃO TODOS HOJE ESCUTARÃO: "ME DESCUPE PELO ATRASO FOI CULPA DA CONDUÇÃO"
ÔNIBUS


O ÔNIBUS DE HOJE NÃO VEM, ESTE SOL, NÃO DÁ NÃO.
É HOJE A PROFESSORA VAI TIRAR UNS PONTINHOS MEUS, SE EU CHEGAR ATRASADO.
TOMO DIA É A MESMA COISA, JÁ ESTOU CANSADO DE CHEGAR ATRASADO.
ÊTA ÔNIBUS QUE NÃO CHEGA MAIS!
ÔNIBUS


O ÔNIBUS SEMPRE SE ATRASA!
A MESMA COISA DE ONTEM
É EU ÀS 5!
EU TENHO QUE CHEGAR ÀS 7 HORAS!
ÔNIBUS

PÉSSIMA CONDUÇÃO

sua frota, pois os veículos haviam sido encomendados em junho do ano anterior.

A Polícia Federal recebeu um relatório. A imprensa anunciou, ainda, que um funcionário da Companhia de Seguros Minas Brasil iria enviar ao presidente da República, general Ernesto Geisel, um protesto contendo 20 mil assinaturas contra o péssimo serviço em Belo Horizonte. No documento seria anexado um histórico de cada linha de ônibus e suas deficiências.[21]

Os incidentes provocaram um debate com a presença do Plambel, Associação Comercial, Câmara Municipal, Secretaria Municipal de Obras, Detran, BTRAN, Sindicato das Empresas de Transportes Coletivos, Rede Ferroviária Federal e Centro dos *Chauffeurs*, buscando soluções a curto prazo. As propostas foram o fechamento de quarteirões no centro, a expansão do "polígono amarelo", o estabelecimento de zonas exclusivas para o tráfego de coletivos na região central, a criação de vias exclusivas para coletivos e de linhas alternativas para os usuários com maior poder aquisitivo, o remanejamento dos trajetos, a implantação de linhas bairro a bairro e a redução do número de concessionários.

Anunciou-se um plano de renovação da frota, que seria composta por ônibus-padrão da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), com capacidade para 110 pessoas, circulando nos grandes corredores, como as avenidas Afonso Pena, Amazonas, Antônio Carlos, Pedro II, Tereza Cristina, Silviano Brandão e Contorno, e as ruas Niquelina, Platina e Jacuí, dirigidos, portanto, para o transporte de massa.

Logo após as depredações acelerou-se o processo de liberação da verba já contratada com a EBTU, em 1976, e com o BDMG para a renovação da frota. Esses recursos estavam no Banco do Brasil, sem que boa parte tivesse sido utilizada. Segundo o *Diário da Tarde*,

> *"Extra-oficialmente, o que se liberou de informação dá conta de que, desde a metade do ano passado, a SMT (e a Prefeitura também), o Detran e o Plambel brigavam e não se entendiam sobre os critérios a serem usados para utilização do dinheiro da EBTU. Como não se conseguia um acordo, o problema foi sendo adiado e já foram promovidas 18 reuniões para debate do assunto, só agora se iniciando o processo de aplicação do dinheiro, para racionalização do trânsito da Avenida Amazonas, financiamento dos ônibus 'bitelões', racionalização dos itinerários e via expressa".*[22]

Em julho de 1977 foram adquiridos alguns "bitelões" para a linha Venda Nova. Embora os veículos já estivessem em condições, esperavam autorização da Câmara para trafegarem com bancos unitários. Estava em vigor uma lei proibindo esse tipo de banco. Foi apresentado projeto modificando a legislação, permitindo a circulação de veículos com bancos

[21] POVO reclama cada vez mais do péssimo transporte de BH. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 11 fev. 1977, p. 2.

[22] UM FINANCIAMENTO para trens de subúrbio. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 19 jul. 1977, p. 8.

com essa característica em linhas cujo trajeto não excedesse quatro quilometros, circulando dentro da avenida do Contorno.

Pouco depois seria anunciada a verba para mais cem veículos. Para a concessão de financiamento às empresas foi feito um estudo de sua situação financeira, estabelecendo-se um grau de prioridade entre elas. O programa total previa a colocação de 192 novos veículos. Todas as empresas que sofreram depredações obtiveram prioridade.

Apesar de a depredação ter assumido grandes proporções, não ocorreu na região de Venda Nova nenhum grande movimento por melhorias, registrando-se apenas dois casos nos quais os moradores preferiram uma solução diferente: o aluguel de ônibus. As locações de veículos ocorridas no bairro Nova Yorque e Vila Sesc foram desautorizadas pela SMT.

A região norte vivia uma situação semelhante à do Barreiro, dominada por uma única empresa de ônibus e passando pelo mesmo processo de crescimento demográfico, mas nesse local não houve movimentos de maiores proporções. Seus moradores pleiteavam o fim do monopólio da empresa Venda Nova, abertura de concorrência para bairros da região e tarifa única, mas sem mobilização que aglutinasse os interesses dos diversos bairros.

No Barreiro os movimentos evoluiram de forma distinta.[23] O local conheceu rápido crescimento demográfico a partir do desenvolvimento da Cidade Industrial, em meados da década de 50. A população fazia numerosos deslocamentos para a Praça da Febem, Barreiro de Baixo, Centro Industrial de Contagem e para o centro de Belo Horizonte, colocando a questão dos transportes como uma das mais importantes. Mas os serviços eram monopolizados pela empresa Barreiro de Cima, em contínua expansão com criação de novas linhas e ramais.

Desde 1976 os moradores do bairro Jatobá, organizados no Conselho Comunitário Assis Chateaubriand, protestavam contra a demora e o excesso de lotação. O que eles exigiam era uma fiscalização efetiva da empresa:

> *"...no papel trata-se de uma empresa super-organizada, que consegue convencer as autoridades dessa organização que, na prática, é inexistente. Bastaria uma fiscalização direta, para se sentir que não estamos reivindicando o que já existe."*[24]

[23] Existem dois estudos sobre os movimentos por transporte na região:
ANASTASIA, Maria de Fátima J. *As lutas sociais pelo transporte em Belo Horizonte*. Belo Horizonte, s./d., (mimeo.).
RABELO, Ricardo F. *Institucionalização ou transformação*. Um estudo sobre os projetos político-culturais dos movimentos sociais urbanos. Belo Horizonte: UFMG, 1985 (Dissertação, Mestrado).

[24] ONIBUS atrasados no Vale do Jatobá. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 15 abr. 1976, p. 2.

O *Jornal dos Bairros*, criado naquele mesmo ano, passou a fazer reportagens sobre as condições de transporte no Barreiro. Figuravam em suas páginas cenas como o incêndio do motor de um ônibus do Bairro Industrial, na avenida Amazonas; um grande acidente com o ônibus do Bairro das Indústrias; o caso da linha do Tirol, que burlava o contrato de concessão e retirava os coletivos de circulação no horário noturno; e dos moradores do Vale do Jatobá, que enviaram carta ao ministro dos Transportes. Seus primeiros números demonstram que vários bairros já contavam com associações comunitárias.

Aos poucos o jornal foi se tornando importante na organização da luta por melhores transportes. Esse espaço, usado pelos militantes políticos, operários e religiosos, trazia reportagens, pesquisas e debates sobre problemas cotidianos, funcionando como um aglutinador das associações de bairro. A falta de água, de luz, de condução, os problemas de invasões de loteamentos encontravam em suas páginas meios de divulgação.

Em março de 1977 foi organizado um novo horário para os coletivos do Jatobá e concretizada a colocação de ônibus direto para o centro. As medidas foram vistas como uma grande vitória da população:

> *"Toda esta melhoria é vista pelos moradores como uma grande conquista. Há muito tempo, as pessoas que moram no Vale do Jatobá estão lutando unidas pela melhoria das suas linhas de ônibus. Mandaram abaixo assinados para as autoridades e até escreveram uma carta para o ministro dos Transportes. Agora, depois de tanta batalha, vêm os resultados: os horários já estão regularizados. Mas eles prometem não parar aí. Vão ficar atentos, para que não aconteça como no bairro JK. Lá medidas parecidas foram tomadas para melhorar o serviço dos ônibus, mas pouco tempo depois estava tudo bagunçado de novo."* [25]

As preocupações dos moradores não eram infundadas e logo surgiram denúncias de que a empresa estava retirando os carros do trajeto intermediário, de passagem mais barata, e aumentando o número no serviço direto, com custo mais elevado.[26] Houve até a divulgação dos horários dos coletivos no *Jornal dos Bairros*, para que a população pudesse fiscalizar melhor seu cumprimento.[27]

Em setembro o jornal noticiou a depredação do ônibus Lindéia por passageiros revoltados com o atraso:

[25] CONDUÇÃO, vitória dos moradores. *Jornal dos Bairros*, n. 13, p. 4.

[26] LINHA Jatobá. *Jornal dos Bairros*, n. 19, p. 6-7.

[27] AS LINHAS de ônibus na região do Vale do Jatobá. Qual a solução melhor. *Jornal dos Bairros*, n. 20, p. 6.

93 – O ônibus da linha Bairro Industrial, ramal "Waldomiro Lobo", trafega pelas ruas esburacadas e poeirentas da periferia de Belo Horizonte.

> *"No pensamento de todos, estava claro, só se pensava nisto: 'vou perder o dia, o patrão não vai perdoar'. E aconteceu o que acontece sempre: todos os que estavam dentro do ônibus – revoltados com o atraso – começaram a quebrar o ônibus."* [28]

Cinco pessoas foram presas. A empresa Barreiro de Cima, possivelmente temendo novas depredações, distribuiu folheto nos bairros Lindéia, Industrial e Durval de Barros, informando que, depois de concluído o asfaltamento para esses locais, o número de ônibus seria aumentado. Esse fato refletia-se em outras regiões. Uma moradora do bairro Amazonas enviou ao *Jornal dos Bairros* a seguinte carta:

> *"E segundo o que me disseram a turma do Jatobá e Durval de Barros, não aceitando a demora dos carros, quebra-os. E a empresa, com medo e para cobrir a falta, tira dos nossos e levam para lá. Então nós os 'civilizados' é quem ficamos prejudicados. Dizem que lá no DER somos chamados os 'civilizados'."* [29]

O jornal pesquisou o transporte em mais de 30 bairros, demonstrando que o sistema deixava muito a desejar: faltavam linhas, havia atrasos, ônibus sempre superlotados, além de passagens caras. As empresas eram responsabilizadas, eximindo-se os motoristas e cobradores, que trabalhavam em péssimas condições, com jornadas prolongadas e baixos salários. A solução apontada pelo jornal foi a estatização dos transportes, pois, como os atrasos eram causados por veículos velhos e ruas sem condições de tráfego, o próprio governo teria interesse em solucionar o problema. Além disso, sem auferir lucros, o Estado poderia reduzir os custos das passagens.

Os proprietários também foram entrevistados e afirmaram que as tarifas eram baixas, as vias ruins e o serviço prestado, bom. Segundo eles, os usuários não compreendiam as dificuldades das empresas e a evolução urbana era apontada como responsável pelo problema:

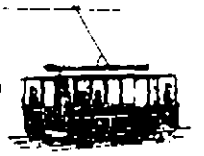
> *"... o sistema viário foi mal planejado, falta urbanismo. A cidade cresceu sem um suporte viário, com ruas estreitas, sem condições de movimentar veículos grandes (...) se os usuários não estão satisfeitos, se as autoridades e os concessionários não estão satisfeitos, é porque existe algum problema."* [30]

Em julho de 1977 a empresa Barreiro de Cima colocou para os deslocamentos da população do bairro Independência um ônibus circular, com tarifa menor, que deixava os passageiros no ponto final do Vale do

[28] O ONIBUS atrasou. O povo quebrou. *Jornal dos Bairros*, n. 23, p. 3.

[29] "NÃO TEMOS onibus". *Jornal dos Bairros*, n. 22, p. 2.

[30] O TRANSPORTE coletivo em debate. *Jornal dos Bairros*, n. 16, p. 6-7.



Jatobá, suprimindo a linha que servia ao bairro. A medida, de caráter experimental, deveria ser aprovada pelos moradores para ter continuidade. Ao final do prazo, apesar dos protestos, o antigo sistema não foi reestabelecido. Outra linha circular, em outubro, substituiu os coletivos do bairro Santa Margarida. O circular custava 10 centavos e deixava os passageiros no ponto final do Barreiro, obrigando-os a novo gasto com condução. Pouco depois, em dezembro, nova linha foi criada, dentro do mesmo esquema, agora no Milionários.

Ao lado disso, a empresa Barreiro de Cima acabou com as passagens intermediárias nas linhas centro/bairro da região do Barreiro e criou um ramal, "Waldomiro Lobo",[31] que atingia somente a Cidade Industrial e retornava aos bairros, com custo menor que os coletivos até o centro de Belo Horizonte. Os usuários denunciavam a circulação de poucos veículos no citado ramal, obrigando-os a utilizar os mais caros.

Os moradores tentavam abaixo-assinados à SMT e audiências com o prefeito, sem resultados. A situação mais grave era a do Vale do Jatobá, já densamente ocupado, com ônibus insuficientes que, a partir da implantação do circular, também serviam aos passageiros do Bairro Independência.

Entre outubro e novembro de 1977 a população do bairro Santa Helena se reuniu no salão da Igreja Nossa Senhora Aparecida para discutir o assunto com outras associações de comunidades servidas pela empresa Barreiro de Cima. A idéia de que era preciso unificar o movimento surgiu em um debate promovido pelo *Jornal dos Bairros*. Os membros de associações comunitárias, já mobilizadas por melhor transporte, passaram a participar de reuniões em outros bairros, onde relatavam a experiência acumulada.

No dia 18 de dezembro foi realizada a primeira reunião unificada do Barreiro, na igreja do Barreiro de Cima. Participaram os bairros Milionários, Santa Helena, Brasil Industrial, Cardoso, Nosso Lar, São Joaquim, Chácaras, Bonsucesso e Vila da Cemig. Esses locais encontravam-se em situações diferenciadas: os que não contavam com linha de ônibus; bairros servidos pelos dois ramais, o direto e o "Waldomiro Lobo"; e os que contavam apenas com a linha circular. Decidiu-se pela realização de nova reunião em janeiro, quando as autoridades e o proprietário da linha Barreiro de Cima seriam convidados, discutiriam o assunto e receberiam um abaixo-assinado com as reivindicações específicas de cada bairro.

Cerca de 400 pessoas compareceram à nova reunião e foi entregue um abaixo-assinado com 7.200 assinaturas ao diretor de Tráfego Urbano da SMT, Silvio Bhering. Posteriormente, em novo encontro para receber a

[31] Ironicamente, o deputado Waldomiro Lobo, que tantas lutas empreendeu contra as empresas de ônibus, passou a dar nome a ramal de linha de coletivos.

resposta, o diretor não compareceu. O Movimento por Transporte na Região do Barreiro só recebeu resposta da SMT em março. O superintendente, Ocelo Cirino, disse que a volta dos ônibus Milionários e Independência não seria decidida naquele momento. A SMT concordou com a divisão por seções de algumas linhas e prometeu aumentar a fiscalização dos horários. Sobre a sujeira dos coletivos, a causa foi atribuída aos trajetos em ruas sem asfalto. Foi anunciado ainda o plano de se construir uma minirrodoviária no final da avenida Olinto Meireles, onde passageiros para o centro embarcariam em uma linha única. Os bairros teriam linhas coletoras operadas pela empresa Barreiro de Cima.

A mobilização popular deu seus primeiros frutos em maio de 1978, quando o "cata-jeca", ônibus circular no bairro Santa Margarida, assim apelidado pelos usuários, foi substituído por um coletivo indo até a Praça A, na Cidade Industrial; e a linha para o Camargos foi implantada. Em junho, foi reestabelecida a linha Santa Margarida com os dois ramais. O bairro Bonsucesso conseguiu condução em setembro do mesmo ano.

Nova reunião unificada foi realizada em 4 de junho de 1978, com cerca de 600 pessoas ligadas a 22 associações comunitárias, e a presença do chefe da SMT e do proprietário da empresa Barreiro de Cima. Como o problema da retirada dos veículos do ramal mais barato persistia, a população passou a pedir a volta dos três preços nos ônibus do serviço direto, e os moradores do Independência passaram a exigir concorrência para o seu bairro.

Uma tragédia veio precipitar os acontecimentos: no dia 28 de julho de 1978, o metalúrgico João Augusto Bitarães foi assassinado por Geraldo Pimenta da Silva depois de ceder lugar na fila do ônibus Vale do Jatobá a uma senhora grávida. O caso teve grande repercussão, e para os usuários era clara a culpa das autoridades:

> *"Nós trabalhamos o dia inteiro e vamos para as filas de ônibus. Lá esperamos uma hora, e sabem o que aparece? Polícia e não ônibus (...). Nós pedimos ônibus e eles mandam polícia (...). As autoridades municipais são responsáveis pela situação (...) as autoridades não ligam para as reivindicações das comunidades nas inúmeras assembléias e reuniões realizadas."* [32]

O concessionário também foi responsabilizado:

> *"...a culpa maior do acontecido é da empresa. É a empresa (...) que é responsável por ônibus que carregam até 140 pessoas, que é responsável pelas brigas nos pontos de ônibus de trabalhadores que querem chegar logo em casa."* [33]

[32] JORNAL DOS BAIRROS, n. 48, p. 3.

[33] JORNAL DOS BAIRROS, n. 48, p. 3.

Como protesto, os moradores do Vale do Jatobá recusaram o ônibus oferecido pela empresa para conduzi-los ao enterro do operário. Três dias depois, a associação comunitária local convocou reunião, da qual participaram cerca de 250 pessoas, inclusive o superintendente da SMT. Foi anunciada então a abertura da concorrência para o Bairro Independência, em processo tumultuado por diversas denúncias e obstaculizado por mandados de segurança. Em março de 1979, finalmente, foi realizada a concorrência, vencida pela empresa Santa Edwiges, mas a linha só foi efetivamente implantada em maio de 1979.

O movimento perdeu força na região do Barreiro a partir do segundo semestre de 1979, mas já havia se espalhado por diversos bairros de Contagem e de Ibirité. Em novembro de 1980, os moradores do Jardim América, Ventosa e São Domingos também realizaram reuniões com o dono da empresa Nova Suiça pedindo mais veículos, transporte noturno, criação de ramais na região, campanha contra o fumo nos coletivos, limpeza dos ônibus e curso de relações humanas para funcionários.

Paralelamente aos programas federais voltados para o transporte de massa, a crise de combustíveis da década de 70 levou o poder municipal a estimular o uso dos coletivos por segmentos de maior poder aquisitivo, que, preferencialmente, utilizavam automóveis. Foram então projetadas as linhas de luxo, "os fresquinhos", com trajetos propostos inicialmente ligando o Centro e a Savassi ao Barreiro, em microônibus. Os concessionários colocaram-se contra esses veículos, argumentando que representavam um retrocesso de vinte anos, quando lotações de até 25 lugares e mais caros foram proibidos exatamente por serem menores e exigirem um número maior de veículos, contribuindo para o congestionamento do trânsito. Os microônibus, com apenas 19 lugares, mais sofisticados e caros que os veículos comuns, padeceriam do mesmo problema. Além disso, as empresas sentiam a falta de motoristas, pois, para transportarem 60 pessoas nos microônibus, precisavam de três profissionais, enquanto um só motorista transportava 70 no veículo comum. Argumentavam ainda que os veículos com pequena capacidade de carga acarretariam maior consumo de combustível, contrariando o esforço do governo federal.

Os empresários sugeriam a implantação de veículos grandes, de luxo, do tipo usado no transporte rodoviário. O diretor da SMT contrapunha-se a tais argumentos afirmando que as linhas destinavam-se aos proprietários de automóveis, que deixariam de utilizá-los se houvesse ônibus cômodo e agradável, descongestionando o trânsito e economizando gasolina. Os veículos teriam, além do motorista, uma "rodomoça" e um inspetor de viagens para controle dos lugares disponíveis. Os "fresquinhos" disporiam de música ambiente, ar condicionado e poltronas reclináveis.

As empresas Viação Alterosa, Viação Circular, Viação Vera Cruz e

Viação Santo Antônio impetraram mandado de segurança contra a licitação aberta para a implantação dos "fresquinhos". Baseadas no regulamento de 1963, as empresas alegavam ter a preferência de exploração das novas linhas que incidissem prejudicialmente sobre itinerários já concedidos. A pendência só foi solucionada em 1977, com parecer da Justiça favorável às concorrências abertas pela SMT.

A linha de "fresquinhos" foi inaugurada a 12 de janeiro de 1978. A vencedora da concorrência foi a empresa Barreiro de Cima, uma das maiores da cidade, cuja linha "Contorno" entraria em operação em novembro, com 20 veículos. Paradoxalmente, o serviço de luxo seria prestado por uma das empresas com maior número de reclamações por parte dos usuários.

O superintendente da SMT falou sobre o sucesso do empreendimento dos "fresquinhos".[34] Reportagem do *Diário da Tarde*[35] contestou, pois os "fresquinhos" andavam vazios devido ao longo itinerário. O novo sistema não provocava a diminuição do uso do automóvel pela classe média, como se previra. O superintendente, entretanto, apostava em novos aumentos de combustível para incremento da demanda e criação de novas linhas. De fato, houve a expansão das linhas de luxo, com a solicitação das empresas Coletivos Santa Mônica Ltda., para operar a linha da Pampulha e Aeroporto, e da Viação Alterosa Ltda., para itinerários no centro.

Em janeiro de 1978 teria início uma discussão que se prolongaria nos anos posteriores: a tarifa única em Belo Horizonte. A experiência da capital paulista, que reuniu as linhas de ônibus em 23 zonas da cidade, distribuindo cada uma a um "operador" ou a um consórcio de operadores e posteriormente unificando as tarifas, era o ponto de partida para o debate. A SMT alegava que em Belo Horizonte seria difícil aplicar essa experiência, seguindo a lógica de rentabilidade dos próprios empresários, pois,

> *"...quando um concessionário tem uma linha que serve a uma região da cidade, todas as demais linhas daquela região são daquele concessionário: é o caso da região de Venda Nova, da região do Barreiro e da área servida pela empresa Vera Cruz. Fora dessas três áreas, as concentrações de várias linhas na mão de um só concessionário é menor, mas existe também, como na região do Horto, Santo Antônio e Sion, entre outros."*[36]

[34] FRESQUINHO é mesmo um luxo. Experimente. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 14 jan. 1978, p. 3.

[35] COLETIVOS esperam aumento de 15% a 20% no mes de março. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 20 fev. 1978, p. 7.

[36] ÔNIBUS aumenta mesmo. Tarifa única pode vir. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 4 jan. 1978, p. 3.

95 – "Nas ruas centrais, milhares de passageiros, da manhã à noite, se acotovelam nos passeios, em grandes filas, disputando um espaço que muitas vezes causa até mesmo brigas e discussões. As mulheres, por sua vez, reclamam dos palavrões que são obrigadas a ouvir a todo momento diante das portas de bares e inferninhos, onde são formadas as filas, esperando ali por mais de meia hora pelo ônibus" (Diário da Tarde, *1976).*

Havia nesses estudos preocupação com o crescente impacto social das tarifas que, cada vez mais, pesavam na renda familiar, sobretudo daqueles que moravam na periferia e pagavam valores mais altos. Os aumentos eram autorizados pelo Conselho Interministerial de Preços (CIP), que levava em consideração para o reajuste a variação dos preços de equipamentos e peças, incluindo chassis, carrocerias, pneus, borrachas em geral; combustíveis e lubrificantes; salários de empregados; taxas e impostos diversos.

Pensava-se em subsídios para as passagens com rateios entre as empresas, controlados pela SMT, em um prenúncio das futuras faixas tarifárias e câmara de compensação.

Naquele fim de década, a gradativa abertura política do País tinha reflexos imediatos no volume e intensidade das reclamações e denúncias da população, especialmente na imprensa.

A redemocratização do País foi marcada também pela crescente participação de parlamentares e políticos no debate sobre o transporte coletivo. Ainda em setembro de 1979, um deputado oposicionista encaminhou carta ao presidente da República e diversas autoridades denunciando o aumento abusivo das passagens naquele ano.[37] Segundo o parlamentar, não cabia a alegação dos empresários de que ocorrera aumento para os motoristas e trocadores, pois a Prefeitura de Belo Horizonte, quando do movimento reivindicatório dos rodoviários, havia se comprometido a subsidiá-lo com recursos da sua receita. Outra distorção denunciada era sobre as linhas que serviam aos municípios da RMBH, com percursos maiores e passagens proporcionalmente mais baratas que as da Capital. À medida que os preços subiam, o serviço ao usuário piorava consideravelmente, concluía o parlamentar.

Foi instaurada uma CPI para apurar responsabilidades quanto a abusos na gestão dos transportes. A direção da SMT era acusada de várias irregularidades, inclusive a de conceder aumentos superiores aos percentuais autorizados pelo CIP. As roletas dos coletivos foram lacradas e a SMT passou a fazer suas leituras para verificar fraudes nos dados fornecidos pelos empresários para os cálculos das passagens.

No início do ano de 1979, uma reportagem explorava a situação caótica do transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte. Inúmeras reclamações e denúncias constavam da matéria. Ônibus velhos atravancavam as ruas, parados por longos períodos nos pontos finais. Os usuários ficavam desnorteados com a desorganização, a falta de horários e as brigas nas filas, quase sempre imensas. Os motoristas ganhavam pouco,

[37] DEPUTADO pede ao presidente para reduzir passagens. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 3 set. 1979, p. 3.

faziam horas extras e suportavam o trânsito confuso.[38] Nesse quadro, a relação usuário/motorista tendia a se deteriorar. Os motoristas eram vistos com receio pelos passageiros. Não eram poucos os que chegavam a ameaçar o usuário de colocá-lo para fora do carro se reclamasse da alta velocidade e das freadas bruscas.

Mas, afinal, quem eram os motoristas de ônibus, tão mal vistos pela população? A reportagem mostrava que, para ser motorista de ônibus, era necessário apenas ter uma carteira de habilitação do Detran, saber ler e escrever, além de sujeitar-se ao baixo salário. Alguns chegavam a trabalhar 14 horas por dia. Quanto às reclamações sobre a falta de educação, os motoristas argumentavam que qualquer um que enfrentasse as mesmas condições de trabalho não poderia ser bem-educado e calmo. Também os cobradores reivindicavam aumento salarial, além da fiscalização mais rigida sobre as empresas, acusadas de não pagar horas extras e exigir trabalho de menores por mais de oito horas.

No dia 3 de julho de 1979 houve a primeira greve de motoristas e cobradores depois do Regime Militar. O movimento grevista acontecia sem a participação do sindicato, o que revelou novos líderes da categoria. No dia anterior, entendimentos entre o governador Francelino Pereira e dirigentes sindicais estabeleceram que o sindicato passaria a conduzir as negociações. O comando da greve aceitou proposta feita pelos concessionários, mas as bases recusaram o acordo e deram continuidade ao movimento, exigindo 85% de reajuste, passe livre para a categoria em todas as empresas e folga semanal. Com a greve, a situação tornou-se caótica. A disputa por táxis transformou-se numa verdadeira guerra, mesmo com os motoristas exigindo tarifas exorbitantes. Embora o governo tivesse montado um esquema alternativo de transportes, com caminhões e maior número de trens suburbanos, muitos ficaram sem condução, especialmente os moradores dos bairros mais distantes. Toda a Grande BH foi atingida pelo movimento.

A estratégia para terminar com a paralisação foi conceder um reajuste bem menor para trocadores e fiscais e maior para motoristas, dividindo a categoria. Numa assembléia tumultuada no ex-campo do Atlético, os motoristas, considerando a greve vitoriosa, retornaram ao trabalho. Trocadores, revoltados, dirigiram se para o centro e atacaram os veículos que já estavam circulando. Um grupo dirigiu se à Assembléia Legislativa para pressionar os deputados. Os grevistas lembravam as péssimas condições de trabalho, sem horário para as refeições, arcando com diferenças de caixa, além da insegurança e do risco de assaltos. O retorno dos motoristas

[38] TRANSPORTE coletivo em BH, próximo ao caos. E as soluções? *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 20 jan. 1979, p. 8.

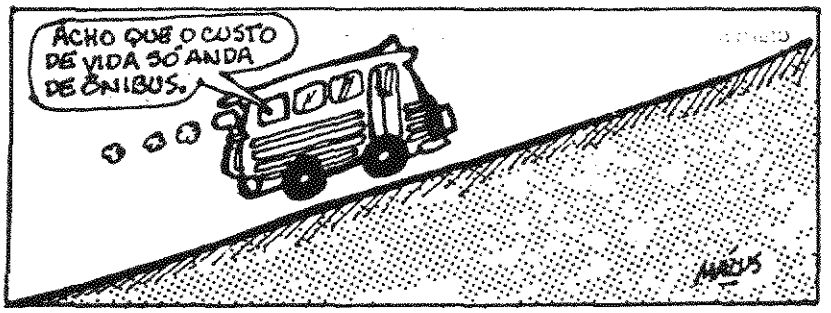
ao trabalho foi garantido por forte esquema policial.

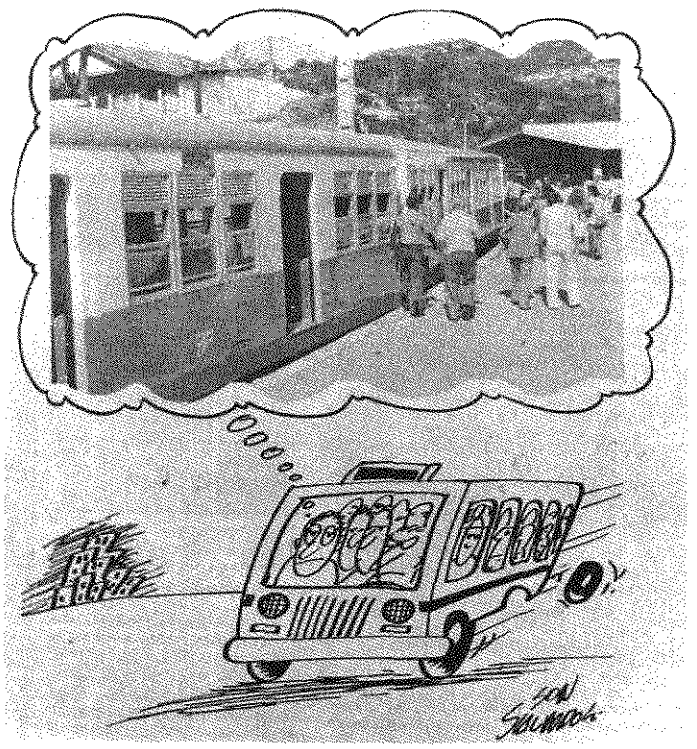
O chamado "segundo choque do petróleo" repercutiria nos transportes coletivos de Belo Horizonte. Em julho de 1979 foi nomeada uma comissão com integrantes da SMT e do Setransp, encarregada de promover as medidas para a racionalização e controle do dispêndio energético. Os estudos passavam por um reescalonamento de algumas linhas com itinerários superpostos e pela racionalização do transporte noturno, dentre outras. Ainda em julho, o superintendente da SMT sugeriu que a frota fosse renovada com ônibus a gasolina diante das dificuldades provocadas pela crise de combustível.

O ministro dos Transportes, Eliseu Resende, prometia intensificar os programas de transporte nas regiões metropolitanas como parte integrante da estratégia de alavancagem dessa área pelo governo federal. O programa previsto para a área de transportes urbanos buscava, dentre outros objetivos: redução do consumo de gasolina com restrições ao uso de automóveis; aumento da velocidade média dos ônibus através de faixas e pistas seletivas; aumento de produtividade média dos ônibus em termos de passageiros transportados por veículo/dia; redução de consumo de combustíveis dos ônibus com introdução das faixas seletivas; redução no consumo de diesel, resultante da implantação do programa de trólebus. O plano, diante da demanda e da necessidade de poupar derivados de petróleo, contemplava adicionalmente a melhoria do sistema viário e a implantação de um sistema ferroviário de transporte urbano.[39] O trem metropolitano de Belo Horizonte seria considerado prioridade nesse segundo momento de atuação da EBTU, em 1979, quando foi iniciado um "Programa de Mobilização Energética". Destinada à política de gradual substituição do diesel pela energia elétrica, a iniciativa federal retomava o caminho abandonado há duas décadas e que resultara na extinção de bondes, trólebus e na completa deterioração dos trens suburbanos.

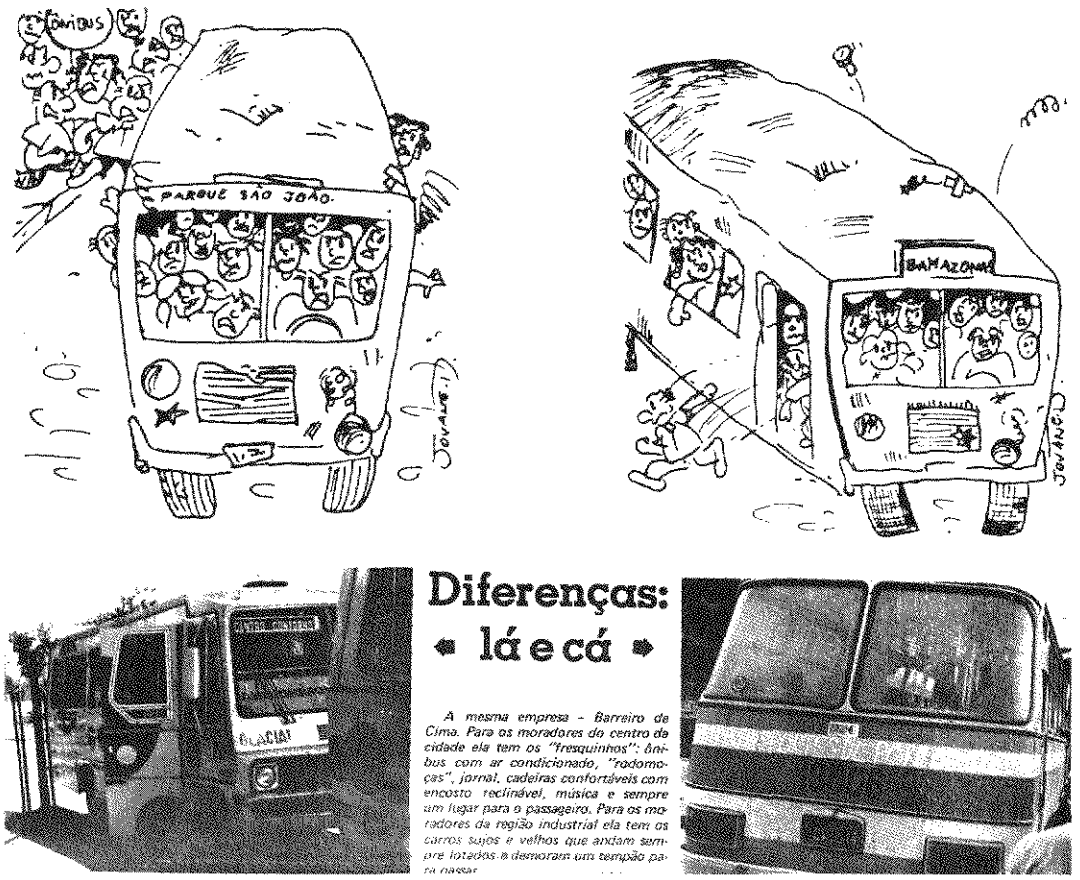
Nesse momento, operavam na RMBH ramais da 5ª Divisão Operacional do Centro-Oeste e da 6ª Divisão da antiga Central do Brasil, atual Rede Ferroviária Federal. O subúrbio da 5ª Divisão Centro-Oeste circulava nos dois sentidos, com seis trens diários e um aos domingos e feriados, operando no eixo de maior demanda no percurso Belo Horizonte-Betim, com extensão de 39 km. As principais paradas eram as estações de Belo Horizonte (Praça Rui Barbosa), Carlos Prates, Eldorado, Bernardo Monteiro, Embiruçu, Ponto PTB e Betim. As outras paradas autorizadas eram: Feira dos Produtores, Gameleira, Novo Eldorado, Beatriz, Fazenda Embiruçu, Teresópolis, Alterosa, Betim Industrial e Sesi.

[39] CHUVAS não atrapalham planos para melhorar transporte metropolitano. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 29 dez. 1979, p. 2.

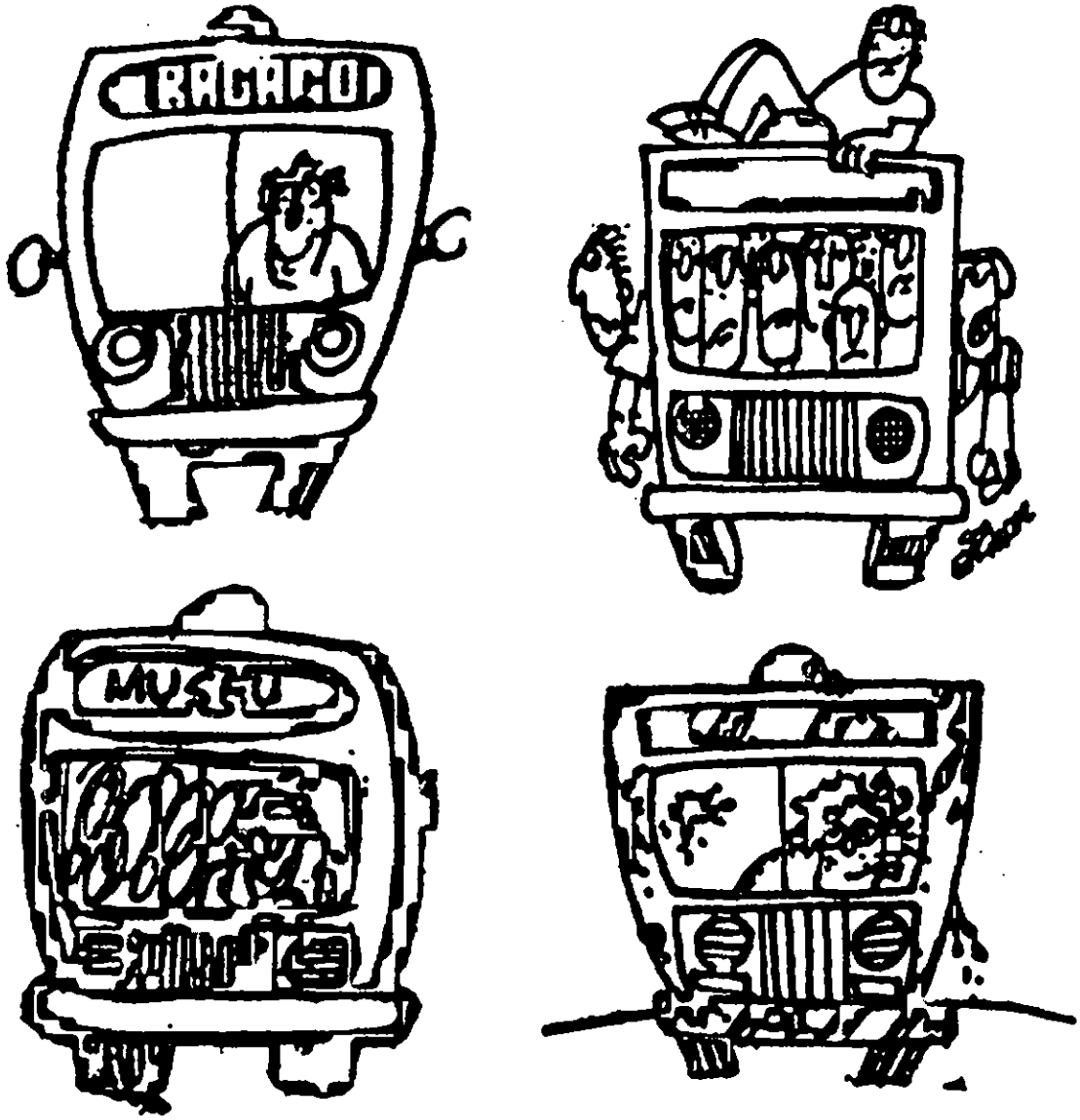

ACHO QUE O CUSTO DE VIDA SÓ ANDA DE ÔNIBUS.
MARCUS



ÔNIBUS AUMENTA DE NOVO!
LEMBRA, ILUSTRE CAVALHEIRO, DAQUELE BELO TIPO FALEIRO QUE O SENHOR TINHA A SEU LADO?
MAS, NO ENTANTO, ACREDITE: COM OS AUMENTOS DA BARREIRO, MORREU ENDIVIDADO.



98 – O Jornal dos Bairros *comenta o lançamento dos fresquinhos.*



103 – Charges sobre os problemas do transporte ilustravam a coluna Alô! Alô! (Diário da Tarde, *década de 70).*

As estações, na sua maioria, não possuíam plataformas com extensão suficiente para cobrir todo o comprimento das composições, causando grande desconforto aos usuários. As paradas autorizadas eram todas improvisadas, com plataformas construídas em terra escorada por estacas de trilhos ou dormentes. Algumas não tinham cobertura nem eram muradas.

No trecho citado existiam cerca de 20 passagens de nível que não eram bloqueadas ou guarnecidas, o que provocava constantes acidentes. Algumas ofereciam grande perigo, pois eram cruzamentos com ruas de intenso movimento. Os pátios do trecho, quase todos, não eram fechados, permitindo evasão de renda e uso indevido por pedestres, com perigo para a circulação dos trens e risco para os transeuntes. A frota que formava as composições era constituída de vagões de tipos variáveis de estrutura metálica e mista. Em número de 15, a idade média era de 40 anos, sendo o mais novo de 1948 e o mais antigo de 1926. Apenas a metade dos lugares era normalmente ocupada.

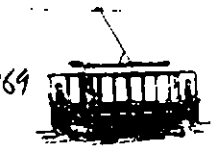
A rede ferroviária era, então, localizada ao longo do eixo de maior demanda, leste – oeste, mas possuía participação quase nula no atendimento dos fluxos de passageiros da RMBH. Isso se devia, em grande parte, às precárias condições de suas instalações e material rodante, com estações intermediárias inadequadas e níveis operacionais insatisfatórios, não lhe permitindo competir com os modos rodoviários, que forneciam aos usuários mais conforto, rapidez e opção de horários.

O projeto do trem metropolitano de Belo Horizonte foi desenvolvido em 1979 pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), como forma de solucionar a questão de estrangulamento do transporte de cargas na RMBH, e, numa segunda instância, para melhorar o transporte de massa na cidade. Desde a década de 60 vinham sendo feitos estudos relativos à sua implantação, com aproveitamento do leito e dos trilhos já existentes para o transporte de cargas e para o trem de subúrbio.

No diagnóstico traçado pelo Geipot, constatava-se a mesma situação precária descrita em 1975, com os trens suburbanos servindo para o transporte de pequena parcela da população da região metropolitana, nos trechos Belo Horizonte – Betim, Horto Florestal – Barreiro e Belo Horizonte – Rio Acima. O número de viagens representava, então, apenas 1% do volume de transporte coletivo de toda a região,[40] mas sua utilização era essencial no cotidiano da população carente dos bairros periféricos ou municípios vizinhos, atraída pelo baixo preço das passagens.

Por outro lado, os estudos técnicos desenvolvidos nos anos 70 (Fundação João Pinheiro e Plambel) consideravam o sistema ferroviário já

[40] Eram realizadas seis viagens diárias até Rio Acima, quatro até Betim e duas no trecho Horto Barreiro.



implantado adequado e vocacionado para a urbanização futura da cidade, uma vez que sua configuração no eixo leste - oeste mostrava-se "benéfica" às demandas de deslocamento da população.[41] Essa avaliação, posteriormente contraditada, justificou a implantação do trem metropolitano nos sentidos oeste-sudoeste e reforçou a decisão do Ministério dos Transportes de solucionar a questão do tráfego de cargas e de passageiros aproveitando as linhas já existentes.

Segundo a CBTU,

> *"...na RMBH se encontra o entroncamento ferroviário mais importante do país, interligando, sem alternativa o norte ao sul e o leste ao oeste do Brasil (...) O Geipot desenvolveu um projeto que buscava uma solução conjunta para carga e passageiros, duplicando e segregando as linhas, de tal forma que descartava a construção de um anel ferroviário, contornando a RMBH, de custo de implantação inviável. O sistema de transporte urbano de passageiros sobre trilhos seria implantado na mesma diretriz do leito ferroviário existente, reduzindo, assim, o custo de implantação e equacionando o problema da travessia da RMBH."*[42]

O projeto do trem metropolitano previu etapas a serem iniciadas em 1982. A metodologia de um sistema de transporte de massa expressa no Modelo Metropolitano de Transporte Integrado (Momti), preconizava a substituição gradativa por modos mais complexos à medida que a demanda fosse se consolidando. Nesse aspecto, o projeto do Geipot se contrapôs ao previsto no Momti, resultando em um sistema metroviário que se revelou prematuro para a época. É que as previsões de crescimento populacional para Betim, feitas pela equipe técnica do Plambel, não se realizaram.

A decisão pelo trem metropolitano trouxe conseqüências negativas, como a interrupção das transposições que estavam sendo construídas na Via Expressa Leste-Oeste (até hoje não concluídas) e o surgimento de várias áreas remanescentes vazias ou subutilizadas que, devido à falta de destinação e fiscalização, tornaram-se um problema para a administração municipal, freqüentemente ocupadas de forma ilegal por estabelecimentos comerciais ou por populações de baixa renda.

No fim dos anos 70 o Regime Militar iniciou a abertura "lenta e gradual", com a revogação de atos institucionais, anistia, convocação de eleições diretas para governos estaduais. Com a abertura, diversas lideranças das organizações populares passaram a participar de partidos políticos e a interagir com o sistema político administrativo.

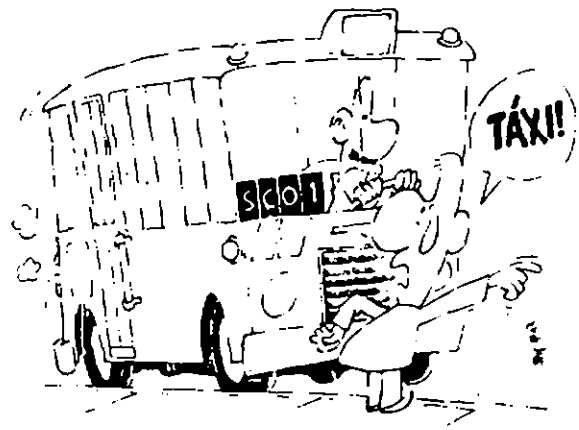
[41] PLANO Metropolitano de Transportes. Belo Horizonte: Plambel, 1974. v. 1, p. 48.

[42] METRÔ de Belo Horizonte. Belo Horizonte: CBTU/Demetrô, s./p.

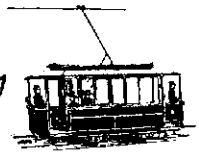
Segundo DOIMO,

> *"No período de fechamento político, no crespúsculo do regime militar do final da década de 70, privilegiou-se a mobilização como meio de pressão sobre o sistema de decisões, momento em que se compuseram os impulsos mais expressivo-descriptivos deste ciclo reivindicativo. No entanto, nos anos subseqüentes, de abertura política e consolidação democrática, tais impulsos arrefeceram dando lugar a sua face integrativo corporativa, pela qual se requisitou o lado provedor do Estado, na busca de sanções positivas às demandas então construídas."*[43]

Foi o fim do "milagre econômico", o início da recessão, da crise e desempregos. Uma nova onda de ocupações, saques, depredações e "quebra-quebras" de ônibus alastrou-se pelo País. Em meio à crise de legitimidade do Regime Militar, abandonou-se o planejamento compreensivo e iniciaram-se as manobras de políticas públicas voltadas para o atendimento de "populações-alvo". Associações comunitárias e organizações de moradores tornaram-se os interlocutores das agências do governo.



[43] DOIMO, Ana Maria. *A vez e a voz do popular. Movimentos sociais e participação política no Brasil pós 70*. Rio de Janeiro: ANPOCS/Relume-Dumara, 1995, p. 119.

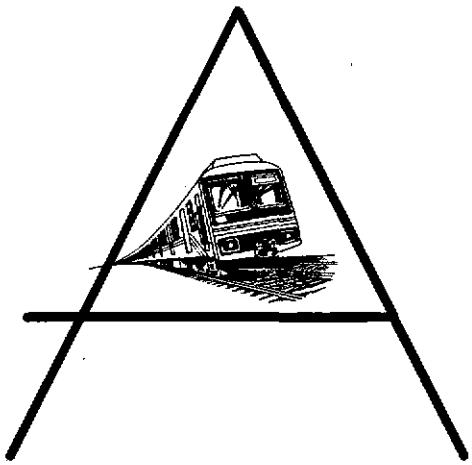


7

SETE ANOS DE MIL PROBLEMAS

A ATUAÇÃO DA METROBEL

1980-1987



As diversas instâncias que administravam os transportes coletivos nas grandes capitais do País se aproximaram de uma solução institucional para a questão, que pressupunha uma atuação metropolitana. A região de Belo Horizonte conseguiu unificar em um órgão metropolitano as ações de transporte e de trânsito, instituindo a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Metrobel).

A lei de 1973, que criou as regiões metropolitanas, em seu art. 5º, definia como de interesse metropolitano, comuns aos municípios que integravam a região, os serviços de transporte e o sistema viário. A legislação estabelecia que a unificação de serviços comuns poderia ocorrer, mediante concessão a entidade estadual, pela constituição de empresa de âmbito metropolitano ou por outros processos. O Estado de Minas Gerais optou por uma empresa pública, a Metrobel, tendo sua criação sido autorizada em 28 de junho de 1978, no governo Aureliano Chaves. A instituição só foi efetivada em junho de 1980, quando era governador Francelino Pereira e secretário de Planejamento o professor Paulo Haddad, recém-egresso da Fundação João Pinheiro, o que contribuiu para a formação de um "*ambiente*

político e institucional propício para sua implementação".[1]

Nesses anos de transição cresceram os debates sobre os transportes coletivos. Dentre eles, a discussão sobre a tarifa única. Mas a Municipalidade ainda não havia encontrado uma fórmula para a sua aplicação, apesar da defesa pelo prefeito Maurício Campos, do endosso do superintendente da SMT e das expectativas da população com relação à sua viabilidade. No setor dos concessionários, a idéia, apesar de *"válida e de muito bom senso"*, era considerada inaplicável. Alegavam-se diferentes condições de prestação do serviço em cada empresa, com prejuízos para aquelas que servissem a bairros periféricos.

Na imprensa, o concessionário da Viação Itamarati disse que só haveria uma solução para a uniformidade de preços: redimensionar todo o sistema, traçando itinerários bairro a bairro, a fim de que houvesse uma eqüidade em termos de extensão de cada percurso. Segundo o empresário, *"a SMT concederia menos licenças e as linhas mais capacitadas cobririam todo o espaço"*. Essa idéia seria válida inclusive para a Grande BH, *"pois, com a criação da Metrobel, toda a região metropolitana seria considerada como um todo, deixando de existir jurisdições diferentes como as da SMT e do DER"*.[2]

Aprofundando o debate pela tarifa única, a SMT solicitou uma posição formal dos concessionários através do Setransp, que também estudava a medida. Deve-se destacar que havia na Capital mais de cem linhas de ônibus, sendo a cidade brasileira com maior número de concessões e grande disparidade entre as empresas do setor; ao lado das poderosas, como as de Barreiro de Cima, de Venda Nova e de Vera Cruz, encontravam-se as de poucos recursos e frota reduzida. Se a uniformização tarifária não fosse precedida de uma análise detalhada, reduzindo-se à imposição de uma tarifa unificada a partir de certa data, algumas linhas ficariam superavitárias e outras deficitárias desordenadamente, com favorecimento às linhas de menor percurso e maior demanda. A atuação da recém-criada Metrobel seria fundamental, pois, para unificar tarifas tão díspares como a da linha Caeté (Cr$32,00) com a da linha Avenida (Cr$2,30), não bastaria um cálculo matemático, o qual poderia provocar uma discrepância enorme em termos socioeconômicos.[3]

As roletas dos 1.800 ônibus que circulavam em Belo Horizonte estavam sendo lacradas para que fossem coletados dados que contribuissem

[1] DIAS, João Luiz da Silva. *Da Metrobel à BHTRANS*: uma viagem com escalas! Belo Horizonte: BHTRANS, 1995 (mimeo.).

[2] TARIFA única vem mesmo. Vantagens também para cidades da Grande BH? *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 9 out. 1979, p. 16.

[3] TARIFA única vem mesmo. Vantagens também para cidades da Grande BH? *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 9 out. 1979, p. 16.

para os estudos sobre a tarifa única. Com a selagem das roletas, a SMT saberia o número exato de passageiros transportados por dia em cada coletivo urbano. Segundo o superintendente,

> *"com as roletas lacradas, poderemos estabelecer a receita das empresas e serão feitos estudos sobre o capital aplicado em cada concessionário, assim como o lucro que é obtido com suas atividades".*[4]

A intenção era que a nova estrutura tarifária remunerasse o capital aplicado na renovação da frota e na cobertura das despesas operacionais das empresas, garantindo seu lucro. Por outro lado, devido à *"inesperada e turbulenta"* greve dos motoristas do ano anterior, existia um clima de apreensão quanto ao reajuste das tarifas do transporte coletivo, pois o aumento concedido em 1979 acabou sendo transferido em parte para o usuário. Assim, as providências visavam também à maior fiscalização da freqüência de passageiros, pois questionavam-se, naquela época, publicamente ou através de denúncias no Legislativo, os números fornecidos pelas empresas, supostamente fraudados para forçar índices de reajustes maiores.

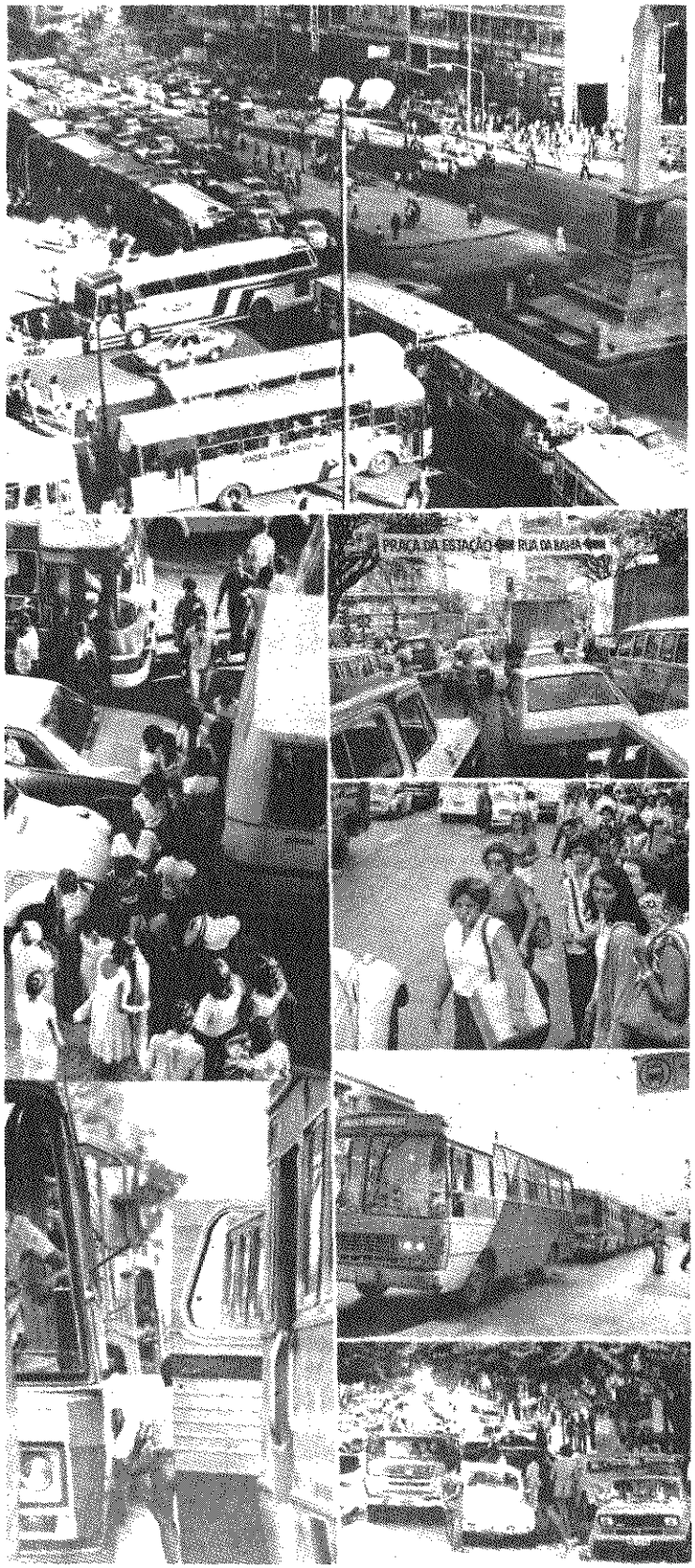
Em março, o acordo firmado entre o sindicato dos empregados e os empresários afastou o risco de deflagração de greve. A possibilidade de o acordo levar ao aumento de tarifas era, entretanto, negada pela SMT.

O problema de troco levou o superintendente do órgão a reunir-se com os empresários, buscando um entendimento no sentido de que os cobradores saíssem das garagens em condições de garantir o troco. As empresas alegavam que davam o troco aos empregados, mas eles o utilizavam mal nas primeiras viagens, ficando sem moedas divisionárias no restante do dia. Faziam isso, segundo os empresários, não só por inabilidade, mas também para auferir pequenas vantagens sobre os passageiros, o que representava, ao final do trabalho, quantia significativa.

Realizaram-se dois treinamentos de motoristas e cobradores em 1980 e 1981, através de convênio entre a Metrobel, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Belo Horizonte e Contagem, Senai e EBTU. O curso enfocava questões como prevenção de acidentes, relações humanas no trânsito e com usuários de coletivos e campanha contra o fumo. Antigas proibições, como fumar nos coletivos ou transportar grandes volumes, passaram a ser mais fiscalizadas.

No final de 1980 ocorreu o lançamento do ônibus *padron*, com chassis

[4] PASSAGEIROS da Grande BH pagam mais e continuam a reclamar do transporte. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 8 jan. 1980, p. 14.



104 – "A população ficou perdida nas confusões da Metrobel". Manchete de um periódico no dia seguinte à implantação do Probus (Diário da Tarde, *1982).*

específicos, baixa altura de piso, freios pneumáticos, motor traseiro ou entre eixos, durabilidade prevista para dez anos. A partir de julho de 1981 todos os veículos passaram a ter o acabamento interno uniformizado. A medida foi tomada pela Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus (Fabus).

O estatuto social da Metrobel, aprovado no ano de 1980, estabelecia as seguintes atribuições para a instituição:

> *"...implantar e operar conexões intermodais de transporte metropolitano, ferroviário ou rodoviário; implantar e operar sistema de transporte coletivo metropolitano, incluindo terminais, estacionamento e outras conexões; articular a operação do sistema de transporte metropolitano com as demais modalidades de transporte coletivo intermunicipal e intramunicipal metropolitano; executar obras e serviços relacionados com as suas atividades; elaborar plano de transporte metropolitano e coordenar sua implementação...."*[5]

O capital da empresa era composto por ações subscritas pelo governo de Minas Gerais (51,22%), EBTU (20%), Prefeitura de BH (22,75%), demais prefeituras da RMBH e DER (6,03%). A participação acionária majoritária do Estado e a sua também majoritária presença no Conselho Deliberativo da RMBH garantiram o controle da atuação da empresa pelo Poder Público estadual, com poucas condições legais para efetiva participação dos demais municípios, à exceção da Capital.

Em 1980, o Conselho da RMBH passou formalmente à Metrobel a administração dos serviços de transporte, trânsito e sistema viário, concentrando funções antes distribuídas pelos órgãos SMT, DER/MG, Detran e Febem, processo de alguma forma obstaculizado pela resistência de alguns desses órgãos. A Metrobel assumiu quase todos os serviços, à exceção da fiscalização e policiamento do trânsito e aplicação de multas. Essas atividades continuaram a ser executadas pelo Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTRAN) da Polícia Militar de Minas Gerais, o que teria inibido programas de maior agilidade, uma vez que a Metrobel não tinha poderes para fazer cumprir a regulamentação que implantava.

Estava claro para seus técnicos que o melhor gerenciamento do trânsito não envolvia apenas o aumento da frota e a oferta de maior número de lugares à população. O assunto era complexo e abrangia problemas como o descongestionamento do trânsito, para dar maior rapidez ao transporte coletivo, novos sistemas de segurança, sinalização e conexão entre modalidades de transporte. O crescimento da cidade criara novas características de tráfego. As pessoas de determinadas regiões não

[5]GOUVÊA, R. G. *Op. cit.*, p. 100.

necessitavam mais vir ao centro. Além disso, a conurbação da área metropolitana mudava as características da circulação. As ligações entre as cidades da RMBH não poderiam mais ser consideradas com características rodoviárias e sim como deslocamentos diários de força de trabalho. O usuário necessitava fazer deslocamentos rápidos, não podendo adquirir uma passagem e ficar esperando pela hora do embarque na estação rodoviária.

A Metrobel, em sua primeira fase, sob a presidência de João Luiz da Silva Dias, empreendeu grandes projetos, cuja formulação original baseava-se nos programas idealizados pelo Plambel: Programa de Organização do Transporte Público (Probus) e o Projeto da Área Central (Pace), além de outros planos menores.

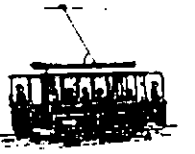
O Pace visava reorientar os fluxos de tráfego através da hierarquização do sistema viário. Sua concepção nasceu da constatação, expressa no Plano de Ocupação do Solo da Aglomeração, de que a área central vinha perdendo atividades e moradores, caracterizando a sua deterioração. Para reverter esse quadro, o Pace pretendia o reordenamento da circulação viária, incluindo o fechamento de algumas ruas para uso exclusivo de pedestres.

Intensificou-se a circulação nas vias arteriais e foi eliminado o tráfego de passagem das vias locais, configurando áreas ambientais a serem preservadas. Para isso, foram tratados os corredores e a sinalização, proporcionando segurança para pedestres e veículos, bem como maior eficiência do sistema viário. A "Savassi" foi transformada em corredor de transporte coletivo (com o fechamento de várias ruas que desembocavam na Praça), assim como outras vias: Platina, Padre Eustáquio e Niquelina. O mesmo ocorreu com as Praças Milton Campos e Rio Branco.

Para a implantação do novo sistema foram feitas modificações no trânsito das avenidas Paraná e Santos Dumont, com o estabelecimento de via exclusiva para ônibus, com mão dupla. As obras na avenida Paraná foram iniciadas no segundo semestre de 1980 e permitiriam aos ônibus espaço sem congestionamento no centro, para que realizassem mais viagens em um mesmo período de tempo e servissem de terminal longitudinal de coletivos, evitando os grandes deslocamentos a pé. Com os numerosos atropelamentos que passaram a ocorrer nessas vias, especialmente na avenida Paraná, receberam a denominação de "corredor da morte".

Os comerciantes criticavam a criação de corredores de tráfego, onde era proibido o estacionamento. José Carlos Laender, arquiteto e ex-presidente do IAB, lembrava a incompatibilidade entre a ação da Metrobel e a Lei de Uso e Ocupação do Solo:

> *"Enquanto a empresa cria corredores de tráfego, como na Amazonas, Antônio Carlos, Contorno, Bahia, Espírito Santo, onde a empresa*



proíbe estacionamento, a Lei de Uso do Solo determina que é área comercial longitudinal."[6]

O Probus foi um programa que veio reestruturar todo o sistema de transporte, com novos itinerários, linhas expressas e semi-expressas (bairro – centro), diametrais (bairro a bairro) e circulares, eliminando ao máximo os pontos terminais no centro e reduzindo o deslocamento dos passageiros no centro. Uma nova padronização visual e numérica para os veículos foi introduzida. O projeto previa os chamados laços de recobrimento, quando as diversas linhas tinham trechos coincidentes para que a população pudesse descer de um veículo e entrar em outro sem realizar grandes deslocamentos.

Em julho de 1982 fizeram-se as modificações pretendidas pela Metrobel. A previsão era reduzir as 292 linhas de ônibus, 94 ramais e 28 auxiliares a 11 linhas expressas, 26 semi-expressas e 49 diametrais, aproveitando-se o período de férias escolares para realização da mudança. Em um fim de semana foram introduzidas as linhas diametrais, semi-expressas e expressas, com modificações dos pontos de embarque e desembarque. As mudanças, iniciadas no sábado, dia 10 de julho, tiveram grande impacto sobre a população, completamente desinformada. O novo sistema de cores e numeração substituindo o da década de 60 também foi considerado incompreensível de imediato. Na segunda-feira, dia 12, a cidade praticamente parou, pois a população ficou inteiramente desnorteada sem saber os novos pontos e números dos ônibus. Foi um grande desafio para o órgão gestor, que recebeu as mais duras críticas.

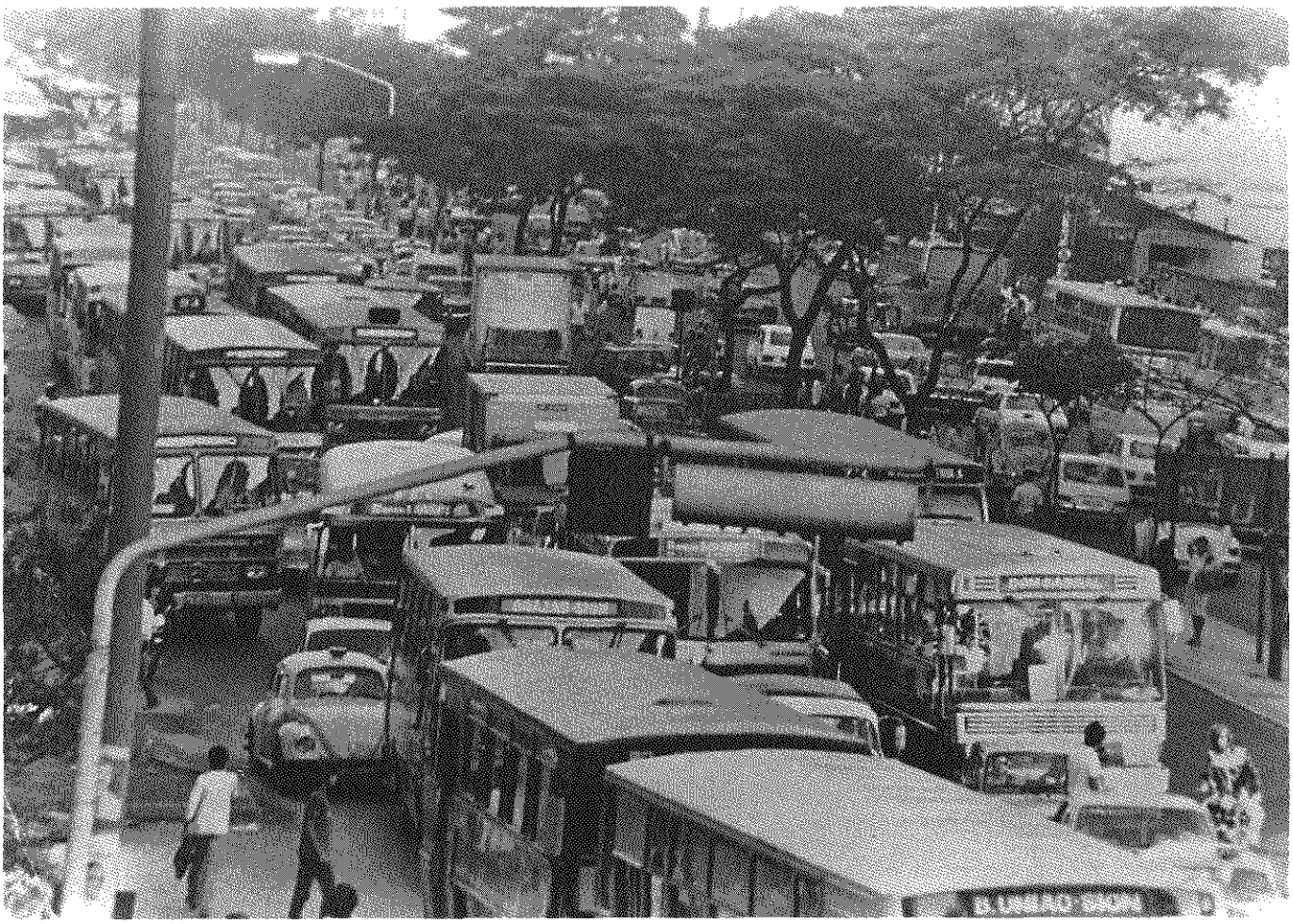
Segundo AZEVEDO & CASTRO, a Metrobel nasceu "marcada por um saber técnico" e, pelo fato de não operar diretamente os serviços por ela gerenciados, manteve-se por algum tempo

> *"...imune às pressões entreguistas tão características nas instituições públicas mais tradicionais. Com carta branca do governo estadual, aliada à legitimidade técnica característica das instituições criadas no período autoritário, a Metrobel promoveu, nos primeiros anos, transformações profundas no funcionamento do transporte e do tráfego da Região Metropolitana".*[7]

Apesar de encarar as lideranças dos movimentos por transporte e de associações de bairro como interlocutores válidos, a Metrobel estava respaldada pelo regime autoritário e contava com financiamentos autorizados ainda na década de 70. Assim, podia ficar resguardada das pressões de cunho populista, implementando projetos que alteraram significativamente a vida das pessoas, mesmo não recebendo o apoio da população. Mas o

[6] TRANSPORTE coletivo (IV). *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 12 set. 1983, p. 24.

[7] AZEVEDO, S. de & CASTRO, M. M. M. *Op. cit.*, p. 87.



105 – A imprensa registrou os grandes congestionamentos causados com a implantação do sistema bairro a bairro.

órgão também enfrentou resistências, especialmente na região do Barreiro, onde consolidou-se a imagem de uma empresa autoritária, cujos dirigentes procuravam as comunidades para explicar seus projetos, sem incorporar todas as reivindicações da população.

Na interpretação de João Luiz da Silva Dias, ex-presidente da Metrobel, *"ficou a imagem de uma empresa autoritária pela falta de sustentação política de seus projetos, à medida que a base partidária do governo estaria confrontada em seus interesses pelas intervenções"*.[8]

Um novo padrão de relacionamento com as empresas privadas também caracterizou a atuação da Metrobel quando foram revistas planilhas tarifárias, dimensionamento de frotas e quadros de horários. Em especial, mudou o estatuto das empresas, que de concessionárias se transformaram em permissionárias, perdendo o poder que antes detinham de especificar os serviços a serem prestados.[9] Ainda em função do estabelecimento de uma política tarifária controlada, foi criada a Câmara de Compensação Tarifária (CCT), que permitia o repasse de parte das receitas auferidas entre empresas superavitárias e deficitárias, a partir de subsídios das linhas de menor percurso às linhas periféricas.

Os empresários também não ficaram satisfeitos, pois foram forçados a promover a fusão de empresas, com coligações e extinção de algumas. As conseqüências foram as mais diversas, pois vários deles tiveram de fazer acordos até com antigos concorrentes. Nesse primeiro momento, o processo abalou a força e união do setor.

Mas, segundo GOUVÊA,

> *"...o tratamento homogêneo adotado pela Metrobel no seu relacionamento com as empresas operadoras propiciou uma maior coesão da classe, facilitando o trabalho do Setransp – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte – como entidade mediadora entre a Metrobel e as empresas operadoras"*.[10]

As modificações no sistema de transporte levaram ao início de uma profissionalização das empresas operadoras, quando a segunda geração dos pioneiros do transporte na cidade passou a dirigir essas organizações e também assumiu o comando do sindicato.

As grandes mudanças, racionalizando o sistema com medidas globais para a região metropolitana, representaram um avanço na atuação do Poder Público sobre o setor e só se viabilizaram pelas condições políticas favoráveis que fortaleciam a agência pública, apesar do descontentamento dos diversos segmentos envolvidos na questão.

[8] DIAS, João Luiz da Silva. *Op. cit.*, p. 3.

[9] *Ibidem*. AZEVEDO, S. de & CASTRO, M. M. M. *Op. cit.*, p. 87.

[10] GOUVÊA, R. G. *Op. cit.*, p. 102. .

O Probus significou uma sensível redução da frota, levando à dispensa de cerca de 15% dos motoristas e trocadores. O sindicato dos trabalhadores denunciava os métodos de trabalho da entidade. Em agosto de 1984 uma nova redução retirou mais 23 veículos de circulação.

Comentando as mudanças implantadas em 1982, Osias Baptista Neto, então superintendente de planejamento de tráfego da Metrobel, defendia a sua implantação de uma só vez:

> *"Depois de uma semana todos já se acostumaram e a cidade voltará ao normal. Se fôssemos fazer estas modificações por etapas, faríamos as mesmas pessoas ter as mesmas incertezas todos os dias."*[11]

O maior poder de pressão vinha, sem dúvida, da região do Barreiro. O movimento por transporte foi retomado em abril de 1981 e conheceu rápido crescimento, com 24 bairros mobilizados. As reivindicações comuns aos bairros envolvidos no movimento eram: a volta das passagens intermediárias entre regiões contíguas e o congelamento das tarifas. Além disso, havia os problemas específicos. O movimento encaminhou à Metrobel, em julho de 1981, documento contendo todas as reivindicações dos moradores.

Foi lançada campanha organizada pelas associações envolvidas na luta pelo transporte e pelo Sindicato dos Metalúrgicos de Belo Horizonte e Contagem, reivindicando passagem gratuita para trabalhadores desempregados e aposentados; meia passagem para trabalhadores que recebiam até três salários mínimos e para estudantes; congelamento do preço das passagens de coletivos até que essas atingissem o patamar de um gasto mensal correspondente a 1% do salário mínimo; passagem intermediária em toda a região metropolitana de Belo Horizonte.

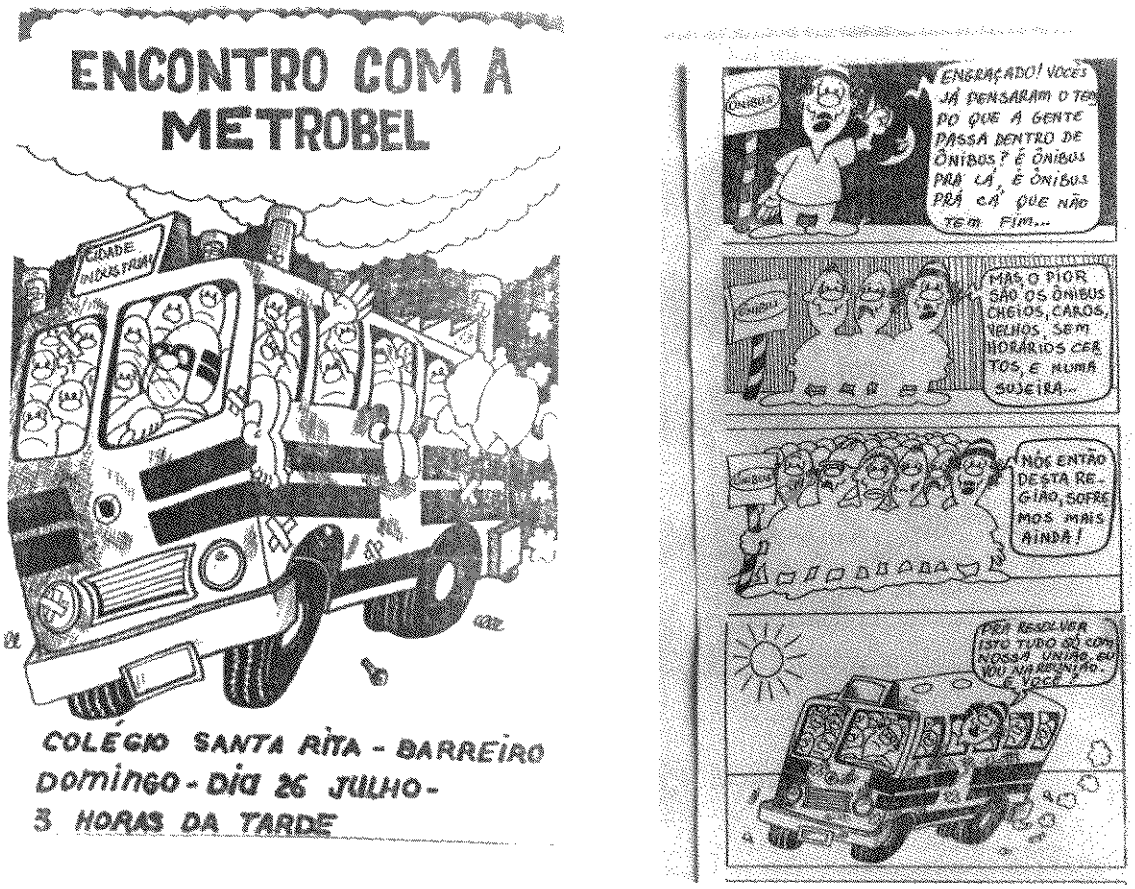
Durante todo o período de atuação da Metrobel, associações de moradores continuaram pressionando por melhores condições de transportes. Em 1981, a União dos Trabalhadores da Periferia de Belo Horizonte (UTP) enviou ao governador documento protestando contra as tarifas de coletivos, ressaltando a disparidade entre os preços dos bairros distantes e das linhas de pequeno trajeto. Para a entidade, a solução era a estatização do sistema. Os exemplos de São Paulo, Salvador e Porto Alegre eram sempre citados por terem tarifas únicas.

Associações comunitárias da região do Barreiro iniciaram uma série de reuniões para discutir a questão do transporte. O projeto da Metrobel para a região do Bairro Industrial e adjacências, o chamado Pró-Barreiro, era criticado no seguinte ponto:

> *"Nada coloca sobre o papel do estado na questão da política do transporte. Pela omissão a esta questão fundamental, e de acordo*

[11] METROBEL garante: do caos nascerá uma nova ordem. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 13 jul. 1982, p. 9.

106 – "Mutirão de moradores lava ônibus como forma de protesto"
(Diário da Tarde, *1980).*



107 – A charge é usada como recurso para convocar a população para um "encontro com a Metrobel" (anos 80).

> *com a nossa experiência e conhecimento, do que é um órgão público, em especial a Metrobel, concluímos que o projeto racionaliza a problemática do transporte na perspectiva do lucro das empresas concessionárias, e não da necessidade da maioria da população."*[12]

A mobilização popular resistia ao discurso técnico e ao autoritarismo das decisões da Metrobel que, entretanto, não se recusava ao debate. Ainda em dezembro de 1981 foi promovido um grande encontro entre associações de bairro, grupos comunitários, movimento por transporte e a Metrobel, com cerca de 500 pessoas. As reivindicações ficaram centradas no congelamento de preços das passagens, tarifas intermediárias e questões particulares de cada bairro, como mudanças nos trajetos e novos horários. Posteriormente, implementou-se a passagem intermediária em todos os bairros da região, o que foi considerado uma grande vitória. Os moradores também reivindicavam participação na fiscalização, mas os líderes do movimento reconheciam a sua incapacidade para avaliação dos cálculos das tarifas.

Essa retomada dos movimentos populares era muito diferente da fase anterior. Preocupava-se agora em ultrapassar as reivindicações de caráter local para movimentações que pudessem alterar as políticas públicas de transporte. Procurava-se também o domínio de um saber técnico que pudesse questionar dados apresentados pelos empresários, como no caso dos cálculos das tarifas. A estratégia do movimento era pressionar ao máximo a Metrobel, enviando uma comissão de moradores a cada semana ao órgão.

Em 1982 a grande luta foi contra o projeto "Pró-Barreiro". A primeira manifestação, programada para o adro da Matriz de Belo Horizonte, a Igreja São José, foi impedida por forte esquema policial. A cidade foi tomada por tropas do Batalhão de Choque, que impediam o acesso das comitivas dos bairros ao local. O motivo alegado pela polícia era impedir fatos semelhantes aos "quebra-quebras" de coletivos de Salvador. O movimento decidira impedir de qualquer forma a implantação do projeto. Dirigentes e moradores alegavam que

> *"...no papel dá tudo certo, na prática é que a cidade está cada vez pior (...). Nós sabemos que não vai haver ônibus de meio em meio minuto porque a empresa não está contando com os engarrafamentos. Se os ônibus não chegarem a tempo na Cidade Industrial, quem é que vai pagar os dias parados dos trabalhadores?"*[13]

Na véspera das grandes mudanças de julho de 1982, o Movimento de Melhoria do Transporte Coletivo da Cidade Industrial e do Barreiro tentou uma manifestação diante do Palácio dos Despachos contra o projeto. Para impedir que os manifestantes chegassem ao local, quando iriam tentar falar

[12] ANTEPROJETO do movimento de melhorias do transporte coletivo. Belo Horizonte: s.d. (mimeo.).

[13] MORADORES não aceitam o Pró-Barreiro. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 10-11 jul. 1982, p. 8.

com o governador Francelino Pereira, a polícia interceptou os ônibus ainda na Cidade Industrial e no Cardoso, não permitindo, durante algum tempo, nem as viagens normais. Poucos moradores conseguiram chegar ao local.

O "Pró-Barreiro" previa a criação de uma estação rodoviária na Cidade Industrial, onde os usuários vindos de diversos bairros da região tomariam o ônibus para o centro, resgatando uma idéia recorrente no planejamento do transporte na região. Havia promessa de coletivos de meio em meio minuto e redução do preço das passagens. A Metrobel vinha discutindo o projeto com as associações de bairro e com o movimento de melhoria do transporte, por quase um ano, em assembléias tensas.

Percebe-se que estavam em jogo forças políticas que sobrepujavam os aspectos técnicos e as reivindicações. De um lado, a Metrobel representava o Estado, automaticamente identificada com o regime autoritário. Do outro, havia dentro do movimento lideranças interessadas em ganhos políticos, inclusive votos nas eleições que se aproximavam.

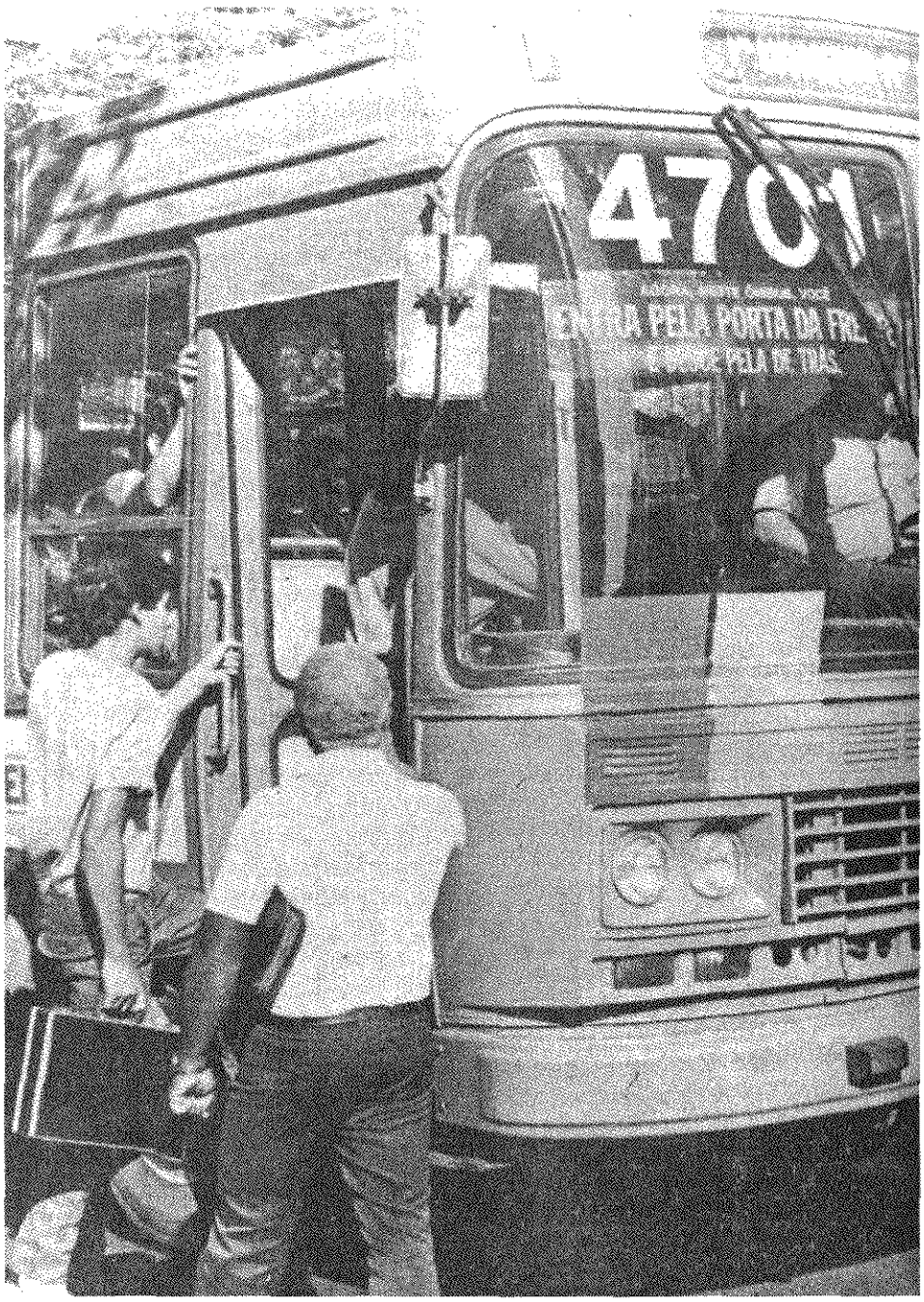
Em maio foi realizada manifestação na Câmara Municipal e na Assembléia Legislativa para a entrega de anteprojeto contra o corte de ônibus direto da região do Barreiro e Cidade Industrial para o centro e baldeações na estação do Água Branca. Os manifestantes traziam faixas com frases como "Dr. Elizeu Resende, a Via Expressa é para quem não tem pressa" e "Sem esta baldeação, Dr. João Luiz".[14]

Além das reivindicações específicas da região do Barreiro, o movimento encaminhou à Câmara e à Assembléia projeto que continha cinco reivindicações consideradas básicas, já presentes em pedidos anteriores: passe livre para desempregados e aposentados; meia passagem para trabalhador que ganhasse até três salários mínimos; passagem intermediária em toda a cidade; fiscalização reconhecida pelas associações de bairro; congelamento das tarifas até que o seu custo mensal passasse a ser correspondente a 1% do salário mínimo.

Com a aproximação das eleições de 1982, a manifestação foi suspensa e, em 1983, já não conseguia mobilizar a população, pois, nesse período, o Movimento de Desempregados passou a ser considerado prioritário na região.[15]

[14] BALDEAÇÃO na via-expressa. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 21 maio 1982, p. 2.

[15] DOIMO constatou ritmo semelhante nos movimentos populares nas mais diversas regiões brasileiras, a partir da análise do volume de documentação produzida nessas mobilizações: "*Montado pela sobreposição da documentação relativa a todos os movimentos aqui considerados, pode-se verificar que, entre os anos de 1978 e 1984, no calor de bandeiras como 'Anistia ampla e irrestrita', 'constituinte livre e soberana' e 'Diretas Já', há somente dois momentos de baixa relativa do ritmo ascendente da produção documental, precisamente nos anos de intensa atividade partidária e eleitoral: em 1979, ano do decreto-lei da reforma partidária, e em 1982, que, após vertiginosa alta movimentalista nos anos 1983 e 1984, cai novamente a produção documental, quando então se desencadeia o processo de preparação e eleição dos deputados constituintes*" (DOIMO, Ana Maria. *Op. cit.*, p. 119).



108 – Sistema de embarque pela porta dianteira é testado pela Metrobel em 1984.

Posteriormente à eleição de Tancredo Neves, nova equipe assumiu a direção da Metrobel. Na administração então empossada, os projetos perdem fôlego e são iniciadas medidas de cunho mais demagógico, baseadas em pesquisas de opinião. A partir desse momento a Metrobel entraria em processo de declínio, uma vez que os novos governos estaduais se tornaram mais permeáveis às pressões populares e dos empresários do setor, modernizados e fortalecidos politicamente. Nessa conjuntura foram inviabilizados os projetos de maior envergadura e a empresa perdeu gradativamente os técnicos e a força institucional.

A medida de maior impacto dessa administração foi a retirada de 21 linhas da avenida Afonso Pena, em julho de 1983, que passaram a utilizar a avenida dos Andradas, com obras já concluídas. Além disso, a UFMG e Venda Nova passaram a contar com novas linhas circulares.

Em julho de 1984 tiveram início as experiências de embarque de passageiros pela porta dianteira em algumas linhas. A medida tentava resolver o problema da evasão tarifária provocada por passageiros que desciam pela porta traseira. Também argumentava-se maior segurança do usuário que, descendo pela porta traseira, não correria o risco de atropelamento ao atravessar a via pública na frente dos ônibus. Os passageiros passaram a embarcar experimentalmente pela porta da frente em três linhas: Padre Eustáquio/Vera Cruz, Cercadinho/Renascença e Circular/UFMG. Uma segunda etapa foi implantada em julho de 1985, com mais seis linhas adotando a medida.

Cerca de 58 entidades encaminharam documento ao governador Hélio Garcia solicitando o fim do embarque pela porta dianteira, além do congelamento das passagens e supressão de modificações, como bancos de plástico e filas únicas de assento. As entidades iniciaram campanha para a coleta de 500 mil assinaturas em postos na Praça Sete, bairros da periferia e cidades da região metropolitana. No documento, os usuários pediam ainda a criação de uma comissão para atuar junto à Metrobel e a participação de representantes da comunidade no Conselho Deliberativo da Região Metropolitana. Diante da pressão popular, o embarque de passageiros pela frente foi suspenso.

Foram iniciadas as obras nas avenidas Paraná e Santos Dumont para a eliminação do "corredor da morte" em julho de 1984. O projeto proibia veículos particulares trafegando nessas vias. A União dos Varejistas pressionou e a idéia acabou arquivada.

Embora enfraquecida, a mobilização popular perdurou nos anos seguintes. Em outubro de 1984, 150 moradores da Cidade Industrial e representantes de 28 associações de bairro de Contagem e do Barreiro entraram com ação na Justiça contra os aumentos dos coletivos anunciados para 1º de novembro. O Movimento de Melhoria dos Transportes Coletivos

da Região Industrial queria que a Metrobel tornasse públicos os números e os critérios adotados nos cálculos das tarifas, realizando protesto na Praça da Rodoviária.

Outra concentração no Palácio dos Despachos foi organizada em março de 1985, mais uma vez pela revogação de aumento. O movimento pedia, dentre outras coisas, o congelamento das passagens; a volta da passagem intermediária na região de Venda Nova e Industrial; a criação de um Conselho Social dos Transportes Coletivos e a ativação de uma Comissão de Usuários. A proposta do Conselho Social era uma forma de contraposição ao Conselho Deliberativo da RMBH; seria formado por representante da Metrobel, dos empregados desse órgão, da Assembléia Legislativa, das Câmaras Municipais e prefeituras da Grande BH, do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários, do Setransp e dos usuários.

Em março de 1985 houve uma ameaça de greve de motoristas e trocadores, que resultou na concessão do passe livre para a classe em todos os ônibus da região metropolitana. Em troca desse benefício, a categoria abriu mão de outras reivindicações, como reposição trimestral dos salários e produtividade de 20%.

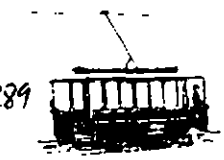
Em setembro do mesmo ano, motoristas e trocadores, revoltados com a proposta de reajuste salarial, começaram a percorrer a cidade para obter adesões à greve. Paravam os coletivos e obrigavam os passageiros a descer. Tendo surgido de forma inesperada e à revelia do sindicato, o movimento foi rapidamente reprimido, resultando na prisão de 17 pessoas. Diante da movimentação, os empresários apresentaram melhor proposta de reajuste em reunião realizada no Palácio dos Despachos.

A mobilização foi retomada dois dias depois, com maior índice de adesão. Essa etapa foi mais violenta. A polícia prendeu os motoristas no Sindicato dos Tecelões, durante várias horas. Numa nova reunião, a sede do sindicato foi depredada. As negociações continuaram, mas os empresários mostraram-se irredutíveis. Além disso, a categoria estava dividida e a adesão não havia sido suficiente, fracassando o movimento.

Em fins de 1985 a Metrobel passou por uma reestruturação. Foi criada a Divisão de Atendimento Comunitário, dando-se maior importância aos canais de comunicação com usuários. Contudo, essa alteração não significou grandes ganhos para a população, uma vez que a pressão dos empresários sobre o órgão era muito forte e eram tomadas medidas de caráter mais demagógico que prático. Embora muitos técnicos da administração anterior permanecessem na Metrobel, as diretrizes haviam mudado e o órgão enfrentava sérios conflitos internos entre as correntes técnicas, o uso político e o empreguismo.

Marcou esse período a concessão de passes para deficientes e idosos. Em novembro de 1983 a Câmara Municipal criou o passe livre para crianças

109 – Obras de construção da Estação Central do Trem Metropolitano junto à tradicional estação ferroviária.



carentes portadoras de deficiência e matriculadas em escolas especializadas, sendo extensivo o direito aos seus acompanhantes. Em 1984 foi concedido aos deficientes físicos, obesos e mulheres grávidas o direito de embarcarem pela *porta dianteira, sem que isso significasse a gratuidade tarifária.* Em julho do mesmo ano o passe gratuito foi estendido aos idosos, e a partir de março de 1985 era concedido sem restrições a cegos, idosos, crianças deficientes e seus acompanhantes, devidamente identificados.

O sistema de trens urbanos continuava participando timidamente do transporte coletivo, responsável pelo deslocamento de somente 200 mil passageiros por mês, contra os 58 milhões de passagens pagas nos ônibus. Era, entretanto, um meio essencial para as populações de baixa renda. Um dos fatores inibidores do uso dos trens era a inadequação dos seus horários às necessidades dos trabalhadores. O tráfego de trens de carga e as obras do metrô vinham dificultando ainda mais a sintonia de horários. Além da alta taxa de evasão tarifária, a RFFSA era obrigada a colocar vidros especiais nos vagões e proibir a abertura de janelas para evitar apedrejamentos.[16]

Em janeiro de 1985 a Rede Ferroviária Federal reduziu os horários dos trens de subúrbio, que, a partir de junho, deixaram de circular aos domingos, iniciando o processo de retirada dessa modalidade de transporte. A suspensão das viagens aos domingos provocou grande movimentação de associações comunitárias, sindicatos, igrejas e políticos, e a medida foi revogada pouco depois.

Paralelamente, as obras do trem metropolitano, iniciadas em 1981, tiveram grandes dificuldades na alocação de recursos, comprometendo a execução do cronograma. Em março de 1985 foi criado um passeio de metrô dominical gratuito entre as estações Lagoinha e Carlos Prates. Havia uma exposição aberta ao público na estação da Lagoinha, com fotos, mapas, cartazes e uma maquete explicando o funcionamento do metrô. As informações eram complementadas por folhetos distribuídos aos passageiros e aos visitantes da exposição. A partir de novembro de 1985, as viagens experimentais do metrô passaram a ser feitas entre a estação da Lagoinha e a da Gameleira.

O metrô entrou em operação comercial em agosto de 1986, no trajeto ligando a estação da Lagoinha à do Eldorado. O trecho Lagoinha – Central passou a funcionar em março de 1987, quando suas obras foram paralisadas

[16] Eram estas as estações do subúrbio em 1985: 1. no trecho Betim /Rio Acima: Betim, Chácara, SESI, Betim Industrial, Alterosa, Posto, FMB, Teresópolis, Embiruçu, Fazenda Embiruçu, Bernardo Monteiro, Beatriz, Novo Eldorado, Waldomiro Lobo, Gameleira, Calafate, Feira, Belo Horizonte, Horto, Abadia, Caetano Furquim, Carvalho de Brito, General Carneiro, Sabará, Flores, Raposos, Marimbondo, Honório Bicalho, Santa Rita, e Rio Acima; 2. Itinerário Horto/Barreiro: Horto, Estação Central, Feira dos Produtores, Calafate, Gameleira, Salgado Filho, Ferrugem, Barreiro.

por falta de verbas. Concluiu-se até esse ano, portanto, apenas o trecho Eldorado-Estação Central, com 12,5 km de extensão, de um total inicialmente considerado prioritário de cerca de 37 km. O sistema, parcialmente instalado, contava com sete estações e uma frota de cinco trens, sendo que diversas obras complementares não foram realizadas, dificultando a integração do metrô com o sistema de ônibus, condição essencial para otimização de seu uso. O relativo isolamento das estações, que não se integravam de forma satisfatória ao entorno, aumentando os riscos quanto à segurança, levou a população a optar pela facilidade de acesso aos pontos de ônibus. Diante dessas dificuldades, o metrô não exerceu praticamente nenhum impacto sobre o fluxo de transporte de passageiros, à exceção dos usuários do trem suburbano.

Em 1º de abril de 1987 o suburbano entre Betim e Belo Horizonte foi suspenso, com o argumento de que o leito da rede seria reformado e duplicado. A Rede Ferroviária Federal implantou um sistema alternativo de transporte dos passageiros por ônibus de Betim até a estação de metrô do Eldorado. A passagem seria subsidiada, custando o mesmo valor que a tarifa do antigo trem suburbano. Os usuários foram cadastrados e teriam que apresentar cartão de identificação para terem acesso ao serviço. Foi sensível a perda para os passageiros do subúrbio, pois a tarifa, que custava antes 60 centavos, passou a consumir 3 cruzeiros e 50 centavos de Betim até o centro de Belo Horizonte.

O transporte de cargas também não foi solucionado satisfatoriamente, já que não atendeu à demanda da RMBH e ainda representou perigo no transporte de determinado tipo de carga dentro da cidade, pelo risco de explosão de algumas delas. Verifica-se, portanto, que, apesar de ter surgido aparentemente a reboque da solução do problema das cargas ferroviárias e de ter sido fruto de uma conjuntura que induzia ao máximo o aproveitamento de recursos disponíveis, o trem metropolitano não satisfez o transporte de massa na cidade nem o transporte de cargas.

Com a pressão dos preços dos combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, além do "disparo do gatilho salarial", mecanismo criado pelo governo federal para recomposição dos salários dos trabalhadores, os empresários reivindicavam constantes aumentos, chegando a desenvolver mecanismos de pressão, como a paralisação dos veículos nas garagens ou a ameaça de demissão. A partir de 1986 os aumentos de passagens tornaram-se mensais, sistemática que vigorou até o advento do Plano Cruzado, que depois de fracassado provocou um aumento generalizado dos preços de bens e serviços, levando várias empresas ao endividamento junto a bancos para pagamento do 13º salário e despesas com combustíveis. Duas empresas chegaram a pedir concordata, apesar de as tarifas estarem sendo reajustadas numa periodicidade quase mensal.

110 – "Tudo que foi feito até agora pela construção do metrô de Belo Horizonte está sendo mostrado em uma exposição que se mantém aberta ao público, na estação da Lagoinha (...). Isto é conseguido com uma sucessão de fotos e cartazes e através de um painel iluminado, que fornece todos os detalhes sobre o funcionamento do trem de passageiros de Belo Horizonte. Trajeto, estações, tempo de duração de cada viagem e as etapas em que se divide a obra são algumas das informações dadas através de painel" (Diário da Tarde, *1985).*

111 – "Se se sente incomodado de andar espremido nos coletivos, um cidadão acostumado a reclamar deste incômodo morreria nos primeiros minutos dentro do trem do subúrbio. Carregando em média oitocentas pessoas em cada viagem, em seis vagões, os trens que fazem Betim – Belo Horizonte e Raposos – Belo Horizonte são antes de tudo um transporte para o trabalhador de baixa renda(...). Crianças espalhadas ao longo do trem vendem esperanças de tempos melhores: ...'Picolé de creme, limão, abacaxi, groselha e morango. Olha o picolé! Vai um picolé aí?! Crianças desnutridas e pequenas de dez a quatorze anos, parecem com muito menos idade, tão raquíticas são!" (Diário da Tarde, *1987*).

Desde meados da década de 80, os transportes coletivos encontravam-se diante do seguinte paradoxo: ao mesmo tempo que o governo federal vinha reduzindo os investimentos no setor, os técnicos falavam em esgotamento das opções para contornar o problema diante da infra-estrutura existente. Ao lado disso, a população vinha sofrendo um processo de grave achatamento salarial. A solução apontada era a dissociação entre a cobertura dos custos operacionais e a arrecadação tarifária. Os subsídios apareciam como única saída para o impasse. Isso exigia a capacitação dos órgãos de gerência locais, custos reais de transporte e maior eficiência operacional das empresas, *além de efetiva participação comunitária no setor.*

Nesse momento teve início a discussão sobre o vale-transporte. A idéia do governo federal, defendida pelo ministro dos Transportes, Affonso Camargo, era a concessão, pelos empresários, de passagens aos trabalhadores de baixa renda com incentivo de dedução tributária. O subsídio foi criado em março de 1986 e sua concessão não era obrigatória. O vale era adquirido pelos empregadores, que só poderiam descontar dos salários dos empregados o correspondente a 6% do montante. O valor gasto pelos empresários era dedutível do imposto de renda. Quando havia aumento de passagem, o usuário era obrigado a complementar o valor do vale-transporte.

A criação desse subsídio ao usuário visou *"romper o círculo de ferro custo/tarifa"*[17] que vinha se aprofundando desde os anos 70 nas cidades brasileiras, resultando em crescentes distorções sociais, uma vez que oneravam a população de baixa renda das periferias, onde o transporte por ônibus tendia a ser mais caro. Belo Horizonte, através das iniciativas da Metrobel, já havia avançado no estabelecimento de uma tarifação por zona, em busca de uma solução socialmente justa. Por outro lado, se o vale-transporte, por iniciativa federal, veio reforçar um quadro de redistribuição dos custos operacionais entre trabalhador, empregador e governo, sua operacionalização pelas empresas privadas chegou a significar uma nova fonte de renda. Numa economia inflacionária, a venda dos vales-transportes representava uma receita antecipada que gerava aplicações no mercado financeiro.

O desgaste da Metrobel agravou-se nas administrações seguintes, devido ao retrocesso institucional implícito na descontinuidade da implantação do conjunto de programas previstos em 1982, ao esvaziamento do corpo técnico em virtude dos baixos salários e à influência crescente dos concessionários na gestão do setor.

A Associação Brasileira de Defesa do Consumidor elaborou, em 1985, estudo apontando as principais falhas do sistema de coletivos belo-

[17] BARAT, Josef. *Op. cit.*, p. 91.

horizontino. Entre as sugestões estava a votação de lei federal obrigando abertura de concorrências públicas periódicas para todas as concessões do serviço público, limitação do lucro das empresas operadoras dos transportes coletivos, normas coibindo a formação de grandes empresas com poder financeiro e de pressão sobre o Poder Público e punições rígidas aos infratores, fixadas por membros de um conselho comunitário. Para Danilo Santana, um dos responsáveis pelo estudo,

> *"...os governantes e políticos não têm como aprofundar nas apurações das manipulações empresariais, já que o patrocínio milionário das campanhas políticas é feito exatamente pelos empreiteiros, concessionários de serviços públicos, empresas prestadoras de serviços e demais interessados nas verbas, concessões, favores ou serviços pagos pelo erário público".*[18]

A extinção ou não da Metrobel tornou-se uma das maiores polêmicas nas eleições estaduais de 1985. O candidato do PMDB, Newton Cardoso, defendia a continuidade da entidade, mas com um controle rigoroso de suas atividades. Os demais partidos defendiam o fim da gerenciadora do sistema de transportes coletivos. Os candidatos do PDT à Prefeitura, Jorge Carone e José Maria Rabelo, instalaram sete pontos de coleta de opiniões da população sobre a Metrobel. Diversos bairros da periferia foram visitados para que os moradores tivessem suas opiniões registradas.

Em 1987, na gestão do governador Newton Cardoso, a Metrobel foi extinta e criada uma nova autarquia, a Transportes Metropolitanos (Transmetro), subordinada à recém-criada Secretaria de Estado de Assuntos Metropolitanos. A nova agência pública não contava mais com a participação acionária da União, através da EBTU, nem dos municípios, reforçando o poder do governo estadual. Enquanto à Transmetro competia a administração dos serviços relativos ao transporte e ao sistema viário da região metropolitana, manteve se a competência do Plambel enquanto órgão destinado ao planejamento do desenvolvimento econômico e social da mesma.[19] Na prática, entretanto, essa estrutura formal não se articulava institucionalmente e, com a falta de planejamento orquestrado dos setores, agravou-se "*a falência operacional do sistema*".[20]

[18] NOVAS normas para o transporte coletivo. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 25 out. 1985, p. 8.

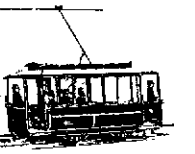
[19] Existiam ainda uma instância normativa, o Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo.

[20] DIAGNÓSTICO do sistema viário e de transporte da RMBH. 2ª Parte. DOT 030/89. Belo Horizonte, jun. 1989, p. 24.

ÔNIBUS SÓ PASSA LOTADO

114 – Passeata de estudantes pelo passe livre, assunto que esporadicamente volta à cena.

OMNIBUS

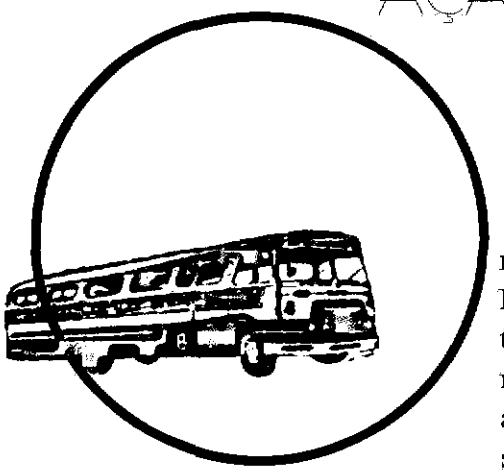


8

LABIRINTOS DA CENTRALIZAÇÃO

A TRANSMETRO E O FORTALECIMENTO DA AÇÃO ESTADUAL

1988-1991



novo órgão gestor dos transportes urbanos da RMBH surgiu num período marcado pela abertura democrática, pela continuada crise econômica e administrativa, quando o governo federal adotou uma postura não-intervencionista, que se fez sentir em todos os níveis de planejamento.

Não se pode afirmar que as ações públicas tenham sido reorientadas no sentido de incorporar a participação da população. Pelo contrário, esse foi o período em que se iniciou o abandono do planejamento metropolitano, sem substituição por nenhuma outra modalidade de articulação entre níveis diferentes de governo ou entre as instituições públicas que atuavam na RMBH. Os órgãos metropolitanos ficaram praticamente entregues à sua sorte, declinando pouco a pouco até a sua quase extinção.

Um novo regulamento para o serviço de transporte por ônibus foi aprovado pelo Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Belo Horizonte em 1988. De acordo com ele, esse serviço na RMBH seria implantado, administrado e operado pela Transmetro, diretamente ou por

contratação de terceiros. A operação do serviço seria feita sob o regime de concessão, sendo, excepcionalmente, autorizada a permissão por prazo estipulado. Além do presente regulamento, as concessionárias ou permissionárias estavam sujeitas às portarias, normas e ordens de serviço emanadas da Transmetro. O contrato de concessão ou outorga de permissão conteria, dentre outras formalidades legais, a identificação da linha, itinerário, frota, condições de prestação de serviço, obrigações da concessionária/permissionária e prazo. O estabelecimento de serviço regular de transporte coletivo ficava sujeito à licitação tipo concorrência, não podendo participar empresa que tivesse concessão ou permissão cassada. A licitação seria conduzida por comissão especial, designada pelo presidente da Transmetro, e o edital deveria observar os princípios definidos em lei. Esse procedimento não foi verificado no período de vigência da empresa, tendo também sido previsto em normas anteriores e sempre pouco utilizado.

O regulamento definia "linha" como "*o serviço regular de transporte entre ponto de origem e destino prefixados*" e "seção" como "*o trecho do itinerário da linha regular em que é autorizada a cobrança de tarifa específica*".[1] Os serviços foram divididos em linhas metropolitanas e auxiliares. As primeiras constituíam a estrutura básica, enquanto as outras seriam complementares. O sistema básico subdividia-se nas linhas expressa diametral, expressa radial, semi-expressa diametral, semi expressa radial, serviço diametral e serviço circular.

As linhas expressas diametral e radial interligavam centros regionais ou sedes de municípios integrantes da RMBH; as semi-expressas diametral e radial interligavam centros regionais ou áreas de interesse com as sedes dos municípios; a linha do serviço diametral interligava bairros ou áreas de interesse, passando pelo centro regional polarizador. A do serviço circular era aquela que interligava, no sentido horário e anti-horário, áreas de interesse dentro dos centros regionais dos municípios da RMBH. As auxiliares interligavam as áreas de periferia, com demanda rarefeita, às linhas do sistema regular, utilizando equipamento de tecnologia adequada à demanda.

Os custos operacionais do serviço regular de transporte coletivo seriam fixados pela Transmetro, "*de forma a propiciar a justa remuneração do capital, o melhoramento e expansão dos serviços e assegurar o equilíbrio econômico e financeiro do sistema*".[2] A Transmetro estabeleceria os componentes tarifários, bem como os critérios, condições, normas e procedimentos para a fixação das tarifas, ficando as empresas obrigadas a fornecer as informações necessárias.

[1] Deliberação n. 1, de 22 de abril de 1988.

[2] *Ibidem*.

Não seriam admitidos veículos com mais de dez anos de fabricação, salvo com autorização prévia e expressa do secretário de Estado de Assuntos Metropolitanos. Os veículos com mais de dez anos de fabricação deveriam ser substituídos por outros, mais novos ou reencarroçados.

Os itinerários, paradas e pontos terminais, frotas e quadros de horário seriam fixados pela Transmetro. Os horários e a freqüência das linhas seriam estabelecidos pelo órgão gestor, em função da demanda, nível mínimo de conforto ao usuário, segurança de tráfego, velocidade operacional, número de veículos e extensão do itinerário. Para cumprimento dos horários, as empresas se obrigavam a colocar em serviço o número de veículos determinado pelo órgão gestor como frota necessária, garantida a reserva técnica para a plena operação das linhas.

O pessoal de operação também tinha no regulamento explicitadas as obrigações referentes à urbanidade e ao respeito no trato com o usuário, colegas e funcionários da Transmetro, ao uso do uniforme, ao porte da documentação exigida, dentre outras. Ao motorista competia a responsabilidade sobre o veículo e sua condução, a segurança e o conforto dos passageiros, o controle sobre os pontos de embarque e desembarque. Aos cobradores cabia auxiliar o motorista na revisão do veículo, controlar o acesso de usuários e, especialmente, "*suprir-se da quantidade de troco e bilhetes suficientes para a jornada diária de trabalho*",[3] além, evidentemente, de efetuar a cobrança da passagem. Esses preceitos, com poucas variações, podem ser encontrados em todos os regulamentos desde 1930.

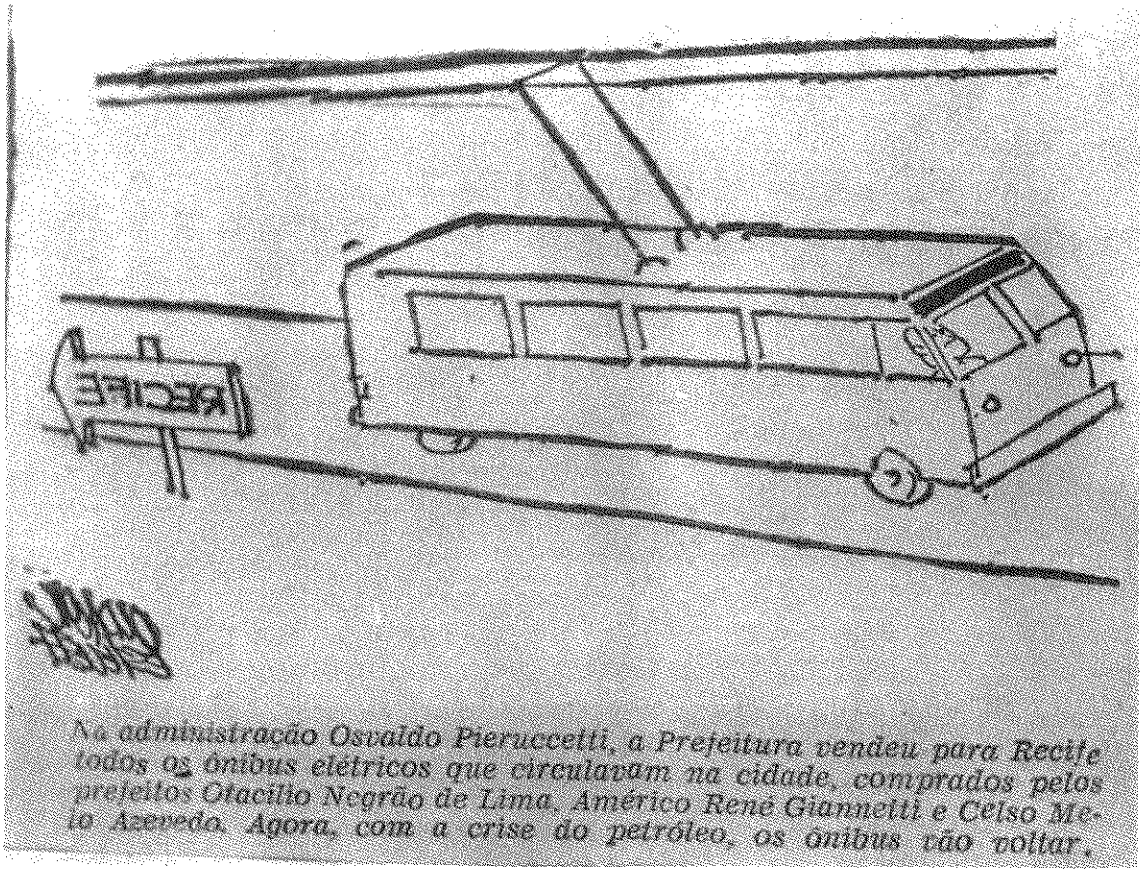
As receitas componentes dos recursos financeiros da Transmetro seriam: o custo de administração de transporte e gerenciamento das concessões/permissões, a taxa de exploração de publicidade no sistema metropolitano e as multas decorrentes do não-cumprimento das normas regimentais.

Os mecanismos de apuração e repasse das receitas pela Câmara de Compensação Tarifária (CCT) mantiveram-se os mesmos do período da Metrobel. A efetivação das normas da CCT poderia ser delegada a agente executor, ficando as empresas obrigadas ao seu cumprimento. O não-pagamento dos valores à CCT implicaria acréscimos, juros, correção monetária e até suspensão da empresa operadora.

O regulamento previa a continuidade da implantação do Programa de Transporte Público por Ônibus (Probus), de acordo com normas e critérios estabelecidos em 1982 e as modificações posteriores que passaram a integrá-lo.

Nos anos 80, o avanço da consciência ecológica e dos problemas

[3] Deliberação n. 1, de 22 de abril de 1988.



Na administração Osvaldo Pieruccetti, a Prefeitura vendeu para Recife todos os ônibus elétricos que circulavam na cidade, comprados pelos prefeitos Otacílio Negrão de Lima, Américo René Giannetti e Celso Mello Azevedo. Agora, com a crise do petróleo, os ônibus vão voltar.

115 – "Na administração Osvaldo Pieruccetti, a Prefeitura vendeu para Recife todos os ônibus elétricos que circulavam na cidade, comprados pelos prefeitos Otacílio Negrão de Lima, Américo René Giannetti e Celso de Mello Azevedo. Agora, com a crise do petróleo, os ônibus vão voltar" (Diário da Tarde, *1983).*

ambientais urbanos levou à criação da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMMA). Para combater um dos fatores determinantes da poluição atmosférica, a SMMA, em julho de 1987, passou a fiscalizar com maior rigor a emissão de poluentes pelos ônibus na chamada "Operação Oxigênio". Os veículos que não estivessem de acordo com as especificações teriam um adesivo no pará-brisa dianteiro, só retirado depois que os motores fossem regulados, vistoriados e liberados. Foram constatados casos de alteração da regulagem e retirada do adesivo sem cumprimento das normas, e muitas empresas foram autuadas e multadas. As tentativas de burlar a fiscalização prejudicaram a imagem das concessionárias, que sofreram acusações de falta de consciência ecológica e senso de urbanidade.[4] Para os empresários, a redução da poluição só ocorreria com o maior número de viagens, com frota menor, reivindicando, para tanto, a diminuição dos laços de recobrimento na área central dos ônibus semi-expressos e vias exclusivas que permitissem um aumento da velocidade média.

A Transmetro, em maio de 1988, estudou a volta dos pontos finais das linhas semi expressas ao centro e a diminuição dos laços de recobrimento, que eram os trajetos na área mais central, de forma circular, pelas linhas semi-expressas, geralmente atingindo a região hospitalar. A questão do laço de recobrimento se tornou uma discussão recorrente, envolvendo a concepção do sistema adotado em 1982 como um todo. A proposta foi acusada de ter sido feita a portas fechadas com os empresários, sem a participação da Câmara dos Vereadores, da Assembléia Legislativa e dos usuários. Os trajetos seriam reduzidos em alguns quilômetros, sem a respectiva redução das passagens, beneficiando os empresários. Essa proposição foi criticada pela Associação dos Usuários, pelo IAB e pelo Sindicato dos Economistas.

Em novembro de 1988 a Secretaria de Assuntos Metropolitanos alterou o trânsito do centro: proibiu o estacionamento nos corredores de transporte coletivo e em outras ruas de grande movimento, reduziu o número de vagas do estacionamento *faixa azul*, sincronizou os sinais por um novo sistema computadorizado, implantando o Programa de Ação Imediata da Área Central de Belo Horizonte.

Uma iniciativa para a otimização do transporte foi o projeto de integração física e tarifária do trem metropolitano com a rede de ônibus, que uniu Transmetro e CBTU, a fim de potencializar o uso da modalidade sobre trilhos. A estação de maior movimento era a do Eldorado, que apresentava melhores condições de transferência intermodal.

[4] CONCESSIONÁRIOS burlam a fiscalização. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 2 jul. 1988, p. 10.

O sistema sobre trilhos seria objeto de outra iniciativa do Poder Público. Ainda em janeiro de 1986, no governo Hélio Garcia, a Metrobel fizera concorrência para aquisição de trólebus a serem implantados na avenida Cristiano Machado. Três empresas de São Paulo, a Mafersa, a Cobrasma e a Tectronic, apresentaram propostas. A vencedora foi a Tectronic, que iria fornecer 55 trólebus para a Metrobel. Como as obras dos trólebus foram paralisadas em julho de 1987 pelo governador Newton Cardoso, foi instaurada comissão de sindicância para apurar o caso. Consumiram-se grandes recursos em obras inacabadas nas avenidas Cristiano Machado e Vilarinho, e com a desapropriação de áreas para construção de garagens e oficinas, instalação de postes e equipamentos estocados na Transmetro.

A partir de julho de 1989, o governo estadual propôs a instalação dos Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), os chamados "bondes modernos", na avenida Cristiano Machado, em substituição aos trólebus. A concorrência para a aquisição dos bondes chegou a ser aberta, mas foi suspensa em outubro do mesmo ano, por concessão de pedido de liminar impetrada pela CAD Engenharia Ltda, que se sentiu lesada.[5]

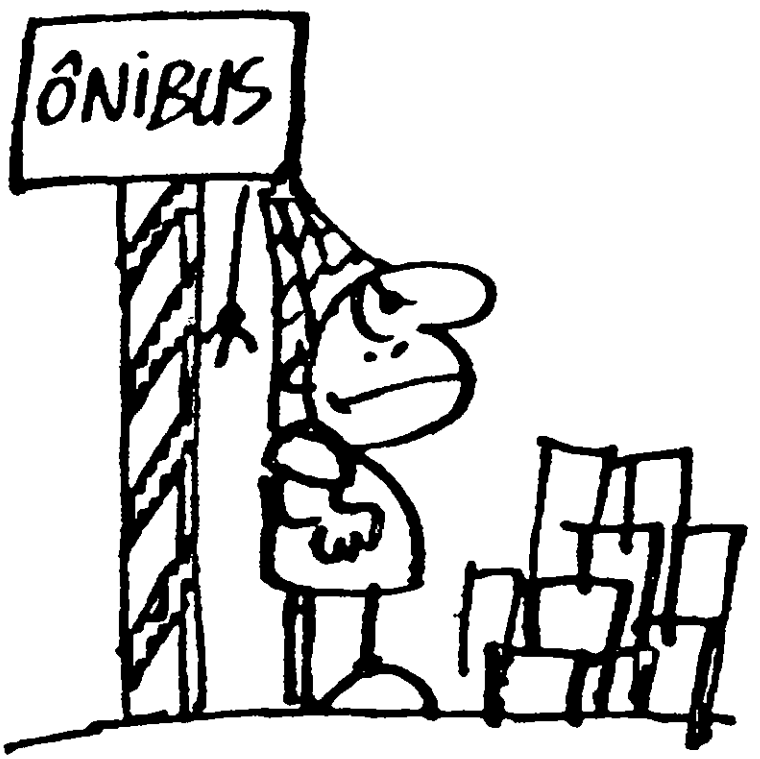
Deputados oposicionistas também concorreram para a suspensão do projeto VLT, barrando a autorização para contratação do financiamento externo.[6]

O transporte continuava sendo um drama cotidiano, especialmente para os habitantes de Venda Nova e de toda a região norte. A linha de trólebus planejada não foi implantada, e os ônibus não serviam condignamente à população. Antecipando-se a solução do Poder Público, que pretendia operar o trólebus no corredor seletivo da avenida Cristiano Machado, os empresários de ônibus que possuíam linhas para a região reuniram-se e, em tempo recorde, criaram um consórcio de empresas, a Uninorte, que passou a operar na pista destinada aos trólebus com 40 ônibus a diesel, de média capacidade, ligando Venda Nova ao centro.

A discussão pela definição de um modo de transporte, fosse metrô, bonde moderno ou trólebus, que melhor servisse à população, atravessou o período sem que nenhuma das opções fosse implantada. Os problemas urbanos vinham, no entanto, sendo objeto de crescentes debates propiciados pela elaboração da nova Constituição brasileira. Para interferir na questão dos transportes coletivos e introduzir dispositivos no texto constitucional que significassem uma política pública para o setor, foi criada a Associação de Usuários dos Transportes Coletivos de Belo Horizonte, em maio de 1987.

[5] LIMINAR suspende concorrência para implantação dos bondes. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 14 out. 1989, p. 9.

[6] DIAS, João Luiz da Silva. *Op. cit.*, p. 4.


ÔNIBUS

A Associação realizou vários atos de protesto contra os freqüentes aumentos de passagens de coletivos em 1987 e 1988, com o objetivo de chamar a atenção da população e ampliar o movimento. Houve manifestações na Praça da Rodoviária, na Praça Sete e passeatas pelas principais vias do centro. Em uma dessas ocasiões, membros da Associação fizeram, inclusive, uma miniatura de ônibus da chamada "Viação Exploradora do Transporte Ltda", caricaturando as empresas.

Em 1988 a nova Constituição Federal retomaria a autonomia municipal, concebendo os serviços públicos de interesse local como de competência dos municípios. Os Estados ficaram responsáveis pelo transporte intermunicipal e a União passou a ter apenas função normativa. A prestação do serviço só poderia ser feita por licitação pública. Além disso, eram garantidas a gratuidade para as pessoas com mais de 65 anos e as normas de fabricação de veículos permitissem o acesso de deficientes físicos. A Constituição de 1988 foi considerada um grande avanço quanto ao transporte coletivo, que, pela primeira vez, era considerado um serviço essencial.

Até 1988, quem decidia os aumentos de tarifas era o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Belo Horizonte, composto pelo governo do Estado, pela Prefeitura de Belo Horizonte, por três prefeitos das demais cidades da região metropolitana e pelo superintendente do Plambel. O governador Newton Cardoso passou a desconhecer as atribuições do Conselho e a conceder reajustes mesmo sem estar autorizado para tais medidas. A Associação de Usuários dos Transportes Coletivos da Grande BH foi quem mais lutou contra essas arbitrariedades, impetrando ações na Justiça, pedindo congelamento de tarifas, fazendo manifestações.

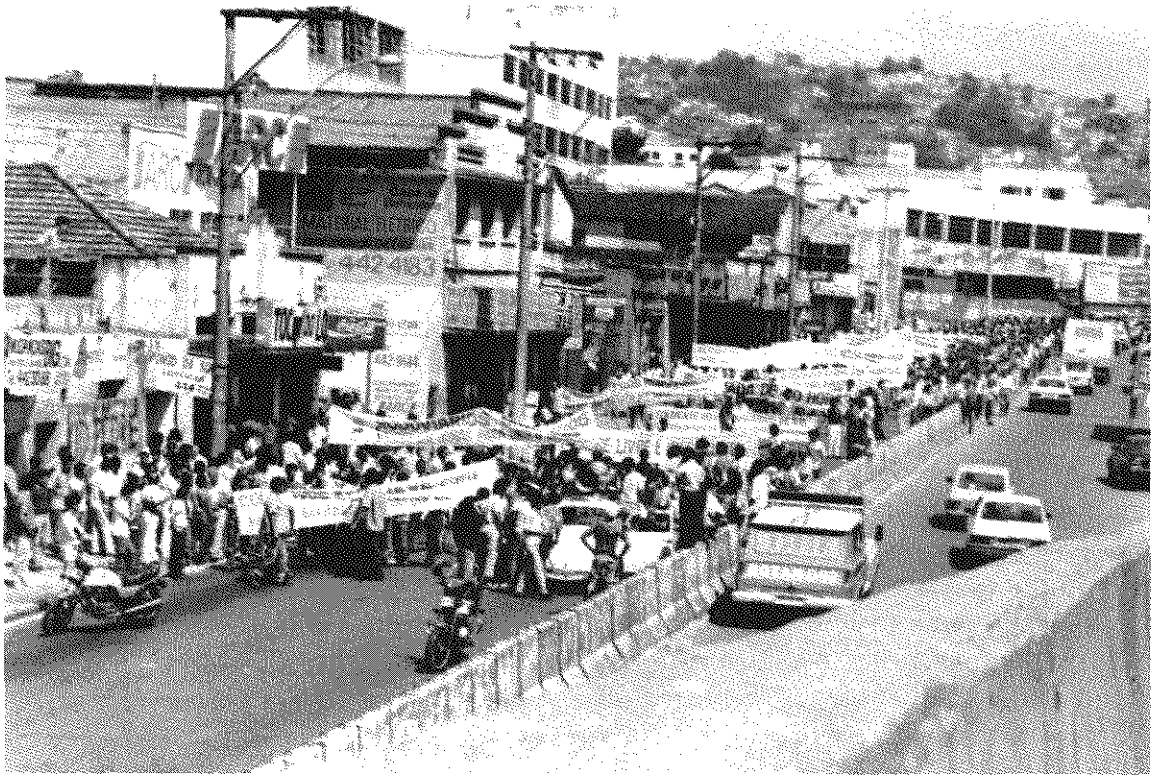
Em julho de 1988 foi realizado o *I Encontro Nacional de Lutas por Transporte*, em Fortaleza. O movimento propunha-se a fazer frente à Associação Nacional dos Transportadores Urbanos (NTU), recentemente criada pelos empresários, e à política federal de privatização e de aumentos extensivos das tarifas, além de articular e organizar unitariamente as lutas relacionadas ao transporte. A NTU vinha obtendo reajustes superiores à inflação, subsídios para o aumento da frota e comercialização do vale-transporte. A partir de maio de 1988, as passagens passaram a ter reajustes mensais de acordo com os índices do IPC, além de reajustes automáticos toda vez que houvesse aumento dos combustíveis.

Depois das discussões desse encontro foi feito um plano de ação na luta pelo transporte. O primeiro ponto era a estatização com controle popular. Para isso seriam criadas e fortalecidas as empresas estaduais e municipais de transporte. Seria iniciada a arrecadação pública da tarifa, ou seja, o governo administraria o dinheiro arrecadado e remuneraria os empresários por quilômetro rodado, independente do número de passageiros

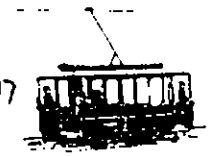
transportados, com controle popular da arrecadação e da remuneração dos serviços, bem como da criação e gestão de empresas públicas. A segunda luta básica seria pela tarifa social, em que o gasto com transporte seria limitado a 6% do salário mínimo. A tarifa real deveria ser controlada, incluindo-se aí os preços dos insumos. O terceiro ponto era a melhoria do serviço, pela adequação da freqüência do tráfego às necessidades dos usuários, participação popular na definição de novas linhas e remanejamento das já existentes, além da melhoria na estrutura viária. O quarto ponto seria a participação popular através do Conselho de Transporte, para controle tarifário, definição de prioridades nos investimentos, definição dos sistemas de transportes a serem implantados, com a participação dos movimentos comunitários, dos sindicatos de trabalhadores do setor, de profissionais liberais, vereadores, deputados. Isso pressupunha o acesso a todas informações sobre o sistema, incluindo-se projetos, planilhas tarifárias e dados de operação.

No *I Seminário Sobre a Luta pelo Transporte Coletivo na Grande BH*, promovido pela Associação dos Usuários do Transporte da Grande BH e pela Casa dos Movimentos Populares da Região Industrial de Belo Horizonte, em julho de 1989, definiram se como prioritárias as seguintes lutas: estatização do transporte coletivo; tarifa social; criação de fundo financeiro de subsídio do transporte sobre o faturamento de empresas e sobre a arrecadação do IPVA; nova política de combustíveis com a substituição do óleo diesel pelo gás; participação popular nas decisões de fixação de tarifas, investimentos e reestruturação do sistema. No programa complementar constavam as reivindicações restritas a Belo Horizonte: criação de passagem intermediária no sistema bairro a bairro; vale-transporte sem valor impresso; extensão do vale-transporte aos trabalhadores sem carteira assinada e sua comercialização pelo Poder Público; passe desemprego; meia passagem para estudantes; criação de frota municipal com veículos já depreciados; novas linhas circulares regionais; melhoria na qualidade dos serviços prestados; exigência de divulgação pela Transmetro das especificações do serviço contratado com cada linha.

Das reivindicações tidas como fundamentais, vê-se que a discussão avançara na percepção das deficiências e dos limites de uma luta voltada para questões imediatas e localizadas, buscando a constituição de uma política e de um planejamento global. Essa nova fase do movimento se deu de forma totalmente diversa das lutas dos períodos anteriores. Aos poucos os integrantes desse movimento foram suprindo a falta de um saber técnico imprescindível à discussão de questões, como planilha de custos, definição de tarifas, administração da CCT, mas a carência de recursos financeiros e o não-envolvimento da população dificultavam sua ação. O movimento funcionou muito mais em nível institucional, prestando depoimentos junto



117 e 118 – Cenas da cidade durante greve dos rodoviários: usuários aglomerados nos pontos e passeata dos grevistas (1989).



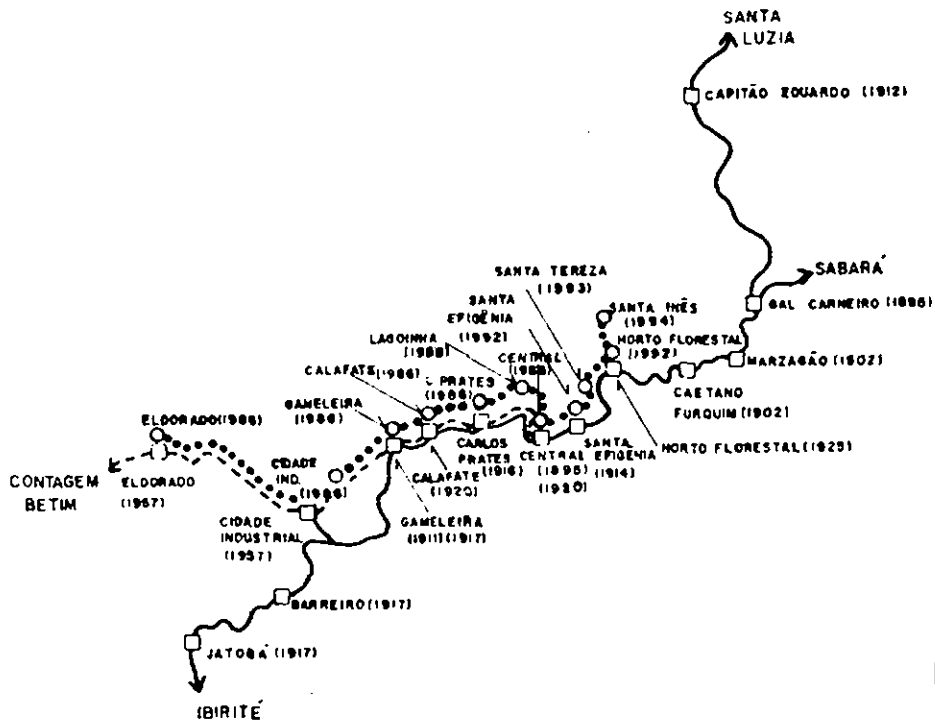
LINHAS dos TRENS de FERRO e de METRÔ

FONTES:

Plambel (1974)

Anuário Estatístico (1977)

E.B.T.U.



LEGENDA

Linha Férrea E F O M

Linha Férrea E F C B

Linha Metrô

a CPIs do transporte e movendo ações na Justiça. A população nunca foi realmente mobilizada para a obtenção de políticas mais benéficas aos usuários.

Nesse período acirrou-se a luta pelo controle do Sindicato dos Rodoviários, opondo lideranças que controlavam o movimento desde o período militar às correntes oposicionistas surgidas no final de década de 70. Essa disputa concorria para maior mobilização da categoria, resultando num elevado número de ações na Justiça do Trabalho, greves e ameaças de paralisação.

Houve uma suspensão parcial dos serviços em janeiro de 1988, quando os grevistas denunciaram as péssimas condições de trabalho e as irregularidades cometidas pelos empresários nos mapas de controle de viagens, o que permitiu aos motoristas comprovarem horas extras junto à Justiça do Trabalho.

No início de 1989, voltariam as ameaças de greve dos motoristas e cobradores, sem paralisação efetiva do serviço. A Polícia Militar manteve um policiamento ostensivo nos principais corredores de tráfego. Piquetes foram desmobilizados com violência pela PM, com agressões físicas e detenções de trabalhadores, o que abafou temporariamente o movimento.[7] Na madrugada do dia 19 de janeiro, o Sindicato dos Tecelões, onde os rodoviários permaneciam em vigília, foi invadido pela PM em uma ação violenta. Foram presas cerca de 136 pessoas. A situação foi solucionada com o julgamento do dissídio da categoria pela Delegacia Regional do Trabalho.

O ano de 1989 foi marcado, ainda, por um fato inusitado na história dos transportes em Belo Horizonte: a Secretaria de Transportes desativou as operações da empresa Transporte Nossa Senhora de Nazaré Ltda. (Transnazaré), após avaliação de uma comissão de intervenção da Transmetro, que concluiu pela sua incapacidade técnica, administrativa e operacional. A medida foi tomada após uma revolta da população e a morte de 60 pessoas em acidentes atribuídos, segundo o órgão gestor, à omissão na manutenção e contratação de pessoal especializado. A Transmetro abriu licitação para as linhas operadas anteriormente pela empresa.[8]

[7] "POLÍCIA e para prender bandidos, não trabalhador". *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 18 jan. 1989, p. 10.

[8] CASSADA a Transnazaré. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 25 maio 1989, p. 10. A Transnazaré impetrou mandado de segurança contra o ato da Transmetro, alegando as vistorias realizadas anteriormente pelo órgão gestor e a ilegalidade jurídica do ato diante do regulamento do transporte coletivo em vigor. O juiz negou liminar à empresa, mas pediu maiores explicações ao órgão gestor. A Transnazaré era a nova razão social da empresa Barreiro de Cima que, em face das dificuldades administrativas, resolveu, através de deliberação dos sócios, cindir a empresa e criar outras duas, desfazendo a sociedade original.

Nessa mesma época começou a ser instalado nos ônibus um equipamento que trouxe enormes transtornos para os usuários. Foi autorizada a utilização experimental, em algumas linhas, dos "direcionadores de passageiros", para evitar evasão de receitas, com usuários descendo pela porta traseira sem pagar passagem. As grades, popularmente conhecidas como "chiqueirinhos", obrigavam o passageiro a entrar no ônibus e passar direto na roleta. Diversas empresas solicitaram a colocação desses direcionadores à Transmetro. Os "chiqueirinhos" representavam um total desrespeito à população. Sua instalação gerou muitos protestos, mas só foram retirados dos coletivos em 1993 pela empresa gerenciadora do transporte do município, criada em 1991, a BHTRANS.

Desde a Constituição de 1988, onde foi estabelecida a competência do município na gestão dos transportes urbanos, a Transmetro vinha tentando medidas que justificassem a continuidade da administração estadual do sistema pela implantação de programas já elaborados e de novos projetos. A empresa estava desenvolvendo um estudo para, vencidas as concessões do serviço dos operadores, em março de 1992, reduzir de 77 para 30 o número de concessionários, colocando as 451 linhas de transporte da RMBH em hasta pública. O trabalho visava racionalizar os serviços não só das linhas, como dos itinerários. A intenção era dividir a cidade em minirregiões operadas por dois ou três concessionários, além de prever circulação de carros novos e redução dos 18 grupos tarifários existentes.

Um atrito de competências entre Prefeitura e a Transmetro surgiria em decorrência da eminente municipalização da gestão dos transportes. Tratava-se da publicidade nos ônibus. A Municipalidade questionou o acordo realizado entre o órgão gestor dos transportes e uma empresa de publicidade, alegando que a questão dizia respeito ao Código de Posturas, sendo, portanto, de gerência do município.

Uma reportagem mostrava a necessidade de alternativas para o transporte de massa, pois os ônibus nos horários de pico andavam superlotados e os pontos de parada continuavam cheios. De acordo com o diretor de transportes da Transmetro, o órgão pretendia executar um projeto envolvendo a racionalização dos itinerários, prevendo postos de fiscalização para checar os dados de operação dos veículos e o quadro de horários. No trânsito, novamente a solução prevista era o estabelecimento de corredores específicos, diminuindo os "pontos de conflito" entre ônibus e automóveis, com o tráfego fluindo mais rápido e com menor risco para motoristas e pedestres.

O coordenador da comissão que deveria criar o órgão municipal gerenciador do transporte urbano da cidade, Mauro Vasconcellos, afirmava que a Prefeitura pretendia atualizar o sistema bairro a bairro, aproveitando as vias exclusivas da avenida Cristiano Machado para implantar ônibus diesel dotados de catraca eletrônica. Outro sistema a ser estudado seria o

"tronco alimentador", como o existente em Curitiba.[9]

O projeto mais significativo empreendido pela Transmetro foi a "Racionalização dos Itinerários do Transporte Coletivo na Área Central de BH", realizado em 1990. No dia 1º de dezembro foi feita a reestruturação da circulação no centro e na área hospitalar, com a mudança no itinerário de 130 das 295 linhas que circulavam na área. Reduziam-se os laços de recobrimento e os traçados passaram a ser mais retilíneos. O presidente da Associação dos Usuários criticou a mudança, acusando a Transmetro de antidemocrática, ao tomar uma decisão sem discutir com a população. Além disso, a mudança teve como prioridade o tráfego de automóveis e os interesses dos empresários.[10]

Com a Constituição Estadual de 1989 foi criada a Assembléia Metropolitana (Ambel), que deveria cuidar dos interesses comuns dos municípios da RMBH, como o transporte intermunicipal. Mas a sua regulamentação só aconteceu em 1993, por lei complementar, com a competência de exercer poder normativo e regulamentar a integração do planejamento quanto aos interesses comuns dos municípios.

A falta de um plano diretor metropolitano impediu um planejamento conjunto dos sistemas de transporte e viário para a região metropolitana. As Prefeituras passaram, desde então, a trabalhar isoladamente, especialmente as de Belo Horizonte, Betim e Contagem. O redesenho institucional provocado pelas Constituições Federal e Estadual aprofundou o debate técnico e político sobre a municipalização versus metropolização da gestão dos transportes coletivos.

Por outro lado, o Poder Legislativo municipal voltou a participar da discussão sobre os transportes coletivos em Belo Horizonte em 1989, com a criação de uma CPI para averiguar, além das questões relativas a tarifas, vale-transporte e funcionamento da CCT, a gestão do dinheiro público nas iniciativas do governo estadual de implantação de novas linhas de trólebus. Uma Comissão de Inquérito do Transporte foi instaurada para examinar o caso do trólebus no chamado Vetor Norte, na avenida Cristiano Machado, planejado a partir de 1984 e abandonado em detrimento de uma nova tecnologia, a do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), conhecido como bonde moderno.[11] A Comissão identificou uma série de irregularidades no transporte oferecido pelas empresas concessionárias e concluiu pela necessidade de revisão dos contratos.

Quanto à questão dos trólebus, ficou esclarecido ser um caso óbvio de uso indevido do dinheiro público. O projeto foi iniciado em 1986, apesar

[9] VIEIRA, Berenice. Sistema de ônibus perto do colapso. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 10 set. 1990, p. 11.

[10] USUÁRIO critica alteração de pontos. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 4 dez. 1990, p. 10.

[11] BELO HORIZONTE. Câmara Municipal. Relatório da CI sobre Transportes Coletivos.

do parecer desfavorável dos técnicos da Metrobel. A deliberação pela sua realização ficou a cargo da Secretaria Estadual de Assuntos Especiais que, embora tenha contratado serviços e adquirido material com recursos do BNDES, nunca chegou a qualquer resultado concreto. A CPI forneceu uma síntese das irregularidades cometidas no processo, desde contratações sem licitação, desarranjos técnicos, pagamentos antecipados por serviços jamais prestados, desperdício de recursos, compra e inutilização de material.

O debate e a investigação parlamentar se estenderam ainda à viabilidade de outra modalidade de transporte, o VLT. Ouvidas diversas autoridades, a CPI concluiu pela necessidade de uma modalidade de transporte sobre trilhos, sugerindo como solução o término das obras do metrô na direção norte. Além disso, a CPI reforçou a idéia da municipalização dos transportes como forma de garantir maior democratização e transparência das ações políticas e administrativas.

Avaliando a atuação do Poder Público no final dos anos 80, o ex-presidente da Metrobel, João Luiz da Silva Dias, na época presidente do Sintappi,[12] afirmava que a grande inovação do transporte nessa década foi a substituição das antigas linhas centro – bairro pelas diametrais bairro a bairro, superando um planejamento que pensava a cidade como na década de 20, quando o centro tinha os principais equipamentos e serviços urbanos, por uma concepção mais atualizada, que concebia a região apenas como passagem para outros pontos. Porém, destacou que o sistema não evoluiu, por não terem sido respeitadas premissas básicas, como a manutenção dos horários dentro dos ônibus para fiscalização pelo usuário e o abandono das faixas seletivas para ônibus e conseqüente queda da velocidade média dos veículos. Para ele, com um bom planejamento, o sistema seria melhor e mais pessoas abdicariam do transporte individual para o coletivo, diminuindo os congestionamentos. O efetivo controle do Poder Público, entretanto, era fundamental:

> *"Hoje, o controle do transporte coletivo está nas mãos das empresas, que através de seu sindicato estipulam a freqüência dos ônibus de acordo com sua conveniência e controlam também a Câmara de Compensação Tarifária com custos exorbitantes. Basta dizer que inúmeros ônibus só comparecem no cálculo da tarifa. E que mesmo nas horas de pique há ônibus nas garagens. Isto, para não falar dos ônibus desviados para outros serviços, alugados e até mesmo os fantasmas."*[13]

Esse comentário de um especialista vem comprovar como os anos 80 foram de mudanças significativas para os empresários de ônibus que nela

[12] Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Assessoramento, Pesquisas, Perícias e Informações no Estado de Minas Gerais.

[13] ÔNIBUS diametrais inovação dos anos 80. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 27 dez. 1989, p. 10.

entraram, preparando a segunda geração para assumir e se profissionalizar, mas ainda com práticas gerenciais baseadas na tradição familiar e controles, em sua maioria, arcaicos. No embate com a Metrobel, cujas iniciativas baseadas no saber técnico provocaram profundas mudanças na configuração do sistema, as empresas tiveram que se adaptar para continuar no mercado ou optar por deixá-lo. A partir de então, o empresariado se estruturou e passou a incorporar também um saber técnico com o qual pudesse dialogar no mesmo nível com o órgão gestor. Nesse momento assumiu o Setransp, uma segunda geração que acirrou o debate e passou a influenciar politicamente as decisões da classe. Quando mudaram as diretrizes do órgão gestor, a partir da segunda administração da Metrobel e, posteriormente, com a Transmetro, o empresariado soube utilizar os seus conhecimentos acumulados e seu poder de pressão, passando a disputar o controle de partes essenciais do setor, como, por exemplo, a CCT (o que obteve a partir de 1986), além de apropriar-se da comercialização do vale-transporte. As lideranças do transporte em Minas passaram a expandir seus negócios por todo o País e a assumir cargos de relevância no cenário patronal nacional, buscando espaços políticos.

Paralelamente às mudanças ocorridas na direção do Setransp, também o Sindicato dos Rodoviários teve a sua liderança renovada, com a posse de uma das facções ligadas à oposição sindical em fins de 1989.

Em princípios de 1990 foram retomadas as negociações anuais entre o Sindicato dos Rodoviários e o Setransp, relativas ao dissídio de fevereiro. Novas estratégias de mobilização foram usadas, como os ônibus trafegando com os faróis acesos, em sinal de alerta. Uma assembléia definiu a greve, que paralisou os transportes coletivos durante dois dias, com a adesão de quase 100% dos rodoviários, os quais, após acordo, voltaram ao trabalho.

Atrelados aos reajustes salariais, foram concedidos sucessivos aumentos no início do ano, provocando protestos de entidades sindicais, comunitárias e estudantis na Praça Sete, pois estes eram superiores à inflação do período. Uma das reivindicações dos usuários era por maior participação popular na definição das tarifas e no gerenciamento do sistema, além da imediata instalação de uma empresa de transporte público em Belo Horizonte, da retirada dos "chiqueirinhos", e do fim da necessidade de complementação do vale transporte por, pelo menos, trinta dias.

A situação agravou se com a edição do Plano Brasil Novo, que não congelou as tarifas de coletivos, permanecendo o repasse quase automático dos aumentos salariais aos valores das passagens. Em outubro a categoria continuava mobilizada contra as perdas salariais. Além de circularem com os faróis acesos, os motoristas passaram a trafegar exclusivamente nas faixas à direita da pista de rolamento, alegando estarem cumprindo determinação legal. Isso tornava o trânsito e as viagens mais lentas, causando transtornos generalizados. Foi a primeira vez que se aplicou essa estratégia apelidada "Operação Lingüição", usada depois em outras

mobilizações, sempre causando sérios problemas. Os trabalhadores, em assembléia, fizeram a opção pela greve, obtendo cerca de 98% de adesão no primeiro dia e 50% na manhã seguinte. O presidente do Sindicato dos Rodoviários denunciou que motoristas inexperientes, até mecânicos e manobristas estavam trabalhando para suprir a falta dos grevistas. O Setransp pediu a ilegalidade da greve, considerando-a abusiva e violenta, pois havia ocorrido a depredação de 110 veículos. Os rodoviários, depois de acordo mediado pelo Tribunal Regional do Trabalho, resolveram voltar ao trabalho.

No início de 1991 continuavam as negociações entre empregados e empregadores. Diante do impasse, nova "Operação Lingüição" causou filas quilométricas nos principais corredores de tráfego. Os atrasos dos ônibus causaram grande irritação nos usuários, que chegaram a depredar alguns coletivos. No dia 14 de janeiro os rodoviários trafegariam com as roletas liberadas, chamada de "Operação Passe Livre", destinada a pressionar os patrões e, ao mesmo tempo, reverter a imagem negativa dos rodoviários junto à população, devido à "Operação Lingüição". A estratégia fracassou e, em algumas tentativas isoladas, alguns motoristas foram presos. A mobilização continuou sob ameaça de nova greve. Os sindicalistas montaram a chamada "Operação Sucata", que recolhia às garagens os veículos sem condições. O presidente do Sindicato dos Rodoviários denunciou na ocasião:

> *"Há coletivos que já foram retirados de circulação pela Transmetro, por estarem com sua vida útil vencida – 10 anos – e mesmo assim, estão em circulação."*[14]

Por decisão da Justiça foi concedido reajuste aos rodoviários, não acatado pelos patrões. Diante de novo movimento grevista em fevereiro, os empresários condicionaram o cumprimento da determinação judicial a outro reajuste das tarifas e obtiveram êxito. Esse processo vicioso terminou, portanto, por penalizar a população.

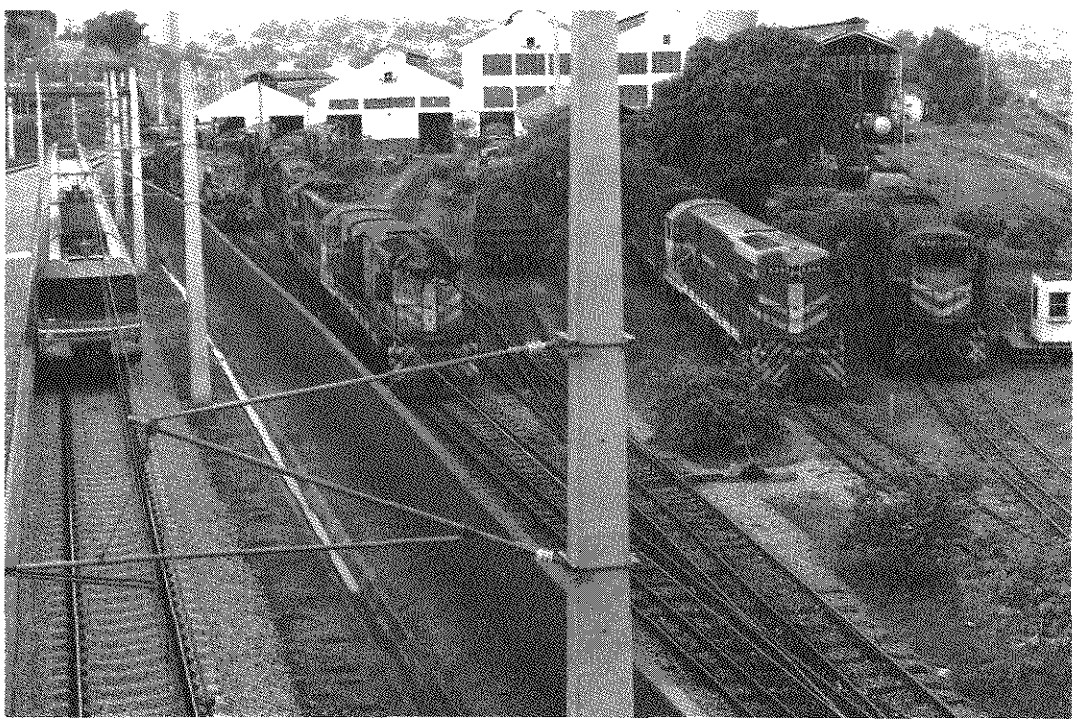
Outros atores sociais também eram agora afetados pelos sucessivos aumentos. O empresariado de diversos setores, liderados pela Fiemg, Sinduscon, CICI, CDL e União Varejista, reuniram-se para questionar os constantes reajustes tarifários e impetraram liminar para revogar os últimos aumentos. A reação era procedente, pois o sistema de vale-transporte passou a onerar, além dos usuários, as empresas, que eram obrigadas a oferecer o benefício a seus empregados:

> *"Resta ao Conselho Metropolitano de Belo Horizonte, à Transmetro e ao Setransp explicarem à sociedade a razão dessa diferença, se ela somente beneficia as empresas concessionárias através do progressivo aumento da lucratividade, mesmo sendo em época recessiva e de preços congelados."*[15]

[14] GREVE não passou de ameaça. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 22 jan. 1991, p. 11.

[15] EMPRESÁRIOS unidos contra os reajustes. *Diário da Tarde*, Belo Horizonte, 5 mar. 1991, p. 10.

122 – Na era do metrô, vagões e locomotivas abandonados na oficina do Horto (1995).



Esses empresários reclamavam dos prejuízos com o aumento do custo do vale-transporte e alguns chegavam a pedir a estatização do sistema como forma de conter os custos crescentes e os prejuízos com as greves de motoristas e trocadores.

Nova alteração administrativa extinguiu, em 1992, a Secretaria de Assuntos Metropolitanos e transferiu a Transmetro para a Secretaria de Obras, que passou a denominar-se Secretaria de Transporte e Obras Públicas. Diante do crescente desinteresse do governo estadual, a Transmetro sofreu grave crise, especialmente com a criação, em 1991, no âmbito municipal, da BHTRANS.

O estatuto da nova empresa definia como sua competência planejar, organizar, dirigir, executar, delegar e controlar a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal.[16]

A BHTRANS teve sua competência questionada, num primeiro momento, pela Secretaria de Assuntos Metropolitanos e pela Transmetro, que se recusaram a devolver ao município as funções que haviam sido delegadas na década de 80 à Metrobel. A BHTRANS assumiu suas atribuições gradualmente, continuando nas mãos do Estado o gerenciamento do trânsito nos principais corredores viários e do transporte coletivo por ônibus. Coube à nova empresa o planejamento do sistema viário, o gerenciamento do estacionamento rotativo, do trânsito, excetuando-se alguns corredores viários, do sistema de táxi e do transporte escolar.[17]

Em 1993 a BHTRANS encarregou-se do gerenciamento do transporte público por ônibus e do trânsito, e do sistema viário de todo o município de Belo Horizonte, e a Transmetro passou a responsabilizar-se pelo transporte inter e intramunicípios da RMBH, à exceção de Contagem e Betim, cujos serviços também foram municipalizados. No ano seguinte foi extinta a Transmetro e suas atribuições absorvidas pelo DER/MG que, para tanto, criou a Diretoria de Transporte Metropolitano.

Em linhas gerais, a RMBH possuía, no início dos anos 90, o mesmo sistema de transporte coletivo por ônibus implantado pela Metrobel em 1982, através do programa Probus. A tecnologia de material rodante vinha, desde aquela época, acompanhando pequenas inovações, sem ter absorvido novidades mais radicais, como a bilhetagem automática, os ônibus articulados etc.

O metrô representava uma possibilidade concreta de reordenamento do sistema de transporte de Belo Horizonte. Desde 1991, quando era vice-presidente do País Itamar Franco, condições políticas favoráveis determinaram a retomada das obras do metrô, permitindo sua expansão

[16] Decreto 6.985, de 30 de setembro de 1991.

[17] *Relatório do evento Agenda 2.000*, 1994.

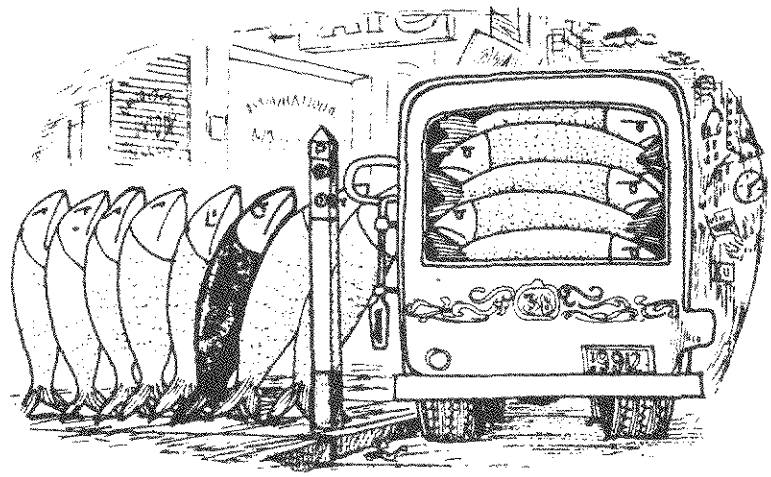
por mais 4,5 km de linha, operando três novas estações na direção leste. Foram ainda iniciados os estudos e as negociações com organismos internacionais de financiamento, para a extensão do trem metropolitano no vetor norte, em direção a Venda Nova, zona de maior crescimento populacional do município e de onde partiam os maiores deslocamentos de moradores em direção à área central.

Para tanto, teve que ser reavaliado e abandonado o plano de extensão do metrô na direção da zona oeste que, segundo estudos dos anos 70, seria a de maior expansão e demanda por transportes. Em função de pesquisas então realizadas, consolidou-se a proposta de extensão do metrô para a região norte, que deverá absorver uma demanda de cerca de 200 mil passageiros por dia, atualmente utilizando ônibus nos corredores das avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado.

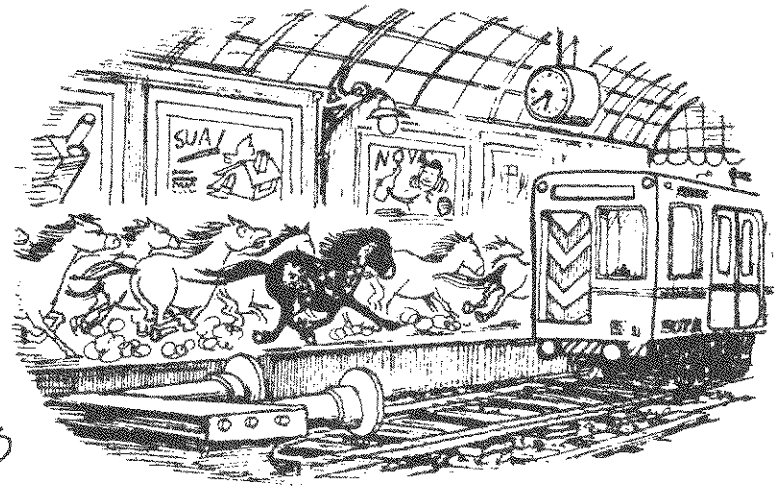
Belo Horizonte foi a segunda cidade da RMBH a municipalizar o transporte público, através de decreto municipal, cancelando a concessão ao Setransp para execução da Câmara de Compensação Tarifária, que passou para o gerenciamento da BHTRANS. As linhas intermunicipais passaram a ser administradas pelo DER.

Conclui-se, pois, que, a partir da Constituição Federal de 1988, surgiram novos desafios institucionais na região metropolitana de Belo Horizonte, no setor de transporte, já que a característica municipalista da nova Carta reafirmou o abandono do planejamento no nível metropolitano em todos os setores. A RMBH teve inicialmente na Metrobel um modelo de gerenciamento metropolitano marcante, sucedido pela Transmetro, quando os municípios foram formalmente eliminados do processo de participação, revertido no início da década de 90 no sentido da municipalização.

1

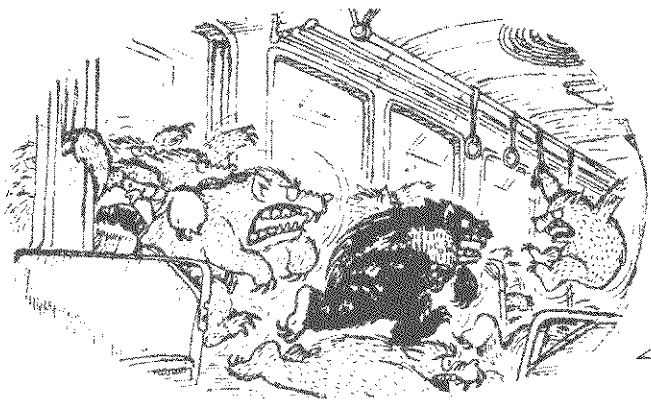


2

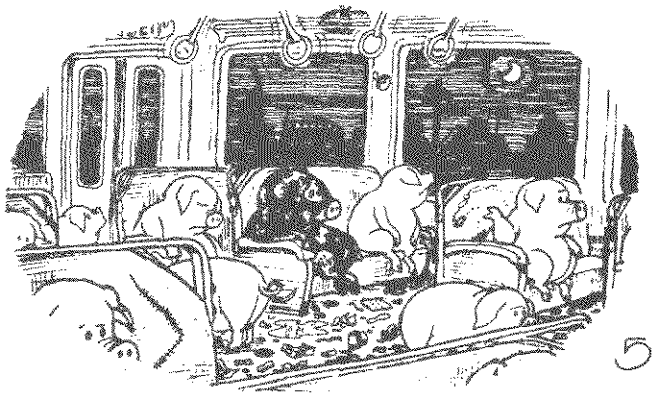


3

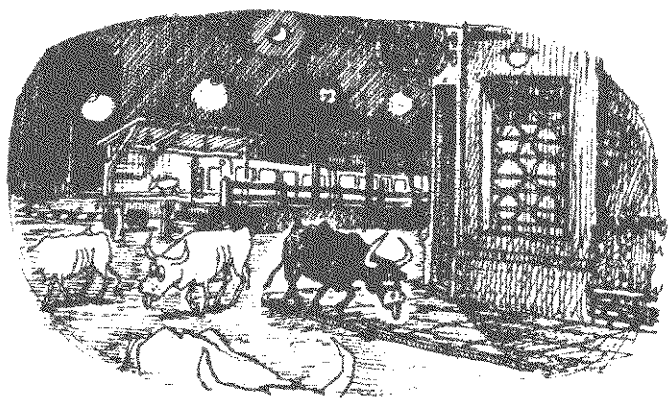
QUINO - NÃO ME GRITE!



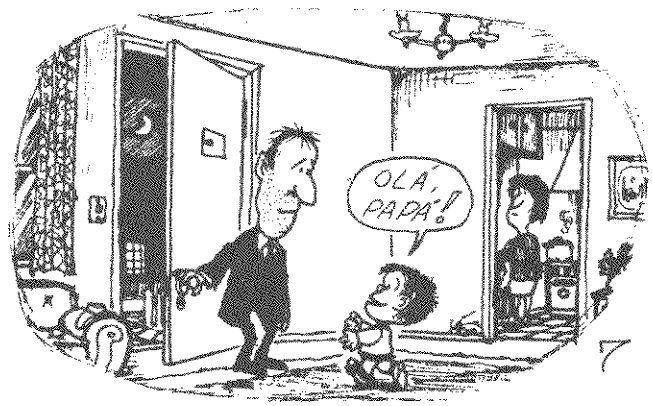
4



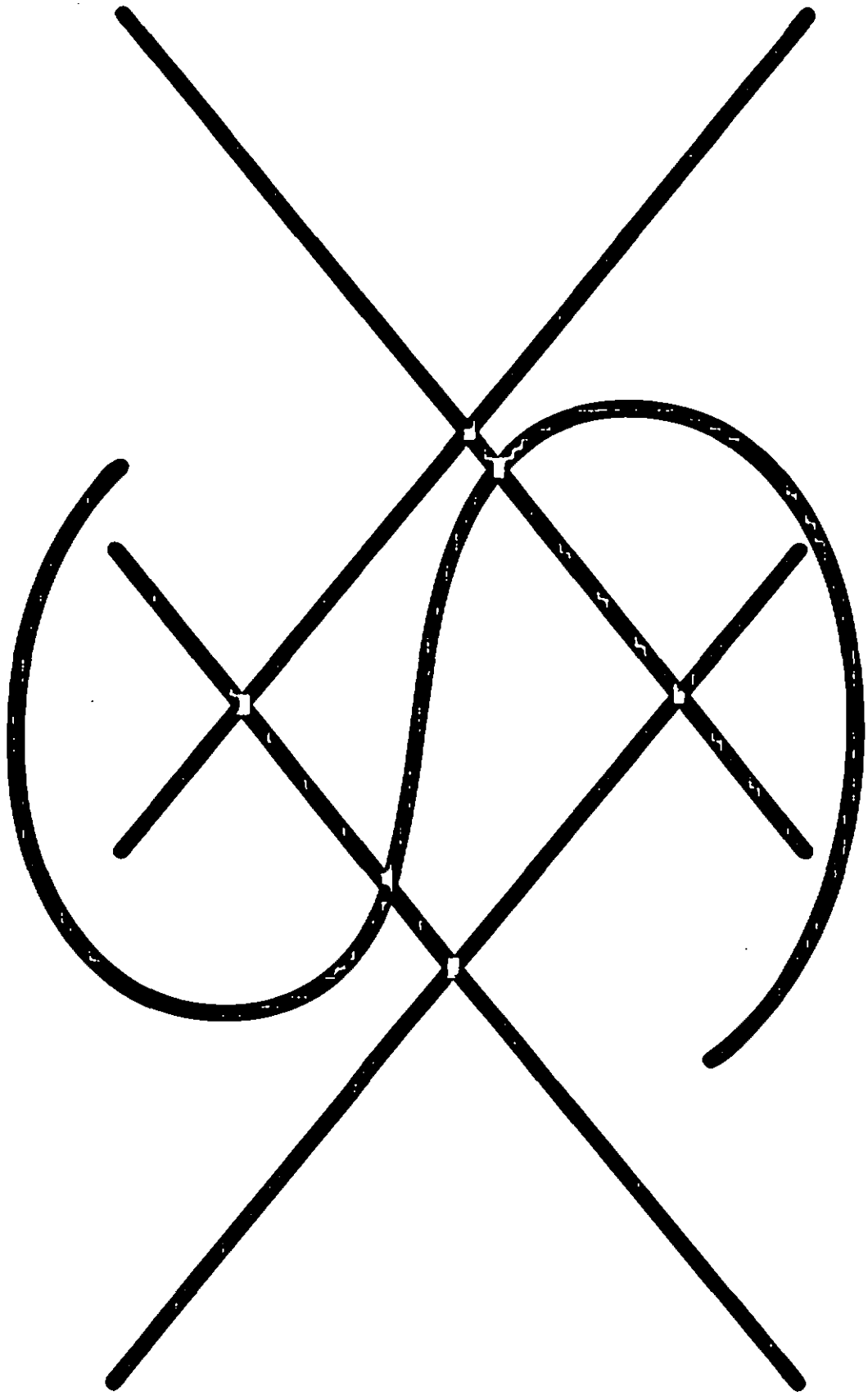
5



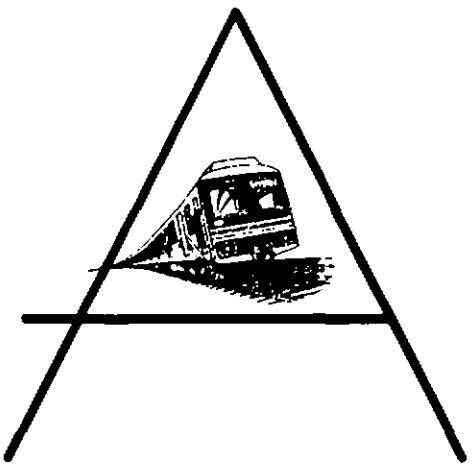
6



7



CONSIDERAÇÕES FINAIS: O HORIZONTE POSSÍVEL



A trajetória do sistema de transportes coletivos em Belo Horizonte pode ser entendida como uma sucessão não linear de respostas, diferenciadas segundo as forças e atores históricos presentes em cada momento, a amplos problemas técnicos, sociais e políticos que emergiram no espaço urbano. Em função da demanda pelos deslocamentos cada vez mais esgarçados no tecido urbano, em contínuo processo de crescimento, foram propostas e implementadas distintas modalidades de transporte, cada qual respondendo a um complexo quadro de interesses.

Os transportes coletivos urbanos foram condicionados por amplas questões econômicas, como a capacitação energética dos sistemas – produção de eletricidade e derivados de petróleo –, bases da economia industrial-mundial, e tecnológicas, ligadas à evolução dos materiais rodantes, definidas pela concorrência internacional, à qual o mercado interno terminava por corresponder. Componentes políticos estruturais, como a liberalização ou restrição à entrada de companhias estrangeiras e do capital multinacional, determinaram o início e o fim de modalidades de transporte como bondes e trólebus.

No nível da configuração política local, o sistema obedeceu a um movimento pendular entre a gestão pública e a privada, com toda a carga de interesses políticos e econômicos gerados pela apropriação de um serviço público como atividade lucrativa. Sobre a gestão pública incidiram ainda as visões e interesses municipais, estaduais ou metropolitanos, respondendo

a estratégias diferentes segundo os grupos de pressão e a composição política de cada momento.

Desde a sua formação, o traço característico da evolução urbana de Belo Horizonte foi a dispersão e a segregação espacial. O desejo de se construir uma cidade "cartão postal", paradigma da modernidade, a atuação do Poder Público hierarquizando os espaços e a especulação imobiliária provocaram o assentamento da população de baixo poder aquisitivo fora da zona urbana. Posteriormente, a industrialização aprofundaria esse processo de ocupação extensiva e fragmentada, expulsando para a periferia as levas de imigrantes sem condições de adquirir terrenos dotados de equipamentos. Boa parte da infra-estrutura foi, assim, subutilizada, exigindo gastos cada vez mais elevados em bens coletivos urbanos nas áreas rarefeitas e distantes.

Responsável pelo atendimento dos fluxos de circulação na primeira metade do século, a rede de bondes somente era ampliada quando incluía em seus trajetos áreas de adensamento populacional que garantissem o retorno dos altos investimentos. Os períodos de gestão pública dos transportes coletivos, apesar de pequenos, foram marcados pelo crescimento e extensão da malha de trilhos, enquanto as empresas de capital privado exploraram ao máximo a capacidade instalada, investindo no sistema mediante acordos com a Municipalidade em áreas de garantido retorno. Exceção foram os casos de bondes em locais praticamente despovoados em função de estratégias específicas do Estado: a linha Lourdes, criada para valorizar a área da recém-removida favela da Barroca; a linha Pampulha, para induzir a ocupação pelas elites de área recentemente urbanizada; a linha Renascença, para facilitar o transporte de mão-de-obra para indústria que se criava no local.

Como conseqüência desse processo, a extensão da rede induziu a ocupação de novas áreas, ampliando a mancha urbana. Comparado com os ônibus, o sistema de bondes favorecia em menor escala o processo de periferização, exatamente por exigir um investimento alto na construção da rede.

A partir de meados do século, a cidade passou a receber um fluxo cada vez maior de imigrantes, acelerando os processos de industrialização e periferização. O ônibus tornou viável a ocupação de áreas cada vez mais distantes, transformadas em loteamentos inteiramente desprovidos de equipamentos coletivos. Como lembram KOWARICK e ANT, naquele momento,

> *"... o Estado nada faz para retirá-los [os loteamentos] da 'clandestinidade'. Ao contrário, incentiva esta forma de moradia, pois ela é a única maneira de fixar nas cidades as crescentes levas de habitantes com um mínimo de ônus para o poder público."*[1]

[1] KOWARICK, Lúcio & ANT, Clara. Cem anos de promiscuidade: o cortiço na cidade de São Paulo. *In*: KOWARICK, Lúcio (org.) *As lutas sociais e a cidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994, p. 81.

No final da década de 50 trafegavam em direção aos bairros, cada vez mais distantes, diversos modelos de veículos: os de motor a combustão, convivendo com velhas jardineiras de chassis adaptados, e os novíssimos ônibus Mercedes Benz; ao lado deles, cumprindo antigos trajetos, circulavam *morosamente os "obsoletos" bondes elétricos, rígidos em seus itinerários* traçados por linhas e cabos de ferro; a meio caminho entre os dois modelos, rodavam pelos mesmos cenários os modernos trólebus, em modelos de fabricação americana, canadense ou brasileira, também movidos a energia elétrica. Riscando a cidade no sentido leste-oeste, *"como uma cicatriz"*,[2] corriam ainda os trens suburbanos.

Em termos da convivência das distintas modalidades de transporte coletivo, da racionalidade expressa na busca de interação dos sistemas e de soluções diferenciadas para o atendimento das demandas de deslocamento da população, talvez Belo Horizonte nunca tenha parecido mais cosmopolita ou democrática do que naqueles anos, quando andava embalada, como todo o País, pelo sonho recorrente da modernidade, pelo discurso de êxito do projeto "cinqüenta anos em cinco" "do presidente bossa-nova", o mineiro JK.

Essencialmente ligada à idéia de movimento, mobilidade e aceleração dos fluxos, a modernidade urbana parecia então mais próxima do que nunca com o modelo desenvolvimentista baseado no binômio "energia e transportes" e, enfim, com a consolidação de um projeto industrial para a Capital mineira. Entretanto, a pluralidade das soluções de transporte, visíveis nas ruas, escondia um processo de exclusão em curso, pois o modelo de desenvolvimento capitalista levaria a uma vertiginosa metropolização e a uma racionalização dos serviços de transporte, quando restou praticamente sozinha a modalidade dos ônibus. Como mostrou PIMENTEL,

> *"Foi apenas na segunda metade dos anos 50 (...) que a elite empresarial se mostrou capaz de elaborar um projeto político de dominação centrado na industrialização. É nesse momento que essa elite se instaura como sujeito político condutor de uma determinada ordenação da sociedade.*
> *Tal ordenação, baseada no princípio da racionalidade e pensada inicialmente dentro do espaço fabril para garantir o aumento da produtividade, foi aos poucos extrapolada para toda a sociedade. É assim que, neste momento, no Brasil, não só a fábrica, mas a cidade, a casa, a rua e os meios de transporte passam a sofrer intervenções que pretendem superar uma visão do mundo considerada*

[2] PEIXOTO, Nelson Brissac. A beleza convulsiva. *Folha de S. Paulo*. São Paulo, 29 out. 1995, cad. 5, p. 5.

> *ultrapassada, na medida em que não condiz com o ritmo do desenvolvimento desejado. A 'racionalidade' passa a orientar as políticas públicas e também a iniciativa privada, no sentido da construção do equipamento necessário para que o ritmo do progresso se acelere...*"[3]

Esse "equipamento necessário" consistia, dentre outras coisas, em reorganizar o espaço urbano para dotar a cidade das condições propícias à industrialização. Visando abrir caminhos para a definitiva implantação do modelo de transporte rodoviário, parte desse esforço significou abrir novas ruas e avenidas, derrubar árvores e asfaltar corredores viários para intensificar o ritmo da circulação e garantir, sobretudo, em tempo hábil, o trajeto casa-trabalho, condição indispensável à produção.

Assim, se equipamentos urbanos como água, luz e esgotos eram fundamentais para a qualidade de vida dos trabalhadores, o transporte coletivo tornou se estratégico para o sistema econômico no processo de reprodução de um padrão de acumulação, apoiado em crescente grau de pauperização.[4]

Transpondo os anos 50, foram gradativamente abandonadas as modalidades mais rígidas de transporte coletivo urbano – bondes, trólebus, trens –, que exigiam maiores investimentos públicos. Os ônibus, em sua mobilidade e adaptabilidade, colocavam-se como a tipologia mais condizente com um sistema de transporte cuja evolução mostrava se cada vez mais atrelada à ordem do mercado e impulsionada pelo crescimento urbano desordenado. Permanecem como solução, ainda nos nossos dias, apesar dos crônicos problemas, defendidos pelas autoridades técnicas como a opção economicamente mais viável para um Poder Público carente de recursos para grandes obras de infra estrutura. Obras que exigem ainda consenso político para enfrentamento dos custos sociais advindos de importantes intervenções no espaço da metrópole, saturada de crescimento provocado por processos sucessivos de expansão e adensamento.

A consolidação do modelo baseado no transporte por ônibus levou ao fortalecimento dos empresários privados, substituindo-se gradativamente o pequeno empreendedor individual pelas empresas de médio e grande porte, processo fundado na expansão, na concentração das frotas e no progressivo loteamento das áreas de assentamento populacional. A Capital mineira apresenta, nesse sentido, traços específicos, uma vez que o número de empresas atuando aqui é superior ao das demais cidades brasileiras de mesmo porte.

[3] PIMENTEL, Thaís Velloso Cougo. *A Torre Kubitschek: trajetória de um projeto em 30 anos de Brasil*. Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura, 1993, p. 70.

[4] Para maior discussão do assunto ver: KOWARICK, Lúcio. *Op. cit.*

A evolução dos transportes coletivos encerra uma outra questão vital para a compreensão do processo de desenvolvimento da Cidade, relativa às diferentes formas de acesso e de negação de um serviço essencial ao cotidiano de toda a sua população: o direito ao transporte, entendido como um direito à cidadania.

Desde os primeiros anos da existência da Capital, a população, diante da série de restrições à ocupação da zona urbana e da remoção de cafuas e favelas para áreas cada vez mais longínquas, questionou essa situação através de movimentos de cunho associativo, de reclamações e queixas individuais, ou organizando abaixo-assinados com grande número de signatários, expressão do potencial de votos dos reivindicantes.

Os movimentos associativos foram marcantes em dois momentos da história da Cidade. Entre 1947 e 1964, período do chamado "pacto populista", quando são criados grande número de comitês pró-melhoramento nos mais diversos bairros. Esses comitês atuavam especialmente nos períodos eleitorais, optando por candidatos, participando ativamente das eleições, pressionando o poder constituído. Mas, como aponta SOMARRIBA,

> *"Essas ligações tornavam sua autonomia questionável, desgastando-os facilmente. Escolher um político perdedor nas eleições ou apoiar candidatos tendo por base suas promessas, que na maioria das vezes não eram cumpridas, significava perda de prestígio, com conseqüente baixa de participação."*[5]

Em meados dos anos 70, no contexto de crise do Regime Militar, os movimentos de cunho associativo por transporte ressurgiram. Os pequenos investimentos no setor e a crise do petróleo, com o conseqüente aumento dos preços de combustíveis, quase levaram o sistema ao colapso. A população, submetida a uma situação aviltante, com gastos cada vez maiores com o transporte, retomou os movimentos de pressão por melhores condições de vida, que tomaram feições diferenciadas no tempo e no espaço.

A tendência geral das lutas por transporte foi permanecerem restritas às reivindicações locais e isoladas. Existem clivagens e diversidade de interesses entre os que atuam dentro de uma mesma mobilização. Se há um desejo generalizado de um transporte com custo mais acessível, com maior conforto e freqüência, existem divergências quanto à fixação de itinerários, pontos finais e criação de ramais. Quanto às possibilidades de articulação com outros movimentos ligados a reivindicações diferenciadas ou ocorridos em outros espaços, enfatiza KOWARICK:

[5] SOMARRIBA, Maria das Mercês *et al*. *Lutas urbanas em Belo Horizonte*. Petrópolis: Vozes/Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1984, p. 39.

> *"Extraordinário seria, se por exemplo, um grupo que luta por melhorias nos transportes coletivos numa área determinada da cidade se identificasse com os interesses de favelados que, em outro local, reivindicam a posse da terra que ocuparam, ou que os sindicatos colocassem insistentemente na sua pauta de demandas a necessidade de extensão da rede de esgotos e águas."*[6]

Não se deve, no entanto, considerar que esses vínculos sejam impossíveis. Entre 1950 e 1964 essas ligações se fizeram visíveis, quando sindicatos e entidades estudantis exerceram grande pressão pela estatização dos transportes e pela redução da margem de lucros dos empresários. Nos anos 70 verifica-se um movimento inverso, quando as associações comunitárias empreenderam importantes lutas por acesso à água, luz, habitação, por melhores condições de transporte e contra a carestia, funcionando como catalisadores do surgimento de um novo sindicalismo, de inúmeras greves e do movimento pelas "Diretas-Já". Por isso, os movimentos surgidos no final da década de 70 e início da de 80 mostram-se como uma oportunidade rara para a análise da transformação de reivindicações locais e isoladas em demandas mais amplas e mobilizações de maior abrangência.

Não se pode também continuar pensando os movimentos por melhores condições urbanas, dentre eles as lutas por transporte, como se houvesse uma ligação natural entre um cotidiano massacrante, a percepção das carências e a identidade de interesses entre os atingidos por essa situação. Não obstante as más condições de transporte em toda a trajetória da Cidade, a população reagiu das mais diversas formas. Os casos mais marcantes foram, sem dúvida, as lutas levadas a cabo pela população da região do Barreiro e de Venda Nova, a partir de meados dos anos 70. Embora submetidas a situações de grande semelhança quanto ao transporte coletivo, as populações dessas duas zonas reagiram de forma diferenciada na mobilização de esforços para a reversão desse quadro.

Como a gestão dos transportes passou por momentos de oscilação entre Administração pública ou privada, a população encontrou também diferentes formas de encaminhamento da questão. Quando de Administração pública, as reclamações e reivindicações eram encaminhadas ao Estado ou à Municipalidade; de gestão privada, a população atuava em duas frentes: uma direcionada aos próprios administradores do sistema (Cevu, CFLMG, empresários do sistema por ônibus); outra atuando junto ao Poder Público, responsável pela implantação de infra-estrutura, capaz de exercer pressão e fazer acordos e arranjos com os gerenciadores privados. Um terceiro nível

[6] KOWARICK, L. *Op. cit.*, p. 47-48.

da luta se deu junto aos órgãos responsáveis pela fiscalização do sistema.

Quanto às reivindicações por transporte, um último ponto deve ser destacado: as queixas individuais dos usuários, presentes em todos os momentos, são importantes, pois denotam um desejo de apropriação da cidade que emerge de forma diferenciada ao longo dessa história. Num primeiro momento, da criação da Capital aos anos 50, havia um forte desejo de acesso ao "cartão postal", à "cidade jardim". Os reclamantes queriam que as zonas suburbanas ou periféricas em que moravam pudessem também integrar o circuito digno de uma visita aos domingos, que ali fossem instalados equipamentos urbanos para que seus espaços não comprometessem a face moderna da Capital. Durante o período populista, as reivindicações expressavam a vontade de usufruir das promessas do "pacto de classes". A partir de meados da década de 70, coloca-se o desejo de transformação da realidade hostil e de acesso aos bens urbanos que faziam a distinção entre o campo e a cidade, desejo alimentado por um contigente de migrantes ansiosos pela participação nos benefícios advindos do "Milagre Brasileiro".

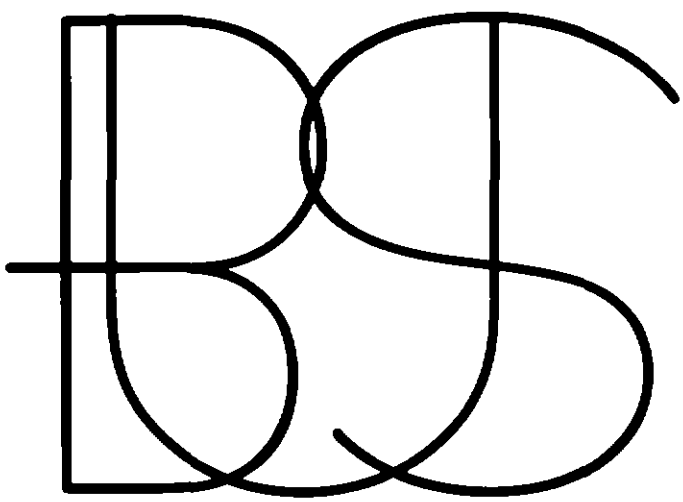
Se, em vários momentos, o reclamante se coloca como o cidadão que paga impostos e, portanto, tem direito a melhores condições urbanas, há reivindicações feitas por indivíduos que afirmam o seu estatuto de trabalhador e buscam, exatamente por essa condição, um melhor transporte. É o cidadão-trabalhador reivindicando o que considera um direito seu. Mas, muito mais do que isso, o que se busca ao longo da história é o direito à cidade, que, tal como explicitado por LEFÈVBRE, "*... não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada*".[7]

Por fim, a apropriação do espaço urbano pelo cidadão remete, na esfera das trocas simbólicas, também constitutivas da experiência urbana, à construção de imagens. Fenômeno da memória coletiva a ser melhor compreendido, os antigos bondes restaram como elementos representativos de uma paisagem mais humana, apesar de toda a precariedade e inoperância que sempre os cercaram. Associados a uma visão positiva de modernidade, também os trólebus compõem esse cenário subjetivo, romantizado, no qual a experiência vivida em tempos passados contrapõe-se à imagem ruiniforme e fragmentada da cidade contemporânea, vazia de espaços de sociabilidade como aqueles partilhados no interior "democrático" dos bondes, ou interligados pelos seus trilhos.

A imagem dos ônibus remete aos processos de desterritorialização, de desenraizamento, próprios das grandes cidades, onde se romperam os

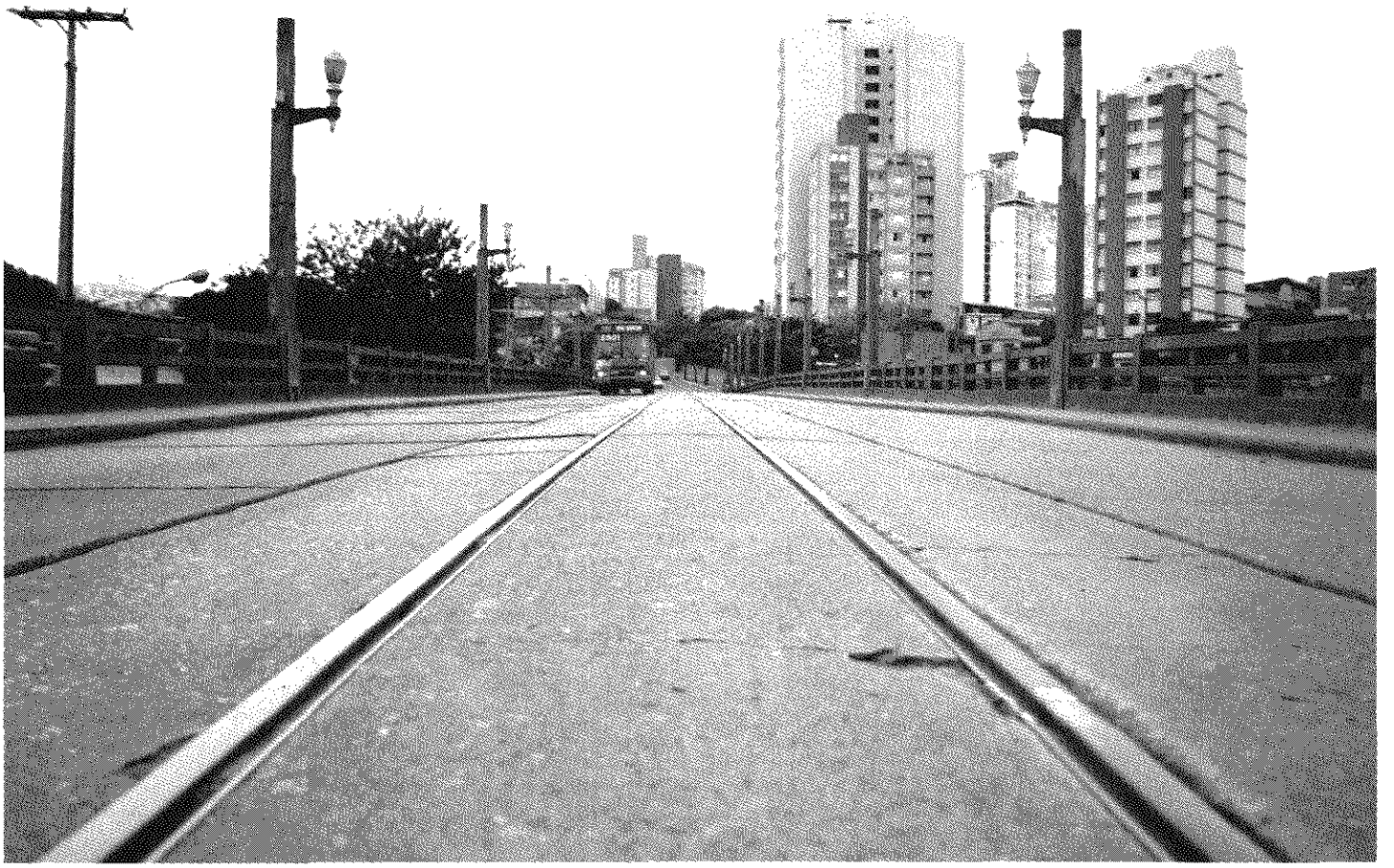
[7] LEFÈVBRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Documentos, 1969, p. 108.

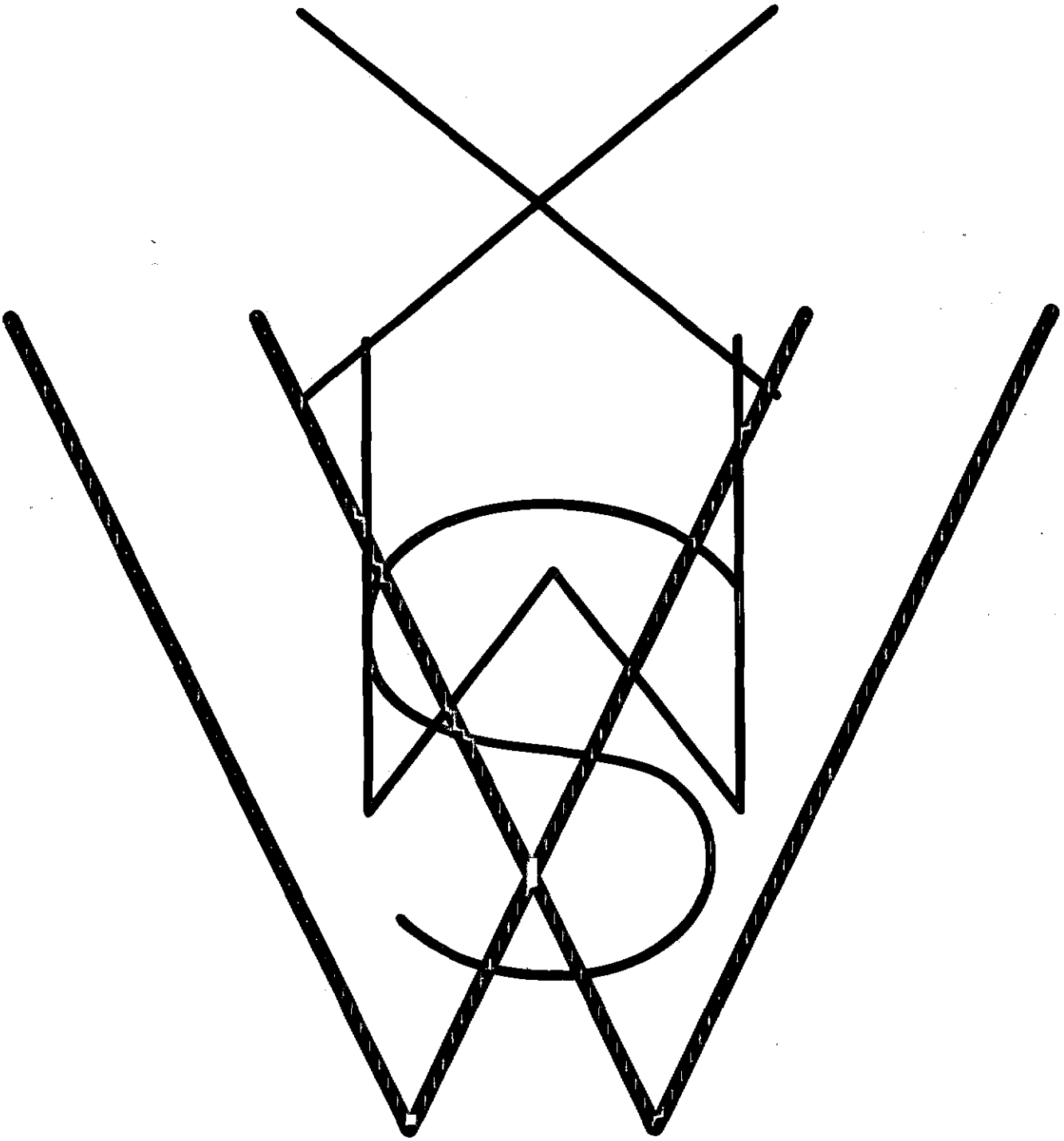
laços afetivos da população com os espaços habitados e os trajetos percorridos. O complexo emaranhado dos itinerários atuais dos coletivos não pode ser compreendido na escala da cartografia mental do cidadão comum: a teia de caminhos urbanos só pode ser apreendida parcialmente, recorrendo-se aos mapas, impedindo uma percepção global que incorpore o indivíduo no território. Mas, para além dessas possíveis explicações para a constituição de uma memória coletiva nostálgica, resta inquestionável a desqualificação permanente dos serviços prestados, brutalizando o cotidiano e empobrecendo a experiência dos cidadãos.



125 – "No mês passado, os bondes deixaram de circular em Belo Horizonte. O fato foi noticiado com tamanha discrição, que deve ter passado despercebido a muita gente. Foram os bondes se apagando pouco a pouco, retirando-se discretamente de nossa paisagem com silêncio e dignidade de coisas superadas. Quando demos fé já tinham se acabado e da sua existência ficaram somente os vestígios dos trilhos, os postes de parada enfaixados de branco e uma imensa nostalgia na alma dos notívagos que já não esperam mais o último bonde. Cresceu tanto a cidade, é tamanho o tumulto que já nem sabemos mais como vamos transmitir o nosso desalento pela ausência dos bondes e fazer entender a vosoutros – que somente os viram na sua gloriosa decadência – o quanto representavam para nós quando passavam barulhentos, escandalosamente pintados de amarelo, senhores absolutos de nossas ruas. Já uma vez alguém recordou melancolicamente as madrugadas de Belo Horizonte

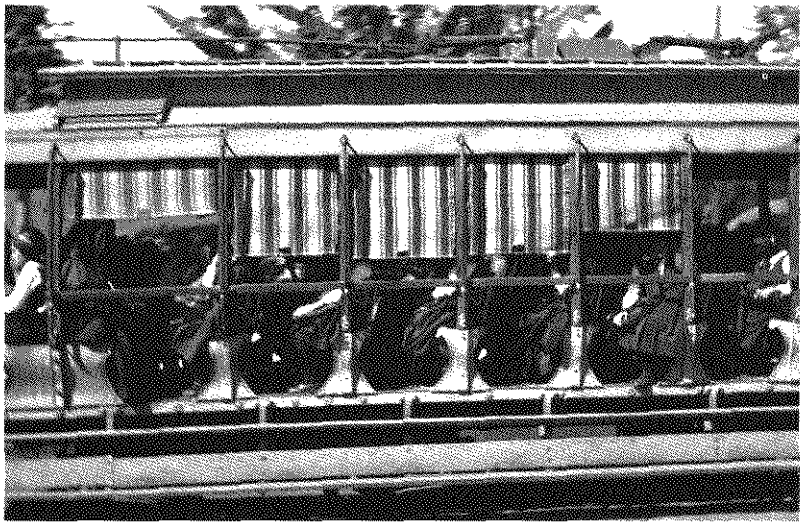
perfumadas pela 'dama da noite', calmas, quietas, silenciosas. Mas havia o barulho dos bondes, aquêle ruído longínquo, familiar, tão nosso que ao lembrá-lo quase que posso sentir o bonde da Serra subir a Rua Ceará, virar a chave no abrigo e se perder pela rua do Chumbo, trepidando nos dormentes. Doravante ninguém mais nesta cidade tomará traseira de bonde, nenhum dos nossos filhos irá fazer sua aprendizagem aos trambolhões, saltando de frente, pulando de costas para impressionar as moças do 'especial'. Iremos formar uma juventude que não sabe absolutamente o que foi o 'especial', gente que irá pela vida a fora ignorando solenemente o que significou o 'especial do Santa Maria', o 'Sacré Coeur', o do 'Imaculada' para várias gerações. Tenho a impressão de que somente aquêles que seguiram o 'especial' de bicicleta pelos ásperos caminhos da Floresta, arrostando os postes e a vigilância das 'Madres', têm o direito adquirido e conhecimento de causa. Os motorneiros, os condutores, os fiscais que se tornavam nossos amigos, tão familiares que traziam recados tão íntimos quando de romances com as domésticas de nossas casas que não nos cobravam a passagem, paravam fora do ponto, nos davam – enleados pelos encantos da mulata – a noção exata da nossa importância. Quem – meu Deus – daqui há alguns anos irá se lembrar de que era proibido fumar nos três primeiros bancos; que falar ao motorneiro poderia ocasionar desastres; que as pílulas do Abade Moss eram definitivas para a prisão de ventre; que o belo tipo faceiro que viajava ao nosso lado havia sido salvo da bronquite pelo rum Creosotado"
(Odin Andrade, Diário da Tarde, *1963).*

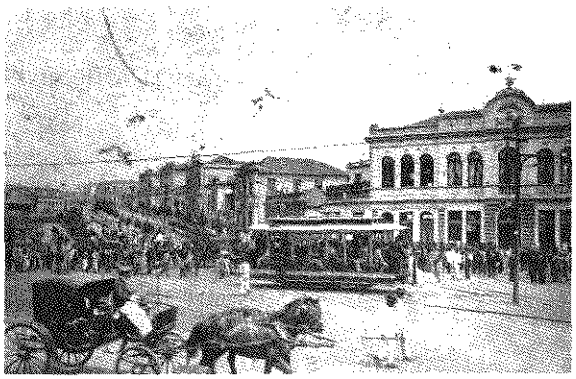


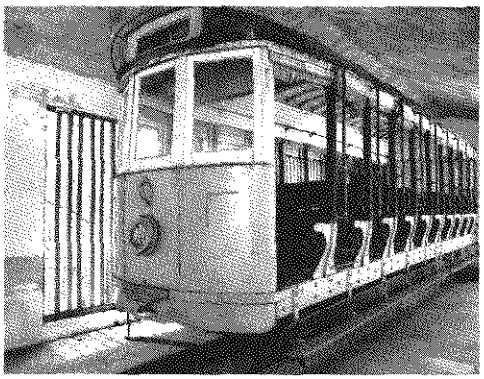


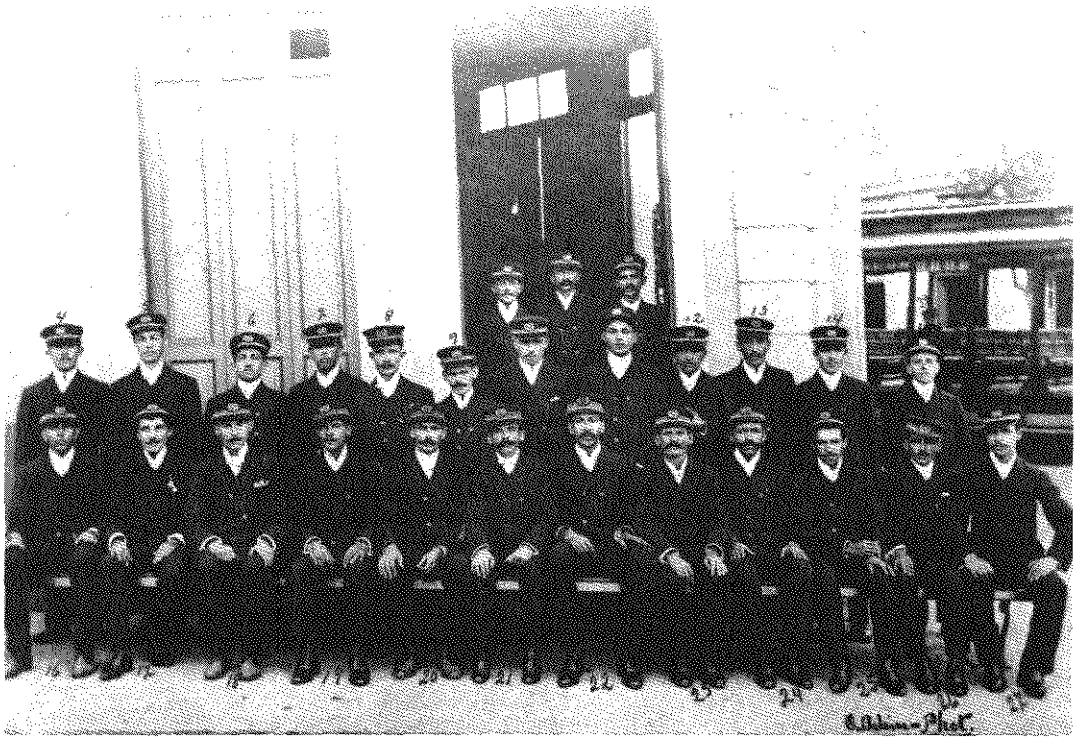
BIBLIOTECA DA
FUNDACAO JOAO PINHEIRO

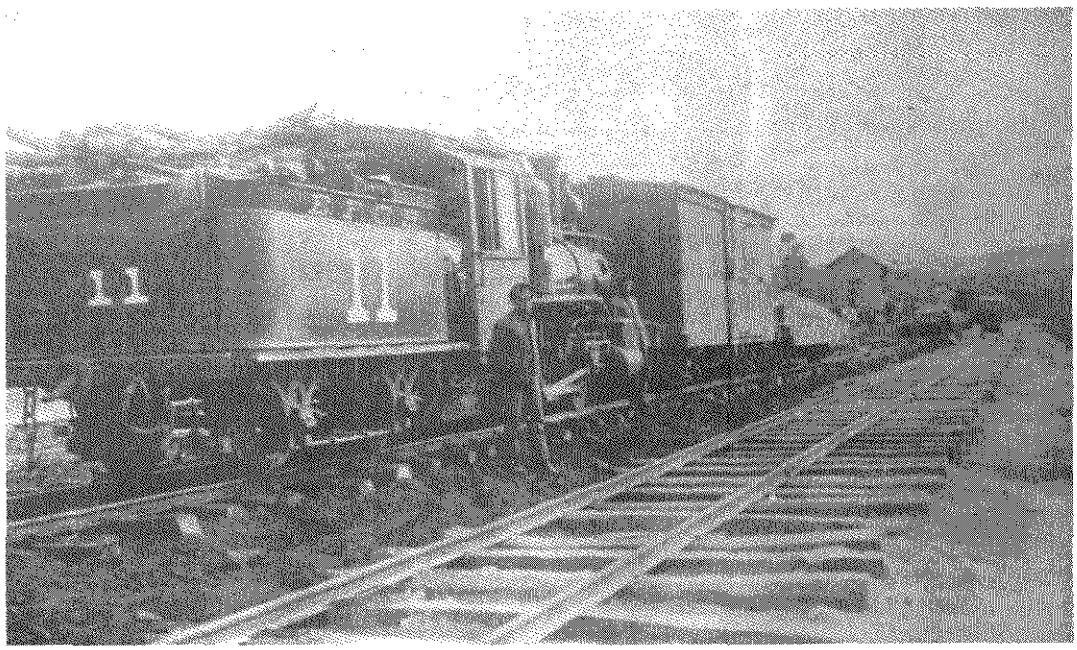
BIBLIOTECA DA
FUNDACAO JOAO PINHEIRO

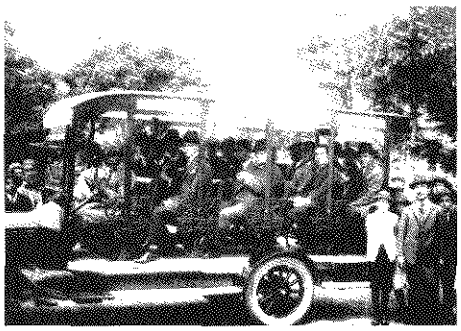




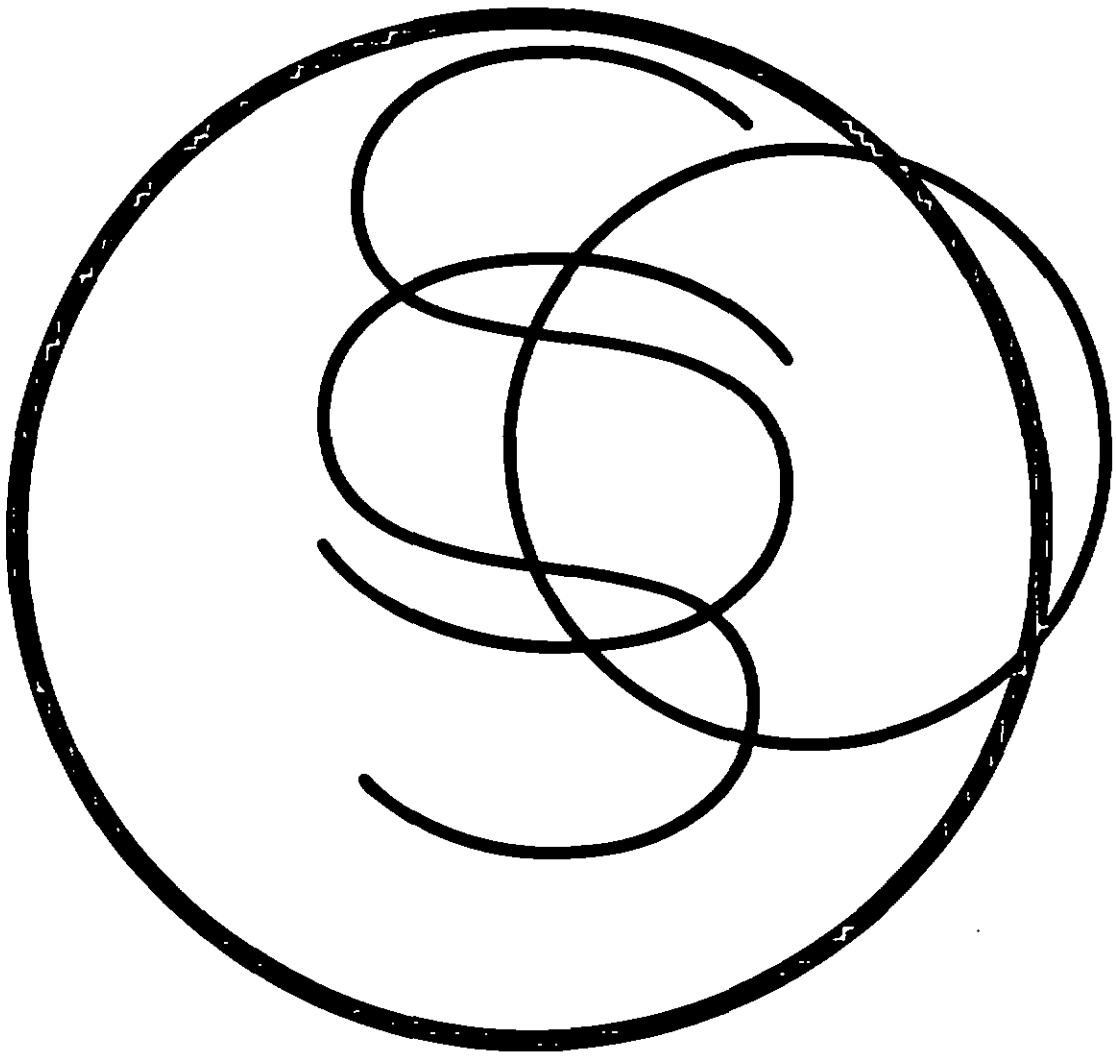




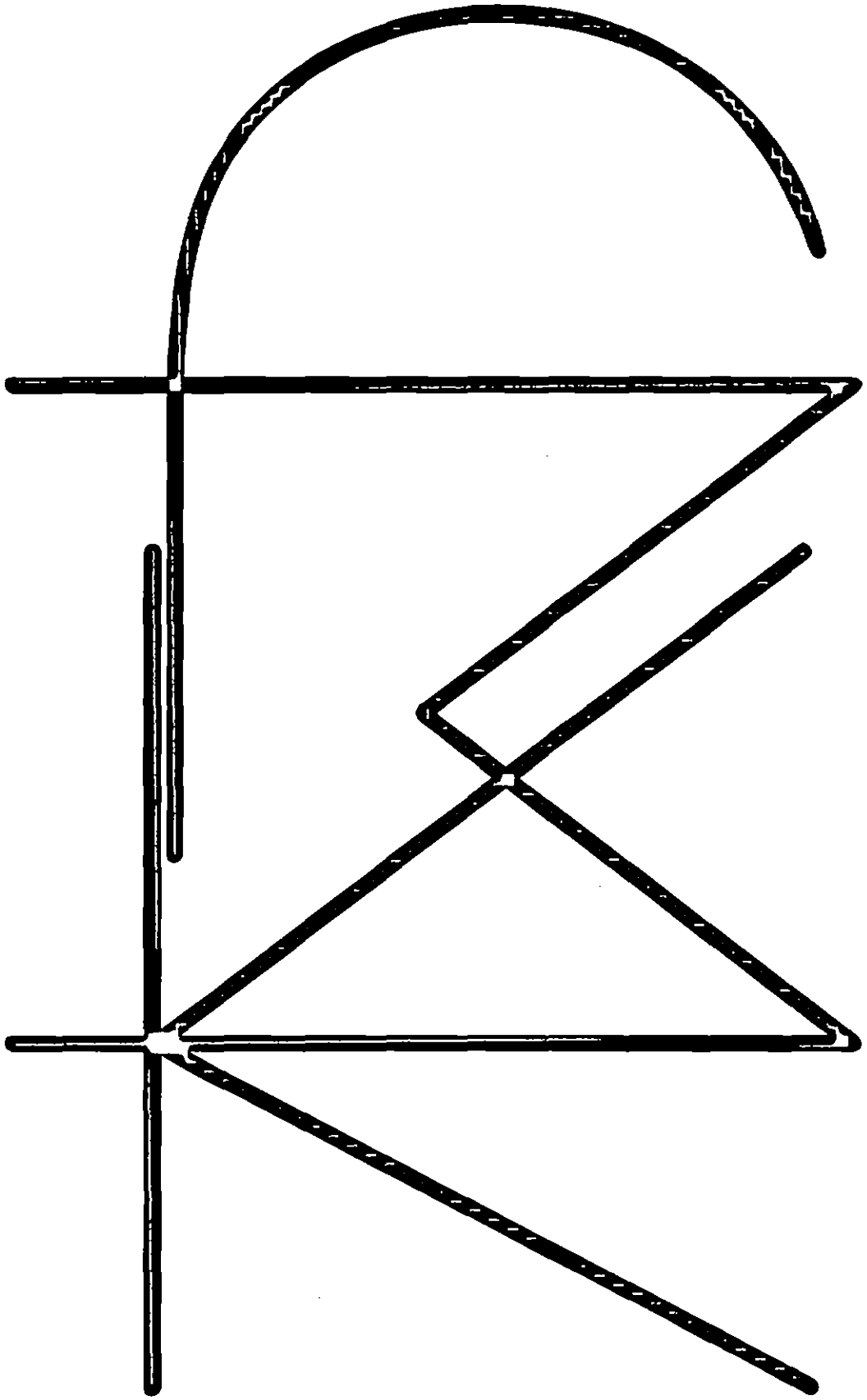




METRO VEM AÍ



BIBLIOGRAFIA



FONTES PRIMÁRIAS

1.1 Acervos de documentos

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte [Livro de contratos, v. 1. 21/2/1899 a 4/10/1921].

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Departamento de Patrimônio. Caixa 44. Pasta 114/c.

CENTRAIS ELÉTRICAS DE MINAS GERAIS (Cemig). Setor de Memória. Arquivo da Companhia Força e Luz de Minas Gerais.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM (DER). [Livros de contratos de concessão dos serviços de ônibus – 1951-1980].

1.2 Regulamentos

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Regulamenta o serviço de bonde. Belo Horizonte, 1902.

COMPANHIA de eletricidade e viação urbana de Minas Geraes. Regulamento do Serviço de Bondes. Bello Horizonte, 1920.

1.3 Revistas e Anuários

A DESPESA do bonde. *Minas em Foco*, Belo Horizonte, n.11, out. 1920.

AGÊNCIA de bonds. *A Ilustração Mineira*, Belo Horizonte, n. 1, mar. 1913.

AMPLIANDO e aperfeiçoando o serviço de transporte coletivo na capital. *Revista Alterosa*, Belo Horizonte, v. 3, n. 20, p. 46, nov. 1941.

UM ATO corajoso, mas sobretudo um ato necessário. *Belo Horizonte*, Belo Horizonte, n. 192, fev. 1950.

BARRETO, Abílio. Crônica sobre a multidão num ponto de bondes. *Vita*, Belo Horizonte, 20 abr. 1914.

BELO HORIZONTE: a Metrópole de cinqüenta anos. *Arquitetura e Engenharia*, Belo Horizonte, n. 1, p. 35 - 44; jan. 1946, n. 6, p. 24-33; dez. 1947.

BELO HORIZONTE terá a melhor frota de trolebus do Brasil. *Arquitetura e Engenharia*, Belo Horizonte, n. 45, jul. 1957.

BELO HORIZONTE. *Turismo*. Belo Horizonte: Edição Pensa, n. 802, 1939.

CUMPRE o D. B. O. sua relevante missão. *Anuário de Belo Horizonte – 1956/1957*, Belo Horizonte, s./d.

DENTRO de seus próprios recursos, a Cia. Força e Luz procura resolver o problema do transporte rápido e barato na capital do Estado. *Revista Comercial de Minas Gerais*, Belo Horizonte, n. 34, dez. 1940.

DE ONTEM e de hoje. *Montanhesa*, Belo Horizonte, n. 22, maio 1936.

DOIS grandes melhoramentos para o bairro de Carlos Prates e vilas próximas. *Belo Horizonte*, Belo Horizonte, n. 184, ago. 1946.

HÁ DEZ anos que serve e informa o progresso da cidade, impondo-se a confiança de seu povo. *Revista Mineira de Engenharia*, Belo Horizonte, ano 2, v. 15-16, 1939.

INAUGURADAS a linha de bondes para Santo André e a subestação transformadora n. 2. *Revista Tributária*, Belo Horizonte, n. 27/28, p. 82-83, set. 1941.

IMPRESSÕES do Brazil no século vinte. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Company Ltd., 1913.

LINHA de bondes para a cidade Ozanan. *Anuário de Belo Horizonte - 1954*,

Belo Horizonte, p. 14-15, 1955.

NOVO tráfego da cidade. *Anuário de Belo Horizonte*, Belo Horizonte, p. 25-26, 1959.

OS NOVOS melhoramentos da cidade. *Belo Horizonte*, Belo Horizonte, n. 87, nov. 1937.

PINTO, Raimundo Alves, PONTES, Tito Lívio (Org.). *Álbum de Belo Horizonte*. São Paulo: Weiszjeog Irmãos, 1911.

PROSA de rua. *Revista Alterosa*, Belo Horizonte, n. 99, p. 38, jul. 1948.

RAMOS, Cícero. A história em comprimido. *Atlântida*, Belo Horizonte, n. 74/75, p. 41, out. 1952.

REVISTA SOCIAL TRABALHISTA. Belo Horizonte completou 50 anos... Belo Horizonte: Veloso & Cia, 1947. Edição Especial do Cinqüentenário de Belo Horizonte.

SITUAÇÕES críticas. *O Binóculo*, n. 2, p. 5, abr. 1908.

SOBRE hábitos dos passageiros nos bondes. *Vita*, Belo Horizonte, v. 5, 30 nov. 1913.

SOUZA, Antônio José Alves de. O código de águas, os engenheiros e a situação atual de indústria de energia elétrica no Brasil. *Revista Mineira de Engenharia*, Belo Horizonte, n. 22, ano 3, p. 49-59, set./out. 1940.

TRANSPORTE coletivo, eterno suplício do belo-horizontino. *Anuário de Belo Horizonte - 1959*, Belo Horizonte, p. 29-30, [1960].

TRANSPORTE coletivo – pequena nota. *Anuário de Belo Horizonte – 1956/1957*, Belo Horizonte, p. 36 [1958].

TRANSPORTE coletivo pode entrar em colapso em B. H. *Vida Industrial*, ano 9, p. 27, nov. 1962.

TROLEYBUS e outras melhorias. *Anuário de Belo Horizonte – 1956/1957*, Belo Horizonte, p. 157-159 [1958].

A VERDADE no caso da Cia. Força e Luz. *Revista Pampulha*, Belo Horizonte, n. 10, p. 10-13, 1953.

VILA Renascença: milagre do poder realizador de uma gente. *Montanhesa*, Belo Horizonte, n. 7, fev. 1936.

1.4 Relatórios administrativos/planos e programas de governo

ANDRADA, Antônio Carlos Ribeiro de. *Mensagem apresentada pelo presidente do Estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte, 1926.

ANDRADA, Antônio Carlos Ribeiro de. *Mensagem apresentada pelo presidente do Estado de Minas Gerais ao Congresso Mineiro e lida na abertura da 1ª sessão ordinária da 10ª legislatura*. Belo Horizonte, 1927.

BELO HORIZONTE. Câmara Municipal. *Anais da Câmara Municipal de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 1936.

BELO HORIZONTE. Câmara Municipal. *Anais da Câmara Municipal de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, set. a dez. 1951.

BELO HORIZONTE. Conselho Deliberativo. *Annaes do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, mar. 1927.

BELO HORIZONTE. Conselho Deliberativo. *Annaes do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, mar. 1928.

BELO HORIZONTE. Conselho Deliberativo. *Annaes do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, mar. 1930.

BELO HORIZONTE. Conselho Deliberativo. *Annaes do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte*: 2ª reunião – Setembro 1920. Belo Horizonte, 1921.

BELO HORIZONTE. *Plano Programa de administração para Belo Horizonte apresentado pelo Prefeito à Câmara Municipal na sessão ordinária de 22 de junho de 1951* [Belo Horizonte, 1951] [Prefeito Américo René Giannetti].

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Departamento de Bondes e Ônibus. *Relatório do ano de 1961*. Belo Horizonte [1962].

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Mensagem ao Conselho Deliberativo da Cidade de Minas apresentada em 19 de setembro de 1900 pelo prefeito dr. Bernardo Pinto Monteiro*. Cidade de Minas, 1900.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado à Egrégia Câmara Municipal pelo prefeito Celso Mello de Azevedo*. Belo Horizonte, 1957.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Bernardo Monteiro*. Belo Horizonte, set. 1902.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho*

Deliberativo pelo prefeito Francisco Bressane de Azevedo. Belo Horizonte, set. 1903.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Francisco Bressane de Azevedo.* Belo Horizonte, set. 1905.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Antônio Carlos Ribeiro de Andrada.* Belo Horizonte, set. 1906.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Benjamim Jacob.* Belo Horizonte, set. 1907.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Benjamim Jacob.* Belo Horizonte, set. 1908.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Olyntho Deodato dos Reis Meirelles.* Belo Horizonte, nov. 1910.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Olyntho Deodato dos Reis Meirelles.* Belo Horizonte, set. 1911.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Olyntho Deodato dos Reis Meirelles.* Belo Horizonte, set. 1912.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Cornélio Vaz de Mello.* Belo Horizonte, set. 1916.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Affonso Vaz de Mello.* Belo Horizonte, set. 1919.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Affonso Vaz de Mello.* Belo Horizonte, set. 1921.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos.* Belo Horizonte, 1922.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos.* Belo Horizonte,

set. 1923.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos*. Belo Horizonte, set. 1924.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos*. Belo Horizonte, out. 1925.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Christiano Monteiro Machado*. Belo Horizonte, out. 1926.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Benjamim Jacob*. Belo Horizonte, set. 1908.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito Benjamim Brandão*. Belo Horizonte, 1910.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo da capital pelo prefeito dr. Cornélio Vaz de Mello*. Belo Horizonte, 1915.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito dr. Cornélio Vaz de Mello*. Belo Horizonte, set. 1917.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito Affonso Vaz de Mello*. Belo Horizonte, out. 1918.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado aos membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito Affonso Vaz de Mello*. Belo Horizonte, set. 1920.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado pelo prefeito Octacílio Negrão de Lima relativo ao período administrativo de 1935/1936*. Belo Horizonte, 1937.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado pelo prefeito Juscelino Kubitschek*. Belo Horizonte, 1942.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1937 apresentado*

à S. Exª o Sr. Governador Benedicto Valladares Ribeiro pelo prefeito de Bello Horizonte Octacílio Negrão de Lima. Belo Horizonte, 1937.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1948 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Octacílio Negrão de Lima.* Belo Horizonte [1949].

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1949 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Octacílio Negrão de Lima.* Belo Horizonte, s./d.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1953 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Américo René Giannetti.* Belo Horizonte, 1954.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1957 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Celso Mello Azevedo.* Belo Horizonte, 10 fev. 1958.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1958 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Celso Mello Azevedo.* Belo Horizonte, 30 jan. 1959.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1959 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Amintas de Barros.* Belo Horizonte, 10 fev. 1960.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1960 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Amintas de Barros.* Belo Horizonte, 10 fev. 1961.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1961 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Amintas de Barros.* Belo Horizonte, 10 fev. 1962.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1962 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Amintas de Barros.* Belo Horizonte, jan. 1963.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1964 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Oswaldo Pieruccetti.* Belo Horizonte, 10 fev. 1965.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1966 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Oswaldo Pieruccetti.* Belo Horizonte, jan. 1967.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1971 enviado à Câmara Municipal pelo prefeito Oswaldo Pieruccetti.* Belo Horizonte, mar. 1972.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório do quadriênio 71/74 enviado à Câmara pelo prefeito Oswaldo Pieruccetti.* Belo Horizonte, maio. 1975.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1975 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Luiz Verano.* Belo Horizonte, mar. 1976.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1976 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Luiz Verano.* Belo Horizonte, mar. 1977.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório de 1980 enviado à Câmara Municipal pelo prefeito Maurício de Freitas Teixeira Campos.* Belo Horizonte, mar. 1981.

COMPANHIA FORÇA E LUZ DE MINAS GERAIS. *Relatório de diretoria – 1948* [Belo Horizonte, 1949].

COMPANHIA FORÇA E LUZ DE MINAS GERAIS. *Relatório da diretoria – 1949* [Belo Horizonte, 1950].

CONGRESSO MINEIRO. *Mensagem apresentada por Fernando de Mello Vianna, presidente do Estado de Minas Gerais.* Bello Horizonte: Imprensa Official, 1926.

MINAS GERAIS. Presidência do Estado. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão ao Congresso Mineiro em sua 3ª sessão ordinária de terceira sessão ordinária da 3ª legislatura no anno de 1909.* Cidade de Minas, 1901.

MINAS GERAIS. Presidência do Estado. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado Júlio Bueno Brandão ao Congresso Mineiro em sua 3ª sessão ordinária da 6ª legislatura no anno de 1913.* Bello Horizonte, 1913.

MINAS GERAIS. Prefeitura Municipal. *Mensagem dirigida pelo presidente do Estado, dr. Arthur da Silva Bernardes, ao Congresso Mineiro, em sua 4ª sessão ordinária de 8ª legislatura do anno de 1922* [Belo Horizonte, 1923].

MINAS GERAIS. *Secretaria das Finanças do Estado de Minas Gerais. Relatório apresentado ao senhor interventor federal, interino, no Estado de Minas Gerais, pelo sr. José Bernardino Alves Júnior, secretário das Finanças,*

referente aos exercícios de 1930, 1931 e 1932. Belo Horizonte, 1933, v. 1.

RIBEIRO, Benedicto Valladares. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa de Minas Gerais, em sua sessão ordinária de 1937, pelo governador do Estado*. Belo Horizonte, 1937.

1.5 Relatórios técnicos/estatísticas

ANTEPROJETO do movimento de melhorias do transporte coletivo. Belo Horizonte: s. d. mimeo. Acervo Lourival Araújo Andrade.

APRECIAÇÃO dos projetos da região metropolitana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: EBTU, 1979.

BRASÍLIA. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos. *Política nacional dos transportes urbanos*. Brasília: EBTU, 1975.

O CONTEXTO institucional do sistema local de transportes urbanos na Região Metropolitana de Belo Horizonte; situação existente – Relatório preliminar. Brasília: EBTU, 1985.

DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS. *Relatório de 1961*. Belo Horizonte: [1962].

DIAGNÓSTICO do sistema viário e de transporte da RMBH. 2ª parte. DOT 030/89. Belo Horizonte: Transmetro, jun. 1989.

ESQUEMA metropolitano de estruturas. Belo Horizonte: Plambel, 1974.

ESTUDO do trem de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Geipot, 1980. 3v.

A ESTRUTURA urbana da RMBH: diagnóstico e prognóstico. Belo Horizonte: Plambel, 1986. 3v.

FÁBREGAS, Myrian Nogueira, BRITO, Lázaro Luiz de. *Perfil psico-socioeconômico do usuário de transporte coletivo da RMBH*. Belo Horizonte: Metrobel, 1985.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958, v. 24.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. Serviço de Estatística Geral. Secretaria de Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho. *Anuário*

Estatístico de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Oficinas Gráficas de Estatísticas, 1937.

O INTERVENCIONISMO do Estado nos transportes urbanos de passageiros. Estudo de caso – Região metropolitana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Transmetro, 1980.

METRÔ de Belo Horizonte. Belo Horizonte: CBTU/ Demetrô.

NOTICIA estatistico-chorographica do municipio de Bello Horizonte. Belo Horizonte: Secretaria da Agricultura: Serviço de Estatistica Geral, 1937.

PERFIL do usuário de transportes coletivos da RMBH. Belo Horizonte: Metrobel, 1987.

PERFIL operacional das linhas de transporte coletivo da região metropolitana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Metrobel, 1983. 2v.

PLANO de desenvolvimento integrado econômico e social da região metropolitana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Plambel, 1975.

PLANO de transportes coletivos para a região metropolitana. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Plambel, 1974.

PLANO metropolitano de transportes. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Plambel, 1974. 5v.

O PROCESSO de desenvolvimento de Belo Horizonte: 1897-1970. Belo Horizonte: Plambel, 1979.

PROGRAMA de desenvolvimento do setor de transportes – Prodest, 1990-93. Brasília: Geipot, 1990. 2v.

PROGRAMA de transporte público por ônibus – Probus. Concepção do Sistema. Belo Horizonte: Metrobel, 1981.

PROJETO de integração do trem metropolitano de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Metrobel, 1985.

ROSA, Jason Barroso Santa, Teixeira Fº, Rui Lopes. *Memorial descritivo do projeto arquitetônico de reforma do abrigo de bondes Santa Tereza*. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal, 1990.

SECRETARIA DA AGRICULTURA. *Annuario Estatistico*, ano 1, 1921. Belo Horizonte: 1925.

SILVEIRA, Victor. *Minas Gerais em 1925*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.

TRANSPORTES urbanos. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1993. (Programa de Disseminação de Estudos e Pesquisa da Fundação João

Pinheiro. Urbanismo. Documento, 4).
TRANSPORTES. Belo Horizonte: Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral, 1978 (Comportamento da Economia Mineira. Período 1960-1977 – Documento, 12).
TREM metropolitano de Belo Horizonte: a cidade precisa dele. Belo Horizonte: BHTRANS, 1994.

1.6 Jornais

ALGUNS operários da Força e Luz declaram-se em greve. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 8 jul. 1934.
AMEAÇADOS os *chauffeurs* que fazem lotação para o Carlos Prates. *Jornal do Povo*. Belo Horizonte, 22 jan. 1947.
AUMENTADAS as tarifas de todas as linhas de ônibus da Capital. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 23 nov. 1951.
O AVISO da Companhia. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 17 out. 1914.
BAIRROS de BH podem ficar sem condução. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 13 jun. 1963.
BALDEAÇÃO na Via-Expressa. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 21 maio 1982.
BELO HORIZONTE – TURISMO. Belo Horizonte, Edição Pensa, n. 802, 1939.
O BONDE. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 30 abr. 1935.
BONDE na ponte do Sacco. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 9 out. 1914.
BONDE na ponte do Sacco. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 25 nov. 1914.
OS BONDS. *A Capital*. Belo Horizonte, 10 maio 1913.
AS CADERNETAS de passagens da Força e Luz. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 21 jan. 1937.
O CARLOS PRATES – a favela de Belo Horizonte. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 29 out. 1931.
CARLOS PRATES, o bairro infeliz. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 21 mar.

1929.

A CARTA da Companhia. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 21 out. 1914.

CASSADA a Transnazaré. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 25 maio 1989.

CHUVAS não atrapalham planos para melhorar transporte metropolitano. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 29 dez. 1979.

A CIDADE externa o seu ponto de vista sobre as vantagens e desvantagens dos chequinhos. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 6 jul. 1955.

A CIDADE. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 12 maio 1944.

A CIDADE. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 6 dez. de 1944.

COLETIVOS burlavam a vistoria do DMTC. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 22 abr. 1966.

COLETIVOS esperam aumento de 15% a 20% no mês de março. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 20 fev. 1978.

COLETIVOS querem (de novo) aumento: linhas são longas. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 7 jul. 1960.

COM A PREFEITURA. A questão das baldeações. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 28 nov. 1911.

A COMPANHIA Força e Luz continua com um péssimo material rodante – Bondes que devem ser reformados. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 4 fev. 1931.

COM VISTAS à Companhia Força e Luz. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 24 de out. 1933.

COMEÇARAM a circular hoje os tróleis Santa Tereza. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 15 abr. 1961.

CONCESSIONÁRIAS venceram de novo. *Binômio*. Belo Horizonte, 5 ago. 1963.

OS CONCESSIONÁRIOS apresentam o aumento como fato consumado. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 maio 1955.

CONCESSIONÁRIOS burlam a fiscalização. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 2 jul. 1988.

CONCESSIONÁRIOS de Santa Tereza tentam subornar engenheiro: trajeto do trólei. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 29 mar. 1961.

CONCESSIONÁRIOS pedem hoje ao DBO novo aumento das passagens. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 8 out. 1962.

A CONCORRÊNCIA dos lotações. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 17 ago. 1952.

CONDUÇÃO e rua. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 15.

CONDUÇÃO, vitória dos moradores. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 13.

"CONTO do Troco" nos ônibus Santo Antônio. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 27 ago. 1954.

CRUZ, Alberico de Souza. DBO contra o povo: lucro dos donos de ônibus é de 200%. *Binômio*. Belo Horizonte, 11 jan. 1963.

CUSTA mais de CR$2,00 (ao DBO) cada passageiro transportado nos bondes: solução é o trólebus. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 3 jan. 1959.

DBO instaura inquérito para apurar denúncias contra fiscais de tróleis. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 5 jun. 1962.

DBO não adota critérios justos e racionais na distribuição das linhas. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 10 set. 1955.

A DEFICIÊNCIA dos serviços de transportes em Bello Horizonte. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 3 fev. 1935.

DE MODO geral, o serviço de transportes não corresponde ao progresso de Belo Horizonte. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 9 set. 1955.

DELEGADO diz que greve foi deflagrada com conivência dos concessionários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 6 maio 1963.

DENTRO de poucos meses, estarão circulando na capital os novos ônibus elétricos. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 29 jul. 1950.

DEPUTADO pede ao presidente para reduzir passagens. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 3 set. 1979.

DEZ ônibus por dia param de soltar fumaça. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 18 abr. 1973.

DIÁRIO DA TARDE. Belo Horizonte, 9 ago. 1963.

DIÁRIO DA TARDE. Belo Horizonte, 18 jan. 1989.

DIRETOR do DMTC anuncia extinção de linhas de lotação e limitação de passageiros em pé. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 25 maio 1965.

DMTC acaba e paga os operários com ônibus. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 7 dez. 1968.

DOIS omnibus Volvo para a linha Calafate. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 9 maio 1939.

DUZENTOS réis. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 1 mar. 1929.

É MUITA gente para tão poucos lugares. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 13 nov. 1967.

ECHOS. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 6 jun. 1900.

ECONOMISTAS dirão em 7 dias quais os ônibus deficitários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 4 nov. 1963.

EM ESTUDO a supressão do trólebus Cruzeiro. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 20 jul. 1965.

EMPREGADOS do DBO vão iniciar a luta pelo contrato coletivo. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 6 mar. 1961.

EMPRESÁRIOS unidos contra os reajustes. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 5 mar. 1991.

EMPRESAS de ônibus estão lesando seus empregados. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 30 maio 1962.

ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 6 jan. 1912.

ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 3 mar. 1912.

ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 20 abr. 1912.

ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 12 maio 1912.

ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 4 dez. 1913.

ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 10 nov. 1931.

ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 2 dez. 1931.

O ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, 6 dez. 1933.

ESTUDANTES e operários pedem cancelamento de concessões de linhas de ônibus na capital. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 17 maio 1960.

EXIGIDO o imediato afastamento do Sr. Luiz Porto Maia. *Jornal do Povo*. Belo Horizonte, 25 jul. 1948.

"FALAR aos motorneiros"... *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 16 mar. 1937.

FILAS nos pontos de ônibus. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 2 maio 1939.

FISCAIS do horário de coletivos devem ser os passageiros. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 23 ago. 1961.

FOLHA DE MINAS visita o Horto Florestal. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 10 jul. 1935.

FONTE permanente de desastres os bondes da Capital. *Jornal do Povo*.

Belo Horizonte, 4 jul. 1947.

FRESQUINHO é mesmo um luxo. Experimente. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 14 jan. 1978.

GAZOLINA nos omnibus. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 25 dez. 1927.

GRANDE melhoramento para Santa Efigênia. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 23 abril 1939.

GREVE de passageiros. *Correio do Dia*. Belo Horizonte, 8 ago. 1953.

A GREVE dos empregados da Força e Luz. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 10 jul. 1934.

GREVE não passou de ameaça. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 22 jan. 1991.

INAUGURA-SE, amanhã, o serviço de omnibus do Departamento de Electricidade. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 18 ago. 1928.

INTERESSES locais. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 24 jan. 1911.

INTERESSES locais. *O Estado*. Belo Horizonte, 22 ago. 1911.

INTERRUPÇÃO parcial do tráfego de ônibus na noite de ontem. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 22 jul. 1948.

A INTROMISSÃO de elementos patronais na formação dos sindicatos. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 19 mar. 1933.

LIMINAR suspende concorrência para implantação dos bondes. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 14 out. 1989.

LIMPEZA de bondes. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 22 dez. 1936.

LINHA Jatobá. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 19.

AS LINHAS de ônibus na região do Vale do Jatobá. Qual a solução melhor. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 20.

LOCK-OUT dos concessionários durou 6 horas; aumento provisório é de 13%. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 19 jul. 1963.

LOTAÇÃO 3 – Serra: motorista irresponsável. *Correio do Dia*. Belo Horizonte, 24 jan. 1954.

OS MAGNATAS do transporte coletivo. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 23 out. 1962.

MAIS bellezas. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 16 out. 1914.

AS MEDIDAS tomadas proporcionaram à população um serviço mais eficiente de transporte coletivo. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 9 jul. 1950.

MEMORIAL dos coronéis pede volta de lotações. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 31 ago. 1967.

METRÔ e subúrbio, opções válidas? *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 12 jan. 1987.

METROBEL garante: do caos nascerá uma nova ordem. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 13 jul. 1982.

MIL pessoas no 1º passeio dominical. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 22 jun. 1976.

MINAS GERAES. Belo Horizonte, 29 mar. de 1912.

MORADORES das vilas querem eletrificação da linha da Central. *Binômio*. Belo Horizonte, 19 dez. 1960.

MORADORES não aceitam o Pró-Barreiro. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 10-11 jul. 1982.

MOTORISTAS estão difíceis e abusam de sua situação. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 5 nov. 1974.

OS MOTORNEIROS da CVU. *A Capital*. Belo Horizonte, 12 jul. 1913.

MOVIMENTO contra eletrificação é inspirado por concessionários de transportes coletivos. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 10 jun. 1960.

O MOVIMENTO de bondes na Capital. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 3 mar. 1931.

NÃO TEMOS ônibus. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 22.

NOSSOS ônibus ruins. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 5 maio 1969.

A NOVA Suiça. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 11 nov. 1927.

NOVAS normas para o transporte coletivo. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 25 out. 1985.

OMNIBUS para os bairros. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 22 fev. 1935.

ÔNIBUS atrasados no Vale do Jatobá. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 15 abr. 1976.

O ÔNIBUS atrasou. O povo quebrou. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 23

ÔNIBUS aumenta mesmo. Tarifa única pode vir. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 4 jan. 1978.

ÔNIBUS de bairro a bairro, uma idéia antiga. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 11 fev. 1972.

ÔNIBUS diametrais inovação dos anos 80. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte,

27 dez. 1989.

ÔNIBUS fazem ponto no centro. E a portaria do DET? *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 11 jun. 1970.

ÔNIBUS pedem aumento depois do Carnaval. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 22 fev. 1973.

ÔNIBUS trocados por tróleis serão vendidos a firmas particulares. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 15 jan. 1967.

ÔNIBUS trocados por tróleis serão vendidos a firmas particulares. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 28 out. 1966.

ÔNIBUS, essa máquina de fazer neuróticos. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 20 out. 1969.

A OPINIÃO, a Companhia e o contrato. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 16 out. 1914.

OUTRA QUEIXA da população do Carlos Prates. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 18 jan. 1929.

OUTRO GOLPE da Prefeitura contra os omnibus! *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 8 jul. 1933.

A PARTIR de hoje os bondes não mais passarão pela rua da Bahia. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 set. 1958.

PASSAGEIROS da Grande BH pagam mais e continuam a reclamar do transporte. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 8 jan. 1980.

PASSÍVEIS de sanções penais oito funcionários do DBO. *Correio do Dia*. Belo Horizonte, 14 mar. 1954.

PONTO de bondes. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 30 de jul. 1938.

PONTOS de ônibus, a dor de cabeça do Detran. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 7 out. 1971.

POR QUE a cidade precisa do metrô. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 26 maio 1969.

POVO reclama cada vez mais do péssimo transporte de BH. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 11 fev. 1977.

PREFEITO decreta intervenção no DMTC a pedido da Comissão de Sindicância. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 26 fev. 1965.

PREFEITURA e polícia se unem no combate aos abusos dos coletivos. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 9 fev. 1965.

PRESSÃO dos concessionários de Sta. Tereza continua: elétricos. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 28 mar. 1961.

O PROBLEMA da autoviação no subúrbio. *Correio Mineiro*. Belo Horizonte, 11 mar. 1933.

PROCURAM os concessionários reduzir a receita dos ônibus. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 18 ago. 1951.

PUBLICADA a portaria que aumenta o preço das passagens dos ônibus. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 7 ago. 1951.

QUEBRA-QUEBRA de ônibus no centro. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 8 fev. 1977.

QUEIXAS e reclamações. *O Estado*. Belo Horizonte, 31 out. 1911.

RASURAS e alterações nas escritas das empresas. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 20 jul. 1951.

REAÇÃO contra aumento (coletivos) prossegue: DBO afirma não ter menosprezado Câmara, e Procuradoria fulmina a revogação. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 12 maio 1960.

RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*. Belo Horizonte, 12 nov. 1907.

RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*. Belo Horizonte, 28 de jul. 1907.

RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*. Belo Horizonte, 26 set. 1907.

RECLAMAÇÕES. *Diário de Notícias*. Belo Horizonte, 6 e 7 abr. 1908.

REESTRUTURAÇÃO beneficiou mais burocratas, dizem operários do DBO. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 25 jan. 1960.

RELATÓRIO das realizações do Departamento de Bondes e Ônibus em 1950. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 3 jan. 1951.

REPERCUSSÕES de uma campanha. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 25 out. 1914.

SALLES, Franklin de. "O eterno martírio dos transportes". *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 13 abr. 1961.

SERÃO levantados os estribos dos bondes do lado da entrevia. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 30 abr. 1935.

O SERVIÇO de omnibus. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 22 set. 1928.

OS SERVIÇOS do Departamento de Eletricidade. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 2 jun. 1929.

SETRANSP quarenta anos. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, abr. 1994.

[Edição Especial].

A SITUAÇÃO alarmante da rede aérea do Departamento de Eletricidade. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 20 jun. 1929.

SOB A APARÊNCIA de servir o povo os "chequinhos" são um bom negócio. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 8 jul. 1955.

SOU contra colocar tróleis na avenida. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 12 abr. 1960.

SUSPENSA a linha de bondes Floresta. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 jun. 1954.

TACÓGRAFO nos ônibus: motoristas são contra. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 19 fev. 1975.

TARIFA única vem mesmo. Vantagens também para cidades da Grande BH? *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 9 out. 1979.

O TEMPO nos subúrbios. *O Tempo*. Belo Horizonte, 26 out. 1912.

TODOS os bondes serão substituídos por *trolley-bus*. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 28 abr. 1951.

"TRANSBEL" vai encampar ônibus. *Binômio*. Belo Horizonte, 06 maio 1963.

TRANSPORTE coletivo (IV). *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 12 set. 1983.

O TRANSPORTE coletivo em debate. *Jornal dos Bairros*. Belo Horizonte, n. 16.

TRENS de subúrbio. Nova capital. *O Contemporâneo*. Sabará, 1 maio 1898.

TRÓLEI é pesado, mas nunca matou ninguém. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 11 out. 1960.

TROLLEIBUSES podem permanecer na rua da Bahia (mão e contramão). *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 12 nov. 1959.

TROLEIS até a Cid. Industrial. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 18 abr. 1961.

"TRUST" que escraviza a cidade. *Jornal do Povo*. Belo Horizonte, 27 jun. 1948.

UM ABUSO. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 28 jul. 1914.

UM FINANCIAMENTO para trens de subúrbio. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 19 de jul. 1977.

UM POLVO electrico. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 20 out. 1914.

UMA QUESTÃO grave. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 15 out. 1914.

UMA VAGA nos bondes que se foi. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 16 abr. 1935.

USUÁRIO critica alteração de pontos. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 4 dez. 1990.

VÃO acabar dentro de três anos os bondes que ainda restam em Belo Horizonte. *Binômio*. Belo Horizonte, 27 jan. 1957.

VEÍCULOS em mau estado de conservação ameaçam a vida de passageiros e pedestres. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 2 set. 1955.

VÊM aí os fresquinhos e mais 500 ônibus novos. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 9 fev. 1977.

VEREADORES querem retirar do DBO poderes para fixar tarifas. *Folha de Minas*. Belo Horizonte, 11 maio 1960.

VIEIRA, Berenice. Sistema de ônibus perto do colapso. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 10 set. 1990.

VOLTA à normalidade em 24 horas. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 7 maio 1963.

1.7 Memórias

NAVA, Pedro. *Balão cativo*: memórias, 2. Rio de Janeiro: José Olympio.

NAVA, Pedro. *Beira mar*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

NAVA, Pedro. *Chão de ferro*: memórias, 3. Rio de Janeiro: José Olympio, 1976.

WERNECK, Celso. *Reminiscências do coletor Celso Werneck*. Belo Horizonte.

2 | LIVROS, TESES E ARTIGOS

2.1 Transportes: história e teoria

ABREU, Gil César Moreira de. Política brasileira dos transportes. *In*: SIMPÓSIO SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO E PROBLEMAS URBANOS. Belo Horizonte: 1977.

AMARAL, Helena Kerr do. *Desafios às gestões democráticas dos serviços públicos*: estudos de experiências em transportes coletivos urbanos. São Paulo: FGV, EAESP, 1990.

BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/ IPEA, 1978.

BARAT, Josef. *Estrutura metropolitana e sistema de transportes*: estudo do caso do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

BARAT, Josef. Transportes urbanos no Brasil: diagnósticos e perspectivas. *Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília, n.6, p. 75-96, dez. 1991.

BARROS Jr., Antônio de Souza. A habitação e os transportes. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*. São Paulo, n. 82, s./d.

BRINCO, Ricardo. *Transporte urbano em questão*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1985.

DIAS, João Luiz da Silva. *Da Metrobel à BHTRANS*: uma viagem com escalas. Belo Horizonte: BHTRANS, 1995.

FIGUEROA, Oscar. Propriedad privada y gestión pública del transporte colectivo urbano en América Latina. *In*: SEMINÁRIO CRISE URBANA E PRIVATIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, p. 51-80, 1987.

HISTÓRIA E ENERGIA, 3: O metrô da Light. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico/ Eletropaulo, 1986.

LAMOUNIER, Bolivar, RODRIGUES, Leôncio Martins. Os transportes na vida do trabalhador. *Revista dos Transportes Públicos*, São Paulo, n. 17, p. 9-33, set. 1982.

MELLO, José Carlos. *Planejamento dos transportes urbanos*. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

PACHECO, Regina Silvia. Evolução recente do transporte por ônibus em São Paulo: operação mista caráter privado. *In*: SEMINÁRIO CRISE URBANA E A PRIVATIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS. Rio de Janeiro: CCJE/UFRJ, p.178-198, 1987.

PANNIZI, Wrana M., ROVATTI, João F. (org.) *Estudos urbanos*: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993.

STIEL, Waldemar Correa. *História dos transportes urbanos no Brasil*. Brasília: PINI, 1984.

2.2 Belo Horizonte: evolução histórica e urbana

ADELMAN, Jeffry. *Urban planning and reality in republican Brazil*: Belo Horizonte, 1890-1930. Anir Anbor University: Microfilms International, 1976 (Phd, Modern History).

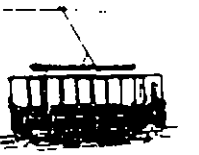
AFONSO, Marisa Resende. *Movimentos reivindicatórios urbanos;* Estado e partidos políticos. Belo Horizonte: UFMG/DCP, 1985.

ANDRADA, Martin F. Coelho. *Avenidas de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura, 1962.

ASSIS, Elaine Linhares. *Movimentos sociais urbanos* – Lindéia: um estudo de caso. Belo Horizonte: FAFICH/UFMG, 1982.

BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte, memória histórica e descriptiva*: história média. 2. ed., Belo Horizonte: Rex, 1936.

BARRETO, Abílio. *Resumo histórico de Belo Horizonte*: 1701-1947. Belo Horizonte, 1950.



BELO HORIZONTE ano 80. Edição histórica sobre o 80º aniversário de Belo Horizonte. *Jornal de Minas*, Belo Horizonte, 1977.

BELO HORIZONTE: ruas, avenidas, praças, alamedas. Belo Horizonte: De Veloso, 1958.

CASTRO, Maria Céres Pimenta Spindola. Efêmeras e permanentes os ardis da memória da imprensa de Belo Horizonte. *In*: LINHARES, Joaquim Nabuco. *Itinerário da Imprensa de Belo Horizonte*: 1895-1954. Belo Horizonte: UFMG/ Fundação João Pinheiro, 1995.

CEMIG. *Belo Horizonte: de Curral del-Rey à Pampulha*. Belo Horizonte, 1982.

CHACHAN, Vera. *A memória dos lugares em um tempo de demolições*. A rua da Bahia e o Bar do Ponto na Belo Horizonte das décadas de 30 e 40. Belo Horizonte: DCP/UFMG, 1994 (Dissertação, Mestrado em Sociologia).

COELHO, Paulo Henrique Ozório. *La création de Belo Horizonte*: jeu et enjeur politiques. Grenoble: VER, 1981.

COSTA, Sérgio. *Política para quem precisa de política*: movimentos urbanos, participação e democracia. Belo Horizonte: UFMG, 1991.

COZER, Silvana Maria Leal. *Do mudo à fala* – Análise da participação política das mulheres em Minas Gerais na década de 75-85 em partidos, sindicatos e movimentos sociais de mulheres. Belo Horizonte: UFMG/ FAE, 1989 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

FARIA, Maria Auxiliadora, GROSSI, Yone. A classe operária de Belo Horizonte: 1897-1920. *In*: SEMINÁRIO DE ESTUDOS MINEIROS. Belo Horizonte, 5, 1982.

FARIA, Maria Auxiliadora. Belo Horizonte: espaço urbano e dominação política. *Revista do Departamento de História*. Belo Horizonte, n. 1, p. 26-43, nov. 1985.

FARIA, Maria Auxiliadora. Manifestações político-sociais da população belorizontina: 1930-1937. *In*: SEMINÁRIO DE ESTUDOS MINEIROS. Belo Horizonte, n. 6, p. 199-227, 1987.

FILGUEIRAS, Cristina Almeida. *Práticas educativas no movimento popular* – A experiência das mulheres no Bairro Industrial. Belo Horizonte: UFMG/FAE, 1986 (Dissertação, Mestrado em Educação).

FILGUEIRAS, Cristina Almeida. *L'enjeu des droits sociaux: organisations populares et politiques sociales au Brésil* – Étude de cas à Belo Horizonte dans les années 1979-1988. Paris: École des Hautes Études em Sciences Sociales, 1992..

GOHN, M. G. M. *Lutas populares urbanas em Belo Horizonte* – 1976-1981. Friburgo: s.n., 1982.

GOUCH, Philip Fox Drummond. *O contrapeso da ordem*: a evolução espacial de Belo Horizonte - 1897-1964. Belo Horizonte: UFMG/FACE, 1994 (Dissertação, Mestrado em Economia).

GUIMARÃES, Berenice Martins. *Cafuas, barracos e barracões*: Belo Horizonte, cidade planejada. Rio de Janeiro: IUPERJ, 1991 (Tese, Doutorado em Sociologia).

JULIÃO, Leticia. *Belo Horizonte*: itinerários da cidade moderna (1891-1920). Belo Horizonte: UFMG/FAFICH, 1992 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

LE VEN, Michael Marie. Estudo de seis favelas e quatro bairros populares de Belo Horizonte. *Praxis*, Belo Horizonte, p. 19-39, 1975.

LE VEN, Michel. *As classes sociais e o poder político na formação espacial de Belo Horizonte*: (1893-1914). Belo Horizonte: UFMG/FAFICH/DCP, 1977 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

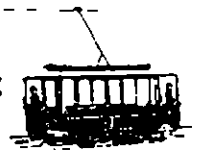
LEITE, Kátia Kauark. *Políticas públicas urbanas e interesses sociais*: a trajetória da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte. Belo Horizonte: UFMG/FAFICH, 1994 (Dissertação, Mestrado em Sociologia).

LEMOS, Celina Borges. *Determinações do espaço urbano*: a evolução econômica, urbanística e simbólica do centro de Belo Horizonte. Belo Horizonte: UFMG/Departamento de Sociologia e Antropologia, 1988 (Dissertação, Mestrado em Sociologia).

MACIEL, Eliane Cruxem Barros de Almeida. *Região metropolitana e poder*. Belo Horizonte: UFMG, 1985.

MAGALHÃES, Beatriz de Almeida. *Belo Horizonte*: um espaço para a república. Belo Horizonte: UFMG, 1989.

MARQUES, Maria Elizabeth. *Formação e crise da juventude operária católica*: o movimento em Minas Gerais: 1935-1968. Belo Horizonte: UFMG/DCP,



1986 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. *Impactos da legislação urbanística sobre a estrutura urbana de BH*: um estudo de caso. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1984.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. *Evolução urbana e formação econômica de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1981 (Texto para discussão, 11).

MELO, Denise Madsen. *Planejamento urbano de Belo Horizonte*: um estudo das principais propostas de planejamento elaboradas para a cidade. Belo Horizonte: UFMG/EA, 1991 (Monografia, Curso de Especialização em Urbanismo).

MONTE-MOR, Roberto Luís de Melo (coord.). *Belo Horizonte*: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: CEDEPLAR, PBH, 1994.

MOURÃO, Paulo Krüger Corrêa. *História de Belo Horizonte de 1897 a 1930*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1970.

NEVES, Magda Maria Bello de A. *As trabalhadoras de Contagem*; uma história outra, uma outra história. São Paulo: USP, 1990 (Tese, Doutorado).

PÁDUA, Karla C. *Movimentos sociais populares*: formas alternativas de educação popular – o clube de mães do Bairro Lindéia, s./d.

PENNA, Octávio. *Notas cronológicas de Belo Horizonte*: 1711-1930. Belo Horizonte: 1950.

PEREIRA, Antônio J. da Costa. *Legislação da Prefeitura de Belo Horizonte até 1908*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1909.

PERPÉTUO & SENRA (Coord.). *Memória da economia da cidade de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: BMG, 1987.

PIMENTEL, Thais Velloso Cougo. *A torre Kubitschek*: a trajetória de um projeto em 30 anos de Brasil. Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura, 1993.

RABELO, Ricardo Fonseca. *Institucionalização ou transformação*: um estudo sobre os projetos político-culturais dos movimentos sociais urbanos, 1985 (Dissertação, Mestrado).

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. Belo Horizonte,

n. 39, p. 127-161, jul. 1974.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. O Ecletismo em Minas Gerais. Belo Horizonte 1894-1930. *In*: FABRIS, Anaterra (Org.). *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, Regina Helena Alves da. *A cidade de Minas*. Belo Horizonte: UFMG DCP, 1991 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1974.

SOMARRIBA, Maria das Mercês *et al*. *Lutas urbanas em Belo Horizonte*. Petrópolis, Vozes,1984.

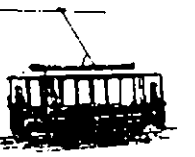
SOUZA, Marco Antônio de. *A economia de caridade*: estratégias assistenciais e filantrópicas em Belo Horizonte: 1987-1930. Belo Horizonte: UFMG, 1994.

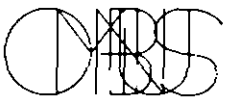
TEIXEIRA, João Gabriel. *As classes sociais no espaço urbano de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: UFMG/DCP, s./d. (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

TEULIÈRES, Roger. *Belo Horizonte*: étude de geographie urbaine. Saigon: Imp. Huong, 1961. 2v.

TEULIÈRES, Roger. Favelas de Belo Horizonte. *Boletim Mineiro de Geografia*. Belo Horizonte, n. 1, p. 7-37, jul. 1957.

VASCONCELLOS, Sylvio de. Como cresce Belo Horizonte. *Arquitetura e Engenharia*. Belo Horizonte, ano 1, n. 6, p. 51-53, nov./dez. 1947.





2.3 Belo Horizonte: transportes urbanos

ABU KAMEL, Roberto Chafik. *Politique urbaine et mise en place d'un systeme intermodal de transport sur l'asce est/quest de la ville de Belo Horizonte (Brésil)*. Paris, 1984 (Tese, Doutorado).

AZEVEDO, Sérgio de, CASTRO, Mônica Mata Machado de. *Política de transporte e empresas permissionárias na região metropolitana de Belo Horizonte:* relatório de pesquisa. Belo Horizonte: UFMG/FAFICH/DCP, 1986, v. 1.

AZEVEDO, Sérgio de, CASTRO, Mônica Mata Machado de. Política de transporte na região metropolitana de Belo Horizonte: o papel da Metrobel. *Revista de Administração Pública*. Belo Horizonte, v. 21, n 3, p. 82-108, jul./set. 1987.

CHACHAM, Vera. *Reações populares aos serviços de bondes em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: UFMG, 1989 (mimeo).

COSTA, Tadeu de Lery, LEITE, Kátia Kauark. *Desenvolvimento de um projeto de integração*: motivação, metodologia, vivência. Belo Horizonte: Transmetro, s./d.

CUNHA FILHO, Otávio Vieira da. O sistema de transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte. *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo, n. 28, p. 47-62, jun. 1985.

CUNHA, Flávio Saliba. *Transporte: um drama coletivo de 365 atos*. Belo Horizonte: UFMG, 1987.

GARCIA, Maria Madalena Franco. O transporte da RMBH entra nos trilhos. *In*: 10° CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. *Anais*. São Paulo, 26 a 30 de jun. de 1995. p. 244-249.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. *A gestão dos transportes públicos em BH*: uma questão metropolitana. Belo Horizonte: UFMG, FAFICH, 1992 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. Autonomia municipal e metropolização em Belo Horizonte. *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo, n. 55, p. 33-38, 2° trim. 1992.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. Papel dos movimentos sociais urbanos na gestão dos transportes públicos. *Revista dos Transportes Públicos*. São

Paulo, n. 48, p. 93-101, jun. 1990.

INTERVENCIONISMO do Estado nos transportes urbanos de passageiros. Estudo de caso – Região metropolitana de BH. Belo Horizonte: Transmetro, 1980.

LEAL, José Maria Torres *et al.* Transporte de massa em regiões metropolitanas. Belo Horizonte: UFMG, Escola de Engenharia, 1975. 18p.

LOVAGLIO, Flávia Regina. *O metrô de Belo Horizonte*: estudos e considerações. Belo Horizonte: UFMG/EA, 1990 (Monografia, Curso de Especialização em Urbanismo).

MACIEL, Eliane Cruxên Barros de Almeida. *Região metropolitana e poder*. Belo Horizonte: UFMG/DCP, 1985 (Dissertação, Mestrado em Ciência Política).

MARQUES, Maria Elisabeth. As lutas sociais pelo transporte em Belo Horizonte. *Cadernos Movimentos Populares Urbanos*. Belo Horizonte, v. 1, p.11-48, out. 1979.

PIRES, Maria Evangelista Deschamps. *Um pouco da história dos transportes coletivos de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Transmetro, 1981.

SIMPÓSIO SOBRE TRÂNSITO DE BH, 1, 1975. Belo Horizonte. *Anais*... Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Segurança Pública, 1975.

2.4 Outros

AGENDA 2000. Belo Horizonte: SEPLAN, 1994.

ANASTASIA, Carla M. J. *Corporativismo e cálculo político*: o processo de sindicalização oficial dos trabalhadores em Minas Gerais (1932-1937). Rio de Janeiro: IUPERJ, 1990 (Tese, Doutorado em Ciência Política).

CARDOSO, Ruth Corrêa Leite. Movimentos sociais na América Latina. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo: Cortez, n. 3, v. 1, fev. 1987.

A CERJ e a história da Energia Elétrica no Brasil. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1933.

CITTADINO, Gisele. Movimentos sociais urbanos – Crise da política e democratização. *Ciências Sociais Hoje*. São Paulo: Vértice/Revista dos Tribunais, Anpocs, 1988.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte, UFMG/PROED, 1981.

DINIZ, Eli (Org.). *Políticas públicas para áreas urbanas, dilemas e alternativas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

DINIZ, Joubert C. *Estudo do mercado energético da CFLMG*. Belo Horizonte, CEMIG, 1964.

DOIMO, Ana Maria. *A vez e a voz popular*: movimentos sociais e participação política no Brasil pós-70. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, Anpocs, 1995.

GRAVE, João e NETTO, Coelho. *Lello Universal*. 4 v. Porto: Livraria Chardron, s.d.

GRIMBERG, Elisabeth (Org.). *O futuro das cidades*. São Paulo: Polis, 1994.

JACOBI, Pedro Roberto. Movimentos sociais urbanos no Brasil. *Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, n. 9, p. 22 30, 1980.

KOWARICK, Lúcio (Org.). *As lutas sociais e a cidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

LEFÈVBRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

MOISÉS, José Álvaro (Org.). *Cidade, povo e poder*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

PANORAMA do setor de Energia Elétrica no Brasil. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988.

PECHMAN, Sérgio, FRITSCH, Lilian. A reforma urbana e o seu avesso. *Revista Brasileira de História*, n. 8/9, v. 5, set. 1984/abr. 1985.

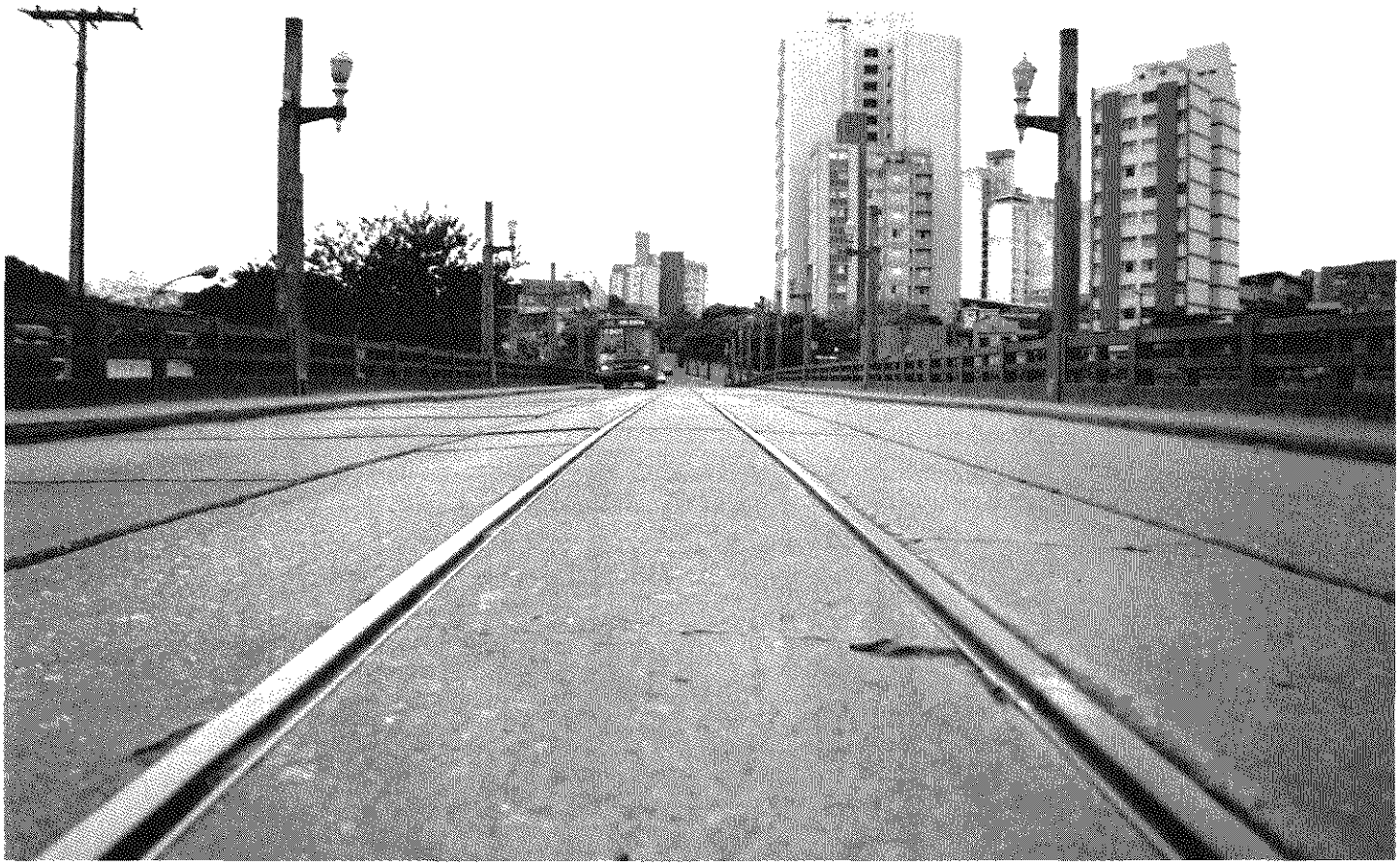
REIS, Hélcio Lafetá. *Via urbana leste oeste*: estudo de caso no contexto histórico do planejamento no Brasil – Análise ideológica. Belo Horizonte: 1992. Monografia (Curso de Especialização em Urbanismo). UFMG/EA, 1992.

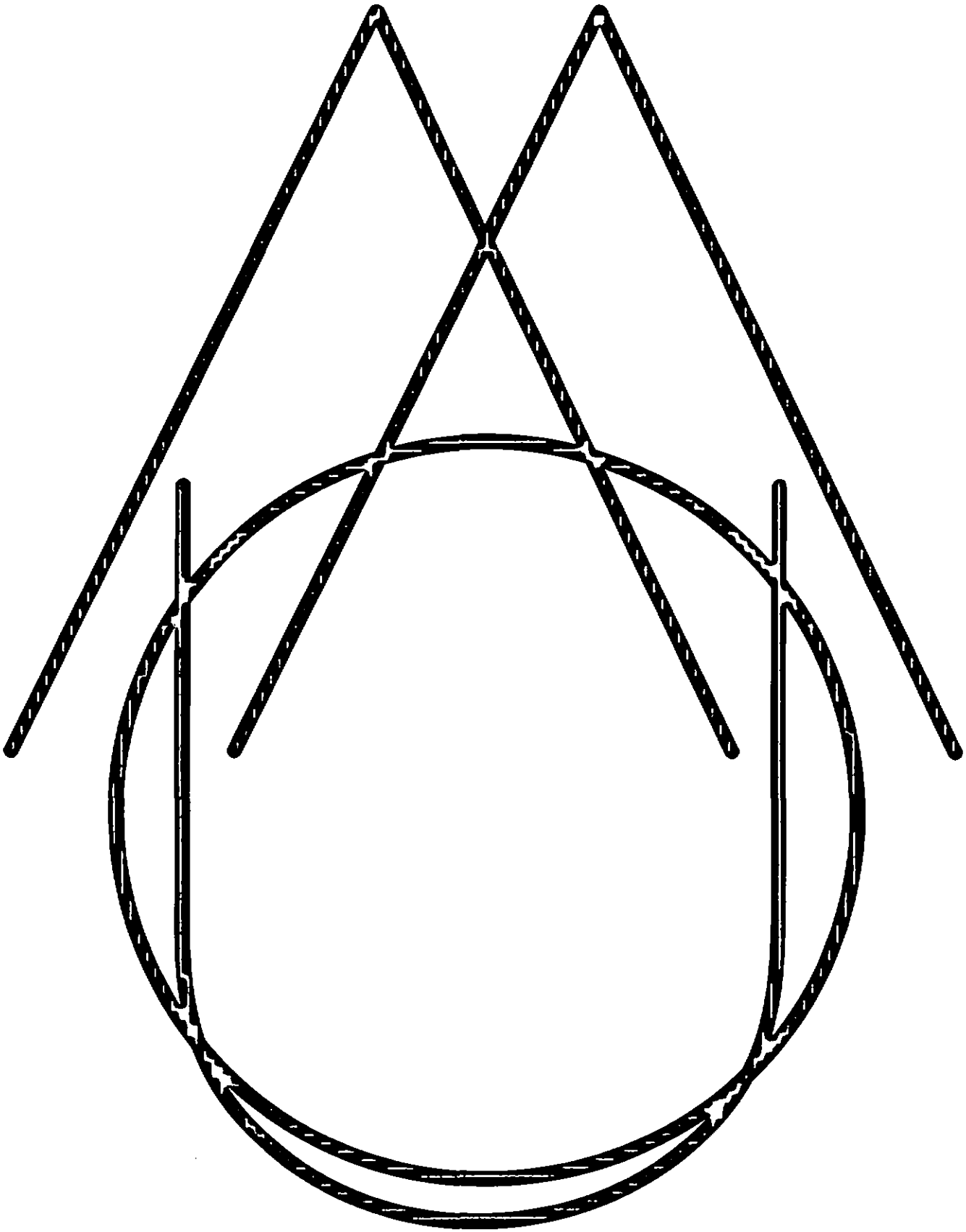
SORJ, Bernardo (Org.). *Sociedade e política no Brasil pós-64*. São Paulo:

Brasiliense, 1984.

STAMA, Modesto. O transporte coletivo nas áreas urbanas. *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo, n. 16, p. 61-83, jun. 1982.

WRIGHT, Charles Leslie, SANT'ANNA, José Alex. Problemas e perspectivas dos transportes urbanos na década de 90. *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo, n. 44, p. 43-48, jun. 1989.





ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

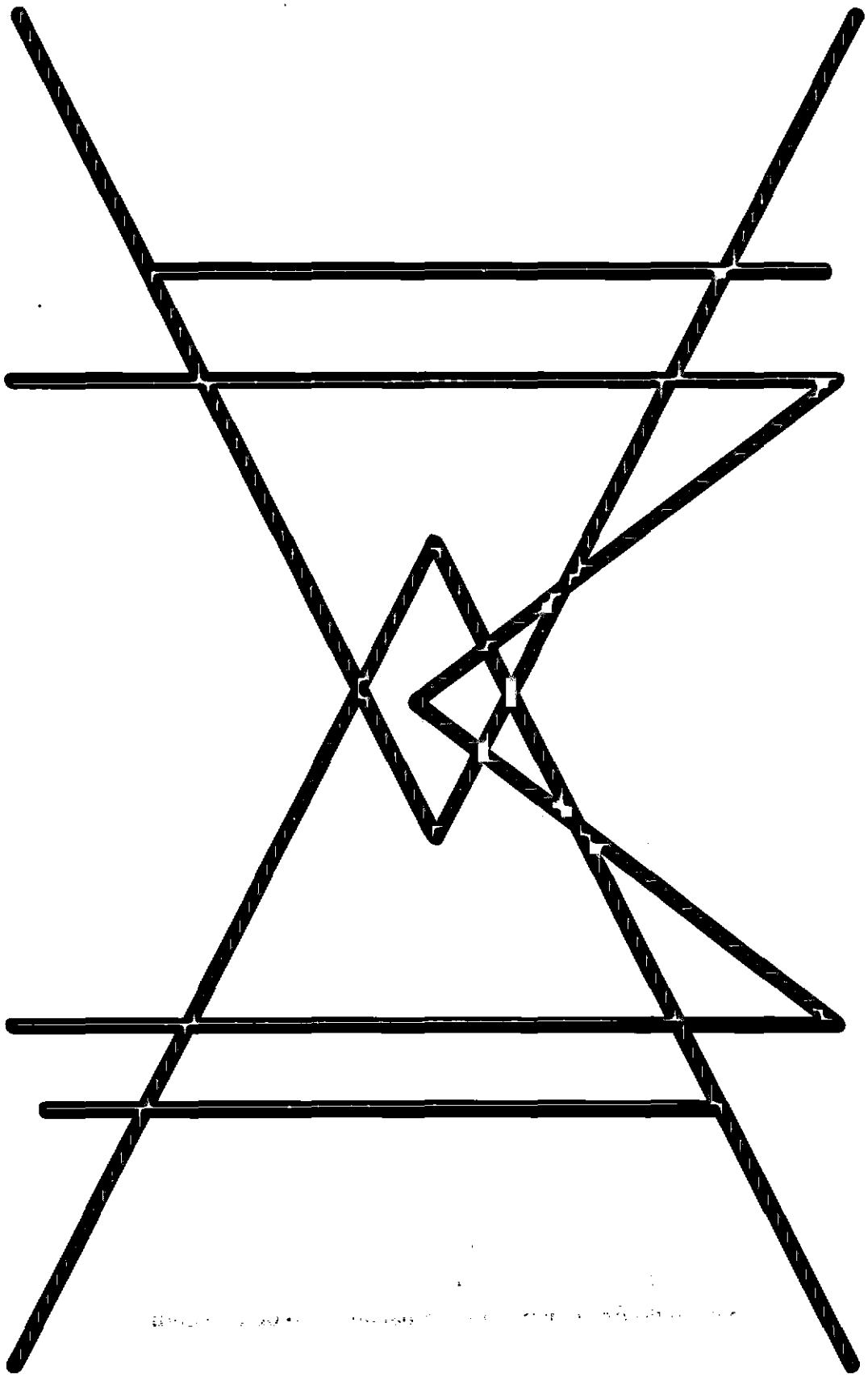
1.Fragmentos da rede de trilhos no Viaduto da Floresta (foto Daniel Coury, 1995)
2.Planta Geral da Cidade de Minas, Comissão Construtora da Nova Capital (1894)
3.Bonde na rua Itapecerica (década de 1920. MHAB)
4.Bonde em frente ao Colégio Arnaldo (década de 1910. MHAB)
5.Ramal férreo (*BH anos 80*, 1977)
6.Planta do traçado de linhas de bonde (1901. APCBH)
7.Inauguração da linha de bondes (1902. MHAB)
8.Inauguração da linha de bondes (1902. MHAB)
9.Edifício da Cevu, avenida Afonso Pena (década de 1900. MHAB)
10.Agência Viação Elétrica (*Diário da Tarde*, 1992)
11.Tipos de bonde (*Álbum de Belo Horizonte*, 1911. APM)
12.Trens de subúrbio na Praça da Estação (década de 1920. APCBH)
13.Agência Viação Elétrica (*Impressões do Brasil no século vinte*, 1913. MHAB)
14.Inauguração do serviço de auto-ônibus (1923. MHAB)
15.Auto-ônibus aguarda passageiros (*BH anos 80*, 1977)
16.Interior de bonde (*Belo Horizonte de Curral del Rei à Pampulha*, 1982)
17.Detalhe de projeto arquitetônico para abrigo de bondes (1919.MHAB)
18.Abrigo de bondes (*Belo Horizonte de Curral del Rei à Pampulha*, 1982)
19.Avenida Cristóvão Colombo (década de 1920. MHAB)
20.Avenida Afonso Pena (década de 1920. MHAB)
21.Abrigo de bondes (década de 1930. APCBH)
22.Abrigo Pernambuco (década de 1930. APCBH)
23.Praça Vaz de Melo (década de 1930. MHAB)
24.Artigo da CFLMG (*Folha de Minas*, 1935. APM)
25.Bonde especial do Colégio Sagrado Coração (1935. Acervo Wilson Baptista)
26.Jornal *A Tarde*, Salvador, 30 nov.1986
27.Gráfico do movimento de passageiros de ônibus (*Relatório do prefeito Juscelino Kubitschek*, 1942. Iepha/MG)
28.Charge de um ônibus da Vila Concórdia (*Correio Mineiro*, 1933. APM)
29.Flagrante de acidente (*Folha de Minas*, 1936. APM)

30.Reportagem sobre compra de ônibus Volvo (*Folha de Minas*, 1939. APM)
31.Reportagem sobre compra de ônibus Volvo (*Folha de Minas*, 1939. APM)
32.Bonde da linha Renascença (*Relatório do prefeito Octacílio Negrão de Lima*, 1937. Face/UFMG)
33.Praça Sete (década de 1930. APCBH)
34.Abrigo de bondes (*Relatório do prefeito Octacílio Negrão de Lima*, 1937. Face/UFMG)
35.Cena no interior de um bonde (*Revista Alterosa*, 1948. APM)
36.Escola de motorneiros da CFLMG (*Revista Mineira de Engenharia*, 1939. Face/UFMG)
37.Bonde na rua Caetés (década de 1930. APCBH)
38.Abertura da rua Pedro Lessa (*Relatório do prefeito Juscelino Kubitschek*, 1942. Iepha/MG).
39.Bonde na rua Pedro Lessa (*Relatório do prefeito Juscelino Kubitschek*, 1942. Iepha/MG).
40.Anúncio publicitário (*Folha de Minas*, 1942. APM)
41.Oficinas de bondes (*Relatório do prefeito Octacílio Negrão de Lima*, 1937. Face/ UFMG)
42.Abrigos de bondes na Praça Sete (década de 1940. APCBH)
43.Flagrante de acidente (1937. Acervo Wilson Baptista)
44.Detalhe da Planta Cadastral de Belo Horizonte (1942. Iepha/MG)
45.Anúncio da CFLMG (Revista Mineira de Engenharia, Face/UFMG)
46.Chegada de material importado (1945. Acervo Diário de Minas)
47.Gráfico de passageiros (Relatório do prefeito Octacílio Negrão de Lima, 1948. APM)
48.Foto de bonde (Belo Horizonte de Curral del Rei à Pampulha, 1982)
49.Panfleto de propaganda eleitoral (1949. Acervo Hélio Gravatá)
50.Cenas da Cidade (Revista Pampulha, 1951. APM)
51.Inauguração dos trólebus (1953. MHAB)
52.Empresário de ônibus e seus funcionários (década de 1940. SETRANSP)
53.Anúncios da Companhia Metropolitana de Transportes (Folha de Minas, 1946. APM)
54.Modelo de ônibus (décadas de 1940. SETRANSP)
55.Modelo de ônibus (décadas de 1940. SETRANSP)
56.Flagrante de bonde incendiado (Revista Pampulha, 1952. APM)
57.Prefeito Celso Mello de Azevedo nos EUA (década de 1950. Acervo Estado

de Minas)
58.Trólebus no porto do Rio de Janeiro (Diário da Tarde, 1960. APM)
59.Coisas que acontecem (Folha de Minas, 1945. APM; Revista Pampulha, 1951. APM)
60.Trecho da rua da Bahia (década de 1950. APCBH)
61.Praça da Estação (década de 1960. Acervo Estado de Minas)
62.Sátira aos transportes em Belo Horizonte (O Binômio, 1958. APM)
63.Sátira aos transportes em Belo Horizonte (O Binômio, 1958. APM)
64.Sátira aos transportes em Belo Horizonte (O Binômio, 1958. APM)
65.Charge (Diário da Tarde, 1961. APM)
66.Abrigo de bondes Santa Teresa (Belo Horizonte: étude de geographie urbaine, 1961)
67.Campanha publicitária das empresas concessionárias (O Binômio, 1963)
68.Campanha publicitária das empresas concessionárias (O Binômio, 1963)
69.Inauguração da nova frota da Viação Vera Cruz (1962. Acervo SETRANSP)
70.Flagrante de policiais dentro de ônibus (Diário de Minas, 1963)
71.Projeto da Viação Elétrica, 1909. Acervo SMAU. Foto da demolição da Agência Viação Elétrica, 1947.
72.Pingentes no bonde Ozanam (década de 1960. Acervo Diário de Minas)
73.Bonde "Cachoeirinha", último exemplar existente na cidade, no MHAB. (foto Daniel Coury, 1995)
74.Antigas oficinas do DBO (década de 1950. Acervo SMAD/Departamento de Patrimônio)
75.Charge "O bonde da recordação" (Diário da Tarde, 1964. APM)
76.Desfile dos novos ônibus Mercedes Benz (1966. Acervo Estado de Minas)
77.Trólebus da linha Coração de Jesus (Relatório do DBO, 1961)
78.Cartão de visita do prefeito Souza Lima (Diário da Tarde, 1968. APM)
79.Depósito de bondes na pedreira Prado Lopes (década de 1960. Acervo Diário de Minas)
80.Motorneiros e condutores (1906. MHAB)
81.Flagrante de ônibus pichado (1968. Acervo Diário de Minas)
82.Ônibus circulando com propaganda (7/9/1970. Acervo SETRANSP)
83.Primeira motorista da Capital (década de 1970. Acervo Diário de Minas)
84.Fila do ônibus Pompéia (1972. Acervo Diário de Minas)

85.Flagrante de acidente com ônibus (década de 1970. Acervo Diário de Minas)
86.Flagrante de acidente com ônibus (década de 1970. Acervo Diário de Minas)
87.Charge (Jornal dos Bairros,1977. PUC/MG)
88.Charge (Jornal dos Bairros,1977. PUC/MG)
89.Charge (Jornal dos Bairros,1977. PUC/MG)
90.Charge (Jornal dos Bairros,1978. PUC/MG)
91.Charge (*Jornal dos Bairros*,1980. PUC/MG)
92.Charge (*Jornal dos Bairros*,1978. PUC/MG)
93.Ônibus da linha Bairro Industrial (década de 1970. Acervo Estado de Minas)
94.Charge (*Jornal dos Bairros*,1978. PUC/MG)
95.Fila do ônibus Vale do Jatobá (*Jornal dos Bairros*,1977. PUC/MG)
96.Charges (*Jornal dos Bairros*,1979. PUC/MG)
97.Charges (*Jornal dos Bairros*,1979. PUC/MG)
98.Lançamento dos "fresquinhos" (*Jornal dos Bairros*,1978. PUC/MG)
99.Charge (*Jornal dos Bairros*,1979. PUC/MG)
100.Charge (*Diário da Tarde*, 1983. APM)
101.Charge (*Jornal dos Bairros*,1980. PUC/MG)
102.Charge (*Jornal dos Bairros*,1978. PUC/MG)
103.Charges da Coluna Alô! Alô! (*Diário da Tarde*, 1977/8. APM)
104.Flagrantes da área central no dia seguinte à implantação do Probus (*Diário da Tarde*, 1982. APM)
105.Congestionamentos na área central (1982. Acervo Estado de Minas)
106.Usuários lavam ônibus (*Diário da Tarde*, 1980. APM)
107.Panfleto convocando para encontro com a Metrobel (década de 1980. Acervo Lourival Araújo Andrade)
108.Sistema de embarque pela porta dianteira (*Diário da Tarde*, 1984. APM)
109.Obras da estação do metrô (1892. Acervo CBTU)
110.Exposição sobre a construção do metrô (1985. Acervo CBTU)
111.Interior do trem suburbano (1987. Acervo Estado de Minas)
112.Charge (*Jornal dos Bairros*,1979. PUC/MG)
113.Charge (*Jornal dos Bairros*,1979. PUC/MG)
114.Passeata de estudantes (década de 1980. Acervo Diário de Minas)
115.Charge (*Diário da Tarde*, 1977. APM)
116.Charge (*Diário da Tarde*, 1983. APM)

117.Filas dos pontos durante movimento grevista (1989. Acervo Diário de Minas)
118.Passeata dos motoristas e trocadores (1989. Acervo Diário de Minas)
119.Charge (*Diário da Tarde*, 1983. APM)
120.Charge (*Estado de Minas*, 1929)
121.Charge (*Diário da Tarde*, 1982)
122.Oficinas da RFFSA, no Horto (foto Ricardo R. Chaves, 1995)
123.Parada do trem suburbano (1987. Acervo Estado de Minas)
124.Quino. *Não me grite!* Lisboa: Publicações D. Quixote, 1974, s/p.
125.Bonde na avenida Afonso Pena (década de 1930. APCBH)
126.Fragmentos da rede de trilhos no Viaduto da Floresta (foto Daniel Coury, 1995)



377

AGRADECIMENTOS

Para a realização deste trabalho, contamos com a preciosa colaboração das seguintes pessoas e instituições:

Berenice Martins Guimarães
José Osman Campos de Latella
Letícia Julião
Luís Henrique Cunha
Maria Madalena Franco Garcia
Marco Aurélio Carone
Moema Miranda Siqueira
Regina Helena Alves da Silva
Ricardo Rodrigues de Resende Chaves
Ronaldo Guimarães Gouvea
Virginia Rennó dos Mares Guia
Arquivo Público Mineiro
Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte
Companhia Energética de Minas Gerais
Departamento Estadual de Estradas de Rodagem
Grupo de Estudos do Trabalho e Educação Comunitária
Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
Museu Histórico Abílio Barreto
Secretaria Municipal de Administração/ Departamento de Patrimônio
Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte

Agradecimentos especiais àqueles que nos concederam entrevistas:

Amyra Sarsur
Anselmo Vasconcelos
Antônio da Costa Miranda
Celso Mello de Azevedo
Flávio Araújo Cançado
Geraldo Neves Pereira
Ildeu Lara
José Teodoro Guimarães
Lourival Araujo Andrade
Marcelo Lara
Milton Freitas de Carvalho
Nahim Sarsur
Osias Baptista Neto
Oswaldo Lara
Sebastião Américo de Souza

EQUIPE DE APOIO

Digitação
ELEN JACQUELINE MOURÃO PARREIRAS

Normatização
HELENA SCHRIM

Este livro foi confeccionado no formato 23 X 28 cm,
com texto principal no tipo Bookman normal, corpo 11/15,
títulos e ilustrações tipográficas em Bernard Fashion,
impresso em papel couchê fosco de 120 g, capa dura e brochura.
Fotolitos Via Cromo e impressão Rona Editora.
Tiragem de 2.000 exemplares.
Belo Horizonte
Primavera de 1996
CEHC/FJP
BHTRANS