

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

Programa de Pós-graduação em Economia do Centro de Desenvolvimento e Planejamento  
Regional

André Henrique de Brito Veloso

A “ERA DO ÔNIBUS”:

Formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte –  
1950-1990

Belo Horizonte

2023

André Henrique de Brito Veloso

**A “ERA DO ÔNIBUS”:**

**Formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte  
– 1950-1990**

Tese apresentada ao programa de Doutorado em Economia na pós-graduação em Economia do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do Título de Doutor em Economia.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Magalhães Godoy

Belo Horizonte  
2023

### Ficha catalográfica

V443e Veloso, André Henrique de Brito.  
2023 A “ERA DO ÔNIBUS” [manuscrito]: formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte – 1950-1990. – 2023.  
282 f.: il., tabs.

Orientador: Marcelo Magalhães Godoy.

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional.

Inclui bibliografia.

1. Transporte urbano – Teses. 2. Urbanização – Teses. 3. Planejamento urbano – Teses. I. Godoy, Marcelo Magalhães. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional. III. Título.

CDD: 304.6

Elaborado por Rosilene Santos CRB-6/2527  
Biblioteca da FACE/UFMG. –RSS156/2023



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS  
CENTRO DE DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO REGIONAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

ATA DE DEFESA DE TESE DE ANDRÉ HENRIQUE DE BRITO VELOSO – NÚMERO DE REGISTRO 2017653220.

Às quatorze horas do dia cinco do mês de dezembro de dois mil e vinte e três, reuniu-se na Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais a Comissão Examinadora de TESE, indicada ad referendum pelo Colegiado do Curso em 26/10/2023, para julgar, em exame final, o trabalho final intitulado “A “Era do Ônibus”: formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte 1950-1990”, requisito final para a obtenção do Grau de Doutor em Economia, área de concentração em História Econômica, Economia Política e História do Pensamento Econômico. Abrindo a sessão, o Presidente da Comissão, Prof. Marcelo Martins Godoy, após dar a conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra ao candidato, para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos examinadores, com a respectiva defesa do candidato. Logo após, a Comissão composta pelos professores Marcelo Magalhães Godoy (Orientador) (CEDEPLAR/FACE/UFMG), João Bosco Moura Tonucci Filho (CEDEPLAR/FACE/UFMG), Roberto Rolim Andrés (Escola de Arquitetura/UFMG), Ronaldo Guimarães Gouvêa (Escola de Engenharia/UFMG), Silvana Maria Zioni (UFABC) (Participação por Videoconferência) e Mauro Zilbovicius (USP) (Participação por Videoconferência) se reuniu, sem a presença do candidato e do público, para julgamento e expedição do resultado final. A Comissão **APROVOU** o candidato por unanimidade. Adicionalmente, a Comissão, também de forma unânime, recomendou a publicação da tese, bem como a submissão da tese a premiações ou concursos referentes a pesquisas realizadas no âmbito da pós-graduação. A Comissão também ressaltou a importância, e generosidade, da decisão do autor em disponibilizar de forma pública e incondicional, em meio digital, de extenso acervo documental utilizado na pesquisa e elaboração da tese. O resultado final foi comunicado publicamente ao candidato pelo Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar o Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ATA, que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora.

Belo Horizonte, 05 de dezembro de 2023.



Documento assinado eletronicamente por **Mauro Zilbovicius, Usuário Externo**, em 06/12/2023, às 15:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Roberto Rolim Andres, Professor do Magistério Superior**, em 06/12/2023, às 16:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Magalhaes Godoy, Professor do Magistério Superior**, em 06/12/2023, às 16:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).





Documento assinado eletronicamente por **Ronaldo Guimarães Gouvêa, Professor do Magistério Superior**, em 07/12/2023, às 11:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Silvana Maria Zioni, Usuária Externa**, em 07/12/2023, às 12:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **João Bosco Moura Tonucci Filho, Professor do Magistério Superior**, em 07/12/2023, às 15:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Saulo Marques Ribeiro, Coordenador(a) de curso de pós-graduação**, em 07/12/2023, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufmg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2775713** e o código CRC **DF35E16A**.

*À Cora que, com graça, curiosidade e esperteza, guiou, sem disso saber, este itinerário.*

## AGRADECIMENTOS

A construção dessa tese durou mais de seis anos, se medida pela entrada no Doutorado em Economia, no Programa de Pós-Graduação do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da UFMG. Entretanto, seu tempo de construção é ainda mais amplo, quando vista como a culminação de mais uma etapa de uma vida dedicada à causa da efetivação do transporte público como um direito social. Novamente, o exercício do agradecimento deve ser mais amplo e cotidiano do que apenas o que for registrado aqui,

Agradeço ao Cedeplar por abrigar e dar condições para que uma pesquisa como essa se realizasse, e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Ensino Superior – CAPES – pelo financiamento ao longo de quatro anos. Agradeço, sobretudo, aos funcionários das instituições públicas de memória que foram tão solícitos e atenciosos ao longo destes anos. Ao Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, ao Museu Histórico Abílio Barreto, à Hemeroteca da Biblioteca Estadual Luiz de Bessa, à Biblioteca da Memória da Eletricidade no Rio de Janeiro, à Biblioteca da Fundação João Pinheiro, aos funcionários da BHTRANS e do DEER-MG e todos outros servidores públicos que aturaram minhas visitas, e-mails e perguntas ao longo de todos esses anos. Agradeço, também, às pessoas entrevistadas para esta tese, que gentilmente cederam seu tempo, vivência e conhecimento, para que a pesquisa pudesse avançar.

Agradeço, em especial, a meu orientador Marcelo Magalhães Godoy pela paciência e compreensão ao longo de todo esse processo, por sempre confiar e acreditar que a pesquisa chegaria a um bom termo, mesmo quando ela parecia sem saída, e por todo o suporte imprescindível que me deu ao longo do caminho.

A meus pais, Sônia e José Geraldo, pelo apoio incondicional e por estarem sempre presentes. Aos meus sogros, Ivan e Telma, pela crescente presença e amizade e pelo apoio no cuidado coletivo com a Cora, liberando horas preciosas para a reta final da tese.

Aos colegas que compartilharam o interesse pela mobilidade, pelo ônibus e por Belo Horizonte que surgiram ao longo do caminho, agradeço pela escuta e diálogo. Rafael Delazari, “busólogo” de primeira hora que deu contribuição imprescindível para a reconstituição dos itinerários históricos das linhas de ônibus em BH. Aos voluntários de iniciação científica, Diogo Gama Pozzato e Ana Gabriela Freitas Melo pela colaboração absolutamente imprescindível no tratamento de dados levantados no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. Ao grupo de

estudos sobre a história de Belo Horizonte que tocamos por seis meses, agradeço às integrantes e em especial à Luciana Amormino pela revelação de uma fonte de pesquisa imprescindível.

Aos companheiros de luta por uma mobilidade justa, agradeço em especial ao diálogo constante com Daniel Caribé em Salvador, Daniel Santini e Rafael Calábria em São Paulo, e a Paíque Santarém no Distrito Federal. A Lúcio Gregori, como sempre, incansável e gentil, fonte de inspiração pela lucidez e tenacidade. Em BH, no turbilhão que é acompanhar e lutar por mudanças no sistema de ônibus, fica meu enorme agradecimento ao Tarifa Zero BH, escola de vida e de militância. Em especial a Mário Correa, Annie Oviedo, Léo Assis, Victoria Frois, Ana Caroline Azevedo, Cecília Queiroga, Luciana Grossi, Guilherme Capanema e Juliana Afonso, que sabem o rojão e o fio da navalha que é estar há tantos anos avançando essa causa. A Roberto Andrés pelo diálogo constante e criatividade sempre surpreendente. Aos colegas de Nossa BH, Marcelo Cintra, Marcos Gomes, Arthur Bugre, Luana Costa e Juliana Moreira, pela disposição de construir alternativas concretas nessa cidade. À deputada e companheira de luta Bella Gonçalves e sua mandata, por se manterem como um ponto de formulação e avanço da luta por uma vida livre e justa, e por me acolherem nessa reta finalíssima.

Aos amigos de sempre e de décadas agradeço pela presença, carinho e companhia em uma vida que está sempre em mudanças. Tatá, Bicas, Carol, Jubinha, Douglas, Helena, Júlia, Luís, Luiza e Thaísa, são décadas – no plural – de caminhada e cuidados juntos. Em especial, a Gabriel Machado de Castro Fonseca pelos meses de bateção de cabeça juntos em cima de dados que pareciam intratáveis, agradeço pelo acolhimento e pela paciência por me ajudar a encontrar caminhos. À Tábata Morelo, ponta-firme demais da conta, que fez a revisão do texto final da tese, em meio a crias, aposentadorias e indígenas, a dívida em horas de Cora e de cerveja é gigantesca. À Zoe Olivotto, mais uma vez presente nas conversas, nos cuidados e nas traduções. Ao Gabriel Vaz de Melo que foi simplesmente inacreditável na produção cartográfica, com paciência, cuidado e criatividade, minha gratidão para sempre, sem palavras, Bill.

Por fim, e fundamentalmente, à minha companheira de vida, Letícia Birchal, pela jornada compartilhada. Por ao menos uma década de travessia e do mais profundo amor e companheirismo. Por dialogar e acompanhar os passos da pesquisa, desde os becos sem-saída, estagnações, crises, aos avanços e sucessos. Por acreditar na nossa capacidade de construir juntos nossa vida em comum e mais uma vida, que chegou para mudar tudo. Obrigado pela busca conjunta de caminhos, nessa aventura que é esse mundo e a criação de uma pessoa

incrível como a Cora. Te amo, Lê, te descobrir todos os dias é fonte de inspiração e renovação de força.

E obrigado, Cora, pela criança que você é. Pelo amor, ternura, curiosidade, carinho e força de viver que você expressa em cada momento da sua vida. Pelo privilégio de poder te acompanhar.

*“As ruínas da casa estão aí  
Só paredes em pé, não tem telhado  
Falta porta, está tudo escancarado  
Mas o ar não se mexe pra passar.  
Já vi tudo, só falta acreditar  
Que o portão do retorno está trancado.*

*Não adianta tirar de onde não tem  
Nem tentar encaixar onde não cabe  
Sem saber, alguém tenta, e quando sabe  
Já não dá nem um passo mais além.  
Pois de trás para frente nada vem  
O que foi já não é e nem será  
E da frente para trás, ninguém irá  
Desfazer o que fez, certo ou errado.”*

## RESUMO

A pesquisa apresentada nesta tese busca identificar as origens e o processo de formação do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte, entre as décadas de 1950 e 1980. Parte-se da construção de elementos conceituais que permitam compreender o desenvolvimento dos chamados “Sistemas de Mobilidade Urbana” no contexto do intenso processo de urbanização vivenciado no Brasil durante o século XX. Nesse sentido, a tese busca reconstituir o desenvolvimento das linhas de bonde e sua capacidade de atendimento em Belo Horizonte durante a primeira metade do século para, assim, compreender as raízes e fissuras que permitiram o crescimento do rodoviarismo e da hegemonia do modo ônibus no espaço urbano nas décadas seguintes. Um vasto conjunto de fontes primárias e secundárias é mobilizado para se reproduzir o desenvolvimento das linhas de ônibus e sua capacidade de atendimento entre 1952 e 1979, formando subsídio necessário para compreender o rápido crescimento de um conjunto diverso de empresários de ônibus ao longo desse período. A baixa capacidade de atuação estatal somada ao intenso crescimento demográfico, em um contexto de financiamento exclusivamente tarifário do sistema, cria a percepção de livre mercado e de meritocracia nesse contexto. Entretanto, a pesquisa constata que a alta quantidade de empresas e baixa qualidade do serviço prestado na cidade contribuiu para a ampla percepção de crise desse sistema ao fim da década de 1970 que, por sua vez, ensejou a mais profunda tentativa de reorganização do transporte coletivo em Minas Gerais, com o advento da METROBEL. Os dois primeiros anos de atuação dessa empresa estatal, fruto tardio da tradição tecnocrática mineira, foram suficientes para alterar definitivamente a organização empresarial do setor e sua capacidade de atuação. A modernização forçada de maneira exógena contribuiu para a expansão em território mineiro e nacional desse empresariado, em especial para cidades do norte e nordeste, e gerou protagonismo mineiro na criação, também tardia, de estruturas de representação federal da categoria e sua atuação política dentro do setor nacional de transportes. Por fim, a atuação desse empresariado em debates cruciais sobre a regulamentação federal do sistema ao fim dos anos 1980, como é o caso do vale-transporte, é vista sob o prisma da atual e terminal crise de financiamento tarifário do transporte coletivo nacional. A especificidade histórica da formação da principal geração de empresários de ônibus no Brasil é entendida, assim, como elemento central para que os atuais debates sobre o marco regulatório do transporte coletivo sejam repensados. E para que uma perspectiva de controle público e popular do transporte, com a reestruturação do papel do operador do serviço, possa avançar.

Palavras-chave: transporte urbano; história dos transportes; história de empresas; urbanização brasileira; história de Belo Horizonte.



## ABSTRACT

The research presented in this thesis seeks to identify the origins and the formation process of the urban bus business in the city of Belo Horizonte between the decades of 1950 and 1980. We begin from the construction of conceptual elements that allow us to understand the development of the so-called "Urban Mobility Systems" in the context of the intense urbanization process experienced in Brazil throughout the 20th century. In this sense, we seek to reconstitute the development of tram lines and their service capacity in Belo Horizonte during the first half of the century to understand the roots and fractures that allowed for the growth of roadway systems and the hegemony of the bus as a mean of transportation in urban spaces during the following decades. A vast set of primary and secondary sources is mobilized in order to reproduce the development of bus lines and their service capacity between 1952 and 1979, which allows us to understand the rapid growth of a diverse set of bus entrepreneurs throughout this period. The low capacity of government action added to intense demographic growth, in a context where the system was completely financed by ticketing, creates a false perception of a free market and meritocracy. However, the research finds that the high number of companies and low quality of service provided in the city contributed to the widespread perception of a crisis of the service by the late 1970s, which, in turn, led to a serious attempt to reorganize public transportation in Minas Gerais, with the advent of METROBEL. The first two years of operation of this state-owned company, a late result of the state's technocratic tradition, were enough to permanently alter the business organization in the sector and its capacity to operate. The process of modernization made by external forces contributed to the expansion of this business in both the state's and national territories, especially for cities in the North and Northeast regions; the state also acted as a protagonist with the - also delayed - creation of structures of federal representation for the category and its political performance within the national transportation sector. Finally, the presence of this group of business-owners in crucial debates concerning the federal regulation of the transportation system by the late 1980s, as in the case of determining bus-passes as mandatory employee benefits, is seen through the prism of the current and terminal crisis of fare financing of national public transportation. The specific historical context surrounding the formation of the most significant generation of bus entrepreneurs in Brazil is thus understood as a central element that allow for the current debates on the regulatory framework of public transportation to be reconsidered. And so that a perspective of public and popular control of transportation, with the restructuring of the role of the service operator, can prevail.

Keywords: urban transport; history of transport; history of companies; brazilian urbanization; history of Belo Horizonte.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Abertura da Avenida Amazonas, Belo Horizonte, 1941 – Testemunhas de nível em comparação com a altura de um homem .....	95
Figura 2 - Abertura da Avenida Amazonas, Belo Horizonte, 1941 – Visão das carroças utilizadas para transporte da terra.....	96
Figura 3 - Abertura da Avenida da Pampulha (atual av. Antônio Carlos), Belo Horizonte, circa 1942 .....	96
Figura 4 - Motoristas e trocadores uniformizados da Viação Vera Cruz perfilam-se diante da frota da empresa. Praça Floriano Peixoto, Belo Horizonte, 1962. ....	138
Figura 5 - Registro da vistoria dos veículos da linha nº 25 “Bairro das Indústrias”, na região do Barreiro em Belo Horizonte, realizada entre fevereiro e abril de 1970.....	148
Figura 6 - Trecho da planilha de frotas, linhas e empresas de ônibus de Belo Horizonte – 1952-1979 .....	149

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Quantidade média de viagens realizadas por bonde, por mês/habitante – Belo Horizonte – 1902-1929.....	74
Gráfico 2 - Quantidade média de viagens realizadas em modos de transporte público, por mês/habitante – Belo Horizonte – 1902-2022.....	76
Gráfico 3 - Total de passageiros transportados em modos de transporte coletivo em Belo Horizonte, por ano – 1902-2022.....	77
Gráfico 4 - Extensão viária (km) de estradas de rodagem construída em Minas Gerais – 1944-1969.....	124
Gráfico 5 - Crescimento comparado de população, frota de ônibus e passageiros transportados – Belo Horizonte – 1952-1979 (1952=100).....	160
Gráfico 6 - Razão entre crescimento de frota de ônibus, passageiros transportados e habitantes de Belo Horizonte – 1952-1979.....	161
Gráfico 7 - Razão entre viagens realizadas e potenciais, por habitante por ano – Belo Horizonte – 1952-1979.....	162
Gráfico 8 - Frota total de ônibus de transporte coletivo em Belo Horizonte – 1952-1979....	179
Gráfico 9 - Quantidade de empresas de ônibus em operação no município de Belo Horizonte – 1952-1979.....	180
Gráfico 10 - Frota média por empresa de ônibus em operação no município de Belo Horizonte – 1952-1979.....	181
Gráfico 11 - Frota média comparada de empresas de ônibus – BH, São Paulo, Interior paulista e RMSP – 1960-1980.....	182
Gráfico 12 - Frota média de empresas atuantes em Belo Horizonte, por regional – 1952-1979.....	185
Gráfico 13 - Expansão da frota de empresas – tipo de desenvolvimento “fronteira da urbanização” – 1952-1979.....	188
Gráfico 14 - Quantidade de linhas de ônibus, ramais e lotações por ano em Belo Horizonte entre os anos de 1950 e 1978.....	194
Gráfico 15 - Média da demanda mensal de passageiros de nove capitais brasileiras – 1994-2021.....	269

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Tipo de operação e ente federativo regulador dos Modos de transporte coletivo já existentes em Belo Horizonte - 1902-2023 .....	42
Tabela 2 - Órgãos do poder público responsáveis pela concessão, gestão e/ou fiscalização do transporte coletivo em Belo Horizonte – 1902-2023.....	43
Tabela 3 - Periodização e relação de fontes primárias e principais fontes secundárias utilizadas na pesquisa.....	46
Tabela 4 - Detalhamento do acervo documental do Fundo BHTRANS no APCBH.....	48
Tabela 5 - Taxas anuais de crescimento demográfico – Áreas geográficas e períodos selecionados.....	65
Tabela 6 - Participação relativa de Belo Horizonte e da RMBH na população total de Minas Gerais – 1940-2010 .....	66
Tabela 7 - Passageiros anuais de bonde e ônibus em Belo Horizonte (1936-1960).....	101
Tabela 8 - População, frota de automóveis e ônibus em Belo Horizonte – anos selecionados .....	109
Tabela 9 - Relação e detalhes de entrevistados durante o processo de pesquisa.....	117
Tabela 10 – Relação de fontes adicionais primárias e secundárias sobre o empresariado de transportes utilizadas na pesquisa.....	119
Tabela 11 - Quantidade de linhas de ônibus por regional de Belo Horizonte, 1953-1979, anos selecionados.....	146
Tabela 12 - Distribuição das empresas de ônibus por tamanho da frota – Belo Horizonte – 1979 .....	183
Tabela 13 - Distribuição das empresas de ônibus por tamanho da frota – Belo Horizonte – 1952 .....	183
Tabela 14 - Distribuição das empresas de ônibus por tamanho da frota – Belo Horizonte – 1965 .....	184
Tabela 15 -Empresas com mais de 40 veículos, regionais e linhas operadas – Belo Horizonte – 1979 .....	186
Tabela 16 - Relação de programas e projetos para intervenção nos transportes e trânsito da RMBH – 1981 .....	204

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1902 .....	81
Mapa 2 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1911 .....	83
Mapa 3 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1926 .....	85
Mapa 4 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1937 .....	90
Mapa 5 - Relação das principais intervenções no espaço urbano de Belo Horizonte durante a prefeitura de JK – 1940-45 .....	94
Mapa 6 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1945 .....	99
Mapa 7 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1952 .....	103
Mapa 8 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiro/sentido/hora) – 1959.....	105
Mapa 9 - Capacidade de carregamento das linhas de bonde em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1961 .....	107
Mapa 10 - Mapa esquemático da divisão regional administrativa de Belo Horizonte, 2023 .	145
Mapa 11 - Linhas e ramais de ônibus urbano municipal – Belo Horizonte – 1979 .....	151
Mapa 12 - Capacidade de carregamento das linhas de ônibus em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1953 .....	154
Mapa 13 - Capacidade de carregamento das linhas de ônibus em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1959 .....	156
Mapa 14 - Capacidade de carregamento das linhas de ônibus em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1964 .....	158
Mapa 15 - Capacidade de carregamento das linhas de ônibus em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1969 .....	164
Mapa 16 - Variação líquida da capacidade de carregamento das linhas de ônibus de Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1964 a 1969 .....	166

Mapa 17 - Capacidade de carregamento das linhas de ônibus em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1973 .....	168
Mapa 18 - Variação líquida da capacidade de carregamento das linhas de ônibus de Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1969 a 1973 .....	170
Mapa 19 - Capacidade de carregamento das linhas de ônibus em Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1979 .....	172
Mapa 20 - Variação líquida da capacidade de carregamento das linhas de ônibus de Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1973 a 1979 .....	174
Mapa 21 - Variação líquida da capacidade de carregamento das linhas de ônibus de Belo Horizonte (passageiros/sentido/hora) – 1953 a 1979 .....	176

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

Amforp	<i>American &amp; Foreign Power Company</i>
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTTUR	Associação Nacional das Empresas de Turismo e Fretamento
APCBH	Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte
BHTRANS	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A
BDMG	Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAIO Induscar	Companhia Americana e Industrial de Ônibus
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCT	Câmara de Compensação Tarifária
Cedeplar	Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional
CEMIG	Companhia Energética de Minas Gerais
CFLMG	Companhia de Força e Luz do Estado de Minas Gerais
CIP	Conselho Interministerial de Preços
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CMTC	Companhia Municipal de Transportes Coletivos de São Paulo
CNA	Confederação Nacional da Agricultura
CNC	Confederação Nacional do Comércio
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
CNTT	Confederação Nacional dos Transportes Terrestres
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional



DBO	Departamento de Bondes e Ônibus de Belo Horizonte
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DEER-MG	Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais
DER-MG	Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais
DETRAN-MG	Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais
DMTC	Departamento Municipal de Transportes Coletivos de Belo Horizonte
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EMTU	Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos
EUA	Estados Unidos da América
FAC	Flávio Araújo Cançado Participações
FACE	Faculdade de Ciências Econômicas
FDTU	Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos
FENATAC	Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas
FETCEMG	Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais
FETRAM	Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais
FJP	Fundação João Pinheiro
GEIPOT	Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes
GEPET	Grupo de Pesquisa em Política dos Transportes
IAPI	Instituto dos Aposentados e Pensionistas da Indústria
IDEC	Instituto de Defesa do Consumidor
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia Estatística
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
JK	Juscelino Kubitschek

MDT	Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público e de Qualidade para Todos
METROBEL	Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte
NTC	Associação Nacional das Empresas de Transporte de Carga
NTI	Associação Nacional das Empresas de Transporte Intermunicipal de Passageiros
NTU	Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos
PACE	Projeto da Área Central
PACOTT	Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito
PDS	Partido Democrático Social
PDT	Partido Democrático Trabalhistas
PFL	Partido da Frente Liberal
PIB	Produto Interno Bruto
PLAMBEL	Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNATE	Programa Nacional de Auxílio ao Transporte Escolar
POP	Programa Ordinário de Pavimentação
PP	Partido Progressista
PROBAIRRO	Projeto de Áreas de Bairro
PROBUS	Programa de Organização do Transporte Público
PROVISUAL	Programa de Informação e Comunicação Visual
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte

RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
Rodonal	Associação Nacional das Empresas de Transporte Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros
SARITUR	Santa Rita Transporte Urbano e Rodoviário
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas
SECOOP	Serviço Nacional de Aprendizagem de Cooperativismo
SEINFRA	Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem da Indústria
SENAR	Serviço Nacional de Aprendizagem Rural
SENAT	Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SESC	Serviço Social do Comércio
SESI	Serviço Social da Indústria
SEST	Serviço Social do Transporte
SET	Sindicato das Empresas de Transporte de São Luís
SETPEMG	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Minas Gerais
SETRA-BH	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte
SETRANSP	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte
SINDPAUTRAS	Sindicato dos Permissionários Autônomos do Transporte de Passageiros de Belo Horizonte e Região Metropolitana
SINTRAM	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitanos
SISTAR	Sistema de Cobrança e Validação de Tarifas
SMT	Superintendência Municipal de Transportes
SMU	Sistema de Mobilidade Urbana
SNTU	Sistema Nacional de Transportes Urbanos
SUAS	Sistema Único de Assistência Social
SUM	Sistema Único de Mobilidade

SUS	Sistema Único de Saúde
TAESA	Transmissora Aliança de Energia Elétrica S/A
TCUO	Transporte Coletivo Urbano por Ônibus
Transmetro	Transportes Metropolitanos
TRANSURB	Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
USP	Universidade de São Paulo

## SUMÁRIO

PONTO DE PARTIDA: O PROBLEMA DO ÔNIBUS URBANO NO BRASIL ATUAL .....	24
CAPÍTULO 1 – CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS, CONTEXTOS E INSTRUMENTOS TEÓRICO-ANALÍTICOS PARA O ITINERÁRIO DA TESE.....	34
1.1. Trajetos e dilemas de uma pesquisa histórica transdisciplinar .....	35
1.1.1. Fontes, lacunas e recortes temporais.....	42
1.2. Um breve arcabouço analítico para a dinâmica econômica do setor de ônibus urbano .....	50
1.3. Sistemas de Mobilidade Urbana: hegemonias e transições.....	56
1.4. Breve comentário sobre a dinâmica da urbanização brasileira no século XX.....	63
CAPÍTULO 2 – CIDADE Densa: REFLEXÕES SOBRE O SURGIMENTO, ASCENSÃO E QUEDA DO BONDE NA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA .....	69
2.1. Bondes elétricos: infraestrutura, capital estrangeiro e espaço urbano.....	69
2.2. Raízes do rodoviarismo belo-horizontino .....	86
CAPÍTULO 3 – TEMPOS E ESPAÇOS DA AFIRMAÇÃO DO ÔNIBUS URBANO EM BELO HORIZONTE.....	113
3.1. O empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte: um recorte geracional.....	114
3.2. Entre fretes e passageiros: pioneiros do transporte e o mito do <i>self-made man</i> .....	120
3.2.1. Os inícios.....	120
3.2.2. Sentidos do pioneirismo .....	130
3.2.3. Dimensão familiar da empresa como elemento da sucessão geracional.....	137
3.3. Crescer com a cidade: urbanização, disputas geográficas e crises.....	142
3.3.1. A lógica geográfica do ônibus em Belo Horizonte – 1950-1980 .....	142
3.3.2. Traços gerais do desenvolvimento empresarial no território .....	179
3.3.3. O esgotamento do modelo centro-radial na década de 1970.....	190
CAPÍTULO 4 – ANOS 1980: REESTRUTURAÇÃO FORÇADA, TRANSIÇÃO GERACIONAL E HEGEMONIA DO MODO ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE.....	198
4.1. METROBEL: origens e sentidos da intervenção tecnocrática.....	199
4.2. A segunda geração de empresários: crescimento e organização de classe em meio a reestruturação produtiva.....	209
4.2.1. Empresários e METROBEL em transições de gestão .....	216

4.3. O empresariado pós-1982.....	226
<b>CAPÍTULO 5: PRÓXIMA PARADA BRASÍLIA: ESTRUTURAÇÃO TARDIA DA ORGANIZAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES E DO ÔNIBUS URBANO.....</b>	<b>237</b>
5.1. Reestruturação do financiamento do sistema: vale-transporte e avanço da organização de classe 237	
5.2. NTU: o avanço da categoria empresarial de ônibus urbano no setor de transportes.....	245
5.3. A reconfiguração da Confederação Nacional dos Transportes .....	252
5.4. SEST/SENAT: a estruturação financeira da representação de classe .....	259
<b>RECOLHIMENTO À GARAGEM: CONSIDERAÇÕES FINAIS E O FUTURO DO SETOR.....</b>	<b>268</b>
<b>6. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>275</b>
6.1. Fontes primárias .....	275
6.1.1. Acervos de documentos .....	275
6.1.2. Entrevistas .....	275
6.1.3. Legislações, licitações, contratos, regulamentos, relatórios de comissões e debates legislativos.....	276
6.1.4. Notícias de jornais, revistas e anuários .....	281
6.1.5. Relatórios administrativos, planos e programas de governo .....	290
6.1.6. Relatórios técnicos, contábeis e compilados estatísticos.....	293
6.2. Fontes secundárias.....	295
6.2.1. Relatos biográficos.....	295
6.2.2. Livros, dissertações, teses e artigos científicos .....	296
6.2.3. Material audiovisual.....	305

## PONTO DE PARTIDA: O PROBLEMA DO ÔNIBUS URBANO NO BRASIL ATUAL

*“Because something is happening in here and you don’t know what it is. Do you, Mr. Jones?”*

*– Bob Dylan – Ballad of a thin man - 1966*

Assembleia Legislativa de Minas Gerais, dia 15 de junho de 2023. Em meio a um acalorado debate a respeito de um projeto de lei que visava diminuir a alíquota de pagamento de IPVA para as locadoras de automóveis situadas no estado, além de perdoar retroativamente as suas dívidas<sup>1</sup>, uma emenda inesperada surge na proposta. De autoria do Deputado Zé Guilherme (PP) a emenda propunha isenção do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores para ônibus ou micro-ônibus “destinado ao transporte público coletivo de passageiros” (MINAS GERAIS, 2023a). Para fazer a discussão, o deputado Alencar da Silveira Jr. (PDT), notório e histórico defensor do empresariado mineiro de ônibus urbano e rodoviário<sup>2</sup>, sobe à tribuna e declara:

o transporte público, senhor Presidente, senhores Deputados e telespectadores, senhoras Deputadas, o transporte público tem que ser a custo [sic] zero, Caeté é zero, tantas cidades da Região Metropolitana hoje é zero, porque o trabalhador não aguenta pagar o transporte não. E quando você tira o IPVA aqui, ele vai para planilha e abaixa o preço da planilha. O transporte público tem que ser tratado como é tratada a cesta básica, sem imposto. [...] todo mundo aqui conhece um empresário de ônibus da sua cidade, todo mundo sabe o quê que acontece. Se aqui o IPVA é zero, vai para a tarifa. Mas não pode ser só o IPVA não, tem que ser a carroceria, tem que ser o parafuso, tem que ser os impostos. Nós temos que incentivar porque senão vai parar [...] quem paga a gratuidade do oficial de justiça, do policial militar, dos correios é o funcionário, é o povo, então se não ajudar, vai parar. (MINAS GERAIS, 2023b).

Sem o domínio da nomenclatura de “tarifa zero” pela qual a proposta de gratuidade no transporte coletivo é conhecida, o deputado faz menção ao fato de que o município de Caeté na

<sup>1</sup> A proposição de lei acabou sendo aprovada na forma da lei 24.398 de 14 de julho de 2023. Nela, não há o perdão total da dívida das locadoras, ainda que o governo estadual tenha oferecido descontos posteriormente (APÓS ALMG DERRUBAR..., 2023). O principal, entretanto, que tratava do fim da necessidade de complementação do imposto quando a revenda de carros – de locação para uso comum – ocorresse, foi aprovado. Ver (‘LEI SALIM MATTAR’... 2023) e (MINAS GERAIS, 2023c).

<sup>2</sup> Entre outros fatos que podem ser citados para explicitar essa relação, cabe pontuar que o parlamentar foi autor do projeto que regulamentou a prestação de transporte intermunicipal fretados por aplicativo (como a empresa Buser), contribuindo para a reserva de mercado das empresas já consolidadas (VEJA QUAIS DEPUTADOS..., 2021). Não se fala aqui do mérito ou demérito da lei, e sim da demonstração de força política e econômica do setor ainda em 2021. Além disso, o nome de Alencar da Silveira Jr. esteve, alegadamente, na lista de empresários e parlamentares que receberam doses de vacina contra Covid-19 em março de 2021 em esquema capitaneado pelos irmãos Rubens e Robson Lessa na garagem da empresa Saritur, grupo com enorme presença no transporte coletivo urbano e intermunicipal de Minas Gerais (EMPRESÁRIOS TOMAM VACINA..., 2021).

Região Metropolitana de Belo Horizonte, bem como seus congêneres Ibirité, Itatiaiuçu e São Joaquim de Bicas possuem o serviço de transporte coletivo municipal por ônibus gratuito, sem cobrança de passagem. No momento em que é escrita esta introdução, em julho de 2023, a prática dessa política pública tem se acelerado e já são 76 municípios em todo o país que já a adotaram, 46 destes nos últimos três anos (SANTINI, 2023). A defesa da política de gratuidade universal no transporte coletivo realizada pelo parlamentar, bandeira histórica de movimentos sociais desde o início deste século, vem permeada pelo objetivo de isenção tributária e de repasse de recursos para as empresas de ônibus para sua alegada sobrevivência. Se situa em um contexto de grave crise de financiamento do serviço, que, sem outras fontes de receita a não ser a tarifária, ano após ano vê o volume de recursos disponíveis diminuir. Esse momento guarda algumas similaridades e grandes diferenças com outro momento de crise do setor, durante a década de 1980 que culminou na promulgação da Lei Federal 7.619, de 30 de setembro de 1987, que instituiu a obrigatoriedade do vale-transporte, a mais recente e até agora única política federal de financiamento do transporte coletivo. Ao mesclar, inadvertidamente, diagnósticos e perspectivas tão distintas, além de abordar conceitos como gratuidades e custos de maneira propositalmente errônea, a declaração do parlamentar mostra a complexidade do momento pelo qual passa a prestação do serviço de transporte coletivo por ônibus no Brasil. Há um emaranhado de visões em disputa, entraves e possibilidades, permanências e rupturas, e esta pesquisa se propõe a deslindar alguns desses fios, mostrando a partir de algumas tramas as perspectivas que se abrem.

Abordar a formação histórica do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte, nesse sentido, é debater os sistemas de transporte coletivo de passageiros no Brasil, este objeto “ultracontemporâneo”, cuja disputa de sentidos permanece atual. É, também, buscar iluminar os mecanismos de poder – políticos e econômicos – que conformam a atuação desse setor e quais os caminhos percorridos e escolhas realizadas, tanto por empresários como por gestores e governantes, para que chegássemos até aqui. Parte-se aqui da compreensão tão célebre e argutamente sintetizada por Karl Marx de que:

os homens fazem a sua própria história, mas não a fazem segundo a sua livre vontade; não a fazem sob circunstâncias de sua escolha e sim sob aquelas com que se defrontam diretamente, legadas e transmitidas pelo passado. (MARX, 2008 [1852], p. 207).

Se mostrará aqui a trajetória de indivíduos, de organismos e estruturas empresariais e de gestão pública relacionadas à conformação do transporte coletivo por ônibus no Brasil, mas sempre



sob um entendimento de que as circunstâncias estruturais em que foram criadas eram mais amplas e alheias à vontade dos envolvidos. Deslindar as tramas da formação do empresariado de ônibus é também narrar a forma como decisões e omissões puderam ocorrer em meio a várias contingências.

Esta tese é fruto de um processo de maturação da pesquisa e da atuação política, individual e coletiva, sobre a questão do transporte público em Belo Horizonte e no Brasil nos últimos doze anos, pelo menos. Se a dissertação de mestrado apresentada em 2015 era fruto de uma inquietação para trazer um enquadramento técnico e uma perspectiva histórica da luta popular pelo transporte (VELOSO, 2015, p. 2), esta tese de doutorado se fez a partir do entendimento de que a construção de uma alternativa concreta e viável ao colapso do transporte coletivo deve se dar como fruto do acúmulo de agendas de pesquisas amplas, de fôlego, necessariamente coletivas. Sendo assim, esta pesquisa busca compreender a natureza da formação do empresariado do setor de ônibus urbano em Belo Horizonte, abrindo com isso um diálogo com a perspectiva da organização deste setor de classe a nível nacional, e suas atuais limitações. Ela só se fez possível a partir de minha inserção em um coletivo organizado local, o Movimento Tarifa Zero BH<sup>3</sup>, desde sua criação em 2013 e na construção de rede de trocas entre pesquisadores, ativistas e coletivos a nível nacional e internacional, que culminou em junho de 2023 na criação da Coalizão Mobilidade Triplo Zero<sup>4</sup> e na apresentação de uma proposta nacional do Sistema Único de Mobilidade (SUM)<sup>5</sup>. Busca-se, assim, contribuir, a partir de uma perspectiva histórica, com o debate sobre os novos marcos regulatórios – de financiamento, gestão e operação do transporte – que necessariamente devem ser construídos neste momento

---

<sup>3</sup> O Movimento Tarifa Zero BH busca, desde 2013, “retomar e reinventar a cidade, por meio de um transporte justo, de qualidade, com gestão democrática e tarifa zero” (QUEM SOMOS, 2023). Essa atuação se dá pela produção e democratização do conhecimento sobre os mecanismos normativos, operacionais e institucionais do transporte coletivo de Belo Horizonte, pela elaboração de propostas e projetos que incidam sobre esses mecanismos, por ações de rua, mobilizações populares e incidência sobre a imprensa local.

<sup>4</sup> A Coalizão Mobilidade Triplo Zero é uma rede de organizações, movimentos e ativistas que buscam instituir a perspectiva de zero mortes no trânsito, zero emissão de poluentes e tarifa zero no transporte coletivo. A Coalizão começou a se estruturar durante o “1º Encontro Transporte como um direito e Caminhos para a tarifa zero”, realizado em Niterói em 2019. No 3º Encontro, ocorrido em junho de 2023 em Brasília, a plenária de fundação da Coalizão contou com 22 organizações, de 10 estados diferentes, representando as cinco regiões do país.

<sup>5</sup> A proposta de Sistema Único de Mobilidade foi aventada, ainda só a partir do conceito e sem detalhamento, pelo Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos – MDT. No início de 2022, o Instituto de Defesa do Consumidor – IDEC – capitaneou um coletivo de pesquisadores, ativistas e organizações, a maior parte deles componentes da atual Coalizão Mobilidade Triplo Zero, para elaborar conjuntamente os princípios, diretrizes e aspectos administrativos de uma proposta de Sistema Único de Mobilidade aos moldes organizacionais do Sistema Único de Saúde – SUS e do Sistema Único de Assistência Social – SUAS. O relatório final pode ser encontrado em IDEC (2023).

de crise da mobilidade urbana, sob pena do aprofundamento do atual lento, porém contínuo, colapso do transporte coletivo.

Assim como na dissertação, entretanto, esta pesquisa motiva-se na busca pelo desvelamento de um lugar-comum. O empresário de ônibus urbano é retratado popular e pejorativamente como uma “máfia” ou como “tubarões do transporte” com grande facilidade. A razão para isso é evidente quando cotidianamente há um distanciamento entre as necessidades da população usuária e os processos de tomada de decisão das políticas públicas que condicionam a operação do transporte coletivo. Em minha trajetória política, desde estudante secundarista na década de 2000, escutei em círculos variados e distintos que o transporte de Belo Horizonte sempre tinha sido “dominado por sete famílias de empresários”. Entretanto, assim como em diversas outras questões, em nenhum destes espaços se apresentou um aprofundamento maior sobre a atuação política cotidiana do empresariado de ônibus urbano, seus laços familiares e patrimoniais, os mecanismos que construíram para o exercício do poder, sua relação com os governos instituídos, os trabalhadores rodoviários e a população usuária.

Esta pesquisa é um passo no sentido de jogar luz sobre esse tema, e compreender a magnitude e a complexidade do assunto. Não se pretende aqui, por óbvio, absolver ou demonizar os empresários e sua atuação ao longo das décadas. Trata-se, antes, de situá-los como sujeitos históricos no processo de formação de um sistema capitalista periféricamente vinculado à economia mundial, em um país com as maiores taxas de urbanização constatadas no século XX<sup>6</sup>. Um país em que o custo do trabalho era extremamente barato em relação ao capital, em que a infraestrutura urbana e serviços básicos eram precários ou inexistentes em boa parte das periferias urbanas. Um país em que o crescimento da economia e da concentração de renda seguiram em paralelo<sup>7</sup> e no qual as relações pessoais e patrimonialistas se sobrepujam rápida e facilmente à esfera burocrática estatal que muitas vezes alcançava territórios de forma tardia e protocolar. O empresariado se forma como um setor capitalista nacional, não industrial, sem intervenção estatal, e diante da produção dos mais vastos espaços urbanos-periféricos de nossa história. As vantagens e crescimentos econômicos desse setor são forjadas nessas circunstâncias

---

<sup>6</sup> O tema será abordado na seção 1.4 desta tese.

<sup>7</sup> Segundo dados disponibilizados pelo IBGE (2020), entre 1930 e 1980, o PIB brasileiro se multiplica cerca de 23 vezes e o PIB per capita se multiplica por 6,9. Em 1981, segundo Barros, Henriques, Mendonça (2000, p. 125 e p. 136) havia 50,6 milhões de brasileiros abaixo da linha de pobreza, ou 43,6% do total da população, e a renda média dos 10% mais ricos era 22 vezes maior que a dos 40% mais pobres da população.

e é desse cenário que se formam fortunas pessoais e privilégios políticos, e que se manifestam as agruras e sofrimentos do passageiro cotidiano.

Como em toda pesquisa que se propõe a abordar a fundo e historicamente o cerne de uma questão, nos deparamos com dificuldades inesperadas que conformaram uma metodologia específica e contingente que, por sua vez, produziu um resultado final que se abre para uma vasta agenda de pesquisa. O volume de informações e a ausência de sistematizações, por um lado, e as lacunas informacionais, vácuos de custódia de documentos, barreiras informacionais exercidas pelo setor privado, por outro lado, atuaram como duas faces de uma mesma moeda que condicionou caminhos e compreensões durante a pesquisa<sup>8</sup>.

O que importa aqui compreender é que a realidade da formação do empresariado do transporte coletivo que se buscou retratar é muito mais complexa, contraditória e fragmentada do que supunham as perspectivas iniciais, coletivas e individuais, que nos motivaram a fazer esse trabalho. Ainda que extremamente úteis e necessários, esta pesquisa não poderia se resumir, por exemplo, à construção de grafos e mapas relacionais de relações societárias dos empresários de ônibus, como os realizados para São Paulo (CAMPOS, 2019) e Rio de Janeiro (A TEIA DOS..., 2017). Ainda que possam, de alguma maneira, demarcar o atual empresariado em ação nesses municípios, mesmo estas delimitações têm uma capacidade explicativa restrita para se compreender o processo histórico de organização do setor. Isto porque não se propõem a abordar a complexidade territorial e econômica que configura o setor. Seria necessário levar em consideração a existência, em nível nacional, de empresas pertencentes ao mesmo grupo empresarial em diversos municípios, às vezes em municípios limítrofes, às vezes milhares de quilômetros apartados. Seria preciso considerar também a verticalização e internalização de cadeias produtivas no setor, além de práticas de compartilhamento de insumos e com a conexão patrimonial entre empresas sem ligação familiar evidente, o uso de terceiros como “laranjas” ou “testas-de-ferro”, entre outros artifícios. Diante da crescente complexidade e volume de tratamento de dados de uma metodologia de pesquisa que se propusesse universal, quantitativa e exaustiva, optou-se, então, por um caminho amostral, qualitativo e, de certa forma, impressionista. A trajetória de determinados indivíduos e empresas selecionados aqui, assim, será construída como exemplo do processo de formação do empresariado de ônibus urbano – tanto pelo que determinou como regra como pelo que configurou como exceção.

---

<sup>8</sup> Vários desses entraves e das possibilidades de tratamento de dados foram debatidos por mim ainda em 2019 (VELOSO, 2019b).

Por fim, cabe também pontuar as limitações metodológicas da pesquisa na identificação do universo de práticas dos empresários. Por evidente, condutas ilegais, descumprimento dos parâmetros operacionais, *lockouts*, acordos políticos espúrios, intimidações de trabalhadores ou usuários e outras práticas correlatas são de difícil identificação na pesquisa histórica e de ainda mais difícil comprovação efetiva. Mesmo denúncias na imprensa têm mais ou menos relevância dependendo do contexto de liberdade política da época e dos interesses, abertos e velados, dos proprietários dos meios de comunicação que a enunciaram. Sendo assim, essa pesquisa também apresenta, por viés das fontes disponíveis, uma abordagem mais consistente e minuciosa sobre os parâmetros formais e legais que condicionaram a formação do transporte coletivo por ônibus do que sobre as práticas contraventivas ou a existência de transporte clandestino, por exemplo, ainda que se dedique em várias partes a debatê-las, quando possível.

Esta tese está dividida em cinco capítulos, além desta introdução e de uma conclusão. O primeiro – *Considerações metodológicas e instrumentos teórico-analíticos para o itinerário da tese* – apresenta, de maneira sucinta, elementos para que se possa compreender a narrativa construída no restante da tese. Assim, mostra-se o panorama de fontes e acervos consultados para o desenvolvimento da pesquisa e, em contraste, as lacunas de informação, os documentos cujo paradeiro é desconhecido e a limitação informacional daqueles encontrados. Foi preciso, também, situar analiticamente as etapas de desenvolvimento de uma empresa de ônibus, o que se faz recorrendo-se à sistematização de Henry (1999a) e Veloso (2015). Para compreender, esquematicamente, o processo de afirmação de um modo de transporte sobre os demais e sua relação com o espaço construído valeu-se da construção do conceito de “Sistemas de Mobilidade Urbana”, apresentada na terceira seção. Além disso, busca-se construir também um breve contexto da fase da urbanização brasileira vivenciada entre as décadas de 1940 e 1980 no Brasil, pano de fundo do desenvolvimento econômico do setor aqui em tela. Antes de tudo isso, são feitas algumas reflexões teórico-metodológicas sobre o lugar da abordagem historiográfica para esta pesquisa.

O segundo capítulo – *Cidade densa: reflexões sobre o surgimento, ascensão e queda do bonde na urbanização brasileira* – tem por objetivo delinear, também nos aspectos gerais, como este modo de transporte se consolidou no espaço da cidade de Belo Horizonte na primeira metade do século XX. Foi realizado um levantamento do desenvolvimento das linhas de bonde ano a ano na cidade, por fontes diversas. Além disso, são discutidos os limites para expansão e financiamento do sistema ferroviário urbano e como, paulatinamente, medidas políticas e

econômicas foram tomadas no sentido de favorecer o desenvolvimento do modo rodoviário na cidade. Nesse contexto, a prefeitura de Juscelino Kubitschek e a escala de transformações por ele realizada no início da década de 1940 ganha outro contexto e significado na afirmação do rodoviarismo em Belo Horizonte e no Brasil.

O terceiro capítulo – *A afirmação do ônibus urbano em Belo Horizonte* – delinea um panorama do processo de formação do empresariado de ônibus urbano na capital mineira a partir da década de 1950. Para tanto, apresenta uma abordagem de recortes geracionais – diferenciando a geração pioneira de seus sucessores. A partir de entrevistas e fontes secundárias, o capítulo reconstitui a forma como essas empresas se formaram a partir de vínculos familiares. Além disso, é apresentada a sistematização dos cadernos de vistoria de veículos depositados no acervo do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, que permitiram a reconstituição, ano a ano, do desenvolvimento das linhas e de suas respectivas frotas e empresas operadoras no período de 1952 a 1979. Dentro dessa reconstituição torna-se possível, então, constatar padrões distintos de desenvolvimento empresarial nos quais a localização geográfica atua como elemento diferencial: empresas que operam linhas periféricas têm maior espaço para crescimento e para estabelecimento de monopólio geográfico do que empresas que operam linhas em bairros centrais já consolidados. O processo de desenvolvimento das linhas e sua desarticulação como um conjunto incompleto, aquém de um sistema integrado, é analisado em seu esgotamento estrutural que estabelece as bases para a intervenção do poder público, por meio da METROBEL, na década de 1980.

O quarto capítulo – *Anos 1980: reestruturação forçada, transição geracional e hegemonia do modo ônibus em Belo Horizonte* – aborda, centralmente, a reformulação completa das linhas e do formato de financiamento do sistema levadas a cabo pela Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte, a METROBEL. Para tanto, é feito um panorama histórico do desenvolvimento do aparato tecnocrático do governo mineiro ao longo do século XX e como a criação da companhia responsável pela gestão integrada do transporte no início da década de 1980 é uma manifestação oportuna, porém tardia, da abordagem das elites governantes sobre as questões sociais e econômicas do estado. A reestruturação do sistema de transporte coletivo por ônibus é abordada então do ponto de vista dos empresários e, assim, é narrado como esse processo acelerou a sucessão geracional nas empresas e levou ao poder uma jovem geração de empresários administradores. A ascensão de sujeitos políticos como Clésio Andrade e Otávio Vieira da Cunha Filho é abordada a partir de seus próprios

relatos e de fontes primárias e secundárias. Mostra-se assim como a modernização trazida a partir de uma fonte externa à dinâmica do setor propiciou a concentração de capital, o crescimento econômico e a expansão do empresariado belo-horizontino para uma série de cidades em Minas Gerais e no Brasil. A capacidade administrativa e econômica das empresas da capital mineira possibilita sua expansão para municípios com capital fraco e desorganizado e em que o setor público não possui força de gestão. Esse movimento mineiro ganha notoriedade nacional e passa a capitanear um processo de estruturação da representação do empresariado de ônibus urbano a nível nacional.

Assim, o quinto e último capítulo – *Próxima parada, Brasília: estruturação tardia da organização nacional dos transportes e dos ônibus urbanos* – narra como vários dos empresários belo-horizontinos aqui descritos levam a cabo um projeto de organização da categoria a nível nacional. Nesse sentido, discute-se o processo político que culminou na aprovação da lei federal de vale-transporte, e como sua efetivação mudou o patamar financeiro e organizacional das empresas de ônibus urbano. Em seguida, aborda-se a formação da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano e sua atuação durante a presidência de Clésio Andrade, de 1987 a 1993. É mostrado em linhas gerais como o *lobby* do segmento atuou nas possibilidades de regulação do vale-transporte que estavam colocadas e em uma disputa mais ampla, no setor de transportes como um todo, que culminou com a eleição de Andrade para a presidência da Confederação Nacional dos Transportes, em 1992. Nesse mesmo sentido, o papel da Confederação, sua modernização na década de 1980 e as disputas políticas internas ocorridas nesse ínterim são também abordadas. O capítulo se encerra com a discussão sobre a criação do Serviço Social do Transporte e do Serviço Nacional de Aprendizagem em Transporte, o sistema SEST/SENAT, uma demanda antiga do setor que rompe com a hegemonia da Confederação Nacional da Indústria e do Sistema congênere SESI/SENAI. Busca-se debater como a consolidação dessa fonte bilionária de receita anual foi a base para que Clésio Andrade ampliasse sua influência política e permanecesse na presidência da CNT por 26 anos.

O poder econômico e político desenvolvido pelo empresariado de ônibus atingiu um patamar do qual começou gradativamente a cair durante a década de 1990, quando o ônibus perde sua hegemonia como principal modo de transporte na mobilidade urbana brasileira. A crise de demanda e financiamento é agravada anualmente<sup>9</sup>, desde então, pela expansão do uso de motos

---

<sup>9</sup> Dados sobre essa queda de demanda são apresentados na Conclusão desta tese.

e automóveis, pela mudança nas lógicas de produção do espaço urbano e deslocamento cotidiano dos cidadãos das metrópoles brasileiras, pela diminuição do crescimento demográfico, e pela baixa capacidade dos gestores públicos em propor soluções concretas e do empresariado em se renovar. De fato, a situação atual é de diminuição da capacidade de barganha desse setor, com crises geracionais de sucessão. A necessidade de subsídio estabeleceu-se como prática corrente e como consenso mais ou menos dominante no debate público sobre o setor. O financiamento indireto do sistema, que não advém do pagamento pelo usuário no momento da utilização, cuja lógica limite é justamente a gratuidade universal - a tarifa zero - está na ordem do dia quando esta tese está sendo escrita. Diante dessa mudança, vários atores políticos passaram a se movimentar de maneira diferente e a buscar adequar o novo “consenso” a seus interesses prioritários. É real o risco de uma paradoxal desregulamentação do transporte coletivo, se este for financiado indiretamente, sem um aumento da capacidade das gestões públicas de verificar e controlar a operação cotidiana do sistema. Esses pontos e o futuro, em linhas gerais, do setor são debatidos na seção conclusiva.

Análises de conjuntura podem falhar por serem por demais amplas ou precipitadas. O que se busca colocar aqui, entretanto, a partir da trajetória de criação e compartilhamento de conhecimento que resultou nesta pesquisa, é que o tempo do empresariado de ônibus urbano, na forma como surgiu e cresceu, na forma como o conhecemos, acabou. Não é mais possível crescer, ou mesmo permanecer no setor, a partir da lógica da tarifa e da demanda. Praticamente um quarto de século se passou desde que pesquisadores afirmaram, ao analisar a ascensão do uso de automóveis no Brasil, que “está se acabando a soberba de quem dirige lá no alto, seguro de que sempre haverá demanda cativa para encher o ‘bumba’” (BRASILEIRO, HENRY, 1999, p. 112). Mesmo assim o setor permaneceu, com praticamente a única exceção de São Paulo, sobrevivendo em lento colapso, sem nenhum subsídio e com formatos de regulação cada vez mais privatistas e liberais. A crise econômica gerada pelo isolamento social da pandemia de coronavírus em 2020 veio acelerar os mecanismos terminais do setor e a urgência de uma solução. Conhecer como, ao longo do século passado, a ascensão desta categoria de empresas e empresários se deu e suas práticas se consolidaram é fundamental para balizar novos caminhos e evitar velhos erros. A própria natureza do controle do setor público deve ser debatida a fundo, com a consolidação do transporte como direito constitucional e a maturação da proposta do Sistema Único de Mobilidade, isto é, de um marco regulatório cidadão sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Quem serão os atores que fornecerão transporte coletivo nas metrópoles e cidades brasileiras do século XXI, a que tipo de escrutínio estarão submetidos e quais

mecanismos que possibilitarão que o transporte estruture uma vida urbana digna e emancipatória é o que está em jogo. E é sob essa luz que esta tese busca se situar.



## **CAPÍTULO 1 – CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS, CONTEXTOS E INSTRUMENTOS TEÓRICO-ANALÍTICOS PARA O ITINERÁRIO DA TESE**

A pesquisa que será apresentada ao longo desta tese é fundamentalmente de perspectiva histórica. Aqui busca-se abordar a formação do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte durante um período relativamente longo e por óticas distintas, mas complementares. Além disso, como se debaterá, a apresentação de uma perspectiva histórica é essencialmente narrativa. Nesse sentido, entende-se que se faz necessário algumas considerações sobre a metodologia utilizada, sobre o itinerário percorrido por esta investigação durante a pesquisa de acervo, o levantamento de dados, a formatação das informações e a estruturação de seu texto. Assim, buscou-se a definição de alguns instrumentos analíticos e termos conceituais que possibilitam o acompanhamento da tese sem, nesse processo, interromperem o fluxo necessário à narrativa elaborada.

Este capítulo está estruturado em quatro seções. A primeira busca realizar uma reflexão teórica sobre os instrumentos disponíveis para a pesquisa histórica, além de apresentar o acervo de fontes pesquisadas, sua periodização e suas lacunas que guiaram algumas das decisões desta pesquisa.

A segunda seção apresenta a abordagem da crítica da economia política ao setor de ônibus urbano. É baseada, fundamentalmente, nos trabalhos do pesquisador francês Etienne Henry (1999a e 1999b) e dialoga com a extensa sistematização já realizada em minha dissertação de mestrado (VELOSO, 2015, capítulo 1). As sucessivas etapas, ideais, de acumulação de capital no setor da autoprodução à reprodução ampliada do capital, passando desta para a diversificação vertical na cadeia produtiva e horizontal em plantas de produção, são centrais para a compreensão da formação do empresariado de ônibus urbano. Não só do ponto de vista idealizado, mas concretamente, como teoria, ajudam a compreender como pequenos proprietários de veículos vindos do transporte de cargas no interior de Minas Gerais se tornaram líderes de associações classistas de representação nacional.

A terceira seção apresenta uma formulação conceitual para compreender a dinâmica da convivência de vários modos de transporte distintos no mesmo período histórico e como, eventualmente, um acaba por se sobrepor e dominar os demais. A partir da conceituação destes “Sistemas de Mobilidade Urbana” e sua relação com o espaço construído é que é possível

desenvolver uma periodização histórica do desenvolvimento dos transportes no Brasil urbano e como a “Era do Ônibus” se consolidou e entrou em declínio.

Por fim, a quarta seção busca apresentar um panorama do processo de urbanização brasileiro durante o século XX, para, dessa forma, dimensionar o papel único dos ônibus urbanos na viabilização dos espaços periféricos das metrópoles brasileiras. Em especial, se quer situar também o ritmo de crescimento urbano de Belo Horizonte e de seu entorno e a imposição da “questão metropolitana” para as soluções de transporte coletivo levadas à cabo no início da década de 1980.

Espera-se que esse conjunto de instrumentos conceituais e contextuais sejam de alguma forma suficientes para a condução do itinerário que se inicia.

### **1.1. Trajetos e dilemas de uma pesquisa histórica transdisciplinar**

A pesquisa que gerou esta tese de doutorado é, por definição, transdisciplinar. Originada no programa de doutorado em Economia do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da UFMG, seu principal propósito é elucidar o processo de formação e desenvolvimento do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte. Dessa forma, enquadra-se em uma pesquisa do campo da história econômica, buscando desenvolver metodologias e práticas historiográficas a ele afeitas. No mesmo sentido, o objeto pesquisado pressupõe uma abordagem que dialogue com a Economia e a Engenharia de Transportes para enquadrar a dinâmica da operação de transportes e sua natureza empresarial. A compreensão dos desdobramentos territoriais e urbanos do desenvolvimento do transporte coletivo por ônibus está mais afeita, por sua vez, às disciplinas da Geografia e do Urbanismo. Por fim, enquadrar o processo de organização da classe empresarial do setor em paralelo às ações, planejamentos e omissões do poder público, às disputas internas e externas por recursos, representação e poder, se adequa mais aos instrumentos analíticos de disciplinas como Ciências Sociais e Ciência Política. Diante dessas questões, pode-se dizer que o principal esforço desta pesquisa foi o da composição de um tecido, em sua abordagem e narrativa, entre as diversas disciplinas. Sendo assim, o objeto abordado é sim avaliado em profundidade e sob diversos prismas, mas esse aprofundamento não se deu com o desdobramento profundo de um único campo disciplinar. Dessa maneira, sob os critérios de uma ou outra disciplina tomada isoladamente, há o risco de que os conceitos

trabalhados possam parecer mais ou menos elementares. Riscos que optamos em correr para melhor descrever o tema aqui proposto.

Entretanto, sobretudo e antes de mais nada, esta é uma pesquisa histórica. Nesse sentido, busca se desdobrar sobre os indícios de uma realidade pretérita, reconstruí-la e analisá-la para que, dos traços descobertos do passado, possa se avaliar o presente e suas possibilidades para o futuro. E isso não se constituiu em tarefa simples. Neste esforço, talvez a principal dificuldade tenha sido a combinação de uma perspectiva historiográfica em história econômica cuja conexão não resulte em algo trivial, nem raso. Isto é, cuja abordagem não se reduza à enumeração de dados e montagem de séries históricas. A pesquisa, portanto, nega abertamente a perspectiva da cliometria como abordagem em história econômica, que busca uma aplicação de modelos da teoria econômica sobre séries históricas de dados, em especial da escola neoclássica, de maneira descontextualizada à história (FREEMAN, LOUÇÃ, 2001)<sup>10</sup>. Dessa maneira, foi necessário encontrar um trajeto de pesquisa próprio, se acerrar dos acervos existentes, seus caminhos possíveis, lacunas, o significado potencial e os limites das evidências neles contidos. Foi preciso compreender, de antemão, a trajetória institucional da gestão dos transportes em Belo Horizonte desde a inauguração do sistema de bondes elétricos em 1902 até os dias atuais para, a partir disso, dimensionar o escopo e a capacidade da pesquisa em abordar seu objeto proposto.

Uma reconstituição, enfim, de um quebra-cabeça com padrões desconstruídos e peças ausentes. Mais do que o entendimento dos elementos necessários para a pesquisa e a descoberta dos consequentes vazios de informação, esse estudo, depois de mais de quatro anos de levantamento de dados, se deparou com a tarefa de construção de um texto historiográfico, baseado em

---

<sup>10</sup> “Cliometrics attempted to redefine economic history as a linear process to be studied with the help of mechanical tools, and to relegate the study of institutional and qualitative change to the status of an ‘unscientific’ and ‘old’ approach [a cliometria tentou redefinir a história econômica como um processo linear a ser estudado com a ajuda de ferramentas mecânicas, e tentou relegar o estudo sobre mudanças qualitativas e institucionais como uma abordagem “velha” e “não-científica”]” (FREEMAN, LOUÇÃ, 2001, p.5). Em outra parte de sua revisão sobre essa escola da história econômica, os autores apresentam as críticas e visões feitas pelos próprios elaboradores do campo: “The methodological hallmarks of the new economic history are its emphasis on measurement and its recognition of the intimate relationship between measurement and theory [as principais características da nova história econômica são sua ênfase na mensuração e seu reconhecimento na íntima relação entre mensuração e teoria]” (FOGEL, 1966, p. 651); “[econometric method in history] manifests itself most frequently in a penchant for focussing exclusive attention upon the confrontation between a terribly restricted set of observation and an equally narrowly specified hypothesis concerning some facet of economic behavior [o método econométrico na história se manifesta frequentemente por um pendor em focar exclusivamente sobre o confronto entre um conjunto de observações terrivelmente restrito e uma hipótese igualmente estreita a respeito de um comportamento econômico]” (DAVID, 1971, p; 464) ou “Most of the new economic history simply applies neoclassical economics to the past [a maior parte da nova história econômica simplesmente aplica a economia neoclássica ao passado]” (NORTH, 1978, p.78).

evidências e na articulação entre diversos textos e perspectivas, que pudessem abarcar um universo tão amplo quanto o que se propôs a se delinear aqui.

O sentido da pesquisa e da produção historiográfica é debatido por Guilherme Pereira das Neves (2011) e Carlo Ginzburg (1986; 2011), que apontam para uma retomada do lugar do texto – e seu caráter retórico, narrativo e artístico – a partir da década de 1970. Para esse debate é central a tríade de elementos, derivados da consolidação do paradigma da tradição aberta por Leopold Von Ranke no século XIX, que Neves identifica como essenciais para o fazer da disciplina de história, a saber: (i) as fontes históricas como “elementos de prova incorporados em objetos empíricos”; (ii) a teoria, como expressão de formulações explicativas abstratas, isto é, compreensões que dão sentido ao que as fontes expressam; e, por fim, (iii) o aspecto literário da produção textual, como “discurso capaz de fazer reviver outras experiências e outras situações” (NEVES, 2011, p. 79), algo que dessa forma soa como a tradução para a linguagem corrente dos eventos históricos e seus sentidos, capaz de gerar empatia e identificação com o leitor do texto. Após o processo de pesquisa consolidado no texto que ora se apresenta, diríamos que é possível acrescentar que as fontes históricas também produzem narrativas próprias, que apresentam intencionalidades específicas, em especial quando produzidas com a consciência de estarem debatendo seu tempo histórico, como entrevistas, biografias e afins. Esta pesquisa buscou articular, constantemente, teoria, fontes e narrativa para produzir seu resultado final.

O historiador italiano Carlo Ginzburg também apresenta reflexões sobre o alcance de cada um desses três elementos. A principal delas se manifesta sobre o sentido da fonte histórica, da evidência. Para Ginzburg o positivismo que acompanhou o desenvolvimento da historiografia no século XIX fez da evidência histórica um esteio para interpretação de todo comportamento de uma sociedade. De tal maneira que a evidência não era colocada como um registro de um tempo, cujas intencionalidades deveriam ser questionadas à luz de seu processo histórico, e sim como um elemento cristalino, “uma janela aberta que nos dá acesso direto à realidade” (GINZBURG, 2011 [1991], p. 347), uma reprodução direta de seu tempo histórico, sem mediações. A essa ingenuidade positivista na abordagem da evidência, Ginzburg contrapõe a reação pós-modernista inversa que, ao refutar toda a possibilidade da evidência demonstrar alguma verdade sobre seu tempo histórico, também acaba por destituir o papel da historiografia e abolir qualquer relação de uma sociedade com os fatos históricos que constituíram sua forma contemporânea. Assim, para Ginzburg, a relação entre evidência e realidade, no trabalho do historiador, é necessariamente inferencial, isto é, à leitura da evidência está ligado

necessariamente algum paradigma interpretativo (historicamente constituído) que, por sua vez, faz proceder à interpretação de um código específico segundo o qual a evidência se constrói. Ou seja, tal qual os caçadores no começo da sedentarização das sociedades, ou os paradigmas de interpretação psicológica desenvolvidos por Freud no começo do século XX (cf. GINZBURG, 1986), a interpretação historiográfica das evidências se dá a partir da identificação de indícios manifestos pelos quais causas e outras estruturas sociais mais amplas se ocultam. Ilustra bem, nesse sentido, para nós o fato de que o principal conjunto de evidências de arquivo da presente pesquisa foram os cadernos de vistoria de veículos, isto é, dos ônibus utilizados cotidianamente no transporte coletivo legalmente instituído de Belo Horizonte. Desse acervo se extraiu a recomposição da frota, por empresa, linha e ano, que atuava na capital mineira entre os anos de 1952 a 1979. Trata-se de um material cuja capacidade explicativa se encontra menos nos números precisos que a quantidade de frota disponível para circulação podia operar, e mais na comparação interna da própria fonte. Isto é, compreendendo a regularidade do procedimento de registro ao longo dos anos, foi possível identificar as linhas cuja frota cresceu ou diminuiu, linhas com mais de um proprietário em operação, a criação, supressão ou renomeação de linhas ao longo do tempo, entre outras possibilidades. Outro conjunto de evidências crucial para esta pesquisa foi o das entrevistas realizadas com empresários que tiveram papel central na reestruturação do transporte coletivo em Belo Horizonte durante a década de 1980. Nesse caso, o paradigma interpretativo sobre as entrevistas dialoga com a profícua tradição da história oral e da relação entre memória, discurso e história, para buscar compreender a forma como esses personagens avaliam, representam e situam sua experiência histórica para o tempo presente.

Em diálogo com o debate sobre um paradigma interpretativo para o conjunto de evidências, a teoria, como elemento constituinte da produção historiográfica, também tem seu papel em disputa. Ginzburg ressalta que, como toda abstração, a teoria se distancia do caráter imediato da experiência registrada (a evidência) e adquire reprodutibilidade, característica que possibilita sua articulação com outros contextos. No limite, é somente o caráter de abstração da teoria que possibilita que a realidade histórica seja lida e interpretada em um tempo diferente do ocorrido, isto é, só assim a diacronia é possível. O dilema, no entanto, se dá no grau de reprodutibilidade que a teoria confere a situações individuais, específicas, e quais aspectos generalizáveis da natureza humana ou social ela afirma nessa interpretação. É nesse sentido que Ginzburg compara o trabalho do historiador ao do médico:

Mesmo que o historiador não possa deixar de se referir, explícita ou implicitamente, a séries de fenômenos comparáveis, a sua estratégia cognoscitiva assim como os seus códigos expressivos

permanecem intrinsecamente individualizantes (mesmo que o indivíduo seja talvez um grupo social ou uma sociedade inteira). Nesse sentido, o historiador é comparável ao médico, que utiliza os quadros nosográficos para analisar o mal específico de cada doente; E como o do médico, o conhecimento histórico é indireto, indiciário, conjectural. (GINZBURG, 1986, p. 157)

Diante da necessidade de articulação entre especificidades individuais e abstrações teóricas generalizantes, o terceiro elemento da produção historiográfica apontado por Neves, a narrativa literária, terá lugar de destaque na produção do conhecimento histórico.

A narrativa determina a forma como se apresentam os fatos históricos e, portanto, constitui-se em um elemento mais amplo do que a própria teoria em si, abrangendo os aspectos artísticos que a literatura abarca. A retomada da importância do aspecto literário na produção historiográfica a partir da década de 1970, para Guilherme Pereira das Neves, é o desdobramento do entendimento da especificidade do indivíduo na história. Em grande parte, é também uma ruptura com a leitura puramente estruturalista das ciências sociais e o reconhecimento de aspectos contingentes e acasos no desenrolar da história humana. Cabe situar, então, como um dos propósitos mais amplos da produção historiográfica a articulação e o acesso à experiência para a produção de conhecimento específico. É claro que, como aspecto distintivo, a historiografia se vale de fontes, de evidências, de elementos reais para a articulação da experiência. Mas essa articulação da experiência precisa ser narrada e transmitida de alguma maneira.

É assim que, para Neves, diversas “modalidades de enredo” vão atuar para a produção historiográfica ao longo do tempo, tais como o depoimento pessoal, a reportagem, a ficção, o romance, o romance histórico e a biografia. Em algum sentido, todas essas produções textuais são manifestações de uma variedade de experiências e signos que um autor/pesquisador pode dispor para tratar de seu tema. Neves e Ginzburg irão situar a biografia como o gênero fronteiro, por excelência, entre a literatura, ficção e história. Sendo assim, os elementos levantados por essa pesquisa, que são entendidos como evidências históricas, também se enquadram em modalidades de enredo historiográficas – isto é, as autobiografias, biografias de patriarcas fundadores de empresas, e as próprias entrevistas realizadas se enquadram em uma produção de conhecimento histórico que simultaneamente atua como fonte e narrativa. Em outras palavras, para a pesquisa importa principalmente a forma como os atores políticos evidenciam e ocultam os acontecimentos a partir de sua memória, de que maneira concatenam e atribuem causalidade, e, nesse sentido, atribuem sua agência no contexto da história mais ampla.

O tempo histórico em que se situam as principais evidências desta pesquisa remete a uma Belo Horizonte em seus mais intensos momentos de urbanização e metropolização. Esse é um momento em que sua população busca coordenar necessidades prosaicas e cotidianas a imperativos modernizantes sobre os quais, muitas vezes, possuía pouco poder de agência. Após a Segunda Guerra Mundial, o bonde era tido como arcaico e decadente, e o principal modo transporte coletivo aqui pesquisado começa a ganhar verdadeira tração, sendo composto por ônibus e lotações de linhas radiais, com seus pontos finais e longas filas ao longo de diversos quarteirões no centro da cidade. Locais de encontros e histórias, como romancearam Roberto Drummond, Wander Piroli, entre outros, nos quais se dava a transição da vida pública – do trabalho cotidiano de funcionamento da cidade em seus restaurantes, jornais, fábricas e armazéns – para o espaço privado das casas nos bairros, mediados a maior parte das vezes por filas, coletivos e lotações, em uma cidade, como se verá, com um ainda baixíssimo número de automóveis individuais, vinculados à elite.

Entretanto, cabe alertar que as necessidades, dilemas e paixões que constituíam o cotidiano do cidadão belo-horizontino durante a consolidação da metropolização da capital mineira, entre as décadas de 1950 e 1970, não se manifestam de maneira explícita nessa pesquisa. Essas questões se apresentam naquilo que não é dito, como a decorrência lógica das evidências levantadas que constroem a realidade do transporte coletivo abordada. Cadernos de história de ônibus, planilhas de cálculos tarifários, relação de linhas e ramais de ônibus e a construção de suas projeções cartográficas, panfletos de preços de pneus e óleo diesel, contratos sociais de empresas de ônibus, foram algumas das principais evidências levantadas por esta pesquisa. Em conjunto com as narrativas levantadas em entrevistas, reportagens, biografias, constroem a perspectiva do desenvolvimento do sistema de transporte coletivo de ônibus de Belo Horizonte a partir do olhar do empresariado que o capitaneou.

Na história da formação capitalista da nossa sociedade, o empresário é o sujeito que buscará desenvolver e ampliar o processo produtivo a partir do comando sobre uma força de trabalho empregada sobre os meios de produção que aquele detém. Em seu papel específico e contraditório, o sucesso do empresário, isto é, a efetivação da sua capacidade de reproduzir o capital de maneira ampliada, abre caminhos para que novas forças produtivas e sujeitos sociais se formem e se manifestem, muitas vezes acelerando dinâmicas contrárias aos seus próprios interesses. Ao mesmo tempo, a lógica do processo empreendida pelo capitalista buscará minar a potência da força de trabalho por ele comandada. Os empresários de ônibus são os que

propuseram as linhas e colocaram os veículos em operação, fornecendo meios de transporte para espaços que, de outra maneira, não poderiam se integrar à cidade. Esses empresários são os mesmos que empregaram mão-de-obra infantil e aumentaram ilegalmente a jornada de trabalho de seus trabalhadores. São os que se gabam de terem “chegado primeiro às vilas e bairros nascentes [...] trazendo conforto antes da água, da luz, do calçamento.” (peça publicitária de 1963, apresentada em FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 199), e os mesmos que impediram a ampliação de horários e itinerários e diversificação de modos de transportes nas periferias brasileiras no século passado. Nada é cristalino ou possui sentido único no quadro que aqui se busca reconstituir.

De maneira curiosa e sintomática, entretanto, a história do processo de formação desse empresariado enquanto setor econômico organizado e atuante na vida econômica e política das cidades brasileiras ainda não estava devidamente sistematizada. Esta pesquisa buscou jogar luz sobre esse desenvolvimento empresarial de forma não abstrata, em sua concretude específica. Sendo assim, as vozes que aqui repercutem são as desses homens<sup>11</sup> de negócios em seu contexto e ambientes privilegiados. Buscamos aqui explicitar os processos e mecanismos que os levaram a crescer economicamente e a se organizar politicamente enquanto classe. O que esse processo significou para a maioria absoluta da população é, sim, debatido, e é de fato um dos maiores propósitos dessa pesquisa e das agendas que dela decorrem. Porém, não é foco principal desta pesquisa a atuação e agência dos passageiros de transporte coletivo, dessa enorme massa populacional que afluiu e construiu o Brasil urbano, que teve grande parcela de sua vida, em horas e vitalidade, dispendida nos meios de transporte urbanos brasileiros. Em outros trabalhos e pesquisas é possível encontrar esse rico debate sobre revoltas, resistências e organizações de movimentos populares pelo transporte, aos quais subscrevemos e recomendamos<sup>12</sup>. Espera-se que esta pesquisa contribua com a contraparte necessária para a compreensão do quadro completo da formação dos sistemas de mobilidade urbana no Brasil contemporâneo. Mais do que nunca, na encruzilhada em câmera lenta que caracteriza o transporte coletivo no momento

---

<sup>11</sup> E aqui é importante destacar que “homens” de negócio também demarca claramente o gênero de quem levou adiante esses empreendimentos. Dada a estrutura social da época abordada, vê-se que o papel assumido pelas mulheres foi de apoio na constituição do empreendimento em seus bastidores e na organização da família e da empresa, mas nunca como figura pública de liderança.

<sup>12</sup> Sem buscar ser exaustivo, recomendamos aqui, para as revoltas históricas até a década de 1980: MOISÉS (1981); MOISÉS, MARTINEZ-ALIER (1977); NUNES (1981, 2000), AFFONSO (1987), além da sempre incontornável referência de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996). Para uma perspectiva das organizações recentes sobre transporte coletivo SARAIVA (2018). Para perspectivas que abrangem os dois períodos VELOSO (2015) e ANDRÉS (2023). Para uma perspectiva de raça, classe e gênero na questão da mobilidade urbana SANTINI, SANTARÉM, ALBERGARIA (orgs.) (2021)



em que esta pesquisa está sendo redigida, é preciso formar conhecimento sobre personagens e categorias que construíram o poder econômico e político no setor dos transportes e sua participação na constituição do capitalismo contemporâneo brasileiro.

### *1.1.1. Fontes, lacunas e recortes temporais*

A pesquisa por fontes documentais que pudessem dar sentido à reconstituição do processo de formação do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte iniciou-se com uma sistematização histórica dos modos de transporte coletivo existentes ao longo da história da cidade e os arranjos institucionais criados pelo poder público para regulá-los. A partir principalmente do estudo da Fundação João Pinheiro (1996) e da pesquisa de Marcos Fontoura de Oliveira (2002) é possível estabelecer a seguinte esquematização em relação aos modos de transporte existentes e sua gestão:

**TABELA 1 - TIPO DE OPERAÇÃO E ENTE FEDERATIVO REGULADOR DOS MODOS DE TRANSPORTE COLETIVO JÁ EXISTENTES EM BELO HORIZONTE - 1902-2023**

Modo de transporte coletivo	Período operado pela iniciativa privada	Período operado pela iniciativa pública	Ente federativo regulador
Bonde	1912-1926  1929-1950	1902-1912  (municipal)  1926-1929 (estadual)  1950-1963  (municipal)	1902-1926 – Município  1926-1929 – Estado  1929-1963 – Município
Ônibus	1923-2023	Linhas pontuais em 1928; 1953 e 1967- 1970 (municipal)	1923-1980 – Município  1980-1993 – Estado  1993-2023 – Município
Trem suburbano	NA	1909-1987	1909-1987 - União
Metrô	2023	1986-2022 (federal)	1986-2022 – União

			2023 - Estado
Transporte Suplementar	2001-2023	NA	2001-2023 – Município
Trólebus	NA	1953-1970 (municipal)	1953-1970 – Município

Fonte: elaboração própria, a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996); OLIVEIRA (2002).

**TABELA 2 - ÓRGÃOS DO PODER PÚBLICO RESPONSÁVEIS PELA CONCESSÃO, GESTÃO E/OU FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM BELO HORIZONTE – 1902-2023**

Período	Órgão responsável e lei regulamentadora (quando identificada)
1902-1912	1902 – 1906 – Segunda Directoria de Obras (BELO HORIZONTE, 1903, p. 126-127; 1906, p. 43)  1907-1912 – Directoria de Electricidade (BELO HORIZONTE, 1907 p. 46; 1908, p. 60; 1910, p. 42; 1911, p. 47)
1912-1926	1913 – 1922 – Directoria de Fiscalização de Electricidade (BELO HORIZONTE, 1916, p. 26; 1917, p. 22; 1918, p. 24; 1919, p. 26)  1923 – 1924 – Directoria de Obras e Viação, Secção de águas, Esgotos e Electricidade (BELO HORIZONTE, 1923, p. 106; 1924, p. 49)  1925 – 1926 – Segunda Diretoria de obras, Seção de Electricidade (BELO HORIZONTE, 1925, p. 149)
1926-1929	1926 – Departamento de Serviços de Eletricidade da Capital, responsabilidade do governo estadual – Decreto 7.634 de 20 de setembro de 1926 (MINAS GERAIS, 1926)
1929-1950	1930 – Fiscalização da Companhia Força e Luz de Minas Gerais, municipal para o serviço de bondes, (BELO HORIZONTE, 1937, p. 29).  Contratos avulsos de concessão de linhas de auto-omnibus eram feitos, ao que a legislação aponta, diretamente com a Secretaria da Prefeitura – Decreto

	73, de 30 de abril de 1930; Decreto 160 de 13 de fevereiro de 1933 (BELO HORIZONTE, 1930, 1933)
1950-1964	Departamento de Bondes e Ônibus – Leis municipais 107 de 28/09/1949 e 147 de 03/07/1950 – (BELO HORIZONTE, 1949; 1950)
1964-1969	Departamento Municipal de Transporte Coletivo – Leis municipais 1.073 de 13/02/1964 e 1.130 de 05/08/1964 (BELO HORIZONTE, 1964a,1964b)
1969-1980	Superintendência Municipal de Transportes – Lei municipal 1.745 de 03 de dezembro de 1969 (BELO HORIZONTE, 1969)
1980-1987	Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte – METROBEL (estadual) – Lei estadual 7.275 de 28/06/1978, depois regulamentada pela deliberação 14/80 do Conselho Deliberativo da RMBH. (MINAS GERAIS, 1978, 1980)
1987-1993	Transportes Metropolitanos – TransMetro – Lei estadual 9.527 de 27 de dezembro de 1987. (MINAS GERAIS, 1987)
1993-2021	Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS – Lei municipal 5.953 de 31 de julho de 1991. (BELO HORIZONTE, 1991) depois regulamentada por acordo de cooperação entre estado e município, firmado em 1993
2021 – atual	Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte – SUMOB – Lei municipal 11.319 de 22 de outubro de 2021 (BELO HORIZONTE, 2021)

Fonte: elaboração própria.

O ponto central que os quadros anteriormente apresentados retratam é que há uma diversidade sobre as atribuições legais e as instituições responsáveis pelo planejamento, gestão, fiscalização e regulação em geral dos diversos modos de transporte que já existiram no território de Belo Horizonte. Até 1950, a administração do transporte coletivo era feita conjuntamente com o serviço de fornecimento de energia elétrica, no caso dos bondes, e diretamente com a Prefeitura, sem passar por um órgão específico, no caso dos incipientes *auto-omnibus*, a partir de meados da década de 1920. De uma maneira geral, o que esse levantamento indica é que há uma

institucionalidade tardia da gestão do transporte coletivo de Belo Horizonte, que só ganha contornos mais autônomos a partir de 1950 quando, finalmente, há a criação de um órgão específico na administração municipal para lidar exclusivamente com a questão. A pesquisa documental veio a confirmar essa constatação posteriormente, uma vez que o acervo de documentos melhor preservado e detalhado abrange o período de 1950 a 1982. Constatou-se, também, uma dificuldade na identificação de documentos da gestão municipal sobre o transporte coletivo anteriores a esse período. Do ponto de vista da formação do empresariado de ônibus urbano, objeto em análise desta pesquisa, foi possível então periodizar o conjunto de acervos e fontes em três grandes períodos: (i) 1897-1950, período anterior à criação do Departamento de Bondes e Ônibus (DBO); (ii) 1950-1982, período em que a administração do transporte coletivo é exclusivamente municipal e (iii) pós-1982, período em que a administração do transporte coletivo transita entre a responsabilidade estadual até 1993 e municipal, após esse ano. A partir dessa periodização, as fontes e acervos pesquisados podem ser sistematizados da seguinte maneira:

**TABELA 3 - PERIODIZAÇÃO E RELAÇÃO DE FONTES PRIMÁRIAS E PRINCIPAIS FONTES SECUNDÁRIAS UTILIZADAS NA PESQUISA**

Período	Fontes primárias utilizadas	Principais fontes secundárias utilizadas
1897-1950	1. Museu Histórico Abílio Barreto	KUBITSCHKE (1974); ADELMAN (1974); ARREGUY, RIBEIRO (2008a a 2008f); BAPTISTA (2008, 2014); FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996); MORRISON (1989); OLIVEIRA (2002); PENNA (1997); RIBEIRO (2011a a 2011c).
	2. Mensagens dos prefeitos de Belo Horizonte	
	3. Legislação diversa	
1950-1982	1. Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte	AMORMINO, NEVES (2008); ARREGUY, RIBEIRO (2008a a 2008f); AZEVEDO, CASTRO (1987); CANÇADO et. al (1999); FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996); GÔUVEA (1992); OLIVEIRA (2002); RIBEIRO (2011a a 2011c); RIVERA (1979); WATANABE (1996)
	2. Acervo Revista Transporte Moderno	
	3. Hemeroteca da Biblioteca Estadual Luiz de Bessa	
	4. Entrevistas	
	5. Mensagens dos prefeitos de Belo Horizonte	
	6. Legislação diversa	
Pós-1982	1. Documentos pontuais encontrados em Fundação João Pinheiro; BHTRANS; DEER-MG e SEINFRA	AZEVEDO, CASTRO (1987); ARREGUY, RIBEIRO (2008a a 2008f); CANÇADO (1999); CANÇADO et. al (1999); FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996); GÔUVEA (1992); OLIVEIRA (2002); RIBEIRO (2011a a 2011c); WATANABE (1996)
	2. Contratos Sociais da atual concessão de transporte coletivo (BHTRANS)	
	3. Acervo Revista Transporte Moderno	
	4. Entrevistas	
	5. Legislação diversa	

Fonte: elaboração própria.

Cabe mencionar, para o período pós-1982, que há uma lacuna de informações que deveriam ser de responsabilidade do governo estadual. O período de atuação da METROBEL na reestruturação do transporte coletivo em Belo Horizonte é, como se verá nesta tese, crucial para a história da cidade e para o processo de organização empresarial e política do setor de ônibus urbano. Os documentos da gestão cotidiana do transporte metropolitano, processos decisórios, atas de reunião, entre outros, para o período entre 1980 e 1993 deveriam estar sob a custódia do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DEER-MG. Entretanto, após várias visitas e contatos ao longo de meses de pesquisa, não foi possível localizar nenhuma parte deste acervo. Pesquisou-se também, sem sucesso, no Arquivo Público Mineiro, na Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade Urbana de Minas Gerais – SEINFRA – na Fundação João Pinheiro e na própria BHTRANS. Ainda que alguns documentos sobre o planejamento da reconfiguração do sistema em 1982 tenham sido localizados, de fato

não há nenhum registro sobre processos de vistoria, concessão ou permissão de operação, atuações, isto é, documentos que deem conta do cotidiano da gestão do sistema. Diante desse cenário, é possível afirmar que a própria contingência documental guiou o caminho metodológico desta pesquisa. As principais fontes primárias para a compreensão da reestruturação do sistema de transporte coletivo da década de 1980 foram as entrevistas realizadas com empresários e gestores que atuaram nessa época, além do levantamento de matérias de jornal entre o período de setembro de 1982 a março de 1983 e matérias da Revista Transporte Moderno, publicação nacional especializada e voltada para o tema, entre 1980 e 1994.

O Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH) é o órgão que recolhe e preserva todos os documentos da gestão municipal considerados de relevância histórica. No que concerne o transporte, a maior parte dos documentos está armazenada no “*Fundo Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS – AY.00.00.00*”<sup>13</sup>, este fundo está dividido em seis subfundos, dos quais apenas um teve seus documentos arranjados em séries e subséries. Os outros cinco restantes são documentações dispersas e heterogêneas, sobre as quais o APCBH ainda não procedeu com a catalogação e organização sistemática. Assim, o subfundo que se encontra plenamente arranjado é, justamente, o que abrange o período entre a criação do DBO, em 1950 e a gestão da METROBEL, em 1981: o “*Subfundo órgãos municipais de gerenciamento do transporte coletivo em Belo Horizonte no período de 1950 a 1981 – AY.01.00.00*”. O detalhamento da organização do acervo se encontra na imagem a seguir:

---

<sup>13</sup> O APCBH nomeia seus fundos arquivísticos a partir do nome da última instituição depositária dos documentos antes destes serem encaminhados para o Arquivo. Assim, o “fundo BHTRANS” possui este nome em razão de todos os documentos sob sua custódia terem sido enviados pela Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte. No fundo, há tanto documentos anteriores à criação da empresa, em 1991, dos quais esta detinha custódia, como documentos concernentes à gestão da empresa após 1991.

**TABELA 4 - DETALHAMENTO DO ACERVO DOCUMENTAL DO FUNDO BHTRANS NO APCBH**

Grau de subdivisão do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte			
Fundo	Subfundo	Série	Subsérie
AY.00.00.00 - Fundo Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS	AY.01.00.00 - Subfundo órgãos municipais de gerenciamento do transporte coletivo em Belo Horizonte no período de 1950 a 1981	AY.01.01.00 - Série Concorrências Públicas para o transporte coletivo em Belo Horizonte no período entre 1950 e 1982	
		AY.01.02.00 - Série Cálculo de tarifas para o transporte coletivo em Belo Horizonte no período entre 1950 a 1979	
		AY.01.03.00 - Série de registros de vistorias e corrências e fiscalizações dos transportes no período entre 1951 e 1981	AY.01.03.01 - Subsérie Livros de registros de ocorrências feitas na rua por fiscais de ônibus em Belo Horizonte no período entre 1951 e 1966
			AY.01.03.02 - Subsérie Livros de registros de vistorias feitas em ônibus em Belo Horizonte no período entre 1952 e 1981
	AY.01.04.00 - Série Assuntos diversos da administração do transporte público em Belo Horizonte entre 1957 e 1970	AY.01.03.03 - Subsérie Livros de registros de reparos necessários em ônibus no período entre 1959 e 1971	
		AY.01.04.01 - Subsérie relatórios da construção das instalações do Departamento de Bondes e Ônibus entre 1962 e 1965	
		AY.01.04.02 - Subsérie Miscelâneas da documentação da administração do transporte público em Belo Horizonte	
	AY.02.00.00 a AY.06.00.00 (subfundos não arranjados pelo APCBH)		
Legenda de cores			
Documentos analisados e utilizados totalmente			
Documentos analisados totalmente e utilizados parcialmente			
Documentos analisados e não utilizados na pesquisa			

Fonte: elaboração própria.

O subfundo AY.01.00.00 possui 115 volumes que, por sua vez, estão organizados em quatro séries e cinco subséries. Na tabela anterior, as cores indicam o grau de exploração do acervo empreendido pela pesquisa: os itens em verde escuro foram fotografados completamente, os itens em verde claro foram fotografados parcialmente, e os itens em laranja foram consultados,

mas não fotografados, por não apresentarem informação relevante para o propósito da pesquisa. Sendo assim, dos 115 volumes, 62 tiveram seu conteúdo fotografado, totalizando 9.578 fotos, este conjunto de imagens está disponibilizado virtualmente para consulta<sup>14</sup>. Não nos parece necessário abordar com detalhes aqui o conteúdo de cada uma das séries e subséries utilizadas, pois isso se dará de forma gradual ao longo desta tese. Cabe apenas mencionar que, diferentemente do que se esperava, praticamente não há, nos 115 volumes presentes no APCBH, nem, em especial, nos 45 volumes da série de Concorrências Públicas<sup>15</sup>, registro de processos de concorrências públicas, processos de concessão, licitações ou permissões “a título precário” para a operação do transporte coletivo em Belo Horizonte. Isto é, há uma ausência documental do processo de permissão e regulação da operação do transporte. Ressalta-se aqui que, para a época abordada, as linhas de ônibus eram concedidas ou autorizadas de maneira formal e juridicamente “precária”. Esta permissão, do ponto de vista do direito administrativo, tem o atributo da precariedade porque o poder público poderia:

unilateralmente e a qualquer momento, modificar as condições iniciais do termo, ou mesmo revogar a permissão sem possibilidade de oposição dos permissionários, salvo se ocorrer abuso ou desvio de finalidade da Administração (MEIRELLES, 2008 p. 422).

Nesse sentido, o título precário facilitaria a maleabilidade do sistema e a maior ação do poder público sobre os empresários. Entretanto, os dados obtidos sobre os operadores da linha mostram que houve baixa taxa de saída ou renovação de operadores no período abordado, indicando que, na prática, houve pouca regulação do poder público sobre o transporte, como se verá no capítulo três. O capítulo quatro mostrará que quando o poder público se fortaleceu e teve como objetivo atuar sobre a regulação do sistema, utilizou a própria precariedade da concessão a seu favor, pressionando os empresários.

---

<sup>14</sup> As fotos estão organizadas por fundo, subfundo, série, subsérie e volumes em: <https://bit.ly/AEraDoOnibusBH> - [Base de Dados] – Fontes Primárias-> [1952-1982] - APCBH

<sup>15</sup> Mesmo possuindo correlação direta com a administração do transporte público, a série de concorrências públicas presente no APCBH não apresenta nenhuma concessão a título precário. De fato, em sua grande maioria, apresenta as compras e licitações realizadas pelo governo municipal para a implantação do sistema de trólebus – que vigorou entre 1953 e 1970 na cidade (OLIVEIRA, 2002, p. 57-58) -, além das compras e vendas de equipamento para operação do sistema de bonde, trólebus ou a frota de ônibus público, e concorrências para instalação de pontos de ônibus luminosos e correlatos. Apenas os últimos cinco volumes da série (AY.01.01.00-041 a AY.01.01.00-045) tratam de processos de licitação para operação de linhas de ônibus por agentes privados em Belo Horizonte. Essas licitações foram processos específicos de substituição da operação pública para privada de linhas já existentes que eram operadas pelo Departamento Municipal de Transporte Coletivo no fim da década de 1960 em Belo Horizonte (ver FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 223).



As fontes documentais encontradas, seus limites e contingências, determinaram assim o caminho da pesquisa que aqui se apresenta. Determinaram pelas ausências e presenças os fios narrativos que conduziram este texto. Cabe ressaltar novamente que não se pretendeu a realização de uma sistematização exaustiva e definitiva sobre o surgimento dos empresários de ônibus em Belo Horizonte, as estruturas societárias e patrimoniais de suas empresas, seus processos de compras, vendas, fusões e eventuais falências. Ainda que a base de dados aqui sistematizada permita que se dê os primeiros passos nessa direção, à pesquisa interessou demonstrar os mecanismos e contingências que estruturaram o desenvolvimento do sistema de transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte, seu processo de modernização operacional e empresarial e a construção política da representação de classe a nível nacional, capitaneada por esse empresariado local. A seção a seguir se propõe a estabelecer os instrumentos necessários para que o desenvolvimento econômico das empresas de ônibus possa ser observado.

## **1.2. Um breve arcabouço analítico para a dinâmica econômica do setor de ônibus urbano**

Para se analisar a trajetória do empresariado de ônibus urbano no Brasil, é necessário algum arcabouço analítico que possibilite enquadrar o formato e a dinâmica econômica dessas empresas dentro do contexto do desenvolvimento capitalista no país. Há uma série de abordagens possíveis, que vão desde a microeconomia neoclássica até a perspectiva marxista. Valemo-nos aqui do esquema analítico proposto pelo pesquisador francês Etienne Henry (1999a; 1999b) e já amplamente debatido em minha dissertação de mestrado (VELOSO, 2015, cap. 1). Em linhas gerais, Henry categoriza o desenvolvimento das empresas de transporte coletivo por ônibus pelo enfoque da crítica à economia política realizada por Marx, em cinco etapas sucessivas: (i) autoprodução; (ii) reprodução simples do capital; (iii) reprodução ampliada do capital; (iv) capitalização e expansão do serviço e (v) concentração e simultânea diversificação do capital.

A **autoprodução** é caracterizada por uma iniciativa simples, individual e não regulada de prestação do serviço de transporte de passageiros.

Não é necessário maior profissionalismo além dos conhecimentos básicos de direção e mecânica para produzir essa mercadoria-serviço. E, para vendê-la, basta ter um reconhecimento intuitivo

da demanda, aliado a um certo acesso aos mecanismos que permitam combinar receita diária e financiamento do veículo [...]. Do ponto de vista comercial, estas são as condições básicas da autoprodução de um serviço, diferindo muito pouco do que acontece em outras atividades comerciais ou artesanais (HENRY, 1999b, p. 388).

Essa atuação, como se verá, é mais facilmente identificada no ramo de transporte de cargas do que de passageiros. De fato, a autoprodução é um fenômeno que só é constatado no segmento de transporte coletivo quando há, em absoluto, ausência de sua oferta formalizada ou quando há uma pressão para novos entrantes diante de uma crise da capacidade de regulação do poder público, como foi o caso da crise do transporte irregular no Brasil no fim dos anos 1990. Camilo Cola, fundador da viação Itapemirim e presidente da Confederação Nacional dos Transportes na década de 1980, um dos personagens em enfoque nesta pesquisa, expressa sua percepção como empresário que transitou nos dois segmentos da seguinte maneira:

Os transportes rodoviários de carga, que tiveram um grande crescimento no país sobretudo a partir de meados dos anos 50, diferem do de passageiros num ponto fundamental: eles são regidos essencialmente pelas leis do mercado, travando-se, entre as empresas, grandes, médias e pequenas e os transportadores autônomos, uma crescente e aguerrida competição.

Não quero dizer que não haja concorrência no transporte de passageiros. [...] Os serviços de transporte coletivo por ônibus, entretanto, concedidos pelo Estado (e mesmo parcialmente explorados por ele, nas cidades), são minudentemente regulamentados e fiscalizados, além de estarem sujeitos a tarifas estabelecidas pelos poderes públicos. Já na movimentação rodoviária de mercadorias, que detém mais de dois terços do mercado nacional de cargas, inexistem linhas confiadas a uma ou mais empresas, pois todas elas (e também os autônomos) podem atuar em qualquer parte do território nacional. E há inclusive disputa de preços, em muitos casos verdadeiras guerras, embora tenha existido uma tabela de valores de referência para os fretes – sem ter, contudo, qualquer força impositiva (COLA, 1997, p. 200).

Isto é, o grau de dispersão da categoria e a diversificação da demanda por transportes de carga – tanto em tipo de mercadoria como em abrangência geográfica – permitiria, em algum grau, um simulacro de funcionamento de livre iniciativa e livre mercado. Em minha dissertação em 2015, pontuei que, do ponto de vista marxista, o estágio de autoprodução do desenvolvimento produtivo do transporte só acumula capital a partir da intensiva e extensiva exploração do próprio trabalhador autônomo:

Cabe aqui a reflexão sobre a natureza capitalista desse estágio de prestação do serviço. Do ponto de vista da formação de valor, a autoprodução impede que haja a apropriação de excedente não-pago, a mais-valia, e, portanto, acumulação no sentido capitalista clássico. Evidentemente, como ocorre com outros produtos artesanais e com o comércio, há uma margem de lucro que enseja a oferta do serviço. Ela pode se dar por meio da exploração de grandes demandas, por meio da regulação do preço acima do valor real de seu trabalho e também, recorrentemente, por meio do prolongamento exaustivo da própria jornada de trabalho. Em outras palavras, o ofertante do serviço compensará com volume de trabalho aquilo que não consegue obter em produtividade. (VELOSO, 2015, p. 33).

De fato, a jornada exaustiva de trabalho é uma das principais reclamações do caminhoneiro autônomo contemporaneamente<sup>16</sup> e esse fato é encontrado nos relatos tanto dos pioneiros que veremos no capítulo três, como no relato dos antigos perueiros, atuais permissionários do sistema de transporte suplementar de Belo Horizonte. A grande diferença para o enquadramento da trajetória dos empresários de ônibus que aqui veremos são as condições de oferta e demanda, em essência de desenvolvimento capitalista urbano, que permitiram o acúmulo de capital e a mudança de escala produtiva em determinado momento histórico. São essas condições, fundamentalmente, que tornaram possível o mito de “*self-made men*” do empresariado de transporte no século XX.

Depois da autoprodução, a fase seguinte é de **reprodução simples do capital**, caracterizada principalmente pela regularidade do serviço e a existência de trabalho assalariado. Nesse estágio, há a figura de um poder público com poderes específicos sobre a operação – no que pode variar de fiscalização e regulação até a própria operação pública do serviço – e a existência de itinerários e horários fixos de transporte coletivo acordados pela coletividade. Assim, os prestadores de serviço estão determinados e sua entrada e saída do mercado, teoricamente, está regulada por uma autoridade pública. O que caracteriza esse estágio como reprodução simples, e não ampliada, de capital é, justamente, a incapacidade de acumulação de recursos que permitam a expansão da empresa.

Henry argumenta que a limitação das empresas neste momento está relacionada, principalmente, à não internalização de custos e à dependência de mercados varejistas de peças e outros insumos. Para o autor, nesta etapa é comum ver apenas a parte da manutenção veicular internalizada e a contratação de uma pequena gama de funcionários que alternam com o empresário a função de dirigir o veículo. Atualmente, pode-se argumentar que o sistema de transporte coletivo suplementar de Belo Horizonte – herdeiro dos perueiros dos anos 1990 e regulado por permissão de operação a veículos individuais – está nesse estágio: a manutenção e compra de peças é feita de maneira cooperativa pelo Sindicato dos Permissionários Autônomos do Transporte de Passageiros de Belo Horizonte e Região Metropolitana – SINDPAUTRAS, a contratação de funcionários é permitida<sup>17</sup>, mas, em geral, o que se vê é o

<sup>16</sup> Segundo Lima (2018, p. 34), 14% da categoria de caminhoneiros tem uma jornada de trabalho semanal acima de 55 horas. Outros 29% trabalham mais do que 44 horas semanais.

<sup>17</sup> É permitida, pela SUMOB, a contratação de condutores auxiliares e de um número ilimitado de agentes de bordo e agentes de linha, mas essa prática é limitada pelo rendimento do sistema e pela própria regulamentação de que o condutor auxiliar apenas “complementa e dá continuidade ao trabalho do permissionário”. (Informação repassada verbalmente por um membro do SINDPAUTRAS e BELO HORIZONTE 2023, art. 46)

uso do trabalho familiar, justamente pela incapacidade de acúmulo de recursos. A forma de concessão do transporte, por meio de permissão de operação, impede legalmente o crescimento individual da frota e limita o permissionário a apenas o manejo cotidiano de seu veículo. No contexto histórico, abordado nesta tese, se verá que a diferença entre crescimento e estagnação de empresários ocorre, conceitualmente, entre aqueles que conseguem ultrapassar esta fase específica do desenvolvimento da empresa. Para isso, aspectos como crescimento da demanda e capacidade de atuação do poder público serão cruciais. O fundamental para se ter em mente nesta pesquisa é que a transição para a reprodução ampliada do capital neste contexto se dá por aqueles empresários que conseguem uma extração de valor de sua mercadoria maior do que a de seus concorrentes, isto é, auferem um lucro extraordinário. Isso significa, para o transporte coletivo do século XX, a exploração monopolista de demandas, a prática de sobrepreços, a exploração intensiva do trabalho e sua baixa remuneração. O caráter familiar do empreendimento de transporte coletivo, bem como o aspecto geográfico do monopólio do transporte será abordado de maneira transversal no capítulo três. Importa ressaltar que, uma vez que se configurou como prática generalizada, a organização familiar do empreendimento e o sobretrabalho não se apresentam, a nosso ver, como elementos suficientes para garantir a transição para um processo de reprodução ampliada de capital. Adiante abordaremos algumas das questões mais “gerenciais” da obtenção de vantagens comparativas.

**A reprodução ampliada do capital** no serviço de transporte coletivo por ônibus é a etapa seguinte abordada por Henry. Em minha dissertação argumento que:

O principal fundamento para a reprodução ampliada do serviço, neste enfoque, é a divisão entre a propriedade da empresa e seu processo produtivo. Em outras palavras, o definitivo descolamento do empresário/proprietário da empresa em relação à operação cotidiana do serviço. O proprietário deixa de ser motorista e/ou mecânico de seu serviço para passar a ser o administrador. Em teoria, à medida que a empresa se moderniza, a tendência é que esse distanciamento cresça mais e que prescindam também das atividades de gestão. Entretanto, o caráter familiar das viagens brasileiras e a importância das relações patrimonialistas com o Estado e paternalistas com os funcionários vão obscurecer essa lógica evolutiva de modernização (Cf. CANÇADO *et. al.*, 1999). O fundamental aqui, de qualquer forma, é que – uma vez separado do volante – o empresário busca garantir o capital para a reprodução cotidiana (simples) e para o investimento na atividade (ampliada). (VELOSO, 2015, p. 37)

Importante pontuar para a definição desse conceito é que o acúmulo e expansão de capital, nos termos deste esquema analítico, se dá ainda dentro do próprio sistema de transporte coletivo no qual está inserido a empresa. Henry (1999, p. 390) caracteriza essa fase do crescimento como a necessidade de expansão de frota, capacidade dos veículos e ampliação das instalações para manutenção. A expansão da operação para outros municípios é considerada uma outra fase, mais avançada, do desenvolvimento empresarial. Também é preciso deixar claro que a atividade

de transporte coletivo por ônibus pressupõe um custo de manutenção que implica na renovação regular da frota. Nesse sentido, há um “acúmulo” de capital que é voltado para a recomposição da deterioração do capital que, assim, ainda se enquadra na “reprodução simples” da atividade. Apenas quando é possível, de fato, expandir a frota, adquirir novas linhas – inexistentes ou operadas por outras empresas, é que se pode falar em expansão da atividade.

Fala-se aqui, então, da busca pelo monopólio de operação dentro do próprio município e – como se verá ao longo desta tese – esse fenômeno só ocorreu de maneira parcial em Belo Horizonte, nas regiões mais periféricas e com desenvolvimento urbano precário, porém acelerado.

Quando a expansão da atividade empresarial encontra o limite demográfico e geográfico do município, o caminho que a acumulação de capital pode assumir – dentro da mesma atividade – é de alcançar outros mercados. Se trata da etapa de **capitalização e expansão do serviço**. Nesse sentido, a criação de grupos empresariais com empresas atuando em diversos municípios é o principal fenômeno verificado. Ressalta-se aqui que a expansão do serviço em diversas “plantas de produção”<sup>18</sup> permite também um ganho de escala para o grupo empresarial, que pode reutilizar veículos mais velhos e precários em cidades menores com menor capacidade de fiscalização, utilizar as mesmas garagens e pessoal de manutenção para empresas que atuam em cidades limítrofes, além de realizar compras de insumo em escala que diminua o preço unitário. Esse processo de incorporação e atuação na operação do transporte coletivo em outros municípios será debatido no capítulo 4, apresentado como decorrência do processo de modernização empresarial pelo qual o empresariado de Belo Horizonte passa na década de 1980.

Além dessa expansão horizontal, na qual se replica o mesmo serviço em outras plantas de produção, o processo de expansão também é o da construção de cadeias verticais do processo produtivo. Assim, grandes empresas de ônibus passam a ser revendedoras de insumos e autopeças, proprietárias de distribuidoras de combustíveis e lubrificantes, e a atuar na compra e revenda de veículos, entre outras atividades correlatas, também acarretando em uma centralização do capital do setor. Dois casos emblemáticos ajudam a ilustrar esse processo que permite o ganho de escala, a redução dos custos de produção e, em especial, a opacidade dos

---

<sup>18</sup> “Um segundo nível de concorrência se dá pelo direito de estabelecer ‘plantas de produção’, isto é, o direito de poder ofertar o serviço com relativa exclusividade em uma área urbana, a partir de um mercado regulado. Esta foi, nas últimas décadas, a partir da consolidação da modernização do setor, a concorrência que atuou como principal fator nos diálogos e organização a nível nacional das empresas do setor.” (VELOSO, 2015, p. 22)

custos reais do processo produtivo para as autoridades públicas: o grupo Ruas, do empresário luso-brasileiro baseado na capital paulista, José Ruas Vaz, adquiriu em 2001 a maior indústria brasileira de carrocerias para ônibus – a CAIO Induscar (O PAPA DAS..., 2016). Já a CPI dos ônibus no Rio de Janeiro identificou que a corretora de imóveis responsável pelo aluguel das garagens de ônibus de diversas empresas cariocas era de propriedade de Jacob Barata Filho, o maior empresário de ônibus urbano do estado (DOCUMENTOS DA CPI..., 2018). De um ponto de vista mais abstrato, como se verá, para além da integração da cadeia produtiva, os processos de expansão e verticalização buscam articular investimentos com maior prazo de retorno e maior lucratividade à liquidez e alto giro de capital característicos do transporte coletivo por ônibus.

Por fim, a última etapa descrita no esquema analítico de Henry é a **diversificação de capital**, afeita a qualquer grupo empresarial que atinja determinado patamar de acumulação. Assim, é possível ver esses grupos investindo em outros ramos – desde segmentos próximos como o transporte de cargas, transporte rodoviário de passageiros ou transporte aeroviário – até setores alimentícios, da construção civil e do mercado financeiro. Essa dinâmica tem o mesmo propósito da anterior, de proporcionar maior rentabilidade para o capital acumulado na atividade de transporte coletivo. A diversidade de tempos de rotação e de taxa de lucratividade do capital também pode atuar de maneira complementar para o grupo empresarial, como se verá no caso da combinação transporte coletivo e construção civil. Cabe ressaltar que essa etapa, assim como as anteriores, tem contexto histórico específico. Nesse sentido, a expansão do setor para atividades do mercado financeiro, por exemplo, só ocorre a partir de meados da década de 1980, quando a conjuntura de inflação acelerada e antecipação de receita via vale-transporte permitem esse tipo de operação.

Por fim, cabe alertar que esse breve arranjo analítico apresentado não se constitui em uma “linha evolutiva” natural. De fato, é possível ver empresas de diferentes estágios de desenvolvimento convivendo no mesmo espaço urbano. É possível também encontrar empresas grandes cujas práticas remontam a uma lógica empresarial mais “arcaica” e familiar, afeita a geração de pioneiros do transporte que se apresentará no capítulo três. O mais importante é compreender que há, em geral, barreiras e escalas a serem vencidas para o desenvolvimento do empreendimento no transporte coletivo, e que as formas de remuneração do serviço, a relação com o poder público e a localização geográfica das linhas – dentro do contexto de aumento de demandas reais e potenciais – têm grande influência sobre a trajetória de uma empresa.

### 1.3.Sistemas de Mobilidade Urbana: hegemonias e transições

A fundamentação teórica desta pesquisa parte do entendimento de que a formação do espaço urbano está diretamente correlacionada com o desenvolvimento das terras urbanas em sua localização e inserção no todo da cidade. Também se conecta com o que será chamado aqui de atributo da *acessibilidade do território*, que se entende como principal característica decorrente da formação e transformação do conjunto de tecnologias, infraestruturas e organização econômica e social dos modos de transporte, que nesta seção será apresentado conceitualmente como Sistemas de Mobilidade Urbana.

O espaço produzido por uma coletividade humana se caracteriza como urbano por sua inserção em um todo mais amplo reconhecido como a cidade, que por sua vez é fruto de um processo histórico de acumulação, desenvolvimento e divisão do trabalho humano em sociedade. Nesse acúmulo histórico de complexificação da atividade humana, estar na cidade significa se colocar em uma intrincada cadeia de interdependência de relações sociais que constituem a reprodução social cotidiana. O aspecto econômico dessas relações é que permite visualizar de maneira mais clara essa interdependência: na cidade contemporânea pessoas se deslocam no espaço para realizar atividades produtivas e nesse processo consomem bens e serviços e dependem de uma série de outras atividades produtivas subsidiárias, que por sua vez exigiram também deslocamentos de pessoas e cargas. Tome-se um exemplo trivial e prosaico: o padeiro necessita, além dos fornos, outros maquinários e ferramentas e energia elétrica, da presença física dos seus insumos e de seus trabalhadores no local de produção para, assim, produzir pães e bolos. Além disso, para que o empreendimento dê resultados, necessita da presença física de seus consumidores, e estes só possuem renda para comprar pão em função de outra atividade produtiva por eles exercida e assim sucessivamente. Assim, como coloca Magalhães (2008, p. 18), a economia urbana é, por definição, eminentemente uma construção relacional.

Os espaços em que essas relações sociais se dão também são, eles próprios, uma manifestação relacional. Isto é, o espaço urbano só possui essa qualidade na medida em que está ligado ao todo ao qual é pertencente. A potência de relação desse espaço se expressa pelo alcance físico que as pessoas podem ter sobre todos os outros espaços urbanos a partir dele. Assim, tomados em conjunto, e somente dessa forma que, somados, esses espaços constituem um todo mais

amplo reconhecido como cidade. É no sentido da possibilidade de realização dessa conexão do espaço urbano com o seu todo circundante que se insere o atributo da acessibilidade na terra urbana. Flávio Villaça define a terra urbana a partir da localização e da acessibilidade nos seguintes termos:

A terra urbana só interessa enquanto ‘terra-localização’, ou seja, enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade. A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente necessário despendido em sua produção. Quanto mais central o terreno, mais trabalho existe despendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso (VILLAÇA, 1998, p. 74).

O atributo de acessibilidade é, então, a medida da integração do terreno ao todo urbano. Em algum grau, é possível argumentar que é o principal atributo mensurador de sua urbanidade. Há, além desta, dinâmicas locacionais especificamente urbanas que se sobrepõem e estimulam a acessibilidade: tais como economias de aglomeração, externalidades positivas de vizinhança, entre outros<sup>19</sup>. Mas, o que se busca ressaltar aqui é que a acessibilidade é um atributo relativo à localização que potencializa e dinamiza as formas de interação urbana de determinados espaços construídos.

A acessibilidade de um local é historicamente construída e se transforma ao longo do tempo, devido às condições de produção do espaço e às transformações do que chamaremos aqui de *Sistemas de Mobilidade Urbana*. Assim, a acessibilidade é ao mesmo tempo específica do local em questão – a possibilidade de acessá-lo fisicamente – como um elemento relacional à cidade: a facilidade com que se vai a um ponto da cidade a tendo como *origem* aquele local, ou se chega a este local, como *destino*, a partir de qualquer outro ponto da cidade como origem. Nesse sentido é um atributo que é determinado não só pelo conjunto da cidade ou pela localização geográfica da terra (suas coordenadas de latitude e longitude absolutas), como pelos elementos infra-estruturais, tecnológicos e sócio-econômicos da coletividade.

---

<sup>19</sup> A Economia de Aglomeração é um conceito basilar e histórico no campo da Economia Regional e Urbana. Trata, basicamente, do fato de que a aglomeração de atividades produtivas similares em determinado território gera um processo de causação circular cumulativa que impulsiona a atratividade dessas mesmas atividades. Nesse sentido, o compartilhamento da aquisição de insumos, infraestrutura e trabalhadores facilitam e estimulam a abertura de novos empreendimentos similares. Além desta há o que se chama de “transbordamento de conhecimento” entre as diversas unidades produtivas, sobre processo, produto e eventualmente, venda. Ainda que geralmente tratem da aglomeração do ponto de vista da oferta, é evidente que, em especial no espaço urbano, a aglomeração é alimentada por e facilita a atração de consumidores (ver CAPPELO, NIJKAMP, 2009 para um aprofundamento desta discussão conceitual).



Poderíamos buscar quantificar a acessibilidade a partir do tempo e do custo de transporte para realizar as relações cotidianas de produção. Entretanto, de maneira mais qualitativa, propomos aqui compreender o desenvolvimento da acessibilidade a partir da contínua reconfiguração de um Sistema de Mobilidade Urbana (SMU), isto é, de um conjunto de distintos elementos combinados que compõem um todo interrelacionado, possibilitando o acesso de pessoas e cargas aos diversos territórios de uma cidade.

O primeiro conjunto de elementos que compõe o SMU é a infraestrutura para o transporte, isto é, o conjunto de intervenções e alterações no espaço que configuram a existência de vias de circulação e espaço físico que permite que diversos modos de transporte transitem. Assim, a infraestrutura se caracterizará pela avenida asfaltada, com meio-fio e sistema de escoamento e drenagem, pelas calçadas e rampas para circulação de pedestres, pela via de terra batida na área rural, por trilhos e túneis que permitam a circulação do metrô, por trilhos e cabos elétricos aéreos pelos quais o bonde irá passar, ou mesmo pelo cais que permita embarque e desembarque em um sistema hidroviário.

O segundo conjunto de elementos do SMU é composto por tecnologias que configuram distintos modos de transporte. Desde as tecnologias mais básicas como o modo de transporte a pé até modos de propulsão por animais e propulsão automotora de veículos – carros, motos, bondes, metrô, ônibus, patinetes elétricos, entre um sem-número de exemplos. Se trata, então, das diferentes formas de deslocamento pelo espaço urbano que foram inventadas e ressignificadas ao longo dos séculos.

Por fim, de maior relevância, o terceiro conjunto de elementos do SMU é estruturado pelas relações sociais de produção e reprodução das atividades cotidianas que possibilitam que os modos de transporte sejam efetivados no dia a dia. Nesse sentido, buscamos nos referir a dois subconjuntos distintos. Por um lado, à organização social que demanda o deslocamento urbano e regional de pessoas e mercadorias, e que, portanto, configura pólos de geração e de atração de viagens. Instalações distintas como um conjunto habitacional, um campus universitário, uma fábrica de automóveis, uma padaria ou um cinema, cada uma inserida de maneira específica na rede de deslocamentos cotidiana e demandando e gerando deslocamentos específicos de pessoas e cargas. Por outro lado, nos referimos aqui às condições econômicas e sociais que permitem que determinados modos de transporte possam de fato ocorrer: tais como a existência de capital para o investimento e financiamento da operação de um sistema estruturado de ônibus; o conjunto de regulações realizadas pelo poder público em relação a um sistema de táxi

e sua real efetividade; a forma empresarial assumida por um sistema de bondes elétricos que permita sua contínua manutenção; a maneira pela qual carros e motos são produzidos e vendidos no varejo, e a miríade de oficinas e lojas de autopeças que permitem sua continuidade; as circunstâncias que permitem o deslocamento de carros com apenas um ou mais ocupantes; as plataformas contemporâneas de transporte individual motorizado de pessoas e cargas, como a Uber, entre outras. Assim, fala-se aqui da organização espacial, econômica, empresarial e institucional que se relaciona com e condiciona os modos de transporte.

A título de exemplo, comparemos a acessibilidade de um mesmo território em épocas distintas. Tome-se a rua Padre Pedro Pinto, principal via interna à regional Venda Nova, porção norte do município de Belo Horizonte. Durante a expansão de rotas comerciais de abastecimento para as Minas Gerais, no século XVIII, a rua fazia parte de um caminho em direção aos “currais da Bahia”, construída e transitada por tropeiros em seus muares (ARREGUY; RIBEIRO, 2008, p. 20). O território lindeiro à via se transformou quando a estrada passou a ter vendas e estabelecimentos de apoio que ensejaram um núcleo de povoação relativamente autônomo e que seguiu com um crescimento vegetativo nas décadas seguintes. Com a construção da nova capital de Minas no fim do século XIX, Venda Nova passa a se ligar produtivamente a Belo Horizonte, fornecendo principalmente alimentação hortifrutigranjeira em um deslocamento de 17 quilômetros, ainda feito majoritariamente por tração animal. Vê-se aqui o primeiro momento em que Venda Nova passa, de fato, a ter sua acessibilidade ligada a Belo Horizonte, ainda que neste momento, pelo tempo e esforço despendido nessa ligação, em virtude das condições de infraestrutura (a via) e tecnológicas (o transporte por tração animal), ainda fosse tratada como município limítrofe.

Essa acessibilidade muda com a construção da barragem da Pampulha, em 1936, e a abertura da Av. Antônio Carlos, ligando diretamente esta ao centro da capital mineira, em obra realizada por Juscelino Kubitschek em 1941. Além disso, na década de 1940 a população testemunha a implantação do famoso conjunto arquitetônico da Pampulha e do aeroporto, e Venda Nova é anexada a Belo Horizonte em 1948. Em 1947, a linha de bonde da Pampulha é inaugurada, além de, já por essa época, existirem pelo menos uma linha de ônibus até Venda Nova e duas até a Pampulha. Nesse momento, no início da aceleração dos processos de urbanização e industrialização pelos quais passará o Brasil, a região já passa a ser intimamente ligada à dinâmica econômica e social da capital mineira. Pelos avanços infraestruturais trazidos pelo poder público – abertura de vias e instalação de linha de bonde, a tecnologia de modo de

transporte pôde se implementar, pois havia também esse interesse por parte de empresários e passageiros. Assim, o conjunto de mudanças do Sistema de Mobilidade Urbana permite que a acessibilidade de Venda Nova aumente significativamente, diminuindo o tempo de deslocamento e tornando a região um local potencial de desenvolvimento habitacional e econômico.

Durante o processo de metropolização vivenciado por Belo Horizonte nas décadas seguintes, a região de Venda Nova terá sua integração ao todo conurbado da RMBH cada vez mais acelerada. Transformações infraestruturais como a duplicação da Av. Antônio Carlos e Pedro I nas décadas de 2000 e 2010, a ampliação da linha de metrô até a estação de Vilarinho, finalizada em 2002, a construção da Cidade Administrativa, em 2007, e da Linha Verde (MG-010), entre 2005 e 2009, a priorização do Aeroporto Internacional de Confins, no vetor norte da RMBH a partir de 2003, e a implantação do sistema de *Bus Rapid Transit* – BRT – em 2014, com três grandes estações de ônibus na região (Venda Nova, Vilarinho e Pampulha). A região deixou de ser a fronteira da expansão urbana para passar a ser parte integrada à capital. A forma principal de acesso de e para outras regiões à Venda Nova se transformou profundamente, e há uma tendência clara de predominância por carros e motos, ainda que o sistema de transporte coletivo tenha recebido grandes investimentos<sup>20</sup>. Isto é, ao longo de três séculos, o grau de conexão da região hoje conhecida como Venda Nova com seu entorno mudou de patamar qualitativo, ganhou escala e abrangência. De deslocamentos esparsos feitos por tração animal e uma dinâmica rural prosaica passou-se a um volume de dezenas de milhares de deslocamentos cotidianos feitos por veículos automotores, cujo raio de alcance para uma viagem de ida e volta no mesmo dia chega a uma escala de centenas de quilômetros. Assim, a integração de Venda Nova a Belo Horizonte e à Região Metropolitana é evidente. Pode-se, inclusive, avançar o argumento para sua integração com o território estadual, nacional e mundial, a partir de sua estratégica proximidade ao Aeroporto Internacional e a eixos viários relevantes.

O ponto central de um Sistema de Mobilidade Urbana é que, assim como tudo aquilo que é fruto da atividade humana, suas condições não são estáticas, não estão dadas *a priori* e são

---

<sup>20</sup> Segundo dados comparados das Pesquisas Origem-Destino de 2002 e 2012, o número de deslocamentos diários com origem na região de Venda Nova quase triplicou. A proporção de deslocamentos feitos pelo modo coletivo (ônibus e metrô) caiu de 43,4% para 27,5% enquanto a por modos individuais motorizados (carros e motos) subiu de 16,2% para 27,8%. Curiosamente, a proporção de deslocamentos ativos – a pé e por bicicleta – cresceu de 40,4% para 44,8%, mostrando um crescimento da dinâmica interna da própria região. Os dados da pesquisa origem-destino de 2019 não são comparáveis, mas, a se tomar pelo crescimento da frota de carros e motos neste século em Belo Horizonte, é razoável supor que a proporção de transporte individual motorizado continuou em sua trajetória ascendente. (ver AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO, 2012)

historicamente construídas, transformando-se ao longo do tempo. Assim, para compreender como os conjuntos de elementos de um Sistema de Mobilidade Urbana atuam, é fundamental uma perspectiva histórica. Para balizar a compreensão histórica da formação e sucessão dos diversos Sistemas de Mobilidade Urbana no processo de urbanização brasileiro, entende-se que cada período histórico foi marcado pela *hegemonia* de um modo de transporte sobre os demais. Valendo-se de maneira muito livre e fora de contexto desse conceito gramsciano, entende-se que o modo de transporte tem hegemonia em um sistema de mobilidade urbana quando não apenas é percebido como o principal modo de deslocamento<sup>21</sup>, mas quando é o modo que domina a dinâmica da vida cotidiana, submetendo todas as atividades urbanas e o processo de produção de espaço a seu ritmo, velocidade e abrangência. Essa predominância é exercida, assim como no conceito político clássico de hegemonia, por meios consensuais e meios coercitivos. Por exemplo, o espaço destinado ao transporte individual motorizado é coercitivo pois impede fisicamente que outros modos de transporte sejam implantados, ao mesmo tempo em que a centralidade cultural do carro é indiscutivelmente aspecto crucial do mundo contemporâneo e atua como elemento de consenso.

Ainda como um exercício de compreensão do conceito, tomemos como exemplo as transformações urbanas ocorridas em Paris na segunda metade do século XIX que foram definidoras das propostas urbanas para o Brasil nas décadas seguintes. Além da abertura de grandes vias e demolição das antigas vielas e becos resultantes de séculos de dinâmica de produção do espaço urbano cuja lógica central era o deslocamento a pé, Luís Bonaparte e o barão de Haussmann mudam, também, o revestimento das vias parisienses. De fato, a melhor pavimentação possível à época era o macadame – uma mistura de pedras, areia e materiais britados, inventada por John McAdam, em 1820, de onde deriva o seu nome. Como nota Marshall Berman, o macadame se generaliza como tecnologia nas cidades europeias na mesma época em que as grandes reformas urbanas de Haussmann se dão em Paris, no começo da segunda metade do século XIX:

O macadame, superfície com que foram pavimentados os bulevares, era notavelmente macio e fornecia perfeita tração para as patas dos cavalos. Pela primeira vez, corredores e condutores podiam, no coração da cidade, lançar seus animais em plena velocidade. O aperfeiçoamento das condições carroçáveis não só aumentou a velocidade do tráfego previamente existente, mas – como as rodovias do século XX farão em escala ainda maior – colaboraram para gerar um volume de novo tráfego mais intenso que o anterior, para além do que Haussmann e seus engenheiros

---

<sup>21</sup> É importante ressaltar que a percepção do modo de transporte como principal não advém, necessariamente, do fato de ele ser o modo majoritariamente usado pela população. A principal forma de deslocamento, captada por sucessivas pesquisas origem-destino decenais para a RMBH é, e continua sendo, a forma a pé, que em 2012 respondia por 35% de todas as viagens.

havam previsto. Entre 1850 e 1870, enquanto a população central da cidade (excluindo as novas áreas suburbanas) cresceu perto de 25%, de cerca de 1,3 a 1,65 milhão, o tráfego no interior da cidade talvez tenha triplicado, ou quadruplicado (BERMAN, 2007, p. 189).

Vê-se aqui a relação entre infraestrutura (as vias largas e o macadame), tecnologia de transporte (as carroças de tração animal) e as relações sociais de reprodução do transporte. O tráfego de veículos aumentou porque havia condições infraestruturais para tal, mas também porque o desenvolvimento econômico da Paris do século XIX incentivava e dependia da intensificação do fluxo de pessoas e mercadorias, tanto em quantidade como em velocidade. Não por acaso, é na França que o transporte público como um serviço regular surge em 1826, chamado de *Omnibus*, que em latim significa “para todos” (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 105). O fundamental aqui é ver que a relação entre esses três elementos proporciona o desenvolvimento e ampliação da acessibilidade do espaço urbano da metrópole francesa, mas que essa relação só se constitui inserida em um processo mais abrangente de reprodução ampliada do capital. Da mesma maneira, tomando-se a realidade brasileira do fim do século XIX e a condição de inserção de país periférico primário-exportador do Brasil, torna-se lógico que os sistemas de transporte urbano tinham baixo desenvolvimento no país, uma vez que a dinâmica econômica internacional à qual o país se ligava não priorizava a diversificação econômica urbana e regional da rede de cidades brasileiras.

Nesta pesquisa, parte-se da elaboração do conceito de Sistemas de Mobilidade Urbana para assim se construir uma periodização que será central para compreender o processo de formação do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte. Em linhas gerais, propõe-se três grandes períodos históricos: (i) A “Era dos Bondes” em que o bonde, em seus primórdios movido por tração animal, mas em seguida predominantemente por tração elétrica, era o modo de transporte hegemônico no SMU, um sistema que vigorou entre o último quartel do século XIX até 1945; (ii) a “Era dos Ônibus”, na qual o modo de transporte hegemônico e definidor da produção do espaço foram os ônibus, possibilitando e ampliando nesse sentido a produção de espaços periféricos com população suficiente para justificar a ampliação da oferta do sistema. Esse período vigorou, em linhas gerais, entre o fim da Segunda Guerra Mundial até meados da década de 1990, tendo o advento do Plano Real como um marco divisório; e (iii) a “Era dos Automóveis”, em que os veículos individuais automotores se tornam definitivamente hegemônicos e dominantes nos deslocamentos cotidianos e na consequente configuração do espaço urbano. Uma era que se iniciou em meados da década de 1990 e persiste até a atualidade. Sua principal característica em termos da conformação do espaço é o “estilhaçamento” e o espraiamento ainda mais amplo dos espaços de moradia e produção, cuja inserção pelo aspecto

da acessibilidade no todo urbano só é possível a partir de um acesso mais custoso e pontual, viabilizado pelo acesso individual motorizado. Como uma consequência de sua hegemonia e de seu modo de produzir espaço, a “Era dos Automóveis” deteriora a capacidade de reprodução dos sistemas de ônibus baseada nos moldes anteriores, de demanda solvável e receita por passageiro pagante, pois os novos territórios raramente justificam em termos de distância e custos a oferta de transporte coletivo financiado pela tarifa.

Um elemento é definidor de uma era quando a maior parte das dinâmicas sociais em análise em um determinado período histórico tem relação com o elemento em questão. Do ponto de vista da mobilidade urbana, nada pôde escapar ou deixar de responder – por ação ou omissão – à dinâmica de crescimento e afirmação dos sistemas de ônibus urbanos nas cidades brasileiras entre 1945 e a década de 1990. As eras também possuem primórdios, ascensão, apogeu e queda.

É a partir dos marcos temporais aqui estabelecidos, e dos mecanismos que construíram e minaram a hegemonia de cada modo de transporte no Sistema de Mobilidade Urbana de cada período, que a narrativa desta tese está estruturada. Nos interessa aqui, principalmente, a forma como o modo ônibus se afirmou no espaço nas décadas de 1970 e 1980, as bases em que se assentou e que foram parcialmente reformuladas com o vale-transporte, para assim compreender também o enraizamento histórico da longa e persistente crise atual deste modo de transporte. Em outras palavras, essa tese busca trazer à luz como a consolidação de formas de compreensão e atuação de determinado segmento de classe pode lidar com dinâmicas e pressupostos que já deixaram de valer. Tal qual Mr. Jones, o interlocutor de Bob Dylan na canção sessentista “*Ballad of a thin man*”, os fatos e as dinâmicas se manifestam sem que ainda seja possível perceber sua natureza. Seus instrumentos de análise e ação ficaram no passado, todos elementos que balizam sua percepção do mundo parecem ser de uma era anterior, incongruentes com os dilemas atuais. Há algo acontecendo, as estruturas se movem, mas o empresariado não sabe fornecer respostas. Ou saberão?

#### **1.4. Breve comentário sobre a dinâmica da urbanização brasileira no século XX.**

Não se pode abordar o desenvolvimento do transporte coletivo por ônibus em nenhuma grande cidade brasileira sem se levar em consideração o enorme, contraditório e multifacetado processo de urbanização pelo qual passou a sociedade brasileira ao longo do século XX. A fase da urbanização em análise aqui pode ser entendida como a etapa “intensa e espacialmente

concentrada” da formação dos espaços urbanos brasileiros (MATOS, 2012, p. 9), e da afirmação do urbano e industrial como centrais para a reprodução ampliada do capital. Em um tema em que o senso comum do imaginário da população é frequentemente tido como verdadeiro, não é demais ressaltar aqui a compreensão de que o processo de formação das cidades no território brasileiro não é um fenômeno apenas do século XX, iniciando-se juntamente com a colonização do século XVI. O que se busca enquadrar nesta seção é o momento da mudança de escala, velocidade e significado desse desenvolvimento.

Cabe também pontuar, para o enquadramento deste debate, que o porte populacional das cidades em análise, mesmo durante o século XX, deve ser observado sem o anacronismo de um mundo com 8 bilhões de habitantes em 2023. Isto é, núcleos urbanos com 10 mil, 20 mil e 50 mil habitantes tiveram papel muito mais central para a dinâmica econômica de um território no Brasil do que teriam, por óbvio, contemporaneamente. Assim, o crescimento pretérito das cidades deve ser analisado sob a ótica da formação de redes urbanas de fluxos de pessoas, trabalho e mercadorias, em que os territórios são observados a partir de sua força de atração populacional, de comando sobre capital e trabalho, que possuíam em seu tempo histórico<sup>22</sup>.

Em termos de velocidade e contingente populacional, a etapa da urbanização brasileira que tem seu ponto de inflexão em 1930 foi o maior fenômeno do tipo a ocorrer no planeta durante o século passado. Entre 1940 e 1980, o Brasil inverte sua composição rural-urbana, passando de uma taxa de urbanização de 26,35% para 68,86% nesses 40 anos. Como constata Milton Santos (2008, cap. 3), os países do chamado “mundo desenvolvido”, em geral, demoraram mais de 100 anos para realizar essa inversão rural-urbana. Os poucos países que passaram por essa mudança de taxa na mesma velocidade que o Brasil no século XX, como a antiga Iugoslávia, não mobilizaram o mesmo contingente populacional. No século passado, nenhum país em processo de urbanização atravessou essa transformação envolvendo uma massa tão alta de pessoas em números absolutos como o Brasil, em cujo território passou-se de 11 milhões para 82 milhões de pessoas vivendo em cidades entre 1940 e 1980. Essa taxa e volume evidentemente são menores que os processos contemporâneos vividos na China e na Índia e outros países do

---

<sup>22</sup> “Sociedades agromercantis produziram cidades e vida de relações complexas no Brasil, nas Américas e na Europa no século XVIII, de acordo com a complexidade socioespacial possível desse tempo. Cidades com 10 ou 20 mil habitantes, sobretudo se articuladas em rede urbana, possuíam dinamismo tanto na Europa quanto no resto do mundo. sim, tecer comparações entre tamanhos de cidades da modernidade e cidades de 150 ou 200 anos atrás é anacronia imperdoável. Afinal o que era uma cidade de 20 mil habitantes no século XVIII? Era comparável com cidades da atualidade de mesmo tamanho, depois de o mundo sextuplicar seu tamanho populacional? É evidente que tais comparações são simplistas. No passado pré-industrial, atividades mobilizadoras de população estavam, em sua maioria, instaladas fora das cidades.” (MATOS, 2012, p. 10-11)

sudeste asiático, mas colocam em perspectiva a magnitude do processo de organização física e social do espaço que a expansão das cidades acarretou. Se, em escala nacional, a cidade que mais representou esse processo é São Paulo, não se pode ignorar a importância regional das aceleradas taxas belo-horizontinas em um contexto de relativo esvaziamento populacional e fragmentação econômica de Minas Gerais, como se pode constatar pela tabela a seguir.

**TABELA 5 - TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO – ÁREAS GEOGRÁFICAS E PERÍODOS SELECIONADOS**

Taxas anuais de crescimento demográfico - áreas demográficas e períodos selecionados						
Período	Brasil	Brasil urbano	Minas Gerais	RMBH	BH	São Paulo (município)
1920-1940	1,50%		0,70%		6,91%	4,23%
1940-1950	2,34%	5,60%	1,41%	3,55%	5,25%	5,18%
1950-1960	3,17%	5,46%	2,50%	5,94%	6,99%	5,70%
1960-1970	2,90%	5,17%	1,58%	6,32%	5,94%	4,57%
1970-1980	2,51%	4,48%	1,60%	4,52%	3,73%	3,69%
1980-1991	1,77%	3,50%	1,30%	2,53%	1,27%	1,04%
1991-2000	1,61%	1,76%	1,42%	1,95%	1,03%	0,87%
2000-2010	1,18%	1,57%	0,93%	1,04%	0,59%	0,79%

Fonte: Elaboração do autor a partir de dados populacionais em IBGE (2020) e SANTOS (2008).

Pelos dados se torna claro que Belo Horizonte capitaneou o crescimento urbano de Minas Gerais justamente até a década de 1970. A partir daí as taxas mineiras de crescimento são maiores que as de sua capital, mas ainda menores que o crescimento da região metropolitana, mostrando um grau de concentração da centralidade belo-horizontina e seu entorno. Outro fato notório que a tabela apresenta é o impressionante crescimento da população urbana no Brasil entre as décadas de 1940 e 1980. A região sudeste concentra boa parte desse crescimento a partir do dinamismo industrial paulista, mas, como se vê, a partir da década de 1960 o processo de macrocefalia deste município começa lentamente a ceder. Para fins de nosso objeto de pesquisa, entretanto, o que cabe pontuar é justamente a dinâmica urbana que Belo Horizonte e seu entorno protagonizaram em um estado cuja dispersão da rede urbana e de seus níveis de centralidades é alta desde o século XVIII. Ao contrário de boa parte dos estados brasileiros, em que a região metropolitana de suas capitais chega a concentrar até 50% da população estadual, Belo Horizonte e seu entorno nunca atingiram esse patamar de atração econômica e populacional. Mesmo assim, tiveram crescente papel demográfico no estado, como se pode ver pela tabela a seguir:



**TABELA 6 - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DE BELO HORIZONTE E DA RMBH<sup>23</sup> NA POPULAÇÃO TOTAL DE MINAS GERAIS – 1940-2010**

Participação relativa de Belo Horizonte e da RMBH na população total de MG e da RMBH						
Ano	MG	RMBH (34 municípios)		Belo Horizonte		
	Habitantes	Habitantes	% em MG	Habitantes	% em MG	% na RMBH
1940	6.763.368	368.784	5,5%	211.377	3,1%	57,3%
1950	7.782.188	522.919	6,7%	352.724	4,5%	67,5%
1960	9.960.040	931.283	9,4%	693.328	7,0%	74,4%
1970	11.645.095	1.719.490	14,8%	1.235.030	10,6%	71,8%
1980	13.651.852	2.676.392	19,6%	1.780.855	13,0%	66,5%
<b>Varição 1940-1980</b>	<b>6.888.484</b>	<b>2.307.608</b>	<b>14,2%</b>	<b>1.569.478</b>	<b>9,9%</b>	<b>9,2%</b>
1991	15.731.961	3.522.907	22,4%	2.020.161	12,8%	57,3%
2000	17.866.402	4.358.171	24,4%	2.238.526	12,5%	51,4%
2010	19.597.330	4.883.970	24,9%	2.375.151	12,1%	48,6%

Fonte: Elaboração do autor a partir de IBGE (2020).

Como se pode ver, durante o século XX, a participação da população da RMBH no total do estado não chega a 25%. Cabe pontuar que até o censo de 1960, é a capital mineira que capitaneia esse crescimento, com taxas de crescimento maiores que as de seu entorno. A partir desse momento, e de maneira mais acelerada desde a década de 1980, o entorno metropolitano cresce mais do que a capital. Para isso, contribuiu o crescimento dos municípios limítrofes e do espaço conurbado que transborda a mesma dinâmica que ocorria na periferia da capital: terrenos baratos, sem infraestrutura urbana, cuja possibilidade de ocupação era facilitada por mediadores (cf. COSTA, 1983). Chama-se a atenção para o crescimento de Ribeirão das Neves, Contagem, Santa Luzia, Ibirité e Betim nesse momento. Para o foco desta pesquisa, não é demais ressaltar o volume de mais de 2,3 milhões e 1,5 milhão de novos habitantes nos espaços da RMBH e de sua capital, respectivamente, e que passaram a necessitar de serviços e infraestrutura urbana nessas quatro décadas.

O ponto central dessa dinâmica demográfica, para os fins dessa pesquisa, é compreender o significado social e econômico desse volume populacional que acessa o espaço urbano e que dependerá principalmente da centralidade belo-horizontina para sua reprodução cotidiana.

<sup>23</sup> Os 34 municípios correspondem à composição de 2010 da RMBH. Sabe-se que vários destes emanciparam-se ao longo do século XX e que houve adesões desde a criação da RMBH, em 1973, especificamente nos anos de 1989, 1993, 1997, 2000 e 2002. Entretanto, mesmo compreendendo que a dinâmica de polarização era diferente, para fins de recorte demográfico optou-se pela uniformidade do recorte contemporâneo. Os municípios em questão são: Baldim, Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima, Nova União, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano.

Como se verá, são justamente as linhas de ônibus para os espaços periféricos, subdimensionadas, que permitirão esse espraiamento populacional e, como consequência, serão base do crescimento econômico de várias empresas de ônibus que possuirão uma demanda crescente ano a ano. É também a própria questão do crescimento em maior ritmo da região metropolitana que leva os poderes públicos a buscarem soluções institucionais para esse fenômeno. Assim, no contexto do preparo institucional federal e estadual para um arranjo metropolitano, a experiência da METROBEL como gestora unificada das linhas municipais e intermunicipais da RMBH, que será narrada no capítulo quatro, será um ponto crucial de inflexão na própria trajetória do empresariado aqui em análise.

Por fim, cabe também apontar para as taxas de crescimento populacional após 1980 que, apresentando uma queda significativa de seu ritmo, contrariam as bases de crescimento de demanda solvente que estruturaram historicamente os sistemas de ônibus nas metrópoles brasileiras. Essa crise de financiamento do sistema não é o objeto em análise nesta pesquisa, mas compõe o contexto a partir do qual se debruça sobre a trajetória histórica desses atores.

Evidentemente, ainda que sejam o ponto de partida, a urbanização não é explicada ou demonstrada apenas em números – o crescimento populacional do Brasil e seu crescimento urbano mais acelerado em paralelo. Trata-se de um fenômeno que mudou a forma de organização da sociedade, a forma como os habitantes do país compreendem o tempo cotidiano, o ritmo, as relações sociais, as relações de produção e os mecanismos de reprodução da vida. Como constata Gouvêa, na diversa gama de interpretações sobre esse fenômeno, há autores que o compreendem como

resultado da ação conjunto de três fatores: a queda do índice de mortalidade nas cidades, que acelerou o crescimento vegetativo da população urbana, apesar da diminuição da taxa de crescimento demográfico; os fluxos migratórios do campo, provocados por fatores de estagnação ; a expansão da rede de transporte rodoviário que, ao interligar sucessivamente novas áreas à economia de mercado, ocasionou um intenso processo de migração que apresentou configurações diferenciadas ao longo do tempo. (GOUVÊA, 1992, p. 34)

A queda da mortalidade ainda será acompanhada por uma inércia da taxa de fecundidade que propiciará um crescimento maior por algumas décadas. A vida cotidiana dessas famílias com suas necessidades habitacionais, de cuidados e trabalho, também passará por mudanças concretas. A cidade e seu significado mudam. Nesse sentido, é necessário destacar do processo de urbanização a maneira como este foi catalisado pela consolidação do modo rodoviário como forma hegemônica de transportes no país. A vida passa a ser reproduzida a partir de uma nova escala geográfica, tanto urbana como regionalmente, cujo modo rodoviário sustentador é

predominantemente o ônibus coletivo e popular, enquanto o carro individual é ainda extremamente elitizado. É a “ônibusurbanização” brasileira, para citar o termo cunhado por Anísio Brasileiro e Etienne Henry (1999, p. 24). Na escala regional, há o surgimento de grandes empresas de ônibus rodoviário baseadas em rotas extensas, ligando o Nordeste e Minas Gerais aos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, como é o caso da Viação Itapemirim, de Camilo Cola, como se verá no capítulo três, que atuam como causa e consequência desse desenvolvimento. Na escala urbana, as linhas de ônibus até a periferia consolidam, lentamente, a figura do empresário da viação como um importante ator político na tessitura da cidade.

Para compreender o surgimento desses personagens é preciso, antes, compreender o declínio do modo de transporte hegemônico anterior, o bonde, e é esse tema que será tratado no capítulo a seguir.

## CAPÍTULO 2 – CIDADE DENSE: REFLEXÕES SOBRE O SURGIMENTO, ASCENSÃO E QUEDA DO BONDE NA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

*“A manhã da segunda-feira começava morna e límpida, com o sol já aceso nas pedras do calçamento.*

*O bonde ia deixando para trás operários que vinham a pé para a cidade com as suas pastas de ferramentas ou marmitas embrulhadas debaixo do braço. O condutor iniciara mais cedo o seu dia de trabalho e ali estava levando outros homens para o serviço. Tinha o uniforme bastante desbotado, com muitos remendos nas mangas e na gola do paletó, mas dava a impressão de asseio.” Wander Piroli –*

*Manhã Seguinte – 1959*

O objetivo principal da pesquisa apresentada nesta tese é compreender a maneira pela qual o empresariado de ônibus urbano se formou e se consolidou como categoria atuante nos rumos da política de transporte local, regional e nacional. Para começarmos a abordar a questão, entretanto, é necessário dar um passo atrás para enquadrar o contexto urbano, econômico e político que propicia a expansão dos ônibus como modo de transporte hegemônico nas cidades brasileiras. Assim, é fundamental delinear algumas das características do modo de transporte coletivo hegemônico anterior, que dará lugar às numerosas frotas de ônibus: os bondes elétricos.

Em especial, o que se buscará neste capítulo é traçar a dinâmica de acessibilidade urbana propiciada pelos bondes e os seus limites, por cujas fissuras o ônibus se afirmou. Além disso, é fundamental repassar a trajetória de decisões políticas que levaram à derrocada do modo ferroviário também no espaço urbano, em paralelo ao que ocorria na dinâmica de integração regional e nacional do mercado. Por fim, o modo econômico pelo qual o bonde se viabiliza no espaço urbano apresenta profundas diferenças em relação aos ônibus, e a compreensão dessa distinção também é fundamental para entender as bases sobre as quais se estabeleceu o processo de urbanização brasileiro.

### **2.1. Bondes elétricos: infraestrutura, capital estrangeiro e espaço urbano**

Na década de 1880, no Brasil, apenas seis cidades possuíam sistemas de bondes, ainda por tração animal: Salvador, São Paulo, Recife, Rio de Janeiro, Belém e Porto Alegre (STIEL, 1984; BRASILEIRO, HENRY, 1999, p. 115). Em um país com mais de 90% de sua população

de 10 milhões de pessoas vivendo em áreas rurais<sup>24</sup>, a divisão social e espacial das atividades na maioria dos nucleamentos urbanos não atingia um grau de diferenciação geográfica e complexidade em que se fazia necessária a existência de um sistema de transporte coletivo para dar maior velocidade e abrangência às distâncias percorridas. Note-se que nessas cidades, considerando-se os diversos modos de transporte possíveis então, o modo predominante era o deslocamento a pé, essa era a principal tecnologia, secundada pelos veículos com tração animal. Diante desses elementos, a abrangência do espaço urbano ocupado e comandado pelas cidades era menor, e os deslocamentos necessariamente mais curtos.

A passagem do século XIX para o XX no Brasil se estabelece como primeiro ponto de transição dos sistemas de mobilidade urbana, quando começam a se disseminar nas grandes cidades europeias e norte-americanas os sistemas de bondes elétricos. No Brasil, esse serviço é inaugurado no Rio de Janeiro em 1892, em Salvador, em 1897, em São Paulo e Manaus em 1899 e em Belo Horizonte, em 1902 (cf. BRASILEIRO, HENRY, 1999, p. 117).

A precocidade de instalação deste serviço em Belo Horizonte, em comparação com seu porte populacional e importância econômica se dá pelo fato de a cidade ter sido planejada como capital de Minas Gerais e, portanto, receber significativo aporte de capital público. Como se verá, a gestão e operação do sistema se alternará entre capital público, privado nacional e internacional em seus 61 anos de operação, uma exceção em relação aos outros sistemas no Brasil, geralmente capitaneados apenas pelo capital internacional. Em 1902, o sistema é implantado a partir do capital privado, pela Companhia Ferro-Carril Belo Horizonte, mas operado diretamente pela Prefeitura até 1912 (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 42).

Para os padrões populacionais e urbanos da época, o bonde figurava como um serviço de transporte coletivo de média capacidade, e que necessita de uma infraestrutura fixa instalada para poder operar: no solo, trilhos, e no ar, fios para conduzir eletricidade, isto é, era necessário um considerável aporte inicial de capital para que os serviços se iniciassem. Os veículos operados e suas peças de reposição, muitas vezes, não eram fabricados nacionalmente, sendo sua aquisição mais dispendiosa (MORRISON, 1989).

A energia elétrica como força motriz das atividades econômicas e cotidianas da sociedade estava ainda em seus primórdios, gerando um enorme mercado em potencial para as empresas

---

<sup>24</sup> Conforme apresentado por Milton Santos (2008, p.23), o censo de 1872 constava 900 mil pessoas vivendo em cidades (9% da população da época). Em 1890 o número sobe para 1,3 milhão, mas a proporção permanece.

e capitais que detinham o domínio e a experiência desse tipo de tecnologia. De fato, é fundamental ressaltar que a difusão da energia elétrica é uma das bases fundantes da segunda revolução industrial e de suas profundas consequências sociais. Uma tecnologia de propósito geral, nos termos de Freeman e Louçã (2001), que, por sua própria natureza, reestrutura todo o processo produtivo anteriormente existente. A instalação de um sistema de bondes elétricos demanda grande infraestrutura física e complexidade tecnológica e, conseqüentemente, um grande volume de recursos financeiros para sua implantação. Nesse sentido, Regina Pacheco (1992, p. 207) constata para o município de São Paulo, bem como Brasileiro e Henry (1999, p. 85) o fazem de forma mais geral para o Brasil, que a instalação dos sistemas de bondes elétricos normalmente se deu como contrapartida para a entrada de empresas de capital estrangeiro, que buscavam o monopólio em serviços de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica<sup>25</sup>. Nesse sentido, o interesse no sistema de transporte é secundário, inclusive devido ao baixo retorno financeiro dado pela tarifa, e essa questão gera uma impossibilidade crônica de expansão da capacidade dos bondes de se sustentarem por conta própria ao longo da primeira metade do século XX. O próprio financiamento da operação se dava de maneira subsidiada pela energia elétrica, de forma que o primeiro reajuste tarifário dos bondes em Belo Horizonte se deu apenas em 1928, 26 anos após a concessão (DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE, 1962, p. 17; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 82). Em São Paulo, em troca da extensão do prazo de monopólio nos serviços elétricos, em 1909 a concessionária Light reduz as tarifas para o nível de 1900:

Em 1909, a família Guinle conseguiu entrar no mercado, oferecendo uma tarifa mais baixa do que a Light para o setor elétrico. Esta última, então, fez um acordo com Prefeitura para não ter que partilhar o setor de energia elétrica. Para manter o monopólio, a Light alterou o contrato inicial de bondes, alegando que o fazia para beneficiar a população da cidade, em troca do monopólio no setor elétrico. A tarifa foi unificada em duzentos réis, a mesma de 1900, assim permanecendo até 1947. (VITTE, IMAEDA, 2007, p. 70).

Vale ressaltar que o aumento tarifário citado ocorre justamente um ano depois da concessionária entregar a operação do serviço para a Prefeitura Municipal, isto é, dentro de um contexto em que a administração pública viu a necessidade de correção do déficit financeiro gerado pelo sistema.

---

<sup>25</sup> Segundo Brasileiro e Henry (1999, p. 85-6), das 44 cidades que implementaram serviços de bonde elétrico entre 1892 e 1930, 23 (52%) se deram por inversão de capital estrangeiro, 19 (43%) por inversão de capital privado nacional e 2 (4,5%) por capital público. Ressalta-se que a maior parte das cidades com capital nacional foram de pequeno porte, como Caxambu, Lavras e Petrópolis. O capital estrangeiro se instalou em cidades como Belém, São Paulo, Santos, Porto Alegre e Rio de Janeiro. O capital público foi constatado apenas em Guaratinguetá-SP e Sacramento-MG.

Essa insuficiente capacidade de inversão de capital para a expansão contínua do transporte público, em termos autossustentados, isto é, gerados pela receita tarifária do sistema, em um cenário em que a tecnologia automotiva não tinha condições para se disseminar, acarretou em uma concentração populacional relativamente elevada nas cidades com grandes taxas de urbanização, como São Paulo e Rio de Janeiro. Como constata Teresa Caldeira para São Paulo:

Uma das principais causas de concentração da cidade [de São Paulo] era que o transporte coletivo baseava-se no sistema de bondes, que requeria instalações caras e, portanto, expandia-se lentamente. Porque esse sistema cobria apenas uma pequena área da cidade, era difícil desalojar os moradores pobres do centro da cidade, onde trabalhavam. O lançamento de um sistema de ônibus, associado à progressiva abertura de novas avenidas, possibilitou a expansão da cidade em direção à periferia (CALDEIRA, 2000, p. 217).

A mesma dinâmica é verificada para Belo Horizonte, por Berenice Guimarães:

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 de trabalho, em virtude da dificuldade e do preço do deslocamento (GUIMARÃES, 1991, p. 122).

Jeffrey Adelman, em seu estudo sobre o desenvolvimento urbano de Belo Horizonte, constata mais especificamente essa relação inicial do desenvolvimento do sistema de bondes, sua política de preços e baixa abrangência, com o processo de ocupação do espaço urbano que pressionava os pobres para o centro da cidade:

Not only did the city's elite enjoy the best streetcar service but many of them paid less for that service than other residents of the capital. As previously noted, civil servants received coupons that allowed them to ride the streetcars for half-fare. The price of a streetcar ride for the workingman, denied this privilege, absorbed a relatively large chunk of his daily wage. Thus, for example, in 1910 a low-level government clerk paid 1.3 percent of his daily wage to travel downtown and home again while a day-laborer yielded up to 5 percent of his daily earnings to do the same. [...] it is reasonable to assume, given the slow expansion of the streetcar system and the relatively high cost of travel on it, that most workers in Belo Horizonte made limited use of public urban transportation. ***Thus the expense of streetcar travel and the inadequate service of the system compelled the capital's working classes to live as closely as possible to the urban core***<sup>26</sup> (ADELMAN, 1974, p. 102, grifos nossos).

---

<sup>26</sup> Em uma tradução livre para o português: “Não apenas a elite da cidade usufruía do melhor serviço de bondes, como muitos deles pagavam menos por esse serviço do que os outros residentes da capital. Como já referido, os funcionários públicos recebiam cupons que lhes permitiam viajar nos bondes pela metade do preço. O preço de uma viagem de bonde para o trabalhador comum, a quem este privilégio era negado, absorvia uma parte relativamente grande do seu salário diário. Assim, por exemplo, em 1910, um funcionário público de baixo nível pagava 1,3% do seu salário diário para viajar até ao centro da cidade e regressar a casa, enquanto um trabalhador comum diário chegava a pagar 5% do seu salário diário para fazer o mesmo. [...] é razoável supor que, dada a lenta expansão do sistema de bondes e o custo relativamente alto de viajar nele, a maioria dos trabalhadores em Belo Horizonte fazia uso limitado do transporte público urbano. Assim, o custo das viagens de bonde e o serviço inadequado do sistema obrigaram as classes trabalhadoras da capital a viver o mais próximo possível do núcleo urbano.”

Os estudos citados, ainda que não tenham como tema principal a questão do transporte público e sim da dinâmica habitacional da primeira metade do século, em Belo Horizonte e São Paulo, demonstram aqui o argumento central da acessibilidade, como conceituado no primeiro capítulo desta tese. O sistema de mobilidade urbana disponível então, cujo modo de transporte hegemônico era o bonde, era incapaz de produzir uma acessibilidade territorialmente abrangente, de maneira que a crescente população urbana se via cronicamente concentrada em um espaço urbano mais limitado, esse sim com alto grau relativo de acessibilidade, para garantir a reprodução cotidiana da cidade. Note-se aqui que, como ressalta Adelman, não se trata apenas do fato de um sistema de transporte efetivamente abranger, fisicamente, um território, mas também da capacidade econômica da população em acessá-lo, contribuindo para a restrição da acessibilidade.

Mesmo quando a população se via apartada do que era considerado o centro da cidade, sendo necessário um deslocamento mais amplo, essa ocupação ainda se dava na zona imediatamente contígua ao centro e que, hoje, poderia ser dita como “pericentral” em Belo Horizonte. Os trabalhadores que ocupavam o bairro Carlos Prates, uma colônia inicialmente agrícola em processo crescente de urbanização, reivindicavam, ainda em 1911, nos seguintes termos uma linha de bonde, que foi inaugurada em 1915:

Os trabalhadores moram nos subúrbios 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 fáceis de comunicação, entre suas moradas e a oficina de trabalho (jornal O Estado de Minas, 1914, p. 1 citado em FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 62).

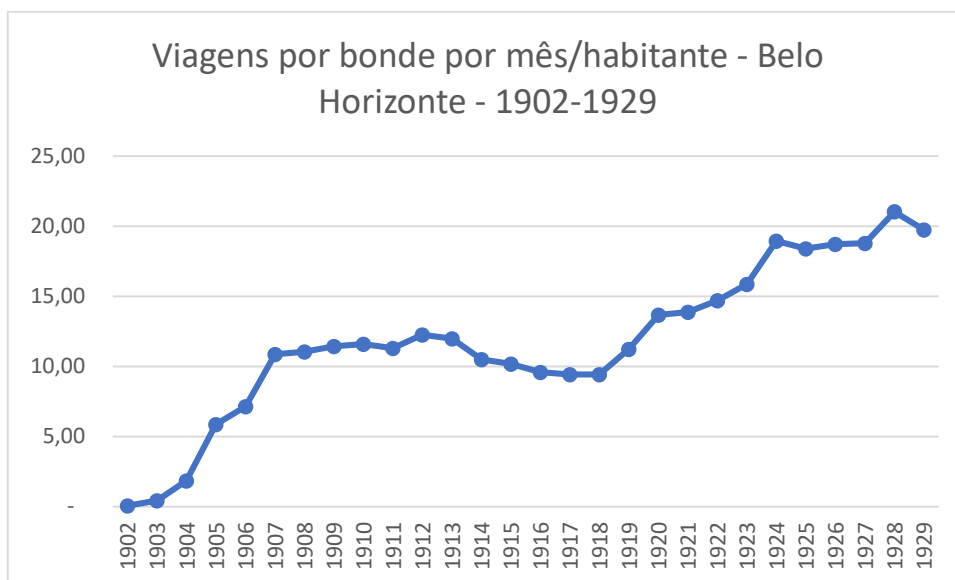
No início do século XX, as taxas de crescimento urbano anuais eram de 14% em São Paulo, que transita de 64.934 habitantes 1890 para 239.820 em 1900, 579.033 em 1920 e 1.060.120 em 1934, e de 9,6% em Belo Horizonte, que em outra ordem de grandeza passa de 13.472 habitantes em 1900 para 40.635 em 1912, 55.563 em 1920 e 214.307 em 1940 (SINGER, 1968, p. 58, 221, 257). Assim, em um contexto de baixo desenvolvimento do sistema, a principal solução para a população de baixa renda em expansão eram os cortiços e, crescentemente, as favelas. Mesmo que à margem do mercado formal de habitação, essa população trocava a possibilidade de moradias mais amplas e salubres, porém distantes, pela chance de morar perto do centro da cidade. Em outras palavras, trocavam espaço por acessibilidade, em um dos



aspectos centrais do mercado informal de solo urbano, conforme já notado por Pedro Abramo (2007, p. 38)<sup>27</sup>.

Os dados primários de população e disponibilidade do serviço de bondes que esta pesquisa buscou compilar mostram, também, como a dinâmica de expansão do sistema era cronicamente insuficiente, ainda que esta fase da urbanização lidasse com ordens de grandeza populacionais bem menores daquelas que serão constatadas no pós-guerra. Para avaliar a forma como a população belo-horizontina se relaciona com o desenvolvimento dos sistemas de transporte coletivo, criou-se um indicador de número de viagens por habitante por mês, isto é, divide-se o total informado de passageiros transportados no ano por doze, e esse valor é dividido pela população total estimada para o ano em questão. Assim, obtém-se a seguinte dinâmica:

**GRÁFICO 1 - QUANTIDADE MÉDIA DE VIAGENS REALIZADAS POR BONDE, POR MÊS/HABITANTE – BELO HORIZONTE – 1902-1929**

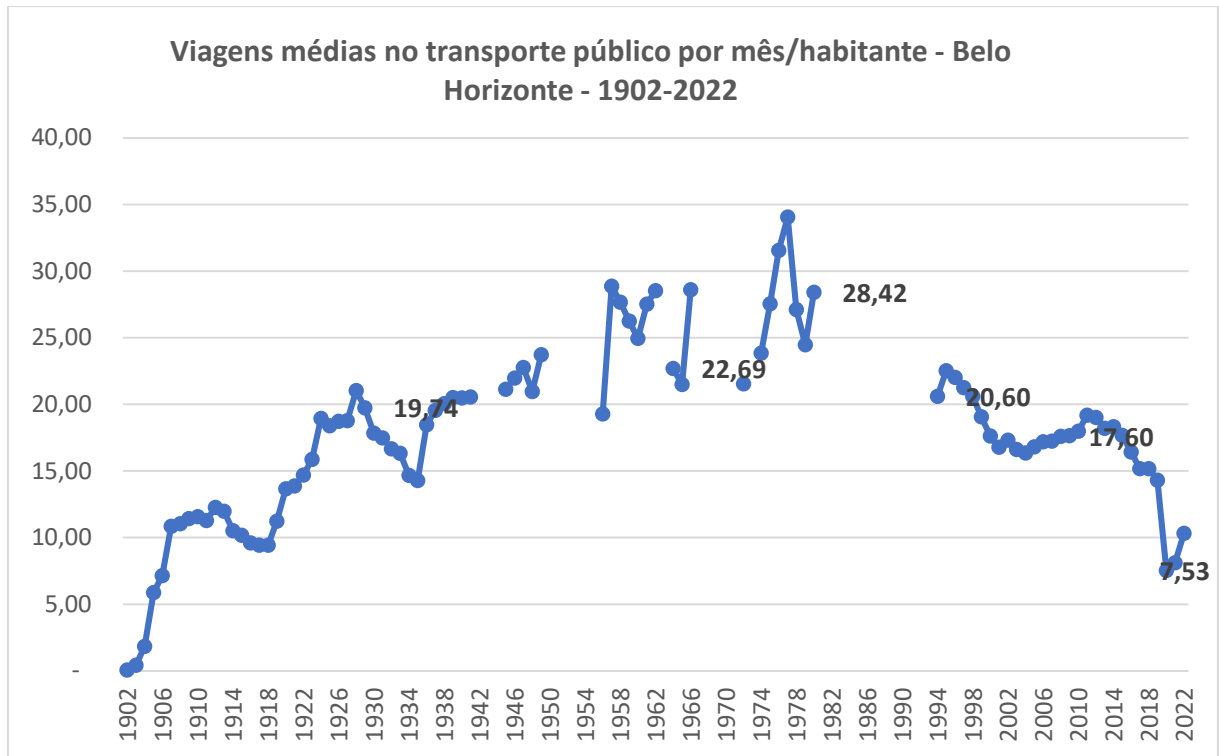


Fonte: Elaboração própria a partir de DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE (1962), para os dados de passageiros. Para os dados populacionais recorreu-se aos dados compilados por Singer (1968) e aplicou-se médias geométricas entre os anos.

<sup>27</sup> Ainda que falando para a realidade do começo do século XXI, o argumento de Abramo é perfeitamente aderente à dinâmica territorial na qual a falta de expansão do sistema de bondes estava inserida: “Um terceiro fator que incide no processo de compactação das áreas consolidadas informais é o crescimento nas duas últimas décadas dos custos de transporte, em particular o aumento dos gastos de transporte no orçamento familiar dos setores populares. O fenômeno das super-periferias revela o seu aspecto perverso e de iniquidade social com o comprometimento crescente do orçamento familiar em custos de deslocamento. Uma resposta dos setores populares a esse fato pode ser a decisão de mudar seu domicílio para áreas com maior acessibilidade. Os dados censitários em muitos países revelam o que poderíamos chamar de um ‘retorno’ dos pobres à centralidade e, na maior parte dos casos, a forma de retornar à centralidade é pela via do mercado informal nas áreas consolidadas” (ABRAMO, 2007, p. 38-9)

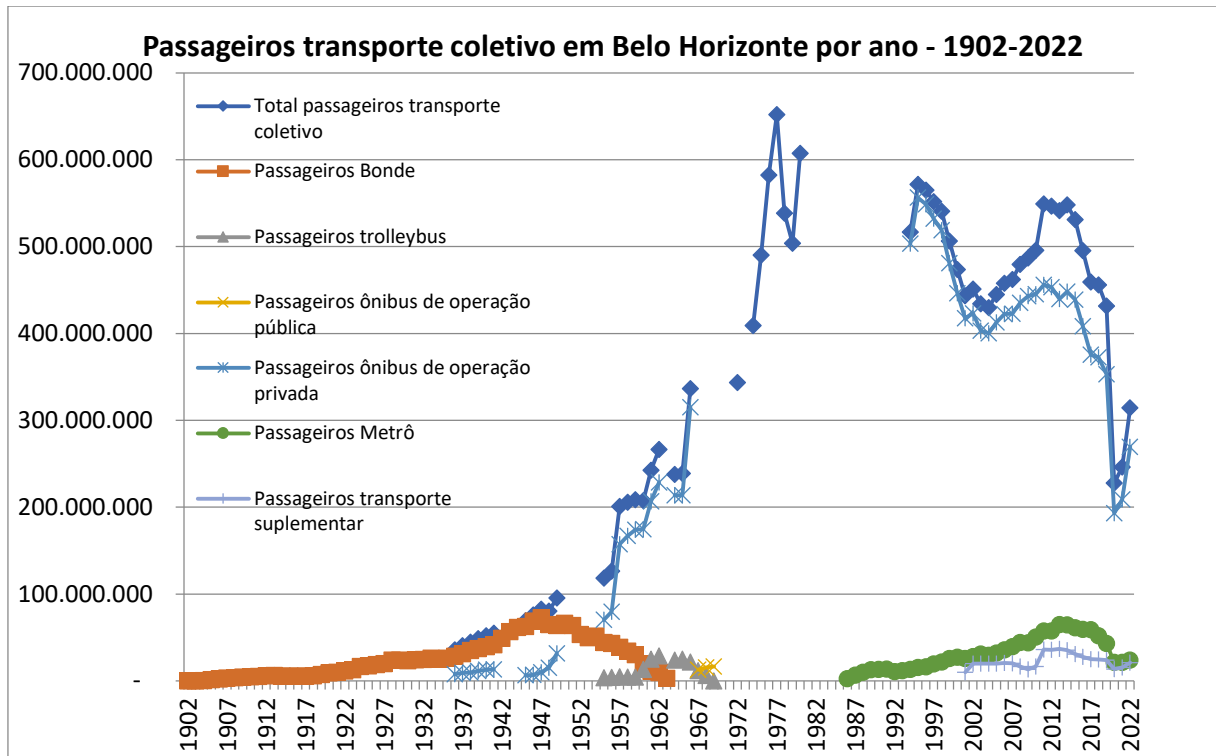
Como se pode constatar pelo gráfico apresentado, depois de um ganho de escala operacional comum a qualquer sistema de transporte ferroviário urbano, a capacidade de transporte do bonde fica estagnada entre 1907 e 1918, observando que durante os anos da 1ª Guerra Mundial há, inclusive, um ligeiro declínio de capacidade. A perda de crescimento da capacidade do sistema também coincide com um período de relativa estagnação econômica de Belo Horizonte, durante a década de 1910, causado também pelas consequências da 1ª Guerra Mundial (SINGER, 1968, p. 232). Após 1918, o sistema se recupera lentamente, para chegar ao patamar de 20 viagens por habitante por mês. Esse número pode ser abordado por duas óticas: por um lado, como o indicador tem como denominador a população total, inclui crianças e idosos, população não economicamente ativa que possui menos incentivos para o deslocamento, assim, o índice estaria subestimando a mobilidade geral da população usuária do serviço. Por outro, mesmo levando-se em conta esse grau de subestimação, supõe-se que um patamar razoável seria, pelo menos, uma viagem de ida e de volta durante dias úteis ao longo do mês, algo como 44 viagens mensais, como estima-se para a concessão dos atuais vales-transporte. Sendo assim, vê-se que a mobilidade fornecida pelo sistema ainda estaria muito aquém do patamar ideal. É verdade, por outro lado, que o desenvolvimento da mobilidade por transporte coletivo ao longo do século XX e XXI nunca atingirá índices satisfatórios. A título de comparação, e como pano de fundo que ilustra toda a motivação desta pesquisa, apresentamos a seguir o compilado desse indicador de 1902 a 2022, bem como os dados absolutos de passageiros transportados anualmente, por modo de transporte, no mesmo período:

**GRÁFICO 2 - QUANTIDADE MÉDIA DE VIAGENS REALIZADAS EM MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, POR MÊS/HABITANTE – BELO HORIZONTE – 1902-2022**



Fonte: DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE (1962), para os dados de bonde. Mensagens dos prefeitos à Câmara Municipal (BELO HORIZONTE, 1942, 1950, 1957, 1959 e 1961, 1962 e 1963, 1965, 1977, 1979, 1980 e 1981) para os dados de ônibus e trólebus, PLAMBEL (1974) para os dados de 1972, relatórios anuais da CBTU (de 1985 a 2021) para os dados de passageiros de metrô e relatórios gerenciais mensais da BHTRANS (dezembro de 2000 a março de 2022) para os passageiros de ônibus convencional pós 1994. Os dados para o transporte suplementar entre 2001-2005 são estimados com base na média dos anos seguintes, para o período de 2006-2022, a fonte é BHTRANS (2023) e SINDPAUTRAS (2023). Para os dados populacionais foi utilizada a média geométrica dos dados dos censos decenais do IBGE de 1940 até 2010 e as contagens populacionais de 2011 a 2021. Para o período pré-1940, recorreu-se aos dados compilados por Singer (1968) e aplicou-se médias geométricas.

**GRÁFICO 3 - TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM MODOS DE TRANSPORTE COLETIVO EM BELO HORIZONTE, POR ANO – 1902-2022**



Fonte: DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE (1962), para os dados de bonde. Mensagens dos prefeitos à Câmara Municipal (BELO HORIZONTE, 1942, 1950, 1957, 1959 e 1961, 1962 e 1963, 1965, 1977, 1979, 1980 e 1981) para os dados de ônibus e trólebus, PLAMBEL (1974) para os dados de 1972, relatórios anuais da CBTU (de 1985 a 2021) para os dados de passageiros de metrô e relatórios gerenciais mensais da BHTRANS (dezembro de 2000 a março de 2022) para os passageiros de ônibus pós 1994. Os dados para o transporte suplementar entre 2001-2005 são estimados com base na média dos anos seguintes, para o período de 2006-2022, a fonte é BHTRANS (2023) e SINDPAUTRAS (2023).

A partir dos dois gráficos apresentados, pode-se compreender de maneira sumária o desenvolvimento dos sistemas de mobilidade urbana em Belo Horizonte. As lacunas de dados se devem à forma pela qual os documentos históricos foram armazenados pelas instituições gestoras do transporte coletivo ao longo dos anos, e estão explicadas no primeiro capítulo desta tese. Os rótulos de dados no primeiro gráfico indicam anos relevantes para a compreensão dessa dinâmica: 1929, quando o sistema de bondes passa a ser operado pela Companhia Força e Luz de Minas Gerais; 1964, ano seguinte à extinção do sistema de bondes em Belo Horizonte; 1980, ano mais próximo ao momento de reestruturação do sistema, realizado pela METROBEL em 1982; 1994, dado mais próximo do começo da gestão do sistema pela BHTRANS, em 1991; 2008, ano da licitação da atual concessão de ônibus e 2020, ano de isolamento social em função da pandemia de Covid-19. O gráfico de viagens por habitante, em que é possível ter uma compreensão relativa ao desenvolvimento populacional de Belo Horizonte, mostra como o patamar de mais de vinte viagens por mês só foi atingido entre os anos de 1940 e 1995, período

mais ou menos coincidente com o que denominamos aqui de “Era do Ônibus”. Apenas nos primeiros sete anos desse período, entre 1940 e 1947, o sistema de bonde transportava mais passageiros do que os ônibus. Assim, pode-se inferir que foi justamente o conjunto de empresas privadas de ônibus o principal responsável por garantir, ainda que precariamente, a mobilidade da população durante o momento mais intenso do processo de urbanização brasileiro. A partir da década de 1990, quando o número de viagens por transporte coletivo começa a arrefecer, o papel da garantia da mobilidade será cumprido crescentemente por carros e motos – com todas as externalidades negativas geradas por esse fato. A avaliação sobre o papel da frota de carros na dinâmica urbana de Belo Horizonte será realizada apenas pontualmente e em outros momentos desta tese. Por fim, há que se destacar que os primeiros anos do século XXI testemunharam um pequeno crescimento do número de passageiros transportes por modos coletivos em função, em linhas gerais, do crescimento econômico e da distribuição de renda ocorrida nesse período.

O que é importante compreender aqui é que a expansão da capacidade nominal ou mesmo a mera manutenção da capacidade relativa de um sistema de transporte coletivo exige investimento e desenvolvimento nos três conjuntos de elementos de um sistema de mobilidade urbana – infraestrutura, modos de transporte e suas formas sociais de reprodução econômica e gestão administrativa. Para o caso dos ônibus, a expansão e manutenção do sistema viário podia se dar a um custo relativamente baixo, o que por sua vez também implica em uma estrutura de operadores do sistema que pode ser tanto mais numerosa como ter um aporte de capital relativamente baixo. Para o caso dos bondes, a expansão necessitava de infraestrutura exclusiva e específica, e a operação previa, quase que compulsoriamente, apenas um operador, de grande capital.

Nesse sentido, a produção e reprodução dos sistemas de mobilidade urbana, como se vê, se materializam a partir do ambiente construído da cidade e, dessa forma, se colocam dentro de contradições capitalistas mais amplas. Como debate Felipe Magalhães, a partir da obra de David Harvey:

Na abordagem marxiana de Harvey, há um ponto fundamental do caráter contraditório do investimento capitalista no ambiente construído: por um lado, o capital fixo [visto como os investimentos em infraestrutura] aumenta a produtividade do trabalho, acelerando os ciclos de acumulação. Mas, por outro lado, ele constitui um valor de uso fixo que, para o capital, nada mais é do que um valor de troca imobilizado/cristalizado, e com uma tendência a prover retornos decrescentes de seu investimento inicial. Assim, o surgimento de novas formas mais produtivas e rentáveis de capital fixo faz com que o antigo se desvalorize ainda mais rápido e dê menos retorno, passando, assim, a constituir um entrave, que tende a ser substituído (MAGALHÃES, 2008, p. 21).

Como já mencionado, depois de um primeiro momento em que foi fundamental para o desenvolvimento urbano, o sistema de bonde logo mostrou não promover a abrangência geográfica desejada pelas elites, e como consequência há uma tendência à concentração de população urbana de baixa renda ainda em áreas mais centrais, como nos bairros da Lagoinha e do Barro Preto. Essa lógica se torna um entrave à dinâmica de valorização da terra urbana por meio da própria acessibilidade que o sistema provia. Ao mesmo tempo, as direções geográficas de expansão das linhas de bonde eram disputadas pelos diversos grupos sociais da cidade. A primeira linha nova a ser inaugurada, depois das quatro linhas iniciais de 1902, foi a para o bairro Serra, que assim foi contestada na mídia contemporânea:

desejo da Prefeitura em atender interesses pessoais do que 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 [atual rua Estevão Pinto, no bairro Serra], onde há apenas algumas chácaras e vivendas luxuosas, empenhadas em levar o bonde à porta dos felizardos moradores da Tijuca horizontalina (...). Dizer que não podia, pelo estado precário de suas finanças, executar todo o plano de melhoramentos de viação elétrica não justifica. Cumpria-lhe primeiramente atacar os serviços mais urgentes. Dest'arte deviam-se estender os trilhos de bondes, primeiramente para a Lagoinha e Barro Preto, para onde é maior o trânsito (Jornal A Época, 1904, p.1, citado por FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 51).

Isso também ocorreu com a linha Prado, construída em 1909 para atender o Hipódromo, local das primeiras diversões da elite local. A linha, por outro lado, possibilitou, como uma consequência não planejada, o atendimento à região do Barro Preto. Essa região havia se consolidado como espaço de precárias moradias populares durante o primeiro quarto do século XX<sup>28</sup>, que por sua vez condicionou algumas das escolhas locacionais de habitação, que seguiam a lógica da acessibilidade provida pelo sistema de bonde, como mostra esse exemplo da década de 1910:

Pequenas lojas de artesanos, armazéns, curtumes e algumas poucas fábricas têxteis relativamente grandes seguiam o Arrudas 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 na cidade. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 55).

Para se compreender a dinâmica geográfica do desenvolvimento dos sistemas de bonde no espaço urbano de Belo Horizonte, já delineada nessas citações, elaborou-se um conjunto de

---

<sup>28</sup> Jeffrey Adelman (1974, p. 105-112) relata como a região do Barro Preto foi deliberadamente abandonada pelas autoridades públicas depois que, em 1898, se tornou o local de escolha de moradias precárias (em casebres de madeira ou barro) dos trabalhadores que afluíram a Belo Horizonte para a construção da capital. Em 1905 eram relatadas 280 moradias sem água, luz, esgoto ou pavimento. No começo da década de 1910, com a implantação do distrito industrial na região e com o desenvolvimento trazido pela linha de bonde, lentamente há um duplo processo de expulsão dos moradores mais pobres – via mercado e ações públicas. A mais célebre delas resultou na remoção de moradores para o bairro Concórdia, na década de 1930.

nove mapas apresentando o itinerário e a capacidade de carregamento de passageiros do sistema, que ilustrarão este capítulo<sup>29</sup>.

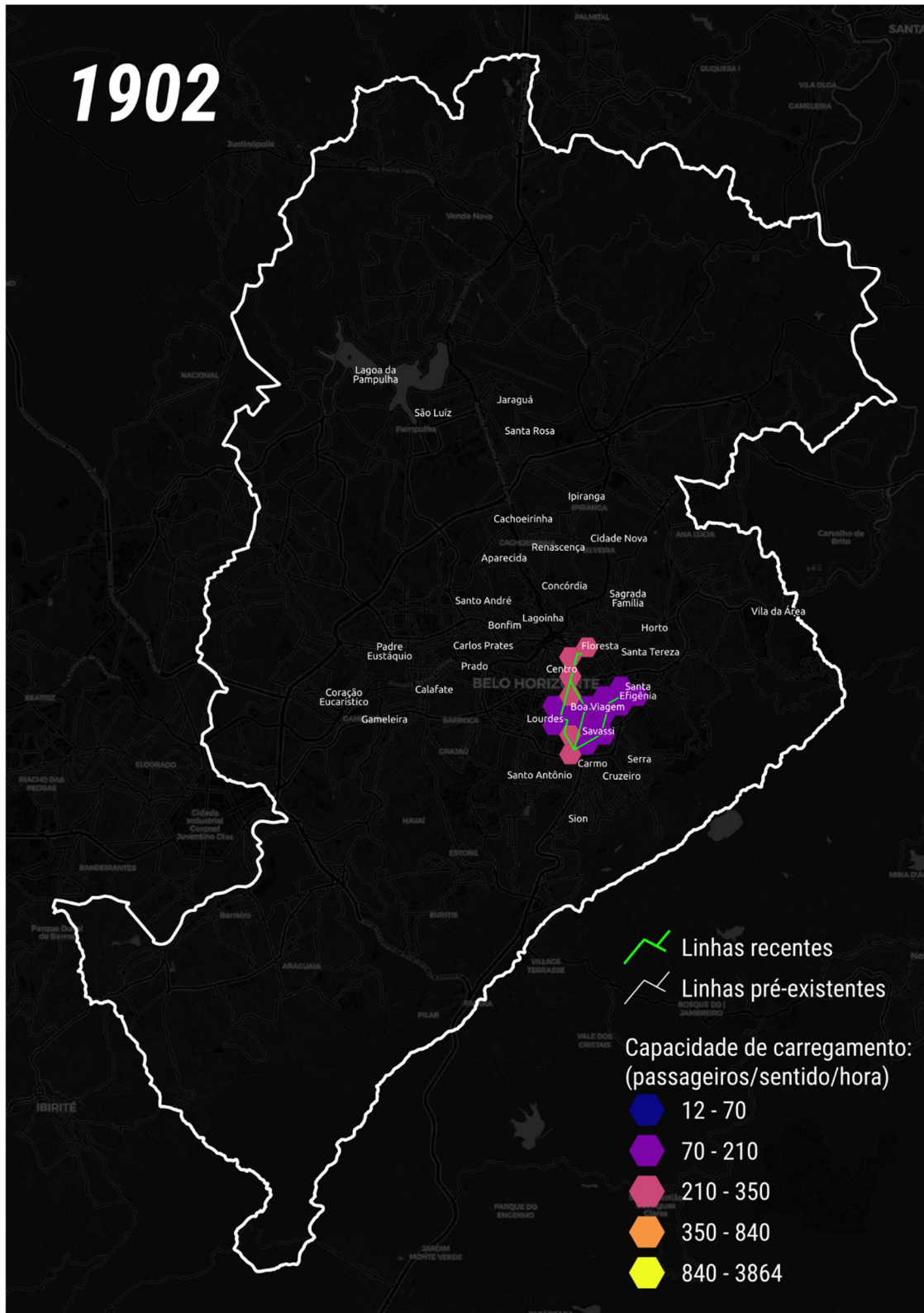
Os dados foram compilados a partir do desenvolvimento que é descrito no trabalho da Fundação João Pinheiro (1996) e nos mapas de linhas de bonde para 1902, 1910, 1920 e 1930 que se encontram em anexo à obra. Utilizou-se também as notas cronológicas de Octavio Penna (1997) e a sistematização dos itinerários na obra de Jeffrey Adelman (1974) para o período de 1902-1930. Para o período de 1930 a 1946, foram utilizados recortes de jornal feitos pelo historiador Abílio Barreto e mantidos no acervo do Museu Histórico Abílio Barreto, além dos dados sobre frota e extensão quilométrica da malha ferroviária, presentes nos anuários estatísticos do IBGE para os anos de 1930 a 1932, 1936, 1942 e 1945 a 1952. Para os itinerários pós 1930, utilizou-se também a referência de Allen Morrison (1989). A metodologia de apresentação dos dados é a mesma que se aplicou às linhas e frotas de ônibus entre 1952-1979, presentes no capítulo 3. Para o caso dos bondes, por não haver dados específicos sobre a frota empenhada em linhas distintas, utilizou-se o número de carros constatado para cada ano, aplicou-se uma velocidade operacional média de 20km/h – que pode estar relativamente superestimada para as duas primeiras décadas do século e subestimada para a década de 1930<sup>30</sup> – e, considerando-se uma capacidade máxima de lotação, por veículo, de 70 pessoas (55 sentadas, 15 em pé no estribo), chegou-se a um cálculo de capacidade de carregamento de passageiros por sentido, por hora. Diferentemente da apresentação dos mapas de linhas de bonde nas fontes citadas, o cálculo da capacidade de carregamento leva em conta, justamente, a frota operacional disponível e, portanto, o potencial de utilização da infraestrutura ferroviária instalada.

---

<sup>29</sup> O autor agradece a imprescindível participação de Gabriel Vaz de Melo nesta tese pela colaboração na pesquisa e concepção, elaboração gráfica e debate sobre o conteúdo dos mapas. Agradecimentos também à Gabriel Machado de Castro Fonseca pela grande colaboração no debate sobre os dados e concepção da visualização da base de dados.

<sup>30</sup> Os regulamentos consultados não especificam a velocidade máxima permitida para o sistema de bondes. Entretanto, as notas cronológicas de Octavio Penna (1997) dão a entender, em relatos sobre acidentes, que durante a década de 1910 e 1920 o bonde ainda transitava em velocidades baixas – devido aos equipamentos e infraestrutura disponíveis. A partir de 1930, com a chegada da CFLMG, entende-se que uma das formas de aumento da capacidade operacional sem aquisição de novos veículos foi, justamente, o aumento da velocidade nas corridas. Algo que aumentou o número de acidentes e a insatisfação de motorneiros.

**MAPA 1 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1902**

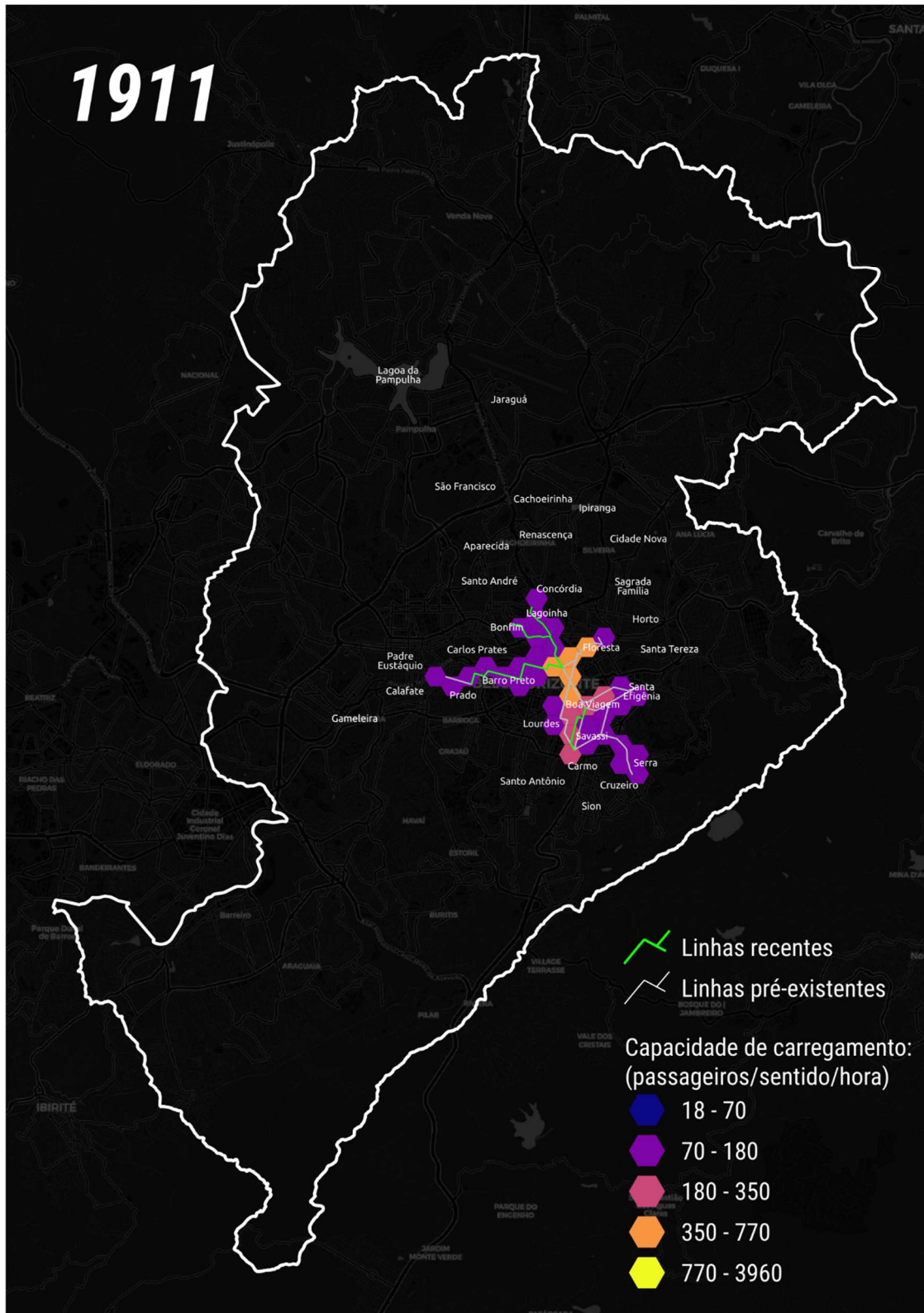


Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996); ADELMAN (1974) e PENNA (1997).



O sistema de bondes de Belo Horizonte é inaugurado com quatro linhas – Estação, Ceará, Pernambuco e Quartel – e quatro veículos. Para uma cidade de cerca de 15 mil habitantes, era uma infraestrutura considerável, mas, como dito anteriormente, já havia forte pressão para a criação de novas linhas. Em um sistema operado diretamente pela municipalidade, mais seis linhas foram criadas até 1911 a partir de investimentos públicos: Serra (1905), Floresta (1905), Santa Casa (1906), Hipódromo-Prado Mineiro-Calafate (entre 1906 e 1909), Bonfim (1909) e Lagoinha (1909). Dando a seguinte feição ao sistema de bondes no começo da década de 1910:

**MAPA 2 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1911**



Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996); ADELMAN (1974) e PENNA (1997).

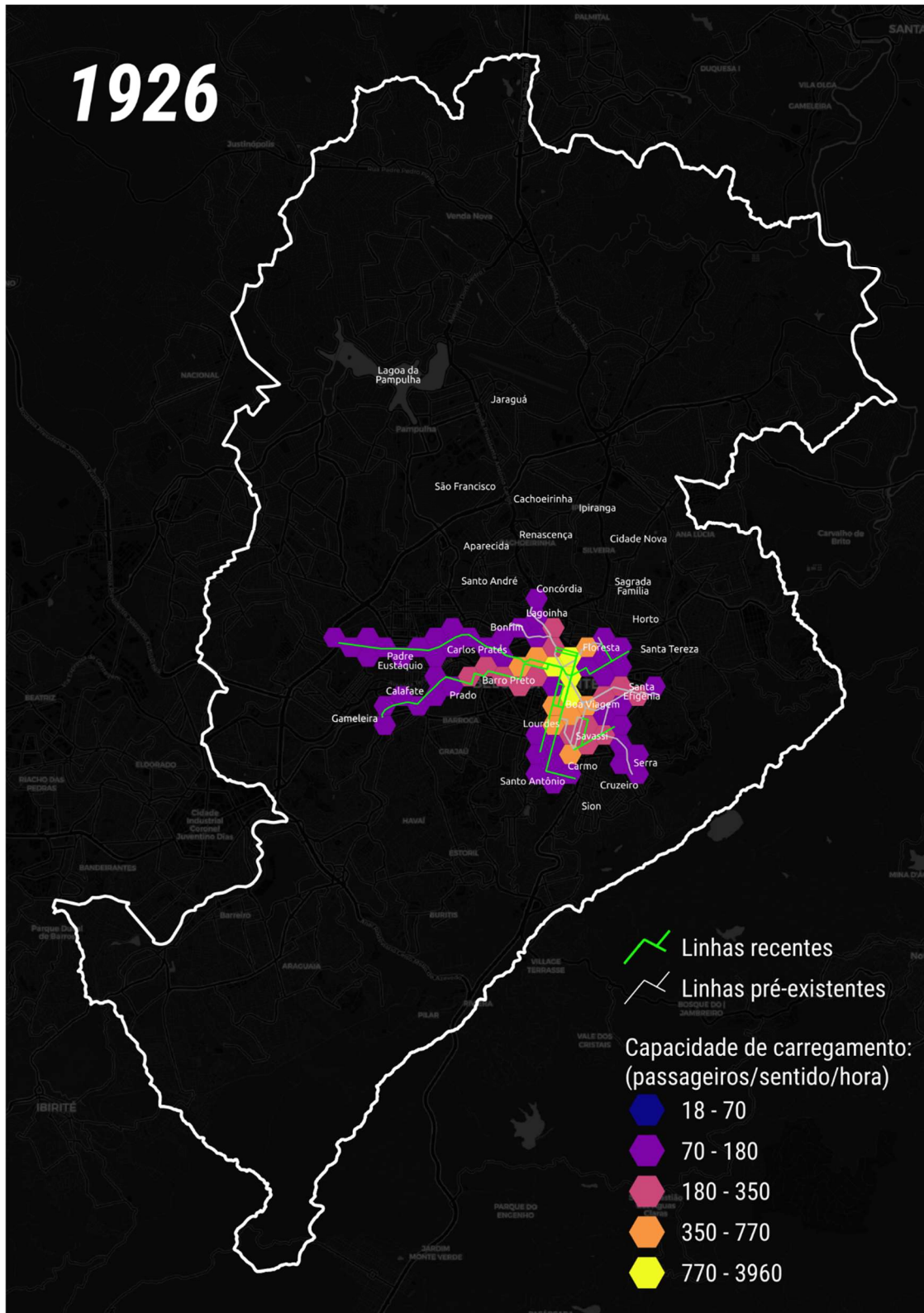
Como se pode ver a partir do mapa, o sistema de bondes começa a fazer sua expansão através do eixo de ocupação leste-oeste, ao longo da bacia do rio Arrudas, cuja baixa declividade permitia a expansão a menores custos. Além disso, há uma pressão para que essa expansão ocorra também na direção noroeste, atendendo aos bairros de maioria proletária como Bonfim e Lagoinha. Conforme se mencionou, o atendimento à região do Barro Preto, cuja ocupação se dava por pessoas de baixa renda, foi uma consequência inadvertida da expansão da linha de bonde para o hipódromo, com o objetivo de facilitar o lazer de fim de semana das classes mais ricas.

Em 1912 há a concessão por parte da Prefeitura para operação privada do sistema de bondes, que assim é arrendado por uma empresa de capital nacional denominada “Sampaio Corrêa & Comp.”, que se denominará Companhia de Viação Urbana (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 58). Em virtude da baixa capacidade de investimento da concessionária, a falta de acordo político entre os governos estadual e municipal e a iniciativa privada, e a já citada estagnação econômica da década de 1910 no estado e em Belo Horizonte<sup>31</sup>, o sistema de bonde tem baixa expansão durante esses anos. De fato, algumas expansões e duplicações de linhas são inauguradas ao longo desses anos, mas entre 1911 e 1926, apenas as linhas Santa Efigênia (1915), Carlos Prates (1915), Santa Tereza (1923), Santo Antônio (1926), Gameleira (1926) e Padre Eustáquio (1926). Note-se o período de oito anos sem novas linhas. O sistema de bondes assumia a seguinte feição em 1926, quando as primeiras permissões para operação de *auto-omnibus* foram expedidas:

---

<sup>31</sup> Jeffrey Adelman cita, por exemplo, que em 1917 a cidade atravessou inflação e escassez de gêneros alimentícios, e abandono da cidade pela população (ADELMAN, 1974, p. 141)

**MAPA 3 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE  
(PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1926**



Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996); ADELMAN (1974) e PENNA (1997).

Como se pode ver, a capacidade de carregamento, de uma maneira geral, já se concentrava no centro e em direção ao vetor sul da cidade. Como não há dados para a alocação específica de frota por linha, essa constatação se dá pela utilização comum de trilhos na região central e sul por mais de uma linha e por um número maior de linhas em direção a essa região onde havia moradores de maior renda. Entretanto, as linhas em direção ao bairro Padre Eustáquio e à Gameleira possibilitam uma nova dinâmica ao sistema, assim identificada pela Fundação João Pinheiro para o período até o fim da década de 1930:

[as novas 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. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 76)

Em 1926, há a rescisão do contrato de operação do sistema de bondes com a Companhia de Viação Urbana, o governo estadual intervém e assume a operação do sistema de bondes de Belo Horizonte, em um tipo de gestão que durará apenas três anos, quando o sistema será concedido para a Companhia Força e Luz de Minas Gerais (CFLMG), subsidiária da *American Force and Power* e um dos braços da disputa do capital estrangeiro no setor elétrico brasileiro. Essa concessão vigorará até 1949 e será central para a transformação do sistema de mobilidade urbana em Belo Horizonte.

## 2.2. Raízes do rodoviarismo belo-horizontino

Como um elemento paralelo e inicialmente complementar ao sistema de bondes, os primeiros serviços de *auto-omnibus* começam a surgir nas cidades brasileiras na década de 1920. Regina Pacheco (1992, p. 208) estabelece o ano de 1925 para a primeira linha de ônibus de São Paulo. Em Belo Horizonte, a primeira prestação de serviço é feita pela companhia Ladeira & Raso, em 1923 (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 72) e a primeira concessão formal, por lei, a Nelson Azevedo Branco e ao doutor Antonio Alves da Cunha Porto, por um prazo de vinte anos (BELO HORIZONTE, 1926). Essas primeiras iniciativas foram tratadas pela imprensa da época e também pelo poder público como uma forma de aliviar a demanda dos bondes. Como se argumentou anteriormente, o ônibus também possuía a vantagem da maleabilidade, ao não restringir seu itinerário por uma infraestrutura fixa, necessitando apenas da abertura de vias de rodagem, o que facilitou sua inserção gradual no espaço urbano.

Apesar da facilidade com que possibilitava a abrangência geográfica da acessibilidade e a consequente criação de solo urbano, cabe ressaltar que o crescimento dos serviços de ônibus dentro do sistema de mobilidade urbana não pode ser visto como um desdobramento natural dos fatos históricos. De fato, até meados da década de 1930, ele é um serviço ainda bastante limitado e significativamente mais caro para o passageiro em comparação aos bondes<sup>32</sup>. A construção da hegemonia do ônibus como modo de transporte ao longo da história das cidades sempre esteve envolta em disputas e decisões políticas, que favoreciam certos segmentos sociais e perspectivas ideológicas em detrimento de outras.

Tome-se o exemplo da cidade de São Paulo. Em 1926, a concessionária Light, operadora dos bondes e operadora dos serviços de distribuição de energia elétrica de São Paulo, propõe um plano de ampliação de seu serviço de transporte coletivo que, entre outros aspectos, previa:

1. Aumento do número de bondes; 2. Ampliação da rede; 3. Administração do serviço de ônibus em coordenação com os bondes; 4. Implantação de um sistema de bondes expressos com linhas troncos e terminais subterrâneos; 5. Implantação de uma rede de metrô para, no futuro, substituir as linhas de bonde (VITTE, IMAEDA, 2007, p.71).

Para ser implementado, o plano previa como contrapartida o monopólio na prestação de serviços de transporte coletivo e o aumento na tarifa. Depois de algum debate interno à Prefeitura, o plano acabou negado e engavetado em 1928. Nas discussões das razões para a rejeição, Regina Pacheco (1992, p. 209) argumenta que um dos motivos centrais foi a ascensão de uma nova categoria de funcionários públicos ligados à Escola Politécnica e ao Instituto de Engenharia da USP, dos quais o maior expoente acabará se tornando prefeito na década de 1930, Francisco Prestes Maia. A visão desses engenheiros era formada por um conceito amplo de modernidade e pela “superioridade técnica” do automóvel em relação ao bonde. Para a autora, a rejeição do plano da Light marca um ponto de inflexão, ao deixar clara a afirmação da engenharia como técnica e instrumento de argumentação dentro do aparelho de estado municipal. Não por acaso, na década seguinte será apresentado o primeiro plano de expansão viária de São Paulo, conhecido como “Plano de Avenidas Prestes Maia”.

O plano, notadamente inspirado no urbanismo norte-americano, propôs o estabelecimento de um sistema amplo de avenidas centro-radiais e perimetrais na capital paulista, infraestrutura que será um dos principais condicionantes para a transição do modo ferroviário para o

---

<sup>32</sup> A sistematização dos dados tarifários ano a ano ainda é uma agenda de pesquisa a ser consolidada, mas a título de comparação, em 1952 a tarifa do bonde estava em 30 centavos de cruzeiro (DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS, 1962, p.17) e as linhas de ônibus variavam entre 80 centavos de cruzeiro, em linhas como Horto Florestal e Colégio Batista, a 3 cruzeiros e 50 centavos, para o Barreiro (APCBH – AY.01.02.00-001, folha 7).

rodoviário como principal modo de deslocamento urbano. Ao contrário da perspectiva dominante anteriormente, o problema da cidade passa a ser a possibilidade do fluxo, o descongestionamento, e não mais a descontaminação e o higienismo que marcavam a segunda metade do século XIX com a teoria dos “miasmas pútridos”<sup>33</sup>. Se a motivação para abertura de novas vias muda, é fato que o objetivo de grandes alamedas permanece o mesmo, diferindo apenas em sua funcionalidade.

Em Belo Horizonte, curiosamente, há alguma lentidão para que o conjunto de ideias e valores representados pelo rodoviarismo passe a ganhar espaço nas ações da administração pública. A própria iniciativa privada começou timidamente no serviço de auto-ônibus de Belo Horizonte, pois a municipalidade parecia conceber a operação e expansão desse tipo de transporte como algo que precisava de uma escala econômica mínima para se viabilizar. Nesse sentido, quando, em 1929, a operação do sistema de bonde é repassada para a CFLMG, a Prefeitura estabelece para a Companhia o monopólio exclusivo sobre qualquer serviço de transporte coletivo na cidade em “áreas onde existam ou venha a existir o serviço de bondes” (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 89). Mesmo com a omissão da Companhia em investir no sistema de ônibus, a regulamentação feita pela Prefeitura no ano seguinte exigia parâmetros operacionais e um aporte mínimo de capital, como frota mínima de quatro veículos, que não condizia com a realidade da economia e da indústria automobilística da época. De fato, é uma regulação que seria bem mais adequada se fosse proposta trinta anos depois:

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. 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 sob a égide e instruções da CFLMG, para que se tornassem uma barreira legal à proliferação de empresários de ônibus, concorrentes potenciais da detentora dos direitos de exploração (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 107-8).

Nesse sentido, o poder público esperava da CFLMG uma capacidade de investimento que pudesse fazer com que o sistema de bondes desse suporte ao crescimento urbano e demográfico que dava sinais de aceleração na década de 1930. Entretanto, as próprias cláusulas contratuais,

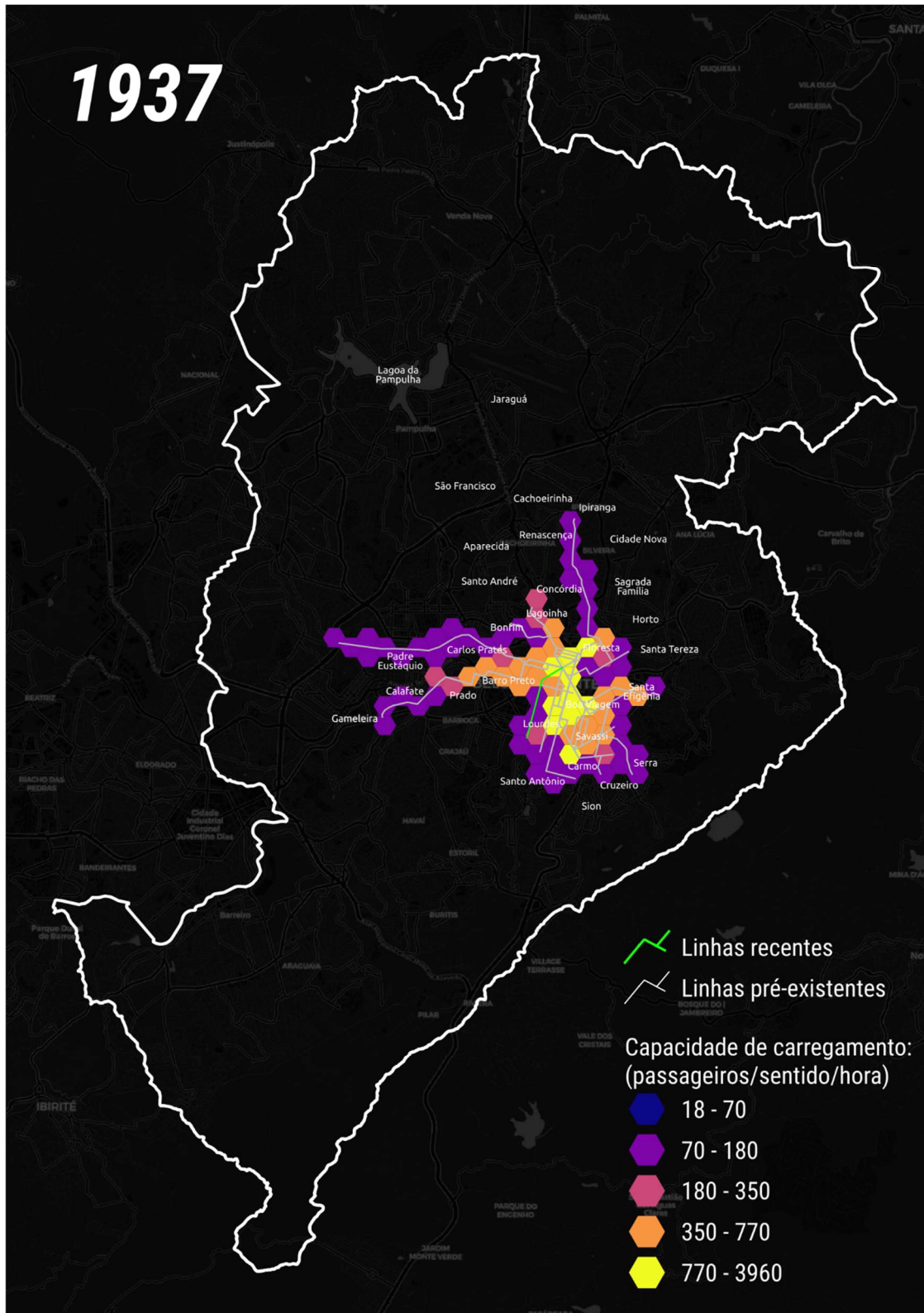
---

<sup>33</sup> A motivação higienista para erradicar cortiços, favelas e outros tipos de habitações precárias populares é fartamente abordada na obra de Sidney Chalhoub “Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial” (1996). Cumpre pontuar aqui apenas que é a necessidade “técnica” de promover circulação de veículos que passará a ser o argumento central para processos de remoção de casebres e cortiços a partir da década de 1930.

que estipulavam uma demanda e lucratividade mínima para a realização de expansão do sistema, dificultaram as possibilidades de avanço. Em 1937, a capacidade de carregamento do sistema de bondes se encontrava nos seguintes termos:



**MAPA 4 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE  
(PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1937**



Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996), ADELMAN (1974), PENNA (1997), acervo do Museu Histórico Abílio Barreto e IBGE (1937, 1938).

As novas linhas criadas entre 1926 e 1937 foram apenas as para o bairro Cruzeiro (Avenida e Rua da Bahia – 1929), uma extensão de trilhos para o Mercado Central (1931), para o bairro Renascença (1936) e para o bairro de Lourdes (1937). A principal mudança, nesse sentido, foi a consolidação do vetor de expansão no sentido nordeste, onde os bairros de ocupação mais proletária se estabeleciam em função da fábrica de tecidos do Cachoeirinha e o incipiente desenvolvimento industrial na capital mineira. Além disso, cabe ressaltar que o número de carros de bondes em operação havia crescido de 44, em 1930 (IBGE, 1936, p. 146), para 61, em 1937 (IBGE, 1938, p. 247), o que se refletiu em algum ganho de escala na capacidade de carregamento. Entretanto, como se viu nos gráficos apresentados no começo deste capítulo, o ritmo de crescimento urbano e demográfico fez com que, mesmo com a expansão da frota, o número de viagens por habitante por mês tivesse uma queda no começo da década, com uma lenta recuperação posterior, mas abaixo do patamar de 20 viagens/mês/habitante.

Assim, o ritmo da expansão do sistema de bondes não conseguia acompanhar a abrangência geográfica desejada pelos habitantes da cidade. O investimento de capital ferroviário no espaço urbano havia ocorrido para dinamizar a economia e para que os investidores pudessem, também, atuar em outros ramos. Entretanto, sua expressão física no território - trilhos de bonde e cabos aéreos - imobilizava a nova forma urbana e constringia o desenvolvimento econômico e a entrada de novos capitais. Será o nascente capital rodoviário, então, que se colocará como a solução para essa questão.

Em Belo Horizonte, o maior representante da mudança de pensamento, que tinha como cerne a afirmação do automóvel como elemento de modernidade em busca de “arejar” a cidade foi, certamente, Juscelino Kubitschek. O então chefe do setor cirúrgico do Hospital Militar de Belo Horizonte exerceu seu primeiro cargo público no poder executivo, como prefeito nomeado da capital, entre 1940 e 1945. E a analogia entre a abertura de novas vias, a ventilação e a chegada de novos ares à capital manteve-se no discurso do governante. Como ressalta Thaís Pimentel:

O conceito de modernização levado a cabo pelo prefeito Juscelino, embora passível de questionamentos, firmou-se não apenas como forma de governo mas como escola política, senão imediatamente, mas ao menos a médio prazo. Desde o início de seu mandato o prefeito dizia que *a cidade precisava respirar. Sentia-a sufocada*, como se os ventos do progresso que a haviam fundado tivessem deixado de soprar. E para uma cidade que nascera como símbolo da determinação de homens que acreditavam no futuro, o risco maior que sua história lhe impunha era que acabasse sucumbindo ao peso do passado. [...] [Juscelino] tratou com ousadia problemas como os limites impostos ao crescimento da capital, quando determina a abertura de vias urbanas que possam *arejar* a região central, *sufocada* nas suas possibilidades de crescimento pelo plano inicial da Comissão Construtora. A cidade irá se expandir para além dos limites originalmente traçados, assim como se lançará para o alto com intenso processo de verticalização de suas

construções que tem início na década de quarenta e que nunca mais será abandonado (PIMENTEL, 2002, p. 19-20, grifos nossos)<sup>34</sup>.

Em suas memórias, privilegiadas por terem sido escritas mais de três décadas depois do exercício da Prefeitura e quando o país havia já se transformado profundamente, Juscelino afirma que tinha como visão para Belo Horizonte a sua adequação à era rodoviária:

Sempre fui um homem preocupado com o futuro. Acompanhava o que vinha ocorrendo nos Estados Unidos e na Europa e, ao assumir a prefeitura, julguei que – embora Belo Horizonte ainda se encontrasse na infância – seria prudente prepará-la desde logo para aquele desafio: o novo ciclo do progresso que se anunciava. A era rodoviária iria requerer uma rede de estradas de rodagem, e estas deveriam ter por base a nova capital. Impunha-se, pois, a preparação, com antecedência, dos indispensáveis terminais – ou bocas, como então eu as chamava – a fim de que, no devido tempo, se processassem, com facilidade, as necessárias conexões (KUBITSCHKEK, 2020 [1974]. p. 23).

Em mensagem à Câmara Municipal, em 1942, Kubitschek informa a concepção e execução de um plano de abertura de avenidas radiais “para melhoria da comunicação do centro com o bairro”, além de um extenso “plano de calçamento” (BELO HORIZONTE, 1942) que na prática significava novos revestimentos para as vias da cidade. Ressalta-se, por exemplo, que a primeira obra realizada por Juscelino, antes de completar um mês como prefeito, foi a pavimentação da Avenida Afonso Pena, principal marco simbólico da cidade, que deixa de ter calçamento de paralelepípedos para então ser asfaltada. JK menciona o fato da seguinte maneira em suas memórias:

Mas, em abril de 1940, tudo se alterara substancialmente. Sendo prefeito, teria de inverter o papel que sempre havia desempenhado na vida. Não executaria, eu próprio, as tarefas. Mas comandaria homens – engenheiros, urbanistas, trabalhadores de todos os gêneros. E o paciente não seria um ser humano, mas uma cidade. A obra inicial já estava escolhida: o asfaltamento da Avenida Afonso Pena. O asfaltamento de uma avenida! Sem dúvida, era pouco o que tinha em mira. A exiguidade da obra não se alteraria, porém, se se esclarecesse que se tratava da principal artéria da cidade. (KUBITSCHKEK, 2020 [1974], p. 25)

Dá-se destaque, principalmente, ao trabalho de pavimentação e abertura da Av. Amazonas entre a Av. Barbacena e a Cidade Industrial de Contagem<sup>35</sup>, consolidando a principal ligação com este município e até hoje a via com maior fluxo de veículos de Belo Horizonte<sup>36</sup>. De fato, entre

<sup>34</sup> Os textos desta publicação se referem a uma exposição sobre os anos de prefeitura de Juscelino Kubitschek em Belo Horizonte, realizada pelo Museu Histórico Abílio Barreto em homenagem ao centenário de JK. Nesse sentido, há claramente um viés de homenagem ao político. Para nós, como buscamos apresentar aqui nesta pesquisa, é evidente que havia outras possibilidades de modernização e de soluções para o crescimento de Belo Horizonte na década de 1940.

<sup>35</sup> Cabe notar que esta zona industrial é definida fora de Belo Horizonte em especial pelo fato de que justamente a Companhia Força e Luz de Minas Gerais não estava interessada em realizar os investimentos necessários para a expansão da capacidade energética instalada da capital, sendo necessário vincular o desenvolvimento industrial a uma matriz energética externa à cidade (LOPES, 2015, p. 30)

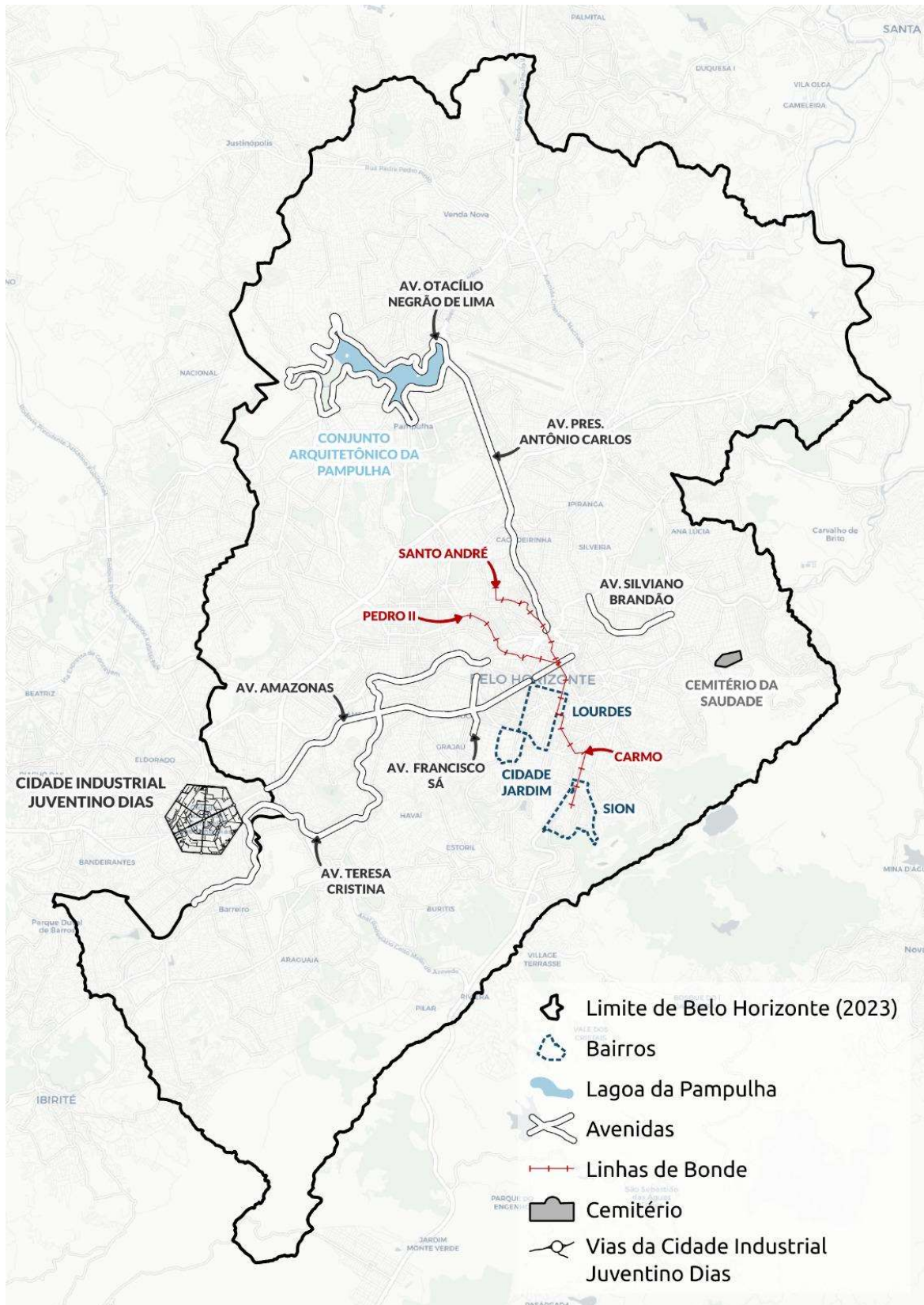
<sup>36</sup> Informação prestada pelo então presidente da BHTRANS e pela diretoria de Transporte Público do órgão em setembro de 2018, em evento público de divulgação do plano “Expresso Amazonas”, na Prefeitura municipal.

1940 e 1942, a Prefeitura de Belo Horizonte prolonga, ou abre e inaugura, as avenidas Amazonas, Pedro II, Pampulha (atual Antônio Carlos), Silviano Brandão, Francisco Sá e Av. Teresa Cristina. Estabelece-se definitivamente, assim, os eixos de crescimento que a conurbação irá apresentar ao longo do século XX – o eixo oeste, industrial e o eixo norte, de loteamentos e habitações populares, com a exceção da região da Pampulha, voltada para as classes altas (ver PLAMBEL, 1986). O “prefeito furacão”, como foi apelidado, ainda construiu e inaugurou o Cemitério da Saudade, arrou e loteou os bairros do Sion, Cidade Jardim e ampliou o bairro de Lourdes, viabilizou a construção do conjunto habitacional do Instituto dos Aposentados e Pensionistas da Indústria – IAPI – além de ampliar significativamente a pavimentação das vias (SOUZA et al, 2002, p. 7). Também inaugurou as linhas de bonde Carmo, Pedro II, Santo André (esta sendo implementada pela dinamitação de parte da Pedreira Prado Lopes), além de iniciar a implantação da linha para Pampulha. Sua obra de maior destaque, entretanto, é certamente o projeto, viabilização e construção do conjunto arquitetônico da Pampulha. Em um sentido bastante concreto, Juscelino trouxe a visão da modernidade para o antigo Arraial Del Rey, a boca dos sertões de Minas Gerais:

Quando Juscelino assumiu a prefeitura de Belo Horizonte, já aparecia disposto a adotar uma estratégia de choque para viabilizar um amplo conjunto de reformas – e a construir obras tangíveis para revestir de solidez sua estratégia. Nesse sentido, as reformas realizadas em Belo Horizonte, durante sua administração, já procuram associar a noção de moderno a um modelo de desenvolvimento. Ao mesmo tempo, esse é um modelo que vai se solidificando apenas quando projetado em obras e apenas quando essas obras são capazes de transmitir a disposição do modelo para alterar radicalmente valores, critérios, costumes e instituições tradicionais, atingir o maior número possível de pessoas e tentar inculcar, em cada morador da cidade, a convicção de que ser moderno, antes de mais nada, significa viver integralmente o tempo presente. [...] “a cidade moderna impõe uma população interessada em ganhar tempo”, declarava Ângelo Murgel, ao jornal Correio Mineiro, ainda no início da década de trinta (STARLING, 2002, p. 35-6).



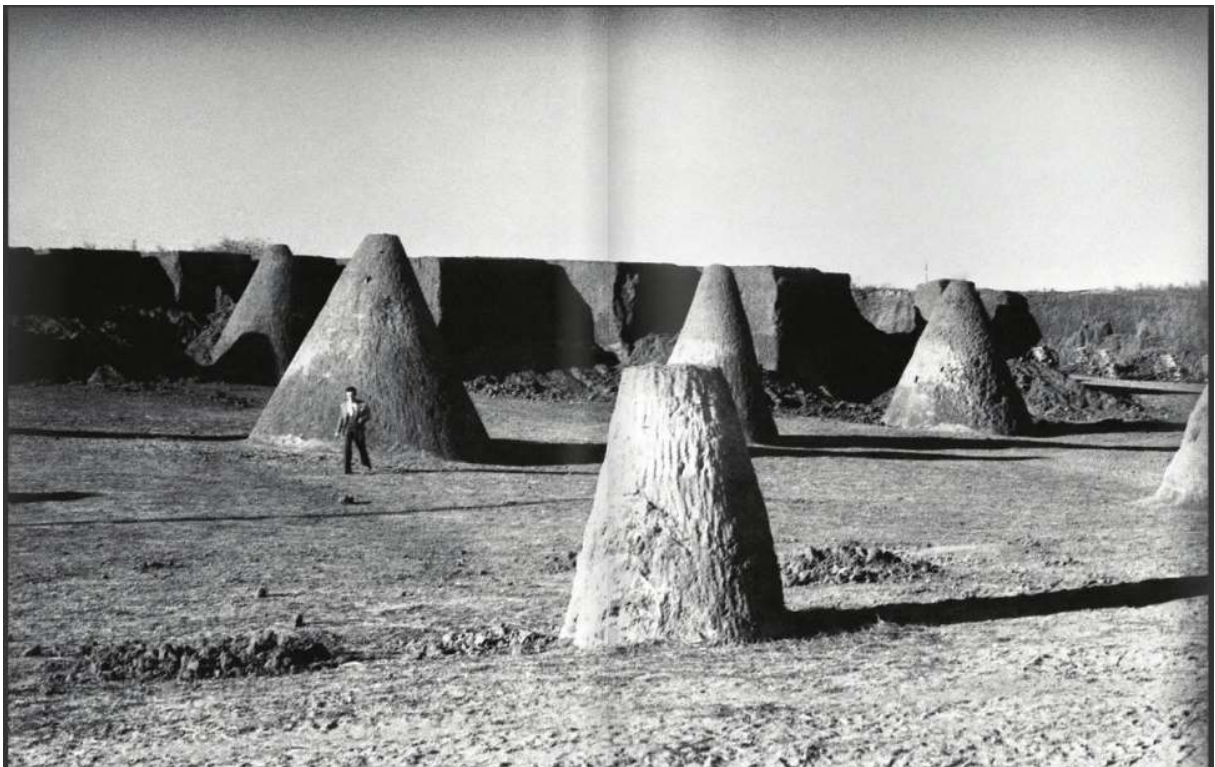
**MAPA 5 - RELAÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES NO ESPAÇO URBANO DE BELO HORIZONTE DURANTE A PREFEITURA DE JK – 1940-45**



Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996), SOUZA et al (2002), KUBITSCHKE (1974[2020]) e BELO HORIZONTE (1942).

Cabe destacar algo que não é comumente pontuado nesse processo de afirmação rodoviarista, que se vale mais do resultado final do que da dinâmica das obras de construção civil necessárias, e que, no entanto, se torna patente a partir do registro fotográfico de Wilson Baptista sobre algumas dessas obras<sup>37</sup>: a escala do trabalho braçal necessária à consecução desses planos. Os processos de abertura das Avenidas Amazonas e Pampulha dão a dimensão da quantidade de recursos físicos e trabalho humano despendido no processo (BAPTISTA, 1941, p. 16-29) na terraplanagem de 310.067 metros cúbicos de terra somente na Avenida Amazonas, além de 340.000 na abertura da Av. da Pampulha e 268.000 na abertura da Av. Teresa Cristina (BELO HORIZONTE, 1942, p. 21, 23-4). Somados, o volume de terra se equipara à quantidade de rejeitos que estavam contidos na barragem VI da Vale, no Córrego do Feijão em Brumadinho, que se rompeu no dia 25 de janeiro de 2019, para utilizar um exemplo contemporâneo (BARRAGEM EM BRUMADINHO..., 2019)

**FIGURA 1 - ABERTURA DA AVENIDA AMAZONAS, BELO HORIZONTE, 1941 – TESTEMUNHAS DE NÍVEL EM COMPARAÇÃO COM A ALTURA DE UM HOMEM**



Fonte: BAPTISTA (2014, p. 17-18).

<sup>37</sup> Registros fotográficos encomendados pelo próprio prefeito Juscelino Kubitschek, o conjunto de fotografias não foi publicizado até dezembro de 2013, na exposição *Escavar o Futuro* realizada no Palácio das Artes (MARQUEZ, 2018, p. 9)

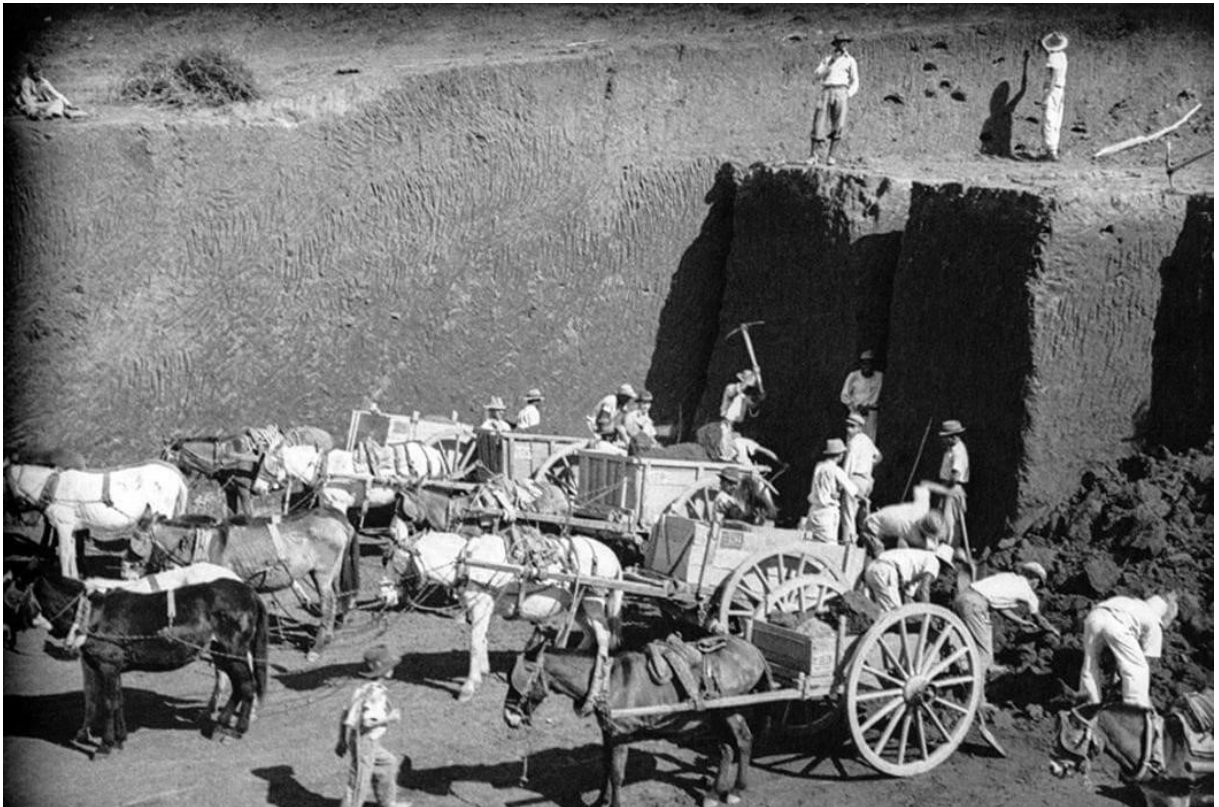


**FIGURA 2 - ABERTURA DA AVENIDA AMAZONAS, BELO HORIZONTE, 1941 – VISÃO DAS CARROÇAS UTILIZADAS PARA TRANSPORTE DA TERRA**



Fonte: BAPTISTA (2014, p. 19-20).

**FIGURA 3 - ABERTURA DA AVENIDA DA PAMPULHA (ATUAL AV. ANTÔNIO CARLOS), BELO HORIZONTE, CIRCA 1942**



Fonte: BAPTISTA (2018, p. 63).

O registro fotográfico dá conta de que esse volume de terra foi movido, principalmente, por picaretas e transportado em carroças, em virtude, inclusive, do racionamento de derivados do petróleo que ocorria em função da 2ª Guerra Mundial (LOPES, 2015, p. 44-5) e da ausência absoluta de bens de capital para este tipo de obra, como tratores, caminhões e escavadeiras. Juscelino comenta a questão em algumas passagens de suas memórias:

[em referência ao asfaltamento da Av. Afonso Pena] Na época, não existiam tratores. O movimento de terra era levado a efeito com dois tipos de carroças – as galeotas, empurradas pelos próprios trabalhadores; e as comuns, puxadas por burros (KUBITSCHKE, 2020 [1974], p. 27).

[...] [Em referência à abertura da Av. Amazonas] Na época, a prefeitura não dispunha de tratores nem de caminhões, pois a metade da frota desses veículos pertencentes à municipalidade estava paralisada na garagem, necessitando de reparos. Para a abertura da Avenida Antônio Carlos tive de contratar o primeiro trator que entrou em Minas. Providenciei a recuperação da frota de veículos e determinei que as unidades que não estivessem sendo utilizadas no serviço de limpeza urbana fossem deslocadas, em caráter de urgência, para as obras da Avenida Amazonas. Entretanto, os caminhões, mesmo recuperados, não eram suficientes para o atendimento das exigências do grande aterro a ser feito. Lembrei-me, então, de organizar um serviço auxiliar, a ser levado a efeito por carroças puxadas a burro. Anunciei que a prefeitura estava contratando carroças, e logo se apresentaram os proprietários desses obsoletos veículos.

Contratei as unidades que se encontravam disponíveis, e a notícia, circulando nos subúrbios, fez com que numerosos outros candidatos se apresentassem pleiteando contratação. Uma semana mais tarde, as carroças se elevavam a cerca de 10 mil. Em face dessa providência, a nova avenida foi rasgada numa velocidade incrível, proporcionando novos pulmões para a respiração da cidade (KUBITSCHKE, 2020 [1974], p. 29-30).

A partir do topo dos cones de terra nas primeiras duas fotos, artífice da engenharia civil chamado “testemunha de nível” para se saber o nível original da terra escavada, pode-se perceber a magnitude do trabalho de escavação. Assim, ainda que a transformação tenha sido comandada pelo poder público, tem-se aqui palpável como os limites físicos impostos pela rigidez das infraestruturas e a necessidade de sua reformulação para possibilitar a reprodução ampliada do capital se manifestaram fisicamente em capacidade de comando sobre o trabalho e produção objetiva do espaço urbano. O rodoviarismo, entendido aqui como a concepção ideológica que permite a hegemonia dos modos rodoviários de transporte no sistema de mobilidade urbana, foi, nesse sentido, uma escolha política bem clara, e não um processo que, pela vantagem de se olhar o passado com as lentes do presente, toma-se como “naturalizado” hoje em dia. JK, inclusive, se valia da perplexidade causada pelo processo de radical mudança do espaço urbano para projetar e valorizar suas ideias e figura política<sup>38</sup>. Cabe ressaltar,

---

<sup>38</sup> Como menciona Starling (2002, p. 39): “conta a lenda que [Pedro] Laborne [secretário de obras da administração municipal] levou apenas três dias para construir uma avenida ligando o Bairro do Calafate à Gameleira – apenas para Getúlio passar no dia da inauguração da VII Exposição de Animais e Produtos Derivados no Pavilhão da Gameleira”. Juscelino comenta o episódio também, ressaltando inadvertidamente o autoritarismo que o processo carregava, e que, de uma ou forma ou de outra, repetiria-se em ordem de grandeza muito maior em Brasília: “Em



também, que junto à abertura de vias, Juscelino abertamente defendia o fim do sistema de bondes e sua substituição completa por ônibus, intento que não pôde realizar justamente em função das restrições impostas pela 2ª Guerra Mundial:

O papel dos auto-omnibus nas grandes cidades do mundo vinha sendo desenvolvido no sentido *da substituição radical da extensão de linhas de bondes*, cujos inconvenientes já foram estudados e nitidamente indicados.

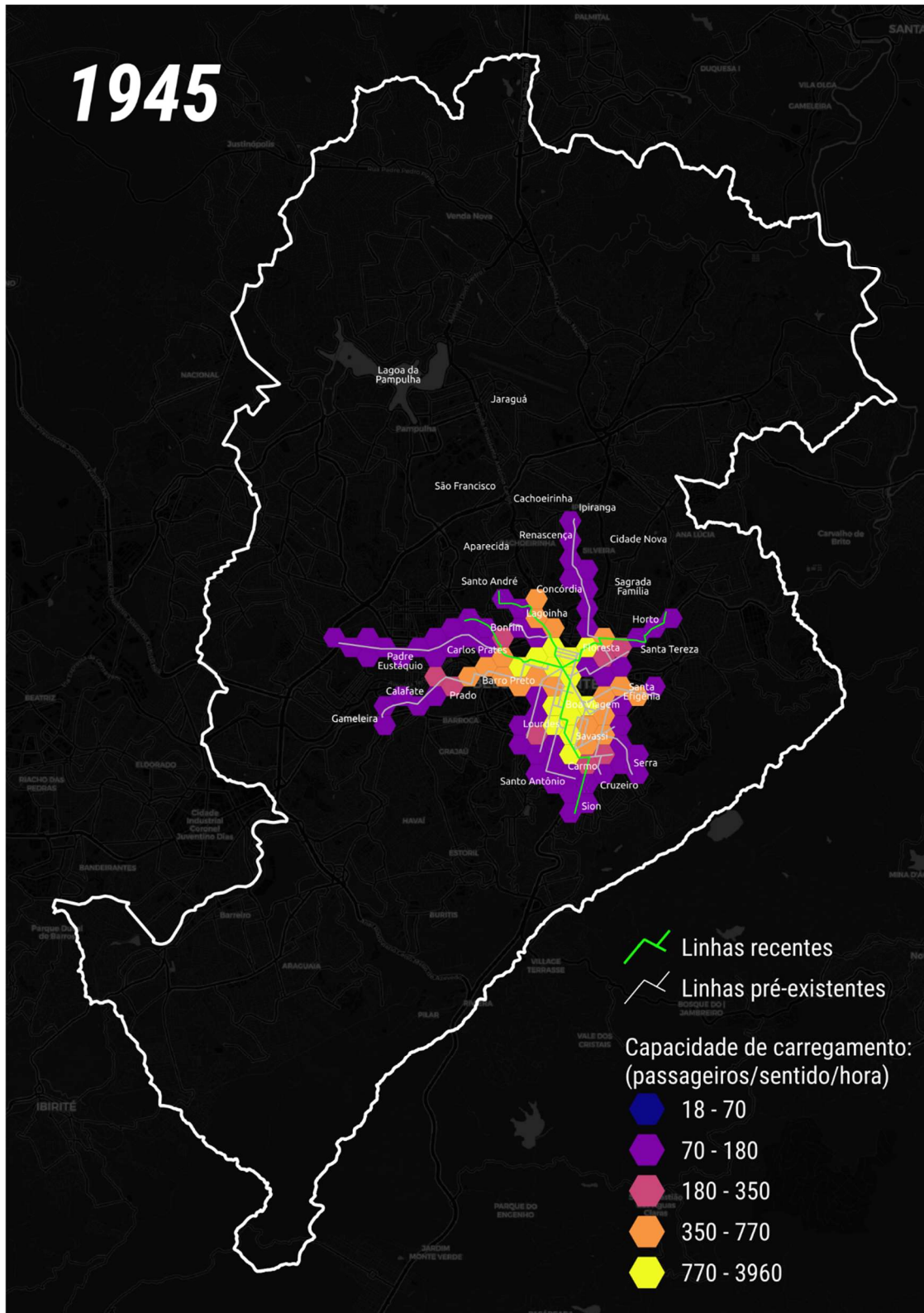
Nossa orientação era de dotar de um serviço tal como o seu crescimento exige, coadjuvando os transportes já existentes. Apesar, porém, de nosso empenhado propósito e de todas as providências levadas a efeito, temos de reconhecer que o problema ainda não está resolvido; ao contrário, agrava-se mais agora, com a escassez de combustível e com a elevação do custo das máquinas, acessórios e material metálico, elementos que, somados, nos impediram de alcançar a melhoria desejada (BELO HORIZONTE, 1942, p. 140, grifos nossos).

Diante dessas restrições, e alinhado com o impulso desenvolvimentista de obras que lhe caracterizou, Juscelino ainda assim desenvolveu o sistema de bondes, como se viu, que em 1945 possuía a seguinte configuração:

---

72 horas, mobilizando apenas recursos da prefeitura, rasguei uma avenida de mais de meio quilômetro, numa operação fulminante que incluiu desde os entendimentos com os proprietários, para posterior desapropriação, a derrubada dos casebres, a abertura das valas para os serviços subterrâneos, os serviços de terraplanagem e a colocação dos meios-fios até o calçamento definitivo em alvenaria poliédrica.” (KUBITSCHK, 2020 [1974], p. 49)

**MAPA 6 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE  
(PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1945**



Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996), ADELMAN (1974), PENNA (1997), acervo do Museu Histórico Abílio Barreto, IBGE (1947) e MORRISON (1989).

Assim, entre 1937 e 1945 foram inauguradas as linhas do Horto Florestal (1938), Santo André (1941), Carmo (1945) e Pedro II (1945). A frota total passa de 61 bondes em 1937 para 75, em 1945 (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 141), um crescimento de 20% que, mesmo inserido na expansão dos trilhos, foi suficiente para sustentar o número de viagens por transporte coletivo constatado nos gráficos apresentados. Entretanto, o papel de principal meio de transporte coletivo passa a ser assumido crescentemente pelo sistema de ônibus, como se verá.

O que foi descrito aqui mostra como os governantes buscaram se adequar, e ao mesmo tempo direcionar, as transformações nas relações sociais de produção que envolvem o transporte, por meio principalmente da criação de infraestrutura. Isso ocorreu por meio da mudança de mentalidade da tecnocracia governante, em especial na década de 1930, que passa a ter a facilitação da circulação do automóvel como cerne. O modo rodoviarista, nesse sentido, vinha sistematicamente ganhando espaço nas cidades, também em função de crises do transporte por bonde. Vitte e Imaeda (2007, p. 74), para São Paulo, e Fundação João Pinheiro (1996, p. 84), para Belo Horizonte, constatam que o primeiro grande impulso para disseminação do serviço de ônibus foram as secas de 1924 e 1928, respectivamente, que acarretaram em racionamento de energia elétrica e na conseqüente redução da circulação dos bondes. Em um primeiro momento, a própria Prefeitura de Belo Horizonte busca suprir a diminuição dos bondes, adquirindo frota de ônibus e fornecendo oito linhas para atender os bairros que tiveram redução no transporte ferroviário (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 83).

Mesmo com a oferta pública e a regulamentação na década de 1930 que trazia óbices ao desenvolvimento das empresas de ônibus, a falta de capacidade da própria Prefeitura em fazer cumprir a regulação por ela proposta abriu espaço para que a dinâmica de mercado se afirmasse. Assim, é a iniciativa privada que terá o protagonismo nesse modo rodoviário. Quando livre de requisitos de regulação, ou da fiscalização do poder público, como ocorria com maior frequência nas décadas do pré-guerra, o relativamente baixo montante de capital necessário para a realização do serviço de transporte, aliado com a maleabilidade de itinerários e horários, se transformava no principal atributo para o crescimento dos ônibus. Este modo de transporte, em um primeiro momento alivia a demanda excedente que os bondes não conseguem suprir e, em seguida, se torna concorrência fatal para o transporte ferroviário, principalmente quando estabelece acessibilidades inatingíveis para o sistema anterior. Cabe aqui notar que infraestrutura (ou sua ausência), tecnologia e as relações sociais de (re)produção se reforçam

mutuamente para o fortalecimento desse setor. Em São Paulo, o número de passageiros por ônibus cresce a uma taxa anual de 22,6% entre 1934 e 1940, enquanto o de bonde cresceu 4,3% no mesmo período (PACHECO, 1992, p. 210). Já em Belo Horizonte, os dados são como se segue:

**TABELA 7 - PASSAGEIROS ANUAIS DE BONDE E ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE (1936-1960)**

<b>Ano</b>	<b>Bonde – Passag./ano</b>	<b>Taxa de cresc. Anual (%)</b>	<b>Ônibus – Passag./ano</b>	<b>Taxa de cresc. Anual (%)</b>	<b>Total de viagens ano</b>	<b>Viagens por hab por mês</b>
1936	30.217.938		7.555.500		37.473.438	18,47
1941	41.685.421	5,5%	13.176.000	9,7%	54.861.421	20,55
1945	62.748.413	8,5%	6.453.210	-13,3%	69.216.623	21,13
1949	63.819.342	0,3%	31.574.724	37,3%	95.394.066	23,72
1956	42.896.993	-4,8%	79.500.000	12,2%	122.396.993	19,28
1960	19.523.352	-14,8%	174.780.000	17,1%	194.303.352	23,35

Fonte: DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE, 1962, para os dados de bonde. Mensagens dos prefeitos à Câmara Municipal (BELO HORIZONTE, 1942, 1950, 1958 e 1961) para os dados de ônibus. Para os dados de viagem por habitante por mês, calculou-se a média geométrica da população a partir de SINGER (1968) e os censos decenais do IBGE.

Como é possível ver pelos dados da tabela apresentada, depois de uma breve queda decorrente do racionamento de derivados do petróleo em função da Segunda Guerra Mundial, o modo de transporte por ônibus retoma seu crescimento acelerado, suplantando o transporte por bonde já no início da década de 1950. Isso se dá, inclusive, a partir da forma empresarial, como se discutirá mais a fundo no próximo capítulo. Segundo a Fundação João Pinheiro (1996, p. 120), em 1937, quando compunha cerca de 20% do total do sistema de transporte na cidade, os ônibus eram compostos por uma frota de 40 veículos, dispostos em 17 linhas distintas, operadas por 16 empresas<sup>39</sup>, o que perfazia uma média de 2,5 veículos por empresa. Quinze anos depois, em 1952, quando os ônibus já são mais de 50% do sistema de transporte, os dados dos cadernos de

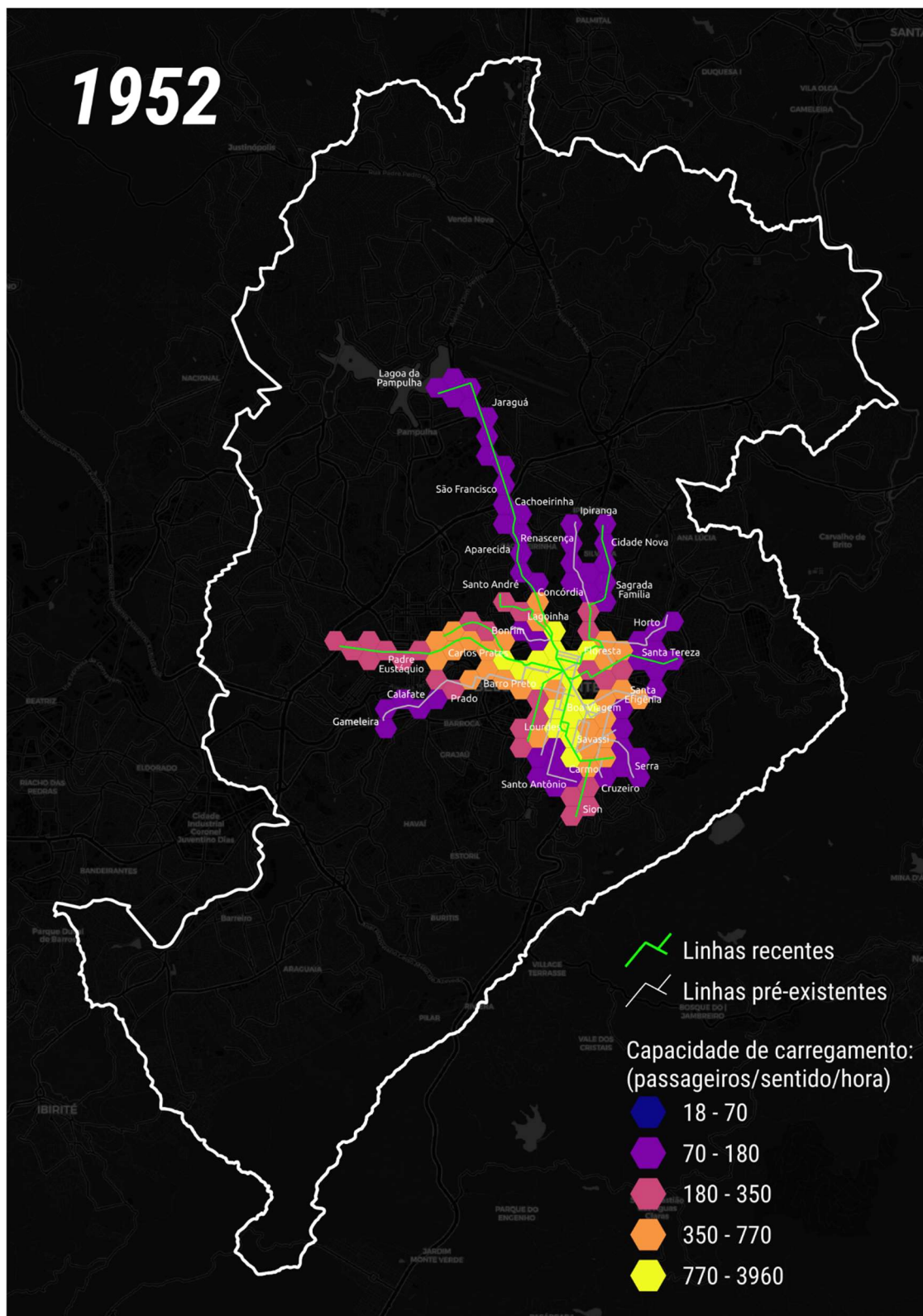
<sup>39</sup> O anuário estatístico do IBGE para o ano de 1938 (p. 253) indica uma informação ligeiramente distinta, com 18 empresas de ônibus urbano e 20 empresas de ônibus intermunicipal, perfazendo juntas uma frota de 74 veículos.

vistoria do Departamento de Bondes e Ônibus indicam uma frota 411 veículos em 41 linhas, operadas por 79 empresários distintos, dobrando a frota média por empresa nesse período em que o número de passageiros transportados se multiplica por dez. O bonde por sua vez atinge o pico de 72 milhões passageiros/ano em 1947 (DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE, 1962) para em seguida iniciar uma trajetória descendente, agravada por desativações e falta de manutenção, até seu definitivo encerramento em 1963. A principal mudança trazida pelo formato da viabilização cotidiana do empreendimento é a transferência – definitiva e terminal – de sua operação para a municipalidade, em 1949, depois de 20 anos sendo operado pela subsidiária da *American Force and Power* em Belo Horizonte, a Companhia de Força e Luz de Minas Gerais<sup>40</sup>. O fundamental, de todo modo, é constatar, na coluna de viagens por habitante por mês da tabela apresentada, que o crescimento do transporte por ônibus se dá *em substituição* ao bonde e não como um elemento de ampliação da mobilidade urbana em termos absolutos. Cabe ressaltar que isso ocorre, sobretudo, pelo intenso ritmo de urbanização vivenciado nesse período. A seguir, apresenta-se a capacidade de carregamento do sistema de bondes em 1952, quando se atingiu o auge da sua cobertura territorial:

---

<sup>40</sup> É digno de nota que essa mudança na forma empresarial do bonde favoreceu, também, o desenvolvimento das empresas de ônibus, como ressalta FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996, p. 150): “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.” (p. 150)

**MAPA 7 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE  
(PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1952**

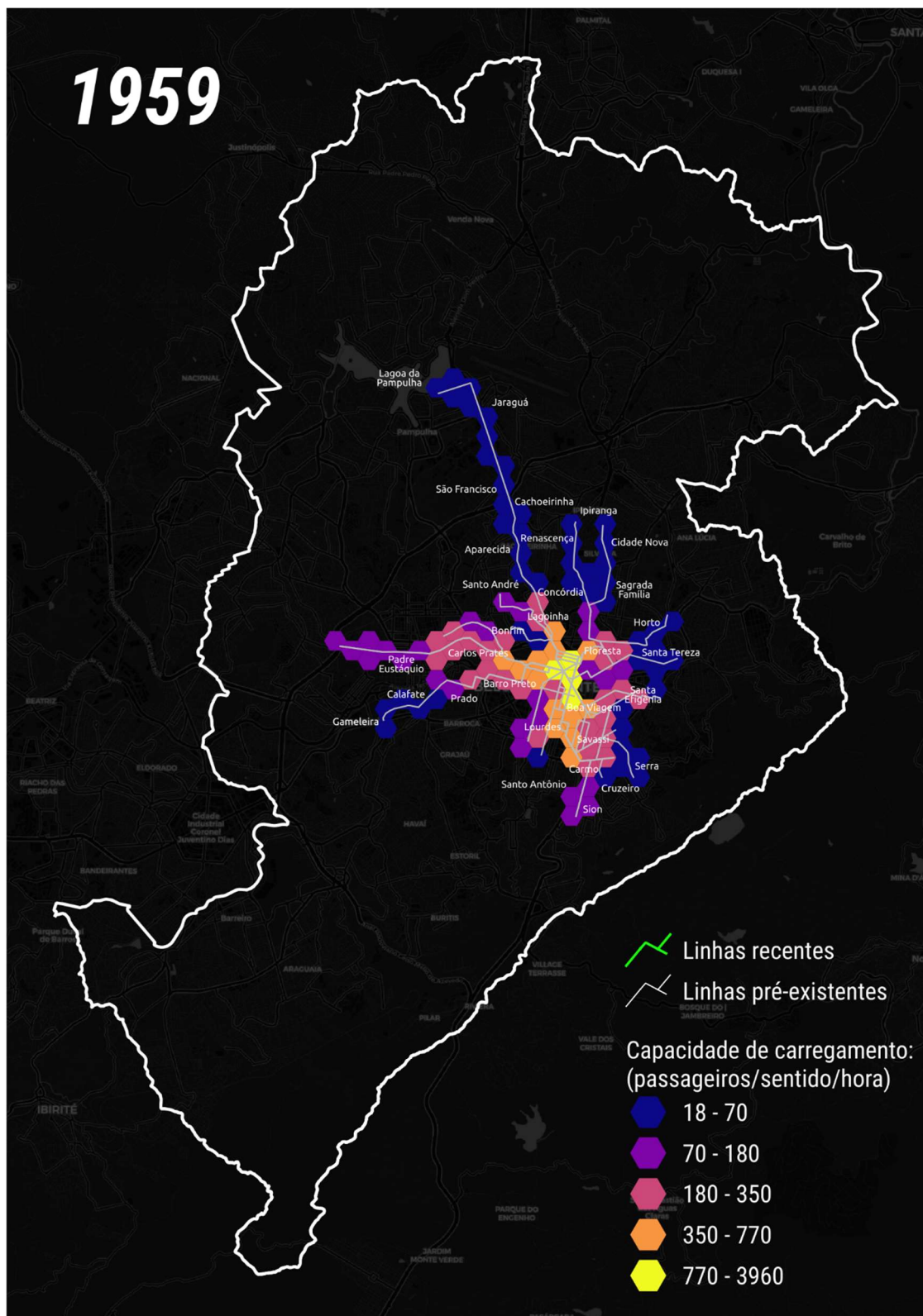


Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996), ADELMAN (1974), PENNA (1997), acervo do Museu Histórico Abílio Barreto, MORRISON (1989) e IBGE (1953).

Sem sombra de dúvidas, a principal mudança percebida entre 1945 e 1952 é a implantação da linha de bondes para a Pampulha em 1947, e sua extensão desproporcional em relação ao restante do sistema. Cabe ressaltar que a região ainda era incipientemente ocupada para moradia, e a linha, assim como recorrentemente ocorreu na história do sistema, foi implantada para atender prioritariamente as necessidades da elite do que da maior parte da população. Ainda assim, evidentemente, a linha contribuiu para o aumento da acessibilidade dos territórios ao longo do vetor norte. Além da linha para a Pampulha, é inaugurada a linha para Cidade Ozanam (1952), ampliando o vetor nordeste do sistema. Todas as outras melhorias são expansões de linhas já iniciadas como Vila Celeste (1946) no Padre Eustáquio, além de Lourdes, Santo Antônio, Carmo em 1950, Cruzeiro, Santa Tereza e Pedro II em 1951. A frota cresce de 75 veículos em 1945 para o máximo histórico de 87, em 1947, quantidade que permanecerá nesse nível em 1952 (IBGE, 1953, p. 219). Nesse momento, o sistema de bondes e sua infraestrutura claramente já não poderiam atuar como elemento principal do sistema de mobilidade urbana de Belo Horizonte. O sistema continua a perder capacidade de manutenção, entre reposição de peças e déficits orçamentários, em 1959 sua capacidade de carregamento se encontrava da seguinte forma:



**MAPA 8 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIRO/SENTIDO/HORA) – 1959**

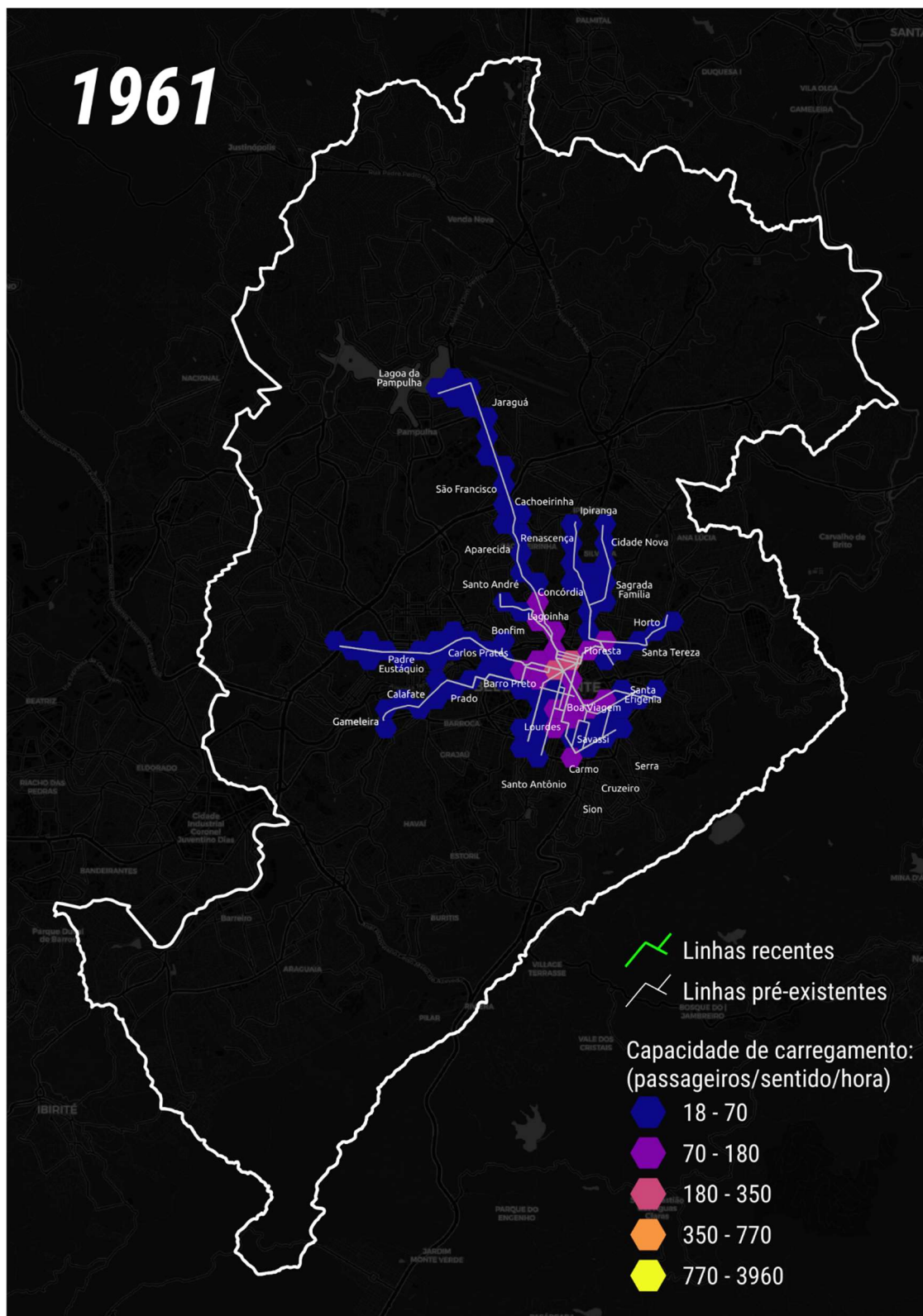


Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996), ADELMAN (1974), PENNA (1997), acervo do Museu Histórico Abílio Barreto e MORRISON (1989).



Em 1959, a linha Santo Antônio havia sido desativada e substituída por uma linha de trólebus. O número de veículos em circulação havia sido reduzido de 87 para 44 (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 204), os custos de manutenção cresciam continuamente diante da pressão inflacionária que não se refletia no orçamento do Departamento de Bondes e Ônibus. Em 1962, o custo de cada passageiro transportado, segundo o DBO era de C\$11,20, quando a tarifa praticada era de apenas cinco cruzeiros (DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS, 1962, p. 13). Assim, em 1960 são desativadas as linhas Cruzeiro, Serra e Carmo. Em 1961, deixam de operar as linhas Pernambuco, Bonfim, Pedro II, Pampulha e São Francisco. Com menos de 20 veículos em circulação, a situação dois anos antes da extinção total do sistema era como se segue:

**MAPA 9 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE BONDE EM BELO HORIZONTE  
(PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1961**



Fonte: elaboração própria a partir de FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996), ADELMAN (1974), PENNA (1997), acervo do Museu Histórico Abílio Barreto, DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS (1962) e MORRISON (1989).

Diante desse cenário, o crescimento do setor de ônibus ocorre de maneira a consolidá-lo como o meio de transporte hegemônico nas grandes cidades brasileiras durante os momentos mais agudos da urbanização. Dentro da ideologia cada vez mais dominante do rodoviarismo, a desativação dos bondes era vista, inclusive, como uma medida moderna e de grande progresso, pedida desde há muito:

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 motoneiro com a inspetoria do trânsito (Folha de Minas, 1941, citado por FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 208).

Associado ao passado, gradativamente desativado em todo o Brasil e tomado como obsoleto, o bonde era um modo de transporte que já não possuía condições de exercer hegemonia no sistema de mobilidade urbana das cidades brasileiras, com a rápida ascensão do ônibus, assim resumida por Ronaldo Gouvêa:

Várias são as razões que contribuíram para o declínio e a extinção dos bondes e dos trólebus em Belo Horizonte. Certamente, a mais preponderante foi a concorrência com os veículos a diesel, que proporcionavam ampla flexibilidade operacional, em contraposição à rigidez daqueles outros sistemas, que exigiam investimentos iniciais significativos, para implantação dos trilhos e da rede aérea eletrificada (GOUVÊA, 1992, p. 81).

Entretanto, nos parece claro também que os bondes possuíam uma capacidade de atendimento, uma amplitude social e uma outra forma de relação com o espaço urbano que poderia conviver e ampliar as possibilidades de acessibilidade urbana, houvesse vontade política e direcionamento de recursos econômicos e técnicos para tanto. Parece patente que, para as elites governantes de então, e a opinião pública, era necessário desobstruir as avenidas e abrir espaço para o automóvel e essa convivência não seria possível

Por fim, das mudanças estruturais da primeira metade do século XX relacionadas à afirmação do rodoviarismo, de abertura de vias à entrada do capital automobilístico, cabe ressaltar que, ainda que a ideologia de progresso declarada pelos governantes, e secundada pela opinião pública, estivesse atrelada à figura do automóvel, este modo de transporte ainda era extremamente restrito às classes mais abastadas. É curioso notar como Juscelino Kubitschek se referia ao fenômeno dos automóveis, em 1940:

Em face da nova realidade social, o automóvel cada dia mais se impunha. Era o veículo ideal: obediente tão somente às conveniências de seu proprietário. Em 1940, ele se convertera numa espécie de mania coletiva. Era o *hobby* social. O *boom* automobilístico, contudo, só se fazia

presente nos centros urbanos. A razão: a escassez de boas estradas (KUBISTCHEK, 2020 [1974], p. 23).

A forma como a administração era construída permitia que se tomasse o universo das elites pelo todo da sociedade, real ou desejado. Para se ter uma noção justamente deste todo, vale observar a evolução da frota de automóveis e da população, conforme compilado na tabela a seguir:

**TABELA 8 - POPULAÇÃO, FROTA DE AUTOMÓVEIS (INCLUINDO ÔNIBUS) EM BELO HORIZONTE – ANOS SELECIONADOS<sup>41</sup>**

Ano	População	Frota de automóveis	Carros por mil habitantes
1927	88.691	1.184	13,3
1940	211.377	2.799	13,2
1945	273.053	2.911	10,7
1954	462.207	12.675	27,4
1981	1.801.385	371.916	206,5
2002	2.265.163	742.116	327,6
2010	2.375.444	1.340.071	564,1
2020	2.521.564	2.184.604	866,4

Fonte: elaboração própria. Dados populacionais: média geométrica a partir de SINGER (1968) para 1927, censo demográfico para os anos de 1940 e 2010, estimativa para 2020, média geométrica a partir dos censos para os demais anos, exceto 2020 (contagem populacional). Para frota de automóveis – DENATRAN (2002, 2010, 2020), DER-MG para 1981, mensagem do prefeito à Câmara Municipal (BELO HORIZONTE, 1954) para os dados de 1940, 1945 e 1954; IBGE (1936, p. 151) para o ano de 1927.

Como se pode perceber pelos dados apresentados, a quantidade absoluta e relativa de carros estava em um patamar muito baixo entre as décadas de 1920 a 1950. Nota-se que uma mudança de ordem de grandeza ocorre, justamente, entre as décadas de 1960 a 1980, ainda que seja importante salientar que, comparativamente, um patamar de 200 veículos por mil habitantes não era alto. É razoável supor, ainda que sem o levantamento de dados discriminado por cidades, mas tendo a evolução do agregado nacional de veículos durante o século XX, que dinâmica semelhante de baixíssima e lenta motorização ocorreu nas outras grandes cidades do país entre as décadas de 1940 e 1960. Sendo assim, é inegável que o grande modo de transporte

<sup>41</sup> As fontes que relatam a frota existente em Belo Horizonte no período anterior a 1990 são escassas, a mensagem do prefeito à Câmara Municipal de 1954 é um dos poucos documentos nesse sentido. O DER-MG passou a publicar a frota total de Belo Horizonte em seu anuário a partir de 1981.

responsável pela mudança da forma urbana no que concerne a acessibilidade era o ônibus, ainda que discursivamente o planejamento urbano e viário se justificasse a partir do automóvel particular.

Como se verá no próximo capítulo, é significativa a abrangência geográfica da acessibilidade do ônibus em comparação com a fornecida pelo sistema de bondes. Até o fim da década de 1940, quando os efeitos da transformação viária de Belo Horizonte estavam ainda se iniciando, a ocupação urbana de Belo Horizonte não distava mais de 5 km de seu epicentro na praça Sete de Setembro, incluindo aí bairros populares e periferias, com a exceção de localidades pré-existentes como Venda Nova, General Carneiro e Barreiro (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 98). Tomando-se São Paulo como exemplo, vê-se que os dados de densidade populacional apresentados por Raquel Rolnik (1997, p. 165) dão a dimensão dessa mudança estrutural da abrangência geográfica da capital paulista, cuja população aumenta de 415 mil para 4,9 milhões de habitantes entre os anos de 1914 e 1963, enquanto a densidade populacional transita de 110 para 53 habitantes por hectare no mesmo período, isto é, o espaço ocupado pela população paulistana multiplica-se em mais de 20 vezes em 50 anos. A possibilidade de ocupação do espaço e seu simultâneo esgarçamento são garantidos por essa acessibilidade fluida, de baixo capital e com considerável autonomia para o provedor que o transporte por ônibus possibilita, principalmente na grande ausência do transporte individual motorizado como alternativa concreta. Ao processo de incorporação de terra urbanas a baixo preço e com pouca ou nenhuma infraestrutura que caracterizou a urbanização, o ônibus se encaixou perfeitamente como elemento de sustentação:

O ônibus é o meio de transporte mais difundido na maioria das cidades do mundo. Seu sucesso se deve à capacidade de desdobrar-se e ampliar as suas ramificações, aproximando-se da origem e do destino de seus usuários; à sua relativa simplicidade tecnológica; à sua flexibilidade enquanto modo de transporte; à facilidade de instalação de novos serviços; aos seus custos razoavelmente baixos de produção, implantação e operação, quando comparados a outros sistemas. Até hoje nenhuma outra modalidade de transporte público atendeu a uma demanda tão grande e diversificada a custos razoáveis, nem ofereceu tanta variedade de módulos, que atendessem a especificações de tamanho, nível de conforto e condições operacionais distintos (GOUVÊA, 1992, p. 59).

Cabe também destacar que o padrão econômico brasileiro de consumo de bens duráveis, principalmente o que ocorreu entre as décadas de 1950 e 1980 é altamente concentrado nas rendas mais altas e tem no carro sua principal mercadoria representante<sup>42</sup>. Essa estrutura de

---

<sup>42</sup>“Para o processo capitalista no Brasil [...] nenhuma importância tem o fato de que os automóveis nacionais sejam duas a três vezes mais caros que seus similares estrangeiros. Tendo como demanda as classes altas em uma distribuição de renda extremamente desigualitária, a produção nacional de bens de consumo duráveis, dos quais o

consumo foi fundamental dentro da própria dinâmica de reprodução ampliada do capital, tendo consequência na forma como as periferias se formaram, tanto pela forma urbana imposta do rodoviarismo, como pela concentração de renda que transferia a responsabilidade de provimento de soluções urbanas para a própria população periférica.

Como relatado, em 1952, dois anos após a criação do Departamento de Bondes e Ônibus na capital mineira, Belo Horizonte possuía uma frota de 411 ônibus distribuídos entre 79 proprietários diferentes, conforme dados sistematizados a partir dos cadernos de vistorias encontrados no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. A frota média passava ligeiramente dos 5 ônibus por proprietário, e duas empresas possuíam mais de 30 veículos: a Viação Vitória, dos irmãos José Lana e Fábio Vasconcelos, e a Viação Minas Gerais, de João e Higino Bruschi, esta última em operação no setor desde 1929<sup>43</sup>. Em um mercado com acelerado crescimento anual, proporcionado pela explosão demográfica e urbana conjugada à derrocada do sistema de bondes, novos entrantes chegavam a todo momento, levados pela possibilidade de prosperar. Apesar das duas empresas de porte médio, que não chegariam ao final da década seguinte<sup>44</sup>, o mercado se assemelhava mais ao que conceituamos no capítulo anterior como fase de “reprodução simples da atividade”, na qual aventureiros e sua autoprodução estavam sofrendo pressão da municipalidade e de empresários já estabelecidos para se adequarem rapidamente ao sistema. Não só o poder público ainda tateava qualquer tipo de processo regulatório mais concreto e efetivo, como a organização de classe, tanto de trabalhadores como de proprietários, era incipiente: o Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários havia sido fundado em 1950, e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros, seria fundado justamente em 1952.

O próximo capítulo se propõe a enquadrar a dinâmica econômica e urbana que levou a um profundo processo de reestruturação das empresas, no início da década de 1980 e, para isso, busca delinear as características gerais de formação do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte. Pretende-se assim compreender os sujeitos históricos em cujas ações e história de vida está performada, ainda que em menor proporção, algumas das grandes mudanças

---

automóvel é o arquétipo, encontra mercado e realiza sua função na acumulação tornando as unidades e os ramos fabris a ela dedicados as unidades-chave do sistema.” (OLIVEIRA, 1987, p. 29)

<sup>43</sup> “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.” (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 84, grifos nossos)

<sup>44</sup> Como esclarecido no capítulo introdutório, toda afirmação sobre a operação das empresas de ônibus entre 1952 e 1979 se dá a partir da sistematização das subséries de vistoria de ônibus e a série de cálculos tarifários no acervo do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte.

estruturais nos sistemas de mobilidade urbana e nos padrões de urbanização aqui brevemente descritas.

### **CAPÍTULO 3 – TEMPOS E ESPAÇOS DA AFIRMAÇÃO DO ÔNIBUS URBANO EM BELO HORIZONTE**

A proposta apresentada neste capítulo é delinear as características da formação e expansão das empresas de ônibus no espaço de Belo Horizonte. Em linhas gerais se pretende compreender como se deu a hegemonia do modo de transporte por ônibus na mobilidade urbana de Belo Horizonte nas décadas posteriores à Segunda Guerra Mundial. Assim, do ponto de vista institucional, se engloba o período entre a criação do Departamento de Bondes e Ônibus de Belo Horizonte (DBO), em 1950, até a assunção do controle sobre o sistema pela Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte, a METROBEL, em 1982 (MINAS GERAIS, 1978, 1980). Nesse meio tempo, o DBO ainda teve como sucedâneos o Departamento Municipal de Transporte Coletivo – DMTC – em 1964 (BELO HORIZONTE, 1964a e 1964b) e a Superintendência Municipal de Transportes, criada em 1969 (BELO HORIZONTE, 1969).

O foco aqui, contudo, não é apenas sobre a gestão do sistema pelo poder público. Para compreender a formação da hegemonia deste modo de transporte, cuja dinâmica e potência advieram principalmente da iniciativa privada, buscou-se entender como o empresariado de ônibus se formou, de que maneira atuou, tomou decisões, se expandiu e interagiu com o território municipal e seus atores políticos. Nesse sentido, vale-se aqui da construção de um banco de dados inédito, sistematizado e compilado a partir de registros fotográficos dos cadernos de vistoria dos ônibus de Belo Horizonte, depositados no Arquivo Público da cidade. Além disso, houve um levantamento de depoimentos e entrevistas dos empresários que atuaram durante esse período, conferindo a dimensão da experiência vivida a esse processo.

O capítulo está estruturado em três seções. Na primeira, apresenta-se a proposta de recorte geracional dos empresários, o rol de entrevistas, fontes primárias e secundárias levantadas e relatos biográficos. A segunda seção aborda a experiência do início dos empreendimentos de transporte coletivo de ônibus urbano na visão desses empresários, suas características gerais e contingências, além de aspectos das relações sociais existentes na gênese desse serviço que parecem marcar as raízes do seu desenvolvimento posterior. Por fim, a terceira seção apresenta os mapas territorializando o desenvolvimento das linhas, empresas e frotas de ônibus no espaço urbano, buscando compreender a relação entre a natureza do processo de urbanização nesse período, sua diferenciação no espaço e sua relação com o desenvolvimento empresarial do



sistema para, por fim, traçar linhas gerais da crise do modelo de linhas centro-radial que marcou a passagem da década de 1970 para 1980.

### **3.1. O empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte: um recorte geracional**

Uma vez delineado o esquema analítico para a compreensão do desenvolvimento empresarial do setor, como realizado no capítulo um, é possível agora avançar para a abordagem da trajetória das pessoas por trás deste processo. Os empresários de ônibus que serão apresentados nesta pesquisa são aqueles que estiveram presentes e protagonizaram o processo de crescimento e desenvolvimento dos sistemas de ônibus urbanos brasileiros no século XX, no momento de maior velocidade da urbanização do país – entre 1940 e 1980.

Em função deste recorte temporal, o que se propõe é classificar a operação do transporte coletivo em “gerações” de empresários, que por sua vez correspondem, em linhas gerais, a diferentes estágios de desenvolvimento econômico, geográfico e político do setor de ônibus urbano. Duas gerações em especial estão enfocadas nesta pesquisa – aqueles que se iniciam no ramo ou já possuíam linhas com poucos veículos durante as décadas de 1940 a 1960, que serão aqui chamados de “primeira geração” – e os seus filhos, sucessores ao longo das décadas de 1970 e 1980, a quem chamaremos de “segunda geração”. Os empresários da primeira geração têm sua data de nascimento por volta da década de 1920 e pouquíssimos ainda estavam vivos quando esta pesquisa foi realizada. Como se apresentou no capítulo dois, as primeiras linhas e operações de *auto-omnibus* em Belo Horizonte se iniciaram em meados da década de 1920. Estas experiências foram pontuais e de lenta consolidação, devido principalmente às iniciativas regulatórias do poder público no início da década de 1930. O crescimento da iniciativa privada, no entanto, já é retomado na segunda metade daquela década. Portanto, é evidente que há uma geração de empresários anterior à “primeira geração” aqui caracterizada. Entretanto, como nesta pesquisa se está buscando as origens dos grandes empresários que constituem as viagens brasileiras e de sua organização de classe, compreende-se que esse processo começa a ganhar verdadeira tração quando há condições materiais para a hegemonia do transporte rodoviário sobre os outros modos de transporte urbano, conforme buscamos demonstrar ao final do capítulo anterior.

Entre a década de 1920 e o fim da Segunda Guerra Mundial, o meio de transporte hegemônico ainda era o ferroviário, tanto em nível urbano como regional – bondes e trens. Nesse sentido, a

operação de linhas de ônibus, ainda que com demanda crescente ano a ano, era vista pelo poder público e pela sociedade como um serviço relativamente incipiente. O desenvolvimento das empresas, a atração de novos concorrentes, a organização da classe patronal e trabalhadora em sindicatos distintos<sup>45</sup> e outros elementos que caracterizam um setor em expansão só se manifestarão, de fato, no pós-guerra. Um dos indicativos da mudança de patamar do setor no cenário econômico brasileiro é que, pela primeira vez, haverá herdeiros e sucessores, justificando – para os termos analíticos aqui propostos – que a geração em questão seja chamada de “primeira”.

A divisão por gerações também não é estanque. Há, claro, interseções entre seus representantes, como se verá. O material primário e secundário obtido – entrevistas diretas, biografias e reportagens – aborda, em geral, a segunda geração, que passou a assumir os negócios no fim dos anos 1970, início dos anos 1980. Esses empresários hoje se aproximam da casa dos 70 a 80 anos de idade, e alguns deles já, inclusive, faleceram. Em geral já transmitiram, ou estão em vias de o fazer, a operação das empresas para terceiros ou para a geração seguinte, que tem por volta de 50 anos. Evidentemente não é um processo simples e linear, e muitos da “terceira geração” já abandonaram o ramo também. A “quarta geração”, na casa dos 30 anos, será abordada aqui apenas incidentalmente, há indícios de que boa parte destes jovens não pretende seguir no ramo dos ônibus urbanos.

O processo de obtenção das entrevistas foi tortuoso e limitado. A presente pesquisa elencou pelo menos oito famílias distintas<sup>46</sup> de empresários do transporte coletivo belo-horizontino com mais de uma empresa ou com representação histórica no setor para que fosse realizada uma entrevista semi-estruturada, cujo questionário está no apêndice um desta tese. Destas famílias, apenas os representantes dos Soares de Andrade (Clésio Soares de Andrade e João Lopes de Andrade) foram diretamente entrevistados. A entrevista com os representantes da família Furletti foi feita com a viúva do fundador da empresa e com uma das filhas, que nunca atuou

---

<sup>45</sup> O Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Belo Horizonte e Região – STTR-BH é formado em 1950. Já o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte – SINTRAM, é formado em 1954. Antes, trabalhadores e empresários eram representados pela mesma associação: o Centro dos *Chaffeurs* de Belo Horizonte (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 162)

<sup>46</sup> Famílias (i) Lessa Carvalho (empresas Saritur, Turilessa, Praia Auto Ônibus e Viação Jardins); (ii) Furletti (Belo Horizonte Transporte Urbano, Viação Euclásio, Viação Real e Viação Avenida); (iii) Silveira (Rodap Operadora de Transportes e Expresso Luziense); (iv) Soares de Andrade (Coletur, Coletivos Santa Mônica e Coletivos São Lucas); (v) Lara Morais (Coletivos Boa Vista); (vi) Cançado (Auto Omnibus Nova Suissa, Auto Omnibus Floramar); (vii) Paschoalin (Viação Santa Edwiges, Viação Torres); (viii) Gomes Pereira (Via BH Coletivos, Viação Anchieta, Milênio Transportes Ltda) – a partir dos contratos sociais apresentados no processo de licitação de 2008 (BELO HORIZONTE, 2008a).

como administradora no setor (Hilma Furletti e Karina Furletti, respectivamente). Não foram obtidas entrevistas diretas com os demais representantes. Foram tentadas abordagens diretas na secretaria do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte, além de outras mediadas por antigos gestores públicos do transporte municipal e metropolitano e atuais políticos ligados às últimas gestões da Prefeitura de Belo Horizonte. Para tanto, sempre se utilizou cartas de apresentação do próprio CEDEPLAR, mas não houve, por esses meios, nenhum consentimento para cessão de entrevistas. De fato, é importante notar que não houve negativa, e sim uma ausência de resposta, o que condiz com a postura política e de comunicação que o setor adota. Posteriormente, houve a apuração, informal, de que havia sido dada uma negativa direta à concessão de entrevistas para esta pesquisa por parte da família Lessa.

Ainda que essa postura de distanciamento do empresariado seja uma dificuldade para o processo de pesquisa, não é surpreendente. O empresariado de ônibus urbano é notoriamente conhecido por sua resistência a conceder informações para pesquisas acadêmicas e matérias jornalísticas. Há exemplos para Belo Horizonte: mesmo tendo realizado uma série de entrevistas na década de 1990, Fernanda Watanabe, pesquisadora do Grupo de Pesquisas em Política dos Transportes da Faculdade de Ciências Econômicas – GEPET – da UFMG, que funcionou entre 1992 e 2001, citou em sua dissertação de mestrado a dificuldade em obter entrevistas com proprietários, além da resistência a que depoimentos de trabalhadores rodoviários fossem livremente realizados:

Deve-se destacar que, apesar de todos os esforços envidados, não foi possível a coleta de dados primários junto ao Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte – SETRANSP [Denominação antiga do SETRA-BH], importante ator no sistema de BH e para o tema estudado. Ressalta-se que foram apresentadas a essa entidade cartas do coordenador do CEPEAD e da professora orientadora, explicando os objetivos e a importância da pesquisa; que a pesquisadora e a própria professora orientadora foram, pessoalmente, diversas vezes àquela entidade solicitar uma entrevista com qualquer dirigente, inclusive sendo apresentado o roteiro de entrevista para exame prévio. No entanto, o SETRANSP não se mostrou acessível.

[...] Destaca-se também a resistência apresentada pelo proprietário da empresa B, que não permitiu a gravação da entrevista com ele, alegando que “a palavra gravada é perigosa, pois pode ser usada contra mim”; não permitiu a realização de entrevista com um dos diretores da empresa, responsável pela área de pessoal e recursos humanos; e não permitiu a escolha aleatória dos entrevistados pela pesquisadora, escolhendo ele mesmo quem poderia ser entrevistado, ao contrário das empresas A e C. Além disso, ele interferiu no processo de entrevista junto aos trabalhadores, interrompendo a sessão para servir um lanche, fato não habitual na empresa, e mostrando estar vigilante ao que estava acontecendo. (WATANABE, 1996, p. 24-5)

Mesmo assim, sua dissertação de mestrado apresenta uma série de depoimentos fundamentais para a compreensão do comportamento do empresariado e dos trabalhadores rodoviários. Trechos de entrevistas e depoimentos indiretos também são encontrados em Cançado (1999),

Azevedo e Castro (1987), Cançado et. al. (1999) e Fundação João Pinheiro (1996). Esta pesquisa conseguiu entrar em contato com os autores dessas obras para obter as fontes primárias por eles levantadas, mas nenhuma transcrição das entrevistas originais realizadas permaneceu preservada.

Assim, as entrevistas diretas realizadas foram obtidas sem a mediação e o contato direto com a representação patronal local. Foram entrevistados quatro empresários, além da viúva e a filha de um empresário pioneiro, um gestor do poder público da época, uma ativista por habitação e transporte desde os anos 1980 e um jornalista especializado no setor de ônibus urbano. A relação de entrevistados está a seguir.

**TABELA 9 - RELAÇÃO E DETALHES DE ENTREVISTADOS DURANTE O PROCESSO DE PESQUISA**

Entrevistado	Resumo biográfico	Ano e local de nascimento e morte	Data de realização da entrevista
Otávio Vieira da Cunha Filho	Foi empresário de ônibus e compôs a diretoria do Sindicato de Empresas de Ônibus em Belo Horizonte e São Luís. Presidiu a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos de 1993 até seu falecimento, em 2022. Segunda geração de empresários.	1940-2022, Matias Barbosa-MG	23 e 24/02/2021.
Waldemar Araújo	Empresário de ônibus em Mossoró-RN, foi proprietário da Viação Santa Inês e sócio da Viação Venda Nova e suas sucessoras em Belo Horizonte. Segunda geração de empresários.	1955, Martinho Campos-MG	24/02/2021

Karina Furletti, Hilma Furletti	Filha e viúva de Carmine Furletti, empresário pioneiro de transporte e dirigente do Cruzeiro Esporte Clube.	1926-2008, Serro-MG	05/03/2021
Clésio Soares de Andrade	Empresário de ônibus entre as décadas de 1970 e 2010, dirigente do SETRANSP na década de 1980, presidente da NTU entre 1987 e 1993, presidente da CNT entre 1993 e 2019, vice-governador de Minas Gerais (2003-2006) e Senador da República (2011-2014). Segunda geração de empresários.	1952, Juatuba- MG	17/03/2021
João Lopes de Andrade	Tio de Clésio Andrade e proprietário da Coletivos São Lucas, em Belo Horizonte. Transição entre a primeira e a segunda geração de empresários.	1940, Juatuba- MG	26/03/2021
João Luiz da Silva Dias	Economista, foi o primeiro diretor-presidente da METROBEL, em 1982, além de ter presidido a BHTRANS e a CBTU	1942, Belo Horizonte- MG	19/03/2021
Ednéia Aparecida de Souza	Militante da questão habitacional em Belo Horizonte, participou da ocupação que resultou no Bairro Conjunto Taquaril.	1963, Belo Horizonte- MG	11/05/2021
Adamo Bazani	Jornalista especializado no setor de ônibus urbano. Coordena o portal “Diário do Transporte”.	1979, Santo André-SP	15/11/2021

Fonte: elaboração própria.

Além dessas entrevistas, outras fontes primárias e secundárias de relatos foram utilizadas para compor o contexto biográfico dos empresários. Além de reportagens em revistas especializadas, utilizou-se de pesquisas acadêmicas, livros, relatos autobiográficos e biografias de família. A relação dessas últimas fontes primárias e secundárias está a seguir:

**TABELA 10 – RELAÇÃO DE FONTES ADICIONAIS PRIMÁRIAS E SECUNDÁRIAS SOBRE O EMPRESARIADO DE TRANSPORTES UTILIZADAS NA PESQUISA**

Fonte	Categoria	Descrição
A Estrada da Vida – (COLA, 1997)	Autobiografia	Autobiografia do fundador da Viação Itapemirim, Camilo Cola (1923-2021).
Flávio e Ilda – A Arte de Conduzir – (AMORMINO; NEVES, 2008)	Biografia	Biografia, encomendada em homenagem ao casal pioneiro da família Couto Cançado, Flávio e Ilda. Flávio foi empresário de ônibus da primeira geração e fundador das empresas Auto Omnibus Nova Suissa e Floramar, de Belo Horizonte.
A grande família, o cachorro e o linguão: formas de manifestação e de regulação de conflitos em empresas de transporte coletivo urbano por ônibus de Belo Horizonte. (WATANABE, 1996)	Dissertação de mestrado produzida no Grupo de Pesquisa em Política dos Transportes (GEPET) da FACE/UFMG	Entrevistas com empresários de Belo Horizonte e com trabalhadores rodoviários, citadas de maneira direta.
Política de transporte na região metropolitana de Belo Horizonte: o papel da	Artigo científico	Entrevistas com empresários de Belo

Metrobel. (AZEVEDO; CASTRO, 1987)		Horizonte, citadas de maneira indireta.
Omnibus: uma história do transporte coletivo de Belo Horizonte. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996)	Livro que faz parte de um conjunto de pesquisas históricas produzidas por ocasião do centenário de fundação de BH.	Entrevistas com empresários de ônibus de Belo Horizonte, e gestores públicos, citadas de maneira indireta.
Regulador e regulados: análise do processo de avaliação do desempenho das empresas do sistema municipal de transporte por ônibus de Belo Horizonte. (CANÇADO, 1999)	Tese de doutorado produzida no GEPET/FACE, tem por principal inspiração e objeto o processo licitatório de 1998.	Entrevistas com empresários de Belo Horizonte, citadas de maneira indireta.
Capacidade gerencial das empresas de ônibus frente ao órgão gestor em Belo Horizonte. (CANÇADO et. al, 1999)	Capítulo de livro	Entrevistas com empresários de Belo Horizonte, citadas de maneira indireta.

Fonte: elaboração própria.

## 3.2. Entre fretes e passageiros: pioneiros do transporte e o mito do *self-made man*

### 3.2.1. Os inícios

Brasil – Cachoeiro do Itapemirim, setembro de 1945. O jovem capixaba Camilo Cola acabara de regressar de seu tempo servindo como soldado especializado em mecânica no 11º Regimento de Infantaria da 1ª Divisão de Infantaria da Força Expedicionária Brasileira, na 2ª Guerra Mundial. Filho caçula de um fazendeiro da região, aos 22 anos utilizou os cinco pagamentos recebidos pelos pracinhas, além de uma linha de crédito especial aos expedicionários e o

dinheiro acumulado na venda de cigarros e outros itens de primeira necessidade<sup>47</sup> a civis e militares durante a guerra, para comprar um caminhão importado. Com o capital que obteve pelos fretes realizados e a subsequente compra e revenda de outros caminhões, em fretes ao sul do país, que duravam semanas em razão das condições viárias, segundo seu próprio relato, Camilo Cola passou para o ramo do transporte de passageiros, ao obter a concessão da linha de transporte intermunicipal de passageiros por ônibus Castelo-Cachoeiro do Itapemirim, no estado Espírito Santo, em 1948 (COLA, 2006, p. 99). Esse foi o começo da trajetória do empresário à frente do que se tornaria a Viação Itapemirim, que chegaria a ser uma das maiores empresas de transporte de passageiros do Brasil no século XX<sup>48</sup>.

Ainda que o setor, nesse caso, seja o de transporte rodoviário de passageiros, a trajetória aqui apresentada é representativa de vários outros atores do ramo dos transportes no Brasil na segunda metade do século XX. Com a consolidação do rodoviarismo como o principal e hegemônico paradigma de transporte – a nível nacional, regional, rural e urbano – um enorme setor da economia começava a se estruturar. Nele, vários pioneiros se consolidaram como grandes empresários e, em retrospectiva, puderam corroborar, como talvez em nenhum outro ramo da economia nacional, o arquétipo capitalista do *self-made man*, entendido aqui como sujeitos que se fazem a si próprios, que se tornam bem-sucedidos por seus próprios méritos, a despeito das circunstâncias adversas e de uma sociedade hostil.

O conceito de *self-made man* tem origem no debate político estadunidense da segunda metade do século XIX e é, curiosamente, tornado popular por Frederick Douglass (GARCIA, 2021, p. 198), um dos mais proeminentes ativistas e políticos negros abolicionistas dos EUA. Douglass define o conceito nos seguintes termos:

Self-made men are the men who, under peculiar difficulties and without the ordinary helps of favoring circumstances, have attained knowledge, usefulness, power and position and have learned from themselves the best uses to which life can be put in this world, and in the exercises of these uses to build up worthy character. They are the men who owe little or nothing to birth, relationship, friendly surroundings; to wealth inherited or to early approved means of education; who are what they are, without the aid of any favoring conditions by which other men usually rise in the world and achieve great results. In fact they are the men who are not brought up but

---

<sup>47</sup> “Os soldados brasileiros éramos muito bem recebidos pela população local, que nos assediava, sobretudo com o objetivo de comprar cigarros. Como eu não fumava (nunca fumei), juntei uma boa quantidade dos maços que diariamente recebia: de procedência americana, os mais procurados. Vendia-os facilmente e aos preços elevados que ali se praticavam. Com o dinheiro obtido, passei a comprar cigarros dos companheiros que também não fumavam. E revendê-los naquela cidade de águas termais [Porretta Terme, Itália]. [...] Boa parte das economias que juntei como expedicionário decorreu, assim, do fato de eu não ter o vício do fumo.” (COLA, 2006, p. 57-8)

<sup>48</sup> Nos anuários da Revista Transporte Moderno, que compilam as maiores empresas de vários segmentos do transporte, utilizado para esta pesquisa, a Viação Itapemirim nunca deixou de figurar entre as três primeiras posições no segmento de transporte rodoviário de passageiros, entre 1982 e 1994.



who are obliged to come up, not only without the voluntary assistance or friendly co-operation of society, but often in open and derisive defiance of all the efforts of society and the tendency of circumstances to repress, retard and keep them down. They are the men who, in a world of schools, academies, colleges and other institutions of learning, are often compelled by unfriendly circumstances to acquire their education elsewhere and, amidst unfavorable conditions, to hew out for themselves a way to success, and thus to become the architects of their own good fortunes (DOUGLASS, 1872, grifos nossos)<sup>49</sup>.

Por seu contexto e trajetória de escravizado que se tornou liberto e construiu uma respeitável carreira política, Douglass claramente se referia a uma sociedade em que as desigualdades raciais e econômicas eram sistêmicas, e que, a despeito disso, havia aqueles que alcançavam o sucesso. Isto é, na concepção de Douglass, o termo traz implícito uma crítica da estrutura política, racial e social na qual vivia. Na primeira metade do século XX, o termo é disseminado na imprensa e “desracializado” para conceituar o sujeito que, tendo nascido na pobreza e sem favorecimentos, galga a estrutura social e econômica para se tornar rico e poderoso. Grandes empresários como Henry Ford passam a ser a definição do conceito que, conseqüentemente, assume um significado de apologia às possibilidades de mobilidade social na sociedade capitalista. O termo se consolida como uma defesa da meritocracia e do individualismo na sociedade contemporânea (KOGAN, 2010).

No caso da formação do empresariado de ônibus urbano, o conceito ganha ressonância também por uma conjunção de fatores que impulsionaram o crescimento econômico nesse período e convergiram para manter o poder público ausente do processo de regulação desse setor<sup>50</sup>, e portanto, dar a impressão de maior protagonismo, “liberdade” e mérito próprio ao crescimento econômico desses empresários. De fato, um dos elementos que se busca discutir nesta pesquisa

---

<sup>49</sup> Em uma tradução livre: “Self-made men são os homens que, sobre dificuldades específicas e sem nenhuma ajuda ordinária de circunstâncias favoráveis, obtiveram conhecimento, se tornaram úteis, obtiveram poder e assumiram posições proeminentes, tendo aprendido por si próprios as melhores finalidades para as quais a vida pode ser exercida neste mundo, e as atividades para as quais essas finalidades podem se dar para construir caráter valoroso. São homens que não devem nada à berço, relações ou ambiente amigável, não devem nada às riquezas herdadas ou meios de educação lhes dados precocemente; que são o que são sem nenhuma ajuda ou circunstância favorável pelas quais, normalmente, outros homens ascendem no mundo e obtêm grandes resultados. Na verdade, eles são os homens que não são tutelados, mas que são obrigados a se formar, não só sem a assistência voluntária ou a cooperação amigável da sociedade, mas frequentemente em escarneckedoras e abertamente desafiadoras condições, contra todos os esforços da sociedade e as tendências das circunstâncias em reprimi-los, retardá-los ou subjugar-los. Eles são homens que, em um mundo de escolas, academias, universidades e outras instituições de ensino, são por vezes compelidas pelas circunstâncias não amigáveis a adquirir sua educação em outros lugares e, em meio às condições desfavoráveis, forjaram eles próprios um caminho para o sucesso e assim se tornaram arquitetos de suas próprias sortes.”

<sup>50</sup> Ao longo desta pesquisa buscamos mostrar, em maior ou menor detalhamento, a atuação e omissão dos poderes públicos sobre o processo de constituição do sistema de ônibus urbano no Brasil, e sobre as empresas e empresariado especificamente. Esse ponto foi debatido na regulação da década de 1930 sobre os ônibus e será retomado com mais detalhe na contextualização da METROBEL, no próximo capítulo. De qualquer forma, cabe adiantar aqui a quase completa omissão do Governo Federal na questão até 1976, e a atuação exclusiva dos governos municipais, a maioria se utilizando da regulação da oferta – emissão ou não de novas permissões – como o único instrumento de gestão do setor.

é a complexa relação entre regulação pública e capacidade de crescimento do setor de transportes urbanos, além dos contextos urbano e demográfico que eram condições estruturais alheias às vontades individuais do empresariado.

Oscar Andrade, nascido em 1925 no município de Juatuba-MG, tem uma trajetória relativamente parecida com a de Camilo Cola. Ainda que o sucesso iniciado por sua empreitada não tenha chegado à escala nacional por via de seu protagonismo pessoal, Oscar tem um rápido crescimento econômico no mercado de transporte coletivo de passageiros, neste caso, o urbano. Oscar era um trabalhador rural que começou a se especializar no transporte de mercadorias na década de 1940. Quando identificou a oportunidade, adquiriu um caminhão e começou a transportar mercadorias de maneira motorizada, segundo relato de seu filho, Clésio Andrade:

**Clésio Andrade:** Ele mudou para Belo Horizonte porque ele era trabalhador rural, né? Em lavoura, junto com os irmãos, ele prestava serviço para lavouras. E aí quando veio aquela mudança de criação de rodovias, desde a época do Juscelino Kubitschek surgiram muitas rodovias, começou a haver uma mudança muito grande de transporte de carga manual. Do transporte por boi e cavalo para transporte de gado por caminhão. Isso é muito importante nessa mudança da concepção de boiadeiros para motoristas, foi o negócio que mais aconteceu<sup>51</sup>. Quase todos vêm dessa origem, de boiadeiros que depois viraram motoristas. Aí começaram a trabalhar ou de empregado, ou conseguiram uma reserva para comprar caminhões e transportes. Papai começou com isso, e depois passou a transportar Brahma, do Rio [de Janeiro] para Belo Horizonte. Isso foi até 58 e 59, e foi aí que ele passou para a área de transporte de passageiros. [...]Quando ele foi para Belo Horizonte, ele foi convidado por um amigo dele que teria feito o mesmo percurso que ele fez, de boiadeiro, caminhoneiro, esse negócio todo. Vendo o crescimento que Belo Horizonte estava começando a ter, ele achava que era uma oportunidade grande de ganhar muito dinheiro nesse período. E isso começou a acontecer em todas as capitais do país, né? (ANDRADE, 2021).

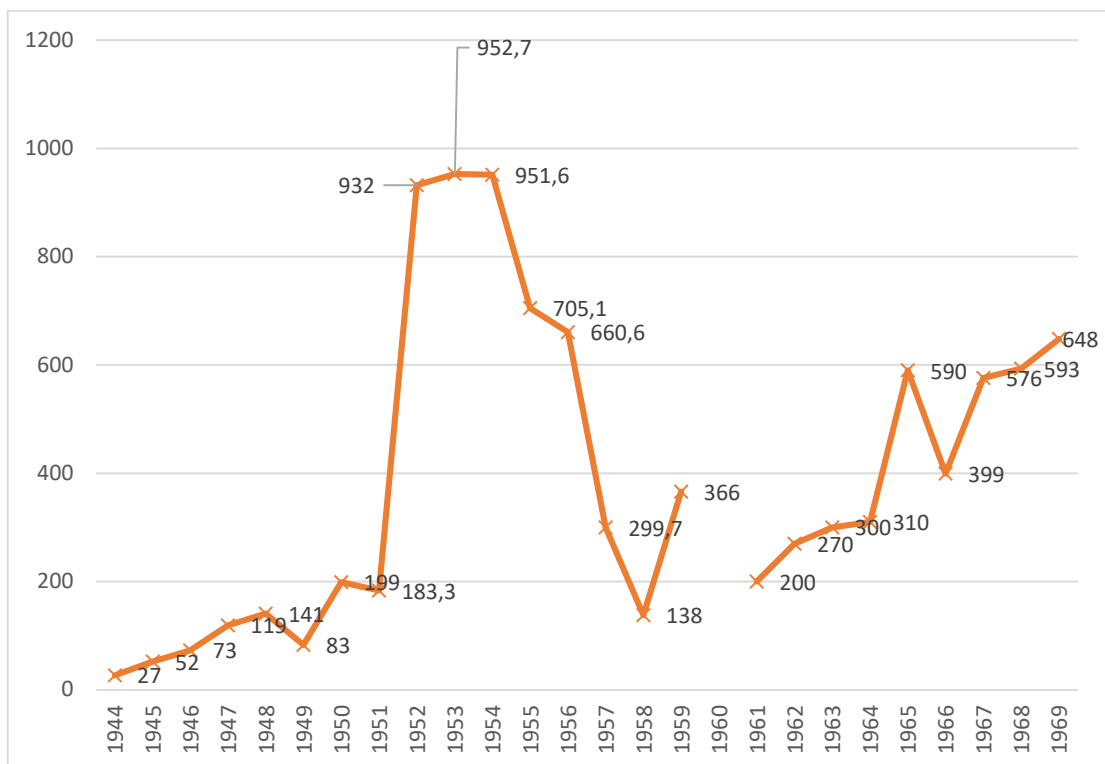
O incipiente mercado do transporte rodoviário – de cargas e passageiros – estava começando a ganhar tração no país a partir da década de 1950, com a mudança de etapa qualitativa no processo de industrialização nacional e a intensificação da força dos mercados internos nacional e estadual. A exemplo do que ocorria com o transporte urbano, o imediato pós-guerra é um dos momentos de consolidação das bases rodoviárias do transporte regional e nacional do que Lopes (2015) chamou de “rodoviarismo mineiro”. Simultaneamente, o modelo ferroviário passa por uma crise em sua ampliação e manutenção, acelerada pelos impactos econômicos da 2ª Guerra Mundial<sup>52</sup> (LOPES, 2015, p.45). Do ponto de vista da integração regional, o modelo ferroviário de transportes já havia surgido de maneira viesada, voltada a interesses políticos locais que

<sup>51</sup> De fato, os dados estatísticos disponíveis, compilados por LOPES (2015, p.218), mostram que a proporção de veículos automotores em relação aos de tração animada em Minas Gerais passa de 3% em 1923 para 23% em 1949 e já para 30% em 1953.

<sup>52</sup> A Segunda Guerra Mundial impede a manutenção e a reposição das peças da malha ferroviária brasileira, pois inexistia um parque industrial ferroviário brasileiro naquele momento, e o desenvolvimento das ferrovias dependia da importação de peças e equipamentos (LOPES, 2015, p. 110)

buscavam mais o mercado externo do que o interno, com redundância de caminhos e incompatibilidade entre estradas de ferro distintas (LOPES, 2015, p. 25-6). A experiência mineira durante o governo estadual de Juscelino Kubitschek, sob o célebre binômio “Energia e Transportes” fez com que as estradas de rodagem, estruturadas em geral sobre as bases dos antigos caminhos tropeiros e de consolidação do mercado interno mineiro nos séculos XVIII a XIX (LOPES, 2015, p. 194), ganhassem primazia e passassem a ser a principal alternativa de deslocamento. Esse fenômeno se reproduziria em escala nacional no fim da década de 1950, tanto na pavimentação das estradas já existentes como na construção de novas vias, mais modernas. De fato, as ações estaduais da primeira metade da década de 1950 deram novo papel ao Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG). A cidade de Belo Horizonte se torna polo articulador da malha viária do estado (LOPES, 2015, p. 31), o que repercute também no desenvolvimento econômico e na atração de empresários do setor para a capital. A ampliação da malha viária em Minas Gerais é um grande indicativo do desenvolvimento do setor de transportes:

**GRÁFICO 4 - EXTENSÃO VIÁRIA (KM) DE ESTRADAS DE RODAGEM CONSTRUÍDA EM MINAS GERAIS – 1944-1969**



Fonte: elaboração própria, a partir de DINIZ, (1982, p. 81) e LOPES (2015, p. 261).

O gráfico anterior apresenta o ritmo de crescimento de novas estradas em Minas Gerais, demonstrando como a gestão estadual de Juscelino Kubitschek foi fundamental para o

desenvolvimento do modo rodoviário na unidade da federação com a maior extensão rodoviária total e a maior diversidade de municípios. Assim, a infraestrutura sobre a qual o crescimento econômico do setor de transportes se dará, é estabelecida a partir da década de 1950 e mantida em um considerável ritmo de evolução durante a década de 1960, com o crescimento do processo de pavimentação e melhoria das condições de rodagem das estradas (LOPES, 2015, p. 226).

A expansão rodoviária era parte integrante e um dos fatores impulsionadores do processo de industrialização e urbanização que se acelerava. Em função disso havia bastante espaço para que caminhoneiros autônomos acumulassem um certo capital e buscassem ampliação de suas atividades dentro do mercado – algo bastante distinto do que ocorre na década de 2020 diante da contínua perda de renda da categoria, conjugada ao aumento do número de caminhoneiros no setor<sup>53</sup>. Entre 1948 e 1953, por exemplo, a tonelagem transportada nacionalmente por caminhões praticamente quintuplica, e sua participação no transporte de cargas do Brasil passa de cerca de 25% para cerca de 50% do total (LOPES, 2015, p. 124). Nas duas décadas seguintes, o transporte rodoviário de cargas chega ao patamar de 70% do total transportado no país (LOPES, 2015, p. 140). Ser caminhoneiro era um empreendimento em franca expansão, que atraía jovens brasileiros de diversas origens.

Otávio Cunha – nascido em 1913 na Zona da Mata mineira, e pai de Otávio Vieira Cunha Filho – um dos empresários entrevistados para esta tese – também entrou, ainda que tardiamente, no ramo de transporte de passageiros por ônibus a partir de sua inserção preliminar no transporte de carga por caminhões:

**Otávio Vieira Cunha Filho:** Por volta dos anos 60, meados dos anos 60, meu pai tinha caminhão e ele já estava meio cansado de estrada. Apareceu uma oportunidade dele se fixar, parar de viajar na verdade. Ele era caminhoneiro em Belo Horizonte, transportava para a empresa Asa Branca. Na época, nos anos 60, toda a produção da Belgo-Mineira na região de [João] Monlevade era transportada pela Asa Branca. Ela tinha uma frota de carretas e caminhões, mas não dava conta de transportar tudo. Então ela terceirizava muito, meu pai era um dos terceirizados nesse serviço. Em determinada época, a Belgo-Mineira resolveu dividir o serviço de transporte de carga da produção dela com a empresa Tora e mais uma outra. E o que seu Osvaldo [proprietário da empresa Asa Branca] fazia era único, o transporte, e o negócio dele ficou meio reduzido. Ele mantinha na época todo o serviço de transporte [de pessoas] da cidade [João Monlevade], que era feito para a Belgo-Mineira. Ele cobrava passagem, mas era baratinho, ele não tinha nenhum interesse na exploração desse serviço. O interesse era no transporte de cargas, o frete que ele tinha, né? Ele terceirizava, ganhava na terceirização e na carga cheia, nos caminhões da frota

---

<sup>53</sup> Além do já mencionado aumento da carga horária, pesquisa publicada em 2021 pela Universidade Federal do Sergipe em parceria com a Childhood Brasil constata que a renda familiar mensal dos motoristas caiu de 5,7 para 2,9 salários mínimos, de 2010 a 2021 (CERQUEIRA-SANTOS, 2021, p. 13). Além disso, dados do CAGED indicam crescimento de 14% na categoria, de 2019 a 2021, mesmo diante de um quadro de perda de rendimentos, contribuindo para a constatação de saturação no setor (NÚMERO DE CAMINHONEIROS..., 2021)

dele. Então ele mantinha esse serviço de ônibus na cidade sem nenhum outro interesse a não ser o de manter a parceria com a Belgo e ter a exclusividade na carga. Como a Belgo resolveu dividir esse serviço, ele então também desinteressou de operar o transporte de passageiros da cidade. Então ele ofereceu esse serviço para quem quisesse comprar. Em uma conversa com meu pai, eles eram muito amigos, seu Osvaldo falou com ele: “você podia tocar esse negócio lá.” Meu pai respondeu: “eu não tenho condições de comprar isso não, meu dinheiro é curto, só tenho aqui dois caminhões.” Aí seu Osvaldo falou: “não tem problema não, que eu te vendo aquilo lá, você paga no plano, Rubião”. “Mas como é esse plano, Rubião?” [pai de Otávio] “Você paga quando puder e como puder.” [seu Osvaldo] (CUNHA FILHO, 2021).

O trecho anterior também mostra como o processo de industrialização e modernização de Minas Gerais gera desdobramentos necessariamente urbanos, como o fenômeno de cidades médias voltadas para atividades fabris, por exemplo João Monlevade e Ipatinga. Essa expansão econômica acarreta na abertura de serviços relativos à urbanização.

A mesma transição do setor de cargas para passageiros ocorre com o patriarca de uma das famílias proprietárias de várias empresas de ônibus em Belo Horizonte até os dias atuais<sup>54</sup>. Flávio Roberto de Araújo Cançado nasceu em Bom Despacho, filho de proprietários rurais, no ano de 1926. Em 1958, aos 32 anos e quando três dos seus sete filhos já haviam nascido, iniciou-se no negócio de transporte de cargas ao comprar um caminhão Chevrolet em sociedade com seu cunhado (AMORMINO, NEVES; 2008, p. 67-8). Depois de dois anos no ramo e com o nascimento de mais dois filhos, Cançado foi aconselhado a mudar de segmento:

Os amigos de Flavinho, da família Cunha, que o haviam incentivado a comprar o caminhão, estavam se desfazendo do negócio e davam a ele dicas para trocar de ramo: - *em vez de ficar pegando esses fardos pesados, vamos comprar lotação*<sup>55</sup>, *que os passageiros mesmos sobem e descem. A gente só dirige, fica muito mais fácil* (AMORMINO, NEVES; 2008, p. 70, grifos da autora).

Assim, depois de algumas visitas e conversas com a família Cunha, que já operava no setor e também havia se transferido do setor de transporte de cargas, Flávio comprou um ônibus para operar dentro da linha “Mato da Lenha”, atual bairro Salgado Filho. Segundo consta no livro de vistorias da frota de ônibus e lotações presente no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, acervo extensamente utilizado aqui nesta pesquisa, em 1960 a linha Salgado Filho possuía 8 ônibus em operação. O fato de que, 48 anos depois, a família Araújo Cançado tenha empresas participantes em dois dos consórcios vencedores da licitação da atual concessão de transporte coletivo de Belo Horizonte mostra o grau de crescimento, acumulação e longevidade que foi possível dentro do setor.

<sup>54</sup> As empresas Auto Omnibus Nova Suissa e Auto Omnibus Floramar fazem parte de dois consórcios distintos que operam em Belo Horizonte na atual licitação (BELO HORIZONTE, 2008b).

<sup>55</sup> “Lotação” era como eram conhecidos os veículos menores, similares a micro-ônibus, cuja capacidade era de, geralmente, 21 pessoas sentadas.

O caminho para novos entrantes no setor de ônibus urbano parece, de fato, ser facilitado por conexões sociais e conhecimento prévio. A família Cunha de Bom Despacho também foi citada como intermediária para a entrada de Antônio Francisco Filho – nascido em 1921 em Martinho Campos, região de Bom Despacho-MG<sup>56</sup> e pai do empresário entrevistado Waldemar Araújo – na operação da Viação Santa Inês, que serviu como porta de entrada para a posterior aquisição de parte da Viação Venda Nova, uma das maiores da cidade:

**Waldemar Araújo:** meu pai começou no ano de 1966. Quando ele veio do interior, ele já entrou direto na Viação Santa Inês. A Viação Santa Inês era uma empresa de sete ônibus, uma empresinha bem fraca. Dos sete ônibus acho que rodavam só uns quatro, cinco. Tinha até alguns ônibus encostados, aqueles “bicudinhos”, eles chamavam de “torpedinho”. Foi ali que começou a história. Então lá com a sociedade eles eram 3 grupos de sócios, me parece. Um dos grupos era exatamente o de Bom Despacho, *o grupo do Iraci Cunha*. O outro sócio era o Amaral, a família dele ainda era proprietária da Precon de Contagem. Aí o papai entrou, e ficou com um terço da empresa. (ARAÚJO, 2021, grifos nossos).

O já referido caderno de vistorias indica que a Viação Santa Inês possuía 8 veículos em 1966 e, após a aquisição, expandiu sua frota até chegar a 20 veículos em 1979, sempre operando a linha Santa Inês. A Viação Serra Verde, parte renomeada da Viação Venda Nova, adquirida no final dos anos 70, também era propriedade do pai de Waldemar, e encontrava-se registrada no caderno de vistorias sob o nome de “Antônio F. Filho” com frota de 14 veículos em 1979.

O caminho da mediação por meio de empresários já estabelecidos pareceu ocorrer também, de alguma maneira, com Cármine Furletti, um dos empresários mais emblemáticos dos transportes de Belo Horizonte. Nascido em 1926, na cidade do Serro, em Minas Gerais, Cármine é notório em Belo Horizonte, menos pelo fato de ter sido o operador de linhas de ônibus muito lucrativas, como a Avenida, que operava ao longo da Av. Afonso Pena, a avenida mais simbólica de Belo Horizonte, e mais pelo fato de ter sido dirigente do Cruzeiro Esporte Clube, contribuindo para revelação de grandes futebolistas como Tostão e Piazza. Seu começo no segmento dos transportes coletivos é narrado assim por Hilma Furletti, sua viúva:

**Hilma Furletti:** Ele veio criança para cá [Belo Horizonte]. Ele veio criança, ficou morando com a irmã, e essa irmã era casada com um senhor que era dono de todas as empresas de Belo Horizonte, Moacir Guerra. O Carmine, desde pequeno, já gostava de mexer com ônibus, fugia para poder ficar de trocador, era um problema sério. Eu o conheci em 1949, quando foi 1955 ele comprou a empresa [Viação Real]. Muito mal estava a empresa, os ônibus todos quebrados, eram

---

<sup>56</sup> A cidade de Bom Despacho e seu entorno foi uma das “fornecedoras” de empresários de ônibus para Belo Horizonte. Além dos Cançado, da família Cunha e de Antônio Francisco Filho, na biografia da família Cançado, Amormino e Neves citam como originários de Bom Despacho um fazendeiro de nome José Braga, que se tornou sócio de Flávio na aquisição de uma viação, e Manoel Fidélis, primeiro proprietário da Viação Nova Suíça (AMORMINO, NEVES; 2008; p. 83-84); Waldemar Araújo também cita em sua entrevista o grupo da empresa Sidon como originário da região (ARAÚJO, 2021). Nos cadernos de vistoria, consta também uma “Empresa Bondespachense”, que opera duas linhas na região oeste de Belo Horizonte desde 1962 até o começo da década de 1980.

uns sacoleiros que eram proprietários. Ele comprou sem entrada nenhuma, e foi uma luta tremenda. Quando faltava trocador ele era trocador, quando faltava motorista ele era motorista (FURLETTI, FURLETTI; 2021).

João Lopes de Andrade, nascido em 1940 e natural de Juatuba-MG, ainda ativo no setor e proprietário da empresa Coletivos São Lucas<sup>57</sup> relata um início semelhante. Assim como Cármine, sua ida para o setor se deu em razão de parentes mais velhos que já eram operadores do transporte coletivo municipal. João é irmão de Oscar Andrade e tio de Clésio Andrade:

**João Lopes de Andrade:** Olha, deixa eu te contar uma história: Com 12 anos, eu trabalhava em um armazém, como caixeiro, atendendo lá. Depois, com 15 anos, eu vim para Belo Horizonte. Meu pai me mandou procurar serviço, e eu vim. Trabalhei em um armazém dos 15 aos 17 anos [de um familiar, Dotivo Pereira de Oliveira], na Rua Manhumirim. Eu saí com 17 anos, e fui trabalhar de cobrador de ônibus. O dinheiro que eu ganhava não dava para eu me sustentar direito, aí eu comecei a trabalhar direto, os dois horários. Eu dormia dentro do banco do ônibus. [...] Eu trabalhava com meu irmão [Oscar Soares de Andrade, pai de Clésio Andrade; Além de trabalhar com Waldemar Rodrigues de Andrade], era linha individual, cada um tinha um ônibus. [...] [Na linha] Santa Efigênia.

[...] Aí com 17 anos eu fui trabalhar de trocador no Santa Efigênia com o ônibus do Oscar. E depois, passou um ano e eu e o Waldemar compramos um ônibus de sociedade, uma internacional S160. Aí, eu fiquei trabalhando de cobrador, e depois tirei carteira de motorista. Para dirigir ônibus, precisava ter dois anos de carteira. Com um ano e meio eu já dirigia muito bem, e comecei a dirigir ônibus, mas não tava certo, dava errado. E aí a polícia me pegou. Me tiraram de dirigir ônibus, eu não podia dirigir mais. Aí eu fui trabalhar [com um senhor que precisava] de chofer particular [em sua casa]. Eu trabalhei por 6 meses, para a minha carteira dar 2 anos. Aí eu voltei para o ônibus de novo. [...] Deu 2 anos de carteira, eu fui e comprei meio ônibus, meu irmão [Waldemar] comprou meio e nós formamos uma sociedade. Nós permanecemos sócios por 50 anos<sup>58</sup>. Comecei com meio ônibus, e fiz duas empresas, uma de 900 [veículos]. Aí, nesse período, eles me ligaram com outras empresas, tive que fazer mais sociedades, com outras pessoas. (LOPES DE ANDRADE, 2021)

Em algum sentido, pode-se argumentar que João Lopes representa uma transição entre gerações. Assim como Cármine, não foi pioneiro absoluto, mas soube se colocar no setor a partir da articulação com seus parentes e conhecidos que já operavam no setor. A segunda geração, que assumirá a direção dos negócios no fim dos anos 1970, é toda iniciada no setor a partir da convivência cotidiana com os pais em todos os aspectos da operação dos ônibus.

Cabe ainda ressaltar que, na literatura, há alguns relatos de empresários que não iniciaram sua trajetória diretamente a partir do setor de transporte de cargas, mas todos têm forte relação com a crescente e acelerada dinâmica de crescimento urbano pela qual as cidades passavam. Um dos casos notórios é, em São Paulo, da Viação Cometa, até hoje uma das maiores empresas de

<sup>57</sup> A Coletivos São Lucas é integrante do Consórcio Dez na atual concessão de transporte coletivo de Belo Horizonte

<sup>58</sup> De fato, no contrato social da Coletivos São Lucas protocolado para a licitação de 2008, João Lopes e Waldemar eram os dois únicos sócios (BELO HORIZONTE, 2008).

transporte rodoviário de passageiros do país. Seu crescimento explicita claramente a relação entre o processo de urbanização expandida e o desenvolvimento do transporte coletivo:

Em 1937, São Paulo tinha menos de 1 milhão de habitantes. Um grupo de empresários abriu um loteamento no longínquo bairro do Jabaquara. Para facilitar a venda dos imóveis, decidiu montar uma linha de ônibus ligando o bairro ao centro de São Paulo. Comprou seis licenças (eram cedidas por veículo, como no atual sistema de táxi) e criou a nova empresa, a Auto Viação Jabaquara. Presidida pelo engenheiro aeronáutico Tito Mascioli, a Companhia progrediu tanto que, em 1946, já controlava 40% do transporte urbano de São Paulo. Mas, a Prefeitura criou a CMTC [Companhia Municipal de Transporte Coletivo, que no ano seguinte assumiu o monopólio da operação no município de São Paulo] e a Jabaquara acabou encampada [...] os remanescentes adquiriram, em 1947, a Viação São Paulo-Santos, mudando seu nome para Viação Cometa (CRESCER PARA DENTRO..., 1987, p. 47).

A reportagem, ainda que sucinta, mostra claramente a ligação entre o desenvolvimento imobiliário no processo de urbanização, facilitado justamente pela perspectiva de acessibilidade gerada pelo transporte por ônibus, como também a rentabilidade do transporte coletivo, que, nesse caso, se sobrepôs à própria rentabilidade fundiária. Incidentalmente, também demonstra o grande sucesso do segmento “irmão” do ônibus urbano, o do transporte rodoviário de passageiros, que já no ano de 1950 seria responsável por 65% do mercado de viagens interurbanas brasileiro, atingindo proporção de 90% em 1970 (LOPES, 2015, p. 140). Isto é, tornando-se o principal esteio para a manutenção de laços sociais e econômicos durante os variados e desproporcionais êxodos rurais vivenciados durante a urbanização brasileira.

Outro exemplo paulistano distinto de início de carreira no setor de ônibus urbano é de José Ruas Vaz, empresário luso-brasileiro dono do grupo Ruas – o maior grupo de transporte de passageiros atualmente na cidade de São Paulo – que adquiriu a operação de uma linha de ônibus em 1961, ao perceber que sua padaria teve uma expressiva queda do movimento depois que um ponto de ônibus ao lado dela foi transferido de local (SOCIEDADE ENTRE MAIOR..., 2015).

Em comum nos relatos apresentados, há sempre o fato de que os pioneiros da primeira geração trabalhavam muitas horas seguidas para conseguir acumular capital. Como debatido no esquema analítico apresentado no primeiro capítulo, essa é de fato a forma de passagem do sistema de autoprodução para a reprodução simples, e muitas vezes desta para a reprodução ampliada do capital. A jornada de trabalho exaustiva, bem como o envolvimento de familiares no processo, está relatada nos dois turnos de trabalho como cobrador de João Lopes de Andrade, é também confirmada por Waldemar Araújo em relação ao seu pai, e está no relato da viúva de Cármine:



**Hilma Furletti:** eu contava naquela época fichas de plástico redondas, que a gente comprava com o trocador, e quando descia colocava em um cofre. Carmine trabalhava na garagem, eu ficava contando fichas até 1h da madrugada, 6 horas da manhã tinha que sair depressa pra continuar o meu trabalho, foi uma luta muito grande. Depois eu passei a pagar trocador e motorista, o Carmine trabalhando igual um louco, e conseguimos vencer (FURLETTI, FURLETTI, 2021).

Na biografia de Flávio Cançado, essa jornada extensiva de trabalho é bastante destacada:

Com a vida apertada por causa da empresa que estava nascendo e ainda dependendo integralmente de dedicação para dar certo, Flavinho quase não via as crianças. Chegava quando elas já tinham dormido e saía para o trabalho quando elas ainda não tinham acordado. A lida diária continuava exigindo muito dele, que era motorista, empresário, mecânico, controlador; tudo e um pouco mais (AMORMINO, NEVES; 2008, p. 75-6).

Esses relatos trazem duas evidências relevantes para a pesquisa. A primeira é a aderência do esquema analítico proposto por Etienne Henry, no qual se vê não só uma jornada estendida de trabalho para geração de sobrelucro comparativo em relação aos outros competidores, como uma tentativa ainda embrionária de interiorização de funções concernentes ao processo produtivo que, justamente pela ausência de capital, não poderiam ainda nem ser terceirizadas, tampouco relegadas a trabalhadores contratados pelas nascentes empresas. Nota-se que todos esses relatos, colhidos em uma situação posterior aos sucessos empresariais, buscam dar a impressão de que foi esse trabalho árduo e contínuo o diferencial para que os empresários tivessem sucesso e grande crescimento no setor. Por nossa pesquisa, entretanto, não há elementos suficientes para se afirmar que apenas as longas jornadas de trabalho foram o elemento decisivo para o desenvolvimento para grande empresa: os cadernos de vistoria do período indicam a permanência por anos a fio de empresas com a mesma quantidade de frota, demonstrando uma estagnação de frota, em especial nas décadas de 1950 e 1960, momento em que esses empresários estão se iniciando no ramo. A passagem para se tornar uma grande empresa, de maneira consolidada, parece estar sustentada, de um lado, na capacidade de manutenção de um monopólio regional e, de outro, na modernização da gerência das atividades, que se dará na década de 1980.

### ***3.2.2. Sentidos do pioneirismo***

Pelos dados obtidos, é possível afirmar concretamente que o sobretrabalho desses empresários, se tomados pelo valor de face de seus depoimentos, foi fundamental para **consolidar** as empresas em atuação no setor. Em um cenário em que a produtividade geral era baixa e os bens de capital (veículos e garagens) eram relativamente semelhantes entre os competidores, nos

parece que a jornada extensiva de trabalho era o fator diferencial necessário para a transição entre uma situação de autoprodução para uma de reprodução simples do capital, em que há, pelo menos, estabilidade, a possibilidade de contratação de alguma mão-de-obra e a internalização da manutenção dos veículos. O trabalho extensivo gerava, nesse sentido, uma estabilidade que impedia a atuação de novos entrantes no território, seja de maneira informal, seja por via de empresários formalizados que buscavam comprar a operação da linha em questão.

Na reprodução simples, o capital amealhado é direcionado para a própria renovação contínua da frota, substituindo veículos que já estão em vias de se tornar inoperantes e mantendo estável a idade média da frota. Do ponto de vista analítico, o que realmente possibilita o crescimento e o sucesso no setor é a capacidade da empresa em realizar a transição da fase de reprodução simples para a de reprodução ampliada, expandindo significativamente sua frota e criando ou adquirindo novas linhas, e além – expandindo o controle da cadeia produtiva e sua atuação para outros mercados. É essa capacidade de crescimento que se apresenta como um grande diferencial em relação ao que ocorreu com os sistemas de transporte coletivo por ônibus durante o processo de urbanização de outros países latino-americanos no século XX. Nestes – e os exemplos de Lima no Peru<sup>59</sup>, Bogotá na Colômbia<sup>60</sup> e Santiago no Chile<sup>61</sup> são emblemáticos – os empresários não conseguiram acumular capital e criar médias ou grandes empresas de transporte de passageiros e, assim, dominar o mercado. De fato, até a década de 1990, a situação nessas cidades era de competição entre pequenos empresários com frotas de um a dez carros em operação. Curiosamente, como se busca demonstrar nesta pesquisa a partir do exemplo contrafactual de Belo Horizonte, foi justamente a falta de regulação e atuação do poder público que impediu, nessas e em outras cidades da América Latina, que as empresas de transporte coletivo ganhassem escala operacional e, assim, obtivessem condições para obter ganhos de

---

<sup>59</sup> Segundo Claudia Bielich Salazar (2009, p. 18), em 1987 na região metropolitana de Lima, 91% do transporte coletivo era informal, e em sua maioria operado por donos de um ou dois veículos. Em 2003, existiam cerca de 1.200 empresas de ônibus em operação na cidade, das quais apenas 300 possuíam autorização para operar (p. 41).

<sup>60</sup> O sistema de BRT de Bogotá, chamado Transmilenio e inspirado em Curitiba tornou-se referência mundial. Antes disso, até 1998, o transporte público “era feito por ônibus velhos e mal conservados que eram propriedade individual de diversos operadores que seguiam apenas um sistema de rotas.” (PARDO et al, 2011, p. 74)

<sup>61</sup> Em Santiago, o governo militar de Augusto Pinochet instituiu o que ficou conhecido como o sistema de *libertad*, em que a única exigência para operar o transporte coletivo seria registrá-lo na prefeitura, não havia exigência de quadro de horários ou itinerários. Isso gerou uma sobreoferta de mais de 14 mil ônibus, boa parte deles em com mais de 15 anos de idade e em condições precárias de operação (CHILE REORDENA TRANSPORTE..., 1992, p.50). O transporte coletivo se concentrava no centro da cidade e era escasso na periferia, além de gerar congestionamentos, acidentes e poluição.

produtividade e eventuais melhorias no sistema de transporte quando, por fim, o poder público procedeu com uma modernização exógena, na década de 1980.

A segunda evidência derivada dos relatos dos pioneiros, embora não seja “material” em essência, é igualmente relevante para o lugar que esse empresariado busca disputar no imaginário social e político. Trata-se da narrativa de sucesso, de vitória, por meio exclusivo do trabalho. A imagem de *self-made man* é uma constante nas narrativas biográficas dos empresários de qualquer ramo e, como já se pôde observar, é fundamental nos relatos aqui observados. Observe-se, a título de exemplo, os três trechos a seguir:

Aos 22 anos, com o capital que paciente e metodicamente acumulara, sentia-me confiante, valorizava a independência conquistada, a qual, na verdade, buscara desde adolescente (COLA, 2006, p. 93).

Entendo que o meu sucesso na vida explica-se essencialmente pelas atitudes que os fatos que acabo de narrar revelam. Serenidade e equilíbrio, que evitaram que o dinheiro amealhado [...] me subisse à cabeça. Comedimento, recusa a qualquer desperdício, hábitos cultivados em minha família e que já haviam se incorporado a meu modo de ser. E um certo tino para os negócios (COLA, 2006, p. 95-6).

A estrada da vida ensina lições que a gente nunca esquece. Clésio começou a trabalhar muito cedo. Enquanto as outras crianças aproveitavam a inocência da idade para jogar bola e se divertir, Clésio, um dos sete filhos de uma família humilde, já encarava a vida de frente. Aos onze anos já tinha de enfrentar o batente como trocador de ônibus. Ele, assim como milhões de brasileiros, também teve que abandonar o sonho da infância pela batalha da sobrevivência. [...] Sem dúvida, Clésio é um empreendedor de sucesso, um administrador vitorioso (HISTÓRIA CLÉSIO ANDRADE... 2011).

Nos relatos observa-se que a paciência, a tenacidade, o rigor com os gastos, o tino para negócios e, sobretudo, o trabalho duro, foram os grandes fatores que possibilitaram a ascensão econômica desses empresários. Nas narrativas de sucesso empresarial, esses elementos são lidos a partir de uma perspectiva de valores morais superiores que permitiram essa consolidação e que as adversidades fossem vencidas. Elementos estruturais e conjunturais são deliberadamente deixados de fora dessas trajetórias ou tomados como não cruciais, tais como posições econômicas relativamente melhores que os concorrentes – Camilo Cola, por exemplo, era filho de um fazendeiro de relativas posses do estado do Espírito Santo, certamente sua família não era vista como pobre ou sem influência política na região. Também os laços sociais pré-existentes, muitas vezes familiares, que permitiam a inserção no sistema – a oportunidade de comprar um veículo com financiamento adequado, a capacidade de postergar pagamentos, a rede de fornecedores e operadores prévios no setor que possibilitam a entrada e barram novos concorrentes, além de, claro, traços diferenciadores de gênero e raça. Na peça publicitária que

menciona Clésio, há a conveniente omissão de que o seu empregador era seu próprio pai, ou que seu tio e outros familiares também atuavam no setor.

A hipótese que esta pesquisa estabelece a partir dessa constatação é que o fato de se verem como *self-made men* acaba por dotar esse empresariado de uma perspectiva sentimentalista, de afeto, e de uma lógica de propriedade sobre o empreendimento que se desdobra em três dimensões para além da empresa: (i) a sensação de propriedade sobre as linhas operadas, que acarreta uma relação patrimonialista com o poder público; (ii) a sensação de paternalismo com a população do território abrangido pelas linhas de ônibus operadas, para os quais estariam prestando um serviço essencial, que não existiria sem eles e (iii) a sensação de paternalismo com os funcionários que trabalham para a empresa, também típica do que pode ser chamado de maneira mais abrangente de patrimonialismo na formação social brasileira.

O conceito de patrimonialismo no Brasil, que tem por origem as leituras e debates da obra de Max Weber, abarca interpretações amplas e uma profunda e extensa discussão na sociologia brasileira, que fogem ao escopo desta pesquisa. Espera-se que esta tese possa fornecer material para uma agenda de pesquisa própria que interprete e analise o patrimonialismo na formação do empresariado de ônibus urbano brasileiro. Para o momento, nos valeremos das linhas gerais interpretativas sobre o patrimonialismo na formação social brasileira discutidas em Regatieri (2021) para delinear que o fenômeno a que nos referimos diz respeito à (i) ausência de limites claros entre o público e o privado; (ii) à primazia de soluções personalistas e *ad hoc* em oposição à imposição de leis e burocracias impessoais, em especial, neste caso, na regulação de serviços públicos urbanos; (iii) a uma apropriação específica das relações sociais capitalistas de produção em relações de poder e comando de trabalho baseadas no território e na prevalência de laços sociais pré-existentes e (iv) à expansão da lógica das relações familiares para a esfera produtiva. Todos esses desdobramentos e a própria discussão sobre o conceito de patrimonialismo pressupõem, por oposição, que há um tipo ideal de “modernidade” nas relações sociais a ser alcançado. Para nós, é evidente que esse tipo ideal, em sua forma “pura”, é inexistente em qualquer parte do mundo. De fato, como ressalta Regatieri:

antes de conceitos propriamente ditos, os tipos ideais constituem exageros unilaterais de traços nunca encontráveis como tal na realidade e, portanto, meramente instrumentos heurísticos para avaliar a presença ou a ausência desses traços no universo pesquisado (REGATIERI, 2021, p. 223).

O que se busca aqui é, justamente, ressaltar os aspectos da formação histórica brasileira que deram dinamismo a uma construção muito específica de circuitos de poder econômico e político

e à formação dos diversos empresariados. Por lidar com atividades urbanas, cotidianas, e que se realizam ao longo do território (em oposição a mercadorias produzidas em unidades fabris), o empresariado de ônibus urbano traria, em sua formação, aspectos mais evidentes da contradição entre o tipo ideal de modernidade preconizado na sociologia weberiana e as relações sociais históricas da formação brasileira.

Nesse sentido, entende-se que o empreendimento de operação de transporte coletivo de passageiros por ônibus urbano tem, em sua gênese e constituição organizacional, um sentido corporativista de “família”, que se desdobra em uma relação patrimonialista entre empresa e poder público concedente e, no caso da dinâmica entre patrão e empregado, em relações pouco marcadas pela impessoalidade que a legislação trabalhista preconiza. Com a população atendida pelo serviço, muitas vezes a relação de paternalismo se dava a partir da concessão de favores. Edneia Aparecida de Souza, liderança histórica do movimento por moradia em Belo Horizonte, e uma das entrevistadas para esta pesquisa, relata que ainda na década de 1980 sobre o bairro Conjunto Taquaril, periferia na zona leste de Belo Horizonte e fruto de movimentos de luta organizada por moradia:

**Edneia Aparecida de Souza:** Nossa, a gente ia lá na empresa [Viação Vera Cruz] e a gente era recebido, a gente conversava. Quando a gente conseguiu o ônibus aqui pra cima [bairro Conjunto Taquaril], a gente estabeleceu uma parceria: o seu Ildeu [Ildeu Lara, um dos donos da empresa] fornecia ônibus para os velórios, quando a gente pedia. O ônibus vinha e levava os moradores para enterrar a pessoa no Cemitério da Saudade, ou onde fosse. [...] Era de graça, era para o velório. A gente pedia ônibus para levar os meninos para jogar futebol, que aqui não tinha espaço nenhum, não tinha nada. Ainda não tem campo de futebol, essas coisas não tem. Campo de futebol é no [Bairro] Saudade, lá pra baixo, né [...] O Pimenta da Veiga [prefeito de Belo Horizonte 1989-90] começou a discutir uma gestão participativa, a ideia era essa: era tipo fazer discussão pública, sobre obras e tal. Teve algumas reuniões da prefeitura que o Pimenta da Veiga promoveu, inclusive eu saí daqui representando a associação, e criaram uma no bairro São Paulo, em que eu participei. Aí a gente pedia ônibus pra ele. [...] Nunca tivemos nenhuma dificuldade com o seu Ildeu, nunca. Depois que ele faleceu, a gente ainda conseguia alguma coisa, de vez em quando a gente conseguia ônibus lá (SOUZA, 2021).

Isto é, diante das condições econômicas da população de baixa renda, e na ausência da atuação do Estado, os empresários de ônibus podiam manter uma relação com a população que diminuía as tensões geradas pela própria prestação do serviço, evitando represálias da população local como o não pagamento da passagem ou a depreciação do veículo.

Os relatos sobre a relação entre patrão e empregados também são permeados por características paternalistas, de autoridade e dádiva, como apresenta-se nos trechos a seguir. O primeiro é o relato de um funcionário das empresas de ônibus pertencentes às empresas da família Araújo Cançado, selecionado para o referido livro-homenagem, portanto o viés de seleção é, teoricamente, favorável aos empresários.

“Sr. Flávio impunha respeito porque ele não era de ficar chamando muita atenção. Ele tinha até um livro, não sei se ele tem ainda. Quando ele mandava um funcionário embora, ele punha o nome no livro, em letra vermelha e preta. ***Pôs em vermelho, o cara não podia nem chegar mais na garagem, não podia vir mais.*** Mas era um patrão muito excelente. Tinha empregados que falhavam por causa de doença e ele ainda fazia compras para a pessoa. O cara estava em casa de repouso e ele dava a compra. Aí falava assim: ‘Depois você paga’. Graças a Deus eu não cheguei a depender, não. Mas se o funcionário adoecia, ele comprava remédio e depois a pessoa pagava aos pouquinhos. Ele era muito bom, muito preocupado com o bem-estar de todo o mundo. Para ele te chamar a atenção, primeiro perguntava: ‘Como é que você está? Sua família, seus filhos, tá beleza?’” – Antônio Eustáquio Martins (Sr. Trexeiras) (AMORMINO, NEVES; 2008, p. 127, grifos nossos).

A relação paternalista constitui-se, assim, em uma relação pessoal de lealdade ao empregador, em que a relação formal de trabalho passa a ser colocada na esfera dos favores e da dívida. Ao adentrar a esfera da vida privada dos trabalhadores, incluindo aí a ameaça velada de uma lista de exclusão de contratação do mercado local, o paternalismo busca controlar o comportamento dos empregados. Pode-se, assim, dizer que “o paternalismo é uma forma de engenharia social que explora os empregados usando generosidade e bondade, mas em troca exige submissão, força e dependência.” (WATANABE, 1996, p. 193). Camilo Cola também deliberada e inadvertidamente expressa essa relação em sua autobiografia:

Os motoristas, principalmente, eram objeto de cuidadosa seleção. Eles são pessoas-chave numa empresa de ônibus. Precisam ser responsáveis, prudentes, saber tratar bem os passageiros (e também o próprio veículo que conduzem). [...]

Sempre procurei, ademais, criar laços de amizade e lealdade mútuas entre nossos colaboradores e eu próprio (pelo menos até onde a empresa pôde ser gerida direta e pessoalmente por mim, ou seja, ainda na fase do “pequeno grupo”); ***Dar-lhe um sentido de comunidade, de família ampliada.*** Quantas vezes a Ignez [esposa de Camilo Cola] e eu não batizamos, sendo padrinhos, filhos de nossos funcionários, não raro com o nome de Camilo, até de Camila, ou de Inês! ***Seus problemas pessoais, conjugais, ou familiares eram comumente trazidos a nós,*** que procurávamos por todos os meios possíveis, resolvê-los, ou pelo menos atenuá-los (COLA, 1997, p. 230-1, grifos nossos).

É curioso e sintomático ainda que a afirmação do autor – como de resto toda a autobiografia – tenha se dado no sentido de construir uma imagem de benevolência e compreensão de seus trabalhadores por parte do empresário. Esse mesmo sentido de “família ampliada” pode ser encontrado nos depoimentos colhidos por Fernanda Watanabe, em 1996, para Belo Horizonte:

Mensalmente, os melhores recebem diplomas. A premiação anual, feita na festa de Natal, para os dez melhores avaliados, consiste de cestas básicas, brindes variados como camisetas, chaveiros, canetas, etc. Os três melhores recebem uma importância em dinheiro e medalhas. ***Todos tiram fotos com o diretor-proprietário.***

Outras medidas de incentivo, citadas pelos empregados, é o fato da empresa tratar bem os empregados e os veículos, e a possibilidade de “diálogo aberto” com o patrão. Nessa empresa, adota-se uma ‘política de portas abertas’, em que, se o empregado tiver queixas acerca da atuação da chefia, pode ir direto reclamar com o proprietário:

“Aqui você tem liberdade de ir e conversar com o patrão. Tem muitas empresas que não te dão essa liberdade, você só conversa com o chefe. Aqui, não, se houve problema e não resolveu, ***você pode ir direto no homem lá, que ele atende, te ouve e faz o possível para você***” (depoimento de motorista – empresa B) (WATANABE, 1996, p.183, grifos nossos).

A contrapartida das dádivas e favores oferecidos se dá por meio da reação coordenada e rígida que os empresários de ônibus assumem em relação a atitudes dos rodoviários que possam contrariar seus interesses:

Com relação ao SETRANSP [Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte, antecessor do SETRA-BH], sua ação tem sido no sentido de mostrar, publicamente, que é contrário à greve no TCUO [Transporte Coletivo Urbano por Ônibus], pois a população não pode ser prejudicada. Assim, as práticas usuais são ameaças de demissões e abertura de contratações nas garagens. De acordo com depoimentos de trabalhadores de nossa amostra, ***os empresários realmente costumam demitir durante as greves e correm uma ‘lista negra’ entre si, impedindo que o grevista encontre novo emprego no setor.*** (WATANABE, 1996, p. 132, grifos nossos)

“o direito até que a gente tem, mas não é remunerado. É tudo pela metade. Se te paga hora-extra, te dão uma folga que não compensa a hora-extra.” (depoimento de motorista – empresa A)

“Paga tudo que tem direito, só que pela metade. Funcionário que faz isso (reclama na Justiça do Trabalho), tá ferrado. ***Eles sujam a gente nas outras empresas, conhecemos vários casos. A empresa aqui queima a gente lá fora. Eles têm um sindicato aí,*** que se eu for mandado embora hoje, amanhã ou depois, qualquer empresa que eu bater aí, eles vão olhar minha carteira, então A (empresa), a primeira coisa que vão fazer é ligar pra cá. Às vezes eu não fiz isso, eles vão colocar muito mais.” (depoimento de motorista – empresa A) (WATANABE, 1996, p. 153, grifos nossos).

Outro aspecto relevante a ser ressaltado é que o controle sobre os funcionários, nos casos aqui apresentados, era exercido diretamente pelo proprietário da empresa – e não por um encarregado ou gerente. Esse comportamento marca a gênese do setor e indica uma dificuldade de “profissionalização” no sentido da separação entre propriedade e gestão cotidiana do sistema, elemento que facilitaria a acumulação e diversificação do capital, conforme debatido no primeiro capítulo. Nesse sentido, é interessante notar também que o controle de caráter mais pessoal parece ter sido exercido mais pelos empresários da primeira geração do que pelos seus sucessores, justamente pelo fato de os primeiros terem criado a empresa a partir da “autoprodução”, em que conhecem e se identificam com cada fase do processo produtivo e de desenvolvimento econômico. A filha de Cármine descreve assim a relação de seu pai com os funcionários:

**Karina Furletti:** É. Papai sempre foi uma raposa para essas coisas. Ele tinha todo o controle de peças. Quando a empresa já estava ali na [Rua] Gonçalves Dias, ele escutava o motorista dirigindo na outra esquina: se usou a embreagem, como é que freou. E na hora que o motorista chegava para entrar na empresa ele já estava na janela: “Assim eu vou quebrar! Pisando na embreagem desse jeito, vai acabar [com o ônibus]! Arrancando, gastando combustível!” Então ***ele sempre teve um domínio completo.*** [...] Essa característica do meu pai... É engraçado que

assim, eu presenciei na empresa, né? Mas quando alguém me entrevista, quando a gente fala um pouco da questão do futebol, *as pessoas meio que viam papai como um pai, sabe?*

**Hilma Furletti:** Os funcionários adoravam ele.

**Karina Furletti:** Ele tinha aquela autoridade, ele tinha a rigidez, mas ele sempre foi muito humano, sabe? Então, assim: no Dia do Trabalho tinha festa. Final do ano eram os funcionários dentro do ônibus indo pro Carretão pra comemorar o natal... Ele fazia questão de ter um bom lanche para o funcionário, né? Mas assim, ele sempre exerceu a autoridade, ele nunca foi uma pessoa que não tivesse a voz de comando. Mas quando os funcionários chegavam perto dele e falavam: “Tô com filho doente”, ele não se negava. *O Júnior [Cármine Furletti Júnior, filho que assumiu a operação posteriormente] já tinha uma postura mais administrativa, mais rígida* (FURLETTI, FURLETTI; 2021; grifos nossos).

Ao mesmo tempo em que se consolidava uma relação paternalista com os empregados, os empresários da primeira geração incorporaram sua própria família na gestão cotidiana da empresa, reforçando dessa maneira os laços pessoais com o empreendimento<sup>62</sup>, como se discutirá a seguir.

### 3.2.3. Dimensão familiar da empresa como elemento da sucessão geracional

Um dos expedientes mais comuns para diminuição dos custos da operação do transporte coletivo por ônibus foi se utilizar da mão-de-obra da própria família nas mais diversas atividades. Hilma Furletti contabilizava a receita diária e fazia o controle de caixa, como se mostrou, e João Lopes de Andrade trabalhava como cobrador para o irmão. Clésio Andrade também começou a carreira como cobrador para o pai:

**Clésio Andrade:** Ele comprou um lotação em Santa Efigênia, a linha 40 naquela época, Santa Efigênia-Paraíso. Aí em 61 [aos 9 anos de idade] eu comecei a trabalhar com ele de trocador de ônibus, nessa linha. [...] Nesse ônibus trabalhava eu e um irmão, eu em um horário e ele no outro, e ele [pai de Clésio] dirigindo (ANDRADE, 2021).

O mesmo ocorreu com Waldemar Araújo e seus irmãos:

**Waldemar Araújo:** Na época [1966], com 11 anos, eu comecei na verdade como cobrador. Vários irmãos passaram como cobradores, e em todos os cargos da empresa eu participei. Aí a empresa foi crescendo, na época em Belo Horizonte, essa época da década de 70 [a cidade] cresceu bastante (ARAÚJO, 2021).

A busca pelo rebaixamento dos custos de trabalho é um imperativo do modo capitalista de produção. No contexto do segmento de ônibus urbano, nesse momento específico das décadas de 1950 e 1960, quando os primeiros empresários passam a ter a possibilidade e a necessidade

<sup>62</sup> Cabe ressaltar que a natureza familiar da empresa de ônibus urbano e os laços pessoais criados são antes regra do que exceção no universo do capital privado brasileiro. A própria legislação social e de regulação das relações entre capital e trabalho, advindas da Era Vargas, facilitam as noções de corporativismo, “grande família” e colaboração de classes.



de mais empregados, há uma série de denúncias sobre as condições de trabalho. O estudo da FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO relata, para o ano de 1961:

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. (1996, p. 195)

As próprias imagens mostram como o trabalho de menores de idade era fartamente utilizado para a função de cobrador:

**FIGURA 4 - MOTORISTAS E TROCADORES UNIFORMIZADOS DA VIAÇÃO VERA CRUZ PERFILAM-SE DIANTE DA FROTA DA EMPRESA. PRAÇA FLORIANO PEIXOTO, BELO HORIZONTE, 1962.**



Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 200.

Na foto apresentada é possível identificar, com certeza, pelo menos quatro crianças entre os doze trabalhadores rodoviários da Viação Vera Cruz. Além destas, pelo menos mais quatro dos integrantes parecem ainda estar em sua puberdade, demonstrando a naturalidade com que se contava com essa faixa etária para o exercício das funções nos primeiros estágios do transporte coletivo.

Mesmo no contexto de pouca regulamentação e fiscalização da época, os indícios apontam para uma maior utilização do trabalho familiar. Além da possibilidade de se pagar menos pelo trabalho do que o praticado no mercado, o trabalho familiar se vale de uma prática de baixa profissionalização do setor, em que as relações pessoais de confiança e favores – entre patrão e empregados, entre poder público e empresários, entre empresários de linhas distintas – têm um grande peso para a operação cotidiana, a inserção de novos atores e as barreiras à entrada. O relato de como a família de Flávio Cançado se envolveu na atividade na década de 1960 e 1970 é esclarecedor nesse sentido:

Mary [a filha mais velha de Flávio] só podia fazer as “horas dançantes” quando terminasse de conferir as papeletas, controle do número de passageiros que passavam pela roleta do ônibus, feita pelos trocadores. Essa tarefa foi executada por vários dos filhos, assim que ficavam maiores, e havia sido realizada por Ilda [esposa de Flávio], quando do início da empresa. Mas era tarefa das meninas, que não acompanhavam o pai na garagem. Os meninos, assim que entravam de férias escolares, iam com ele à empresa e trabalhavam como trocadores, vendedores de fichas e o que mais fosse preciso. “*Garagem não é lugar para menina*”, dizia o pai a elas. E para os meninos dizia: “*Não pode ficar à toa em casa. Tendo tempo e querendo, vai trabalhar na empresa, que é bom que ocupa o tempo e ganha algum dinheiro*” (AMORMINO, NEVES; 2008, p. 91, grifos dos autores).

Também nesta época [em 1968] o garoto Fábio, então com dez anos de idade, acompanhava o pai nos fins de semana. Os filhos Flávio Antônio e José Francisco, também no período de férias escolares, eram levados pelo pai para a garagem da empresa que ficava na Rua Joaquim Nabuco, no bairro Nova Suíça, num lote caído para os fundos. Na empresa, Fábio tinha por obrigação varrer o escritório e ajudar o lanterneiro. Cabia a ele a tarefa de lixar a massa plástica na ação corretiva da lataria do ônibus. O lanterneiro desamassava a lataria e aplicava a massa plástica sobre a parte desamassada. Depois de seca a massa, entrava o ajudante-mirim Fábio, com lixa e água, friccionando sobre o local avariado até que ele ficasse nivelado e pronto para a pintura (AMORMINO, NEVES; 2008, p. 92).

Tanto Fábio Couto Cançado quanto sua irmã primogênita, Mary Couto Cançado, serão acionistas e administradores de empresas de ônibus nas décadas seguintes. Deve-se levar em consideração o contexto em que a narrativa (um livro em homenagem ao fundador da empresa) foi criada, mas é bastante notório que a inserção, desde crianças, em todos os procedimentos operacionais necessários para se levar a cabo o funcionamento de uma empresa de transporte coletivo de passageiros por ônibus, foi fundamental para que essa segunda geração pudesse assumir e conduzir a modernização do sistema, em diálogo e muitas vezes conflito com a autoridade paterna, como se verá. Os dois filhos homens de Cármine Furletti, que se tornariam os administradores herdeiros das empresas, também começaram o trabalho antes dos 18 anos na empresa do pai.

**Karina Furletti:** É, o Túlio começou a trabalhar com 15 anos, e o Júnior também. O Túlio, quando começou, ele fazia mais serviço geral. De banco, essas coisas. Trabalhava já no escritório, assim. (FURLETTI, FURLETTI, 2021).

A inserção dos filhos no trabalho desde cedo é um elemento central para o processo de transição, pois a segunda geração terá uma educação formal<sup>63</sup>, que seus pais não tiveram, que será adicionada a essa experiência prévia, cotidiana e intensa, da operação. A partir das fontes analisadas, depreende-se que boa parte dos empresários da primeira geração tinha, de fato, um baixo nível de educação formal e administravam seus negócios baseados muito mais na intuição do que na busca “científica-taylorista” pela otimização das atividades e do consumo de insumos, da diminuição de custos, aumento de demanda, entre outros. João Lopes de Andrade declarou ter escolaridade até o quarto ano do ensino fundamental. Oscar Andrade, segundo seu filho Clésio, era analfabeto funcional<sup>64</sup>. Alguns como Flávio Cançado, Cármine Furletti e Otávio Cunha pai possuíam ensino médio completo, o que já era um diferencial para a época, mas não havia ninguém com ensino técnico ou superior entre os pioneiros pesquisados.

O cotidiano dos negócios, pela própria forma como era proposto e regulado, não exigia dos empresários maior capacidade técnica de atuação. Como será discutido a seguir, a partir do desenvolvimento geográfico da oferta de ônibus, as linhas de ônibus foram se formando conforme se dava a percepção e a pressão social da demanda. As linhas eram todas radiais – com um ponto final no bairro de destino, e outro ponto final no centro da cidade. Cada linha de ônibus possuía seu próprio nível tarifário e cada empresa possuía sua própria identidade visual nos veículos. Sintomas de que o conjunto das linhas de ônibus em operação não era tratado como um sistema de transporte coletivo e sim como um apanhado de linhas individuais. Apenas quando era necessário reajustar a tarifa, e para tanto obter autorização do poder público<sup>65</sup>, havia um pedido que geralmente partia do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros, um mesmo percentual ou níveis percentuais eram aplicados para todas as linhas, que só nesse momento tinha tratamento “sistêmico”. Ao empresário, então, cabia administrar a operação de uma ou mais linhas (às vezes apenas alguns veículos que compunham uma linha mais ampla) buscando, pela lógica da remuneração por passageiro pagante, a maior receita com o menor custo. Essa prática se traduzia na busca pelo maior número de passageiros no menor número de ônibus possível. A partir desses procedimentos é que o empresário lidava, de maneira *ad hoc*,

---

<sup>63</sup> Dos personagens aqui citados, Clésio Andrade é formado em Economia, Waldemar Araújo e Fábio Couto Cançado fizeram graduação em Administração, Otávio Cunha é formado em química, no nível técnico. Túlio Furletti é formado em Farmácia, Karina Furletti é graduada na área de Biomédica (FURLETTI, FURLETTI, 2021).

<sup>64</sup> “E o papai, não sei se você sabe, papai não tinha leitura, né? Ele só sabia assinar o nome dele. Então ele tinha muita dificuldade de fazer conta, mas era um homem extraordinário, tinha uma capacidade de raciocínio muito grande” (ANDRADE, 2021).

<sup>65</sup> Antes de 1968, a autorização de reajuste tarifário era de responsabilidade da municipalidade. A partir de setembro de 1968, com a criação da Comissão Interministerial de Preços (BRASIL, 1968), as decisões sobre reajuste passaram a ser concentradas em nível federal. Esse arranjo durou, sem interrupções, até 1982.

com a regulação pública e sua capacidade de efetivação ou não. A retirada ou acréscimo de veículos e a determinação dos horários em uma linha ficava, na prática, por conta do próprio empresário<sup>66</sup>. Não havia redistribuição de receita tarifária ou qualquer modelo de compensação, a receita bruta total da empresa era a das passagens comercializadas e isso era visto de maneira naturalizada. Esse tipo de regulação fazia com que, por exemplo, as linhas em horário noturno fossem, por anos, inexistentes na cidade, sendo necessário uma mobilização popular e de vereadores para sua criação<sup>67</sup>

Conforme se argumentará na seção seguinte, essa lógica de organização do transporte coletivo, se não era a mais eficiente, conseguia se conformar à pressão demográfica do processo de urbanização. A lógica centro-radial permitia que a abertura de novas linhas fosse condicionada apenas ao bairro nascente, e não exigisse uma reconfiguração do sistema – nem financeira, nem de itinerários. Assim, exigia apenas alguns veículos e uma empresa disposta a realizar o serviço para ser ofertada. Como as novas linhas tinham itinerários que passavam por vazios urbanos a serem habitados para além do próprio bairro que era sua destinação final, que por sua vez também se expandia rapidamente, a tendência era que a demanda crescesse anualmente, concomitantemente à população. Assim, administrava-se os ônibus como se administrava um comércio – uma venda ou padaria: há fornecedores e clientes, a demanda pode aumentar em algum grau dependendo da qualidade comparada do serviço mas, desde que não haja concorrentes até um determinado raio de distância, existe a famosa “demanda cativa”<sup>68</sup> e seu crescimento vegetativo. Por isso, muitas das empresas não buscavam nenhum ganho de produtividade ou mudança na forma de gestão. Como se verá, a maior parte das empresas permaneceu com a frota crescendo apenas de maneira marginal, ainda aquém da capacidade de

---

<sup>66</sup> Karina Furletti: “O que eu lembro da minha época, quando eu era menor, é que os empresários tinham liberdade, eles conversavam com esse Departamento [Departamento Municipal de Transporte Coletivo], na prefeitura. Mas eles tinham liberdade de controlar, por exemplo: no horário de pico poder colocar mais ônibus, menos ônibus em outros horários. Não era uma determinação da BHTRANS, né? E tinha a questão da frota também. Se a empresa fosse expandindo, poderia ir colocando carros.” (FURLETTI, FURLETTI, 2021). A referência aparece também na biografia de Flávio Cançado: “Flavinho pôs os carros para rodar adotando a seguinte estratégia: pela manhã e à tardinha, quando aumentava o número de passageiros, ele punha todos os carros para rodar e os dois carros novos intercalados, de maneira tal que o sexto e o décimo segundo carros eram os novos.” (AMORMINO, NEVES; 2008, p. 96).

<sup>67</sup> O regulamento de bondes e ônibus de 1953 previa a operação entre as 6 e 24 horas (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 166), a mobilização pelo horário noturno ocorreu em meio a lutas contra aumento tarifários e denúncias de más condições de trabalho em 1960 e 1961, e os horários só foram regulamentadas depois disso (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 194-195).

<sup>68</sup> Esse termo técnico, claramente pejorativo, é usado até hoje no entre gestores públicos e empresários para designar aquela demanda do transporte coletivo que não tem, em absoluto, nenhuma outra opção a não ser utilizá-lo. Não possuindo recursos para migrar para os modos individuais motorizados, e estando fisicamente muito distante de seu destino para ir a pé ou de bicicleta.

atender a demanda – no que se poderia argumentar se tratar ainda de reprodução simples da atividade – durante a década de 1970.

### **3.3. Crescer com a cidade: urbanização, disputas geográficas e crises**

A década de 1950 é um dos momentos de maior aceleração do processo brasileiro de simultânea urbanização, industrialização e busca pela modernização das relações sociais, conforme já se pontuou neste texto diversas vezes. Com a rápida expansão do modo de transporte coletivo por ônibus, em detrimento do decadente bonde, vários territórios à margem do espaço urbano consolidado tornaram-se passíveis de serem incorporados ao processo de urbanização. A presente seção busca dar elementos para que se possa apreender a dimensão geográfica e territorial dessa dinâmica. A reconstituição desse processo se valeu de variados acervos documentais e um processo extenso e minucioso de sistematização e catalogação, como se mostrou em linhas gerais, no capítulo introdutório desta pesquisa.

#### ***3.3.1. A lógica geográfica do ônibus em Belo Horizonte – 1950-1980***

Quando se busca debater o desenvolvimento urbano de determinada cidade, incorre-se facilmente no anacronismo de se utilizar a perspectiva do tempo presente, de onde pode-se avaliar um processo a partir de toda sua trajetória histórica, com contingências e contradições, para julgar as escolhas, decisões e omissões realizadas em momentos específicos do período em análise. Do ponto de vista do planejamento urbano e da gestão daquilo que hoje se denomina mobilidade urbana<sup>69</sup>, o que queremos dizer com isso é que a compreensão de elementos como a necessidade de planejamento do processo de uso e ocupação do solo e a definição da oferta de modos de transporte e sua territorialidade e capacidade de uma forma sistêmica são, ambos, conceituações historicamente construídas. Assim, a compreensão, por parte da sociedade organizada, de que a gestão do transporte coletivo por ônibus abarca lidar com a determinação dos parâmetros operacionais e da relação de todas as linhas entre si e com o espaço, além de sua integração com outros modos de transporte, não é um acontecimento natural, ou um fato

---

<sup>69</sup> O próprio termo “Mobilidade urbana”, entendido como um conceito que compreende os diversos modos e motivos de deslocamento da população em um espaço urbano ou “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, ainda que apenas de passagem por ele, aí incluindo a diversidade de imperativos que constroem ou estimulam esses deslocamentos” (OLIVEIRA, 2014, p. 64), só surge de maneira sistemática a partir da década de 2000. Nesse sentido, muitas vezes durante este texto, para evitar anacronismos, as estruturas relacionadas a esse conceito estarão referenciadas em termos como “Transporte” e “Trânsito”.

dado. O mesmo ocorre contemporaneamente, para a inclusão das calçadas como elementos integrantes de um sistema viário e de mobilidade urbana municipal, para citar um exemplo.

Abordar o desenvolvimento geográfico das linhas de ônibus em Belo Horizonte nos permite ver a historicidade da política urbana com clareza. Como se debateu no capítulo 2, os *auto-omnibus* começam a surgir em meados da década de 1920 como um elemento complementar ao sistema de bondes. Este, por sua vez, se estruturava de maneira centro-radial na cidade, com suas linhas e expansões ligando os bairros em desenvolvimento ao centro, consolidado. Nessa lógica está implícita uma certa divisão geográfica-social do uso do solo, na qual os bairros deveriam ser espaços majoritariamente residenciais e o centro da cidade o espaço de comércio e serviços urbanos. Os espaços de produção industrial, por outro lado, buscavam se consolidar em bairros relativamente periféricos, e tiveram uma lógica menos linear do que essa concepção centro-periferia<sup>70</sup>. Cabe ressaltar que a localização central de determinados serviços e infraestruturas urbanas também é determinada por uma lógica de escala e custo econômico: para que equipamentos de uso coletivo, como por exemplo serviços hospitalares, possam ter um nível de atendimento que justifique sua complexidade, é necessário que sejam facilmente acessíveis por toda a população. Isso, por sua vez, justifica a localização no centro e contribui para um ciclo de causalidade que atrairá novos equipamentos e infraestrutura, reforçando uma dinâmica econômica de aglomeração a partir da disponibilidade de recursos, diminuição de custos fixos e acessibilidade da demanda.

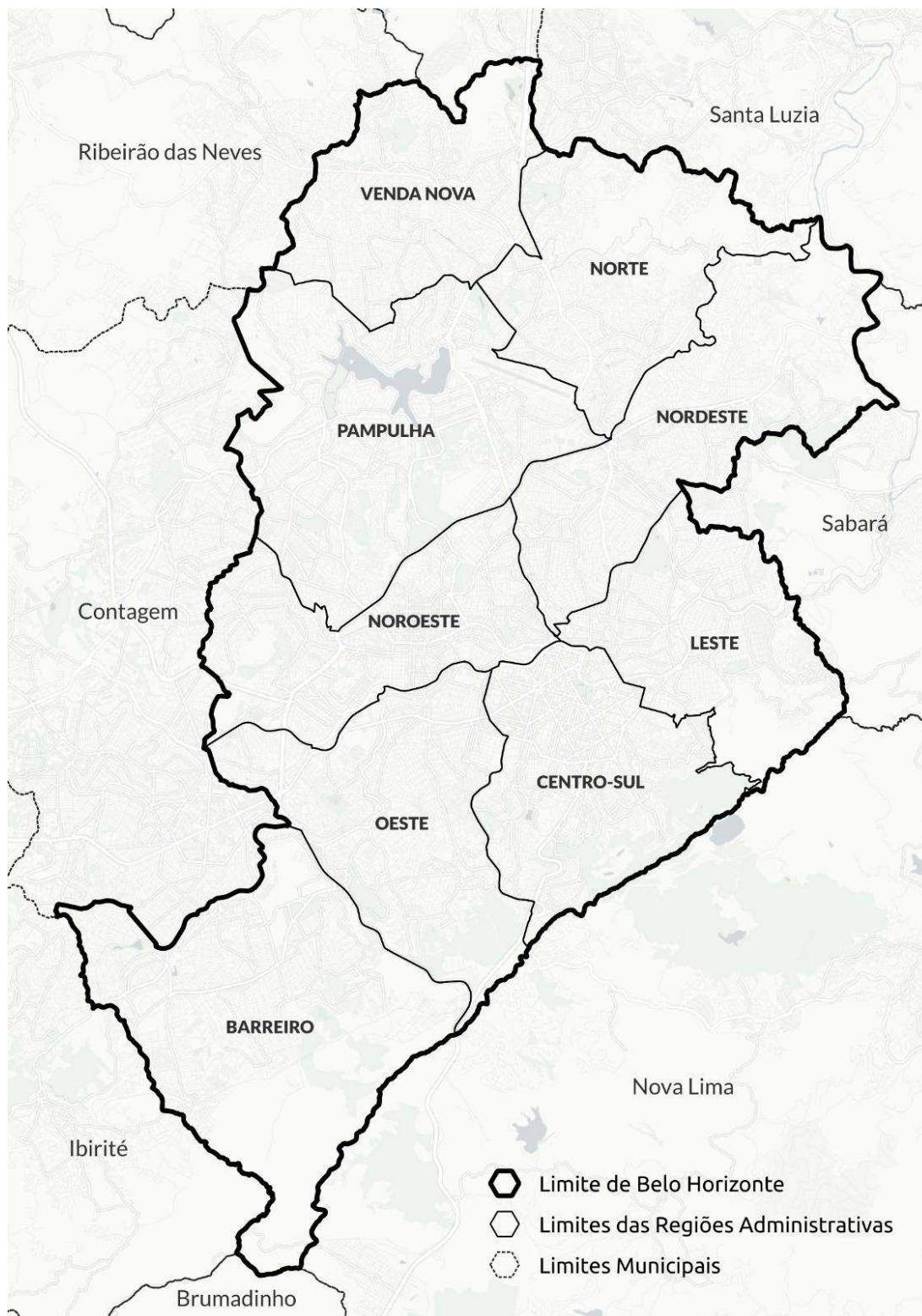
Assim, seguindo a lógica já estabelecida pelo sistema de bondes que o precedeu, as novas linhas de ônibus também se consolidam de maneira centro-radial, ligando os bairros nascentes ao centro da cidade. Nesse sentido, a reconstituição do processo histórico do desenvolvimento das linhas fornece elementos para que se compreenda o processo de desenvolvimento urbano de Belo Horizonte. É importante ressaltar, entretanto, que o desenvolvimento do sistema de transporte não corresponde, necessariamente, a um processo proporcional de ocupação do espaço. Linhas deficitárias de bairros longínquos e de baixa demanda conviviam com linhas subdimensionadas para atender a oferta de bairros consolidados. Vamos buscar aqui, a partir da sistematização de linhas e frotas consolidadas por meio dos cadernos de vistoria de veículos, realizar aproximações sucessivas sobre essa realidade. Começemos com o desenvolvimento

---

<sup>70</sup> Referimo-nos aqui, por exemplo, ao surgimento da Fábrica de tecidos no bairro da Cachoeirinha, durante a década de 1930; às diversas pequenas manufaturas têxteis na região do Barro Preto, no início do século XX; ou a já referida criação da cidade industrial de Contagem, no começo da década de 1940.

quantitativo das linhas, independentemente da frota ou capacidade de carregamento, por regional de Belo Horizonte:

**MAPA 10 - MAPA ESQUEMÁTICO DA DIVISÃO REGIONAL ADMINISTRATIVA DE BELO HORIZONTE, 2023**



Fonte: Elaboração própria, a partir de BELO HORIZONTE (2023).



**TABELA 11 - QUANTIDADE DE LINHAS DE ÔNIBUS POR REGIONAL DE BELO HORIZONTE, 1953-1979, ANOS SELECIONADOS**

Regional \ Ano	Número de linhas por regional, anos selecionados						Novas linhas 1953-1979
	1953	1959	1964	1969	1973	1979	
Noroeste	17	19	29	28	33	31	14
Leste	19	18	21	21	23	23	4
Centro-Sul	18	17	14	14	18	20	2
Nordeste	7	11	15	18	19	19	12
Oeste	10	16	14	17	17	17	7
Barreiro	1	2	6	7	8	11	10
Pampulha	4	3	6	6	8	10	6
Norte	0	0	4	6	6	8	8
Venda Nova	1	2	3	5	6	7	6
<b>BH-Total</b>	<b>77</b>	<b>88</b>	<b>112</b>	<b>122</b>	<b>138</b>	<b>146</b>	<b>69</b>

Fonte: elaboração própria, a partir dos documentos de reajustes tarifários presentes nos volumes AY.01.02.00-001 a AY.01.02.00-027 do APCBH; ARREGUY, RAJÃO (2008) e RIVERA (1979).

Pela tabela apresentada, vê-se que a regional Noroeste é a que mais possuía linhas de ônibus em 1979, com 31 linhas, 14 das quais criadas durante o período abordado. Em outro patamar estão as regionais Leste e Centro-sul, cujo processo de urbanização mais consolidado ensejou a criação de menos linhas novas. A regional Nordeste e Oeste alcançam um patamar de linhas similares ao eixo leste-centro-sul, mas com a criação de um grande número de novas linhas nesse período. Por fim, estão as regionais Barreiro, Pampulha, Norte e Venda Nova, que estão em um outro patamar de quantidade de linhas distintas.

O número de linhas por regional de Belo Horizonte fornece um indicador do grau de desenvolvimento espacial de cada uma dessas unidades geográficas durante o processo de urbanização. Sendo assim, faz sentido que a regional Norte, a menos populosa de Belo Horizonte e a última fronteira da urbanização durante o século XX, tenha menos linhas em seu território do que a regional Leste e Nordeste, mais densamente povoadas. Entretanto, esse número não pode ser tomado de maneira absoluta como indicador do grau de intensidade de urbanização. Há uma diferença entre a quantidade de linhas que atendem uma região e a quantidade de pessoas que nela habitam, como o baixo número de linhas nas populosas regionais de Venda Nova e Barreiro evidencia. Em primeiro lugar, ao escolher um nível de agregação geográfico como as regionais, perdem-se detalhes sobre o processo de adensamento: dois bairros distantes entre si podem ter se formado em momentos distintos e por razões diferentes, apesar de estarem na mesma regional, como seria o caso, por exemplo, do Bairro Santa Tereza e do Bairro São Geraldo, na região Leste, não tão distantes entre si, mas frutos de

processos distintos de ocupação da cidade. Em segundo lugar, a quantidade de linhas indica a diferenciação do espaço urbano, e não necessariamente a densidade de seu povoamento. Nesse sentido, pode-se inferir que espaços urbanos com ocupação mais antiga, mas que apresentavam uma dinâmica forte de atração de novos moradores, apresentam um desenvolvimento maior de número de linhas por terem, teoricamente, uma diversidade maior de uso do solo urbano. Isso explicaria o crescimento maior de linhas nas regionais Noroeste e Nordeste, em oposição à região Centro-sul, por exemplo, em que a ocupação de novos bairros tinha muito menos espaço para se desenvolver após a década de 1950. Por fim, há um terceiro elemento a ser levado em consideração – como será demonstrado ao fim deste capítulo, a expansão geográfica do atendimento do transporte por ônibus se deu, muitas vezes, pela criação de ramais. Os ramais não são registrados, formalmente, como linhas novas, e sim ramificações específicas do atendimento de determinada linha de ônibus.

Há outro motivo pelo qual a diferenciação do espaço urbano não significa, necessariamente, sinônimo de densidade populacional: as linhas têm quantidade de veículos, e portanto capacidade de atendimento, muito distintas entre si. É o caso da diferença entre a linha “Venda Nova”, que chegou a ter cerca de 30 veículos no fim dos anos 1970, e a linha Pompéia, com apenas cinco, por exemplo. Por fim, a capacidade de atendimento não depende só da frota, mas da distância percorrida pela linha: quanto maior a distância, menor a capacidade de atendimento. Para compreender melhor essa questão, foram elaborados mapas com o itinerário das linhas e sua capacidade de carregamento de passageiros no território.

Foi sistematizado na pesquisa, a partir dos cadernos de vistoria de veículos presentes no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, informações sobre o conjunto de linhas e a frota em operação no município. A subsérie de cadernos de vistoria de ônibus fornece elementos que podem contribuir para a construção de um panorama da trajetória de determinadas linhas, viações e empresários. Parte-se do princípio de que a vistoria era um processo periódico obrigatório para todos os veículos autorizados a operar as linhas do município, e também para a arrecadação de taxas e impostos pela Prefeitura: o regulamento de transporte coletivo de 1963 estabelece, por exemplo, a obrigatoriedade de pelo menos duas vistorias anuais<sup>71</sup>. Apesar da atribuição de tal regularidade, os cadernos demonstram que, muitas vezes, apenas uma vistoria

---

<sup>71</sup> Conforme consta no artigo 45 do regulamento do transporte coletivo de 1963: “[obriga-se o concessionário a] Apresentar em dia, hora e local, previamente determinados, pelo menos duas vezes durante o ano, seus veículos para vistoria, que será feita por comissão de peritos designada pelo Diretor, integrada, sempre que possível, por um representante do DET.” (BELO HORIZONTE, 1963)

de cada veículo era feita por ano. As vistorias eram realizadas, geralmente, por uma comissão designada pelo DBO, mas um único funcionário as registrava em um caderno durante todo o ano, conforme é possível depreender da caligrafia dos documentos. Ao longo do período apurado no arquivo – de 1952 a 1981 – o procedimento técnico das vistorias passou da classificação da vistoria por empresa para a classificação por linha de ônibus. Os cadernos apresentam um registro com pouca uniformidade em seus primeiros cinco volumes, que abarcam o período entre os anos de 1952 e 1961, no qual a classificação ora registra os veículos por empresa, ora os registra por linha de ônibus, tornando o tratamento das informações mais trabalhoso. Os 15 cadernos seguintes, entretanto, apresentam grande uniformidade, registrando os veículos por linha de ônibus e identificando a empresa responsável pela prestação do serviço. Os últimos cadernos, de 1980 e 1981, deixam de registrar o concessionário e muitas vezes de identificar a linha de ônibus, indicando o abandono do zelo da gestão municipal em favor da metropolitana, por isso foram descartados na atual sistematização. Mesmo com as lacunas citadas, é possível traçar um panorama de frota, empresa e linha, ano a ano.

**FIGURA 5 - REGISTRO DA VISTORIA DOS VEÍCULOS DA LINHA Nº 25 “BAIRRO DAS INDÚSTRIAS”, NA REGIÃO DO BARREIRO EM BELO HORIZONTE, REALIZADA ENTRE FEVEREIRO E ABRIL DE 1970**

Placa	Marca	Chassi - Motor	Ano	emp	certific. Guac	Vistoria	Avulso	Vencimento	Companhia	entrega	observação	Cód. Inscriç. Aut. Transp.	Concessionário
201197	Volvo	3010431205133P	1965	36	523623	13-2-70	39077	2-5-70	Lochmann	Carteira	6525-9		
201198	"	3210531205133P	1965	36	523633	16-2-70	39077	2-5-70	"	"	6523-9		
1016184	"	32105313052969	1969	37	544941	17-2-70	39077	2-5-70	"	"	6422-9		
3016194	"	32105211050130	1967	36	523626	24-2-70	39077	2-5-70	"	"	6341-9		
901418	"	32105313052978	1969	35	394107	25-2-70	39077	2-5-70	"	"	6410-9		
400035	"	3210510313045	1964	29	523660	2-3-70	39077	2-5-70	"	"	6718-10		
1016183	"	32105313051369	1968	36	393757	2-3-70	39077	2-5-70	"	"	6300-9		
801553	"	3010211013006989	1966	37	389740	10-3-70	39077	2-5-70	"	"	6702-10		
800927	"	3010210310006995	1963	29	523570	11-3-70	39077	2-5-70	"	"	6507-9		
2110311	"	3410110011307	1965	37	523617	23-3-70	39077	2-5-70	"	"	6582-9		
3016193	"	32105210055926	1965	29	390739	16-4-70	39077	2-5-70	"	"	6796-10		
9016187	"	3210510313045	1964	29	394713	16-4-70	39077	2-5-70	"	"	6546-9		

Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, série AY.01.03.02, volume 13, página 030.

Como se pode ver na imagem anterior, um caderno de vistoria típico traz, para cada linha vistoriada, o seguinte conjunto de informações: (i) número da linha, (ii) quantidade de veículos em operação da linha, (iii) quantidade de veículos na frota reserva, (iv) placa de cada veículo, bem como sua (v) marca de fabricação, (vi) número do chassi do motor de cada veículo, e seu (vii) ano de fabricação, (viii) capacidade de transporte de passageiros do veículo, (ix) certificado do veículo, (x) guia de imposto sindical, (xi) apólice de seguro, (xii) companhia emissora e vencimento, (xiii) marca da carroceria, (xiv) data da vistoria e (xv) empresa concessionária que opera a linha.

Para a presente pesquisa, todas as fotos dos 20 cadernos de vistoria em possibilidade de análise foram utilizadas. Cada uma das fotos gera um único registro em planilha, com as seguintes informações: (i) número do registro, (ii) ano e data da vistoria, (iii) nome da empresa concessionária, (iv) nome da linha, (v) número da linha (se houver), (vi) regional do ponto final da linha, (vii) frota operacional, (viii) frota reserva e (ix) total, (x) tipo de veículo (ônibus ou lotação), (xi) proprietário, (xii) documento original da informação, (xiii) nome do arquivo da foto da informação, além de observações e comentários pertinentes.

**FIGURA 6 - TRECHO DA PLANILHA DE FROTAS, LINHAS E EMPRESAS DE ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE – 1952-1979**

Nº de reg	Ano	Data da última vis	Nome da Empresa	Linha	Nº da	Regional	Frot	Frota Re	Frota ti	Tipo de	Proprietário	Origem do documento
12	1961	12/07/1961	Viação Alterosa Ltda	Bairro das Indústrias	Não exis	Barreiro	12	0	12	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-005 Pág. 082
16	1962	07/10/1962	Viação Alterosa Ltda	Bairro das Indústrias	25	Barreiro	12	0	12	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-006 Pág. 111
19	1964	02/05/1964	Viação Prado LTDA	Bairro das Indústrias	25	Barreiro	5	0	5	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-007 Pág. 113
25	1965	07/04/1965	Viação Prado LTDA	Bairro das Indústrias	25	Barreiro	4	0	4	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-008 Pág. 112
29	1966	29/04/1966	Viação Prado LTDA	Bairro das Indústrias	25	Barreiro	6	0	6	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-009 Pág. 030
31	1967	17/08/1967	Viação Prado LTDA	Bairro das Indústrias	25	Barreiro	8	1	9	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-010 Pág. 030
36	1968	26/11/1968	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	12	2	14	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-011 Pág. 030	
41	1969	25/06/1969	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	10	2	12	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-012 Pág. 030	
48	1970	16/04/1970	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	10	2	12	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-013 Pág. 030	
55	1971	14/09/1971	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	10	2	12	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-014 Pág. 030	
63	1972	14/07/1972	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	10	2	12	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-015 Pág. 030	
71	1973	12/07/1973	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	11	2	13	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-016 Pág. 031	
78	1976	02/11/1976	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	14	3	17	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-017 Pág. 033	
88	1977	12/08/1977	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	13	2	15	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-018 Pág. 033	
98	1978	10/05/1978	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	13	2	15	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-019 Pág. 031	
109	1979	21/05/1979	Transportes Coletivos Belc Bairro das Indústrias	25	Barreiro	11	3	14	Ônibus	Não Informado	AY.01.03.02-020 Pág. 031	

Fonte: elaboração própria, a partir de APCBH – acervo AY.

Para a presente pesquisa foram sistematizados e comparados 2.716 registros fotográficos de vistoria de veículos entre os anos de 1952 e 1979 que, após revisão e depuração, formam uma base de 2.652 registros distintos entre si. Essa base de dados foi amplamente utilizada para se compreender a trajetória de empresas e linhas durante esse tempo histórico, mas, além disso, constitui um vasto material inédito cujas possibilidades de desdobramento são mais amplas que

apenas o escopo desta tese. A base de dados, bem como as fotos e outros documentos utilizados nesta pesquisa está disponibilizada *online*<sup>72</sup>, como produto desta tese.

O principal desdobramento possibilitado por esse conjunto de informações foi a capacidade de reconstrução das frotas de cada linha ao longo do tempo. Para compreender seu significado territorial, foi necessário determinar o itinerário específico de cada uma das linhas. Essa tarefa se mostrou mais árdua do que inicialmente se esperava. Após vários meses de procura, foi possível cotejar três conjuntos de informação distintos para determinar o itinerário das linhas. Em primeiro lugar, utilizou-se a coletânea *História de Bairros de Belo Horizonte*, organizada pelo APCBH em 2008 para identificar os bairros e regionais associados aos nomes das linhas. Posteriormente, localizou-se o *Plano de Transportes Coletivos para a região metropolitana*, apresentado pela PLAMBEL em 1974, que traz mapas esquemáticos das linhas de ônibus – municipais e metropolitanas – daquele ano, organizados por eixos de transportes. Por fim, o pesquisador independente Rafael Delazari<sup>73</sup> reconstituiu vários dos itinerários das linhas do ano de 1979 a partir do *Guia Rivera: indicador geral de Belo Horizonte*, do mesmo ano, uma publicação que apresenta os itinerários de ônibus sumarizados de todas as linhas. Delazari disponibilizou o resultado desse processo em andamento no sítio eletrônico *Wiki Ônibus BH*<sup>74</sup>. A partir desse conjunto de informações, 192 itinerários distintos, de 145 linhas e 47 ramais, foram consolidados.

---

<sup>72</sup> No seguinte endereço eletrônico: <https://bit.ly/AEraDoOnibusBH> em “[Base de Dados] – Compilações”

<sup>73</sup> Agradecemos a paciência e disponibilidade de Rafael Delazari em fornecer informações e dialogar sobre a história do transporte coletivo de Belo Horizonte.

<sup>74</sup> Acessível em [https://onibusbh.fandom.com/pt-br/wiki/Wiki\\_%C3%94nibus\\_BH](https://onibusbh.fandom.com/pt-br/wiki/Wiki_%C3%94nibus_BH)



**MAPA 11 - LINHAS E RAMAIS DE ÔNIBUS URBANO MUNICIPAL – BELO HORIZONTE – 1979**

Fonte: elaboração própria, a partir de PLAMBEL (1974), RIVERA (1979), ARREGUY, RAJÃO (2008) e acervo AY do APCBH.

Em seguida, a cada um dos itinerários foi relacionada a base de dados com a frota operacional ano a ano, conforme consolidada para a pesquisa e apresentada anteriormente. Assim, para cada

linha de ônibus existente entre 1952 e 1979 conseguiu-se: (i) a informação do seu trajeto, (ii) a distância total percorrida pelo itinerário e (iii) a frota total<sup>75</sup> que pode ser empenhada em seu itinerário. Como não há informação da frota utilizada na subdivisão em ramais em cada uma das linhas, utilizamos o procedimento de dividir a frota igualmente entre linha principal e ramal, com vantagem para a linha principal, em caso de número ímpar de veículos. Esse procedimento não segue a maior precisão possível, mas, dadas as informações disponíveis e o quadro geral que com elas se quer compor, é o suficiente para gerar a compreensão desejada. Com essas informações foi possível espacializar a capacidade de atendimento das linhas por cada território, de maneira comparada. Isto é, pode-se simular a operação de cada uma das linhas de ônibus e com isso chega-se ao número máximo de pessoas que poderiam ser atendidas em cada localidade. Reforça-se que o procedimento pressupõe, para fins de comparação, que toda a frota de todas as linhas está empenhada em serviço. Em outras palavras, é a simulação da capacidade de carregamento máxima do sistema, durante o horário de pico.

Se assumirmos uma velocidade média geral para os veículos de, por exemplo, 20 km/h<sup>76</sup>, é possível estabelecer o quadro de marcha de uma linha. Utilizemos como exemplo a linha 114 para o bairro Jatobá, no Barreiro: de acordo com o itinerário informado por Rivera (1979, p. 30), a linha percorre os atuais bairros Lindeia, Regina, Washington Pires, Tirol e Barreiro, entra no território de Contagem e de lá segue para Belo Horizonte a partir da Avenida Amazonas, percorrendo toda região oeste até a Avenida do Contorno e depois até a região central, onde seu ponto final se situava na Rua dos Tamóios, entre Rua dos Guaranis e Avenida Olegário Maciel. O trajeto total é de cerca de 23km que, se percorridos a uma velocidade média de 20km/h, seria feito em 1h e 9 minutos de um ponto final a outro. O caderno de vistorias informa, para 1979, último ano da série histórica, uma frota operacional de 15 veículos. Se esses 15 veículos estivessem todos empenhados durante o horário de pico e, considerando o trajeto de ida e volta, é possível realizar um quadro de horários de 6 viagens por hora (2h e 18 minutos divididos por 15 veículos configuram uma partida a cada 9,2 minutos, arredondada para uma partida a cada 10 minutos).

Os cadernos de vistorias checados informam que a capacidade máxima média nos veículos da linha é de 40 passageiros. Pode-se supor, a partir de relatos e das próprias especificidades dos

---

<sup>75</sup> Para fins de comparação, e por não ser possível assegurar que a frota “reserva” realmente servia a esse propósito, dadas as condições operacionais já descritas, o dado que se utilizou como referência nesse cálculo foi a frota total, soma da frota operacional com a frota reserva.

<sup>76</sup> Tomou-se como referência a média de velocidade média verificada pelo estudo da PLAMBEL (1974, p.20) de 20,5 km/h

veículos registrados, que um valor de ocupação máxima razoável seja de 60 passageiros (35 sentados, 25 em pé)<sup>77</sup>, tem-se que a capacidade máxima de carregamento de passageiros da linha 114-Jatobá é de 60 vezes 6, que é igual 360 passageiros/sentido/hora. Para as linhas que se utilizavam de veículos menores até 1965, conhecidos como lotação, utilizou-se uma capacidade máxima de 30 passageiros por veículo.

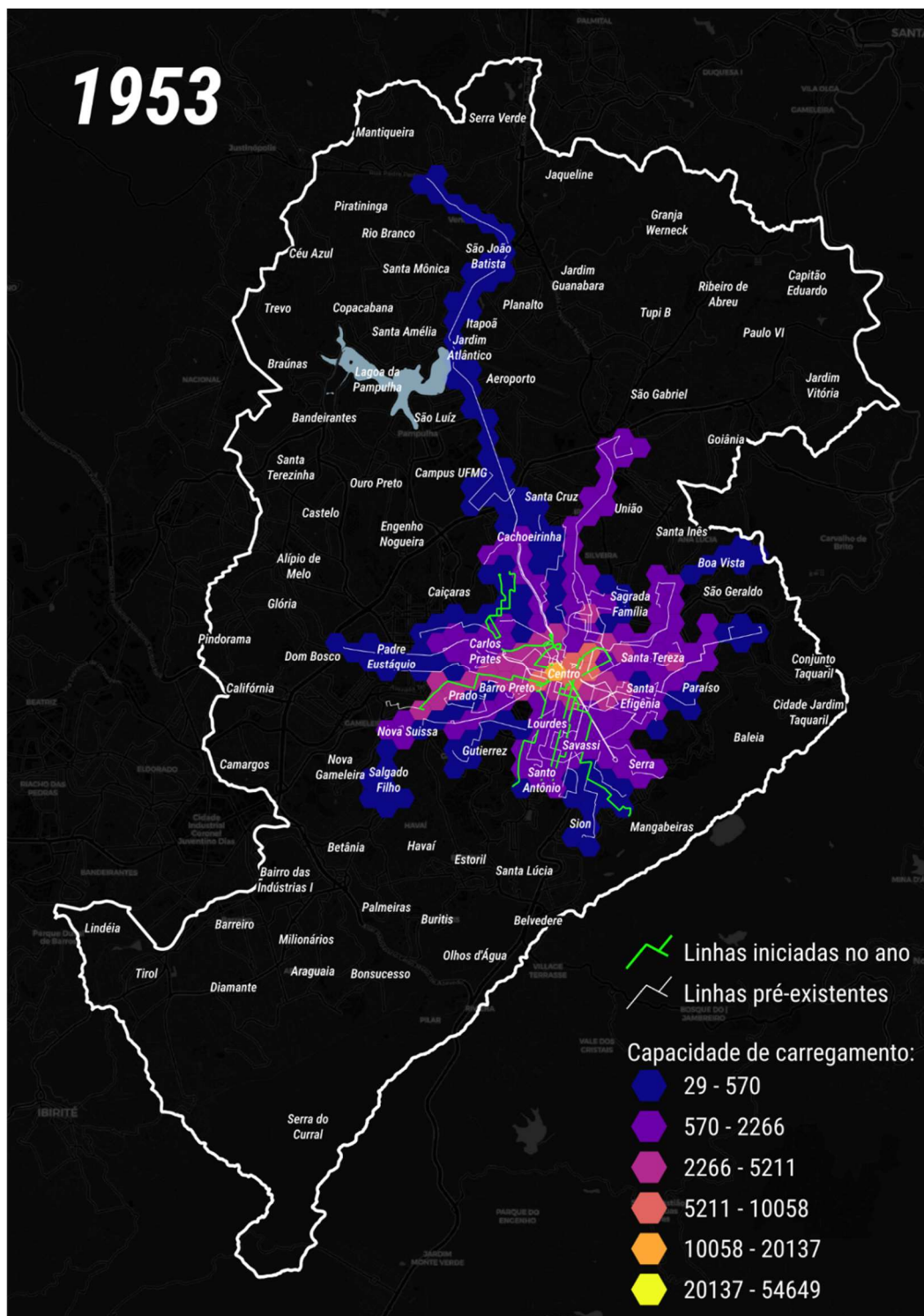
Para o exercício de comparação e de construção de indicadores que se fará aqui, parte-se da hipótese simplificadora de que todos os passageiros desembarcariam no ponto final, no centro da cidade, e que podem embarcar em qualquer ponto no caminho. Sendo assim, repete-se o mesmo procedimento de cálculo para cada um dos 192 itinerários: (i) mensuração da distância do trajeto; (ii) identificação da frota máxima no ano selecionado; (iii) cálculo da quantidade máxima de veículos empenhados no trajeto (tempo de viagem, a partir da velocidade média, dividido pela frota máxima); (iv) cálculo da capacidade de carregamento total da linha (quantidade máxima de veículos multiplicada pela lotação máxima dos veículos). Esses dados, espacializados para cada trajeto de cada um dos itinerários, podem expressar quantos passageiros poderiam se deslocar de um determinado local da cidade até o centro de Belo Horizonte. Ora, a título de exemplo, se a totalidade das linhas do Barreiro usa a Avenida Amazonas como corredor de deslocamento até o centro da cidade, há uma capacidade maior de deslocamento dos moradores do entorno da Av. Amazonas em direção ao centro do que dos moradores do bairro Lindeia, ponto final da linha 114, que são atendidos apenas por uma linha. Assim, se atribuirmos um raio máximo de 500 metros do itinerário de cada linha como seu raio de atração para os moradores, podemos calcular a capacidade de carregamento do sistema de ônibus de Belo Horizonte, em um determinado ano. Depois de vários protótipos e testes de visualização, observou-se uma menor consistência dos dados anteriores a 1964. Ainda assim, toma-se aqui para o arco temporal de dados levantados, os anos referência de 1953, 1959, 1964, 1969, 1973 e 1979. Vejamos cada um desses momentos:

---

<sup>77</sup> Novamente, toma-se como referência aproximada o estudo da PLAMBEL de 1974 sobre o sistema de transportes da RMBH, que afirma: “a capacidade média da frota [de ônibus da região metropolitana de Belo Horizonte] pode ser obtida dividindo-se a capacidade total do sistema pelo número de veículos por ele operados. Verifica-se então que a capacidade média de transporte para cada veículo é de 35 assentos ou 56 lugares (sentados e em pé)” (PLAMBEL, 1974, p. 7)



**MAPA 12 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1953**



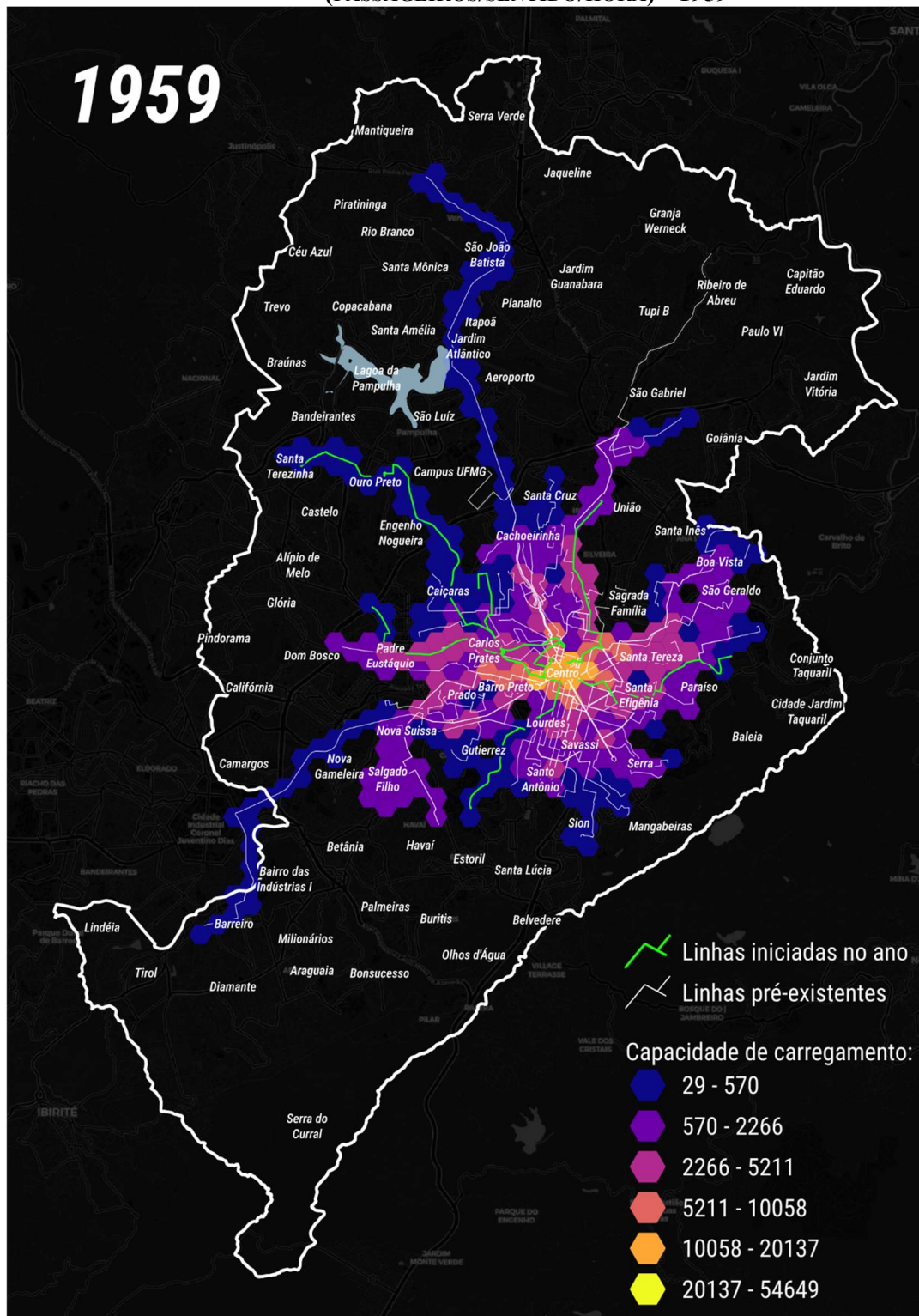
Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

Em 1953, a maior abrangência do sistema de ônibus era a linha que atendia a região de Venda Nova. À leste, chega-se até a fronteira com o município de Sabará, com a linha de apenas três

veículos atendendo ao bairro Boa Vista, além de uma linha de apenas um veículo atendendo ao bairro Vera Cruz. Os alcances no sentido sul, nordeste, noroeste e oeste ainda estão bastante aquém da fronteira municipal. Cabe ressaltar que a capacidade de carregamento em direção nordeste é um patamar acima daquelas que se esticam para as outras direções, com uma linha de 10 veículos atendendo o bairro São Paulo. Esse patamar também é verificado no Cachoeirinha, à noroeste, Carlos Prates, à oeste, e em uma mancha que se espalha no sentido leste-nordeste a partir do bairro Santo Antônio até o bairro Sagrada Família. A essa mancha, de maior capacidade de carregamento irradiando da região central, chamaremos de “região de ocupação consolidada” da urbanização belo-horizontina. Por fim, percebe-se que o eixo oeste já tinha uma capacidade de carregamento considerável, a partir da Av. Amazonas até o bairro Nova Suíça. Como era de se esperar, o centro, para o qual convergem todas as linhas, é o local com maior capacidade de carregamento de passageiros. A ausência de linhas para a região do Barreiro é notória e demonstra o histórico isolamento dessa região na cidade. A situação começa

a mudar a partir de 1955, com a criação da linha na regional. Vejamos o mapa para o ano de 1959:

**MAPA 13 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1959**

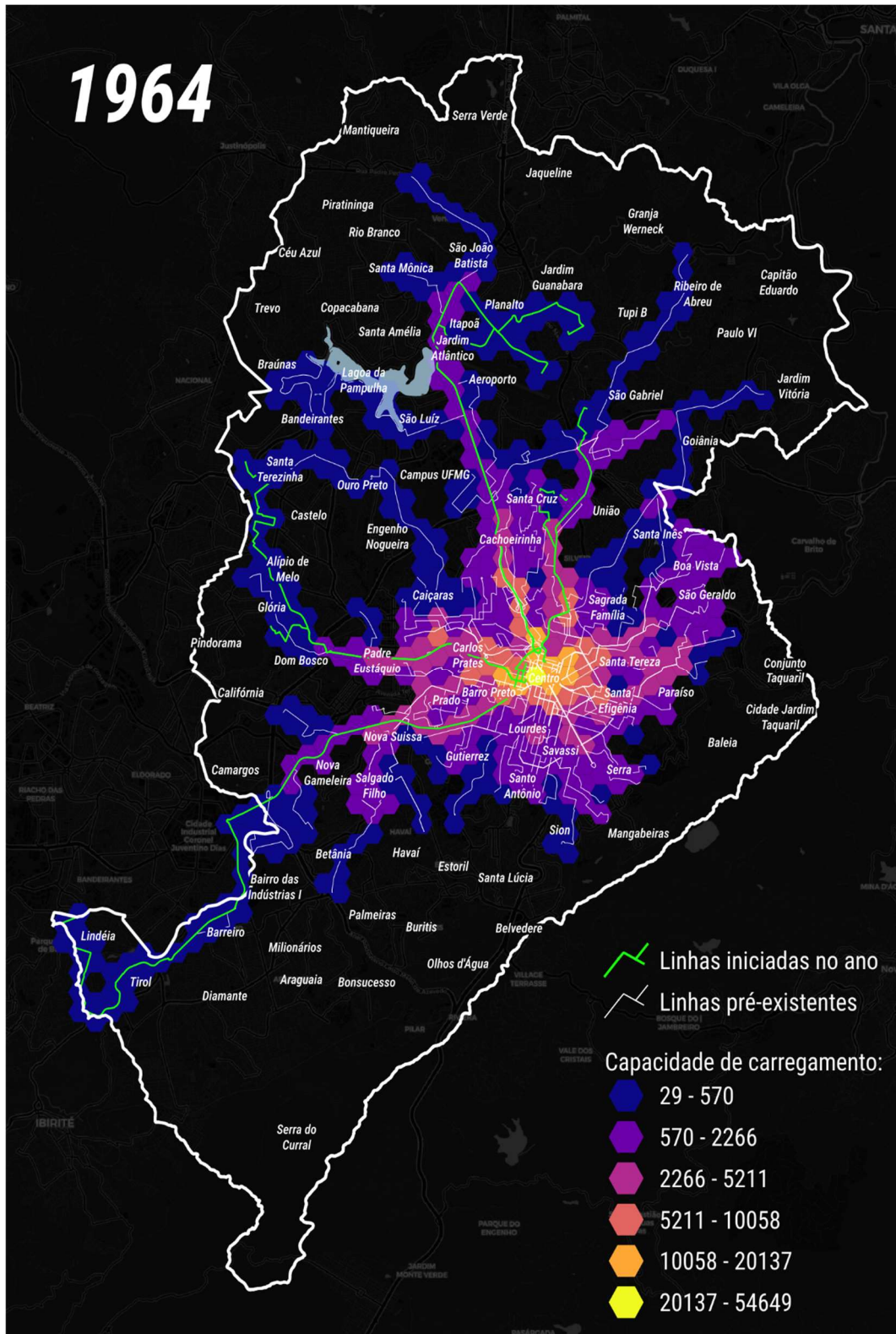


Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

As principais mudanças que podem ser percebidas na comparação do mapa de 1959 com o de 1953 é a criação da linha até o centro da região do Barreiro e de outra para o bairro de Santa Terezinha, no sentido noroeste, em direção ao município de Contagem. Há também ganhos de abrangência na região leste, com as linhas Pompeia, Nova Vista e São Geraldo. De uma maneira geral, a mancha da “região de ocupação consolidada”, que vai do bairro Padre Eustáquio ao bairro Santa Tereza no eixo oeste-leste, e do bairro Santo André até a Savassi, no eixo norte-sul, ganha capacidade de carregamento, subindo de patamar em relação ao mapa anterior. Isto é, de uma maneira geral, o que se pode compreender é que, em meados da década de 1950, o transporte coletivo por ônibus passa a acompanhar os eixos viários de desenvolvimento estabelecidos para a direção norte (na qual a Pampulha atua como a exceção para um eixo de consolidação de loteamentos populares) e para a direção oeste, na qual se está proposto o vetor de crescimento industrial. Nota-se, entretanto, que a abrangência do transporte para essas regiões se dá com uma capacidade de carregamento comparativamente bem menor do que o centro estendido. Os mapas permitem também perceber que a direção sul, historicamente de expansão das classes médias-altas, recebe maior atendimento de transporte, e que a região leste é um território com maior inserção na dinâmica da cidade, tendo em sua maior capacidade de carregamento relativa uma relação simultânea de causa e consequência ao seu desenvolvimento. Por fim, há que se reparar que, para além dos eixos norte e oeste, há um crescimento consolidado para as direções noroeste e nordeste. Vejamos o desenvolvimento dessa dinâmica em 1964, o penúltimo ano de operação das chamadas “lotações”:



**MAPA 14 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1964**



Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

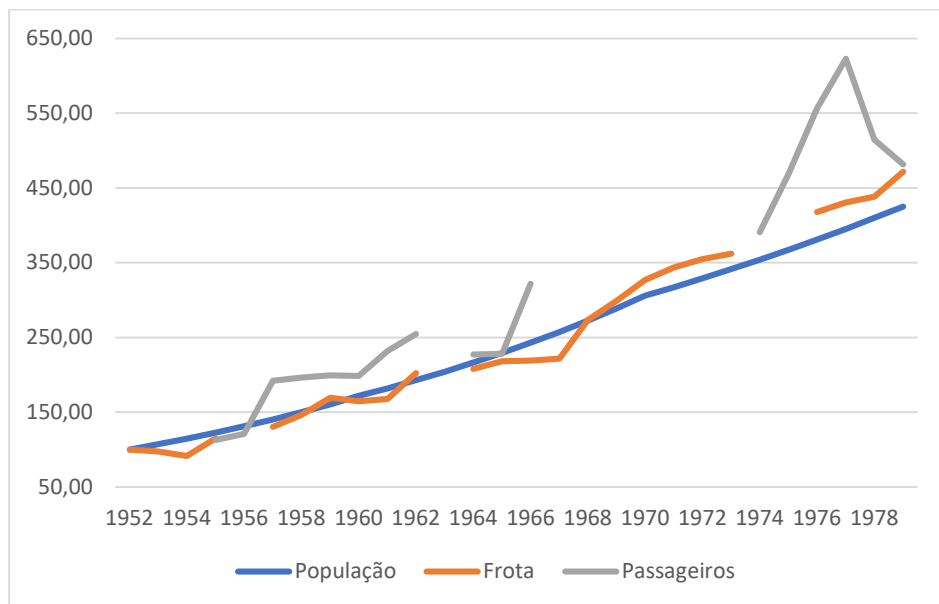
A principal diferença que o mapa da capacidade de carregamento para o ano de 1964 apresenta, em relação ao mapa anterior de 1959, é o desenvolvimento das linhas no território noroeste, em especial a criação das linhas para os bairros Serrano e Ipanema, ambas em 1964, além da linha para o Jardim Zoológico no mesmo ano, fortalecendo a conexão com o espaço conurbado de loteamentos populares, no limite entre Contagem, a partir do bairro Nacional, e Belo Horizonte. Bairros populares na Pampulha e na regional Venda Nova e Norte também passam a ter novas linhas de ônibus, bem como o bairro Ribeiro de Abreu, na direção noroeste. No mesmo sentido de ampliação da capacidade de atendimento para bairros populares nascentes no contexto da urbanização acelerada, tem-se a criação das linhas Bairro das Indústrias (1961) e Jatobá (1964)<sup>78</sup>. Apesar da criação de linhas e de algum aumento da frota, pode-se ver que na aqui chamada “região consolidada de ocupação” – Padre Eustáquio ao bairro Santa Tereza no eixo oeste-leste, e do bairro Santo André até a Savassi – não há mudança de patamar na capacidade de carregamento das empresas de ônibus. De fato, se tomarmos como dado que a lógica de ocupação do espaço urbano nesse momento da urbanização brasileira se dava de maneira esgarçada no território, a partir da ocupação dos loteamentos de menor preço, como identificou COSTA (1983), e com a criação de vazios urbanos, tem-se que o crescimento da capacidade do transporte coletivo era sistematicamente menor que o crescimento da população nesses territórios, e, portanto, da demanda. Nesta pesquisa não foi nosso objetivo identificar a dinâmica de crescimento demográfico e territorial interna à metrópole belo-horizontina, mas fornecer elementos para que esse tipo de abordagem ocorra em pesquisas ulteriores. De qualquer maneira, se compararmos em linhas gerais o crescimento da frota com o crescimento populacional e do número de passageiros transportados por ônibus, teremos um indicador de

---

<sup>78</sup> Esse tipo de desenvolvimento geográfico das linhas também pode ser avaliado sob a ótica de diferenciação espacial sintetizada por Mendonça (2002) em que há quatro eixos distintos de desenvolvimento territorial a partir da segunda metade do século XX: a) permanente concentração das elites na chamada zona sul da capital e em sua expansão na direção sul; b) contínuo espraiamento dos grupos médios pelos espaços pericentrais de Belo Horizonte; c) consolidação da mescla de grupos médios com operários nos espaços do chamado eixo industrial da RMBH (oeste de BH, Contagem e Betim); d) consolidação dos espaços populares na periferia imediatamente a norte de Belo Horizonte. A ampliação maior ou menor da oferta de transporte coletivo para cada um desses eixos dá uma parâmetro da importância relativa que tiveram do ponto de vista do poder público e da dinâmica empresarial do setor.

fundo que corrobora a compreensão territorializada do limitado crescimento da oferta de transporte coletivo em Belo Horizonte.

**GRÁFICO 5 - CRESCIMENTO COMPARADO DE POPULAÇÃO, FROTA DE ÔNIBUS E PASSAGEIROS TRANSPORTADOS – BELO HORIZONTE – 1952-1979 (1952=100)**

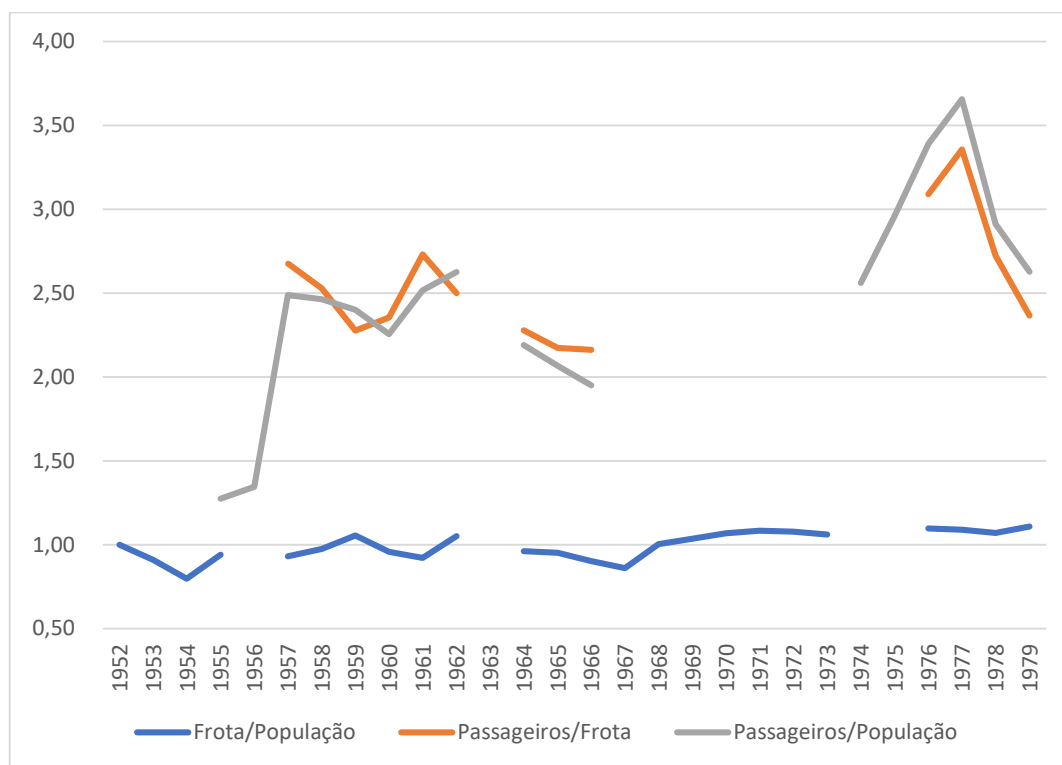


Fonte: elaboração própria a partir de Mensagens dos prefeitos à Câmara Municipal (BELO HORIZONTE, 1957, 1959 e 1961, 1962 e 1963, 1965, 1977, 1979, 1980 e 1981) para os dados de passageiros de ônibus, PLAMBEL (1974) para os dados de 1972, Para os dados de frota, sistematização da subsérie de cadernos de vistorias (AY.01.03.02) presentes no APCBH. Para os dados populacionais foi utilizada a média geométrica dos dados dos censos decenais do IBGE de 1950 até 1980.

A partir do gráfico anteriormente apresentado, no qual o crescimento da população, frota e número de passageiros transportados no transporte coletivo da cidade está normalizado para comparação, percebe-se que o número de passageiros transportados cresce sempre sistematicamente mais que a frota e que a população. A frota de ônibus, por sua vez, cresce em uma proporção ligeiramente maior que a da população, mas bem menor do que os passageiros. Isso significa que, em uma primeira abordagem, poderíamos considerar que o crescimento da população é abarcado pelo sistema de transporte coletivo. Entretanto, o crescimento acelerado do número de passageiros transportados indica maior ocupação e pressão sobre a frota existente e leva a crer que há uma demanda reprimida já anteriormente existente que exigiria, na verdade,

um crescimento ainda maior da frota. Quando se aborda essa dinâmica a partir da razão entre o crescimento desses três indicadores, tem-se uma compreensão melhor do fenômeno:

**GRÁFICO 6 - RAZÃO ENTRE CRESCIMENTO DE FROTA DE ÔNIBUS, PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E HABITANTES DE BELO HORIZONTE – 1952-1979**



Fonte: elaboração própria a partir de Mensagens dos prefeitos à Câmara Municipal (BELO HORIZONTE, 1957, 1959 e 1961, 1962 e 1963, 1965, 1977, 1979, 1980 e 1981) para os dados de passageiros de ônibus, PLAMBEL (1974) para os dados de 1972, Para os dados de frota, sistematização da subsérie de cadernos de vistorias (AY.01.03.02) presentes no APCBH. Para os dados populacionais foi utilizada a média geométrica dos dados dos censos decenais do IBGE de 1950 até 1980.

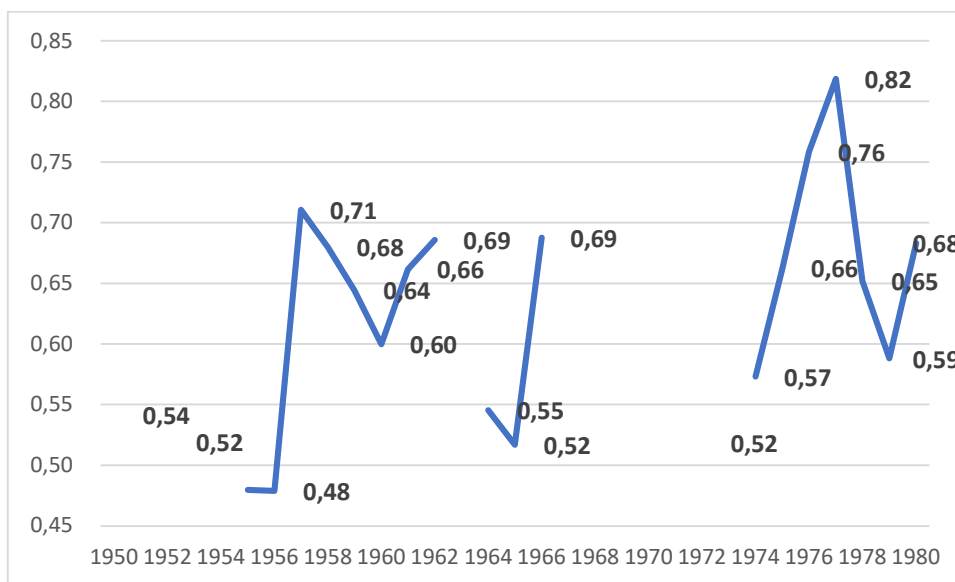
Pelo gráfico anterior, percebe-se que a frota cresce ligeiramente mais que a população belo-horizontina nessas duas décadas, chegando a ter crescido 10% a mais que os habitantes no fim da década de 1970. O número de passageiros transportados, por sua vez, apresenta uma proporção bem mais significativa, chegando a crescer 2,5 vezes a mais que a frota durante o começo da década de 1960 e três vezes a mais, durante o fim da década de 1970. A mesma dinâmica, um pouco mais elevada, é percebida na comparação entre crescimento de passageiros e de população. Isso significa que a própria dinâmica demográfica e econômica de Belo Horizonte nessas duas décadas pressionava significativamente o sistema de transporte e que, do ponto de vista da frota de ônibus, não houve acompanhamento da demanda. Esse fato nos faz deduzir que, por um lado, o número de viagens no período precisou ter aumentado para abarcar esse aumento de passageiros maior que a frota. Por outro, e principalmente, a taxa de



ocupação dos veículos certamente mais que dobrou durante esse período. Como toda a receita das empresas de ônibus nessa época advinha do passageiro pagante, percebe-se que a receita cresce proporcionalmente mais que os custos, tornando assim o sistema lucrativo também em decorrência do desconforto da população, sobre os quais os relatos da mídia de então tornam abundantemente claros, como será narrado na próxima seção.

Para finalizar essa construção do cenário de fundo do desenvolvimento histórico da capacidade de carregamento, resta também apresentar um indicador geral do grau de acessibilidade potencial ao espaço urbano da capital mineira. Se tomarmos novamente o indicador de viagens por habitante por ano realizadas, conforme apresentado no capítulo 2, e compararmos com um número arbitrariamente tido como “ideal”<sup>79</sup> para uma população sem acesso a outros meios de transporte, chegaremos a um indicador que é a razão entre as viagens realizadas de fato e as potenciais viagens que poderiam ser realizadas, se o sistema de transporte coletivo fosse capaz de abarcar toda a demanda. Como se pode constatar, em nenhum momento o sistema esteve perto de atingir um patamar tido como “ideal”, e oscilou significativamente ao longo dos anos.

**GRÁFICO 7 - RAZÃO ENTRE VIAGENS REALIZADAS E POTENCIAIS, POR HABITANTE POR ANO – BELO HORIZONTE – 1952-1979**



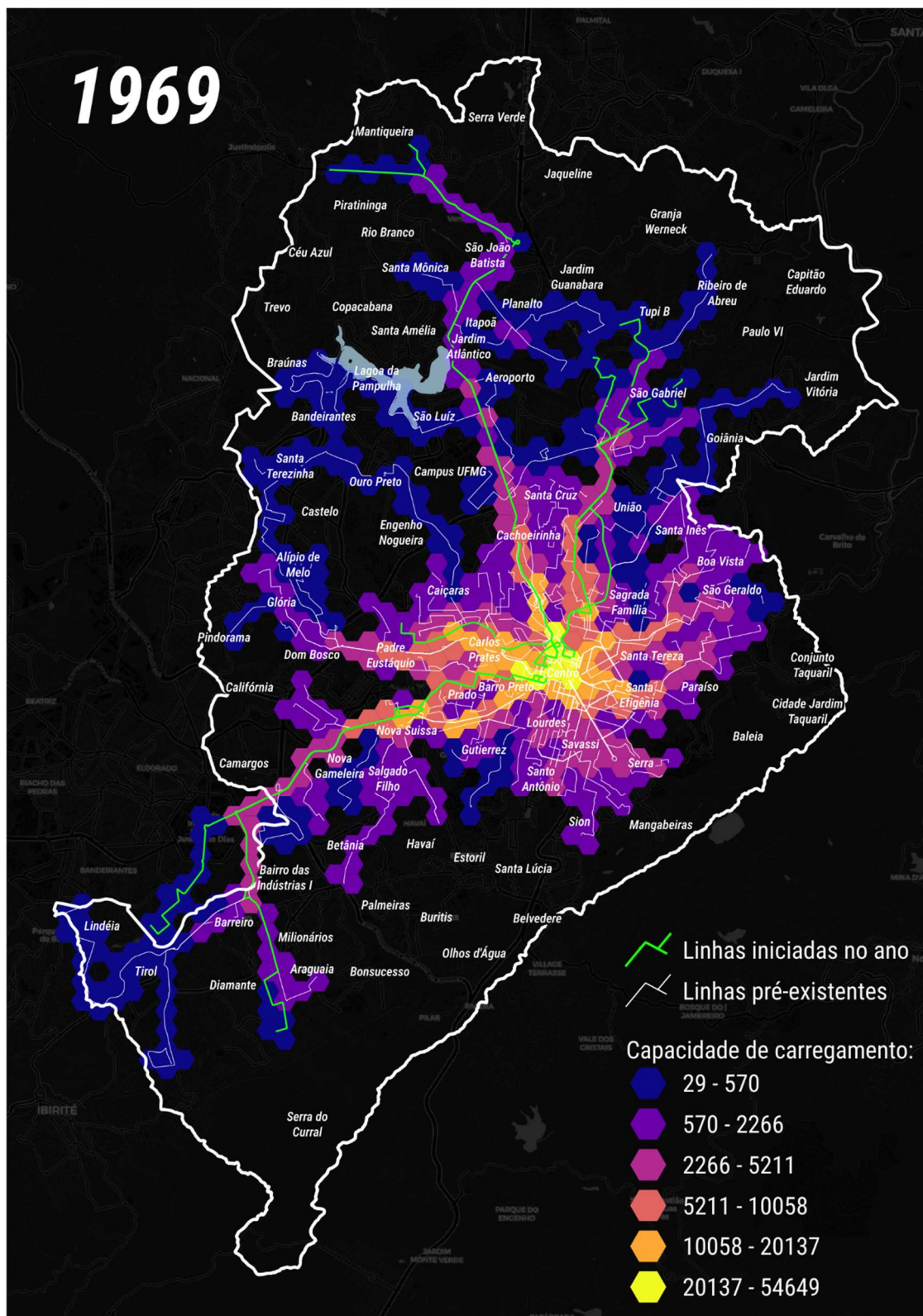
Fonte: elaboração própria a partir de Mensagens dos prefeitos à Câmara Municipal (BELO HORIZONTE, 1957, 1959 e 1961, 1962 e 1963, 1965, 1977, 1979, 1980 e 1981) para os dados de passageiros de ônibus, PLAMBEL

<sup>79</sup> A partir do que argumentamos, consideramos um patamar mínimo ideal um número de 12 viagens por semana para cada habitante que poderia utilizar o sistema de transporte coletivo. Determinou-se uma proporção de 80% sobre a população total e um ano com 52 semanas, chegamos a um multiplicador de aproximadamente 500 viagens para cada habitante da cidade. O número de passageiros efetivamente transportado em cada ano foi então dividido por esse multiplicador, quanto mais perto de um, mais perto do ideal estaria o sistema, quanto mais perto de zero, menor sua capacidade.

(1974) para os dados de 1972, Para os dados populacionais foi utilizada a média geométrica dos dados dos censos decenais do IBGE de 1950 até 1980.

O que também se pode depreender dos dados apresentados é que o crescimento da demanda de passageiros começa a se acelerar no fim da década de 1960. Vejamos o desenvolvimento da capacidade de carregamento das linhas de ônibus para o ano de 1969:

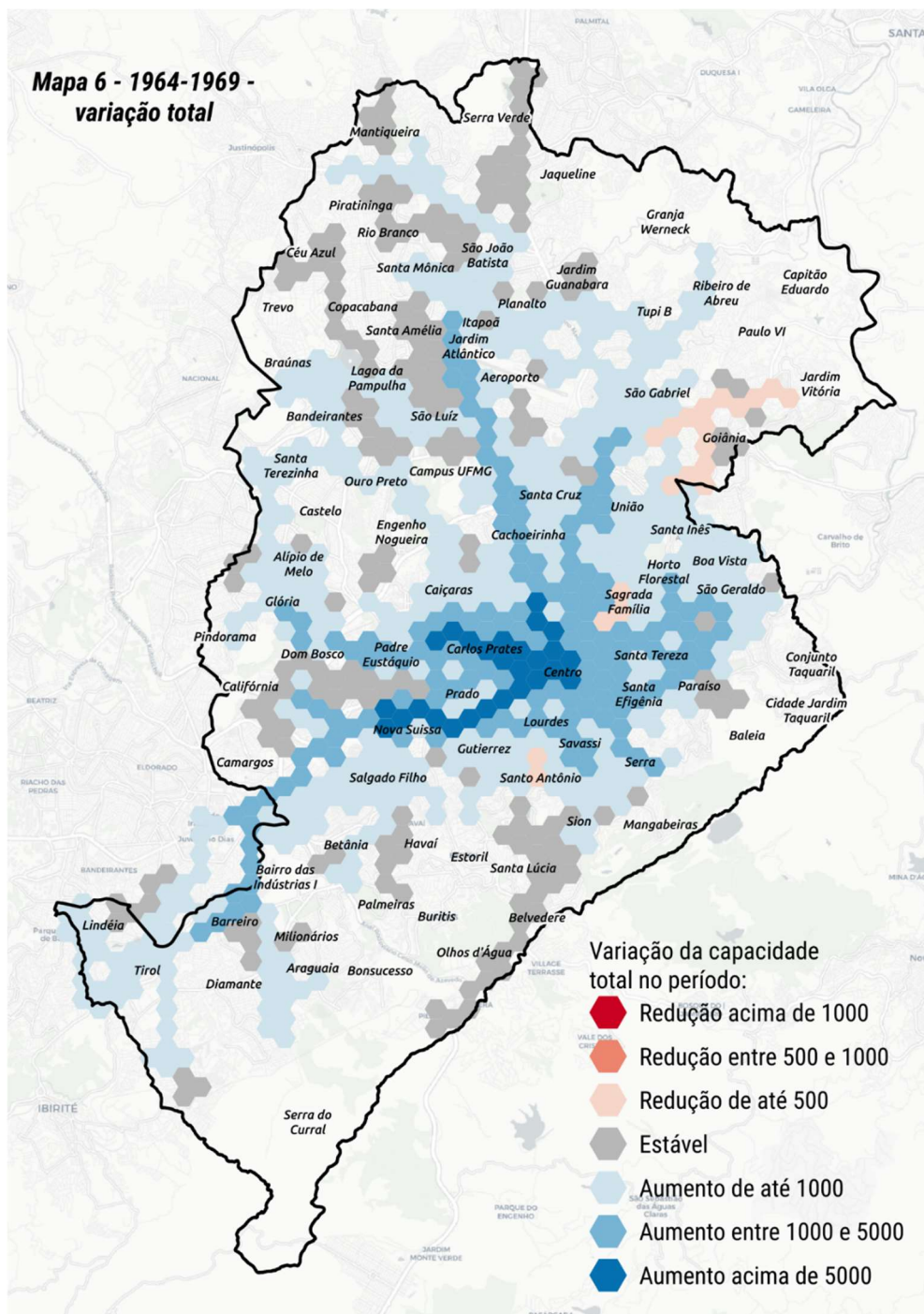
**MAPA 15 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1969**



Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

Esse período apresenta um significativo crescimento da capacidade de carregamento para a região do Barreiro, não só com a criação das novas linhas Barreiro de Cima (1965), Vale do Jatobá (1967), Industrial 3ª seção (1969) e Cardoso (1969), como com o aumento da frota das linhas já existentes. A região de Venda Nova também recebe duas linhas a mais em 1969, SESC e Lagoinha, mas o incremento da sua capacidade e capilaridade não é tão grande quanto no Barreiro. Vê-se também uma ampliação da capilaridade e capacidade no sentido noroeste, a partir do limite oeste da “região de ocupação consolidada” no bairro Padre Eustáquio, com linhas criadas em direção a bairros como Pindorama (1966), João Pinheiro (1968), Jardim Inconfidência (1968) e Monsenhor Messias (1969). O mesmo tipo de desenvolvimento, cujo fator de atração eram as moradias de baixa renda, ocorre no sentido Norte-Nordeste, com a criação dos ramais de linha para o bairro São Marcos (1967) e Dom Joaquim (1967), a linha para as Vilas Reunidas, futuro bairro União, em 1966, além dos bairros São Gabriel, Monsenhor Horta e Tupi, todas em 1969. Por fim, cabe mencionar que a “região de ocupação consolidada” do centro e pericentro de Belo Horizonte seguia, também, ganhando capacidade de carregamento. O mapa a seguir mostra a variação líquida dessa capacidade no período de 1964 a 1969:

**MAPA 16 - VARIAÇÃO LÍQUIDA DA CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1964 A 1969**



Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

Como se pode ver, o principal crescimento da capacidade de carregamento do sistema é em direção ao eixo oeste. Há considerável ganho ao longo da Avenida Antônio Carlos e em quase toda a “região de ocupação consolidada” do centro e pericentro. Cabem comentários para as

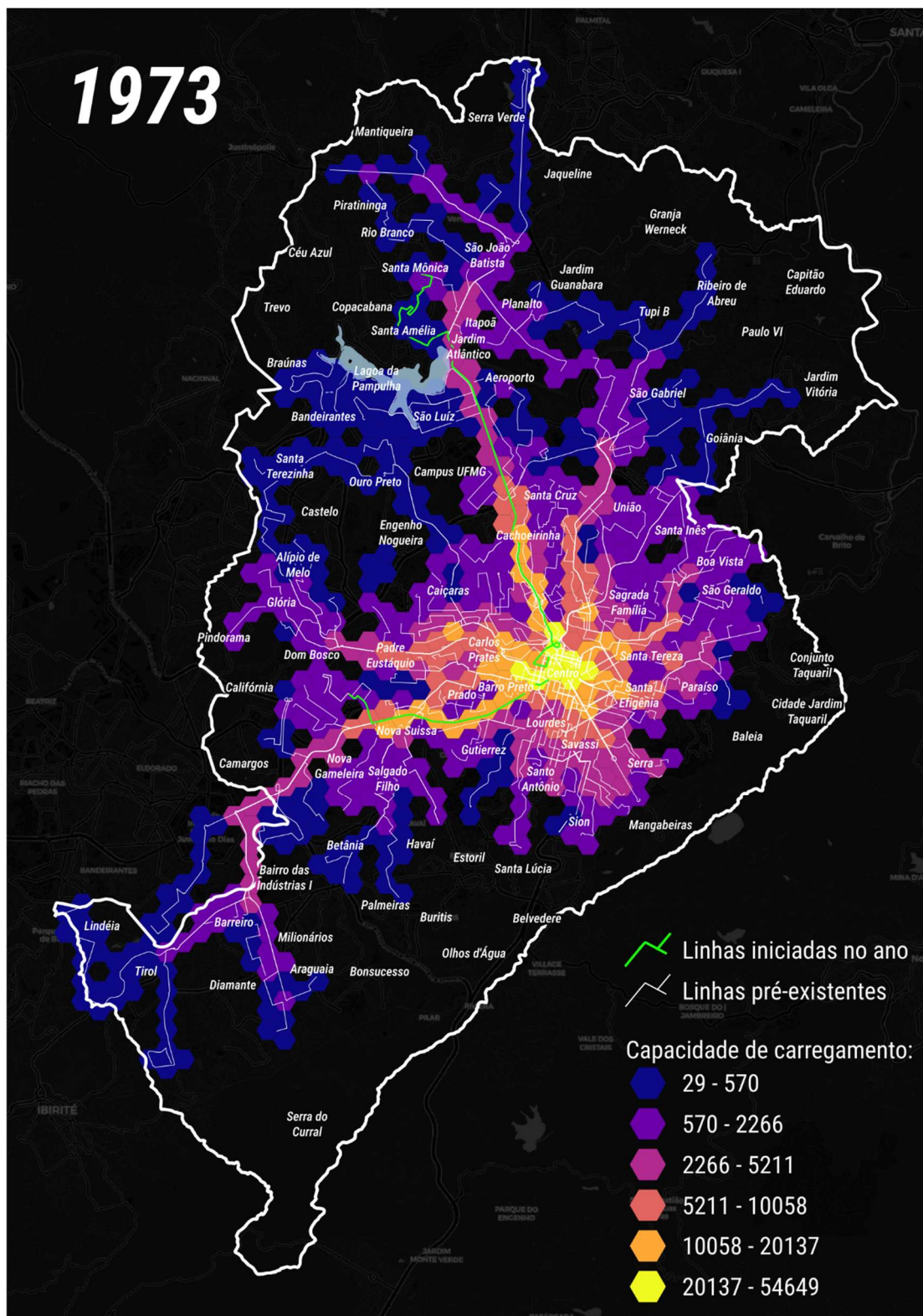
perdas marginas de capacidade de carregamento no bairro Sagrada Família e no eixo nordeste em direção ao Jardim Vitória. Trata-se de empresas cujas frotas diminuíram de tamanho, e a própria perda de capacidade demonstra a desarticulação do sistema de transporte coletivo como um todo. Além disso, a maneira como o conjunto de linhas se consolidava e a forma como novas concessões de operação a título precário eram cedidas fazem com que a resposta ao crescimento populacional e ao aumento de demanda territorializada apresente uma certa inércia, uma demora adaptativa. Nesse sentido, apresentam-se os dados para o ano de 1973, um dos últimos anos de forte investimento industrial no Brasil e mais significativamente ainda, em Minas Gerais.<sup>80</sup>

---

<sup>80</sup> Minas Gerais recebeu 25% de todos os investimentos em capital fixo aprovados pelo Ministério da Indústria e Comércio durante a década de 1970 (DINIZ, 1981, p. 231). Em termos de investimentos estrangeiros, 97,43% do total investido em Minas Gerais entre 1970 e 1977 se deu em municípios da atual Região Metropolitana, ênfase para a implantação da FIAT em Betim que concentrou 48% desses recursos, além de Lagoa Santa, Vespasiano, Pedro Leopoldo e Santa Luzia, que ao compor o vetor norte totalizaram 22% desse valor (VELOSO, 2013, p. 16)



**MAPA 17 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1973**

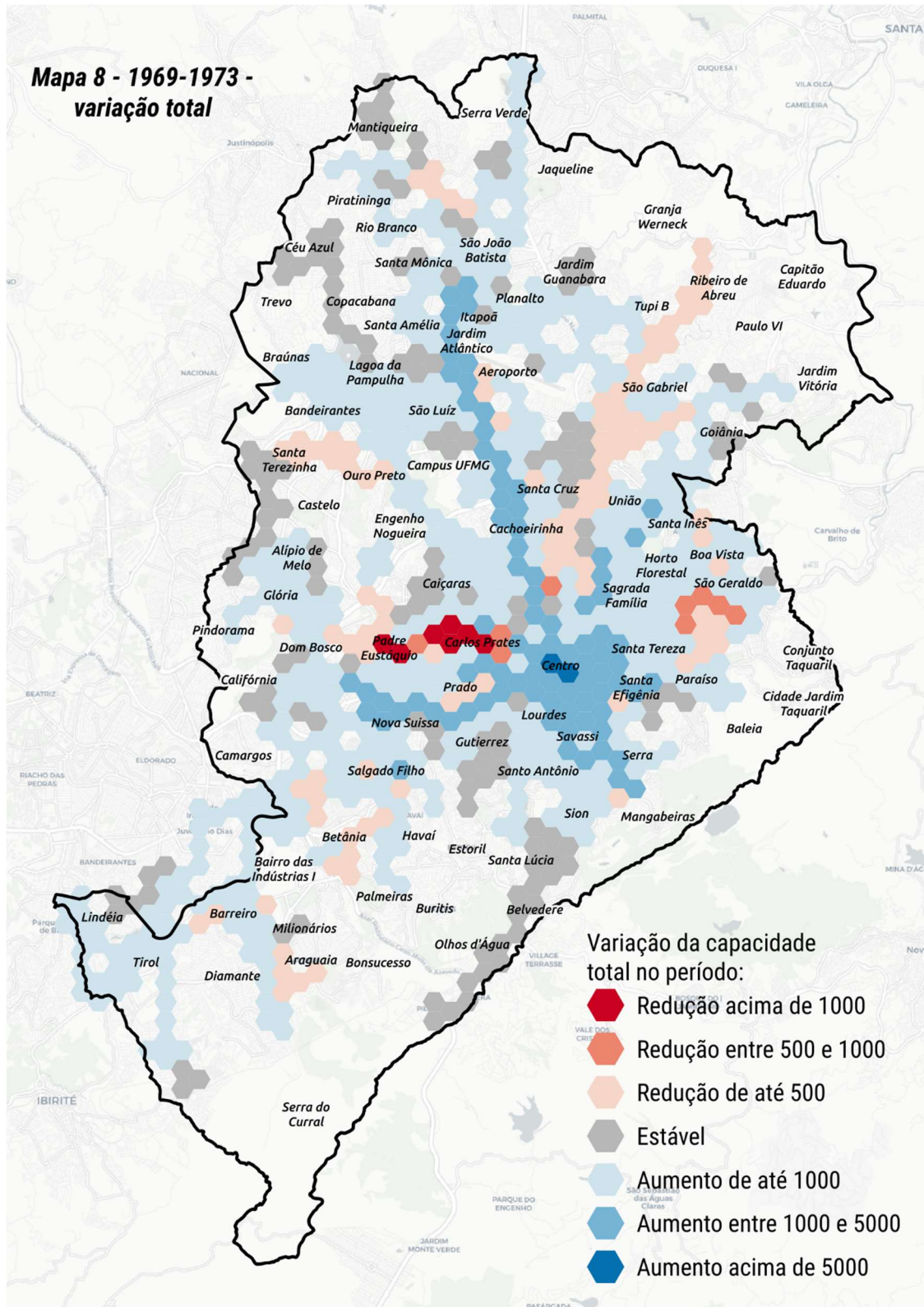


Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

Na comparação entre mapas, o desenvolvimento da capacidade de carregamento entre 1969 e 1973 é relativamente pequeno. Pode-se observar que, apesar da criação da linha para o Barreiro de Baixo (1971), a capacidade de carregamento praticamente não muda de patamar. A região da Pampulha e Venda Nova, por outro lado, apresentam crescimento e uma progressiva integração com o eixo da Av. Cristiano Machado, com a criação das linhas para o Jaraguá, Campo Alegre e Cidade Universitária (todas em 1970), Bairro Rio Branco, em 1971, Minas Caixa/Serra Verde, em 1972, além da criação de ramais para os bairros Itamarati, Venda Nova Via Joquei Clube e Santa Mônica via Jardim Atlântico. Entretanto, quando se visualiza o mapa apenas com a variação da capacidade de carregamento durante esse período, verifica-se que parte considerável do território perdeu ou não aumentou seu carregamento, principalmente devido a uma baixa variação de frota de ônibus:



**MAPA 18 - VARIAÇÃO LÍQUIDA DA CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1969 A 1973**



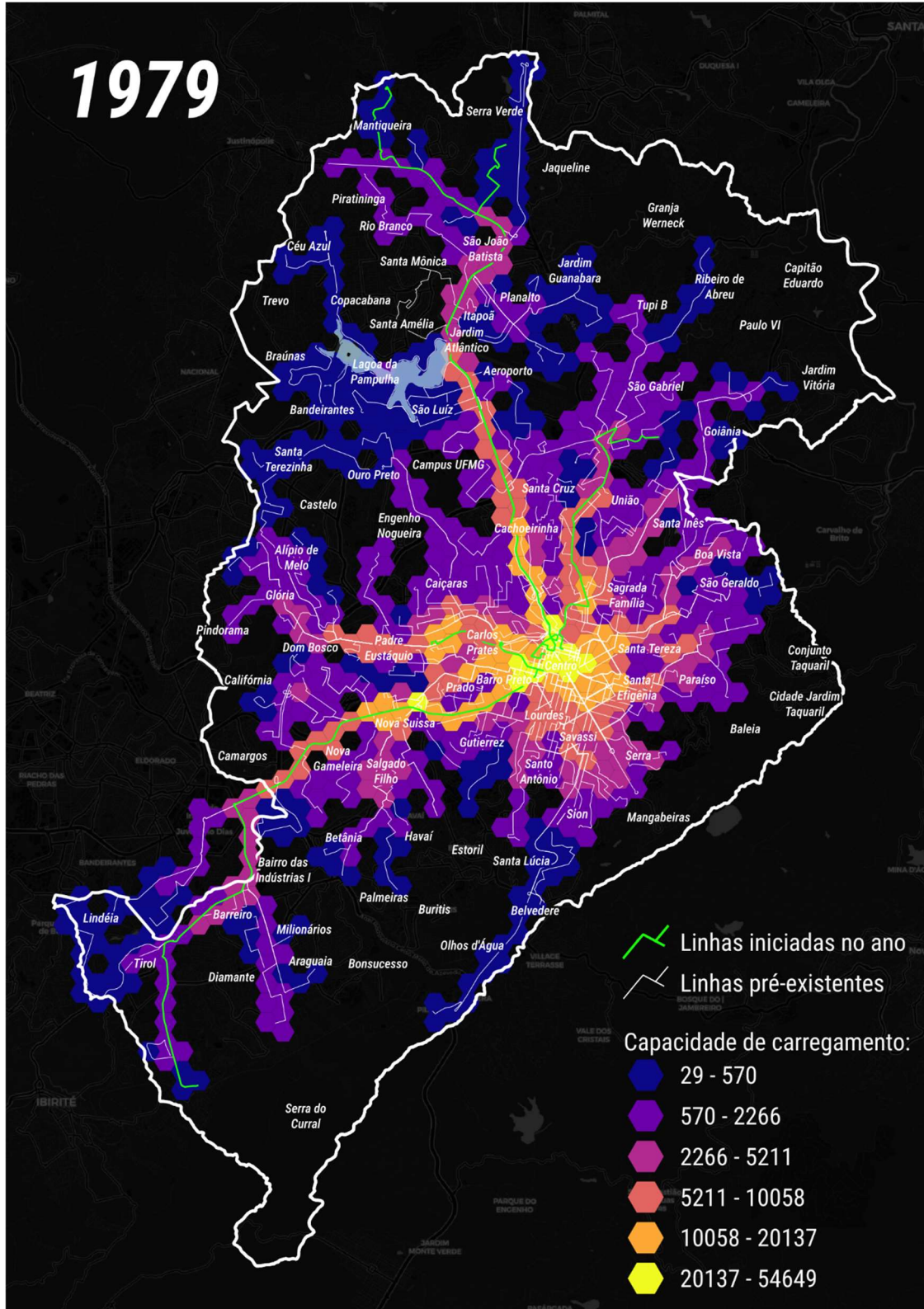
Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY.01.02.00) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

Como se pode ver pelo mapa, uma parte do Barreiro, das linhas para o eixo noroeste, partes da regional nordeste e mesmo Venda Nova perdem alguma capacidade de carregamento. A maior perda, entretanto, é no eixo noroeste com a perda de frota das linhas Padre Eustáquio (que passa de 20 para 7 veículos no período) e as duas linhas Carlos Prates que perdem, em conjunto, mais seis veículos. É importante ressaltar que ambas as linhas, pelas informações presentes no caderno de vistorias, possuíam mais de um empresário operando-as<sup>81</sup>, o que contribui para a percepção, como se verá na seção seguinte, de que a baixa frota média por empresa era ineficiente para a necessidade de produtividade que o sistema tinha naquele momento da década de 1970. Além disso, cabe frisar o que foi dito anteriormente: é no momento de maior crescimento econômico e industrial da região metropolitana, bem como de inversão de capital em seu território, que as menores taxas de crescimento da capacidade de carregamento do sistema são observadas, indicando a baixa integração desse empresariado tanto com a capacidade de planejamento do Estado como com a do grande capital que se instalava na RMBH. Vejamos como o sistema se desenvolve de 1973 até o final da década, no último ano de dados disponíveis para a série, 1979:

---

<sup>81</sup> A linha Padre Eustáquio, por exemplo, possuía nove proprietários distintos operando um conjunto total de 20 veículos em um ano tão tardio para esse tipo de fenômeno como 1966. O processo de concentração de capital em uma empresa só, a Auto Viação Padre Eustáquio só se encerrou em 1973, mas com diminuição da frota total.

**MAPA 19 - CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1979**

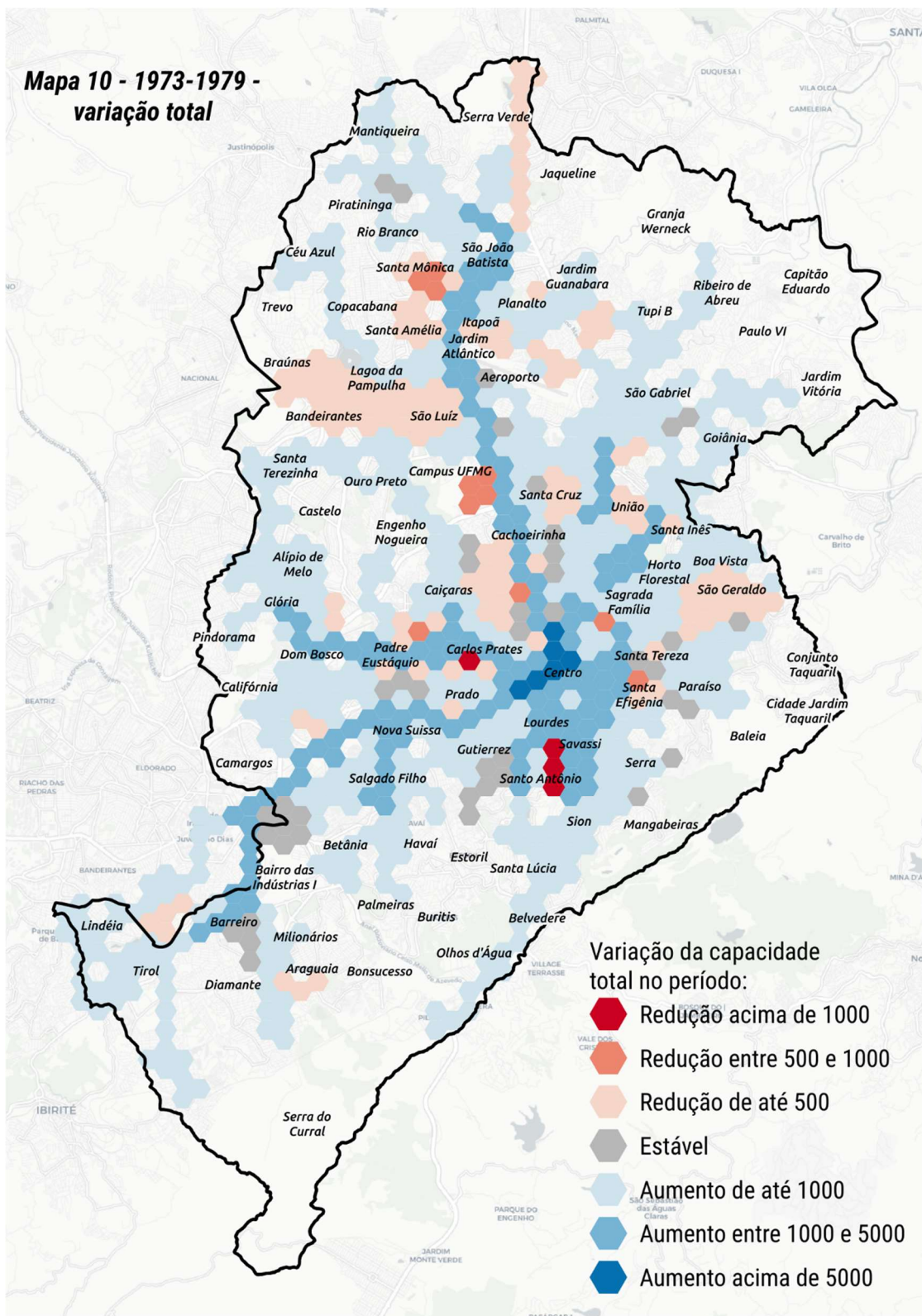


Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifários (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

As principais diferenças entre o mapa de capacidade de carregamento de 1973 e o de 1979 é a mudança de patamar ao longo do eixo viário para a região do Barreiro, com a criação das linhas para o Lindéia (1974), Milionários (1974), Tirol (1976) e Independência (1979). Ressalta-se a ocupação da região entre Barreiro e Centro-sul, com as linhas Olhos d'Água (1976) e o ramal para o Belvedere em 1977. A regional Venda Nova ganha algumas linhas em 1976, para o bairro Céu Azul e Nova América, além de mais dois ramais da linha Venda Nova: Vila Clóris e São João Batista. Esse momento apresenta a maior criação de ramais, em detrimento de novas linhas, de todo o período observado. Esse tipo de expediente, como se verá na próxima seção, contribuiu para o agravamento da crise do transporte coletivo e sua percepção pela população. Assim, o aumento de capacidade de carregamento se deu majoritariamente pelo aumento da frota das linhas já consolidadas do que pela criação de novas linhas. Novamente, o setor não transformou o crescimento econômico que se desdobrou até fins da década de 1970 em aumento considerável de capacidade instalada e, pelo contrário, se mostrou bastante volátil às crises de combustíveis ocorridas a partir de 1973. Estas crises, que teriam mais ou menos os mesmos contornos em outras partes do país, levaria aos desdobramentos da intervenção da METROBEL, como se verá. A variação da capacidade de carregamento entre 1973 e 1979 é apresentada no mapa a seguir:



**MAPA 20 - VARIAÇÃO LÍQUIDA DA CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1973 A 1979**

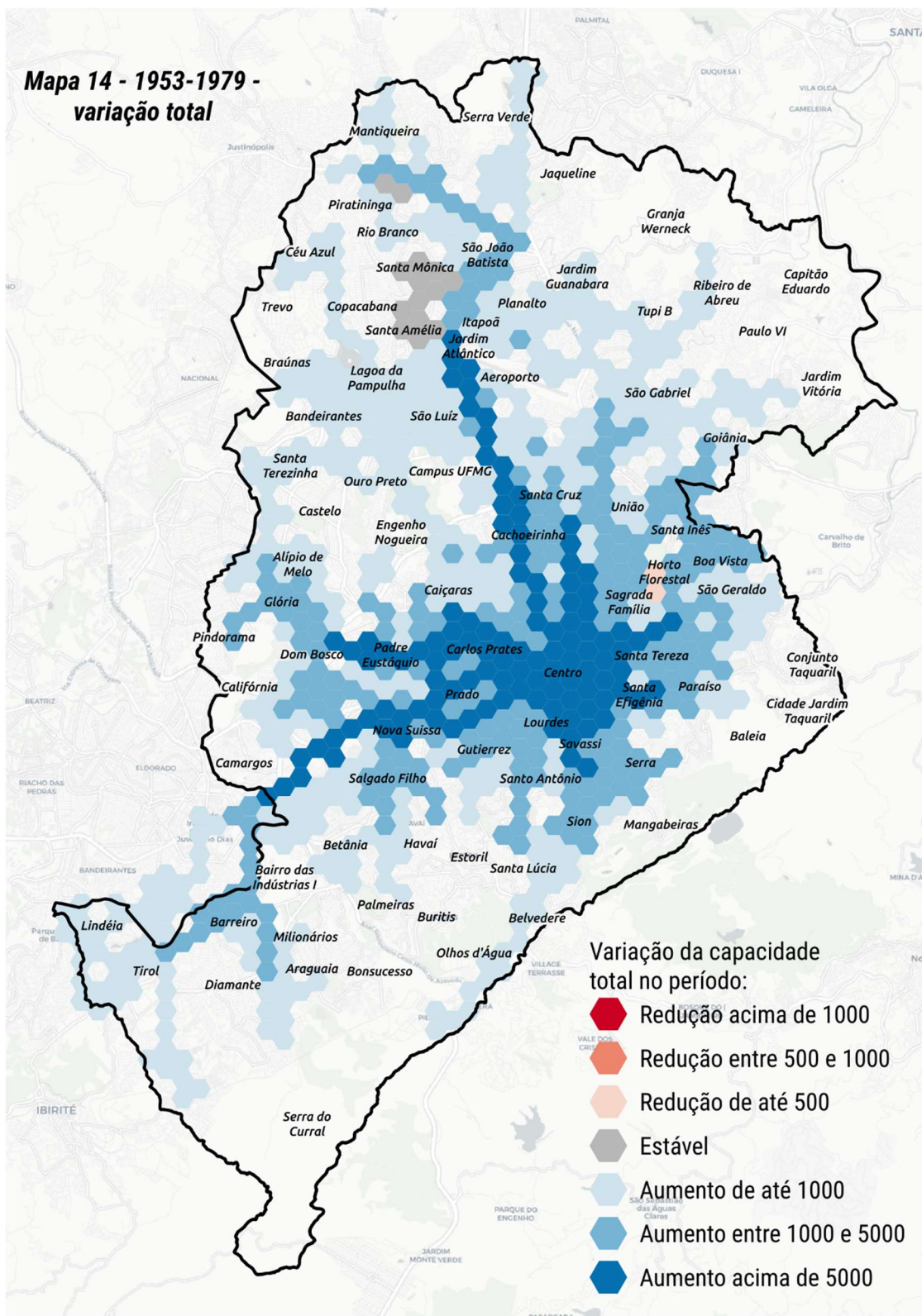


Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifário (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

O mapa da variação da capacidade de carregamento mostra perdas pontuais na região do Barreiro, à leste no bairro São Geraldo, em bairros no entorno imediato da Lagoa da Pampulha, no bairro Serra Verde e, flagrantemente, na região pericentral a noroeste – nos bairros da Lagoinha, São Cristóvão e Santo André. É perceptível a queda de capacidade também no bairro Santo Antônio, que perde 17 veículos em duas linhas entre 1977 e 1979. Quanto aos aumentos de capacidade de carregamento, os eixos oeste e norte continuam tendo ganhos contínuos, com a ligação centro-barreiro, via Amazonas e Teresa Cristina, ganhando em número de linhas, mas principalmente em frota. O corredor Antônio Carlos-Pedro I no sentido Venda Nova também ganha em capacidade de carregamento, apesar de perdas pontuais de frota no Santa Mônica e no Campus UFMG. Nota-se a ausência de desenvolvimento do carregamento no corredor da Avenida Cristiano Machado, uma via crucial de ligação do centro para o sentido norte, que ainda permanecia sub-utilizada.

Por fim, cabe ver o arco completo do desenvolvimento da capacidade de carregamentos das linhas de ônibus, durante o período de quase três décadas em que foi possível sistematizar essa informação:

**MAPA 21 - VARIAÇÃO LÍQUIDA DA CAPACIDADE DE CARREGAMENTO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE (PASSAGEIROS/SENTIDO/HORA) – 1953 A 1979**



Fonte: elaboração própria, a partir de criação de base de dados coletados na subsérie de caderno de vistorias (AY.01.03.02) e série de cálculos tarifário (AY01.02) presentes no APCBH, e para o itinerário PLAMBEL (1974) e RIVERA (1979).

O fundamental a se observar no desenvolvimento do conjunto de linhas de ônibus de Belo Horizonte ao longo de 26 anos é que seu crescimento irradiou da “região de ocupação consolidada” em cinco direções diferentes, com distintos graus de abrangência. Em primeiro lugar, há a irradiação no sentido da região do Barreiro, pelas avenidas Amazonas, e as avenidas locais Olintho Meirelles e Sinfrônio Brochado. Entretanto, percebe-se que esse aumento de capacidade perde força quando começa a se aproximar de bairros mais periféricos, cujas linhas muitas vezes são apenas ramais e, geralmente, possuem poucos veículos. Pelo volume de reclamações e pela capacidade de organização popular no fim da década de 1970 na região, percebe-se que boa parte do subdimensionamento da frota em relação a passageiros transportados que apresentamos deu-se naquele território. Seguindo lógica similar, temos o crescimento da capacidade de carregamento da região de Venda Nova, a partir do corredor Av. Antônio Carlos, Av. Pedro I e rua Padre Pedro Pinto. Esse desenvolvimento parece ligeiramente mais consolidado que o do Barreiro, e as irradiações para bairros periféricos percorrem uma distância menor até os principais corredores viários, ainda que o problema com a frota e os ramais de linha também se façam presentes.

O terceiro sentido de desenvolvimento se dá na direção oeste-noroeste, pela rua Padre Eustáquio, que, anteriormente à criação da Av. Amazonas, era considerada o principal caminho para o município de Contagem. A partir dessa via, o sistema de ônibus alcança os bairros de Alípio de Melo, Caiçaras, Dom Bosco e Coração Eucarístico, gerando outro tipo de conurbação com o desenvolvimento urbano do município de Contagem, na região de Eldorado e do Nacional. O quarto sentido de desenvolvimento se dá na direção nordeste e nesse momento se consolida predominantemente pela rua Jacuí do que pela Avenida Cristiano Machado, que só será desenvolvida a partir da década de 1980. A ocupação por uma parcela da população de baixa renda e de perfil mais proletário se deu desde a década de 1930, com a fábrica de tecidos no bairro Renascença, e foi reforçada com o surgimento do bairro Pompeia e a criação de linhas de bonde para o Cachoeirinha e Cidade Ozanam. Já a partir da década de 1950, essa ocupação do território avança geograficamente para os bairros de São Gabriel, Primeiro de Maio, Vilas Reunidas (futuro União), Santa Cruz e posteriormente Tupi e Ribeiro de Abreu. De fato, nas últimas quatro décadas, há uma ocupação relativamente recente, com os bairros Capitão



Eduardo, Jardim Vitória, Jardim Felicidade, Paulo VI (RAJÃO, 2011b; ARREGUY, RAJÃO, 2008d) e a pressão ocupacional na região de Izidora<sup>82</sup>.

O quinto sentido de desenvolvimento da capacidade de carregamento das linhas de ônibus de Belo Horizonte durante essas décadas é um lento espraiamento da própria “região de ocupação consolidada”, cujo limite a leste foi lentamente se expandindo do bairro Santa Tereza pela Avenida Andradas até bairros como Esplanada e Santa Inês. Na direção sul, essa mancha se expandiu para os bairros de classe média alta como Santo Antônio e Sion.

Em linhas gerais, o que se pode perceber é que há dois tipos distintos de expansão da capacidade de carregamento de passageiros do conjunto de linhas de ônibus de Belo Horizonte. Há aquele voltado para a extensão dos limites territoriais do transporte coletivo, cujos eixos principais seriam na direção da região de Venda Nova e Barreiro, e, secundariamente no sentido noroeste e nordeste. Entende-se que esse tipo de expansão está ligado à consolidação da ocupação do espaço metropolitano baseada nos eixos de expansão dos loteamentos populares, formas de produção de moradia sem infraestrutura urbana e de lenta incorporação formal à cidade, e que cuja principal característica era o preço reduzido (COSTA, 1983, p. 146). Nesses espaços, a demanda se concentra nos pontos finais/iniciais das linhas, e a expansão da capacidade de carregamento se dá, primeiramente de maneira incremental, isto é, aumentando a frota da própria linha para, em seguida, se desdobrar em novas linhas. Há elementos que indicam que, sistematicamente ao longo dessas décadas, a oferta de transporte coletivo nessas regiões foi insuficiente para suprir a demanda. Isso gerava, por um lado, constante insatisfação e pressão popular e, por outro, definia o modo de acumulação de capital daquelas empresas, no qual o subdimensionamento do sistema parece condição central para o lucro.

Há, também, a expansão da capacidade na “região de ocupação consolidada”, que congrega a regional centro-sul, bairros pericentrais e se expande lentamente na direção leste. A expansão da capacidade se dava pela diversificação de linhas, que em alguns casos eram redundantes entre si, e também pela expansão da frota. Essa região se consolida mais como atratora de deslocamentos, em função de seus equipamentos e serviços urbanos e de sua oferta de empregos, do que como produtora. Além disso, como contém os vetores de moradia das classes

---

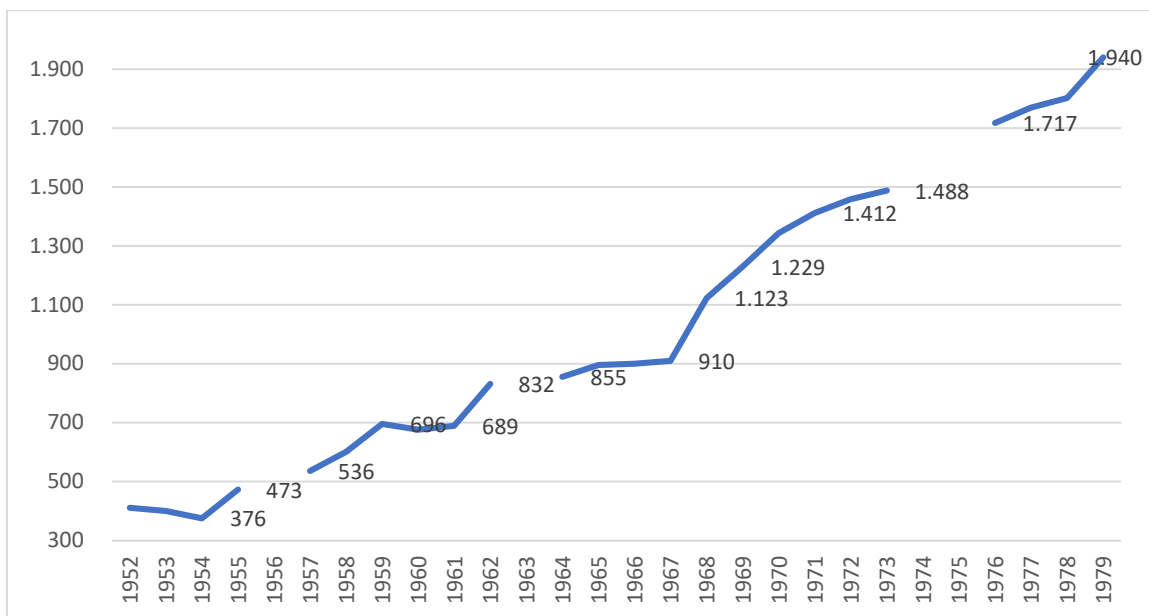
<sup>82</sup> A região do extremo norte do município de Belo Horizonte, limítrofe ao município de Santa Luzia, foi palco, a partir de 2013 de um processo de ocupação urbana, inicialmente espontâneo e posteriormente organizado. Mais de 9 mil famílias se consolidaram em quatro ocupações distintas, desde então, configurando a região como a maior ocupação urbana da América Latina (ver CAMPOS, 2020 e REGULARIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO..., 2023 para maiores informações).

mais ricas da cidade, há uma menor tendência de subdimensionamento da capacidade de transporte dos ônibus na região. De fato, como todas as linhas no sistema radial levam ao centro, o território possui uma acessibilidade consideravelmente maior do que o restante da cidade. Na próxima subseção, buscaremos levantar se a distinção entre essas duas lógicas de expansão gerou, também, formatos distintos de porte e dinâmicas empresariais. Por fim, apresentaremos as linhas gerais da crise da lógica centro-radial, no fim da década de 1970.

### 3.3.2. Traços gerais do desenvolvimento empresarial no território

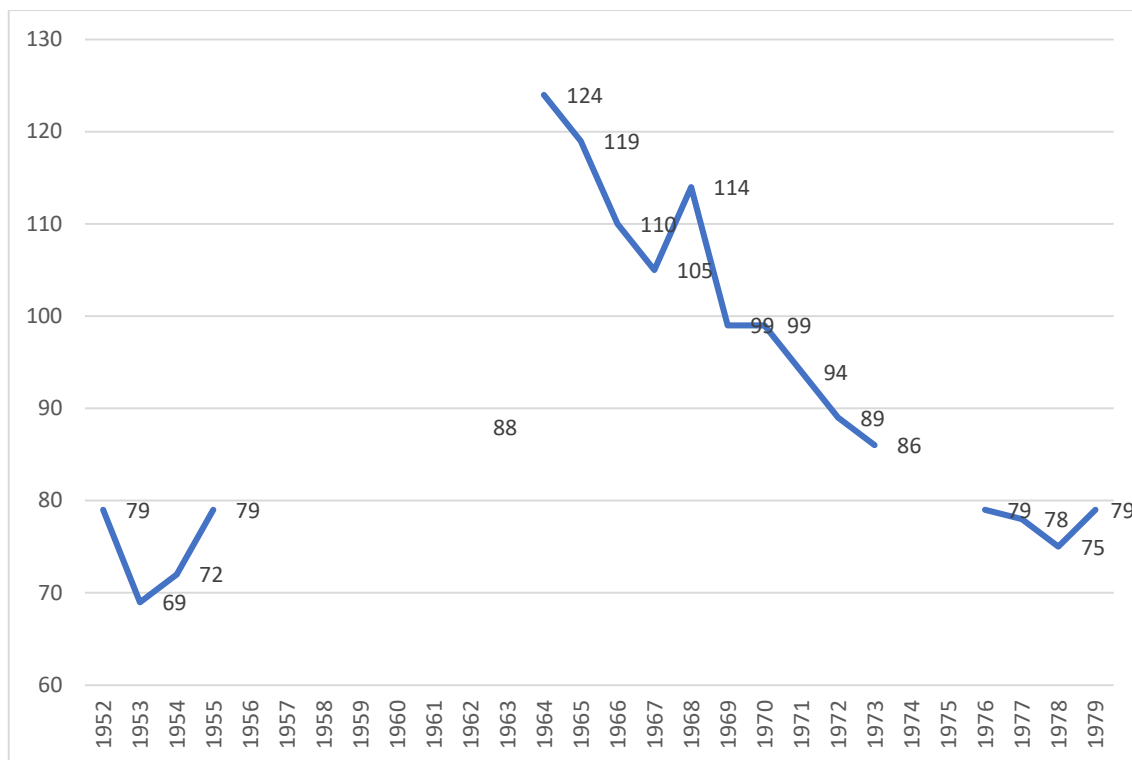
A base de dados compilada a partir dos registros dos cadernos de vistoria, e territorializada nos mapas da seção anterior, nos permite compreender a dinâmica de atuação empresarial e sua capacidade de expansão ou de estagnação. Ao avaliar a evolução da frota total do conjunto de linhas de ônibus no período, temos um bom panorama de como o processo de concentração de capital era lento no setor:

**GRÁFICO 8 - FROTA TOTAL DE ÔNIBUS DE TRANSPORTE COLETIVO EM BELO HORIZONTE – 1952-1979**



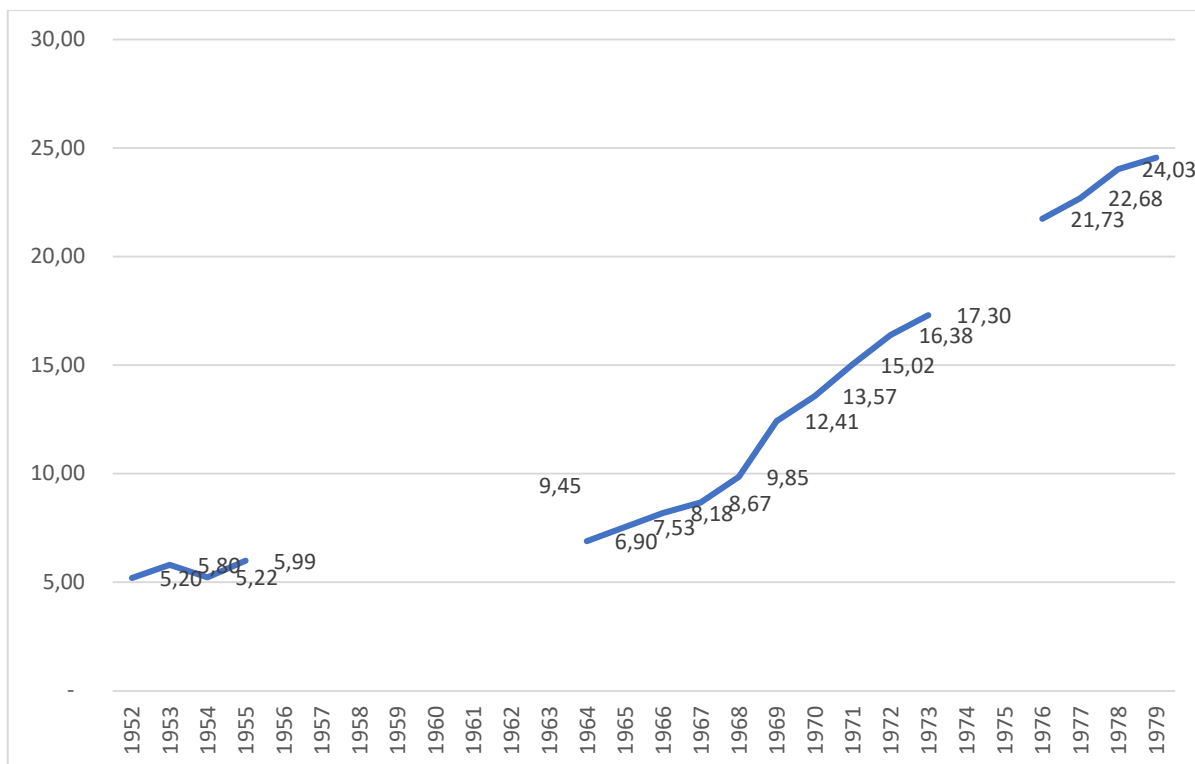
Fonte: elaboração própria a partir da sistematização dos cadernos de vistoria de veículos presentes no APCBH, Volumes AY.01.03.02-001 a AY.01.03.02-022. O dado de frota para o ano de 1956 não está consistente e foi descartado. Não há caderno de vistoria para os anos de 1963, 1974 e 1975.

**GRÁFICO 9 - QUANTIDADE DE EMPRESAS DE ÔNIBUS EM OPERAÇÃO NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE – 1952-1979**



Fonte: elaboração própria a partir da sistematização dos cadernos de vistoria de veículos presentes no APCBH, Volumes AY.01.03.02-001 a AY.01.03.02-022. Os dados para empresas operadoras entre os anos 1957 a 1961 não estão consistentes e foram descartados. Não há caderno de vistoria para os anos de 1963, 1974 e 1975.

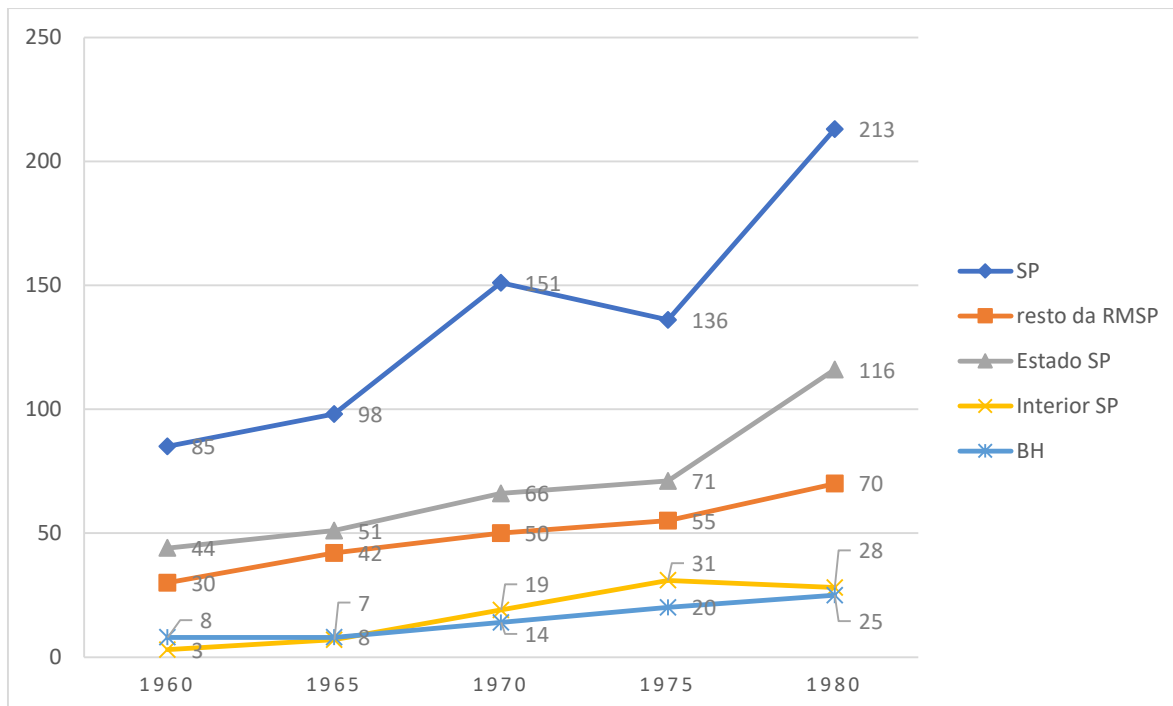
**GRÁFICO 10 - FROTA MÉDIA POR EMPRESA DE ÔNIBUS EM OPERAÇÃO NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE – 1952-1979**



Fonte: elaboração própria a partir da sistematização dos cadernos de vistoria de veículos presentes no APCBH, Volumes AY.01.03.02-001 a AY.01.03.02-022. Os dados para empresas operadoras entre os anos 1957 a 1961 não estão consistentes e foram descartados. O dado de frota para o ano de 1956 não está consistente e foi descartado. Não há caderno de vistoria para os anos de 1963, 1974 e 1975.

A partir dos gráficos apresentados, pode se constatar que ao longo de três décadas a frota média por empresa passa de 5 para 25 veículos, entre 1952 e 1979, demonstrando algum ganho de escala no setor. Esse crescimento, entretanto, tem um ritmo bastante lento, ganhando escala só na segunda metade do período abordado. Na década de 1950 até 1965, quando as lotações ainda existiam, era extremamente comum constatar linhas operadas por dois ou mais proprietários de ônibus, algo que só se torna completamente ausente do caderno de registros de vistoria no ano de 1979. Quando o porte das empresas belo-horizontinas é colocado em comparação com outros municípios, vê-se que seu tamanho médio era excepcionalmente pequeno para a escala da cidade, o que torna o ganho de escala das décadas de 1950-70 algo bastante tímido. A seguir, compara-se os dados obtidos com os compilados por Henry e Zioni (1999):

**GRÁFICO 11 - FROTA MÉDIA COMPARADA DE EMPRESAS DE ÔNIBUS – BH, SÃO PAULO, INTERIOR PAULISTA E RMSP – 1960-1980**



Fonte: Dados paulistas (HENRY, ZIONI; 1999; p. 169); Dados de Belo Horizonte: elaboração própria a partir da sistematização dos cadernos de vistoria de veículos presentes no APCBH, Volumes AY.01.03.02-001 a AY.01.03.02-022. Os dados foram interpolados e arredondados para os anos de 1960 e 1975. Para os dados de 1980, utilizou-se os valores de 1979, última referência disponível nas fontes primárias consultadas.

Como se pode perceber, a frota média de Belo Horizonte era significativamente menor não só do que a da capital paulista, mas também do que a praticada no restante da Região Metropolitana de São Paulo, sendo comparável apenas ao que se encontrava nas empresas de cidades do interior paulista em que havia transporte coletivo por ônibus, como Campinas, Ribeirão Preto etc. Não só isso, é significativo notar que o *tamanho médio* de empresa de ônibus em São Paulo era cerca de 50 veículos maior do que a frota da Empresa Barreiro de Cima, de muito longe a maior empresa de ônibus de Belo Horizonte naquele momento, com cerca de 170 veículos. A frota média da capital mineira também era menor que a de Recife, que em 1980 possuía um tamanho médio de 37 veículos por empresa (BRASILEIRO, SANTOS, 1999, p. 215), era também significativamente menor que a média nacional de 77 veículos por empresa para o mesmo ano (HENRY, 1999b). Em Belo Horizonte, a estrutura patrimonial das empresas era assim distribuída em 1979:

**TABELA 12 - DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS POR TAMANHO DA FROTA – BELO HORIZONTE – 1979**

Distribuição de empresas por tamanho da frota - BH - 1979						
Categorias	Qtde de empresas	% de empresas	% cumulativa	Qtde de frota	% de frota	% cumulativa
1 a 5	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%
6 a 10	14	17,72%	17,72%	122	6,29%	6,29%
11 a 20	32	40,51%	58,23%	479	24,69%	30,98%
21 a 40	21	26,58%	84,81%	591	30,46%	61,44%
41 a 60	9	11,39%	96,20%	436	22,47%	83,92%
61 a 100	2	2,53%	98,73%	145	7,47%	91,39%
Acima de 100	1	1,27%	100,00%	167	8,61%	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>79</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>1940</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: elaboração própria, a partir de APCBH-AY.01.03.02-001 a APCBH-AY.01.03.02-022.

Como se vê, quase 85% das empresas tinham porte de até 40 veículos de frota, compondo 61% da frota total da cidade, com 46 das 79 empresas possuindo frota de até 20 veículos. A categoria que perfazia o maior quantitativo de frota era a de proprietários de 21 a 40 veículos, com 30% da frota total da cidade. Conforme demonstrado, o contraste com outros municípios é grande, mas, curiosamente, o tamanho da frota média belo-horizontina já havia sido bem menor no passado, demonstrando como a “autoprodução” teve enorme participação na formação da estrutura empresarial da capital mineira. Veja, por exemplo, a estrutura no primeiro ano dos dados disponíveis, 1952:

**TABELA 13 - DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS POR TAMANHO DA FROTA – BELO HORIZONTE – 1952**

Distribuição de empresas por tamanho da frota - BH - 1952						
Categorias	Qtde de empresas	% de empresas	% cumulativa	Qtde de frota	% de frota	% cumulativa
1 veículo	23	29,49%	29,49%	23	5,60%	5,60%
2 a 5	35	44,87%	74,36%	116	28,22%	33,82%
6 a 10	10	12,82%	87,18%	86	20,92%	54,74%
11 a 15	6	7,69%	94,87%	73	17,76%	72,51%
16 a 30	2	2,56%	97,44%	33	8,03%	80,54%
31 a 40	1	1,28%	98,72%	33	8,03%	88,56%
Acima de 40	1	1,28%	100,00%	47	11,44%	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>78</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>411</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: elaboração própria, a partir de APCBH-AY.01.03.02-001 a APCBH-AY.01.03.02-022.

A partir da tabela apresentada, constata-se que 68 das 78 empresas possuíam somente até 10 veículos em operação na cidade, compondo 55% do total da frota. A categoria que perfazia o maior segmento único de frota eram proprietários de 2 a 5 veículos. Além disso, chama a atenção o grande número de proprietários de apenas um veículo. Em 1965, no último ano de operação das chamadas “lotações”, a estrutura havia mudado muito pouco. De fato, a maior viação em operação em 1952 – viação Vitória, com 47 veículos – deixa de ter registros verificáveis seus nos arquivos em 1962, consolidando uma queda sistemática do tamanho de sua frota. O mesmo ocorre com a Viação Minas Gerais, presente e atuante nos anos 1940 e que desaparece dos registros a partir de 1955. Há, assim, um vácuo de empresas médias:

**TABELA 14 - DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS POR TAMANHO DA FROTA – BELO HORIZONTE – 1965**

Distribuição de empresas por tamanho da frota - BH - 1965						
Categorias	Qtde de empresas	% de empresas	% cumulativa	Qtde de frota	% de frota	% cumulativa
1 veículo	21	17,65%	17,65%	21	2,34%	2,34%
2 a 5	22	18,49%	36,13%	77	8,59%	10,94%
6 a 10	48	40,34%	76,47%	371	41,41%	52,34%
11 a 15	17	14,29%	90,76%	222	24,78%	77,12%
16 a 30	11	9,24%	100,00%	205	22,88%	100,00%
31 a 40	0	0,00%	100,00%	0	0,00%	100,00%
Acima de 40	0	0,00%	100,00%	0	0,00%	100,00%
TOTAL	119	152,56%	100,00%	896	218,00%	100,00%

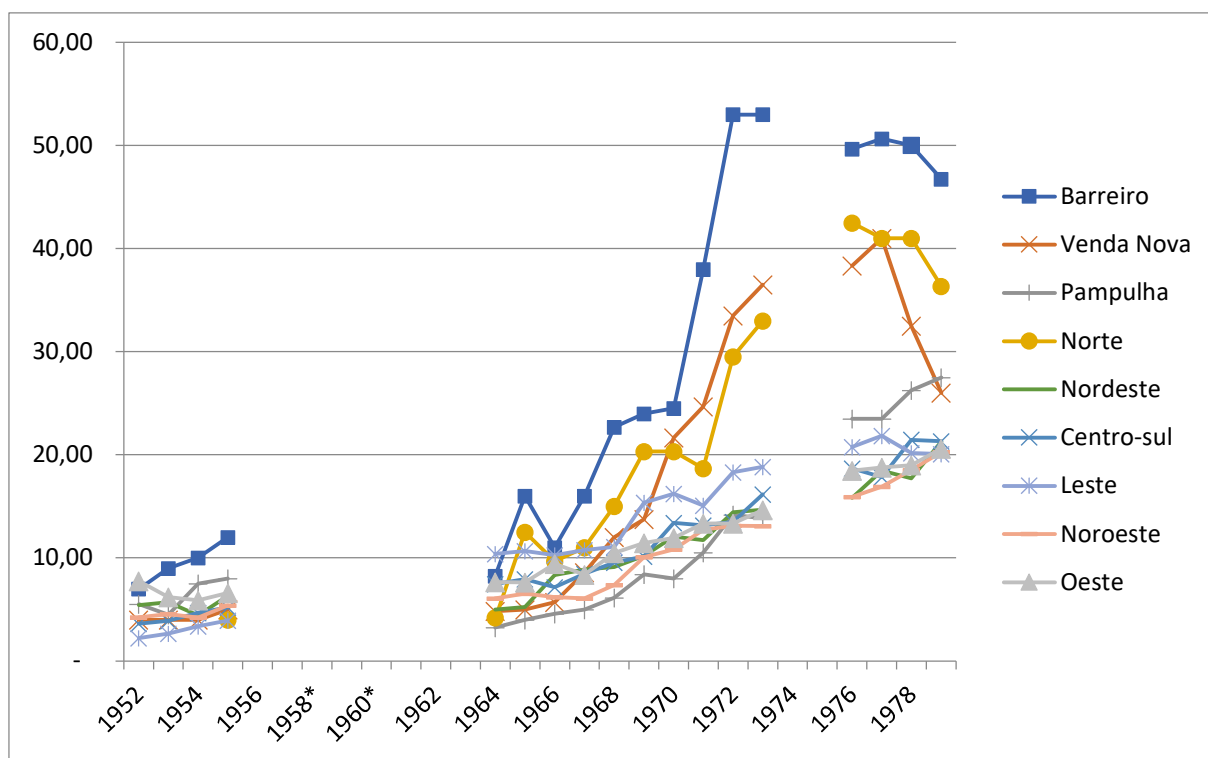
Fonte: elaboração própria, a partir de APCBH-AY.01.03.02-001 a APCBH-AY.01.03.02-022.

Como se vê, ainda há um número significativo de proprietários de apenas um veículo. Entre 1952 e 1965, o percentual de proprietários de até 10 veículos muda de 87,2% para 76,5% do total de empresas na cidade, e sua participação no total das frotas flutua de 54,7% para 52,3% apenas. Além disso, a categoria que perfaz a maior quantidade de frota é a dos proprietários de 6 a 10 veículos. Isto é, em 1965, Belo Horizonte ainda é um mercado com um domínio muito grande de pequenos proprietários, que estão na transição entre a autoprodução e a reprodução simples. A maior parte desses proprietários é operador exclusivo de uma linha de ônibus, com poucos veículos e sem concorrência direta, o que parece incentivar a estagnação. O fato de a participação desse tipo de empresário ter passado de 52,3% em 1965 para 6,3% em 1979 demonstra que o crescimento ocorrido na década de 1970 se deu por concentração de capital e por saída do mercado desses pequenos proprietários. Mas, como se buscou argumentar a partir

dos dados comparativos em escala nacional, mesmo essa transformação estrutural não ocorria na velocidade necessária para atender as demandas da população.

A partir do conjunto dos mapas apresentados, é possível adicionar explicações territoriais para a compreensão do desenvolvimento da frota empresarial nesse momento. O gráfico a seguir apresenta a frota média de veículos por empresa, quando tomadas as empresas em operação em cada regional da cidade:

**GRÁFICO 12 - FROTA MÉDIA DE EMPRESAS ATUANTES EM BELO HORIZONTE, POR REGIONAL – 1952-1979**



Fonte: elaboração própria, a partir de APCBH-AY.01.03.02-001 a APCBH-AY.01.03.02-022. Os dados para empresas operadoras entre os anos 1957 a 1961 não estão consistentes e foram descartados. O dado de frota para o ano de 1956 não está consistente e foi descartado. Não há caderno de vistoria para os anos de 1963, 1974 e 1975.

O desenvolvimento regional das linhas apresenta padrões bem distintos. Por um lado, as regionais Barreiro, Norte, Venda Nova e, em alguma medida, Pampulha, possuem uma frota média consideravelmente maior do que o restante das regionais, ao longo de todo o período abordado. Isso indica que era mais possível ampliar a frota, e, portanto, acumular capital, para as empresas atuantes nos territórios que eram a fronteira de expansão da urbanização. Quando se avalia a partir do desenvolvimento individual de cada uma dessas empresas, o que se vê é que a expansão da capacidade de carregamento de passageiros se dava, inicialmente, a partir da expansão da frota de uma mesma linha para, em seguida, se dar a partir da criação de uma linha



para um bairro nascente de uma dessas regionais fronteiriças. E, como se mostrou a partir da evolução do número de passageiros, todo esse processo poderia ocorrer com subdimensionamento do sistema, isto é, com superlotação nos veículos durante o horário de pico.

Para ilustrar essa lógica, podemos avaliar o desenvolvimento da frota das maiores empresas de ônibus de Belo Horizonte ao final do período abordado. Em 1979, 13 viações possuíam mais de 40 veículos como patrimônio:

**TABELA 15 -EMPRESAS COM MAIS DE 40 VEÍCULOS, REGIONAIS E LINHAS OPERADAS – BELO HORIZONTE – 1979<sup>83</sup>**

<b>Empresa (ano de início)</b>	<b>Frota 1979</b>	<b>Regionais de atuação</b>	<b>Linhas</b>	<b>Tipo de expansão</b>
Empresa Barreiro de Cima LTDA (1967)	167	Barreiro	Vale do Jatobá, Jatobá, Barreiro de Cima, Cardoso, Industrial - 3ª seção, Barreiro, Barreiro de Baixo, Tirol	Fronteira da urbanização
Viação Venda Nova* (1952)	86	Venda Nova	Venda Nova, SESC, Lagoinha (VN), Rio Branco, Minas Caixa, Nova América	Fronteira da urbanização
Oscar Andrade/Coletivos Santa Mônica Ltda (1965)	76	Pampulha/Venda Nova	Santa Mônica, Jardim Zoológico, São Francisco, Cidade Universitária, Céu Azul, UFMG	Fronteira da urbanização
Viação Vera Cruz Ltda (1953)	69	Leste	Vera Cruz, Saudade, Flamengo, Santa Efigênia, Pompeia, Prado-Santa Efigênia	Fronteira do centro consolidado
Viação Zurick LTDA (1962)	58	Oeste	Vista Alegre, Nova Cintra, Nova Suissa	Fronteira da urbanização
Auto Viação Pioneira Ltda (1968)	56	Nordeste	Gorduras, São Marcos, São Gabriel	Fronteira da urbanização
Viação Evangelistana Ltda (1962)	49	Nordeste	Santa Cruz, Ipiranga, Renascença (2)	Fronteira da urbanização
Viação Scandia LTDA (1966)	48	Norte/Nordeste	1º de Maio, Monsenhor Horta, Ribeiro de Abreu, Tupi	Fronteira da urbanização
Viação Praça 12 LTDA (1957)	48	Nordeste	Praça 12, Santo André, Senhor Bom Jesus, Bonfim, Nova Esperança, Sagrados corações	Fronteira do centro consolidado
São Bernardo Ônibus LTDA (1967)	47	Norte	São Bernardo, Floramar, Campo Alegre	Fronteira da urbanização
Viação Castor LTDA (1977)	42	Noroeste	Nossa Senhora da Glória, Ipanema	Fronteira da urbanização
Viação Circular Ltda (1976)	42	Centro-sul	Circular Contorno	Centro - alta demanda
Irmãos Torres/Viação Torres Ltda (1959)	42	Leste/Nordeste	Concórdia, Sagrada Família, União, Bairro da Graça, Nova Floresta, Cidade Nova	Fronteira do centro consolidado

<sup>83</sup> Até 1978, a segunda maior empresa de ônibus da cidade era a “Viação Venda Nova” que, em 1979, passa por um processo de desmembramento entre seus sócios, tornando-se quatro empresas: Viação Rio Branco, Coletivos

Fonte: elaboração própria, a partir de APCBH-AY.01.03.02-001 a APCBH-AY.01.03.02-022.

A partir da tabela apresentada, pode-se constatar que as maiores empresas de ônibus de Belo Horizonte ao fim da década de 1970 eram, em sua maioria, viações que expandiram suas frotas e linhas nos bairros limítrofes da mancha urbana de Belo Horizonte. A empresa de Oscar Andrade, por exemplo, começa a crescer a partir da operação de linhas nos limites da regional Pampulha, na fronteira com Contagem – Céu Azul e Jardim Zoológico – o que permitiu atuar também em linhas lucrativas como Cidade Universitária e UFMG. A empresa Barreiro de Cima passa a atuar em um período relativamente tardio e incorpora as linhas de sua concorrente e antecessora, Viação Barreiro, para depois, ainda, expandir sua atuação para outros bairros nascentes da regional. A Viação Venda Nova, por sua vez, também atua expandindo frota e linhas nos bairros consolidados e nascentes da dinâmica regional no vetor norte de Belo Horizonte. Cabe ressaltar a geograficamente extensa fronteira de expansão nas regionais Norte e Nordeste, que permitiu que quatro empresas distintas – Auto Viação Pioneira, Viação Evangelistana, Viação Scandia e São Bernardo Ônibus – atuassem ampliando sua operação nesses territórios, cada um deles em um vetor de urbanização distinto, mas sendo todos os bairros de população de baixa renda, proletarizada. Esse tipo de desenvolvimento empresarial será classificado aqui como “fronteira da urbanização” e é verificável em nove das treze empresas elencadas anteriormente.

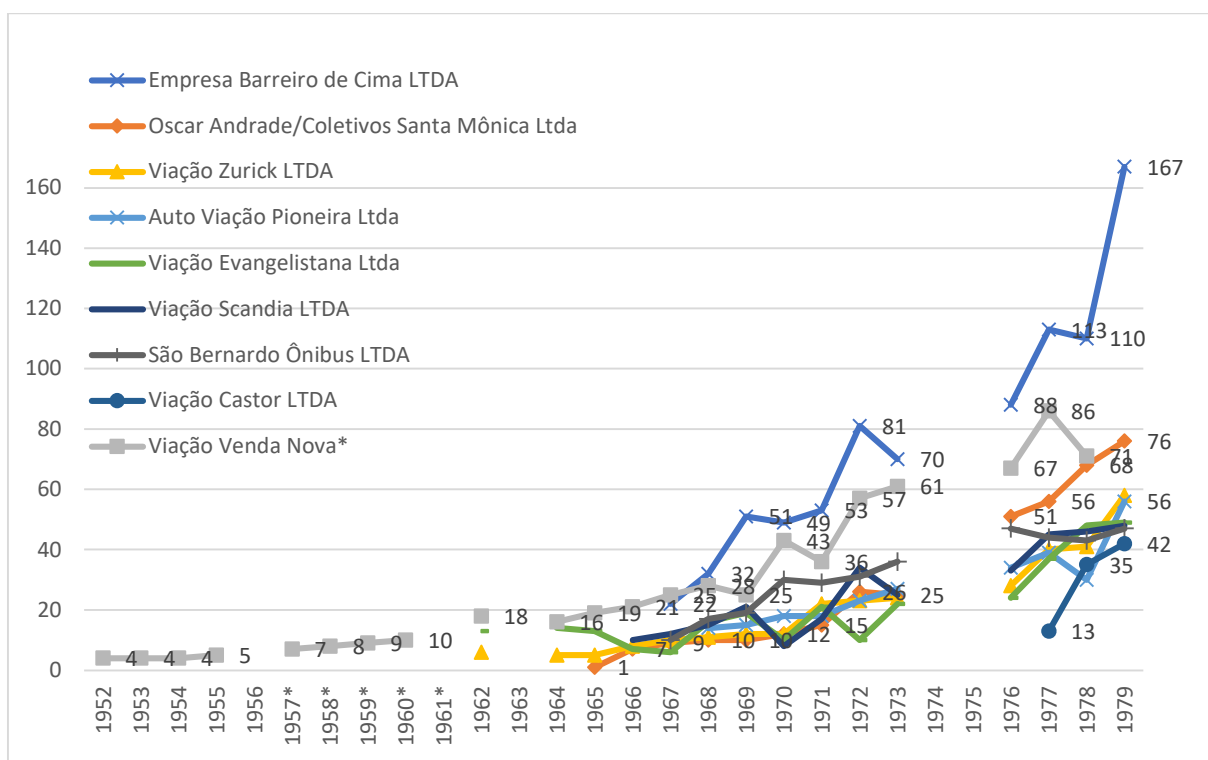
Um tipo de desenvolvimento relativamente distinto é o que chamaremos de “fronteira do centro consolidado”, no qual o processo de expansão de frotas e linhas se dá em bairros mais próximos ao centro da cidade, periféricos à região de ocupação consolidada. É o caso das viações Torres, Vera Cruz e Praça 12. A maior parte dos bairros cujas linhas são operadas por essas empresas tem sua origem anterior à década de 1950 e seu adensamento serviu como forma de consolidação e ampliação da demanda do transporte. Alguns desses bairros, como Sagrada Família, Santa Efigênia, Bairro da Graça e Prado possuem um tipo de ocupação residencial com um extrato de renda de classe média, apesar da maioria dos bairros atendidos terem uma origem com trabalhadores de baixa renda buscando soluções de assentamento, em especial na década de 1930.

---

Venda Nova, Empresa Venda Nova e os veículos de propriedade de Antônio Francisco Filho, pai do empresário Waldemar Araújo, aqui entrevistado. Sendo assim, para os fins aqui propostos, é o desenvolvimento da Viação Venda Nova que será analisado, no lugar destas quatro empresas, e sua frota é tomada pela quantidade de veículos anterior ao desmembramento.

Por fim, um tipo de desenvolvimento empresarial excepcional é o que chamaremos de “Centro – alta demanda”, exclusivo, nesse caso, da Viação Circular que operava as linhas que circundavam a avenida do Contorno<sup>84</sup>. Pela dinâmica da expansão ou estagnação das frotas, compreende-se aqui que a forma de operação das linhas dos territórios cuja urbanização era mais consolidada impedia com que se acumulasse capital de fato, relegando a empresa à fase de reprodução simples do capital. Entende-se que havia um equilíbrio entre as diversas empresas, muito provavelmente mediado pela própria representação sindical patronal, que não buscavam ampliar o seu mercado em detrimento de suas concorrentes no mesmo território. Essa dinâmica se alterará ligeiramente na década de 1970, com a diminuição sistemática do número de empresas e o aumento de sua frota média mas, como se viu, ocorrerá em uma intensidade maior nos territórios mais periféricos da cidade.

**GRÁFICO 13 - EXPANSÃO DA FROTA DE EMPRESAS – TIPO DE DESENVOLVIMENTO “FRONTEIRA DA URBANIZAÇÃO” – 1952-1979**



Fonte: elaboração própria, a partir de APCBH-AY.01.03.02-001 a APCBH-AY.01.03.02-022. Não há dados disponíveis para os anos de 1956, 1963, 1974 e 1975. Os anos de 1957-1961 apresentam incompletudes no caderno de vistorias, mas foram considerados consistentes para essas empresas específicas.

<sup>84</sup> Cabe ainda ressaltar que, de modo geral, a avaliação do desenvolvimento empresarial aqui realizada tomou empresas com nomes-fantasia distintos como entidades separadas, ainda que se possa argumentar que, de um ponto de vista patrimonial, é possível que existam várias empresas pertencentes a uma única família, o escopo e metodologia desta pesquisa não permitiram descer ao nível da estrutura patrimonial propriamente dita.

Como se pode ver por este gráfico e pelo anterior, é fundamental notar que o crescimento da frota das empresas ganha um novo ritmo na década de 1970 que, argumentamos, não será suficiente ainda para atender às pressões de demanda que continuavam a se fazer. Pela expansão relativamente lenta e a resposta inercial das viações, parece razoável supor que o processo de expansão de novos itinerários de uma mesma empresa na fronteira de urbanização se dava de forma deficitária em um primeiro momento, com a linha tendo custos mais altos do que a receita tarifária. Esse processo de entrada com prejuízo momentâneo nos custos, em um cenário de oferta regulamentada, divisão territorial rígida na região de ocupação consolidada e preços determinados pelo poder público, parece ser o substituto equivalente a uma entrada em livre mercado com a prática de preços abaixo do custo de produção. O rápido crescimento da demanda, propiciado pelo aumento da urbanização que, por sua vez, foi facilitado justamente pela existência da linha de ônibus, parece ser o fator que contribui decisivamente para esse comportamento. A representação sindical das empresas, inclusive, utilizará a impressão de operação momentânea com prejuízos em bairros recém-criados como uma tentativa de melhorar a própria imagem:

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.  
 E 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 as esposas e seus filhos, que podem ir confortavelmente 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 aos cofres públicos, sem custar mais impostos.  
 Esta é mais uma maneira pela qual servimos à cidade.  
 É mais um motivo pelo qual nos orgulhamos de ser concessionários. *Campanha feita pelo Sindicato das empresas de transporte público de Belo Horizonte, 1963.* (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 199).

Inadvertidamente, a propaganda também demonstra o papel central das empresas de ônibus no processo de urbanização expandido que ocorria em Belo Horizonte. Ela também ilustra a lógica de criação radial de linhas que sustentou o sistema nas décadas de 1950 e 1960 e que começava a perder fôlego nos anos seguintes.

### 3.3.3. O esgotamento do modelo centro-radial na década de 1970

O modelo de funcionamento do transporte coletivo começa a entrar em crise já no começo dos anos 1970. Se o esquema centro-radial de deslocamento casa-trabalho se reforçou, com o espraiamento relativo das oportunidades de trabalho para o vetor oeste de Belo Horizonte, da moradia das classes altas para o vetor sul e da periferia popular para o vetor norte, o sistema de ônibus piorava suas condições de operação ao não se transformar estruturalmente. Os congestionamentos passaram a ser uma constante, diminuindo a efetividade e a velocidade operacional do transporte coletivo (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 232). O relatório do prefeito Oswaldo Pierucetti, em 1975, também pontua essa questão:

Com o desenvolvimento acelerado da Cidade e o intenso uso do automóvel, agrava-se, cada vez mais, o problema do congestionamento do tráfego urbano, com a redução da velocidade comercial do ônibus, com reflexos negativos na prestação dos serviços e no aumento de seu custo operacional. As autoridades de Trânsito, juntamente com a Superintendência [Municipal de Transportes] vêm tentando várias alternativas para a melhoria do fluxo de veículos, porém, sem o resultado desejado. A solução para o problema demandaria a reformulação do sistema viário da Metrópole, o que somente se realizará com investimentos maciços (BELO HORIZONTE, 1975, p. 106).

É curioso que isso seja atribuído, à época, ao “aumento excessivo de automóveis” (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 232), pois a taxa de motorização de Belo Horizonte – e das cidades brasileiras como um todo – era significativamente baixa até a década de 1990<sup>85</sup>. Como já apresentado no capítulo 2, o automóvel ainda era consideravelmente um item de luxo para as classes médias altas e acima, tendo permanecido assim por décadas. Os dados apresentados no capítulo anterior apontam, para o município, uma transição de 27 automóveis por mil habitantes em 1954 para 206, por mil habitantes, em 1981. Isto é, é razoável supor que em meados da década de 1970 essa proporção estivesse abaixo de 180, mas crescendo em ritmo constante.

Ao ser comparado com o valor que rapidamente se aproxima de um veículo por habitante na década de 2020, é evidente que a quantidade de automóveis em Belo Horizonte no início da década de 1980 – em números relativos e absolutos – é várias vezes menor do que a existente nos dias de hoje. Entretanto, entende-se que para a década de 1970 há, por um lado, um fator

---

<sup>85</sup> Em 1944, o Brasil possuía apenas 145.238 veículos registrados (IBGE, 1946, p. 192), o que constituía uma taxa de motorização de 3 veículos para cada mil habitantes. Em 1991, o país possuía cerca de 20,6 milhões de veículos automotores de todos os tipos registrados, o que constituía uma taxa de motorização geral de 140 veículos para cada mil habitantes (DENATRAN, 1991). Se é levado em consideração a proporção histórica de veículos leves (carros e motos), pode-se inferir que havia 127 veículos leves para cada mil habitantes. A título de comparação, esse mesmo indicador em 2018 para o Brasil estava em 442 (DENATRAN, 2018) e era de 423 carros por mil habitantes para a Alemanha Ocidental, em 1985 (GHDI, 2023).

de “choque por contraste” pois a frota multiplica-se por 30 em um espaço de 27 anos, com a taxa de motorização multiplicando-se por oito. Assim, ainda que houvesse espaço viário razoável para suportar a frota de automóveis, não havia uma prática, uma cultura e um entendimento do que significava conviver com tamanha quantidade de veículos. O número relativo de acidentes fatais, por exemplo, era extremamente alto, com uma taxa de 40 mortos para cada 10 mil veículos por ano (GOUVÊA, 1992, p. 87). Entende-se então que a própria forma de gestão de transporte e trânsito da cidade, por inércia adaptativa, contribuía para essas consequências mais graves, além de gerar gargalos e retenções desnecessárias no transporte coletivo – como a ausência de sinalização de trânsito no município, a falta de hierarquização do sistema viário (GOUVÊA, 1992, p. 86), permissão para estacionamento em vias arteriais, a ausência de recuos nas calçadas para ponto de embarque e desembarque de passageiros, e o fato dos próprios pontos finais de todas as linhas de ônibus se localizarem no centro. Além disso, a própria prática dos empresários de ônibus e a baixa fiscalização agravava esse quadro, um exemplo é a realização do “ponto no centro” – isto é, aguardar em determinado ponto de ônibus para que o veículo tivesse passageiros suficientes para valer uma viagem. Ainda assim, é importante pontuar que vários dos parâmetros operacionais do transporte coletivo eram melhores que os atuais, justamente pela falta de competição no espaço viário com os automóveis e pela inexistência de perda de demanda para este modo de transporte. De fato, como pontuamos na seção anterior, o relatório da PLAMBEL do ano de 1974 sobre o sistema de ônibus indica uma velocidade operacional média 20,6km/h (PLAMBEL, 1974, p. 20)<sup>86</sup>. A título de comparação, a velocidade operacional média do transporte coletivo no pico da tarde medida pela BHTRANS chegou a um mínimo histórico de 13,9 km/h em 2019, recuperando-se para 16,0km/h em 2021, muito em razão do isolamento social acarretado pela pandemia de coronavírus (BHTRANS, 2022, p. 73).

Outro ponto que contribuiu para a crise do sistema centro-radial de linhas de ônibus, curiosamente, foi o número excessivo de empresas de ônibus e o aquecimento do setor a nível nacional. Assim, houve, em primeiro lugar, escassez de motoristas, que passaram a trabalhar em outras cidades, onde eram mais bem pagos. Além disso, havia falta de insumos para a manutenção cotidiana.

---

<sup>86</sup> Sintomaticamente, o dado apresentado no relatório da PLAMBEL é mais robusto e completo que o apresentado no relatório da BHTRANS. A PLAMBEL apresenta a velocidade média em várias “seções de referência” no trajeto de várias linhas de ônibus no pico da manhã e da tarde, e conclui por uma velocidade média de cada linha. O valor de 20,6km/h é a média de todas as linhas de ônibus – cujas velocidades abrangem desde 15,8km/h até 27,2km/h.

Nos anos 70, com o “milagre econômico” muitos motoristas foram para São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro, atraídos por melhores salários, provocando carência no mercado. *Diante do problema, organizou-se uma autoescola no sindicato dos empregados, pois a única que existia na cidade era cara e possuía carros muito velhos.* Os empresários viram-se obrigados a pagar salários maiores que os estipulados no dissídio coletivo da categoria. [...] No período, cresceu muito a demanda por veículos e insumos em relação à oferta dos fabricantes. Consequentemente, 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 (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 236-237, grifos nossos).

Note-se que, como ocorrerá na década de 1980, os fatores de crise ensejaram um maior processo de organização de classe por parte dos empresários, com a criação de uma autoescola e uma cooperativa. Essa capacidade de organização diante das pressões econômicas seria fundamental para fazer frente à reformulação da METROBEL. O próprio Clésio Andrade inicia sua carreira como dirigente da categoria nessa cooperativa:

**Clésio Andrade:** Tinha uma cooperativa de transporte coletivo, parece que era uma das poucas no Brasil, que tinha uns benefícios de compra de material e distribuía entre as empresas. Pneu, solagem, essas coisas, alguns tipos de peças. E eu fui convidado para entrar no conselho fiscal dela. Foi a primeira posição que eu entrei, o conselho fiscal dessa cooperativa. Depois eu vim a ser do conselho fiscal do sindicato, e depois eu fui diretor do sindicato, e depois fui à presidência provavelmente com 30 anos, por aí (ANDRADE, 2021).

Cabe ressaltar que o contexto de pressão inflacionária, gerado também pelas duas crises mundiais do petróleo, em 1973 e 1979, é outro elemento que faz com que o empresariado busque constantemente aumentos tarifários e formas de redução de custos que desagradam a população.

A partir da literatura histórica a respeito do transporte coletivo de Belo Horizonte na década de 1970, nos parece que o principal fator de ineficiência era, de fato, a forma como o conjunto de linhas operava e estava disposto. Com a dinâmica de deslocamento casa-trabalho ganhando maior abrangência territorial e complexidade, já não bastava simplesmente tomar uma condução do bairro para o centro da cidade. De fato, se para o passageiro fosse necessário realizar a baldeação, o problema se tornava significativo, pois era preciso cruzar o centro e muitas vezes aguardar o ônibus que estava no ponto final lotar para que a partida fosse realizada, além de, evidentemente, pagar mais uma tarifa. Segundo diagnóstico realizado pela PLAMBEL, cerca de 24% do total de passageiros ia até o centro apenas para realizar a baldeação, percorrendo uma distância média de 800 metros entre os pontos finais das linhas distintas, espalhadas por toda a região central (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 244). A reformulação com a criação de linhas bairro a bairro, concebidas como diametrais, era aventada frequentemente na imprensa e em relatórios e encontros técnicos, mas nunca

encaminhada. O contexto do regime autoritário ainda impedia que a pressão social por melhorias ganhasse mais materialidade, algo que começa a mudar a partir da segunda metade da década de 1970.

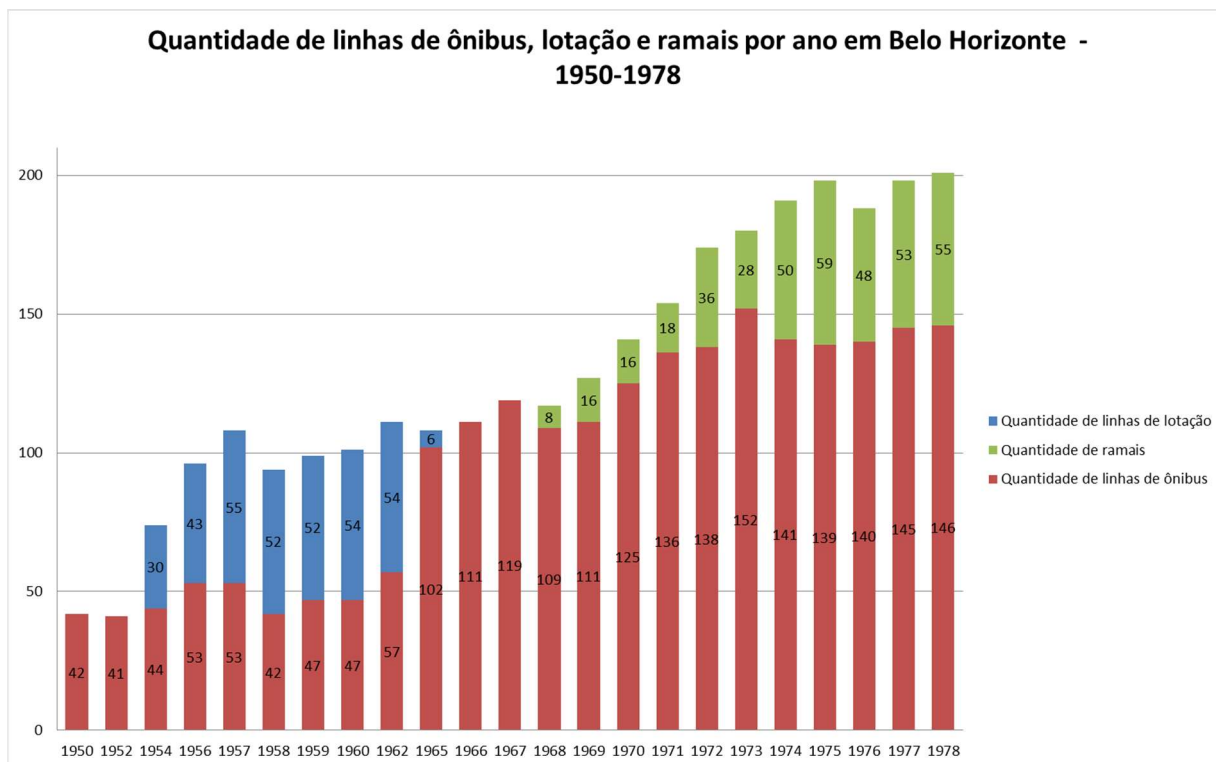
O esforço público para a montagem do aparato institucional de reformulação e gestão metropolitana do transporte coletivo será debatido no próximo capítulo. Aqui cabe pontuar a dinâmica de operação cotidiana que levou a essa crise e seus reflexos na atuação dos empresários. Também em razão do aumento do preço da mão de obra e dos insumos, e como forma de pressionar as autoridades públicas pelo reajuste tarifário, as empresas buscavam continuamente formas de abarcar a demanda e ao mesmo tempo reduzir custos. A principal estratégia, sem dúvidas, era a ampliação das linhas a partir dos ramais:

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*** (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 246, grifos nossos).

Como se pode constatar pelo gráfico abaixo, que sistematiza o desenvolvimento da quantidade de linhas de ônibus, por tipo, entre 1950 e 1978, o processo de criação de novas linhas chega a um patamar em torno de 140 no ano de 1971, enquanto os ramais passam a se multiplicar.



**GRÁFICO 14 - QUANTIDADE DE LINHAS DE ÔNIBUS, RAMAIS E LOTAÇÕES POR ANO EM BELO HORIZONTE ENTRE OS ANOS DE 1950 E 1978**



Fonte: Elaboração do autor, a partir dos documentos de reajuste tarifário presentes nos volumes AY.01.02.00-001 a AY.01.02.00-027 do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte.

Assim, ainda que a velocidade operacional do veículo fosse relativamente razoável, o trajeto longo e o quadro de horários com baixo atendimento a subdivisões de ramais, gerava grande insatisfação popular. A Fundação João Pinheiro, citando reportagem do jornal Diário da Tarde de 8 de fevereiro de 1977, dia seguinte a um quebra-quebra generalizado de ônibus no centro da cidade, apresenta o seguinte relato de passageiro:

Essa linha [Venda Nova] 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 (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 249).

O início da abertura do regime ditatorial gerou espaço para a construção de organizações populares e também para explosões de insatisfação, além de reivindicações dos trabalhadores rodoviários, como ocorreu com a histórica greve de 1979. Não era mais possível administrar o sistema a partir de cima, com concertos tácitos ou explícitos entre autoridades públicas e empresários. Ainda assim, havia uma série de indícios de que os empresários buscavam descumprir determinações públicas e atuar conforme achavam mais adequado, reforçando uma

“hegemonia privada” sobre o transporte público. Este relato sobre o descumprimento de quadro de horários de linhas menos lucrativas é ilustrativo:

As preocupações dos moradores [do bairro Vale do Jatobá] não eram infundadas e logo *surgiram denúncias de que a empresa [Barreiro de Cima] estava retirando os carros do trajeto intermediário*, de passagem mais barata, e aumentando no serviço direto, com custo mais elevado. Houve até divulgação do quadro de horários dos coletivos no Jornal dos Bairros, para que a população pudesse fiscalizar melhor seu cumprimento (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 254, grifos meus).

A percepção geral era de que o sistema de ônibus estava cada vez mais precário:

No início de 1979, uma reportagem explorava a situação caótica do transporte coletivo 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 desorientados com a desorganização, a falta de horários e as brigas nas filas, quase sempre imensas. Os motoristas ganhavam pouco, faziam horas extras e suportavam o trânsito confuso (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 262-263).

Sendo assim, aumentava a pressão popular por uma solução que fortalecesse também o poder público em detrimento da prerrogativa empresarial<sup>87</sup>. A categoria de trabalhadores rodoviários deflagrou, em 3 de julho de 1979, sua primeira greve na vigência da ditadura civil-militar. A greve foi feita de maneira “selvagem”, isto é, sem a anuência e a participação do STTR-BH e só foi encerrada após os empresários, dividindo a categoria, concederam um reajuste salarial bem menor para trocadores e fiscais do que para os motoristas (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 263). Diante dos sinais constantes de crise, confrontados pela imprensa pela primeira vez em muitos anos, os empresários responsabilizavam as autoridades municipais e estaduais:

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.” (Jornal dos Bairros, nº 16, citado em FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 256).

O comportamento empresarial de descumprimento sistemático do regulamento público demonstra claramente a lógica patrimonialista como característica fundante do setor de transporte coletivo, conforme debatido no início deste capítulo. Além disso, é fruto direto da forma de regulação e concessão do sistema, ou antes, da ausência desta, consequência clara da gênese e crescimento desregulamentado da atividade. Como o conjunto de linhas não era visto

---

<sup>87</sup> O “Jornal dos Bairros”, veículo de imprensa da nascente organização popular de moradores do Barreiro, responsabilizava as empresas, eximia os trabalhadores rodoviários e apontava como solução para o problema do transporte coletivo a estatização do setor. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 256)

de maneira sistêmica e a única fonte de receita dos empresários eram as passagens pagas, havia um incentivo direto para a redução de custos, com a retirada de circulação de veículos em horários não-lucrativos – como fora do pico, e em especial o horário noturno – e em trajetos mais custosos. O poder público, na época representado pela Superintendência Municipal de Transportes, não dava indícios de ter capacidade de fiscalizar. Na verdade, a responsabilidade pela fiscalização ainda era do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 233. GOUVÊA, 1992, p. 85). De todo modo, as punições previstas para esse tipo de infração acabavam por ser mais prejudiciais aos usuários dos que aos empresários – o confisco e retirada de circulação dos veículos. O grande número de empresas em operação, geralmente com frota pequena e responsáveis por apenas uma linha, possibilitava também uma acomodação do empresariado, que não buscava ganhos de produtividade, acumulação de capital, e permanecia estagnado na fase de reprodução simples da atividade.

O tamanho e ineficiência das empresas, a abertura de ramais e o mau dimensionamento das linhas também se conectava a outro problema cuja solução era cada vez mais urgente – as tarifas. A inflação de custos e o reajuste de tarifas diferenciadas com uma mesma taxa percentual acabava por agravar o desequilíbrio entre as diversas linhas da cidade<sup>88</sup>, e mesmo assim poderia ser insuficiente para determinadas linhas e empresas, como ressalta João Luiz da Silva Dias<sup>89</sup>, em entrevista para esta pesquisa:

E um agravante: quando se fala em tarifa, nós estávamos falando de uma realidade totalmente distinta, porque não existia uma tarifa, você tinha 30, 40 tarifas. E algumas tarifas podiam ser elevadas, mas não pagavam [a remuneração das empresas]. É só pegar uma das maiores empresas de Belo Horizonte, que era a empresa Barreiro de Cima. Essa empresa, que era grande, sofreu um gargalo na implantação daqueles viadutos lá do Barreiro. Durante todo o período de implantação, o tráfego era ora num sentido, ora no outro. Em uma empresa de ônibus, com uma demanda explosiva que é essa de periferia, que é muito concentrada no pico, tem uma produtividade relativamente baixa. Tem que ter muito ônibus no pico, e não tem passageiro no resto do dia. E se o ônibus sai lotado, ele não pega passageiro no resto do trajeto. Então, essas são linhas que tinham uma produtividade muito baixa (DIAS, 2021).

A tarifa única passa a surgir no debate já em 1978, em estudos da PLAMBEL (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 260) e encontrou ceticismo entre os empresários que afirmavam que “apesar de válida e de muito bom senso, [...] [era] inaplicável” (ibid. p. 272).

<sup>88</sup> Um reajuste de 20% nas linhas em 1979 significava um acréscimo de Cr\$1,98 nas linhas mais caras (95-Jardim Zoológico, 143 – Tirol, 145 – Bairro Independência, todas com tarifa de Cr\$8,90) e apenas Cr\$0,64 nas linhas circular 1 e 2, de tarifa a Cr\$3,20 (conforme arquivo do APCBH – AY.01.02.00 volume 024, folhas 27 a 33)

<sup>89</sup> João Luiz da Silva Dias foi diretor-presidente da primeira gestão da METROBEL, durante a implantação do PROBUS, que será detalhada no próximo capítulo.

Dessa maneira, o início da década de 1980 apresentava um cenário de lenta concentração de capital, crise econômica e pressão inflacionária, do ponto de vista econômico. Do ponto de vista político, havia a abertura democrática, emergência de novos atores e agravamento das tensões sociais. A reestruturação se fazia necessária. O processo que a METROBEL coloca em prática a partir de 1982 tem efeitos duradouros não só na configuração atual do sistema de ônibus de Belo Horizonte, mas no processo nacional de organização da categoria. É esse contexto e seus desdobramentos que se debaterá no capítulo seguinte.

## **CAPÍTULO 4 – ANOS 1980: REESTRUTURAÇÃO FORÇADA, TRANSIÇÃO GERACIONAL E HEGEMONIA DO MODO ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE.**

A década de 1980 no Brasil é conhecida como um período de transição. O fim do período autoritário civil-militar e a abertura democrática são grandes transformações institucionais políticas que convivem, muitas vezes de maneira conflituosa, com o esgotamento do modelo de desenvolvimento econômico capitaneado de maneira centralizada pelo Estado. Ao mesmo tempo, como apresentado no capítulo um, o crescimento demográfico e urbano cujas altas taxas haviam sido normalizadas, chegava a um momento de inflexão para menores taxas de natalidade e um ritmo decrescente de expansão da população das capitais e seus entornos periféricos.

Como ocorreu no processo de expansão urbana, econômica e industrial, o setor dos transportes urbanos apresentará uma inércia ao lidar com essa nova realidade. De fato, grande parte de suas transformações na década são respostas aos limites colocados pelas próprias dinâmicas vividas nas décadas de 1960 e 1970. Como se buscará debater neste capítulo, o arranjo institucional do poder público para o setor, por sua própria natureza, foi mais lento e menos adaptativo do que a resposta do próprio empresariado. Uma nova geração de jovens empresários, colhendo os benefícios da vivência cotidiana na operação do setor aliada à formação técnica que seus pais não tiveram, irá se valer das lacunas e contradições que o lento rearranjo democrático abria para, assim, organizar e afirmar seus interesses.

Nesse capítulo abordaremos o processo de formação da METROBEL, o arcabouço institucional mais robusto formado para a questão metropolitana dos transportes em Belo Horizonte. Em seguida, se debaterá como o empresariado reagiu às mudanças impostas pelo setor público e como, em pouco tempo, retomou a iniciativa política em um contexto de maior capacidade econômica e administrativa decorrente de sua própria adaptação à reestruturação do setor. Por fim, se demonstrará, em linhas gerais, como essa geração do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte se valeu dessa mesma reestruturação para expandir sua atuação em outras cidades de Minas Gerais e do Brasil.

#### 4.1. METROBEL: origens e sentidos da intervenção tecnocrática

A Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte, conhecida pela sigla METROBEL, foi criada em 1978 pela lei estadual nº 7.275 de 28 de junho de 1978 (MINAS GERAIS, 1978), durante o governo estadual de Aureliano Chaves, no contexto da montagem do aparato institucional mineiro para lidar com as questões metropolitanas. Sua criação é resultado de uma trajetória de planejamento e atuação governamental cujas raízes remontam à década de 1950, pelo menos.

Pode-se afirmar que a tradição de planejamento do governo estadual de Minas Gerais tem origens no entendimento, por parte das elites, do “atraso relativo” do estado em relação às suas contrapartes paulista e fluminense, decorrente de uma percepção de perda de um imaginado dinamismo econômico voltado para a exportação e vinculado às metrópoles, que marcou a extração mineral do século XVIII. A própria criação da cidade de Belo Horizonte, como se sabe, é uma expressão da necessidade do planejamento, da retomada de protagonismo e da centralidade para o estado. Ao longo da primeira metade do século XX, em especial a partir da década de 1930, pode-se afirmar, de maneira resumida, que a questão da retomada econômica girou em torno do debate sobre especialização produtiva e a necessidade de desenvolver a grande indústria siderúrgica. Nesse sentido, a alocação da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN – em Volta Redonda-RJ em detrimento de uma cidade em Minas Gerais, a “perda do projeto siderúrgico” (DINIZ, 1981) se torna um ponto de inflexão nas aspirações mineiras. Diniz também aponta que a tomada do poder por Getúlio Vargas, em 1930, inicia o que ele chama de “o embrião da tecnocracia mineira”, calcado em uma estrutura autoritária de governo em que os quadros formados na Escola de Minas de Ouro Preto e na nascente Escola de Engenharia da Universidade de Minas Gerais, passam a dominar o debate sobre política econômica no estado e minerária, a nível nacional.

Essa tecnocracia, dada a especificidade econômica e política de Minas Gerais [...] leva para dentro do aparelho de Estado uma ideologia desenvolvimentista e moderna para os padrões da época, advogando a industrialização como saída para o atraso econômico mineiro, antecipando-se mesmo ao próprio setor empresarial. Como o setor privado não era capaz de responder a tal inquietação, pensava-se que caberia ao setor público essa tarefa [...] A Secretaria de Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho, como o seu próprio nome indica, seria a instância institucional onde se concentraria esta tecnocracia. [...] Foi pois onde se formou o “embrião da Tecnocracia Mineira”, deslocada posteriormente para outros órgãos, de acordo com cada momento política e institucional. Na década de 1950, na CEMIG. Na década de 1960, na CEMIG e no BDMG. Na década de 1950 seria generalizada por toda a administração pública estadual (DINIZ, 1981, p. 41-42).

Juscelino Kubitschek, cuja carreira política também é fruto desse momento institucional, ao assumir o governo estadual em 1950, trará definitivamente para o aparato governamental a dimensão do planejamento e o estabelecimento de um corpo burocrático dedicado a estudar e atuar sobre as questões econômicas, territoriais e sociais de Minas Gerais. São grandes marcos nesse sentido a criação da CEMIG, em 1952, com vultoso orçamento e capacidade de operação, além de empresas mistas de fertilizantes e frigoríficos, consolidando o papel do Estado no desenvolvimento econômico. A este esforço da esfera estatal, que também se reflete na criação da USIMINAS na década de 1950, soma-se a criação do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais em 1962, com uma forte perspectiva de planejamento setorial e regional, cujo esforço de produção de um de seus primeiros estudos, “O Diagnóstico da Economia Mineira”, de 1968, também ensejou a criação do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG (DINIZ, 1981, p. 156).

A trajetória do primeiro diretor-presidente da METROBEL, João Luiz da Silva Dias, ajuda a ilustrar como a tradição histórica de planejamento que se construía em Minas Gerais pôde desenvolver uma instituição capaz de reformular profundamente o transporte e trânsito da RMBH. Nascido em 1942, João Luiz é belo-horizontino, filho de funcionários públicos. Formou-se em Economia, na Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, na década de 1960, tendo sido influenciado por jovens professores como Paulo Haddad (DIAS, 2021). João inicia sua carreira como funcionário público no BDMG, em 1968, em um projeto de reestruturação da Secretaria Estadual da Fazenda e acompanhou, ainda em seu primeiro ano, o lançamento do Diagnóstico da Economia Mineira. Em sua entrevista para esta pesquisa, João Luiz menciona que o convívio com os economistas e funcionários de carreira envolvidos nesta estruturação do BDMG foi fundamental para a sua formação. Do BDMG, João Luiz passa alguns anos na Secretaria Estadual da Fazenda quando em 1971 é chamado para ajudar na consolidação da Fundação João Pinheiro, que havia sido criada em 1969. Alocado para trabalhar com a questão das loterias estaduais, João Luiz acompanha de fora o surgimento e institucionalização da PLAMBEL em torno da questão metropolitana, enquanto o governo estadual começava a consolidar a compreensão da necessidade de atuar sobre o transporte coletivo. A partir, inclusive, do debate gerado pela elaboração dos Planos Mineiros de Desenvolvimento Econômico e Social I e II, durante a década de 1970, conjugado à criação tardia de um aparato institucional federal para lidar com a questão dos transportes urbanos<sup>90</sup>, consolidou-se a

---

<sup>90</sup> Tome-se, como exemplo, a lei federal 6.261 que cria o Sistema Nacional de Transporte Urbano, que prevê em seu artigo 4 a criação de: “Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos, responsáveis pela elaboração dos

compreensão de que era “necessário o surgimento de um organismo metropolitano para tratar sistemicamente as questões de transportes e trânsito de Belo Horizonte” (GOUVÊA, 1992, p. 92).

É também na segunda metade da década de 1970, quando o governo federal é forçado pelas circunstâncias políticas e sociais<sup>91</sup> a estabelecer, finalmente, alguma política nacional para o transporte coletivo. A lei nº 6.261 de 14 de novembro de 1975 cria o Sistema Nacional de Transportes Urbanos – SNTU – (BRASIL, 1975). O mesmo instrumento legislativo cria o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos – FDTU – além da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU – e o fomento à criação de Empresas Metropolitanas de Transporte Urbano. Nesse arcabouço inclui-se também recursos advindos do imposto sobre lubrificantes e combustíveis e de taxas de licenciamento de veículos. Ocorre a atribuição de um papel mais técnico e abrangente ao Grupo de Estudos para Integração de Política de Transportes – GEIPOT – que estabelecerá, em 1982, um guia de diretrizes técnicas para o cálculo tarifário, por exemplo (VELOSO, 2015, p. 60). O ponto geral que é preciso reter desse esforço governamental é que havia um entendimento amplo de que a questão dos transportes urbanos precisava ser equacionada, e que isso incluía o desenvolvimento de infraestrutura de transportes (que nesse caso se traduz na criação de sistemas de metrô, como o de Belo Horizonte), a capacitação de corpo técnico voltado para a gestão dos transportes e a melhoria da qualidade da prestação do serviço. Este último ponto acabou por acarretar o processo de modernização de empresas de ônibus como o que veremos neste capítulo, mas não nos parece claro se havia intenção do governo federal de agir sobre o setor para além de linhas de financiamento para renovação de frota (BRASILEIRO, 1996; BRASILEIRO, HENRY, 1999). A forma específica que esses processos assumirão localmente vai variar conforme o município e a região metropolitana. Em Belo Horizonte é fundamental notar que a organização da METROBEL se dá de forma desvinculada de recursos do governo federal, mas se beneficiando de projetos que abarcam a RMBH, como a construção do metrô.

---

planos de transportes para as respectivas regiões metropolitanas, coordenando-lhes a implementação, com a cooperação da EBTU; empresas coordenadoras a nível local, se for o caso, nas áreas não compreendidas pelas Regiões Metropolitanas.” (BRASIL, 1975)

<sup>91</sup> Em um contexto comum ao tema desta pesquisa, porém além de seu escopo, na década de 1970 há uma série de revoltas e depredações de transporte coletivo – ônibus e sistemas metropolitanos de trem – que já não conseguiam atender satisfatoriamente a enorme demanda cotidiana de trabalhadores. Acontecimentos como a depredação de nove estações de trem metropolitano na Baixada Fluminense em 1975, ou de 40 ônibus no Distrito Federal em 1974 (VELOSO, 2015, p. 134) aceleraram a criação de um arcabouço institucional para o transporte coletivo e, inadvertidamente, a abertura do regime político rumo à democracia.



Depois de um breve período no governo federal, no Ministério do Planejamento, João Luiz é convidado por Paulo Haddad, então Secretário de Planejamento de Minas Gerais, para auxiliar no processo de implantação da METROBEL, em fins de 1979. Apesar de estar instituída por lei há mais de um ano, a Companhia tinha encontrado alguma resistência interna no governo e só então começava a se estruturar.

Em razão principalmente de seu arranjo institucional, que se sobrepunha a atribuições de outros órgãos estaduais, a METROBEL só passa a exercer a gestão e planejamento efetivos sobre o transporte público gradativamente a partir do segundo semestre de 1980, depois da aprovação da posse de sua primeira diretoria, em junho daquele ano, já no governo de Francelino Pereira. O órgão irá buscar centralizar e coordenar as atribuições de transporte e trânsito da RMBH, absorvendo funções que antes estavam dispersas entre as prefeituras, a SMT de Belo Horizonte, o DETRAN e o DER-MG. A METROBEL se organizava como uma sociedade por ações, das quais o governo estadual era detentor de 51%, a Prefeitura de Belo Horizonte, 22.75%, a Empresa Brasileira de Transporte Urbano, do governo federal, 20%, e os 13 municípios restantes da RMBH, além do DER-MG possuíam, conjuntamente, 6,03% das ações (GOUVÊA, 1992, p. 101). Essa composição acionária, embora desigual, dá um indicativo da disposição do órgão em dialogar com os diferentes governos do território englobado por suas atribuições, João Luiz da Silva Dias relata essa construção política:

Então nós começamos a estruturar o serviço: eu fui e visitei todos os prefeitos, o Maurício Campos [então prefeito de Belo Horizonte] estava apoiando diretamente a implantação da METROBEL, mas eu fui a todos os municípios porque todos tinham que ser acionistas. Então, nós levamos o projeto de lei autorizando o município a participar da implantação da METROBEL. Todos os municípios assinaram, e nós criamos [no sentido de torná-la operacional] então a METROBEL em junho de 1980. Eu fui o primeiro presidente, tinha trabalhado por cinco meses em que nós estávamos fazendo uma supervisão do serviço. Em junho de 1980 nós assumimos todos os serviços de ônibus de todos os municípios, todas as linhas metropolitanas, todas as linhas gerenciadas pelo DER ou qualquer [município] (DIAS, 2021).

Ronaldo Gouvêa (1992, p. 94), em sua dissertação de mestrado sobre a gestão metropolitana dos transportes, elenca quatro fatores, em especial, que possibilitaram a criação da METROBEL: (i) a existência de um significativo corpo técnico de especialistas na questão de transportes que já vinham se debruçando sobre a questão metropolitana de Belo Horizonte desde o começo da década de 1970; (ii) o arcabouço institucional e orçamentário propiciado pelo Governo Federal a partir de 1976; (iii) a conjuntura local favorável, na qual o prefeito de Belo Horizonte à época, Luiz Verano, solicitava a participação estadual para a implantação de um trem metropolitano na região e (iv) a pressão popular, em especial, advinda da forte crise pela qual o sistema passava, como narrado no capítulo anterior. A METROBEL em seus

primeiros três anos de atuação, como se verá, soube utilizar dessa conjunção de fatores, aliada às possibilidades discricionárias permitidas por um governo ainda autoritário, para realizar a reestruturação do principal serviço público da terceira maior região metropolitana do país. Assim, a METROBEL institui a gestão metropolitana do transporte que irá durar, efetivamente, até 1993. Nesses 11 anos, a empresa acaba sendo extinta e substituída pela “Transportes Metropolitanos”, a TRANSMETRO, em 1987, que, por sua vez, tem suas funções gradualmente esvaziadas devido à Constituição Federal de 1988, que atribui aos municípios a responsabilidade pelo transporte público no território intramunicipal. Em 1991, é criada a BHTRANS que assume plena gestão sobre o transporte público municipal em 1993, após um termo de cooperação entre o prefeito de Belo Horizonte e o governador de Minas Gerais<sup>92</sup>.

No período entre sua concepção, criação por lei e sua efetiva gestão, o aspecto mais relevante da METROBEL é a construção de diagnósticos para realizar o planejamento sobre o transporte público e o trânsito. Que, por sua vez, é consolidado a partir do acúmulo de conhecimento e atuação previamente desenvolvidos pela PLAMBEL. O “*Plano de Transportes Coletivos para a Região Metropolitana de Belo Horizonte*”, documento de 1974 publicado pela PLAMBEL, é o principal e um dos primeiros diagnósticos sistêmicos do transporte coletivo na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Sua apresentação se baseia na pesquisa Origem-Destino<sup>93</sup>, de 1972, a primeira do gênero realizada na Região Metropolitana de Belo Horizonte e em pesquisas de campo próprias (PLAMBEL, 1974, p. 14). De fato, o estudo apresenta uma proposta de análise computacional bastante ousada para época, buscando, a partir da referida pesquisa Origem-Destino o estabelecimento de uma matriz de modos de transporte e sua projeção para o ano de 1976, como fonte de dados para a modelagem da rede de transporte coletivo. Se, por um lado, o estudo apresenta propostas viárias que até hoje são atuais, como a implantação de faixas e pistas exclusivas para os ônibus, o estabelecimento de recuo na pista para os pontos de embarque e desembarque, por outro lado é sintomático que a proposta de reestruturação tarifária do sistema não considerasse, ainda, uma tarifa unificada. O estudo da PLAMBEL propõe a manutenção do sistema de tarifas diferenciadas por linha ou a adoção de tarifas por seção percorrida, o que justamente impactaria de maneira mais grave a população moradora das periferias da cidade (ver PLAMBEL, 1974, p. 45-6). Por fim, é bastante digno de

---

<sup>92</sup> A passagem da gestão do transporte coletivo municipal para a BHTRANS não se deu sem ruídos e embates com a TRANSMETRO, como relata João Luiz “foram três meses de conflito aberto” (DIAS, 1996, p; 5)

<sup>93</sup> Este tipo de pesquisa, uma das mais tradicionais e abrangentes do campo da Engenharia de Transportes, busca identificar - de forma amostral - os modos, motivos, tempos, distâncias e outras características dos deslocamentos cotidianos realizados pelos habitantes de determinada região. A Pesquisa-Origem da RMBH de 1972 foi a primeira de seu gênero na região.

nota que já nesse momento a PLAMBEL tenha proposto a criação de linhas diametrais, isto é, de bairro a bairro, em substituição às linhas bairro-centro então vigentes.

O diagnóstico da PLAMBEL é o primeiro embrião do grande processo de reformulação do sistema de ônibus que será executado pela METROBEL na década de 1980, que incorpora todo o planejamento anterior realizado pelo órgão<sup>94</sup>. O principal instrumento da Companhia para balizar essa reformulação será o Programa de Transporte Público – PROBUS, cuja primeira versão é apresentada em janeiro de 1981. O programa fazia parte de um ambicioso conjunto de 21 projetos concebidos pela PLAMBEL e pela METROBEL para reformular o transporte.

**TABELA 16 - RELAÇÃO DE PROGRAMAS E PROJETOS PARA INTERVENÇÃO NOS TRANSPORTES E TRÂNSITO DA RMBH – 1981**

Programas		Projetos
Geral	Particular	
A – Modelo Metropolitano para o Transporte Integrado – MOMTI	1 – Programa de implantação do sistema viário	1.1. – Eixos estruturais 1.2. – Vias arteriais 1.3. – Vias Alimentadoras
	2 – Programa de Expansão de Sistemas Operacionais de Transporte e Trânsito – PESOTRAN	2.1. – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU 2.2. – Sistema de transporte de massa de capacidade intermediária 2.3. – Sistema de Transporte de Massa de Alta Capacidade
	3 – Programas de Terminais de Transporte – TERMITRAN	3.1. – Terminais de Carga e centrais de frete 3.2. – Terminais de “ <i>Park and Ride</i> ” 3.3. – Novo Terminal de Rodoviário de Belo Horizonte

<sup>94</sup> “Nós assumimos todo o departamento de transporte do Plambel. Todos os técnicos da área de transporte do Plambel foram para a Metrobel. Então, tudo isso que já tinha acontecido, o pessoal já tinha pesquisado e desenvolvido. [...]. Mas tudo que existia de planejamento no Plambel foi para a Metrobel. Então, o pessoal já saía jogando, já tinha conhecimento.” (DIAS, 2021)

B – Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito – PACOTT	1 – Programa de Ação Imediata de Transporte e Trânsito – PAITT	1.1. – Projetos de Adequação e Aumento da Capacidade e Segurança – PAACS 1.2. – Projetos de Sinalização do Sistema Arterial 1.3. – Projeto de Organização do Transporte Público por Ônibus – PROBUS
	2 – Programa de Recuperação de Áreas Ambientais – PROÁREA	2.1. – Projeto Área Central – PACE 2.2. – Projeto de Áreas de Bairro – PROBAIRRO
	3 – Programa De Implantação de Pavimento de Baixo Custo – PROPAV	3.1. – Programa Ordinário de Pavimentação – POP
C – Programas Especiais de Transportes e Trânsito – PETT	1 – Programa de Tecnologia de Transporte e Trânsito – PROTECTT	1.1. – Projeto de Controle Centralizado de Semáforos – PCCS 1.2. – Controle Operacional Centralizado de Ônibus – COC-BUS 1.3. – Sistema de Cobrança e Validação de Tarifa – SISTRAR 1.4. – Sistema de Controle Operacional de Estacionamento
	2 – Programa de Avaliação e Acompanhamento de Transportes Urbanos – PAACTU	2.1. – Sistema de Informação de Transporte e Trânsito 2.2. – Projeto de Monitoração – MONITCA
	3 – Programa de Informação e Comunicação Visual – PROVISUAL	3.1. – Projeto De Sinalização e Mobiliário de Transporte 3.2. – Sistema de Informações à Distância

Fonte: METROBEL (1981, p. 15).

De acordo com relatos e estudos (AZEVEDO, CASTRO, 1987, p. 86-87; GOUVÊA, 1992, p. 105-122), uma parte considerável dos programas elaborados foi implementada em maior ou

menor grau. Os principais projetos foram o PROBUS, o Projeto da Área Central (PACE) e, em menor escala, o Projeto de Áreas de Bairro (PROBAIRRO), todos vinculados ao Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito (PACOTT)<sup>95</sup>. Os três projetos reorganizaram a forma de circulação e estacionamento de veículos no centro e nos bairros da cidade, criaram recuos de calçada para pontos de ônibus, fecharam vias aos carros e as abriram aos pedestres<sup>96</sup>.

O PROBUS é o principal programa executado pela METROBEL e, pode-se afirmar, a mais abrangente reformulação já realizada no transporte coletivo na história de Belo Horizonte. O PROBUS propôs, com base na realização de uma pesquisa Origem-Destino (DIAS, 2021), uma reformulação completa do sistema de ônibus de toda a região metropolitana de então, compreendendo o conjunto de linhas como um sistema, substituindo as linhas centro-radiais, que estavam em colapso operacional e financeiro, por quatro conjuntos distintos de linhas (METROBEL, 1981, p. 37-9; GOUVÊA, 1992, p. 106):

- (i) Linhas expressas. Com o propósito de interligar dois polos centrais com grande fluxo de passageiros de maneira rápida, com poucas paradas, espaçadas em pelo menos 800 metros e velocidade operacional prevista de 30km/h;
- (ii) Linhas semi-expressas. Com o propósito de ligar polos geradores de deslocamento às áreas centrais de Belo Horizonte, ou Contagem, ou Betim. Espaçamento entre pontos de 600 metros, velocidade operacional prevista de 25km/h;
- (iii) Linhas de serviço – diametrais. Propósito de ligar dois ou mais bairros, tangenciando ou atravessando a área central (de Betim, Belo Horizonte ou

---

<sup>95</sup> Além destes três, houve a implementação do PROVISUAL, que implantou mais de três mil placas de sinalização na cidade e do programa ordinário de pavimentação – POP. De acordo com Gouvêa (1992) entre os programas que não avançaram se destacam o novo terminal rodoviário, o sistema de cobrança e validação de tarifa, o programa de controle centralizado de semáforos e o controle operacional centralizado de ônibus, os três inviabilizados pelas dificuldades tecnológicas da época e a reserva de mercado de informática para o Brasil (DIAS, 1996, p. 4). O novo sistema de tarifas pressupunha a criação de zonas geográficas tarifárias, algo que não foi possível à época.

<sup>96</sup> A análise desses projetos já foi feita em VELOSO (2015) e só nos interessa aqui como contexto amplo da atuação da METROBEL. De qualquer forma, vale pontuar que os atuais quarteirões fechados existentes na Praça da Savassi, Praça Milton Campos e Praça Sete que são tomados como algo natural cotidianamente em Belo Horizonte, são frutos do PACE. João Luiz da Silva Dias comenta que “o projeto PACE era geometria! E era um projeto de circulação. Aquele negócio de alargar calçada. Você vai ver em frente lá ao que era o Cine Metrópolis, aqueles alargamentos fechando a Rua Goiás. A Rua da Bahia foi o primeiro projeto do PACE que começou a ser implantado.” (DIAS, 2021), em texto publicado na década de 1990, Dias acrescenta: “O PACE foi, sobretudo, a reação à mutilação da cidade como espaço da vida. Hierarquizou o sistema viário para atender ao tráfego agigantado, definindo as áreas ambientais a serem preservadas do tráfego de passagem.” (1996, p. 3).

Contagem). Espaçamento entre pontos de no máximo 400 metros, velocidade operacional prevista de 20km/h;

- (iv) Linhas de serviço – circular. Linhas com itinerário em sequência de vias com grande movimentação de passageiros, apenas um ponto final, e com pontos e velocidade operacional iguais à diametral.

As linhas expressas e semi-expressas partiam das regiões do Barreiro e Venda Nova, além de grandes municípios metropolitanos, como Betim, Contagem e Ribeirão das Neves e percorriam o centro de Belo Horizonte realizando um percurso chamado de “laço de recobrimento” que diminuía a distância necessária em uma possível baldeação.

A reformulação também propôs uma nova lógica visual e de identificação do sistema. As linhas expressas e semi-expressas teriam veículos vermelhos, as diametrais, azuis, e as linhas circulares, amarelos. Os números da linha também mudaram, passando para uma lógica – que permanece até hoje – em que os dois primeiros algarismos indicam as regionais de origem e destino da linha, e os dois algarismos seguintes, o número da linha. Havia também losangos coloridos indicando o corredor principal pelo qual a linha iria passar. Essas duas últimas formas nunca tiveram sua lógica assimilada pela população, entretanto (GOUVÊA, 1992, p. 107).

O PROBUS também exigiu que o sistema de remuneração das empresas e cobrança de passagens fosse alterado, uma vez que a reformulação de linhas alterava significativamente os custos operacionais. Nesse sentido, para que se pudesse preservar o equilíbrio econômico e financeiro dos prestadores de serviço, foi necessária a alteração dos preços públicos cobrados aos passageiros. Esse mecanismo se consolidou na Câmara de Compensação Tarifária (CCT) e será detalhado na seção seguinte.

No que tange o planejamento e gestão do transporte público, a nível nacional, a concepção da METROBEL é “tardia” para a realidade dos problemas metropolitanos e, entretanto, pioneira como experiência metropolitana de gestão pública. A experiência paulistana e municipal, incorporada na Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) criada ainda na década de 1940, ficou por muito tempo incapaz de gerir de fato o grau de complexidade do município de São Paulo, principalmente depois da perda do monopólio estatal de operação na década de 1950 (HENRY, ZIONI, 1999). A CMTC, ainda que lidasse com uma abrangência territorial e populacional comparável a uma região metropolitana do porte belo-horizontino tinha seu arranjo institucional voltado para a institucionalidade de um único município. Uma experiência similar e contemporânea à belo-horizontina é a da região metropolitana de Recife,

que persiste até hoje, e se valeu da criação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos nos marcos do SNTU, envolvendo mais entes nacionais (BRASILEIRO, SANTOS, 1999)<sup>97</sup>. Ainda assim, o contexto da criação da METROBEL conjuga elementos singulares na trajetória política brasileira e mineira, especificamente. Em primeiro lugar, sua concepção e gestão se originam do mesmo processo histórico de diagnóstico e planejamento que as elites mineiras desenvolveram para problemas distintos, que remontam à criação de aparatos institucionais como a CEMIG e o BDMG, como bem debatido na literatura (e.g. DINIZ, 1981; DULCI, 1999; STARLING, 1986). A elite mineira, que era diretamente ligada ao processo de formação da tecnocracia estatal, com economistas e engenheiros como os principais grupos profissionais nesse contexto, consegue estabelecer uma espécie de *modus operandi* para uma série de questões percebidas como entrave ao seu desenvolvimento e, portanto, motivos de seu atraso relativo. O planejamento das soluções para os problemas diagnosticados também passava pela naturalidade com a qual o aparato estatal dispunha da elaboração e execução de políticas públicas em um contexto de um regime político autoritário.

Nesse sentido, a METROBEL, ainda que de concepção tardia, é exemplar. Sua criação advém de um processo de estudos, debates e acúmulos de técnicos da PLAMBEL com duração de dez anos, realizando uma discussão de vanguarda para o estado da arte do planejamento e gestão de transporte público e trânsito à época. Além disso, o governo estadual de Francelino Pereira (1979-1983), dentro das prioridades estabelecidas à época – transporte público urbano, desenvolvimento das cidades de porte médio e da questão habitacional (AZEVEDO, CASTRO, 1987, p. 84) – dá plena liberdade de atuação para a METROBEL, que:

nasce, assim, marcada por um caráter de “saber técnico”. [...] Com carta branca do governo estadual, aliada à legitimidade técnica característica das instituições públicas mais modernas criadas no período autoritário, a Metrobel promoveu, nos primeiros anos, transformações profundas no funcionamento do transporte e do tráfego da Região Metropolitana. Com grande autonomia de ação e demonstrando eficiência inusitada, a empresa logo assumiu a gerência do transporte público e do tráfego, a administração dos estacionamentos e do terminal rodoviário (AZEVEDO, CASTRO, 1987, p. 87).

Ao assumir a gerência do sistema, a METROBEL, na prática, assume atribuições que eram históricas e tacitamente do empresariado de ônibus – como o dimensionamento de frota e quadro de horários. A partir do conflito gerado por essa mudança, e, intensificado pelo processo de reestruturação, o empresariado se organizou e profissionalizou sua representação, de modo

---

<sup>97</sup> “Recife foi, talvez, a cidade que pôs em prática, de maneira mais fiel, o modelo de planejamento de transportes urbanos preconizado pela União, baseado na EBTU e nos organismos metropolitanos. Em 1979, a EMTU é legalmente instituída, nascendo já como força técnica e política, pois sua criação resulta de um amplo processo de concertação entre os atores técnicos, políticos e sociais locais (e nacionais).” (BRASILEIRO, SANTOS, p. 212)

a poder manter um mesmo nível com o órgão gestor, passando a disputar o controle de partes essenciais do setor, como por exemplo a CCT. As lideranças do transporte mineiro passaram a expandir seus negócios por todo o país e a assumir cargos de relevância no cenário patronal em nível nacional e começaram a buscar espaço a nível político. No entanto, as práticas de gestão da força de trabalho continuaram autoritárias, ainda que as formas de regulação de conflitos tenham se sofisticado um pouco (WATANABE, 1996, p. 124-5). Esse é o verdadeiro ponto de inflexão na história que se busca traçar aqui e que será debatido a seguir.

#### **4.2. A segunda geração de empresários: crescimento e organização de classe em meio a reestruturação produtiva**

A reformulação realizada pela METROBEL foi, certamente, a mais profunda e estrutural reconfiguração do sistema de transporte coletivo que ocorreu na história de Belo Horizonte, como já mencionado. O número de empresas foi significativamente reduzido e houve um forte incentivo para que a gestão das empresas de ônibus fosse modernizada, o que acelerou o processo de transição geracional. Esse fato é largamente reconhecido pelos empresários tanto da primeira quanto da segunda geração:

**Clésio Andrade:** A METROBEL teve um papel muito grande para a modernização do transporte e a modernização do sindicato, porque quase que expulsou o pessoal antigo, né? Eles entraram com uma posição tão forte naquele momento que, para a turma antiga, era um susto. Então foi a hora que eu consegui articular e saí presidente do sindicato ainda jovem, para enfrentar todo esse processo novo, adequar e até evoluir junto (ANDRADE, 2021).

Avaliando os projetos e as consequências do que foi realizado pela METROBEL, é possível afirmar que a reestruturação proposta pelo projeto PROBUS, implantado em 1982, se baseava em três pilares: (i) Mudança do desenho centro-radial para diametral das linhas; (ii) Redução da quantidade das empresas atuantes no setor, além de sua concentração de capital e modernização e (iii) Reconfiguração da remuneração do sistema, a partir da criação da Câmara de Compensação Tarifária e unificação de níveis tarifários.

O processo de concentração de empresas era essencial, aos olhos dos órgãos gestores, para que se obtivesse algum ganho de escala e produtividade no sistema. De fato, conforme se viu, a frota média das empresas de ônibus era muito baixa em comparação com a média nacional e de cidades do mesmo porte. A solução colocada na mesa pela METROBEL, ao fundir linhas radiais em uma diametral, era de que os empresários chegassem a um termo entre si: ou uma



das partes vendia a frota para a outra, ou trabalhavam de maneira associada. Azevedo e Castro constataram, cinco anos depois, que:

Na realidade, as empresas não se consorciaram, mas entraram em entendimentos, na maioria dos casos, comprando, vendendo ou trocando entre si linhas diversas; inúmeras empresas se retiraram do setor e algumas outras foram criadas através da fusão de antigas<sup>98</sup>. Com isto, um dos objetivos não explicitados claramente pela Metrobel foi parcialmente atingido: mantiveram-se no setor, praticamente, aquelas empresas que tinham na realidade condições de fazer operar eficientemente o serviço de transporte coletivo (AZEVEDO, CASTRO, 1987, p. 91).

No planejamento realizado pela METROBEL, se estabeleceu a correlação entre as linhas antigas e as linhas novas propostas – e, em decorrência, estabeleceu-se também a disponibilidade e demanda complementar de frota por empresa. Isto é, quantos veículos sobriam ou faltariam a cada empresa do sistema para operar a nova linha, considerando sua permanência como operadoras (ver METROBEL, 1982, págs 66-72). Essa escala de “ingerência” do poder público na estrutura privada de empresas de ônibus, propondo diminuições de frota da ordem de 30%, dá uma perspectiva do grau de poder que a METROBEL entendia ter à sua disposição para atuar. De fato, mesmo antes de assumir a operação efetiva do sistema, o objetivo de concentração de capital não parece ser tão velado assim pela Companhia, como se pode constatar em documentos técnicos de concepção do sistema, nos quais a empresa discute abertamente:

A estrutura empresarial será implantada em etapas sucessivas a partir de critérios técnicos e econômicos fixados para autorizar a operação de empresas em um setor operacional ou corredor. Estes critérios permitirão a transição do sistema atual para o proposto, acarretando um mínimo de interferências na estrutura espacial e operacional do PROBUS, ao mesmo tempo que resultará na estrutura espacial desejada pela METROBEL. [...]

De acordo com os estudos efetuados existirão 3 tipos de empresas:

[a] Pequena: empresas que operam no mínimo 3 linhas de ônibus com frota de 50 veículos.

[b] Média: empresas que operam no mínimo 8 linhas de ônibus com frota de 150 veículos.

[c] Grande: empresas que operam no mínimo 12 linhas de ônibus com frota de 220 veículos.

Quanto a participação das empresas no atendimento do mercado de transporte será admitida a seguinte composição:

Empresas	Número Máximo
Pequenas	20

<sup>98</sup> É o caso, por exemplo, da viação dos tios de Clésio Andrade – João Lopes de Andrade e Waldemar Rodrigues de Andrade – cuja empresa viação Zurick se associou à empresa Viação Scandia e, assim, passou a ser uma das maiores do sistema: “Eu estava com 69 ônibus, e a Scandia com 65. Aí nós fizemos uma sociedade, nós éramos 4 e eles também. Uma sociedade de 8 homens, e aí nós continuamos sócios por 24 anos. No dia que nós fizemos a sociedade, nós ficamos com 130 ônibus mais ou menos. Nós levamos essa empresa para 980 ônibus.” (LOPES DE ANDRADE, 2021)

Médias	10
Grandes	5

(METROBEL, 1981, p. 70-1).

A forma fria e, pode-se argumentar diante do que se expôs na seção anterior, tecnocrática pela qual a METROBEL trata a maneira como o sistema será reconfigurado impressiona. Como se argumentará mais adiante, da concepção técnica para a execução há, evidentemente, uma grande distância. Assim, ainda que houvesse delineado uma completa reformulação do sistema, o poder público vai se valer apenas do dimensionamento das linhas – em itinerário e frota – como instrumento econômico, se valendo, apenas no campo discursivo, da prerrogativa jurídica de cassar permissões e abrir licitações, possibilidade plenamente factível naquele momento.

À exceção de GÔUVEA (1992), a literatura secundária sobre a METROBEL, entretanto, enfatiza pouco um elemento que, a nosso ver, contribuiu significativamente para a reestruturação empresarial: a mudança da forma de remuneração do sistema. Para garantir a unificação de tarifa, em setembro de 1982, dois meses após a implantação do PROBUS, a METROBEL começa a implementar a Câmara de Compensação Tarifária (CCT), instrumento que previa a remuneração das empresas de acordo com uma planilha de custos, variável pelo volume do serviço prestado e virtualmente desvinculada da arrecadação tarifária. A CCT, uma das principais inovações na gestão de transportes no contexto brasileiro, possibilitava, assim, uma espécie de “subsídio cruzado” embutido na tarifa unificada, no qual as linhas superavitárias – de trajetos mais curtos, com maior fluxo de passageiros, geralmente das regiões mais centrais e de maior renda – compensavam as linhas deficitárias – de trajetos mais longos, com menos passageiros e geralmente de regiões mais pobres e periféricas. A CCT, ao prever um controle central da arrecadação e distribuição tarifária, era também considerada essencial para a implantação de maiores avanços, como a integração física e tarifária e a criação de zonas de circulação a elas vinculadas, previstas pelo projeto Sistar, da METROBEL, que não foi implementado ao fim.

A implantação da CCT foi um processo tumultuado, que enfrentou resistência dos empresários e de parte da mídia local, que alegavam que a METROBEL estava extrapolando suas atribuições e interferindo na “livre iniciativa” sobre a operação do sistema. Inicialmente o instrumento havia sido pensado para funcionar articulando recursos extra-tarifários também,

como os provenientes da exploração de publicidade<sup>99</sup>. Em seus primeiros dias de operação, João Luiz da Silva Dias chegou a afirmar em entrevista ao jornal Estado de Minas que:

“A CCT será um departamento administrado pela METROBEL, com contabilidade própria e conta aberta nos bancos oficiais. Semanalmente, serão recolhidos três por cento do faturamento de cada empresa que, junto com a verba arrecadada com a publicidade, serão aplicados e redistribuídos entre as empresas a cada dois meses e meio” (METROBEL ADMITE ELEVAR..., 1982, p. 5).

Ao fim e ao cabo, a Câmara de Compensação Tarifária da METROBEL – que estava se inspirando nos modelos já existentes de Curitiba, Recife e Porto Alegre – acabou por não centralizar nem a totalidade, nem parcialmente a receita tarifária das empresas e não se utilizou da verba de publicidade. Mas, de fato, inicialmente chegou-se a usar recursos da METROBEL que eram destinados a investimento no sistema para conter o aumento tarifário em 1982. O funcionamento da CCT passou a ser o seguinte: a cada 15 dias, contabilizava-se o total de receita tarifária arrecadado em todo o sistema, registrando-se o valor em posse de cada empresa, e – a partir do custo de produção quilométrica de cada linha – estipulava-se o quanto deveria ser pago a cada uma das empresas. Se a receita tarifária em posse da empresa fosse maior que o valor a ela devido, ela pagava à METROBEL, caso contrário, recebia. Assim, a METROBEL operava, de certa maneira, uma central de contabilidade e ordens de pagamentos (DIAS, 2023).

A reconfiguração de linhas, frota e forma de remuneração do sistema de ônibus da RMBH só foi possível porque, em uma combinação peculiar, os interesses do governo estadual e municipal não se alinhavam imediata e completamente aos do empresariado de ônibus urbano da região metropolitana naquele momento, e entende-se que essa dissonância ocorreu justamente porque esse empresariado, da forma como existia naquele momento, não era considerado como setor dinâmico ou essencial da economia. Pelo contrário, sua forma arcaica era entendida como um dos maiores empecilhos ao funcionamento da metrópole de então:

Essas mudanças exigiram uma grande força política da empresa concessionária [i.e. a METROBEL], facilitada pelo contexto autoritário da época. [Os empresários entrevistados]

---

<sup>99</sup> Em matéria de jornal da época, afirma-se que o decreto previa fontes extra-tarifárias: “O governador Francelino Pereira assinou ontem à noite deliberação determinando a instituição da Câmara de Compensação Tarifária do Sistema de Transporte por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte, com o objetivo de absorver os custos do serviço. [...] A Câmara terá como fonte principal de recursos as receitas decorrentes da aplicação de publicidade nos ônibus. A Metrobel informou que os recursos serão suficientes para absorver este aumento até o próximo reajuste, previsto para março de 1983” (GOVERNO PERMITE PUBLICIDADE... 1982, p. 5). João Luiz, em entrevista a esta pesquisa, também afirma que inicialmente era essa a concepção: “Eu fiz inclusive o modelo matemático de como é que o sistema funcionaria em diversas situações. [...] Isso porque o modelo que eu fazia preconizava, apesar de não estar disponível no momento, recursos externos, recursos novos. E eu ensaiava, no momento, que nós assumiríamos a publicidade no sistema. Então, os ônibus passariam a ter publicidade na parte de trás, por exemplo, e essa receita não era mais das empresas, era do sistema, da Câmara de Compensação” (DIAS, 2021).

consideram que *numa situação como a atual [1987], de maior abertura política, dificilmente seria viável, em tão curto período de tempo, uma reestruturação que afetasse de maneira tão significativa os interesses cristalizados de considerável número de empresários*. Na época, segundo depoimento de alguns destes, tentou-se embargar várias das medidas da Metrobel, utilizando canais de influência política, sem qualquer resultado prático. Isto confirma, mais uma vez, o forte respaldo institucional e a considerável autonomia decisória da Metrobel, na sua primeira administração (AZEVEDO, CASTRO; 1987, p.92, grifos nossos).

Além disso, a METROBEL se valeu do fato de que, ao assumir a administração do sistema, as concessões a título precário para operação de linhas de ônibus estavam todas vencidas, o que enfraquecia politicamente a posição empresarial. Os empresários que estavam nessa situação poderiam, teoricamente, ver sua atuação no sistema proibida. Esse cenário de “incerteza jurídica” foi mantido até 1984, em benefício das ações do poder público (GOUVÊA, 1992, p. 102). Percebe-se, principalmente entre os empresários da primeira geração, que esse processo de mudança abrupta e a sensação de incapacidade de ação gerou ressentimento, que foi constatado em estudos posteriores:

“Foi uma das transições das piores que eu já passei, porque uma garagem com 120 ônibus, um belo dia nós sentamos, tinha 20! Só uma empresa, 20 ônibus. Agora é começar outra vez. Foi o mesmo que começar de novo, porque nas associações a administração foi para eles [METROBEL] (...) foram sete anos para tentar recompor aqui dentro” (depoimento de empresário – primeira geração) (WATANABE, 1996, p. 116).

O ressentimento da primeira geração informa mais sobre o papel de protagonismo que deixaram de ter na direção de sua própria categoria<sup>100</sup>. Além disso, esclarece alguns aspectos da formação dessa particular elite empresarial do transporte coletivo que, se nesse momento, especificamente, não teve como preservar todos os interesses de seus integrantes frente ao poder público, acabaria por se reorganizar de tal forma nos anos seguintes, a partir da sucessão geracional, que chegaria a capitanear processos nacionais de fortalecimento empresarial.

É bastante evidente, a partir dos relatos, que foi a segunda geração que passou a assumir o controle das empresas nesse período, justamente por dominar aspectos técnicos e administrativos que eram estranhos a seus pais e que poderiam fazer frente ao tipo de planejamento imposto pela METROBEL:

**Otávio Cunha Vieira Filho:** [...] [sobre a primeira geração] Esse pessoal aprendeu na prática a conduzir as coisas, foram empresários bem sucedidos, são homens bem sucedidos nos negócios. Mas não conseguiam compreender muito aquela linguagem mais teórica que começou a aparecer. *Você ouvia falar em taxa de ocupação, quadro de marcha, fator de utilização de mão de obra*. Houve a necessidade, e a segunda geração de BH surge aí nessa época.

<sup>100</sup> Em entrevista para esta pesquisa, João Luiz da Silva Dias também mostra a mesma percepção sobre o momento de embate entre METROBEL e empresários: “Mas isso é só pra mostrar que havia um tipo de confronto ingênuo, no caso, porque o perfil dos empresários era um perfil muito diferente. Eles tinham tido toda uma vivência no período anterior, de crescimento em crise, sempre em crise.” (DIAS, 2021)

[...] esses novos empresários começaram a assumir. Assumi uma turma nova aí. Nós assumimos o sindicato na época, a segunda geração assumiu. O Clésio foi o presidente, ele tinha 27 ou 28 anos na época [Clésio Andrade assumiu a presidência do SETRANSP em janeiro de 1983, aos 30 anos de idade]. Eu era mais velho do que o resto da turma, em 1975 eu estava com 35 anos.

[...] Foi eleição sim [para o processo sucessório no Sindicato]. Eles [a primeira geração] sentiram necessidade de passar o negócio para gente, eles iam nas reuniões da Seplan [Secretaria de Planejamento da Metrobel] e aí escutavam o João Luiz da Silva Dias, aquela turma conversando, e não entendiam nada do que eles estavam falando. Aí eles falaram “oh, esse negócio não é pra nós não.” Eu me lembro que a gente foi em uma reunião na Seplan e o secretário era o Zenilton<sup>101</sup> [Zenilton Kleber Gonçalves do Patrocínio]. O Zenilton chegou e apresentou o plano de reestruturação do transporte, o que eles iam fazer. Falou e mostrou todo o detalhamento do que eles estavam pensando, como que eles tinham que organizar o transporte. E eu me lembro do que o presidente do sindicato na época [Oswaldo Lara, da Viação Vera Cruz, primeira geração de empresários] disse: “*Dr. Zenilton, é o seguinte: esse assunto de hoje, o senhor pode deixar que a gente resolve. Ônibus nós compramos à vista, nós não precisamos de financiamento. Agora, eu preciso que o senhor mande tapar os buracos da cidade, porque isso é que quebra os ônibus.*” Era uma diferença de entendimento, de cultura, que era a olhos vistos, eles mesmos reconheceram. A gente começou a assumir com uma visão ampliada, e aprendemos muito com isso porque começamos a nos envolver, organizamos e “departamentamos” o sindicato igualzinho à METROBEL. Com isso a gente conseguiu evoluir. O empresariado mineiro hoje está espalhado no Brasil todo graças a esse conhecimento adquirido nesse período. Foi um período rico, acredito eu (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

Cabe ressaltar que essa compreensão, da segunda geração de empresários, sobre o processo modernizador da reestruturação, também foi constatada por Fernanda Watanabe, em pesquisa realizada na década de 1990:

“para o empresário, eu diria que foi uma mudança extraordinária, porque foi uma forma de apressar a sucessão nas empresas. (...) com essa reformulação, começou também a reformulação nos sindicatos, nas empresas, houve uma renovação, entraram empresários técnicos (...). O empresário correu atrás, recuperou, tanto recuperou que ele exportou para o resto do país. Os empresários mineiros participam exatamente para aquela renovação de conhecimento de trabalho gerencial. Isso propiciou ao empresário mineiro e ele acabou saindo para quase todos os estados.” (depoimento de empresário – segunda geração) (WATANABE, 1996, p. 116-7).

A cultura empresarial da primeira geração realmente contrastava com uma concepção de gestão moderna que permitisse, por exemplo, otimizar fluxo de caixa, gerenciar pagamentos futuros e contrair dívidas para realizar investimentos. Tome-se, por exemplo, a citada prática de comprar veículos à vista, amplamente difundida entre o empresariado da primeira geração e tida como um valor moral superior. Luciana Amormino e Osias Neves relatam o conflito geracional da Auto Omnibus Nova Suíça a respeito dessa prática:

Em 1979, a empresa fez a maior renovação de frota da sua história. Até então, comprava três ônibus a cada ano, pagando-os à vista ou no máximo em seis ou sete parcelas, mas, conseqüentemente, ficava sem caixa. Daquela vez, a empresa comprou cinco novos ônibus financiados pelo BDMG, que incluía seis meses de carência e 42 meses para pagar, *operação fruto do convencimento de Fábio sobre o pai, pois Flavinho não gostava de assumir dívidas* (AMORMINO, NEVES; 2008; p. 105, grifos meus).

<sup>101</sup> Zenilton Kleber Gonçalves do Patrocínio é arquiteto e urbanista e esteve à frente da Secretaria de Planejamento da METROBEL durante seus primeiros anos. Atualmente, exerce consultoria sobre mobilidade urbana. Infelizmente, apesar de solicitada a entrevista, não foi possível realizá-la.

A necessidade de associação e de mudança da dinâmica cotidiana de trabalho também foi outro fator que “aposentou” a primeira geração:

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** Muitos saíram porque não estavam entendendo, achavam que a mudança era muito radical. Eles não tinham mais muito interesse em permanecer no negócio, e viram uma oportunidade boa de sair. Esses negócios foram vendidos, tinha um preço de mercado pelos ônibus. Quem não estava muito seguro das mudanças aproveitou e saiu. E o modelo que a METROBEL adotou foi de utilizar um único operador nos serviços de linhas, sem interferir nos processos de compra, venda e associação. Eu me associei a quatro empresas porque todos nós queríamos continuar no negócio, então fizemos uma sociedade. *Nesse dia meu pai saiu da empresa, nunca mais entrou nela.* A teoria dele era que ele já tinha tido uma sociedade na vida e que não tinha dado certo. Acho que foi um juramento que ele fez que ele nunca mais ia ter sócio na vida. [...] Meu pai estava com 69 anos. Ele nunca mais pisou na empresa, só pisou quando desmanchamos a sociedade lá em São Luís. *Enquanto a gente teve sócio ele não entrou não* (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

Justamente por compreender que havia uma necessidade de “modernização”, é que cabe ressaltar que, apesar do caráter tecnocrático e relativamente autoritário do processo de mudança, a METROBEL fez sim esforços para facilitar a mudança de gestão também no empresariado, como fornecer cursos de formação:

**Waldemar Araújo:** Havia muita gente [da segunda geração] com curso superior, especialidade com alguma coisa em transportes. Eu mesmo fiz uma especialização em engenharia de tráfego, *foi uma iniciativa do próprio governo na época*, de facilitar e melhorar o conhecimento dos empresários. Então houve um crescimento pessoal, e com isso facilitou muito a modernização do sistema (ARAÚJO, 2021, grifos nossos).

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** Tinha a regência metropolitana, e por isso mesmo conseguiram construir uma estrutura técnica, de pessoal, de todas as áreas. Na METROBEL, eles se preocuparam em tentar oportunizar o crescimento e o entendimento empresarial em uma nova postura. Nessa época, a gente fez cursos na Universidade Federal de Minas Gerais, foram feitos cursos de capacitação na área de transporte para quem já era formado. A gente passou a entender um pouco mais sobre organização da gestão nessa época, e foi a grande mudança que teve do ponto de vista da mentalidade e do pessoal (CUNHA FILHO, 2021).

Assim, a segunda geração estava pronta do ponto de vista técnico e legitimada entre seus pares, do ponto de vista político, para assumir a direção do lado empresarial do processo. No que tange a reformulação de linhas em geral, o processo de transição de linhas radiais para diametrais trazia peculiaridades. A princípio, ela favoreceria, justamente, a concentração de capital pois, em uma situação de fusão de duas linhas radiais em uma linha diametral, a linha radial pertencente à empresa mais forte economicamente seria naturalmente a com maior poder de barganha no processo de compra ou venda. Ao mesmo tempo, os relatos dão conta de que as empresas individualmente não conseguiram se contrapor ao planejamento já estabelecido pela METROBEL, e nem todas as fusões tiveram um bom desfecho:

“Começamos a operar em abril no novo sistema e tínhamos prazo até setembro para operar em conjunto com as novas linhas. A partir de então, ou se associava juridicamente ou comprava um do outro. Caso não houvesse acordo, as linhas seriam colocadas em licitação. De cara,

compramos a linha Renascença [regional nordeste], da Viação Evangelistana, e ficamos com Cercadinho/Renascença. Tentamos negociar e propor uma série de alternativas para a melhoria do Sistema de Transporte, mas a Metrobel não acatou nenhuma” [depoimento de Fábio Cançado] (AMORMINO, NEVES, 2008, p. 112).

Como se quer demonstrar aqui, foi o momento de reformulação do sistema que gerou pressão econômica sobre toda a categoria e alterou a forma como o empresariado se organizou. Waldemar Araújo, que foi vice-presidente do SETRANSP na gestão de Clésio Andrade, explicita que houve um esforço consciente da organização de classe para conseguir se adequar à reformulação de linhas:

**Waldemar Araújo:** [...] Antes, o próprio sindicato tinha um acompanhamento menos exigente, porque havia muitas empresas, e eles cuidavam muito daqueles assuntos do sistema como cálculo de tarifa, conciliar algumas divergências entre linhas. *Naquela época tinha-se um mercado definido, então qualquer mudança afetava o outro.* Era mais ou menos isso. Com o novo sistema, a preocupação na atuação foi muito grande: adequar as empresas, preparar os empresários, buscar somar com a METROBEL para buscar soluções alternativas, alocar de forma que as próprias empresas não tivessem muita perda, etc. Foi exatamente isso – “vamos fundir aqui, troca com essas, troca com a outra, você fica aqui, ele fica ali” – para todo mundo dar continuidade, porque não podíamos perder a experiência que os empresários tinham. Isso foi provado, porque depois Minas despontou no cenário brasileiro, com esse trabalho que começou bairro a bairro (ARAÚJO, 2021, grifos nossos).

Um aspecto central desse processo, menos evidenciado pelas entrevistas do que pelas reportagens de jornal e pelo próprio contexto da época, é que a transição geracional foi também uma retomada da capacidade de influenciar politicamente as decisões sobre a gestão do sistema de transporte coletivo. A liberdade tácita que o empresariado possuía de definir os parâmetros operacionais, em especial o dimensionamento da frota e o quadro de horários, havia sido subitamente retirada a partir da Câmara de Compensação Tarifária e a imposição de uma remuneração por serviço prestado, acompanhada por um aparato institucional com capacidade de gestão e fiscalização. O cotidiano de operação política ao qual a primeira geração havia se acostumado desaparecera, e caberia à nova geração redescobrir os parâmetros e formatos pelos quais a influência política poderia se efetivar, é o que se debaterá no restante deste capítulo.

#### **4.2.1. Empresários e METROBEL em transições de gestão**

Apesar do contexto narrado, principalmente pelos empresários de ônibus, de rigidez do planejamento técnico da METROBEL em relação às linhas de ônibus e ao empresariado, é necessário pontuar algumas questões que amenizaram essa postura. Em primeiro lugar, apesar de aventar a possibilidade de licitação caso as empresas não chegassem a um acordo sobre a operação do sistema, e utilizar-se do fato de que a legalidade contratual para operar estava

vencida, é fato também que a METROBEL reconheceu como de direito todas as autorizações de operação a título precário que compunham o sistema anteriormente. A METROBEL poderia, se assim o quisesse, licitar todo o sistema de transporte coletivo a partir do zero, justamente se valendo das condições jurídicas daquele momento<sup>102</sup>. Esse reconhecimento do “direito prévio” à operação dos empresários que já atuavam é também corroborado pela capacitação técnica que foi fornecida à categoria. Fez parte da visão do órgão público a manutenção e modernização do empresariado local de ônibus, em detrimento de sua substituição. Essa foi a postura mais pública que a administração assumiu nesse momento. Além dela, houve também relações entre empresários de ônibus e políticos que passaram ao largo dos arranjos legais, com o propósito de mútuo beneficiamento em detrimento dos interesses públicos. Esse tipo de relação, por sua natureza, é mais difícil de identificar. Em sua entrevista, Clésio Andrade forneceu um relato inédito de uma dessas relações:

**Clésio Andrade:** Ah, embate foram muitos, né. [...] Com os dois [poder público e com os empresários da primeira geração]. Com a própria METROBEL foi um embate muito grande naquele momento. A cultura dos antigos [empresários] tinha me aceitado, a gente ficava naquele meio termo, então houve muito embate. Na hora que veio a mudança para mim, para nós. Inclusive, teve um dia que nós, o pessoal mais jovem, paralisamos o ônibus um dia naquela época, que eu não sei se está registrado.

[...] Nós tiramos [de circulação] os ônibus por um dia. O Tancredo [Neves] foi eleito governador, e teve [teria] um aumento de tarifa em setembro [de 1982], o Francelino [Pereira, governador até então] seguiu o aumento por causa da eleição. Quando ele perdeu, ele falou que ia deixar isso pra estourar o Tancredo, ou seja: o Tancredo ia assumir em março [de 1983], naquela época não era em janeiro, e o Francelino entendeu que ia deixar isso pra estourar em cima do Tancredo. Naquele momento ali, nós fizemos algumas conversações, *fomos também no pessoal do Tancredo, conversamos muito*. Vou te falar a verdade, eu não tenho receio de te falar isso não: no grupo do Tancredo, o pessoal chegou à conclusão de que era melhor parar. [A equipe do Tancredo disse] “Cês param.” Aí eu falei: “Olha, mas aí vai intervir nas empresas todas.” Veio um recado que falaram que foi do Tancredo, dizendo o seguinte: “*Não, pode falar com eles que pode parar, que depois eu devolvo*”. Ele queria que fizessem a pressão no Francelino, e funcionou, porque o Francelino teve que dar o aumento de tarifa e tirou o Tancredo dessa situação. Você pode contar em primeira mão o que eu estou te contando, nunca contei isso (ANDRADE, 2021, grifos nossos).

Isto é, Clésio Andrade relatou um acordo entre o futuro governo do estado e a categoria de empresários de ônibus da Região Metropolitana que autorizou, ou foi conivente, um *lockout* no sistema de transporte coletivo da cidade. A paralisação patronal se deu de tal forma que transferiu o ônus do aumento tarifário para o governador em fim de mandato, em detrimento do governador eleito. Os fatos, entretanto, como toda história que envolve reajustes tarifários, ganham vários contornos de disputas de interesses políticos e econômicos e não são exatamente

<sup>102</sup> **Otávio Vieira Cunha Filho:** “Eu acho que essa situação foi bem resolvida porque a METROBEL não falou que ia licitar tudo. Primeiro ela fez um arranjo. Ela foi estruturando o negócio, de forma bem pensada. Muita coisa se criou naquela época.” (CUNHA FILHO, 2021)



como narrados por Andrade. Francelino Pereira<sup>103</sup>, governador em 1982 indicado pelo regime militar, era ligado ao candidato a sua sucessão Eliseu Resende, Ministro dos Transportes, candidato do Partido Democrático Social (PDS) e representante do Governo Federal. Por meio de um dos membros do conselho metropolitano, Gil César Moreira de Abreu, o governo então buscou – também a partir do uso da mídia – segurar qualquer reajuste tarifário para, assim, favorecer eleitoralmente o candidato do regime. João Luiz da Silva Dias, então presidente da METROBEL, relatou assim a nós este fato em entrevista:

**João Luiz da Silva Dias:** O Eliseu Resende, que era candidato ao governo do Estado, tinha sido Ministro [dos Transportes] lá em Brasília, e tinha um cara que era ligado a ele no conselho, tinha sido o diretor da EBTU, Gil César Moreira de Abreu. Toda reunião do nosso conselho era gravada, taquigrafada e depois transcrita na íntegra. Veio uma reunião do conselho em que o Gil César pediu para desligar o gravador, pediu licença para as meninas que ficavam fazendo anotações, e veio falar que o Eliseu não admitia o reajuste de tarifa (DIAS, 2021).

Em meio à implantação do PROBUS e da Câmara de Compensação Tarifária, que traziam ganhos de eficiência e mudavam a forma de remuneração do sistema, argumentou-se que os empresários não necessitavam de um reajuste naquele momento para garantir seu equilíbrio econômico-financeiro. Na mesma entrevista realizada para esta tese, João Luiz da Silva Dias relata que depois do episódio de pressão externa para o não reajuste, a solução foi utilizar recursos de investimentos da METROBEL como forma de remuneração na Câmara de Compensação Tarifária:

**João Luiz da Silva Dias:** quando teve esse lance eu falei: “Olha, mas não é possível você não dar reajuste, nós estamos contrariando nossa própria convicção.”. Nós saímos com o projeto da Câmara de Compensação, e nós tínhamos os recursos de investimento. Aí nós falamos: “Nós bancamos o déficit no sistema, e aí passadas as eleições nós vamos fazer o reajuste de forma que reponha o recurso nosso da METROBEL, que era recurso de investimento.”. É como se o usuário, futuramente, estivesse pagando uma coisa que ele está pagando a menos agora. Então, não há fraude. E nós esperamos que o sistema ajuste (DIAS, 2021).

De fato, o jornal Estado de Minas primeiro noticia que a implantação da CCT impediria os reajustes naquele ano<sup>104</sup>, para no dia seguinte publicar entrevista com João Luiz da Silva Dias declarando que as passagens poderiam, sim, subir<sup>105</sup> e, dois dias depois, publicar entrevista com Gil César declarando que a CCT garantiria tarifas baixas<sup>106</sup>, algo que, do ponto de vista

<sup>103</sup> Francelino Pereira (1921-2017) foi deputado federal por Minas Gerais entre 1963 e 1979, governador do estado entre 1979 e 1983 e senador pelo estado entre 1995 e 2003. Curiosamente, Clésio Andrade viria a ser primeiro suplente na chapa de Francelino Pereira, quando este foi eleito para o Senado Federal por Minas Gerais, em 1994.

<sup>104</sup> “Passagens não terão reajuste esse ano” era a manchete na capa do Estado de Minas de 09/09/1982, com a matéria no miolo com a manchete “Governo permite publicidade nos ônibus e passagens não aumentam.”

<sup>105</sup> “Passagens podem subir este ano” e “Metrobel admite elevar tarifas do transporte coletivo ainda este ano” foram a manchete de capa e de miolo do Estado de Minas em 10/09/1982.

<sup>106</sup> É publicada uma entrevista de meia página com Gil César com o título “Câmara de Compensação, a garantia de preços baixos no transporte” em 12/09/1982

estritamente técnico, é possível. Tancredo Neves e o PMDB, por sua vez, durante a campanha eleitoral buscaram deslegitimar a METROBEL e seus instrumentos:

O senador Tancredo Neves, candidato do PMDB ao governo de Minas, aplaudiu ontem, em telefonema dado do município de Nanuque, onde se encontrava em campanha, o editorial “Demasia intolerável”, publicado na primeira página da edição de ontem [21/09/1982] do ESTADO DE MINAS, prometendo que, se eleito, fará uma revisão na sistemática de atuação da Metrobel [...] Ressaltando o caráter autoritário da cúpula dirigente da Metrobel [...] explicou que “mais esses poderes conferidos aos tecnocratas da Metrobel bem sintetizam e deixam claros sua completa desvinculação da opinião pública, que procuram ignorar por completo.” [...] O deputado Hélio Garcia, candidato a vice-governador do PMDB [...] também se solidarizou com o ESTADO DE MINAS “que conseguiu com clareza definir o autoritarismo e falta de habilidade da Metrobel para tratar com os assuntos que dizem respeito à iniciativa particular e ao povo” (SENADOR APLAUDE EDITORIAL, 1982, p. 5).

Após ser eleito, entendendo ser necessário um reajuste tarifário e buscando evitar seu custo político, Tancredo Neves, segundo o relato de Clésio Andrade, acabaria por consentir na articulação de um *lockout* como forma de pressionar o governante em fim de mandato. Como o relato de Clésio Andrade apresenta um fato de grande relevância para esta pesquisa, foi necessário cotejá-lo com outras fontes factuais. Em mensagem que nos foi enviada, João Luiz da Silva Dias afirmou não se recordar de uma paralisação ou de aumento extemporâneo da tarifa (DIAS, 2023), mas, como se viu, admitiu em entrevista que houve pressão para o não-reajuste de tarifa durante o período eleitoral. Como a literatura secundária não aborda esse fato (e.g. FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996), buscou-se levantar reportagens de jornais coevos. De fato, não houve aumento tarifário em setembro ou outubro, durante o período eleitoral. A medida só é anunciada no dia 23 de novembro – apenas 8 dias depois das eleições para o executivo estadual e das casas legislativas, e apenas 4 dias depois de confirmada a vitória de Tancredo Neves – estipulando um reajuste para as tarifas entre 40% e 75%, a depender da linha. As justificativas foram a baixa rentabilidade da publicidade e o aumento dos custos dos insumos, para a reportagem de então:

João Luiz nega que os preços das passagens tenham sido congelados até agora com objetivos eleitoreiros. Segundo ele, “o que aconteceu foi uma mudança das datas de concessão dos reajustes para que eles coincidissem o máximo possível com o aumento do salário mínimo da população” [...] **o aumento já vinha sendo pago desde 1º de setembro através da Câmara de Compensação** (TARIFA DE ÔNIBUS..., 1982, p.5, grifos nossos).

Apesar da declaração do então presidente da METROBEL, é evidente, a partir dos fatos revelados nesta pesquisa, que o não repasse do reajuste tarifário para a população teve propósitos eleitorais. Afinal, pelo instrumento da Câmara de Compensação Tarifária, o reajuste já estava sendo pago, inclusive com recursos de investimento da METROBEL, desde setembro.

Este fato, que também está no contexto mais amplo narrado na declaração de Clésio Andrade, entretanto, não se configura como as circunstâncias narradas de ameaça de *lockout* para forçar um aumento tarifário, pelo menos não de maneira pública. Haverá, assim, outros momentos de reajuste tarifário antes da posse de Tancredo Neves em que a pressão dos empresários se mistura às disputas políticas da transição de poder.

Em fins de dezembro de 1982, surgem rumores na imprensa de que a tarifa de ônibus poderia novamente ser reajustada:

Tudo indica que vamos ter, logo no início do ano, passagens de ônibus e corridas de táxis a preços mais elevados. Neste sentido, o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Belo Horizonte e o Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos já dirigiram ofícios à Metrobel, assegurando que não é possível continuar operando com as tarifas em vigor [...] No Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo, George Poriche [porta-voz da categoria] assegura “De acordo com o novo sistema tarifário adotado em Belo Horizonte, compete-nos encaminhar um pedido de revisão de tarifas à Metrobel (o que foi feito hoje) porque os preços das passagens são fiados de acordo com o custo de produção. Se as empresas são obrigadas a gastar mais para aquisição de óleo diesel, é claro que o custo de produção sobe. Mas isto agora fica a critério da Metrobel. Não sabemos se ela vai conceder o reajuste [...] E, se o der, não sabemos a partir de quando vai vigorar” (ÔNIBUS E TÁXIS..., 1982, p. 5).

Nesse aumento extemporâneo, não há ainda nenhuma indicativa de pressão empresarial para além dos trâmites burocráticos tidos como “normais”. O reajuste foi concedido dois dias depois sem muitos esclarecimentos à população:

O primeiro dia do ano trouxe uma surpresa desagradável para a população de Belo Horizonte e da Região Metropolitana: o novo aumento das passagens de ônibus, pouco mais de um mês depois do reajuste do dia 24 de novembro. Quem saiu às ruas foi surpreendido pelo aumento, que não foi comunicado previamente [...] Ontem, o presidente da Metrobel, João Luiz da Silva Dias, localizado em sua residência, explicou os motivos do aumento. Segundo ele, o novo reajuste se deveu ao aumento do preço do óleo diesel, autorizado na semana passada pelo Conselho Nacional do Petróleo. “Aumentamos as passagens numa média de 10% para atender à nova realidade criada com o aumento do óleo diesel.” [...] O diretor-presidente afirmou que a decisão para o novo aumento das passagens foi tomada na tarde do dia 30, quinta-feira, embora nenhum comunicado a respeito do assunto tenha sido enviado aos órgãos de comunicação da cidade. A falta de um comunicado prévio [...] não foi esclarecida pelo representante da Metrobel. (PASSAGENS MAIS CARAS..., 1983, p. 4).

Com o contexto inflacionário da época levado em consideração<sup>107</sup>, o aumento de 10%, ainda que impacte diretamente o usuário e que tenha sido realizado sem aviso prévio, não seria, ainda, o principal reajuste buscado pelos empresários. Assim, os desdobramentos de pressão econômica e política levantados por Clésio se darão somente nos últimos 20 dias do governo de Francelino Pereira. Já no dia 26 de fevereiro de 1983, começam os rumores de que a

<sup>107</sup> A inflação registrada no Brasil em 1982 foi de 99,7% e em 1983, de 211% (GIAMBIAGI et al, 2005, p. 403), com índices mensais na casa dos 8% a 19%.

passagem poderia aumentar no dia 1º de março<sup>108</sup>. Diante dessa possibilidade, representantes de bairros da região do Barreiro, acompanhados de vereadores de esquerda, protestam e pressionam em frente à sede da METROBEL, durante a reunião do Conselho Deliberativo, conseguindo assim o compromisso de que o reajuste seria suspenso e debatido entre os representantes do governo Francelino e o governo Tancredo:

João Luiz da Silva Dias informou que o Conselho Deliberativo do órgão se reuniu sexta-feira para discutir o aumento, chegando à conclusão de que nada pode ser decidido agora, sem que haja um consenso entre o governo que sai e o governo que entra em 15 de março. [...] Ao final da reunião, os representantes das associações [de moradores] consideraram uma vitória do povo o fato de, pelo menos a partir de hoje, os preços não serem majorados: “O aumento viria mesmo, conforme fomos informados. Mas, agora, pelo menos, a Metrobel não tem como dar o aumento e terá que aguardar a nossa comissão. A mobilização vai aumentar e é necessário que todas as associações participem da reunião de quinta-feira.” Disse Jelzito Almeida, da Comissão de Moradores do Vale do Jatobá (PROTESTOS. E A..., 1983, p. 5).

Isto é, tomando-se o contexto a partir do valor de face que a reportagem repassa, na disputa política pelo reajuste tarifário, os movimentos populares haviam saído na frente. Assim, diante deste fato e tendo em vista o início de governo que se aproximava, é possível levar em consideração a declaração de Clésio Andrade de que a gestão Tancredo Neves teria pedido aos empresários de ônibus para que fizessem pressão econômica ainda na gestão Francelino, para que não assumissem o governo com a necessidade de conceder um aumento tarifário. Essa pressão, entretanto, não se deu via o narrado *lockout*, especificamente, e sim com ameaças de demissão em massa que, no limite, levariam à greve dos trabalhadores e à paralisação da operação do sistema, em uma espécie de “*lockout* indireto”. Em 3 de março de 1983, o jornal Estado de Minas noticia a seguinte reportagem:

A demissão de mais de 40 trabalhadores, estando prevista para hoje a dispensa de outros, foi denunciada, ontem, pelo presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Belo Horizonte e Contagem, José Teodoro Guimarães [...] [a categoria foi] à Câmara Municipal solicitar apoio dos vereadores no sentido de se impedir que os donos de empresas de ônibus ***cumpram o que prometeram: reduzir o número de veículos e, conseqüentemente, de mão-de-obra, caso a Metrobel não lhes dê o reajuste nas passagens de ônibus, que deveria entrar em vigor a partir de 1º de março.*** [...] “O clima está tenso e esperamos que os donos de ônibus cumpram o seu dever. Na reunião, hoje à tarde, resolvemos apoiar a diretoria do sindicato e vamos aguardar decisão da assembleia a ser realizada na próxima quarta-feira. Se até lá a situação não se alterar, ***a proposta será a greve.*** Mas, como as empresas já começaram as dispensas, não sabemos o que poderá acontecer.” Disse Cordel Pinheiros, um dos líderes dos motoristas e trocadores (CONCESSIONÁRIOS JÁ DEMITEM, 1983, p.5, grifos nossos).

No dia seguinte, já se noticia que mais de 1.200 avisos-prévios de demissão haviam sido expedidos pelas empresas de ônibus (CONCESSIONÁRIO JÁ EXPEDIRAM..., 1983, p. 5), o SETRANSP, já presidido por Clésio Andrade desde o início do ano, publica nota nos jornais

<sup>108</sup> TARIFAS DE ÔNIBUS PODEM SUBIR NA 2ª, 1983, p. 5

afirmando que “todos os esforços” estavam sendo feitos para manter a regularidade do serviço, que a tarifa cobrada ao público não precisaria, necessariamente, aumentar, desde que a remuneração realizada pela CCT aumentasse, que as demissões eram para “racionalizar os custos operacionais das empresas” e que toda a responsabilidade da situação era da METROBEL (COMUNICADO AO PÚBLICO..., 1983, p. 5). A ameaça de *lockout* estava clara, ainda que travestida por instrumentos econômicos “legítimos” de racionalização da operação. Os *lockouts* empresariais sempre foram um dos expedientes utilizados pela categoria para pressionar por aumento tarifário. Apesar de ser considerada prática contravenativa no artigo 722 da Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943), e depois crime contra a organização do trabalho pela Lei de Greves do regime militar (Lei 4.330, de 1º de junho de 1964), para finalmente ser vedada pela atual Lei de Greves, de 1989 (Lei 7.783, de 28 de junho de 1989), em outros momentos da configuração do transporte coletivo essa prática era explicitada pela imprensa local e pelos próprios empresários<sup>109</sup>.

O desdobramento efetivo desse caso é que, dois dias depois do comunicado ao público, a METROBEL afirma que não aceita pressões e que só discutiriam o reajuste em uma situação de normalidade do sistema. Os empresários aparentemente cedem e anulam os avisos prévios (METROBEL NÃO ACEITA..., 1983, p.5). Três dias depois do ocorrido, a METROBEL reafirma que não haverá reajuste e que este só aconteceria se fosse negociado com a Assembleia Legislativa e a Câmara Municipal. A mesma reportagem indicava que os rodoviários, apesar de não terem sido demitidos, não receberam o reajuste salarial, e que as empresas continuavam a pressionar por demissões ou reajuste tarifário:

“a atitude das empresas, de pagar a primeira semana de março sem o reajuste contribuiu para acirrar os ânimos dos trabalhadores, cuja reação é imprevisível.” Theodoro Guimarães [presidente do Sindicato dos Rodoviários] disse também que a “categoria de trabalhadores vem sendo usada pelos concessionários para pressionar a Metrobel” (METROBEL REÚNE COMISSÃO..., 1983, p. 5).

No dia seguinte, 9 de março, entretanto, já há o anúncio de que haverá reajuste tarifário, só não se sabia quando, com a declaração de vereadores e deputados afirmando que as casas legislativas não tinham responsabilidade sobre a questão (TARIFA DE ÔNIBUS..., 1983, p. 5). Finalmente, no dia 10 de março, o reajuste de 35% do valor das tarifas para o sistema é anunciado (TARIFA DE ÔNIBUS SOBE... 1983, p. 5), portanto, ainda no governo Francelino

---

<sup>109</sup>Veja por exemplo a ameaça de *lockout* em fevereiro de 1957, assim noticiada pela imprensa: “Aumento de 15 por cento nas passagens ou *lock-out*. Os concessionários apresentarão hoje o *ultimatum* ao prefeito. Caso não sejam atendidos, a cidade ficará sem transporte a partir da zero hora de amanhã.” (AUMENTO DE 15..., 1957, p.1)

Pereira. No dia 29 de março, João Luiz da Silva Dias deixa a presidência da METROBEL e a transmite para Sérgio Ladeira Furquim Werneck (METROBEL TEM NOVA..., 1983, p. 5).

Esse longo desvio exploratório sobre fatos ocorridos nos anos de 1982 e 1983 cumpre alguns objetivos nesta pesquisa. Em primeiro lugar, demonstra em detalhes os bastidores dos processos de pressão política para a gestão da operação e dos preços do transporte coletivo. Esse cenário nos parece aqui mais evidente por podermos observá-lo 40 anos depois, com o depoimento de alguns dos atores-chave envolvidos nas questões, em oposição à opacidade das decisões públicas contemporâneas. O tumultuado e tortuoso processo de abertura democrática pelo qual passava o país também tornou essas negociações mais difíceis. É possível argumentar que para Tancredo Neves, primeiro governador mineiro eleito pelo voto popular em 17 anos, era fundamental garantir o apoio popular também a partir das condições cotidianas de vida material. O mesmo raciocínio se aplicava para os representantes do regime em distensão que relutaram na saída do poder e que faziam o possível para dar a impressão de que mereciam permanecer pelo voto da população.

Em segundo lugar, o episódio ilustra algo que é crucial para a compreensão do setor do empresariado de ônibus urbano e um dos principais motivadores desta pesquisa: a responsabilidade central que o transporte de passageiros possui no funcionamento cotidiano da cidade, conferindo aos seus operadores – trabalhadores e donos dos meios de produção – um poder muito alto de barganha. Há uma potência muito grande na ameaça de paralisação – sobre o poder público, a população e outros setores econômicos – de maneira que a capacidade política desses atores nem sempre é proporcional ao seu peso econômico, em termos de receita e participação na vida econômica do segmento propriamente dito. Em outras palavras, o papel viabilizador do produto do trabalho da cidade que o transporte coletivo tem é maior e muito mais importante do que a renda que a atividade confere ao empresariado do setor cotidianamente. Perceber como isso é relevante e usar esse potencial de forma organizada, mas evitando sanções da justiça, foi e infelizmente continua sendo um dos grandes trunfos do empresariado belo-horizontino ao longo das décadas. A desconstrução desse poder e a retomada da capacidade pública sobre a operação dos transportes e seus rumos cotidianos, por outro lado, é o desafio dos gestores e dos movimentos sociais comprometidos com a equidade na mobilidade urbana.

Por fim, o episódio narra uma das primeiras atuações concertadas dos empresários de ônibus durante a presidência sindical de Clésio Andrade. A comunicação pública realizada em março

de 1983, que buscava lhes eximir de responsabilidade sobre a possibilidade de greve, ao mesmo tempo em que, como declarado, havia uma articulação de bastidores para viabilizar um *lockout* não assumido, a partir da pressão dos próprios trabalhadores rodoviários ameaçados de demissão. Essa postura foi o seu cartão de visitas e que conduziu o início da carreira pública de Clésio, que nos dez anos seguintes terá capitaneado a criação de uma federação estadual de empresas de passageiros de ônibus, a criação de uma representação nacional dos empresários de ônibus e assumido a presidência da Confederação Nacional dos Transportes, na qual permanecerá pelos 26 anos seguintes, e criado seu equivalente do setor no chamado sistema “S”<sup>110</sup>.

A atuação de Clésio e do empresariado, a partir de então, abre, para nós, uma divergência de interpretação com a literatura que trata da METROBEL (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996; AZEVEDO, CASTRO, 1987 e GOUVÊA, 1992), que costuma estabelecer que as mudanças realizadas na década de 1980 modernizaram completamente o empresariado. Se por um lado há, incontestavelmente, uma modernização na forma de administrar as empresas e na efetividade e eficiência do sistema de transporte coletivo, por outro, as relações sociais que balizam o sistema não são profundamente transformadas. A METROBEL representa uma das últimas manifestações do arranjo tecnocrático que estruturou a burocracia mineira. Com uma concepção de modernização exógena, a partir das estruturas hierárquicas estatais, e sem a participação direta, no momento do planejamento, nem da população e nem do setor empresarial, o controle que se buscou exercer sobre o transporte parece escorrer como um líquido entre os dedos de uma mão que busca agarrá-lo. É justamente a sensação de insuficiência do serviço, e uma percepção da forma autoritária como foi implantado, que os agentes políticos que protagonizavam a abertura democrática mobilizaram na população. Contraditoriamente, a pressão para a democratização da METROBEL a tornará mais distanciada dos parâmetros operacionais e burocráticos por ela mesma estabelecida e mais afeita às interferências pessoais dos empresários.

Essa é a avaliação, também, de João Luiz da Silva Dias, em texto escrito treze anos depois do fim de sua gestão à frente do órgão:

---

<sup>110</sup> Hoje, o sistema S é composto por 9 entidades paraestatais, por ordem de fundação: Serviço Social da Indústria (SESI) e Serviço Nacional de Aprendizagem da Indústria (SENAI), vinculadas à CNI; o Serviço Social do Comércio (SESC) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio (SENAC), vinculados à CNC; o Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas (SEBRAE), que é autônomo; o Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR) vinculado à CNA; o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) vinculados à CNT; e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo (SECOOP) ligado ao Sistema Cooperativista Nacional.

Belo Horizonte assistiu, e este é o termo, sufocada pelo seu crescimento desordenado, a uma intervenção profunda, no ocaso do regime autoritário.

Toda a repulsa à opressão totalitária contaminou a oposição à Francelino Pereira, independente do mérito do que se fazia. Ironicamente, a um governo com um secretário como Paulo Haddad que, com seu passado pela esquerda católica, só chegara ao governo com Israel Vargas, pelas mãos fortes de Aureliano Chaves. Paulo Haddad tentou introduzir o método participativo como modelo de gestão.

A METROBEL, no curto período de trinta e três meses de nossa gestão, revolucionária, fez mais de duzentas reuniões com a comunidade, desde os mais distantes bairros da periferia até os bairros da zona sul, como Serra, São Pedro, Santo Antônio e Gutierrez. Embalde. Ficou a imagem de uma empresa autoritária, pela falta de sustentação política de seus projetos, na medida em que a base partidária do governo estaria confrontada em seus interesses pelas intervenções. E aí a infelicidade nos governos que se sucederam. Substituíram os governos ditos tecnocráticos pela distribuição eleitoreira e pela ausência de projetos administrativos (DIAS, 1996, p. 4).

Apesar de mencionar as reuniões com a comunidade como uma inovação, é forçoso constatar que as grandes reestruturações do sistema foram elaboradas e validadas apenas entre os pares do planejamento técnico. Nesse sentido, é possível dizer que a METROBEL e sua história representam uma situação paradoxal que a própria estrutura política daquele momento não poderia, por si só, superar. O modelo de planejamento longamente gestado em Minas Gerais durante as décadas anteriores, e levado a uma perspectiva autoritária a nível nacional durante a ditadura civil-militar, não conseguiria sozinho incorporar a participação popular em sua essência. A crise econômica e política do modelo de desenvolvimento protagonizado pelo Estado levou, de roldão, as práticas e metodologias de planejamento consigo. Contraditoriamente, o que ocupará o vazio deixado pela tecnocracia serão práticas e relações orientadas pela perspectiva casuísta do patrimonialismo.

Gradativamente, o SETRANSP busca retomar sua influência pessoal sobre administradores e sua capacidade de incidir em decisões de gestão, como se verá a seguir. Do ponto de vista das relações trabalhistas, ainda que os empresários da segunda geração tenham um maior distanciamento sobre a operação cotidiana do transporte, ainda estão preservadas – como se argumentou no capítulo três – relações de paternalismo, com favorecimento e punições, mediadas por laços pessoais de lealdade e ameaças de exclusão do mercado de trabalho. Além disso, o empresariado também buscará por meios formais e “modernos” evitar a conquista de direitos trabalhistas por parte dos rodoviários, como se verá no capítulo seguinte. Finalmente, a “modernização” faz com que a relação com o usuário se transforme no sentido de que suas reclamações e ressentimentos passem a ser direcionadas mais ao órgão gestor do que à empresa, que, convenientemente para o empresariado, passa a ser vista como apenas um ente regulado do sistema. É possível que essa relação é a que mais se “modernizou” no sentido de deixar de ser personalista, em benefício, nesse caso, justamente do empresariado que não sofre mais a



cobrança direta e nominal pelas eventuais precariedades. Assim, relatos como o feito pelo empresário João Lopes de Andrade – alguém que, argumentamos, ainda pode ser considerado um dos remanescentes da primeira geração – são cada vez menos frequentes:

**João Lopes de Andrade:** Os passageiros todos sabiam que eu era dono da Zurick. Eles me cumprimentavam, elogiavam, conversavam comigo. [Sobre ter uma relação boa com a população do bairro Cabana do Pai Tomaz, bairro de baixa renda da região oeste de Belo Horizonte] Demais da conta. Eu chego lá e o pessoal todo me rodeia para conversar. Quando eu voltar com uma empresa lá, porque hoje eu não tenho nada na Zurick: “Volta para cá, João. A empresa acabou, ela tá suja!” As minhas empresas são limpas. Se você vier na garagem aqui, eu limpo mesmo (LOPES DE ANDRADE, 2021).

Atualmente, é possível dizer, a partir do senso comum, que a maioria dos empresários de ônibus é anônima para os passageiros. Delegando a representação de seus interesses para o Sindicato, o empresário se não mais recebe hipotéticos elogios de populares, também não recebe cobranças. No capítulo três mencionamos o relato de uma liderança popular citando o fornecimento de ônibus, por parte do empresário dono da empresa Viação Vera Cruz, para atividades comunitárias dos moradores do bairro Conjunto Taquaril. Depois da licitação de 2008, segundo a mesma liderança, não houve mais relações pessoais de diálogo com o proprietário da empresa:

**Edneia Aparecida de Souza:** quando o Pimentel [Fernando Pimentel, PT] foi eleito prefeito da cidade mesmo, a gente já não tinha mais o mesmo diálogo com as empresas de transporte aqui. Não sei o que foi feito não, mas acho que abriram para outras empresas virem explorar o transporte, acho que teve uma discussão dessa, eu não participei. Aí entrou um monte de consórcio de empresa, e deixou de ter a empresa do seu Ildeu [Ildeu Lara, proprietário da viação Vera Cruz]. Um monte de nome de empresa que a gente não conseguia nem saber onde ficavam os escritórios para ir fazer os pedidos. A gente mandava fax pedindo, e a resposta sempre foi negativa, nunca mais conseguimos. Pra nada, absolutamente nada, a gente não conseguiu (SOUZA, 2021).

Todo esse cenário de transição geracional, assim, compõe para nós um clássico caso de modernização conservadora, no qual os mecanismos que favorecem a acumulação de capital se desenvolvem, enquanto as relações sociais de poder permanecem atrasadas, sem mediação formal e pública, favorecidas pelo patrimonialismo e pelo paternalismo.

### 4.3. O empresariado pós-1982

O reajuste tarifário de março de 1983 já era previsto burocraticamente. A movimentação empresarial para obtê-lo, em confronto com o quadro diretor da METROBEL de então, vai ser o indicativo da postura que a nova diretoria do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte irá assumir. Pelos depoimentos coletados, pode-se compreender

que, ainda em 1982, durante os primeiros meses de implantação do PROBUS, a segunda geração de empresários já havia assumido a direção de fato dos rumos da categoria. Em 1983, com a posse de Clésio Andrade e Waldemar Araújo, os jovens empresários ganhavam reconhecimento de seus predecessores e assumiam a direção de direito também.

A METROBEL também passava por mudanças, e o novo presidente, Sérgio Werneck, demonstraria menos firmeza na condução das mudanças propostas para o sistema de transporte coletivo. Pode-se aventar que uma das razões para isso advenha do fato de que Werneck não participou do nascimento e montagem do aparato burocrático que culminou na METROBEL de 1982, com o PLAMBEL e a condução de inúmeras pesquisas de campo. De qualquer forma, o trânsito com a nova burocracia do governo Tancredo Neves, como relatado aqui, já indicava maior flexibilidade e acesso do empresariado à burocracia. Azevedo e Castro (1987) relatam que:

A segunda administração [...] é também um momento em que ela claramente perde muito da autonomia que tivera no período imediatamente anterior. Por iniciativa do governo estadual, a Metrobel foi muitas vezes levada a tomar decisões e implementar políticas que, pelo menos na lógica da manutenção do equilíbrio financeiro do sistema, provavelmente não seriam postas em prática (AZEVEDO, CASTRO; 1987, p. 96)<sup>111</sup>.

Nos anos seguintes, Sérgio Werneck seria eleito deputado constituinte pelo PMDB de Minas Gerais e atuaria como uma das pontes de ligação do empresariado de ônibus com o governo federal<sup>112</sup>. É pontuado que sua postura de não enfrentamento ao empresariado foi levada em consideração para sua viabilização política (GOUVÊA, 1992, p. 127). A METROBEL, nesse contexto, tem parte das suas atribuições definitivamente esvaziadas por uma reforma administrativa ao final de 1983 (MINAS GERAIS, 1983). Ronaldo Gouvêa pontua que:

A criação da Secretaria de Estado dos Transportes, no final de 1983, à qual a METROBEL passou a se subordinar, veio a consolidar uma fase em que a Empresa desenvolveu apenas pequenos projetos, de cunho mais eleitoreiro, bem como uma prática de atendimento do tipo clientelista. [...]

A Secretaria dos Transportes nunca apresentou vitalidade, fortalecendo a tese de que fora criada apenas para cumprir compromissos políticos e ampliar o leque de apoio ao então Governador Tancredo Neves. A desativação da Secretaria na administração seguinte, Governo Newton Cardoso, não causou, pois, nenhuma surpresa. Ao longo de seus poucos anos de existência efetiva, a Secretaria nunca conseguiu realmente exercer controle sobre o DER-MG, ou mesmo sobre a METROBEL (GOUVÊA, 1992, p. 125-6).

<sup>111</sup> Nos parece que os autores se referem à superestimativa de frota em operação para aumentar a remuneração devida aos empresários, uma vez que a Câmara de Compensação Tarifária preconizava essa cobertura financeira do sistema (DIAS, 2021)

<sup>112</sup> “No dia seguinte ao da fundação da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano, o presidente Sarney já recebia a Diretoria da nova entidade, levada pelo deputado constituinte Sérgio Werneck (PMDB), ex-presidente da Metrobel, de Belo Horizonte.” (ASSOCIAÇÃO DO TRANSPORTE., 1987, p.7)

Em reportagem sobre o sistema de ônibus Belo Horizonte em abril de 1984, a revista Transporte Moderno afirmou o seguinte em relação à METROBEL, adicionando mais um indício de seu esvaziamento operacional:

Alguns empresários preferem dividir sua convivência com o órgão público [METROBEL] em dois períodos: de 80 a 83 como o da era arbitrária, onde sequer eram ouvidos, e o de 83 para cá, como a era da abertura lenta e gradual (A CÂMARA AINDA..., 1984, p. 14).

A reestruturação empresarial que decorreu da mudança das linhas do sistema de ônibus virou uma grande oportunidade de modernização e capitalização para o empresariado que permaneceu operando. Apesar de não poder ser aferido por meio da mesma metodologia utilizada para o período 1950-1979, todos os relatos e documentos levantados apontam uma redução de cerca de 25% do número de empresas em operação, com um aumento de frota média ligeiramente menor que esse valor, uma vez que houve ganho de produtividade com a racionalização das linhas<sup>113</sup>. Além de gerir uma atividade a partir do seu custo de produção e não mais de sua receita, muitos desses empresários se viram atuando em sociedades. Para nos atermos aos empresários cuja trajetória a pesquisa está apresentando, temos, conforme mencionado anteriormente, que a Viação Zurick, de João Lopes de Andrade, se associou à Viação Scandia, cuja frota passou de 400 veículos, se tornando a maior empresa da região (ANDRADE, 2021; LOPES DE ANDRADE, 2021). Os Lopes Cançado se uniram à Viação Vera Cruz (AMORMINO, NEVES, 2008), cuja família, de sobrenome Lara, era extremamente tradicional no setor e o patriarca Oswaldo Lara havia sido o presidente anterior da SETRANSP. A Viação Vera Cruz também se associou à Viação Carneirinhos, de Otávio Vieira da Cunha Filho. Enquanto os Furletti e Clésio Andrade compraram veículos de empresas que saíam do sistema, sem se associar (ANDRADE, 2021; FURLETTI, FURLETTI, 2021).

A necessidade de se adequar à Câmara de Compensação Tarifária, calculando a remuneração devida ao serviço prestado a partir de uma composição de custos de referência e uma taxa de lucro, ao invés de buscar maximizar a receita tarifária a partir do maior número de passageiros pagantes, permitiu que os empresários avançassem sobre outras formas de gestão e operação

---

<sup>113</sup> O número exato não pôde ser determinado, por razões metodológicas explicadas no primeiro capítulo desta tese. De qualquer forma, segundo reportagem da revista Transporte Moderno, o número de empresas havia caído de 113 para 86 (A CÂMARA AINDA..., 1984, p. 14) Azevedo e Castro, por outro lado, falam de redução de 123 para 79 empresas (1987, p. 95), com aumento de frota média de 25 para 35 veículos por empresa, é importante lembrar que esse número inclui as empresas que operavam linhas intermunicipais metropolitanas, que não estão incluídas no levantamento pré-1982. Segundo Cançado et. al. (1999, p. 290), em 1996 – 14 anos após o início do processo de reestruturação e dois anos antes da primeira licitação ampla do serviço de ônibus em Belo Horizonte – a capital mineira possuía 54 empresas em operação, com uma frota média de 47,6 veículos por empresa. Isto é, em grande medida, o tamanho médio da viação belo-horizontina continuava menor do que em outras cidades do país.

do sistema. Isso reforçou a participação da segunda geração no processo, como reconhecia Clésio Andrade também à época:

as despesas administrativas aumentaram com o controle diário exigido pela Câmara [de Compensação Tarifária] o que não paga a contratação de pessoal especializado para isso. “Quem anda suprindo essa necessidade – explica Clésio – são os filhos formados dos próprios empresários, herdeiros atuantes dentro do sistema” (A CÂMARA AINDA..., 1984, p. 16).

Esse era um dos aspectos da necessidade de modernização que o SETRANSP passou a desenvolver:

**Clésio Andrade:** eu criei o departamento de economia [no SETRANSP] [...] criei o departamento técnico de planilhas e tarifas, [...] criei o departamento de relações públicas, que começou a melhorar a relação com o meio e com todo esse processo. E foram praticamente 8 funcionários, não tinha nem de perto os da METROBEL. Na realidade [...] ela forçou a modernização do nosso sindicato (ANDRADE, 2021).

À medida que o SETRANSP se modernizava, permitia às empresas uma maior confiabilidade e previsibilidade de retorno de investimentos. Além disso, gradativamente a disputa com o setor público foi pesando para o lado dos empresários. Assim, a categoria abre espaço com a mudança na presidência da METROBEL, em 1983. Em novembro de 1986, Newton Cardoso, que havia sido prefeito de Contagem, é eleito governador, continuando a hegemonia do PMDB sobre Minas Gerais. Em fins de 1987, a METROBEL é extinta, em seu lugar é criada a TRANSMETRO. Entre as diversas mudanças que esse novo arranjo acarretou, cabe ressaltar que a principal foi a passagem do controle operacional da CCT para o SETRANSP, onde permaneceu até 1994, quando a BHTRANS reassumiu sua operação (DIAS, 1996). Essa transição se deu, em um contexto democrático, também pela dispersão de interesses e imaturidade do arranjo participativo que, nesse sentido, favorecia os interesses de um setor empresarial com grande grau de organização, objetivos claros e recursos voltados para sua consecução:

No caso do transporte de passageiros da RMBH, tem-se, de um lado, os empresários do setor, um pequeno grupo do ponto de vista quantitativo, mas apresentando um grande “poder de fogo”, que entendem como de alta prioridade uma política regulatória de transporte público, tendo em vista os seus interesses. Do outro lado estão os usuários, atingidos por essa política de forma bem mais diversificada, tendo em vista o lugar onde moram, a intensidade com que usam o transporte público e o seu grau de dependência do sistema. Além disso, via de regra, os usuários não consideram esse assunto com o mesmo nível de prioridade que os empresários do setor (GOUVÊA, 1992, p. 133).

Isto é, pode-se dizer que dentro do processo de redemocratização brasileiro, em que o jogo de interesses passava a ser “livremente” mediado<sup>114</sup>, os grupos cujos com maior capacidade

<sup>114</sup> Refere-se aqui a diminuição da esfera de influência dos militares e a criação de regras mais transparentes e democráticas de governança e disputas dos recursos orçamentárias. Visão semelhantes sobre como a abertura

política e econômica de organização possuíam larga vantagem sobre os demais. Decorre desse fato que a construção de mecanismos democráticos de gestão do transporte público deveria levar em conta essa disparidade e instituir mecanismos de compensações, “freios e contrapesos” que permitissem que os interesses dos passageiros pudessem ser levados de fato em consideração, quando comparados com os do empresariado.

A estabilidade e lucratividade das empresas permitiu que os empresários mineiros pudessem se expandir a nível nacional. Isto é, haviam atingido um grau de acumulação de capital e de capacidade gerencial em suas empresas que os permitia disputar novas plantas de produção, expandindo “horizontalmente” suas atividades. Com conhecimento dos procedimentos técnicos necessários para otimizar a operação do transporte – tais como a unificação tarifária e procedimentos de compensação entre linhas, estabelecimento de quadro de horários e quadro de marchas, inclusão do tacógrafo como medida inclusive de controle dos trabalhadores rodoviários, entre outras – o empresariado mineiro encontrou um terreno fértil para a expansão de suas atividades, principalmente em municípios com menos orçamento e capacidade de gestão pública – em termos de funcionários públicos e departamentos especializados – e menos desenvolvidos economicamente. Nesse sentido, os alvos iniciais foram municípios do interior de Minas Gerais, grandes o suficiente para necessitar de transporte coletivo, e grandes cidades das regiões Norte e Nordeste do país.

Dos personagens aqui elencados, todos expandiram seus negócios para outros municípios. O caso de Otávio Vieira da Cunha Filho é emblemático sobre a capacidade de expansão que o capital rodoviário belo-horizontino possuía. Depois da reestruturação forçada pela METROBEL, a empresa de Otávio – Viação Carneirinhos – se associou a outras três empresas em Belo Horizonte – Viação Cachoeirinha, Viação Vera Cruz e Viação Campos. Depois de um ano, com a saída da Viação Cachoeirinha da sociedade, Otávio propôs a aquisição de uma empresa em São Luís do Maranhão, cuja história e desfecho valem a longa transcrição do trecho de entrevista a seguir:

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** Falei para o pessoal que tinha uma oportunidade boa lá em São Luís [do Maranhão], achava que daria para tocar. *Nós vendemos seis ônibus, e comprei 55 lá em São Luís. [...] Mas assim, comprei bagaço, comprei problema e investimento pra fazer.* Foi duro, não foi muito fácil a mudança não. *Então eu fui para lá para tocar,* ficaram os sócios para tocar [em Belo Horizonte] e eu fui para lá. Passados dois anos mais ou menos, um sobrinho do Oswaldo [Lara, da Viação Vera Cruz] queria comprar um negócio lá em Aracaju, e me pediram para ir olhar. Fui lá e olhei, e o Oswaldo falou: “se a gente entrar de sócio, aí você vai tocar.” Eu

---

democrática dos anos 1980 resultou, inadvertidamente, no fortalecimento de grupos lobistas e até em aumento de casos de corrupção (ou de sua percepção pública) é apresentada em BARROS (2022).

respondei: “Olha Oswaldo, Aracaju é mais perto de Belo Horizonte do que São Luís é de Aracaju. É mais fácil você sair de Belo Horizonte do que eu de São Luís pra ir pra Aracaju.” Para eu ir para Aracaju eu faço um “pinga-pinga” de avião, e depois ainda tem que ficar lá 4-5 horas de aeroporto para pegar um avião pra Aracaju, e o Oswaldo faria voo direto. Ele [Oswaldo] respondeu: “não, você ajuda lá e tal.” ***Aí eu fiz uma proposta para o cara para ele falar não e ficar com raiva de mim, mas ele fechou o negócio e nós ficamos lá em Aracaju também.*** [...] Quando os dois irmãos [Lara] mais velhos eram vivos, eles se entendiam bem. Depois que o Augusto [um dos irmãos] morreu, ficou uma briga de sobrinhos e não dava certo. Nessa divisão, o outro irmão foi para Aracaju e ficou sozinho lá. Eu fiquei sozinho em São Luís, e meu irmão ficou sozinho em Belo Horizonte, no trecho dele. No final, continuamos amigos na sociedade e mais amigos depois, porque deu tudo certo na divisão do negócio.

[...] Então, esse arranjo foi até 1996. Depois meu irmão vendeu a parte dele em Belo Horizonte e veio comigo para São Luís, nós ficamos lá durante um bom tempo. ***Depois comprei em Marabá no Pará, meu filho foi para lá tocar.*** Hoje em dia eu estou fora do ramo, desde 2005 eu não estou mais com ônibus, não mexo mais com isso. Estou mais aqui na NTU, porque essa é uma atividade em extinção no Brasil se a gente não conseguir construir um marco regulatório no serviço (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

A partir da entrevista, pode-se constatar que o capital investido em Belo Horizonte tinha maior valor do que o mesmo tipo de capital em cidades do Nordeste do país. Se o valor de seis veículos era capaz de adquirir outros 55, isso significa que tanto os veículos em São Luís eram vendidos e comprados a um preço mais baixo como, certamente, eram de pior qualidade e mais antigos. Outra hipótese para o baixo valor dos veículos é a provável baixa rentabilidade do transporte coletivo em São Luís à época, devido a uma desorganização do sistema de linhas. Ao não entender como rentável ou com potencial de rentabilidade a operação do transporte coletivo, os vendedores aceitavam os preços baixos. Ao mencionar a proposta de valor baixo que fez por uma empresa em Aracaju, Cunha Filho também passa a impressão da mesma natureza – maior poder de compra em Belo Horizonte, menor valor agregado em Aracaju. Outro elemento apontado pela declaração de Cunha Filho é que, para viabilizar a rentabilidade de seu investimento em São Luís, tornou-se necessária a sua presença na cidade, para reorganizar a operação do transporte. De fato, em outro trecho da entrevista, o empresário dá a entender que foi necessária a atuação da classe patronal na formulação do sistema de transporte coletivo, na ausência do poder público:

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** [...] mesmo em Belo Horizonte, nessa atividade de representação empresarial, é uma atividade que eu sempre gostei, casa bem com meu espírito. É um trabalho que eu gosto de fazer, é gratificante para mim isso. Lá em São Luís eu era presidente do sindicato, quando eu fui para lá ***eu organizei o esquema, introduzi o Vale Transporte, organizei o serviço na cidade lá.*** Eu fundei o SET [Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de São Luís] em São Luís, mas na primeira diretoria do SETRANSP em Belo Horizonte eu era atuante (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

Ainda sobre a expansão para São Luís e Aracaju, é importante notar que a reorganização empresarial em Belo Horizonte permitiu a formação de uma sociedade bem-sucedida, cujos sócios trabalharam em conjunto pelo crescimento dos negócios por mais de uma década, até

que o processo de sucessão dentro de uma das empresas gerasse uma crise. Nem todos os rearranjos empresariais – ou sucessões geracionais – foram bem-sucedidos em Belo Horizonte, mas exemplificam os principais pontos de inflexão na trajetória desse empresariado. Por fim, vale ainda mencionar, da trajetória de Otávio Vieira da Cunha Filho, o fato de que continuou na expansão pelas regiões Norte e Nordeste, tendo permanecido como representante da categoria mesmo depois de se aposentar e tendo realizado mais uma sucessão empresarial para seu filho. Otávio permaneceu como presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos de 1993, quando sucedeu a Clésio Andrade, até sua morte, em fevereiro de 2022, em decorrência da Covid-19.

Todos os empresários entrevistados atribuem ao processo de modernização forçado pela METROBEL a principal razão de sua expansão empresarial. Waldemar Araújo, por exemplo, expandiu sua atuação para o interior de Minas Gerais e para o Espírito Santo, e hoje tem uma empresa atuante em Mossoró-RN. O empresário menciona outra causa indireta da reorganização da METROBEL – depois do intenso processo de compra, venda ou associação das empresas de ônibus de 1982-1983, um ciclo foi encerrado e o mercado fechado para novos entrantes e mesmo para a ampliação de grupos já atuantes na cidade:

**Waldemar Araújo:** a gente até não saiu muito, chegamos a participar de um grupo de empresas no litoral do Espírito Santo. Nós já tínhamos saído de Belo Horizonte para o interior, operamos em Barbacena por uns 10, 15 anos. Depois de lá fomos para Vitória, mas voltamos e ficamos só aqui. Foi a consequência mesmo de toda essa modernização e um despertar do novo empresário de buscar o crescimento, já que aqui já estava mais consolidado. *Não ocorria muita venda e trocas de empresas aqui [Belo Horizonte], era mais consolidado. Aí começou a busca por algumas oportunidades fora, até porque o empresário de Belo Horizonte tinha consciência de que essa modernização ia chegar em outros lugares.* Como ele já tinha passado uma boa experiência e tinha aprendido muito aqui, era um momento até mesmo comercial, de negócios, para ele comprar em outros lugares um serviço a ser feito, a ser concluído, que ele concluiria com o conhecimento dele (ARAÚJO, 2021, grifos nossos).

De uma maneira geral, o empresariado belo-horizontino percebeu, como afirma Waldemar, que havia uma nova janela de oportunidades no setor de transporte urbano. É possível entender o segmento de ônibus urbano como um mercado que se inicia, de forma incipiente, mas contínua, na década de 1930 e acelera sua expansão pelos centros urbanos do Brasil a partir do pós-guerra, acompanhando o processo de urbanização. Nesse sentido, a partir da década de 1980 com a inflexão de diversos processos sociais pelo qual passava o país (urbanização, crescimento demográfico, desenvolvimento econômico liderado pelo Estado, abertura democrática, entre outros), o setor entra em uma relativa crise, da qual a saída passava necessariamente por um processo de modernização e reestruturação produtiva. Ao atravessar essa experiência de maneira relativamente precoce e induzida de forma exógena pelo poder público em Belo

Horizonte, e ainda assim manter a coesão de classe – que também se valia muito dos laços familiares entre os proprietários de diversas empresas para garantir sua endogeneidade – foi possível ao empresariado belo-horizontino uma rápida expansão nacional.

**Clésio Andrade:** É, os primeiros fomos nós, né. Compramos uma empresa em Porto Velho, meu irmão foi para lá naquela época. A partir dali que esses outros companheiros começaram a alertar para isso, e eu comecei a incentivar muito eles. Eu falei: “Oh, gente, nós passamos por turbulência, conseguimos crescer os bens de transportes, o sistema de transporte de Belo Horizonte é todo preparado, é formado, então nós temos que caminhar para o resto do país.” Aí fomos. *E usando o mesmo modelo que nós criamos. Que a própria METROBEL obrigou quase a gente a criar [...] porque nós tivemos que ser eficientes, se não fosse eficiente ia à falência.* A gente chegava para comprar uma empresa, e você transformava na empresa mais rentável que tem, pelo conhecimento que a gente tinha. Então, foi isso que aconteceu com o Otávio, com o Roberto Carvalho<sup>115</sup> que hoje é um dos homens mais ricos dos transportes, tem empresa para todo lado, São Luís do Maranhão. O grupo Duarte, do José Duarte<sup>116</sup>. O José Eustáquio<sup>117</sup>, que foi para Bahia, o Heloísio Lopes também, que era da São Geraldo<sup>118</sup> [Viação São Geraldo]... A gente tinha uns 12 empresários desses que eram do sindicato urbano e foram (ANDRADE, 2021, grifos nossos).

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** Agora, a expansão de empresários mineiros seguiu depois da METROBEL, dentro da área urbana. Houve uma migração muito grande para diversas outras áreas. *Até porque a gente aprendeu a trabalhar com um pouco mais de técnica, em uma gestão mais moderna.* Isso abriu horizontes imensos, pois a gente passou a enxergar o que os outros não enxergavam, em termos da administração do próprio negócio, de trabalhar com custos mais baixos, de buscar produtividade maior e de manutenção, porque a METROBEL era muito exigente nas vistorias dos ônibus. Aquilo obrigou o empresário a buscar crescer em todos os sentidos. Houve muita segurança na atividade, iniciando uma migração grande. No Maranhão foram quatro para lá, foi gente para o Nordeste, Pernambuco, Aracaju, Belém do Pará, Amazonas, Manaus (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

Evidentemente, a expansão do empresariado belo-horizontino não significa um monopólio desses empresários no setor a nível nacional, até por falta de quantidade de empresas e capital, dada a escala e capilaridade do transporte urbano em todo o país. Não foi possível, a partir das informações coletadas, realizar uma sistematização completa e detalhada da expansão mineira para outros mercados regionais, o que se buscou aqui foi apontar os desdobramentos gerais e as causas para essa dinâmica. O que se quer demonstrar é como a expansão belo-horizontina foi fator motriz para a modernização setorial, em escala nacional, na década de 1980 e que isso

<sup>115</sup> Roberto José Carvalho é proprietário da Empresa Valadarense de Transportes Coletivos Ltda, que atua em Governador Valadares, e da empresa Rodopass Transporte Coletivo de Passageiros, que foi a empresa líder do consórcio Pedro II, um dos vencedores da licitação de 2008 em Belo Horizonte. Carvalho foi preso em 2016 na operação da polícia federal “Mar de Lama”, acusado de pagar propina para vereadores para que votassem a favor de aumento de tarifa e contra a gratuidade para deficientes em Governador Valadares (EMPRESÁRIOS DE TRANSPORTE..., 2016). Além disso, Carvalho é suspeito de ter operado o cartel que participou da licitação de 2008, pois sua filha concorreu ao certame, e perdeu, por meio da empresa Valadarense (LICITAÇÃO FOI DISPUTADA..., 2013)

<sup>116</sup> O Grupo Duarte possuía, em 2017, mais de 1.500 ônibus e 5.000 funcionários em municípios nos estados do Rio de Janeiro, Maranhão, Bahia e Minas Gerais (GRUPO DUARTE, DE..., 2017)

<sup>117</sup> Não conseguimos averiguar a qual empresário Clésio Andrade se referia.

<sup>118</sup> Heloísio Lopes foi presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros (Rodonal) nas décadas de 80 e 90, e homem influente no segmento de transporte rodoviário de passageiros.



decorreu de sua modernização local. Esse processo se deu tanto pela aquisição de novos mercados como pelo crescimento do grau de organização de classe no país, que será debatido mais à frente. Cabe ainda mencionar, dos personagens aqui abordados, que a expansão para Manaus ocorreu justamente a partir dos filhos de Cármine Furletti: Túlio Furletti e Cármine Furletti Júnior. João Lopes de Andrade expandiu seus negócios para a região metropolitana, voltando a operar o intermunicipal no município de Juatuba e comprando empresas na região de Vitória, Espírito Santo, chegando a possuir uma frota somada de 540 ônibus (LOPES DE ANDRADE, 2021). A família Araújo Cançado também se expandiu para Vitória-ES e para Poços de Caldas em 1985:

Os negócios continuaram a crescer e novas empresas do setor de transporte coletivo urbano foram adquiridas. O eixo dos negócios da família continuou na capital mineira, mas abriu-se para o interior de Minas e, mais tarde, para Vitória, no Espírito Santo. A empresa de Poços de Caldas [Auto Omnibus Circulare de Poços de Caldas] foi adquirida no dia 1º de outubro de 1985. O filho Flávio Antônio foi para Poços de Caldas, assumindo a função de diretor da empresa (AMORMINO, NEVES; 2008; p. 112).

Na década de 1990, de maneira bem emblemática, coadunando com o esquema analítico proposto para o desenvolvimento do capital e expansão das empresas de ônibus, a família Araújo Cançado irá criar uma *holding* para congregar e organizar todos os seus negócios: a FAC – Flávio Araújo Cançado Participações Ltda, na qual tinham assento todos os sete filhos do patriarca (AMORMINO, NEVES; 2008; p. 113). Entre as empresas componentes da *holding*, está a Construtora Conartes, fundada pela família ainda no final da década de 1970. Os imóveis construídos pela Conartes são todos de alto luxo e estão localizados em bairros de alta renda de São Paulo, Belo Horizonte e Nova Lima, entre outras cidades. De acordo com a descrição fornecida pela própria empresa:

Há 41 anos a Conartes constrói alto luxo em imóveis residenciais e corporativos. O alto nível de qualidade, a inovação e a excelência no uso de materiais de primeira linha, alcançam credibilidade ao superar expectativas e entregar empreendimentos em prazos rigorosos.

A Conartes é hoje a referência superior em imóveis de alto luxo e integra um grupo empresarial que atua na engenharia, *nos transportes* e na hotelaria com negócios em Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo (CONARTES, 2020, grifos nossos).

A relação dos Cançado com a construção civil mostra o quanto que a relação entre o desenvolvimento do transporte coletivo urbano, como um componente hegemônico à época do sistema de mobilidade urbana brasileiro, e a produção do espaço urbano também podem estar intimamente conectadas na própria lógica empresarial:

Fábio precisava da autorização e do envolvimento do pai na construtora. Foi até ele explicar os seus planos. Segundo ele, numa empresa de ônibus era preciso separar mensalmente um

determinado valor para o fundo de depreciação da frota, porque o ônibus vai envelhecer. A cada dez anos, seria preciso adquirir um ônibus novo, o que significava poupar o valor equivalente a 10% do preço do veículo por ano. O fundo de depreciação que a empresa fazia era aplicado e nenhuma aplicação financeira era capaz de, no final do período, acompanhar o preço de um ônibus novo. Em toda compra era necessário completar o valor do fundo para adquirir um veículo novo, já que o valor do ônibus teria subido mais do que o rendimento da aplicação financeira. Fábio percebeu que estavam perdendo dinheiro. Analisou o processo de construção para venda e concluiu: “na construção civil acontece o oposto. O valor é aplicado na obra até que ela fique pronta e, quando o imóvel é vendido, o recebimento é à vista. Recebe-se tudo de uma só vez, com o valor corrigido pelo preço da venda do imóvel”. Além disso, tinha ainda o lucro da atividade da construção civil (AMORMINO, NEVES; 2008; p. 108).

Isto é, a partir de um desenvolvimento na sucessão geracional da empresa, no fim da década de 1970, o fundo de depreciação da viação Nova Suíça para aquisição de novos veículos passou a ser aplicado como investimento na construção civil. Em outras palavras, a grande liquidez e rotatividade do capital amealhado pelo setor de ônibus urbano – com milhares de passagens sendo vendidas todos os dias à vista e em espécie – compensava a baixa liquidez, mas altas taxas de lucro, do setor imobiliário. É importante compreender que, de maneira abstrata, a dinâmica de alta liquidez e rotatividade do capital como forma de liberar recursos para investimentos de maior prazo de retorno foi utilizada pelo empresariado de ônibus em todo seu processo de expansão, seja justamente adquirindo e “recuperando” novas empresas do setor ou expandindo capital para novas áreas. Cabe ressaltar que esse giro de recursos não necessariamente era feito mantendo-se a qualidade do serviço de transporte coletivo do qual se originava, isto é, o giro de capital poderia comprometer o próprio processo de manutenção e renovação da frota, além dos parâmetros operacionais do serviço.

Por fim, dos desdobramentos de todas essas empresas e grupos empresariais ligados às famílias de pioneiros do transporte coletivo por ônibus aqui abordados, cabe mencionar ainda mais uma, cuja trajetória não pôde ser avaliada com a mesma metodologia que se aplicou àquelas, mas cuja menção deve ser feita para a compreensão do contexto contemporâneo. Os irmãos Robson, Rubens, Rômulo e Roberto Lessa Carvalho são proprietários de um grupo empresarial de mais de doze empresas de transporte que atuam, em 2023, em 19 municípios da RMBH além da própria capital e de sete municípios do interior de Minas Gerais. O grupo conhecido como Saritur – em razão da primeira empresa de propriedade do patriarca José Carvalho, Santa Rita Transporte Urbano e Rodoviário – começou em 1977 com o frete de trabalhadores para indústrias<sup>119</sup> (CHAMPAGNE, VACINAS FALSAS..., 2023). Esses dados constam apenas da participação dos quatro irmãos em quadros societários, sem se levar em consideração outros

---

<sup>119</sup> O setor de fretamentos de trabalhadores e para eventos muitas vezes se mistura ao transporte urbano, como é o caso de João Lopes de Andrade (LOPES DE ANDRADE, 2021)

arranjos patrimoniais de terceiros ligados a eles ou de familiares. Apenas por esse recorte, o grupo Saritur detém cerca de 20% da frota total de Belo Horizonte e atua em 164 linhas na região metropolitana. Sua operação também é dominante nos municípios que compõem atualmente a Região Metropolitana do Vale do Aço, como Ipatinga, Coronel Fabriciano e Timóteo. Cabe pontuar que, como se verá no capítulo seguinte, a exemplo de Clésio Andrade, Rubens Lessa consolidou a atuação de seu grupo também por meio da representação sindical. À diferença de Andrade, entretanto, Lessa transitou do transporte intermunicipal para o urbano. Há décadas Rubens Lessa preside ou compõe a diretoria do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano – o SINTRAM, um Sindicato que surge da divisão, em 2001, do SETRANSP em duas entidades: uma voltada para o transporte belo-horizontino, o SETRA-BH, e outra voltada para o metropolitano, em alinhamento com as novas formas de concessão do transporte estabelecidas a partir da Constituição de 1988. Rubens Lessa também é diretor-presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais – FETRAM, cuja criação foi capitaneada por Clésio Andrade, em 1987. A história da reestruturação financeira do setor e a construção de sua estrutura organizacional a nível regional e federal é o que será debatido a seguir.

## **CAPÍTULO 5: PRÓXIMA PARADA BRASÍLIA: ESTRUTURAÇÃO TARDIA DA ORGANIZAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES E DO ÔNIBUS URBANO**

Após terem consolidado sua forma de atuação na capital mineira, e começado sua expansão para outras “plantas de produção”, o empresariado belo-horizontino avançou em seu processo de organização como classe e na disputa por novas formas de regulação do serviço. Os elementos colocados em jogo, em um momento de aceleração da inflação e mudanças profundas nas estruturas políticas e econômicas do país, também se refletirão nas tomadas de decisão desses empresários. O presente capítulo divide-se em quatro seções: a primeira mostrará como se deu o debate sobre o principal instrumento de reestruturação financeira do setor, o vale-transporte, e como o avanço dessa proposta foi fundamental para o processo de organização da categoria. A segunda seção trata da fundação da Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano, a NTU, e como foram os primeiros anos de atuação dessa organização em processos cruciais como a regulamentação da lei do vale-transporte e a Constituinte de 1988. A projeção e poder político amealhados pelos empresários de ônibus durante esses anos os colocam em uma situação privilegiada para disputas mais amplas de poder. Nesse sentido, a terceira seção trata da Confederação Nacional de Transportes, seu processo de modernização ao longo das décadas de 1980 e 1990 e como o setor de ônibus urbano assume sua direção no início da década de 1990. Por fim, aborda-se a criação do principal mecanismo financeiro de reestruturação da organização política do setor de transportes, quando é criado o sistema SEST/SENAT, a partir da contribuição compulsória dos empregadores sobre a folha de pagamentos.

### **5.1. Reestruturação do financiamento do sistema: vale-transporte e avanço da organização de classe**

No início da década de 1980, vários elementos contribuíam para a crise do transporte coletivo urbano. Um deles, certamente, era sua forma de financiamento. Nascido diretamente da iniciativa privada, o transporte coletivo, em especial o por ônibus urbano, sempre se baseou na cobrança de tarifa do usuário pela viagem. Como se ressaltou no capítulo três e quatro, até a criação de sistemas de compensação tarifária entre linhas nas cidades brasileiras, que começou a ocorrer justamente por essa época, a tarifa era calculada – quando o era – como um rateio do

custo do serviço pelo número de passageiros pagantes. Essa lógica levava a mais uma volta do torniquete da espoliação urbana<sup>120</sup>, já que eram os passageiros dos bairros mais longínquos – com piores condições viárias, menos passageiros e menor frequência de viagens – os que pagavam as maiores tarifas de transporte coletivo, em termos proporcionais e absolutos. Apesar de frequentes questionamentos e esporádicas revoltas, o financiamento se manteve dessa maneira por várias décadas. Durante as diversas fases que compuseram o período da ditadura civil-militar, de achatamento salarial<sup>121</sup>, com o aumento da repressão a manifestações e à expressão de dissenso da classe trabalhadora, o sistema se manteve sem maiores conflitos que pusessem em risco sua continuidade.

Os dados levantados pela pesquisa para o período das décadas de 1960 e 1970 apontam indícios de que o transporte coletivo nesse período ainda era utilizado sobretudo pelos usuários de baixa renda que estavam inseridos no universo do emprego formal. Isto é, desempregados, desalentados, idosos, mulheres que exerciam o trabalho de cuidado do lar, não eram o principal perfil usuário retratado na imprensa e nos debates técnicos da época<sup>122</sup>. Nesse sentido, a manutenção financeira do sistema de transporte coletivo se baseava também no acelerado crescimento econômico que mantinha acesa a possibilidade de ascensão social para a grande massa de trabalhadores que o utilizavam para ir ao trabalho e que, sobretudo nos anos finais da década de 1960 e 1970, eram contingente crescente de novos passageiros a cada ano. Entretanto, os fundamentos em que o sistema se baseava começaram a se esgotar, como os dois capítulos anteriores buscaram demonstrar, porque a forma de organização das linhas era cronicamente insuficiente para atender a pressão demográfica de usuários das periferias, enquanto, de maneira paradoxal, simultaneamente dependia da contínua expansão urbana e criação de novos bairros para manter sua operação. O próprio arranjo em que havia um grande pico de utilização nos

---

<sup>120</sup> A partir do célebre conceito criado por Lúcio Kowarick para descrever a etapa da urbanização brasileiro da década de 1970, na qual a espoliação se manifesta “o somatório de extorsões que se operam através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, apresentados como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência, e que agudizam ainda mais a dilapidação realizada no âmbito das relações de trabalho.” (KOWARICK, 1979, p. 59). Neste caso, à precariedade some-se o fato – também reconhecido no processo de autoconstrução de moradia – que o custo da reprodução da vida cotidiana é todo transferido ao trabalhador.

<sup>121</sup> Segundo o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, o salário mínimo real perdeu 38% do poder de compra entre os anos de 1964 e 1981, mesmo período em que há forte crescimento do PIB nacional (SALÁRIO MÍNIMO JÁ..., 2023).

<sup>122</sup> A título de ilustração sumária, o cancionista popular à época, quando abordava o transporte coletivo o fazia para debater a questão do atraso para o trabalho vide a canção “O Trem atrasou” de 1941, de Estanislau Silva, Francisco Jr e Arthur Vilarinho “Patrão, o trem atrasou, por isso estou chegando agora, trago aqui um memorando da central, o trem atrasou meia hora, o senhor não tem razão para me mandar embora”. Ou então o samba-enredo de 1984, “33 Destino D. Pedro II” da Escola de Samba “Em Cima da Hora” que afirma “o suburbano quando chega atrasado, o patrão mal-humorado diz que mora logo ali.”

horários de entrada e saída da jornada comercial de trabalho e uma enorme capacidade ociosa nos outros momentos, impedia uma melhor estruturação econômica das empresas.

Além disso, o repasse direto, via tarifa, dos custos de operação do sistema para o usuário tinha como premissa tácita que o salário dos trabalhadores incluídos no crescimento econômico fosse capaz de o sustentar continuamente<sup>123</sup>. Essa capacidade se mostrou cada vez mais insuficiente, com a continuidade de arrochos salariais e a carestia que avançava, em meio aos choques do petróleo da década de 1970<sup>124</sup>, que acarretaram aumentos significativos do custo operacional, em especial do óleo diesel. Aumentos tarifários se tornaram frequentes e explosivos a partir da segunda metade da década de 1970, retirando usuários potenciais do transporte coletivo e gerando revoltas e depredações cada vez mais comuns, que colocavam em xeque a própria continuidade do sistema<sup>125</sup>. Cabe ressaltar que, ainda que o processo inflacionário afetasse todos os bens de subsistência cotidiana, o aumento do preço da passagem do transporte coletivo propriamente dito tinha uma característica especial:

Mesmo assim, o espaço de um ônibus é, ainda hoje, espaço público dos mais democráticos que restam nas cidades. Ele nos dá a visão da diversidade pulsante em que estamos inseridos, colocando-se como um fio que percorre o urbano conectando cotidianos, espaços, pessoas, suas percepções e representações de mundo. Como simultâneo lugar de encontro e passagem, o transporte público é a primeira transição entre a vida privada e a pública, e nos repõe em uma dimensão mais ampliada do nosso lugar no mundo.

Sob essa perspectiva, um aumento de tarifa aparece, então, como aquilo que justamente é – a ampliação da barganha exigida para nos colocar nesse lugar, e a afirmação do deslocamento como necessidade e extração de valor e de trabalho. O aumento evidencia a extorsão intrínseca aos fluxos urbanos, em detrimento de suas possibilidades democráticas (VELOSO, 2019, p. 14).

É dentro desse contexto que, em julho de 1981, ocorre uma das maiores revoltas populares contra um aumento tarifário na história brasileira até então – o quebra-quebra de ônibus de Salvador, que destruiu mais de um terço da frota de veículos da capital baiana. O potencial disruptivo da revolta, que poderia se alastrar para outras cidades brasileiras em um momento

---

<sup>123</sup> Há poucas pesquisas capazes de atribuir um perfil social, demográfico e econômico aos usuários de transporte coletivo nesta época com precisão. De qualquer forma, ao se tomar a sistematização realizada por SVAB (2016, p. 218) para a pesquisa Origem-Destino de 1977 para São Paulo, tem-se um perfil de classe D e C (renda familiar de 2 a 10 Salários Mínimos da época) compondo dois terços dos usuários do transporte coletivo na época. Algo que pode ser tomado como característica provável em Belo Horizonte.

<sup>124</sup> Em 1973, países árabes exportadores de petróleo iniciaram um embargo de exportação a nações desenvolvidas que acabou por triplicar o preço do barril de petróleo no mercado mundial em um período de menos de um ano. Em 1979, a revolução iraniana, ao reduzir a oferta de petróleo mundialmente, duplicou o preço do barril novamente. (ver WTI, 2023)

<sup>125</sup> Não faz parte do escopo desta pesquisa abordar detalhadamente essas revoltas. Em minha dissertação de mestrado, faço um longo inventário sobre esse processo e sua relação com a mudança das políticas de transporte e o surgimento dos movimentos organizados reivindicativos de transporte coletivo (ver VELOSO, 2015, p. 129-148)

de abertura democrática e acirramento de tensões, fez com que o empresariado de ônibus urbano começasse a debater mais seriamente uma solução para o financiamento do sistema. Já em setembro, a Revista Transporte Moderno, uma das principais publicações especializadas no setor de transporte, se posiciona favoravelmente ao vale-transporte como solução para o “apaziguamento social”, em editorial e reportagem, repercutindo o pedido da CNTT:

A Confederação Nacional dos Transportes Terrestres tem razão ao incluir entre suas reivindicações a criação do vale-transporte. As estatísticas revelam que, nos últimos anos, ***uma diabólica combinação entre a queda dos salários reais e o aumento sem precedentes das tarifas está empurrando as despesas de condução do trabalhador a alturas insuportáveis***. Muitos assalariados, seguindo à risca a mal-humorada recomendação do ministro Delfim Neto [sic] já estão andando a pé. ***Outros, menos conformistas, preferiram o caminho da agitação, como aconteceu recentemente em Salvador***. [...] Sobram motivos, portanto, para se adaptar, o mais breve possível, ***uma válvula de escape a esse efervescente caldeirão*** (VALE-TRANSPORTE, SOLUÇÃO CRIATIVA, 1981, p. 10, grifos nossos).

A reportagem da mesma edição, que repercute o editorial, é ainda mais enfática:

Não foi, certamente, por falta de avisos que aconteceram, no transporte urbano, quebra-quebras recentes como o de Salvador. Já no dia 12 de maio de 1981, um ofício da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres advertia ao ministro dos Transportes Eliseu Resende sobre o ***“agravamento das tensões sociais, especialmente no que diz respeito ao transporte urbano nas regiões metropolitanas”***. [...] Quando indagado sobre a viabilidade de o governo subsidiar o transporte coletivo, através de mecanismos do Imposto de Renda, semelhantes ao vale-alimentação, Delfim [Netto, ministro de estado do Planejamento do governo Figueiredo] foi taxativo: “A viúva não pode pagar mais nada”. E quando alguém teve a ousadia de afirmar que as tarifas elevadas em combinação com salários defasados não mais permitiam aos usuários andar de ônibus, a resposta não foi menos enfática: “Pois que andem a pé”. Isto é apenas uma amostra de como se decide superficialmente (para não dizer outra coisa) sobre o transporte urbano no Brasil. E mesmo com mais de setecentos ônibus destruídos em Salvador e a maciça mobilização da polícia em Belo Horizonte, para evitar a repetição dos fatos, a falta de seriedade continua predominando (A INSATISFAÇÃO POPULAR..., 1981, p. 24, grifos nossos).

Os principais motivos que sustentam a proposta são, como se vê, a perda de usuários pagantes por insolvência e a possibilidade de perda patrimonial devido às revoltas populares. Isto é, o foco, por parte do empresariado, está, por óbvio, na continuidade da operação do transporte coletivo de maneira privada e rentável. A ideia de vale-transporte já vinha sendo aventada por técnicos e gestores, além do setor empresarial, desde antes da revolta. Ainda em 1974, empresários de ônibus chegaram a apresentar uma proposta de subsídio tarifário federal a Delfim Netto, que exercia o cargo de Ministro da Fazenda do governo Ernesto Geisel, mas foram tratados com ironia e desdém (ANDRÉS, 2022, p. 235). Segundo Darci Rebelo, cinco anos depois o grupo, organizado na Federação das Empresas de Transporte Rodoviário do Estado do Rio Grande do Sul, chegaria a uma formulação embrionária do que seria o vale-transporte, com a contribuição do setor patronal para o financiamento do sistema (apud. ANDRÉS, 2022, p. 236).

Em 1979, foi apresentada a proposta ao II Congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) pela comissão de Economia dos Transportes (cf. CADAVAL, 1980; BELDA, 2012) e repercutida na imprensa especializada (PARA ONDE VAI..., 1980, p. 31). O argumento central na gênese da proposta advinda dos gestores públicos era de que subsídios diretos ao setor eram vistos como ineficientes e difíceis de controlar, incapazes assim de garantir a diminuição das tarifas. Tomando como exemplo bem-sucedido a instituição do vale-refeição, Maurício Cadaval e Rogério Belda, entre outras figuras históricas da ANTP, argumentavam que o vale-transporte seria benéfico simultaneamente às empresas empregadoras, que receberiam descontos tributários em sua concessão, além de ganhos de eficiência pela maior pontualidade do trabalhador, como também às empresas operadoras de transporte e, claro, aos próprios trabalhadores (CADAVAL, 1980). Sintomaticamente, fora da equação estão todos aqueles que, por qualquer razão, não participavam do mundo do trabalho formal.

A partir de 1982, com a volta das eleições para governador, inicia-se uma prática de retenção do repasse dos aumentos dos custos dos insumos para os reajustes tarifários, sobre a qual um dos episódios foi narrado no capítulo anterior. Sem outros mecanismos de financiamento, essa retenção contribuiu para a diminuição dos investimentos do empresariado de ônibus urbano e a degradação da qualidade do serviço, em uma escala nacional (cf. CADAVAL, 1993 e ARANHA, 2018). Sentindo-se pressionado financeiramente, o setor insiste com a ideia do vale-transporte, e o deputado federal Victor Faccioni do PDS do Rio Grande do Sul chega a apresentar o projeto de lei 5.378/1981 que instituíria um vale-transporte e passe escolar, proporcionalmente financiado pelo trabalhador a depender do montante salarial que recebia. Em sua justificativa, Faccioni cita a proposta de minuta de lei apresentada pela Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio Grande do Sul, além de citar especificamente as dificuldades econômicas do setor de ônibus urbano e propor que sejam abolidas todas as outras gratuidades do sistema (BRASIL, 1981, p. 11961-11962). O projeto, entretanto, nem chega a iniciar sua tramitação por nenhuma comissão, tendo sido arquivado quatro anos depois.

Do ponto de vista do governo federal ainda não havia movimentação para uma solução. Em 1983, Cloraldino Severo, então Ministro dos Transportes de João Figueiredo, ainda rechaça a ideia de vale-transporte sem muitas mediações<sup>126</sup>. Foi apenas no governo seguinte, de José

---

<sup>126</sup> “A posição ideal seria a de que as pessoas tivessem um salário adequado, que seu salário aumentasse adequadamente, que as passagens transferissem os custos [...] Subsídio é sempre instrumento de ineficiência.” (O TRANSPORTE TEM..., 1983, p. 50)



Sarney, que Affonso Alves de Camargo Netto, então Ministro dos Transportes, apresentou o projeto de lei nº 6.005, em 6 de agosto de 1985, que propunha o vale-transporte facultativo aos empregadores. Em sua exposição de motivos, o ministro afirma:

As razões que inspiraram o presente projeto de lei são de ordem social. Com a elevação constante dos custos dos transportes coletivos urbanos [...] indispensáveis para o deslocamento dos trabalhadores entre sua residência e o local de trabalho e vice-versa, foi-se criando uma incompatibilidade entre a tarifa dos serviços públicos e os ganhos dos trabalhadores. Os maiores atingidos por esse grave problema são exatamente os que percebem na faixa de 1 a 3 salários mínimos, cujos ganhos são cada vez mais corroídos pelas crescentes despesas com deslocamentos. [...] A realidade, porém, está a revelar que os trabalhadores estão gastando bem mais que 6% do seu salário para tais deslocamentos para o trabalho. Em alguns casos, esse dispêndio vai além de 25% e muitos se sujeitam a penosas caminhadas para reduzir esses gastos. *A meta governamental é a recomposição do salário do trabalhador.* No entanto, situações como esta, de extrema gravidade, *estão a exigir uma solução imediata, não se podendo esperar por soluções a médio ou longo prazos.* Impõe-se, assim, solução premente para esse drama que diz respeito a milhões de trabalhadores, que diariamente utilizam os serviços de transportes coletivos (BRASIL, 1985, p. 26, grifos nossos).

É bastante relevante notar que em nenhum momento na explicitação de motivos são mencionadas a rentabilidade das empresas de ônibus ou qualquer consideração de ordem econômica sobre o segmento. O vale-transporte é apresentado como uma solução para um problema social, visando os trabalhadores formalizados. A tarifa praticada pelo transporte coletivo, nessa visão, é tida como uma naturalidade técnica e econômica, seu valor sempre seria repassado ao usuário final. Assim, não se avança no debate sobre a forma de remuneração do sistema, a natureza das concessões de transporte ou suas formas de gestão e operação. Para o empresariado, que precisava distensionar sua relação com os passageiros e de maior garantia de receita, a forma como o projeto é apresentado é uma grande vitória, inclusive pelo fato de não serem colocados como sujeitos em debate. Cabe pontuar que o projeto de lei foi apoiado pela grande mídia, como a Rede Globo de televisão, após ter sido apresentado a Roberto Marinho, o diretor-presidente da organização, pelo próprio ministro Affonso Camargo (ANDRÉS, 2022, p. 237).

O vale-transporte que acaba sendo instituído pela lei 7.418 de 16 de dezembro de 1985, entretanto, fez a enorme concessão à pressão dos empregadores para que o benefício fosse facultativo, e não obrigatório.

Instituído, a princípio, como mecanismo obrigatório, as pressões exercidas pelo setor empresarial tendem a forçar uma mudança radical no sistema. Como confessou o próprio ministro Affonso Camargo, o vale poderia passar a ser facultativo. E, como tudo que é facultativo no Brasil, cai no vazio (O VALE TRANSPORTE..., 1985, p. 38).

Esse fato mudou completamente a natureza e a efetividade do mecanismo. Sua implantação foi relativamente lenta, iniciando-se nas capitais e pelos funcionários públicos. Belo Horizonte se destacou por ter sido uma das capitais a buscar mais rapidamente sua implantação:

Colocado à venda no final de março em Belo Horizonte, nos primeiros cinco dias o vale-transporte vendeu cerca de 70 mil unidades. Clésio Soares de Andrade, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte, informa que, passados os reflexos do “pacote”, os cinco postos instalados na capital mineira poderão atingir cerca 400 mil unidades por dia, atendendo cerca de 200 mil usuários (PRIMEIROS PASSOS AINDA..., 1986, p. 24).

Mesmo a previsão otimista feita por Clésio Andrade ainda era bastante aquém da média de 50% das passagens totais comercializadas (o que, para Belo Horizonte daquela época, seria algo como 1,25 milhão de vales) que o vale-transporte atingiu em meados da década de 1990<sup>127</sup>. De fato, depois de tornado compulsório em 1987, o volume de vale-transporte em comercialização quadruplicou na cidade (EMPRESAS PRIVADAS E..., 1987, p. 28).

Nesse sentido, nova pressão foi feita pela obrigatoriedade de adoção do instrumento por parte das empresas empregadoras. Essa alteração viria por projeto de lei proposto pelo mesmo Affonso Camargo, dessa vez na condição de senador eleito pelo Paraná. Camargo também propunha a diminuição do percentual máximo sobre o qual o vale-transporte era calculado – sendo o total de recursos necessários para os deslocamentos que excedessem 3% do salário do empregado, e não mais 6%. Entretanto, já visto como opositor pelo mesmo governo do qual havia sido ministro, a proposta de aumento da contribuição patronal foi vetada por Sarney (DIRETOR DA ANTP..., 1987, p.4).

A solução do vale-transporte é mais um atrelamento da lógica de estruturação do transporte coletivo ao mundo do trabalho formal. De fato, o seu arranjo é decorrência do modelo de desenvolvimento econômico capitalista liderado pelo Estado, com inserção de segmentos da classe trabalhadora a uma cidadania tutelada, e que dava sinais de esgotamento sem que algo novo surgisse em seu lugar:

O acordo do vale-transporte possibilita a mediação entre os três segmentos inseridos na cidadania regulada: para as empresas pagantes é possível compensar os gastos por meio da diminuição do salário pago e conseqüente isenção fiscal, além de selecionar empregados que morem mais perto das empresas. Para os trabalhadores formalizados e seus sindicatos, é um benefício a mais. E, para as empresas de ônibus, é uma fonte de financiamento e receita antecipada dos serviços prestados. Um pacto fordista tardio, em uma sociedade que já abandonava suas características “industriais” (VELOSO, 2019, p. 15).

---

<sup>127</sup> O dado mais recente disponível, quando esta pesquisa estava sendo redigida, indicava que 46% dos pagamentos de passagem no sistema de transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte, para o mês de março de 2023, são realizados por Vale-Transporte (BELO HORIZONTE, 2023).

O Vale-transporte é percebido por todos empresários da segunda geração como um momento de grande alívio e retomada de sua expansão. Um de seus principais mecanismos foi assegurar uma receita antecipada mensal às empresas de ônibus.

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** A gente conseguiu ter alguma tranquilidade, tendo a necessidade dos reajustes mensais, porque o Vale Transporte conseguiu diminuir esse impacto no bolso do trabalhador. A NTU foi criada nesse momento de muita necessidade, muita angústia. Ela veio com a centralização do controle dos preços. Naquela época tínhamos demanda grande, velocidade comercial elevada, a produtividade do serviço era alta. A gente conseguia conviver com a inflação, e como o setor tem liquidez de 100%, isso ajudava muito a poder sustentar períodos de inflação elevada. *Com a venda antecipada de Vale Transporte fazia-se aplicações financeiras dessa renda gerada.* Pelo menos a gente não perdia o poder aquisitivo da moeda, a gente contra balanceava com a aplicação financeira. Conseguimos sobreviver mesmo nesse período de inflação elevada (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

**Clésio Andrade:** Então surgiu assim uma necessidade de fazer o vale-transporte obrigatório: até analisando pelo aspecto social, de evitar grandes confrontos nas cidades. O trabalhador paga do bolso dele até 20, 20 e poucos [por cento de seu salário]. Dali para frente dava muito conflito porque ele não tinha dinheiro para pagar a passagem. Então, sensibilizamos muito o Congresso e conseguimos transformar em obrigatório. E estivemos com o presidente Sarney [...] para poder pedir ao presidente para sancionar. Foi quando mandamos os dados para ele, de muitas comunidades de base [sindicatos patronais locais] do país todo, as associações todas mandaram telegrama pedindo para ele, mostrando a importância. Aí ele sancionou a lei do vale-transporte, que naquele momento deu uma calma no setor. Hoje está tendo uma nova crise, mas é uma crise diferente, de proporções elevadas, mas totalmente diferente do que era aquilo (ANDRADE, 2021).

A partir das fontes pesquisadas é possível constatar que o processo de cerca de oito anos que culmina na regulamentação da lei 7.619 de 30 de setembro de 1987, que torna o vale-transporte obrigatório, é um dos elementos que faz movimentar e, nesse sentido, fortalece a necessidade de organização da classe de proprietários de empresas de transporte urbanos por ônibus, inclusive por diferenciar seus interesses dentro do setor mais amplo de transportes que não necessariamente apoiava o vale-transporte<sup>128</sup>. A Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU) tem sua fundação em 29 de julho de 1987, apenas dois meses antes da sanção definitiva da lei do vale-transporte.

---

<sup>128</sup> Em reportagem sobre o impacto do vale-transporte, a revista Transporte Moderno cita a discordância de Camilo Cola, do setor rodoviário de passageiros: “Para este ano, Clésio prevê um crescimento maior do vale-transporte e uma recuperação mais acentuada do setor. No entanto, nem todos os empresários de ônibus defendem essa medida. Camilo Cola, presidente da CNTT [...], por exemplo, já propôs ao presidente Sarney a extinção do vale-transporte e, em seu lugar, a criação de um fundo para o setor de transportes coletivos. [...] a principal justificava de Cola sustenta-se no fato de que 40% dos assalariados brasileiros estão fora do mercado formal de trabalho.” (DEPOIS DO VALE..., 1988, p. 69-79). Ver essa posição ajuda a lembrar que a posição do empresariado de ônibus urbano era, antes de mais nada, voltada para os seus rendimentos, mas travestida oportunamente de preocupação social. Cabe lembrar que as tarifas tem uma subida real significativa durante a década de 1990, justamente em razão do vale-transporte (ARANHA, 2018)

## 5.2. NTU: o avanço da categoria empresarial de ônibus urbano no setor de transportes

Em 1987, a trajetória de organização e modernização empresarial do setor de ônibus urbano já havia percorrido um longo caminho. Do ponto de vista dos empresários de Belo Horizonte, a reestruturação do sistema metropolitano havia permitido a sucessão geracional, a modernização das práticas administrativas e sindicais e a capacidade de expandir os negócios para outras praças. Progressivamente, haviam também vencido o embate com o poder público, retirando sua capacidade de controle sobre a operação do sistema. Já em 1983, com a mudança de gestão da METROBEL, os empresários passaram a negociar mais diretamente os elementos da planilha de custos da Câmara de Compensação Tarifária. Em 1987, com a posse de Newton Cardoso, a promessa feita em sua campanha eleitoral de extinção da METROBEL começa a ganhar corpo. O órgão gestor acaba sendo substituído pela autarquia Transportes Metropolitanos – TRANSMETRO pela lei estadual 9.527 de 1987 (MINAS GERAIS, 1987) – e principalmente, a gestão da CCT passa para as mãos do SETRANSP. Esse é um elemento fundamental para que a remuneração das empresas fique livre de amarras e parâmetros estabelecidos previamente pelo poder público. O desmonte da estrutura estatal continua e, em 1988, a administração da Rodoviária de Belo Horizonte é passada para o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Minas Gerais (SETPEMG), que representa o transporte intermunicipal rodoviário, mas cujo presidente, Rubens Lessa, vai progressivamente ganhando proeminência no segmento urbano ao longo dos anos (SINDICATO NÃO VISA..., 1988, p. 32). O que se percebe é que o vácuo de poder público na gestão dos transportes urbanos é ocupado pela classe empresarial organizada, em uma prefiguração dos desmontes neoliberais mais amplos a nível nacional que ocorreriam nos anos seguintes, com o esvaziamento da capacidade de gestão concreta dos órgãos públicos.

O alcance da capacidade organizativa e econômica do empresariado local passou, assim, a chamar a atenção de outros empresários do setor, que viam o sistema belo-horizontino como referência. Em 1986, José Sergio Pavani, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – TRANSURB, comentava a respeito da situação econômica de sua cidade:

Em outros centros urbanos, a existência de órgão administrativos da atividade com maior tradição técnica determinou uma convivência pacífica entre o Plano Cruzado e o transporte urbano de passageiros. Dentre tais modelos de gerenciamento, [José Sérgio] Pavani cita a capital mineira, onde o sistema é administrado pela Metrobel, como exemplar “Não queremos subsídios de capital, mas apenas uma *tarifação justa e direta como ocorre em Belo Horizonte*” pleiteia o entrevistado. (PROBLEMAS CRESCEM COM..., 1986, p. 90, grifos nossos)

Além de ter se tornado referência, a própria expansão do empresariado local para outros municípios fez com que este percebesse que vários dos problemas enfrentados para a organização e rentabilidade do transporte eram comuns em todo o país e demandavam também articulação nacional. O processo de aprovação do vale-transporte, e a própria Constituinte, na qual a ausência dos empresários de transporte era flagrante<sup>129</sup>, fazem com que se busque uma nova escala de organização. Essa é, inclusive, a própria narrativa que a NTU faz a respeito de sua origem:

Em Belo Horizonte, onde a Metrobel havia modificado o sistema de circulação no início da década, o sindicato das empresas de transporte era muito atuante. O seu presidente, Clésio Soares de Andrade, começou a se reunir com presidentes de sindicatos de empresas de transporte de outros estados e, juntos, perceberam que havia uma necessidade de representação nacional do setor de transporte urbano. “Nós observávamos que os problemas do transporte urbano tinham muitas similaridades. Eram coisas fixas. Se havia um problema localizado em Belo Horizonte numa determinada data, daqui a pouco o mesmo problema acontecia no Rio de Janeiro, depois em Porto Alegre, e assim sucessivamente. O governo federal detinha decisões que eram fundamentais para o transporte urbano. Nós começamos a fazer reuniões com o intuito de construirmos uma representação nacional, nós precisávamos ser ouvidos.” [José Alberto Guerreiro, empresário porto-alegrense fundador da NTU] (GALHARDI et al; 2007, p. 227-8).

Na entrevista que forneceu para esta tese, Clésio apresentou uma versão no mesmo sentido. É oportuno lembrar que esse empresariado que se torna referência é, justamente, a segunda geração empresarial, que nesse momento estava na faixa dos 30 a 40 anos de idade.

**Clésio Andrade:** Eu comecei a ser muito procurado em Belo Horizonte. Nós todos, o Otávio [Vieira da Cunha Filho]. Todos nós dessa diretoria, que era uma diretoria muito competente, o pessoal vinha de fora para olhar o que estava acontecendo em Belo Horizonte, e aí fomos ampliando esse conhecimento. E em um determinado momento, eu comecei a aproveitar essa questão de conhecimento com eles, e mostrar a necessidade de ter uma entidade nacional, exatamente porque naquele momento a situação de aumento de tarifas e inflação estava muito grave. Inclusive, na época de aumentar a tarifa, tinha muito incêndio de ônibus (ANDRADE, 2021).

Cabe mencionar que a insatisfação da população, manifestada por meios organizados como a criação de Associações de Usuários de Transporte Coletivo, mas também por revoltas violentas, mais uma vez compõe o cenário de pressão que leva os empresários a reagirem. O contexto de incêndios mencionado por Clésio e também, a seguir por Otávio, tem um episódio marcante nas vésperas da fundação da NTU: trata-se da revolta popular ocorrida no Rio de Janeiro em 30

---

<sup>129</sup> De acordo com a revista Transporte Moderno, dos vários representantes do, tradicionalmente mais forte, setor de transportes de carga, apenas Denisar Arneiro (PMDB-RJ) conseguiu se eleger deputado constituinte. Camilo Cola (PMDB-ES) perde a eleição para o senado capixaba. Valmor Weiss (PMDB-PR), Bayard Umbuzeiro (PMDB-SP) e Valdir Boscaro (PMDB-SP) não conseguem se eleger para a constituinte. (FRACASSAM AS CANDIDATURAS..., 1986, p.7). Posteriormente, a revista indica como constituintes aliados da causa patronal o ex-secretário de transportes de Minas Gerais, Álvaro Antônio (pai do atual deputado federal Marcelo Álvaro Antônio) e o já citado Sérgio Werneck, ex-presidente da METROBEL, ambos do PMDB mineiro (PELA PORTA DOS..., 1987, p. 9).

de junho de 1987, na qual centenas de veículos foram depredados ou incendiados em resposta ao aumento, sem aviso prévio, de 49% nas tarifas dos ônibus<sup>130</sup>. Além desse fato, a centralização do reajuste tarifário em Brasília, via Conselho Interministerial de Preços (CIP), órgão criado em 1968 (Decreto nº 63.196, de 29 de agosto de 1968 – BRASIL, 1968) e extinto em 1990 (Lei nº 8.030, de 12 de abril de 1990 – BRASIL), fazia também com que a representação do interesse dos empresários tivesse que passar por reuniões na capital federal. O Conselho autorizava o reajuste tarifário dos municípios mediante a apresentação de estudos que comprovassem essa necessidade, atribuição que ficou suspensa justamente em função da revolta contra o aumento da tarifa em Salvador (DIAS, 2021), mas que retornou alguns anos depois diante do contexto de pressão inflacionária.

**Clésio Andrade:** Então, começamos a sentir a necessidade de ter uma entidade nacional, até porque naquele momento tinha muito controle de preços [...] [O] CIP também controlava preços, então tinha que ir em Brasília para conseguir liberar o aumento de tarifas, e a inflação estava alta. Foi aí que surgiu a NTU, ela foi uma necessidade que o transporte urbano teve de ver que tinha virado um sistema, e que o sistema é do Brasil todo era igual, procurar apoio da União, do governo federal. Então foi nesse sentido (ANDRADE, 2021).

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** A NTU surgiu em uma necessidade de que naquela época se tinha preços controlados e as tarifas passaram novamente a ser controladas pelo governo federal. Então o assunto de remuneração da atividade saiu do município e veio para Brasília, no controle do Ministério da Fazenda. Tinha um setor de administração de preços públicos, e essa foi uma das razões. E depois foi uma época muito tumultuada, com incêndios a ônibus. Foi um período difícil que a gente viveu nos anos 80 e início de 90. Então a NTU surgiu por essa necessidade de se ter um organismo federal que pudesse cuidar dessas questões. Tinha a Confederação Nacional do Transporte [ainda chamada CNTT à época], mas era uma entidade muito mal organizada na época. O transporte era ligado à indústria, e toda a contribuição do setor do transporte ia para a Confederação da Indústria, que dava uma migalha de recursos para a Confederação do Transporte. Era só uma estrutura administrativa muito pequena. Então a NTU surgiu da necessidade de se ter uma representação nacional que pudesse cuidar dos interesses do transporte público urbano (CUNHA FILHO, 2021).

A reestruturação da CNTT será tratada na seção seguinte, mas, por hora, basta dizer que seus dirigentes históricos até 1987 não eram empresários atuantes no setor há muito tempo. E, quando havia empresários, estes invariavelmente eram do setor de transportes de cargas que, como já argumentado, tem especificidade e demandas próprias. Representar especificamente os interesses do transporte urbano de passageiros é uma das justificativas apresentadas por um dos fundadores da NTU, à época:

“A NTU nasceu para ocupar um espaço vazio que havia dentro da Confederação Nacional de Transportes Terrestres”, sentencia José Alberto Guerreiro, de Porto Alegre. Ainda segundo Guerreiro, dentro da CNTT, só havia espaço para outros setores de transporte, como a Rodonal [Associação Nacional das Empresas de Transporte Coletivo Interestadual e Internacional de

<sup>130</sup> Para uma abordagem sobre o episódio e um debate sobre sua cobertura fotográfica nos jornais da época recomenda-se MAUAD (2016). A imprensa especializada também demonstrou preocupação à época, embora em escala menor do que em 1981 (ANTP TEM PROPOSTAS..., 1987, p. 5)

Passageiros], que representa as empresas transportadoras de passageiros de longo curso; e a NTC, que representa os transportes de cargas de todo o país (ASSOCIAÇÃO DO TRANSPORTE..., 1987, p. 7).

A NTU buscou articular dessa maneira a representação de todo território nacional. A ata de fundação foi assinada por 53 pessoas e a sua primeira diretoria possuía empresários de Manaus, Recife, Porto Alegre, São Paulo, Brasília, Belém e São Luís (GALHARDI et al, 2007, p. 228-9). À época, afirmou-se que a Associação representava cerca de 90% do volume total de passageiros urbanos transportados no país, o que perfazia algo em torno de 65 milhões de deslocamentos/dia. Seus empresários teriam, somados, “uma frota de cerca de 2 mil ônibus e que mantêm 450 mil pessoas empregadas diretamente” (ASSOCIAÇÃO DO TRANSPORTE..., 1987, p. 7). A afirmação sobre a representatividade do setor buscava falar da totalidade do setor privado em relação ao transporte urbano e estava, naturalmente, superdimensionada, inclusive pelo equívoco da relação frota/empregados de 225 funcionários por veículo<sup>131</sup>. Cabe ressaltar que grandes empresários como Jacob Barata Filho, do Rio de Janeiro, estavam em sua composição, além do antigo presidente da CNTT, Hermínio Cavaleiro, em uma demonstração de que a NTU faria alguma oposição à gestão de Camilo Cola na CNTT, como se explicará adiante. De qualquer forma, a representatividade era significativa, ainda que parte dos grandes empresários paulistanos, como José Ruas Vaz, não estivesse presente:

**Clésio Andrade:** [...] Os fundadores principais, que é a primeira diretoria da NTU foram: eu como presidente; o José Alberto Guerreiro, que era presidente do sindicato de Porto Alegre, que inclusive foi presidente do Grêmio; o Alfredo Bezerra, que era presidente do sindicato de Pernambuco, um companheiro que hoje também tem empresas no mundo todo, tem muitos negócios em outras áreas; o próprio Otávio [Vieira da Cunha Filho] esteve junto nessa fundação; o Eurico [Galhardi], o pessoal do Rio de Janeiro também. Foi mais ou menos esse pessoal que estava mais à frente mesmo, que estava discutindo mais as políticas todas (ANDRADE, 2021).

É fato, de todo modo, que a NTU nasce com potência e capacidade de influir no vácuo que havia na política nacional sobre transporte urbano de passageiros. Nesse primeiro momento posterior à fundação, em que o vale-transporte se encontrava em vias de aprovação e regulamentação final, o setor garantiu junto ao governo federal aumentos regulares de tarifa por quatros meses seguidos (ASSOCIAÇÃO DO TRANSPORTE..., 1987, p. 7). Outro grande ganho que a NTU obteve foi em relação à comercialização do vale-transporte. Já na lei original de 1985, a previsão era de que a empresa operadora do transporte coletivo seria a responsável por sua emissão – isto é, a atribuição do volume de recursos em circulação era dada aos

<sup>131</sup> É possível que haja erro na afirmação ou na digitação do dado. Na mesma reportagem é afirmado que, como um montante inicial para a criação da NTU, cada empresa contribuisse com Cz\$100 por cada ônibus de sua frota, o que havia totalizado um montante de Cz\$4 milhões. Isto é, por essa informação, presume-se que a frota total inicial associada à NTU era de 40 mil ônibus, o que torna menos absurda, mas ainda alta, a proporção de 11,25 funcionários por veículo.

empresários, e não ao poder público. Por meio de *lobby* junto ao governo federal, a Associação consegue impedir que o vale-transporte tenha uma validade maior que 30 dias, o que acarretaria em uma perda de valor, em um contexto inflacionário (EMPRESAS PRIVADAS E..., 1987, p. 28). Além disso, em muitos casos, sua atuação conseguiu retirar das empresas públicas de transporte a responsabilidade da emissão, como era o caso de Belo Horizonte, em que a CBTU, responsável pelo trem metropolitano, delegou esta responsabilidade para o SETRANSP. Em 1989, a responsabilidade do poder concedente para emissão em casos metropolitanos também é deliberadamente excluída da regulamentação do vale-transporte pela lei 7.855/1989.

O controle da produção e comercialização do vale-transporte é um ativo fundamental para as empresas de ônibus nesse período e aumentou enormemente sua capacidade de investimento e influência política. Não por acaso, no início da década de 1990, quando o setor de transportes de cargas e rodoviário de passageiros tinha prejuízos, o setor urbano de passageiros era o único a apresentar lucros anuais<sup>132</sup>. Isso ocorreu em especial porque o período de forte pressão inflacionária no país tornava o bilhete de vale-transporte um ativo de enorme liquidez e demanda, pois seu valor de uso permanecia sempre o mesmo (um deslocamento no transporte coletivo) mas sua revenda no varejo por populares permitia à parcela pobre e excluída dos círculos financeiros de reposição inflacionária, uma diminuição de suas perdas. Em outras palavras, no começo da década de 1990 o bilhete de vale-transporte era praticamente uma moeda paralela em circulação<sup>133</sup>.

Em seus primeiros anos, a NTU buscará se opor à ampliação da atuação do Estado sobre o transporte público, em um momento de fortalecimento das perspectivas municipalistas com a Constituição de 1988. Assim, suas manifestações públicas foram contra não só a encampação de empresas privadas pelo poder público, como ocorreram no Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre (GALHARDI et al, 2007, p. 235), como também foram contra a criação de frotas públicas de ônibus. Um exemplo era justamente o que ocorria em Curitiba e que era aventado

---

<sup>132</sup> Ver os Anuários “As Maiores do Transporte”, da editora Transporte Moderno, para os anos de 1990, 1991 e 1992. “A dinâmica do sistema tarifário trazida pelo vale-transporte, a remuneração por km rodado e o financiamento via Finame para renovação de frotas estimularam o crescimento dos negócios para todo o setor” (TARIFAS SEGURAM PRESSÃO..., 1992, p. 50)

<sup>133</sup> “Se não bastasse a inflação do cruzeiro, o vale-transporte é um ‘papel-moeda’ ainda mais exposto a ela. Em Porto Velho, por exemplo, segundo a reportagem do jornal ‘Alto Madeira’, um sanduíche comum é trocado por quatro vales. Naquela capital o Vale vale para comprar ainda jornais e revistas, refrigerantes, sorvetes, etc. O interessante é que o vale-transporte tem até seu momento de ‘moeda’ forte, o dono de uma lanchonete local prefere o transporte ao vale-refeição. ‘É mais seguro’, diz ele.” (VALE-TRANSPORTE EXCEDE..., 1992, p. 16) Os exemplos dessa prática são inúmeros e ainda povoam o imaginário de quem viveu esses anos, como a recomercialização do vale-transporte não gerava prejuízo para as empresas de ônibus, pelo contrário, a prática era vista com condescendência.



em outras cidades, além de quaisquer movimentos de aumento do poder público sobre a gestão da operação cotidiana e dos pagamentos (NTU CRITICA ESTÍMULOS..., 1988, p. 7). Como categoria patronal, o interesse é, por óbvio, a rentabilidade do serviço e, portanto, o aumento do poder sobre sua operação cotidiana, em detrimento do poder público e de eventuais medidas que pudessem tornar o transporte eficiente caso isso implicasse em diminuição do lucro da operação privada. Meses depois, Clésio Andrade deixa esse ponto de vista muito claro em uma entrevista:

A NTU é frontalmente contra a formação de frota pública com operação pelas empresas privadas. Isso não dá certo e em Curitiba conseguimos liminar a um mandado de segurança e as compras de ônibus pelo poder público foram interrompidas. *Entendemos que a frota nas mãos da prefeitura torna o empresário muito vulnerável, pois a qualquer momento o prefeito pode transferir a operação a quem quiser* (ANDRADE, 1988, p. 78, grifos nossos).

O controle dos veículos ser diretamente exercido pelo poder público poderia até aumentar a qualidade do transporte, mas não era isso o que estava em debate, e sim o fato de que isto retiraria do empresariado o seu maior poder de barganha na operação que é a possibilidade – explícita ou implícita – de *lockout*. Assim, a entidade patronal passa a atuar de maneira agressiva em defesa de seus interesses. É dessa maneira que buscam atuar na Constituinte. Como nesse episódio de janeiro de 1988 em que se posicionam contra a previsão de estabilidade no emprego:

Um dos dispositivos do projeto da Comissão de Sistematização que mais irrita o presidente da NTU, [...] Clésio Soares de Andrade, é o artigo que protege o trabalhador contra dispensa imotivada. Segundo ele, a estabilidade no emprego para funcionários das empresas de transporte coletivo significa “um retrocesso da disciplina e uma séria ameaça à segurança do usuário”. Com a estabilidade, imagina, “o motorista, o cobrador e o próprio fiscal escaparão a um controle mais rígido e passarão, inevitavelmente, a se descuidarem de suas obrigações, pois não haverá mais o fantasma da demissão” (A NTU NÃO..., 1988, p. 38).

A posição não foi vitoriosa e a estabilidade do trabalhador se materializou no inciso I do art. 7º da Constituição Federal – “[é direito do trabalhador ter uma] relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos.” (BRASIL, 1988). Entretanto, não deixa de ser surpreendente a facilidade com que essa posição patronal foi explicitada e a forma como foi justificada, um indicativo de como o setor se valia de relações trabalhistas precárias para poder crescer.

O processo constituinte de 1986 a 1988 mostrou, também, as capacidades e limitações que o setor possuía na correlação de forças da sociedade naquele momento. Do ponto de vista da organização do transporte, foi possível manter com a União a responsabilidade pela regulação

do trânsito (art. 22). A atribuição da operação do transporte coletivo urbano passou à esfera municipal no caso do transporte intramunicipal (art. 30 – inciso V) e à estadual, no caso do transporte metropolitano. Pelas fontes coletadas, esta não era exatamente uma bandeira empunhada pelo setor, mas se mostrou uma forma de enfraquecimento do poder público e reforço da atuação empresarial das quais a categoria muito se valeu nos anos seguintes:

Nessa brecha desatou-se outra estratégia de recuperação econômica por parte dos empresários, duplicando suas bases de oferta, deslocando capital rodante e investimentos de um setor para outro e apoiando-se nos resultados operacionais de um para justificar demandas de aumentos tarifários em outro. As reivindicações de soberania dos municípios entre si, e de todos frente aos estados, cancelou a possibilidade de eles se posicionarem frente a tal recomposição da oferta, assim como de empreenderem ações coordenadas de planejamento estratégico. (BRASILEIRO; HENRY, 1999, p. 99).

Outras mudanças aprovadas na Constituição foram a gratuidade no transporte para os maiores de 65 anos (art. 230), a necessidade de adaptação dos veículos às pessoas com deficiência (art. 227 e 244) e a responsabilidade do Estado sobre o transporte escolar para crianças e adolescentes (art. 208, inciso VII). A questão da adaptação veicular continuou sendo ponto de reclamação desde então, pelo custo da mudança da frota frente à relativa pequena demanda gerada (O QUE MUDA..., 1988, p. 31). Já as mudanças que versam sobre o transporte de estudantes e idosos tiveram consequências distintas. O transporte escolar como responsabilidade pública acabou por criar toda uma estrutura de financiamento e repasse de recursos a municípios – o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), que muitas vezes é a principal verba de transporte de municípios menores e rurais, e acaba cumprindo um papel informal de transporte público. No limite, é possível argumentar que o transporte escolar acabou por retirar das empresas um grande volume de usuários certos, as crianças e adolescentes, sobre o qual as políticas de passe livre estudantil não foram instrumentos suficientes para compensar. Sobre a gratuidade de idosos, à época, não houve críticas na mídia especializada ou de empresários sobre esta medida, que era entendida como uma regulação a nível nacional de um direito que vinha progressivamente sendo concedido em diversos municípios do país. Entretanto, hoje em dia, essa é uma das maiores reclamações da categoria que alega que o volume de gratuidades, em decorrência do envelhecimento da população, torna impraticável a operação do transporte (GRATUIDADES: DÓI NO..., 2018). As críticas da categoria são constantes em suas publicações e anuários, a ponto de o recente pacote de auxílio ao setor aprovado no Congresso Nacional em 2022 (BRASIL, 2022a), em função da pandemia de Covid-19, ter sido formalizado como uma forma “auxiliar o custeio da gratuidade das pessoas idosas no transporte coletivo urbano” (BRASIL, 2022b). As

circunstâncias contemporâneas e as perspectivas de futuro do setor serão discutidas na seção conclusiva desta tese, mas cabe ressaltar que esse argumento se vale, no mínimo, de premissas falsas – a primeira é de que a gratuidade implica em custo para o sistema, quando é, tecnicamente e no limite, renúncia de receita. A segunda é de que o sistema seria capaz de se sustentar apenas com passageiros pagantes, mesmo se não houvesse nenhuma gratuidade.

Por fim, uma das principais conquistas do setor na Constituição Federal foi a possibilidade de expansão dos sistemas de serviço social e aprendizagem das categorias patronais, conhecidos como Sistema S, que se estabeleciam a partir dos recursos de contribuição social recolhidos da folha de pagamentos. O artigo 149 reconhecia tacitamente a possibilidade de expansão das “contribuições sociais de interesse das categorias profissionais ou econômicas”. Assim, o projeto de lei nº 868-A de 1988, que previa a criação do Serviço Social do Transporte Terrestre (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte Terrestre (SENAT) é protocolado ainda em setembro e passa a ser uma das principais bandeiras da categoria. Sua aprovação e regulamentação redefinirão a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres e o papel do transporte coletivo de passageiros em sua composição. Isso será melhor detalhado na última seção deste capítulo, pois antes é necessário detalhar como a representação nacional do setor de transportes se reestruturou e qual foi o papel do empresariado belo-horizontino de ônibus urbano nesse processo.

### **5.3. A reconfiguração da Confederação Nacional dos Transportes**

Fundada em janeiro de 1954, a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres buscou representar o interesse empresarial de um setor econômico que ainda não possuía o impacto econômico que teria décadas depois. Na década de 1950, não havia grandes empresas de transporte rodoviário de carga, mas o incipiente mercado estava em rápida expansão, inclusive pela flexibilidade apresentada em relação ao transporte ferroviário:

O transporte rodoviário [de cargas] apresenta a peculiaridade de ter sua tarifa formada em condições de concorrência, enquanto que os serviços ferroviários, portuários (assim como muitos tipos de carga marítima) têm as suas tarifas formadas em condições monopolistas ou oligopolistas. Num contexto inflacionário, as tarifas rodoviárias foram muito mais flexíveis frente aos acréscimos de custos, permitindo reajustamentos imediatos. No caso brasileiro, essa vantagem relativa tornou-se maior, historicamente, devido ao fato de serem as demais modalidades de transporte atividades monopolistas do setor público, ou com sua grande participação. Às características usuais destas atividades somaram-se, portanto, inércia e dificuldades burocráticas para o reajuste das tarifas (BARAT, 1978; p. 55)

Apesar desse grande potencial econômico, a CNTT possuía relativamente pouca influência na política nacional<sup>134</sup> e, até meados da década de 1980 era presidida por pessoas que não estavam diretamente envolvidas com a operação de transporte, que até haviam sido empresários do setor, mas que há muito haviam se profissionalizado na burocracia da representação sindical. Dessa forma, o seu segundo presidente, Fortunato Peres, conduziu a CNTT por trinta anos, entre 1954 e 1984, sendo sucedido por Hermínio Cavaleiro, ligado à Federação Gaúcha de Transportadores de Carga. A crítica reverberada pela Revista Transporte Moderno à época é que, diferentemente de suas congêneres na Indústria e no Comércio, a CNTT não buscava atrair federações e sindicatos para sua esfera organizativa para que, assim, ganhasse mais força política e econômica:

a entidade teve quase trinta anos de absoluto marasmo com a primeira presidência<sup>135</sup>, de Fortunato Peres. Ele foi sucedido em 1983, por outro pseudo-empresário, Hermínio Cavaleiro, substituído no final do mesmo ano por uma junta governativa, que realizou novas eleições. Durante todo esse tempo, a CNTT conseguiu reunir apenas oito federações. O vazio de poder estimulou a criação de fortes sociedades civis paralelas, como a NTC e a Rodonal. Foi só a partir da posse de Camilo Cola, em fevereiro de 1987, que a entidade começou a se firmar. Nesses últimos três anos, foram constituídas mais doze federações. Hoje, a CNTT tem vinte filiados, dez federações de passageiros, seis de cargas e quatro de autônomos. Participam também da CNTT, sem direito a voto, as outras entidades classistas, como a própria NTC [Associação Nacional das Empresas de Transporte de Carga] e Rodonal, NTI [Associação Nacional das Empresas de Transporte Intermunicipal de Passageiros, dissidente da Rodonal], NTU e Anttur [Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento] (CONSENSO MAS NEM..., 1989, p. 36)<sup>136</sup>.

De fato, a baixa combatividade da CNTT fez com que seu setor com maior dinamismo e força econômica – o de transportes de cargas – se organizasse em uma associação própria, a NTC, e buscasse por seus próprios meios influenciar processos de regulamentação e a relação do poder público com a categoria. Tanto é que foi considerada fundamental a atuação da NTC (e não da CNTT) para que fossem aprovadas a lei 7.092 de 1983, que regulamentava o transporte de cargas no Brasil, e a lei 6.813 de 10 de julho de 1980, que limitava em até 20% a participação

---

<sup>134</sup> Um dos exemplos que ilustram esse ponto é o fato de que o decreto que criou o Conselho Interministerial de Preços, em 1968, previa, em seu artigo 3º uma Comissão Consultiva para acompanhar seus trabalhos, formadas pelas Confederações Nacionais da Indústria, Comércio e Agricultura, e suas congêneres de trabalhadores. Ainda que existente há mais de 14 anos, e representando um setor com impacto direto em toda a cadeia de formação de preços nacionais, a CNTT foi deliberadamente excluída do arranjo.

<sup>135</sup> De acordo com as informações institucionais da própria CNT, Fortunato Peres foi, na verdade, o segundo presidente da instituição, tendo sido precedido por Adolpho Paolo Bastide, ainda no primeiro ano da fundação da entidade.

<sup>136</sup> Entenda-se aqui o viés da reportagem que refletia a postura dos editores da revista pela renovação de comando na entidade classista. Em editorial, em outra edição, o principal editor da revista acusa Hermínio Cavaleiro de não ter nem caminhão, nem ônibus, e ter passado a vida toda à sombra dos sindicatos e federações patronais (GUERRILHA SINDICAL, 1986, p. 14). Como se pontuou, Hermínio curiosamente participou da primeira diretoria da NTU, talvez por sua experiência de representação sindical que possuía e, certamente, para marcar uma posição política nas disputas internas do setor.

de capital estrangeiro em empresas transportadoras em solo brasileiro (NÃO TEMOS MEDO..., 1992, p. 14).

Em meados dos anos 1980, Camilo Cola passa a integrar o conselho diretor da NTC em virtude de sua posição “anfíbia”<sup>137</sup> no setor com a Viação Itapemirim – transportando passageiros e cargas. Essa aproximação se deu por iniciativa de Thiers Fattori Costa, então presidente da associação, que venceu a resistência de outros transportistas do setor, que desconfiavam do setor de passageiros (NÃO TEMOS MEDO..., 1992, p. 15). Por possuir esse trânsito, a NTC apresenta o nome de Cola para a eleição da CNTT que ocorreria em agosto de 1986. Havia apenas oito votos em disputa, um para cada federação filiada, e três seriam do setor de cargas, esperando-se assim que por virtude de votos de federações de passageiros, Cola pudesse ser eleito. O empresário relata que aceitou a proposta desde que pudesse realizar uma campanha “de base”:

Aceitei a indicação de meu nome para disputar a eleição, mas condicionei minha candidatura a toda uma série de visitas às federações e sindicatos da categoria em todo o país, oportunidade para expor minhas ideias, conhecer as lideranças e ser, também, melhor conhecido por todos. Essa inusitada “campanha” realmente aconteceu. Em toda parte por onde andei, Brasil afora, eu me coloquei, não como candidato de mim mesmo, ou de um pequeno grupo de mandachugas, mas das bases, das federações e dos sindicatos, pedindo seu imprescindível apoio para minhas propostas (COLA, 1997, p. 215-216).

A eleição foi extremamente tumultuada, com manobras jurídicas e eleitorais, especialmente por parte da chapa de situação, lembrando os piores momentos de eleições forjadas<sup>138</sup>. De fato, a votação inicial, ocorrida no dia 28 de agosto, foi impugnada e o governo federal passou a atuar nos bastidores para mediar a situação. O ministro do Trabalho do governo Sarney, Almir Pazzianotto, estabeleceu uma junta governativa e convocou novas eleições para o dia 14 de dezembro, nas quais a chapa de Camilo Cola vence com cinco dos sete votos possíveis, com a impugnação de uma das federações (COLA, 1997, p. 217). Contribuiu para o enfraquecimento da chapa de situação uma série de denúncias de corrupção e apropriação dos recursos da

---

<sup>137</sup> Jargão utilizado pelo próprio setor de transportes.

<sup>138</sup> “Em meio a manobras de toda ordem, foram depositados dez votos na urna, quando existem apenas oito federações. Um dos votos ‘extras’ foi de um certo Gobato, ex-delegado à CNTT da antiga diretoria da federação de carreteiros de São Paulo. Como a nova diretoria, encabeçada por José Fioravante, havia antecipado sua posse, Gobato votou protegido por medida cautelar impetrada para impedir a posse. Acontece que tal medida estava cassada, desde 27 de agosto, pelo Tribunal Federal de Recursos. O fiscal da chapa de oposição, Reginaldo Uelze, *fora retirado do local graças a subterfúgios da situação.*” (“CAMBALACHOS” ANULAM ELEIÇÕES, 1986, p. 7, grifos nossos). Em manifesto, a chapa de oposição acusou o então presidente da CNTT, Hermínio Cavaleiro, era acusado de “distribuir seguranças armados pelos corredores no dia das eleições, fugir da prestação de contas e desrespeitar uma decisão judicial” (GUERRILHA SINDICAL, 1986, p. 14)

Confederação para gastos pessoais de seu presidente (CONTAS REVELAM QUE..., 1986, p. 6).

A gestão de Camilo Cola na CNTT teve o grande mérito de iniciar a expansão da atuação política da entidade. Como mencionado, o número de federações filiadas passa de oito para vinte. Das novatas, muitas delas foram fundadas durante sua gestão, como é o caso da já mencionada Federação de Empresas de Transportes de Passageiros de Minas Gerais – FETRAM, também criada a partir de movimentação iniciada pelo grupo de empresários liderado por Clésio Andrade, que acumulava sua presidência com a NTU e o SETRANSP, já atuando fortemente na disputa dos rumos nacionais do transporte. Além disso, é construído o edifício-sede da CNTT e há uma primeira rodada de negociações de mais recursos advindos do sistema SESI-SENAI, em um processo que culminará anos depois na criação do SEST-SENAT. Entretanto, os recursos financeiros ainda são relativamente escassos e a estrutura de mando, personalista, contava com boa parte do orçamento da instituição advindo da própria fortuna de seu presidente (O EMPRESÁRIO QUE..., 1988, p. 28).

Em 1989, ocorre nova eleição para a entidade e Camilo Cola não se coloca como candidato para mais um mandato. Há nessa ocasião uma movimentação de bastidores para que se formem candidaturas e é importante pontuar que Clésio Andrade busca, já nesse momento, se colocar como postulante à direção. Cola apoia a candidatura de seu patrono inicial, Thiers Fattori Costa, que era visto como o nome mais forte do setor de cargas até então, tendo entre seus méritos percebidos justamente a atuação na tramitação dos projetos de lei que regulamentaram o setor. Percebendo que, naquele momento, não possuía ainda condições de vencer um embate com o setor de cargas, Clésio retira sua candidatura em favor de um consenso (CONSENSO GARANTE ELEIÇÃO..., 1989, p. 7). Entretanto, aos 37 anos de idade, o empresário já se colocava no páreo da representação da confederação nacional.

Thiers Fattori Costa modernizou e ampliou a CNTT, incorporando os modos de transportes marítimo, fluvial e ferroviário em sua composição e removendo o “T”, de terrestres, de sua sigla, que passa a ser então Confederação Nacional dos Transportes. Estabeleceu ainda negociações para trazer o forte setor de transporte aéreo, que acabaria por se incorporar à organização na gestão seguinte. Thiers assume seu mandato prometendo a criação do SEST-SENAT (COSTA, 1990, p. 57), mas a tramitação do projeto não ganha fôlego naquele triênio. Sob sua presidência, a CNT reformula seu estatuto, admitindo Sindicatos Nacionais com direito a voto no conselho deliberativo, para além das Federações, e criando Câmaras Setoriais para

tratar de modos de transporte específicos. Além disso, a reeleição é vedada e um regime de rotação de setores na presidência da entidade é instalado – das empresas de carga para as empresas de transporte de passageiros, destas para a de transportadores autônomos, e assim por diante.

As gestões de 1987 a 1993 da CNT representam um processo de modernização e de ganho de protagonismo político e econômico do setor dos transportes no país. Como pontuado em outros momentos desta pesquisa, são as necessidades e contradições materiais que geram os constrangimentos e incentivos para a movimentação das classes sociais e suas frações. A perspectiva materialista que embasa essa leitura, claro, não descarta outros elementos desse cenário como arranjos burocráticos e posturas ideológicas. O fato é que as necessidades de representação política dos empresários de transporte começaram a ganhar a escala nacional na década de 1950, no momento em que a integração do território nacional se configurou como uma etapa necessária para que o processo de acumulação de capital continuasse ocorrendo, e a acelerada opção pelo modo rodoviário ensejou a criação da CNTT. O transporte rodoviário de cargas, nesse momento, tem uma centralidade inescapável aos olhos do governo nacional. Entretanto, o setor ainda era composto por uma gama muito grande de caminhoneiros autônomos e, devido inclusive ao mercado em expansão que emulava algo de “livre concorrência”, não havia a formação de grandes empresas<sup>139</sup>. O mesmo ocorria no setor de transporte rodoviário de passageiros, em que a maioria das empresas ainda fazia linhas de escala regional, com o grande volume de traslado de migrantes para o Sudeste sendo improvisado nos famosos paus-de-arara e só incipientemente assumido por algumas empresas formalizadas, dentre elas a Viação Itapemirim, de Camilo Cola. Assim, sem capacidade econômica de se representar na escala nacional aos moldes dos industriais, estes sim com grande capital e poder econômico e político, ocorre a acomodação burocrática-sindical que se viu nos 30 primeiros anos da Confederação, com os interesses do empresariado encontrando mais guarida em associações mais temáticas, tais como a NTC e a Rodonal.

A aceleração e esgotamento do modo de urbanização e industrialização na década de 1970 trazem novos atores e necessidades ao cenário. Por um lado, a crise econômica prolongada da

---

<sup>139</sup> Nesta pesquisa encontramos pouco material sistematizado sobre uma série histórica para tamanhos de empresas de transporte rodoviário de cargas e passageiros, mas tome-se como exemplo os dados do anuário estatístico do IBGE para o ano de 1942 que registra 2.204 empresas de auto-ônibus em todo o Brasil, compondo uma frota de cerca de 5 mil veículos (IBGE, 1943). Adicione-se a essa estatística os dados impressionistas dos relatos de todo o setor aqui colhidos, além dos debates realizados na publicação “Transporte Moderno” e tem-se o panorama da dispersão e baixa concentração de capital do setor em seus primórdios.

década de 1980 enseja a busca por novas soluções e regulamentações para o setor de transportes. Nesse sentido, já havia grandes empresas de escala nacional nos setores rodoviários de carga e passageiros que desejavam ter seus interesses ouvidos no processo de reestruturação política que se anunciava com a abertura democrática. De outro lado, as contradições e precariedades da imensa urbanização brasileira eram flagrantes e o próprio Estado já se movimentava em busca de soluções dentro do modelo centralizado, estatal e desenvolvimentista, que marcara os últimos 50 anos. Empresas e planos como a EBTU, as EMTUs, a CBTU e propostas de financiamento nacional dos transportes urbanos foram apresentadas entre 1976 e 1984, enquanto estados e municípios faziam o possível para dar eficiência e solucionar o problema do transporte urbano, como se viu para o caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Modernizado por fatores exógenos, o setor de transporte urbano de passageiros se renovou e se organizou. A criação da NTU em 1987 é um dos grandes sintomas desse processo. Motivado pelas soluções estruturais para a categoria, pelo crescimento econômico e, paradoxalmente, pelo enfraquecimento do poder público que o municipalismo e as reformas neoliberais traziam, o empresariado de ônibus urbano se fazia ouvir cada vez mais dentro do setor de transportes e, por meio da jovem liderança que despontou desse processo, representando a transição geracional em vigor, estava pronto para disputar os rumos da Confederação Nacional dos Transportes.

As movimentações de bastidores para a sucessão da CNT em 1993 começaram já no fim de 1991. Em junho daquele ano, Camilo Cola já ventilava sua candidatura à imprensa e às federações (NA CORRIDA PELAS..., 1991, p. 4), acreditando que o setor de ônibus o elegeria novamente (ITAPEMIRIM MOSTRA O..., 1991, p. 10). No fim do ano, Clésio Andrade também se colocou como postulante, afirmando ter o apoio de sete das dez federações do setor de passageiros, que seriam justamente as responsáveis por apresentar, naquela rodada, o nome da presidência aos seus pares (COMEÇA CORRIDA PARA..., 1991, p. 6). Gradativamente, Clésio consolida apoio de seu setor, enquanto Cola busca levar a disputa para os tribunais, por meio de um parecer jurídico que interpretaria que mais de um candidato poderia ser indicado pelo setor de passageiros ao plenário da totalidade das federações (COLA CONTINUA CANDIDATO..., 1992, p. 7). Ao perceber que corria sério risco de perder, Cola retira seu nome e, em seu lugar, apoia Heloísio Lopes, mineiro de Caratinga, dono da Viação São Geraldo e por diversas ocasiões presidente da Rodonal. Enquanto isso, Clésio Andrade buscava também garantir o controle sobre sua própria sucessão na NTU:



**Otávio Vieira da Cunha Filho:** Isso foi construído, né. O Camilo queria fazer como sucessor não o Clésio, mas o Heloísio Lopes, que era oriundo da Viação São Geraldo. Ele tinha uma vinculação na área rodoviária e era muito amigo do seu Camilo. Só que dois anos antes do fim do mandato do Camilo<sup>140</sup>, nós começamos a nos reunir, fizemos várias reuniões em vários lugares do Brasil arregimentando as lideranças para apoiar o Clésio em uma futura eleição na CNT. Quando foi deslanchado o processo eleitoral, o Clésio e nós já tínhamos trabalhado o Brasil todo para isso. E a sucessão na NTU não ia ser nem minha, quem ia assumir no lugar do Clésio seria o Alfredo Bezerra, lá de Recife. Mas tem um caso interessante que é um compromisso não cumprido entre um pessoal do Rio de Janeiro na época e o Alfredo. Por força disso, o pessoal do Rio tirou o calço do apoio para o nome de Alfredo na NTU. Viraram para o Clésio e falaram: “olha você pode colocar qualquer um ali, menos o Alfredo porque nós somos contra.” Como o Rio de Janeiro era o principal contribuinte da entidade, o Clésio, politicamente falando, fez um arranjo e nessa eu assumi. Mas enfim, houve um trabalho prévio para o Clésio assumir a CNT (CUNHA FILHO, 2021).

Os escândalos de corrupção que levaram ao *impeachment* de Fernando Collor tiveram desdobramentos no setor de transportes<sup>141</sup>, e implicaram a Rodonal, minando ainda mais a candidatura de Heloísio que, assim, acaba por retirá-la, fazendo com que Clésio Andrade seja indicado para a presidência da CNT por unanimidade de seus pares do setor de transporte de passageiros. Aproveitando-se do enfraquecimento da Rodonal, Andrade conseguiu também emplacar o representante de sua confiança do setor de passageiros na nova diretoria, derrotando Heloísio também nesta eleição. O empresário perde por sete votos a três para Aymler Chieppe, que havia criado a dissidente Associação Nacional das Empresas de Transporte Intermunicipal – NTI (CLÉSIO DE ANDRADE..., 1992, p. 7). A vitória culminava em uma rápida ascensão do empresário de Juatuba, que assim foi descrita no ano seguinte:

Aos quarenta anos, o mineiro Clésio Soares de Andrade assumiu a presidência da CNT – Confederação Nacional de Transporte em janeiro deste ano, cercado de invejável apoio. Mesmo tendo como adversário o ex-presidente da Rodonal, Heloísio Lopes, e enfrentando a oposição do poderoso Camilo Cola, ex-presidente da entidade e maior empresário de ônibus rodoviário do país, acabou eleito por unanimidade – pressentindo a derrota, Lopes retirou a candidatura. [...] Andrade chegava assim ao ponto culminante de uma meteórica carreira iniciada em 1982, quando foi eleito presidente do Setransp, o sindicato de transporte de passageiros de Belo Horizonte, onde permaneceu até 1987. Nesse meio tempo fundou e presidiu a NTU – Associação Nacional de Transportes Urbanos e comandou a federação mineira de passageiros (A CNT PRECISA..., 1993, p. 32).

Em 1993, seria dado um dos últimos passos das grandes mudanças pelas quais a Confederação Nacional dos Transportes passava, com a regulação de sua principal fonte de financiamento via criação do Sistema SEST/SENAT.

<sup>140</sup> Otávio faz um erro de memória, o mandato, como descrevemos aqui, de presidente da CNT à época era de Thiers Fattori Costa.

<sup>141</sup> Entre as denúncias que foram feitas estava o pagamento de propina mensal de 500 mil dólares para PC Farias para que o reajuste das tarifas de ônibus interestadual fosse realizado acima da inflação. Além disso, acusou-se transporte de eleitores pró-Collor para comícios e a própria eleição por empresas de transporte rodoviário. Por fim, contratos milionários fechados entre a Rodonal e empresas ligadas ao grupo PC Farias (ver ESCÂNDALO PC FARIAS..., 1992, p. 6 e RODONAL CHAMUSCADA, 1992, p. 10)

#### 5.4. SEST/SENAT: a estruturação financeira da representação de classe

É normal que, após carreiras e eventos de sucesso, as pessoas envolvidas passem a olhar sua própria trajetória com o benefício de saber do acontecido e, assim, identificar no passado momentos de revelação ou fundadores do arco narrativo vitorioso. A memória narrada, enunciada pelo “vencedor”, se sobrepõe, ou antes, diz mais sobre o que os fatos buscam significar hoje em dia do que os fatos em si. Sobre a mudança que reestruturou financeiramente e politicamente o setor de transportes no Brasil, Clésio Andrade narra o seguinte episódio:

**Clésio Andrade:** Quando eu tinha mais ou menos 15, 16 anos – esse episódio é importante para essa história – eu conversei um dia com um contador nosso, na hora eu fiquei curioso e falei: “o que que é isso na folha de pagamento?” [o contador respondeu] “O SESI SENAI”. Na área de pessoal, eu ajudava a fazer a folha de pagamento, naquela época tinha 10, 11 ônibus, a gente tinha que fazer de tudo. Aí ele falou: “O SESI você paga para isso, você tem direito a ter no transporte.” [Clésio responde] “Uai, mas direito como? Ninguém nunca falou isso.” Aí ele falou: “Não, o clube do Sesi, o serviço do Senai, vocês podem usar tudo.” Aí eu falei: “Que que é isso!”. Vi um SESI lá perto do Barro Preto, fui lá conversar com eles. Quando eu cheguei lá, conversei e me falaram: “Não, realmente vocês podem ser atendidos aqui, só que tem uma fila de 6 meses.” Eu falei: “Oh, mas pera aí, 6 meses? Mas por que?” – “Ah, porque nós damos preferência pro industrial.” Eu respondi: “Mas nós não pagamos também?” Ele [funcionário do Sesi] falou: “Pagam.” [Clésio continua] “Então não seria certo vocês colocarem um percentual para nós e o percentual para eles?” Aí o diretor veio conversar comigo: “Não Clésio, não tem jeito, eu estou entendendo sua situação.” Eu falei: “E para quem mais que vocês prestam serviço para transporte?” [Diretor do Sesi] “Ninguém.” [Clésio] “Então nosso dinheiro está indo embora para vocês, e vocês não prestam serviço pra nós?” Aquilo ficou na minha cabeça, sabe. Então, quando eu comecei essa trajetória, eu comecei a colocar na cabeça que eu ia um dia tentar criar esse SEST SENAT desvinculado do SESI SENAI. Então, começou de um sonho de jovem lá atrás, com essa trajetória toda que foi procedendo (ANDRADE, 2021).

A disparidade de distribuição de recursos entre as entidades patronais era, de fato, flagrante. O que é hoje conhecido como “sistema S” é fruto do processo histórico de formação do capitalismo brasileiro e da disputa pelos seus recursos. Nesse sentido, a formação de um sistema de “serviço social” e de aprendizagem para os trabalhadores reflete, por um lado, as demandas históricas por melhores condições de trabalho e de reprodução da vida cotidiana feitas pela categoria. Por outro, refletem a busca, por parte dos empregadores, de uma melhor qualificação da força de trabalho e do apaziguamento de tensões entre capital e trabalho. Assim como o desenvolvimento da indústria no início do século XX buscou até a construção de vilas operárias como um mecanismo de internalização de custos de reprodução da força de trabalho na habitação<sup>142</sup>, o surgimento do Serviço Social da Indústria e do Sistema Nacional de

<sup>142</sup> Em tema amplamente pesquisado no campo do Planejamento Urbano e Regional, cabe mencionar a citação de Eva Blay sobre as vilas operárias construídas por donos de indústria: “o proprietário da casa é o mesmo comprador da força de trabalho. E o vendedor da força de trabalho é o mesmo que paga o aluguel. Nesta transação o industrial utiliza sua dupla condição para rebaixar o salário a ser pago” (BLAY, 1985, p. 214). Além disso há o ganho de disciplina e controle sobre o cotidiano do trabalhador.

Aprendizagem Industrial é vinculado à iniciativa privada. Essa mudança de prerrogativa livra o Estado de assumir a responsabilidade de fornecimento das condições de capacitação e reprodução cotidiana da força de trabalho, ao mesmo tempo em que cria uma categoria de trabalhadores com acesso a mais direitos e benefícios dentro da grande massa proletária.

Nesse sentido, cabe pontuar que os proprietários de indústria se organizam também a partir da criação da Confederação Nacional da Indústria em 1938 e pela criação do Instituto dos Aposentados e Pensionistas da Indústria – IAPI, que surge, assim como seus congêneres no Comércio, para suprir a lacuna de previdência social que o Estado não supria, sendo inclusive antecessor do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS. A chave de leitura aqui é o processo de formação e organização de classe, que se dá a partir das contradições e necessidades que suas condições materiais de reprodução apresentam. Dessa maneira, a partir das encruzilhadas colocadas pelo esgotamento do processo de acumulação capitalista baseado no capital cafeeiro no fim da década de 1920 (cf. MELLO, 2009), o setor da indústria passa a buscar soluções, ainda que parciais e paternalistas, para a incorporação de seu crescente contingente de trabalhadores. Ao Estado, coube gerenciar e apaziguar os conflitos e dar o caminho para que o desenvolvimento capitalista nacional passasse a ter sua força motriz na dinâmica econômica interna, na industrialização e na urbanização. Assim, o SENAI surge ainda em 1942, um ano antes que a Consolidação das Leis do Trabalho e no auge das políticas trabalhistas de Getúlio Vargas. Entre sua primeira regulamentação, pelo decreto-lei 4.048 de 22 de janeiro de 1942, a inclusão dos setores de pesca, comunicação e transportes em seu sistema de financiamento e no, pelo menos teórico, usufruto de seus serviços pelo decreto-lei 4.936 de 7 de novembro de 1942, passam-se apenas 10 meses.

Nos parece aqui que a inclusão desses outros setores se vale também da maior organização e peso econômico relativos que a classe industrial tinha frente a seus pares do patronato, justamente em razão da transição do modelo de desenvolvimento econômico pela qual o país passava. De fato, como debatido, no período anterior a 1945 é possível dizer que nem mesmo o modo rodoviário de transportes tinha hegemonia no país, e que seu peso econômico e organizacional era consideravelmente pequeno. A forma de financiamento do sistema SESI/SENAI advém da contribuição patronal sobre a folha de pagamentos, inicialmente em 1% e posteriormente majorada para 1,5% em 1968. Em 1988, quando a Constituição aprovou a possibilidade de criação de outros sistemas S, estimava-se, com certo exagero como se verá,

que o montante arrecadado devido ao setor de transportes girava entre 1,2 e 2,4 bilhões de dólares:

Em torno do assunto [SEST/SENAT] travou-se nos bastidores da Constituinte uma verdadeira batalha. E nem podia ser diferente. Afinal, as empresas de transporte terrestre recolhem atualmente aos cofres da CNI – Confederação Nacional das Indústrias e suas federações, recursos – provenientes dos encargos do Sesi e Senai – que, segundo a própria CNI, chegaria US\$1,2 bilhão por ano. Mas, segundo Geraldo Vianna, vice-presidente Executivo da NTC/Fenatac, tais recursos (1,5% sobre a folha de pagamentos) atingiram o dobro. “Segundo os estudos da CNI, existem dezesseis mil estabelecimentos de transporte que representam 7,5% da arrecadação total”, afirma “Mas os dados da RAIS de 1985 informaram a existência de mais de trinta mil estabelecimentos. A CNI subestimou os números”, acusa. Segundo Vianna, essa enorme arrecadação reverte-se em “percentuais insignificantes” para o transporte “Cerca de 96% ficam com as federações. Para a CNI, vão apenas 4%. E só muito recentemente, parte desse dinheiro começou a passar à CNTT, mas é difícil definir exatamente quanto”, declara (O QUE MUDA..., 1988, p. 30-31).

A necessidade de criação de um sistema próprio parecia, dessa maneira, natural, em razão do próprio desenvolvimento econômico e organizacional do setor de transportes. Como mostra a narrativa aqui apresentada, foi preciso a reestruturação da representação do setor na CNTT e sua modernização, atuando por câmaras setoriais e admitindo outros modos de transportes não-terrestres, para que o desmembramento ganhasse força. Ao apresentar o projeto de lei à Câmara dos Deputados, o deputado lobista do setor de transportes, Denisar Arneiro, justifica a necessidade da exclusividade de arrecadação para o setor de transportes a partir do contexto a seguir, que vale a longa citação:

São cerca de 20 mil empresas e 500 mil transportadores autônomos, que geram algo em torno de 4 milhões de empregos diretos. Apesar desses números expressivos, o setor não é dotado de um Serviço Social e de um Serviço de Aprendizagem próprios, nos mesmos moldes da Indústria e do Comércio, permanecendo inexplicavelmente vinculado, há mais de 40 anos, ao Sesi e ao Senai. Sem embargo dos relevantes serviços que estas instituições têm prestado aos industriários, credenciando-as ao respeito e à admiração de quantos em nosso País ocupam-se da assistência social e da formação profissional, o certo é que, sendo dirigidos pelas entidades sindicais representativas da Indústria, por óbvio, não podem ter a mesma sensibilidade para a problemática do Transporte Terrestre e de seus milhões de trabalhadores. Não é de se estranhar, portanto, que este setor, embora carregue anualmente bilhões de cruzados dos cofres do Sesi e do SENA1, não receba a justa contrapartida em serviços, acumulando ao longo dos anos problemas graves e crônicos nos campos da assistência social e da capacitação profissional de seus trabalhadores. Tal distorção ajuda a compreender o descompasso tecnológico do setor de transportes em relação ao conjunto da economia brasileira, já comprometendo a competitividade dos nossos produtos no mercado internacional. Além disso, explica em grande parte nossas macabras estatísticas de acidentes de trânsito, colocando o Brasil na triste condição de recordista mundial nesta indesejável competição. Por outro lado, se nas décadas de 40 e 50 poder-se-ia justificar o esdrúxulo atrelamento do então embrionário setor de Transportes à estrutura sindical da Indústria, hoje essa vinculação resulta incompreensível, se não à luz de um paternalismo anacrônico, dada a sólida organização classista de que desfruta o Transporte Terrestre, com cerca de 200 Sindicatos, 10 Federações e uma Confederação. (BRASIL, 1988, p. 2395).

O projeto de lei nº 868-A de 1988 do SEST, que é apresentado ainda em setembro daquele ano, acaba por tramitar lentamente pelo Congresso. Em abril de 1990, quando se encontrava ainda

na segunda comissão – justamente a de transportes – sofre um pedido de vistas de deputados de partidos distintos como PMDB e PT e não tem mais movimentações naquela legislatura. Curiosamente, nesse período até janeiro de 1993 a criação do SEST/SENAT não foi debatida na mídia especializada e nem apareceu na plataforma de campanha dos candidatos à presidência da CNT<sup>143</sup>. Ainda assim, a capacitação dos funcionários era crescentemente percebida como uma forma de ganho de produtividade nos transportes:

No plano nacional, Clésio de Andrade, presidente da NTU [...] também acredita que tenha havido investimento do empresariado em renovação da frota, manutenção e também em recursos humanos, via treinamento e cursos de reciclagem e aperfeiçoamento. O resultado disso, acredita ele, foi o crescimento da rentabilidade sobre o patrimônio [...] “Funcionários melhores conseguem melhor aproveitamento do veículo, com a redução nos custos de pneus, óleo diesel e também redução do número de acidentes” diz. (PERSPECTIVA OTIMISTA, 1991, p. 88).

A proposta só é retomada na Câmara dos Deputados no início de 1993, mas enfrentava justamente os interesses consolidados da Confederação Nacional da Indústria, que perderia parte nada desprezível de seus recursos. Cabe pontuar que, de uma maneira geral, pode-se ver a incapacidade da CNI de fazer frente ao seu desmembramento financeiro como um sintoma da perda de protagonismo da indústria no próprio processo de desenvolvimento econômico nacional. Àquela altura, no início da década de 1990, a economia brasileira passava por um processo de acelerada privatização e abertura ao capital estrangeiro que contribuiu estruturalmente para a perda da participação relativa da indústria no PIB que já começa a ocorrer em meados da década de 1980<sup>144</sup>. A CNI fazia um esforço para a proposta não avançar e ofereciam também um repasse financeiro maior à CNT.

**Clésio Andrade:** Sim [houve muita briga], com a CNI. Naquela época era o Albano Franco, o Mandela, o José Alencar que era da FIEMG, [Federação das Indústrias de Minas Gerais] o Carlos Eduardo da FIESP, [Federação das Indústrias de São Paulo] que eram os “pesos-pesados” da CNI. Eu lembro de uma reunião histórica em que eu fui chamado para discutir essa questão [SEST SENAT], e eles queriam discutir um apoio para a entidade. Eu falei: “eu não quero apoio financeiro não, eu quero ter nosso sistema de serviço.” E foi uma discussão muito forte, porque eu cheguei lá e tinha 22 presidentes de federação de indústria e eu fui sozinho (ANDRADE, 2021).

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** *O crescimento dela [da CNT] surgiu mesmo com a separação, com a criação do sistema SEST SENAT*, e a gente saiu debaixo do guarda-chuva da CNI, que só dava migalha pra gente. A gente contribuía com 10% de toda a arrecadação da Confederação da Indústria e eles repassavam 0,0001% para manutenção da administração. [...] houve muita briga para poder fazer esse rompimento, mas acabou que deu certo. Foi muito bom esse rompimento com a indústria, porque permitiu ao setor de transporte construir uma estrutura que

<sup>143</sup> Ver, por exemplo, a reportagem de setembro de 1992 “Candidatos à CNT divulgam programas”, em que o mais perto de se debater o sistema era o vago “acompanhar e defender os interesses do transportador junto ao congresso nacional”, divulgado por Clésio Andrade (CANDIDATOS À CNT..., 1992, p.7)

<sup>144</sup> Os dados disponíveis apontam para uma estagnação relativa da indústria de transformação que passa de 33,7% do total do PIB brasileira em 1980 para 32,4% em 1989. No outro sentido, ainda que em uma escala menor, o setor de transporte rodoviário transita de 2,3% do PIB brasileiro em 1973 para 3,6% em 1989 (IBGE, 1990).

abrigasse todas as modalidades de transporte em um lugar. E isso deu muita força para o setor. [...] [o modelo SEST SENAT é um modelo] muito bem sucedido, porque a Confederação da Indústria compromete 70% da arrecadação dela para atividade meio. A nossa CNT compromete 7% na atividade meio, o resto é na atividade fim. Então aparece muita produção de muita coisa, porque a gente criou estruturas enxutas, centralizou a administração, enxugou custos. Isso ajudou demais (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

Um dos receios apresentados à época era que o SEST/SENAT iniciasse uma reação em cadeia de desmembramento da CNI. É nesses termos que o debate parlamentar se colocou, como por exemplo nessa manifestação de março de 1993:

SR. GERSON PERES<sup>145</sup> (PDS – PA. Sem revisão do orador.) – [...] Sr. Presidente, quero me dirigir aos empresários de transportes: não me queiram mal nem me interpretem mal. Trata-se de matéria de relevante interesse nacional, que precisa ser estudada e avaliada pelos que entendem de ensino profissional no Brasil. Quero registrar uma posição de espírito público – e acredito no espírito público dos empresários do transporte – o Senai é um órgão dos mais respeitados no Brasil e no mundo, que gera, pelo seu exemplo e estruturação, outras entidades semelhantes[...] E é muito perigoso se aprovar um projeto dessa monta, em regime de urgência urgentíssima, Sr. Presidente, porque poderemos esvaziar uma entidade que presta serviços inestimáveis ao País e às indústrias. Também corremos o risco de abrir o precedente de criação de entidades similares paralelas, pois amanhã poderá ser invocado o direito de se criar o Serviço Nacional de Transportes Marítimos, Serviço Nacional de Transportes Aéreos, Serviço Nacional de Aprendizagem na Indústria Química e Têxtil. Aos empresários da área dos transportes, eu pediria, em nome do espírito público, que procurassem, antes de uma iniciativa autônoma, os entendimentos básicos com as entidades; procurassem avaliar que o Senai tem três centros tecnológicos nacionais -, um em São Paulo, um no Rio de Janeiro e outro no Rio Grande do Sul; verificassem a estatística da mão-de-obra – em apenas um ano mais de 130 mil matrículas foram realizadas no Senai; avaliassem que o Senai mantém cursos de mecânica de motores e veículos, de eletricidade e, também, dispõe de cursos outros destinados à indústria de transportes. [...] Terminando, faço um apelo aos empresários nacionais de transportes: não procurem criar entidades paralelas; formem um só mutirão para a formação de mão-de-obra qualificada nas empresas industriais brasileiras (BRASIL, 1993, p. 6551).

O deputado federal Gerson Peres consegue paralisar a tramitação por alguns meses, direcionando-a para mais comissões, enquanto buscava que a CNI negociasse um acordo com a CNT que incluísse escolas de formação de mão-de-obra (PROJETO DO SEST-SENAT..., 1993, p. 7). Naquele momento, a CNT até se mostra aberta à negociação:

O Senai tem repassado para a CNT um valor irrisório. Como o convênio venceu em dezembro [de 1992] e como boa parte do setor de transportes não está sendo bem atendida pelo Sesi e pelo Senai, chegou o momento de rediscutir tudo isso. Queremos também convênios regionais entre a CNI e as federações. Se conseguirmos tudo isso, renovaremos o acordo e continuaremos utilizando os serviços do Sesi e do Senai, que já contam com uma estrutura montada. Caso contrário, insistiremos na votação, pela Câmara, do projeto que cria o Sest e o Senat (ANDRADE, 1993, p. 33).

O projeto tramita por mais 5 meses, com algumas manifestações e debates entre os parlamentares para finalmente se tornar a lei 8.706 de 14 de setembro de 1993, criando

---

<sup>145</sup> Gérson Peres tem sua carreira política ligada à estruturação do SENAI do Pará desde a década de 1950 (EX-DEPUTADO E..., 2020) e, portanto, se apresentava como orador ligado aos interesses da indústria nesse debate parlamentar.

definitivamente o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, estabelecendo um Conselho Nacional para sua gestão presidido pelo presidente da CNT e estipulando claramente as seguintes fontes de receita:

Art. 7º As rendas para manutenção do Sest e do Senat, a partir de 1º de janeiro de 1994, serão compostas:

I – pelas atuais contribuições compulsórias das empresas de transporte rodoviário, calculadas sobre o montante da remuneração paga pelos estabelecimentos contribuintes a todos os seus empregados e recolhidas pelo Instituto Nacional de Seguridade Social, em favor do Serviço Social da Indústria – SESI, e do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI, que passarão a ser recolhidas em favor do Serviço Social do Transporte – SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT, respectivamente;

II – pela contribuição mensal compulsória dos transportadores autônomos equivalente a 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e 1,0% (um inteiro por cento), respectivamente, do salário de contribuição previdenciária (BRASIL, 1993).

Assim, a partir de janeiro de 1994, a Confederação Nacional dos Transportes passa a ter uma receita adicional volumosa. A presente pesquisa não pôde confirmar se, de fato, a receita chegou à ordem de grandeza de 2 bilhões de dólares, como se estimava nos anos 1980. Em junho de 1993 uma estimativa mais realista era de 200 milhões de dólares (DISPUTA PELOS RECURSOS, 1993, p. 32) e se aproxima de números contemporâneos. A última demonstração de resultados de exercício do sistema SEST/SENAT disponível, referente ao ano contábil de 2021, divulgou uma receita operacional de 391,9 milhões de reais em contribuições sociais para o SENAT e 590,3 milhões de reais para o SEST, totalizando assim 982,2 milhões de reais, em um ano de menor atividade econômica devido à pandemia de coronavírus. O balanço de 2019 apresentava 364,8 e 568,3 milhões de reais para SENAT e SEST, respectivamente (SEST, 2019, 2021; SENAI, 2019,2021). De toda forma, esse montante é bastante significativo e muda completamente a correlação de forças dentro das disputas políticas do setor, em razão da necessidade de estruturação do próprio sistema, fortalecendo a diretoria de então. Assim, o estatuto da CNT, que previa rotação de presidência entre o setor de cargas e passageiros é novamente alterado:

**Clésio Andrade:** Sim, continuei na CNT, porque continuei tendo empresa de transporte. Por que eu acabei ficando na CNT? O pessoal entendeu que devia mudar o estatuto, e eu devia ficar porque eu estava na estruturação do SEST/SENAT. Então, eles estimaram um período de 20 anos para estruturar todo o SEST/SENAT, que hoje tem 200 unidades no país. Dessas 200, 180 eu construí. Em todas as capitais e cidades maiores nós temos as unidades de tratamento profissional, social, dentário, e uma série de outras coisas que hoje é feita a favor do trabalhador do transporte. E isso foi desmembramento do Sesi Senai, foi a briga que eu assumi a CNT já brigando pra conseguir. Foi muito difícil, mas conseguimos. Foi a partir daí que o pessoal entendeu que eu tinha que ficar (ANDRADE, 2021).

Clésio Andrade permanecerá na presidência da Confederação Nacional dos Transportes por mais 26 anos, até 2019, quando é sucedido por Vander Francisco Costa, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais – FETCEMG. Nesse período, é, como filiado ao Partido da Frente Liberal (PFL), suplente do senador Francelino Pereira de 1994 a 2002, depois vice-governador de Minas Gerais entre 2003 e 2007, na gestão Aécio Neves (PSDB). Por fim, exerce a suplência de senador de Eliseu Andrade de 2006 até a morte deste, em janeiro de 2011, quando esteve no Partido da República (PR) e finalmente no PMDB. Assim, exerce mandato no Senado Federal entre 2011 e 2014, renunciando ao mandato antes de sua conclusão.

Inicialmente, o consenso pela permanência de Andrade na CNT não parecia assim estabelecido, entretanto, em 1994, ocorre sua primeira reeleição, que antecipa seu primeiro mandato em um ano. A decisão parte de uma assembleia da CNT que faz uma revisão estatutária e na qual o segmento de transportadores autônomos, que tinham o direito de indicar o futuro presidente, abre mão de sua prerrogativa e a cedem para a reeleição de Clésio. Há alguma controvérsia:

A classe dos transportadores autônomos perdeu a vez no rodízio de presidentes, estabelecido pelo estatuto. José Fioravante, candidato natural ao cargo na eleição de 1995, abriu mão da candidatura, indicando o nome de Clésio Andrade para continuar na presidência. Sua alegação, endossada pelos representantes dos autônomos, segundo informou Mariano Costa, presidente da federação dos autônomos do Rio Grande do Sul, foi a de que a classe não dispunha de um representante à altura para assumir o cargo, e principalmente, para continuar o programa de implantação do Sest-Senat. [...] As decisões da assembleia começaram a provocar reações entre os autônomos. Diumar da Cunha Bueno, presidente do Sindicam, o sindicato dos caminhoneiros do Paraná, criticou a atuação e colocou em dúvida a lisura do processo de indicação do nome de Andrade. “Fioravante está desde há quarenta anos no sindicato e a situação dos autônomos só tem piorado. Essa desistência cheira a maracutaia.”, denunciou (AUTÔNOMOS CEDEM A..., 1994, p. 6).

Dois meses depois, ao ter seu perfil feito pela revista Transporte Moderno em função de sua eleição como “Homem do Transporte”<sup>146</sup> do ano de 1994, Clésio afirma que o rodízio permanecerá nos próximos anos:

Os autônomos preferiram que Clésio se mantivesse no cargo. “Creio que meu nome se fortaleceu diante dos autônomos pela necessidade de implantação dos órgãos do Sest e do Senat em todo o país.” Mas isso não significa que o rodízio tenha perdido importância na participação dos diferentes segmentos na presidência da CNT, ideia que Clésio considera inteligente para fortalecer o setor “*Podemos mudar algumas coisas no estatuto, mas o rodízio é intocável.*” “Thiers conseguiu evitar a cisão na entidade quando criou as divisões para cada segmento” (A MINEIRICE DOS..., 1994, p. 54, grifos nossos).

Entre diversas mudanças estatutárias nos 26 anos que permaneceu como presidente, houve a criação do Conselho de Ex-presidentes. A CNT afirma em sua página eletrônica que:

<sup>146</sup> A eleição era realizada pela publicação desde 1986, entre seus leitores, por correio.



Administrada de forma plural e colegiada por representantes de instituições filiadas, a Confederação Nacional do Transporte tem, em sua estrutura, três níveis decisórios. O primeiro deles é formado pelo Conselho de Representantes – constituído por 27 federações e 5 sindicatos nacionais, que é o órgão máximo deliberativo da instituição, e pelo *Conselho de Ex-Presidentes, órgão deliberativo e consultivo da CNT*. O segundo, por sua vez, é exercido pela Diretoria e pelo Conselho Fiscal, que têm atribuições deliberativas e consultivas. O terceiro nível é exercido pelos Executivos contratados, a quem compete o cumprimento das decisões emanadas pela Diretoria. A CNT conta ainda com o apoio de 20 entidades associadas (CONHEÇA A CNT, sem data, grifos nossos).

Como se pôde acompanhar nas últimas seções deste capítulo, a CNT só teve oito presidentes diferentes desde 1954: o fundador Adolpho Paolo Bastide, que ainda em 1954 foi sucedido pelo também fundador Fortunato Peres Júnior, que presidiu até 1984. Em 1984 assume Hermínio Mendes Cavaleiro que, diante da crise sucessória da eleição de 1986, é substituído brevemente por uma junta provisória presidida por Benedito Dario Ferraz. Camilo Cola assume a presidência em 1987 e a passa para Thiers Fattori Costa em 1990 que, por sua vez, é sucedido por Clésio Andrade. Fortunato Peres faleceu aos 82 anos, em 1989, Thiers faleceu aos 81 anos em 2012, Hermínio Cavaleiro, aos 87 anos em 2013, e Camilo Cola aos 97 anos, em 2021. Assim, se o Conselho foi criado antes de 2012<sup>147</sup>, chegou a ter três ex-presidentes até esse ano. De 2012 a 2013 teve dois membros, e de 2013 a 2019, foi ocupado somente por Camilo Cola, que ganha a companhia de Clésio por dois anos até seu falecimento. Hoje, o conselho é composto apenas por Clésio Andrade.

Ironicamente, os processos que ocorreram nas primeiras décadas da CNT, fonte de grande crítica por parte do empresariado, se repetiram: a perpetuação por meios estatutários no poder e a profissionalização na burocracia de representação de classe. Clésio Andrade também acabaria por se distanciar da operação do setor de transportes de passageiros urbanos, vendendo ou terceirizando a gestão de suas empresas:

**Clésio Andrade:** No meu caso, que difere um pouco dos outros, eu tenho que te falar a verdade. O que aconteceu: de um tempo para cá, quando os meus filhos começaram a chegar na posição de trabalhar, *eu pessoalmente já não acreditava muito nesse segmento não*. Foi por isso que eu vendi as empresas em São Paulo, e ficamos praticamente com as empresas em Belo Horizonte, e eu direcionei meus filhos para as usinas. Hoje eles têm umas usinas lá em Tocantins, usina hidrelétrica. Eu comecei a investir muito em agronegócio, vendi muita coisa ainda ligada ao transporte. Nesse tempo, cheguei a participar de alguns outros empreendimentos, mas acabei saindo deles, e fiquei muito concentrado agora. Agronegócio, usina e transporte. Junto deles em algumas coisas, outras não. *Os meus filhos não mexem com praticamente nada de transporte*. O que acontece hoje é que os meus primeiros 3 filhos são sócios dessa empresa de ônibus, mas eles não administram (ANDRADE, 2021, grifos nossos).

---

<sup>147</sup> Por diversas vezes, por meio eletrônico e telefônico, solicitou-se à CNT seu histórico de alterações estatutárias, porém não houve sucesso.

O auge do poder econômico e político do segmento de transporte urbano como categoria organizada, que se reflete na eleição do fundador e presidente de sua Associação para a Confederação Nacional dos Transportes, também é o início do declínio e ocaso da figura do empresário de ônibus. Não que não existam atualmente grandes representantes desse arquétipo, como Nenê Constantino<sup>148</sup>, Jacob Barata Filho<sup>149</sup>, Rubens Lessa<sup>150</sup> e José Vaz Ruas<sup>151</sup>. Mas, todos eles são justamente membros tardios da primeira geração ou precoces da segunda geração de empresários aqui descrita. Certamente, não houve uma renovação geracional como a que ocorreu em 1980. Na verdade, em meados da década de 1990, a abertura do mercado para importação, a estabilização monetária que também acarretou em algum ganho relativo de poder de compra, e o processo de reformas que aumentou o desemprego, vai mudar definitivamente a relação entre os diversos modos de transporte no meio urbano. O modo individual motorizado, pelo automóvel e motocicleta, começa a crescer para não mais perder sua hegemonia sobre todas as outras formas de deslocamento. De fato, 1995 é o pico histórico do número de passageiros transportados por ônibus urbano no Brasil – em termos relativos e absolutos, como mostrará o gráfico da seção conclusiva. As vitórias empresariais e mudanças na forma de remuneração da década de 1980 geraram um ponto cego, que nunca era de fato explicitado em nenhuma publicação especializada ou debate público: os passageiros já não eram mais atrelados ao ônibus, e a chamada “demanda cativa” paulatinamente diminuía, enquanto a tarifa como mecanismo de financiamento do sistema acelerava sua própria crise – ao expulsar usuários, perder demanda, aumentar custos e forçar novos e sucessivos aumentos tarifários.

---

<sup>148</sup> Empresário de ônibus de origem mineira e atuação em São Paulo, um dos principais acionistas da GOL Linhas Aéreas, em dezembro de 2022 seu grupo econômico, por meio da Comporte Participações S/A, arrematou o metrô de BH por apenas 25 milhões de reais. (METRÔ DE BH..., 2022)

<sup>149</sup> Principal herdeiro de Jacob Barata, fundador do Grupo Guanabara que atua principalmente com ônibus urbano. Tem atuação também no setor hoteleiro e no segmento de transporte rodoviário de passageiros.

<sup>150</sup> Principal figura do grupo Saritur, que opera a maior parte do sistema de ônibus metropolitano e municipal de Belo Horizonte, presidente do Sindicato de Empresas Transporte de Passageiros Metropolitano e da Federação de Empresas de Transporte de Passageiros de Minas Gerais, como mencionado ao fim do capítulo quatro.

<sup>151</sup> Maior empresário de ônibus urbano da cidade de São Paulo e proprietário da indústria de carrocerias CAIO.

## RECOLHIMENTO À GARAGEM: CONSIDERAÇÕES FINAIS E O FUTURO DO SETOR

“Hoje em dia eu estou fora do ramo, desde 2005 eu não estou mais com ônibus, não mexo mais com isso [...] essa é uma atividade em extinção no Brasil, se a gente não conseguir construir um marco regulatório no serviço.” Esta foi a declaração de Otávio Viera da Cunha Filho dada em entrevista para a pesquisa. Assim como Clésio Andrade, apesar de seguir na representação classista do segmento, Otávio não via mais propósito em continuar explorando economicamente a atividade. Sua entrevista foi fornecida em fevereiro de 2021, um ano antes de sua morte e no auge dos efeitos negativos no transporte urbano causados pelo isolamento social decorrente da pandemia de Coronavírus. O contexto contribuía para que Otávio tivesse, como todos os demais entrevistados, uma perspectiva melancólica sobre a continuidade da operação privada de ônibus urbano de passageiros no país.

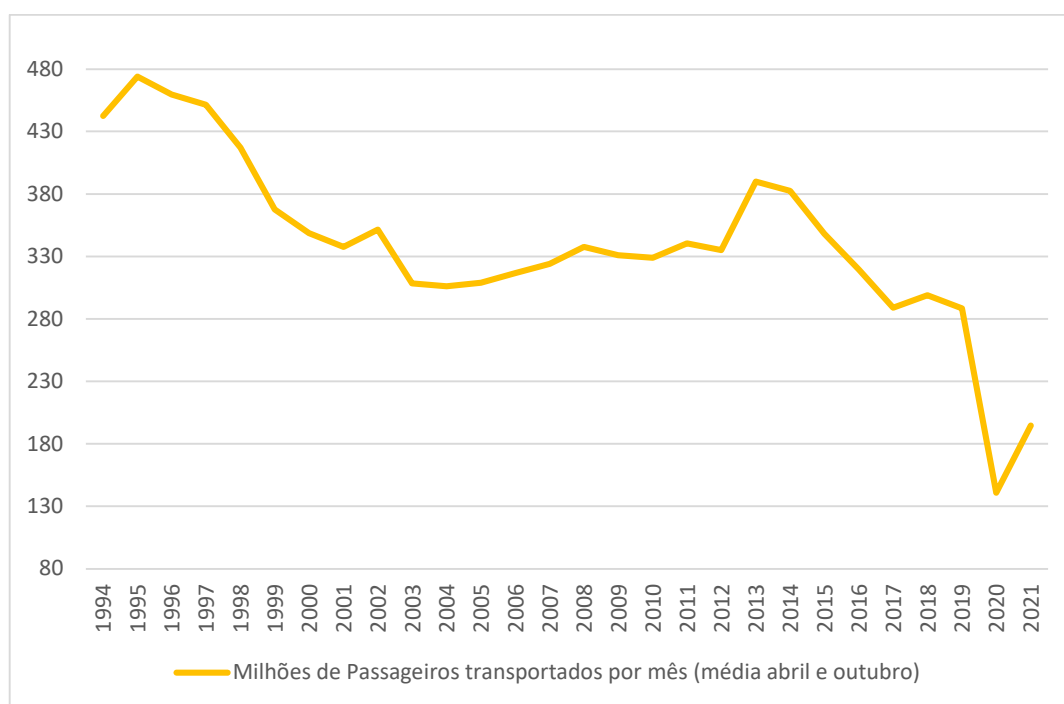
**Otávio Vieira da Cunha Filho:** Hoje em dia, a coisa está tão ruim que empresário nenhum está querendo ficar na atividade, *não tem é como sair*. Houve um tempo em que o negócio era muito bom, e existia o interesse do concessionário em defender seu negócio, sua área (CUNHA FILHO, 2021, grifos nossos).

A aqui chamada “segunda geração” de empresários de ônibus no Brasil reestruturou completamente o segmento e seu lugar na dinâmica urbana do país. Com uma janela de oportunidade histórica, os filhos dos pioneiros aliaram um conhecimento da dinâmica cotidiana da operação com a educação formal que a ascensão social de seus pais pôde fornecer. Aproveitaram a combinação única de um Estado que ainda tinha uma considerável capacidade de intervir e regular o sistema, com o processo de abertura política que permitiu um novo posicionamento nas disputas políticas e nos novos instrumentos regulatórios que estavam sendo criados. Atuaram e se valeram da criação e da modernização das organizações de representação de classe, da instituição do vale-transporte, dos programas governamentais de financiamento para compra de veículos, da racionalização do sistema e de sua operação por parte dos gestores públicos, e a atribuição da responsabilidade sobre o transporte coletivo aos municípios funcionando como elemento de barganha política. Todos esses elementos contribuíram para que o setor continuasse em crescimento mesmo durante as crises econômicas da década de 1980 e começo da década de 1990.

Mesmo assim, no auge de sua retomada, o empresariado não percebia que fundações sobre as quais se apoiavam tinham ainda a mesma natureza social da época de seus pais. A produção do

espaço urbano e o aumento da demanda por ônibus, que pareciam mananciais infindáveis de crescimento e que definiram o surgimento do setor, já haviam se alterado de maneira estrutural em todo o país. Mesmo os novos bairros periféricos que eventualmente surgiam, demandando novas linhas de ônibus, não se desenvolviam mais com tanta frequência e nem geravam a pressão imobiliária futura nos vazios urbanos como anteriormente<sup>152</sup>. A pressão da expansão urbana já não fornecia o surgimento de novos passageiros como antes. O crescimento demográfico das cidades também havia arrefecido<sup>153</sup>. Por fim, os passageiros “cativos” progressivamente encontravam meios para se libertar. Assim, o pico de demanda histórica do setor foi o ano de 1995, o primeiro pós estabilização monetária.

**GRÁFICO 15 - MÉDIA DA DEMANDA MENSAL DE PASSAGEIROS DE NOVE CAPITAIS BRASILEIRAS<sup>154</sup>  
– 1994-2021**



Fonte: elaboração própria a partir de NTU (2013; 2022).

<sup>152</sup> Tome-se, a título de exemplo, o processo de ocupações urbanas na região do Barreiro (extremo-sul de Belo Horizonte) e Izidora (extremo-norte) durante a década de 2010, que não configuraram criação de novas linhas ou mesmo ampliação significativa de linhas já existentes. Ou, ainda, empreendimentos de moradia popular na Região Metropolitana de Belo Horizonte que resultam no mesmo efeito (ver, a título de exemplo, o documentário UMA AVENIDA EM MEU QUINTAL, de 2011, sobre a ocupação de franjas periféricas de Belo Horizonte e a opção por modos de transporte individuais motorizados)

<sup>153</sup> Como se viu na seção 1.4 desta tese, o ritmo de crescimento de Belo Horizonte e da RMBH diminuiu, entre a década de 1960 e a década de 2000, em 5 e 6 vezes, respectivamente.

<sup>154</sup> As cidades com acompanhamento sistemático pela NTU são Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

No fim da década de 1990, o fenômeno do transporte irregular de passageiros teve rápido alastramento por todas as grandes cidades do país. Não é escopo desta pesquisa discutir a fundo suas causas e desdobramentos, apontaremos apenas as linhas gerais já discutidas em outros trabalhos:

Beneficiados pela liberação da importação de veículos e pela conseqüente entrada no mercado dos chamados “veículos utilitários” (vans, bestas, furgões, etc.), os perueiros iniciam a oferta de transporte clandestino em virtude de dois principais motivos: em primeiro lugar, o desmonte do aparato estatal e a abertura para o exterior haviam aumentado, de maneira drástica, o desemprego no mercado formal de trabalho. Sem seguridade social, a população buscava criar toda a sorte de alternativas para sobrevivência. Com uma necessidade maior de aporte de capital que a dos camelôs (cujo fenômeno lhe é contemporâneo), os perueiros eram compostos também de desempregados do setor público que vendiam seus pertences para disputar as falhas de cobertura na oferta de transporte urbano.

Assim, a entrada relativamente fácil e flexível no mercado de transporte urbano era acentuada pela fragilidade da cobertura do serviço nas periferias, a dificuldade de acomodar a demanda no horário de pico, além da rapidez e da versatilidade dos itinerários no transporte “alternativo” e também em relação a preços. (VELOSO, 2015, p. 83-4).

Cabe pontuar que o crescimento do transporte irregular ocorreu justamente no momento de pico do transporte coletivo, provando que mesmo esse volume recorde de passageiros registrado era insuficiente e que havia demanda represada para o uso do transporte. O que não havia era cobertura geográfica e temporal e regulação do sistema que permitisse abarcar esses passageiros em potencial. A conseqüência para o empresariado foi que boa parte do esforço dispendido no fim da década de 1990 se deu em ações e pressões formais e informais para que o transporte irregular fosse combatido<sup>155</sup>. A perda de demanda se demonstrou bastante inercial e sua recuperação era de difícil obtenção:

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** Pois é, o que sempre houve no nosso setor, que nunca precisamos discutir muito, é o crescimento da demanda. A gente sempre teve uma demanda crescente. Depois quando ela começou a cair, ela teve uma queda que começa naquele período das vans, aquilo foi o impacto grande que o setor sofreu com o serviço ilegal que se instalou no país. Em alguns lugares durou muito tempo, e depois veio o mototáxi nas pequenas cidades, isso tudo criou muito problema. O setor, de 1994 até 2013, perdeu 25% da demanda. Mas foi em um período longo, que a gente vê o setor se adaptando de certa forma (CUNHA FILHO, 2021).

À perda de passageiros iniciada pelo transporte irregular soma-se o já discutido processo de aceleração da motorização. O total geral de veículos leves registrados no Brasil passa de 24 milhões em 1998 para mais de 107 milhões em 2023. A taxa de motorização mais que triplica,

---

<sup>155</sup> O tipo de enfrentamento variou de município para município, mas alternou doses de fiscalização e repressão policial (principalmente em Belo Horizonte) com absorção pelo sistema de transporte coletivo formal (com o caso mais emblemático sendo São Paulo) até o convívio cotidiano com a irregularidade (caso mais flagrante do Rio de Janeiro) (cf. VELOSO, 2015, p.86).

passando de 134 para 529 veículos por mil habitantes no mesmo período (cf. DENATRAN 1998 a 2023).

A perda de demanda por um lado, e o aumento do número de veículos individuais motorizados, por outro, diminuiu a receita tarifária e a produtividade dos ônibus, elevando o custo total do sistema. A lógica do financiamento voltada exclusivamente para o passageiro pagante, com o caso da lógica de pagamento por produção quilométrica nas novas licitações, fortemente influenciadas por um pensamento neoliberal de diminuição das atribuições públicas, agravava ainda mais a situação.

**Otávio Vieira da Cunha Filho:** [...] o custo do serviço dobrou. Dos anos 90 até 2000, a gente não tinha grandes problemas de circulação, a velocidade comercial era muito alta. Nós operávamos a 25 km/h de velocidade comercial, hoje em dia é 12 km/h. Então hoje se tem o dobro da frota para fazer o mesmo serviço, parado no congestionamento, poluindo, gastando combustível, e mão de obra ociosa porque não há produtividade. A situação se complicou. Para se ter uma ideia do que era a produtividade desse serviço, até meados dos anos 90, transportavam nos ônibus convencionais em torno de 800-1000 passageiros/dia em um veículo. Hoje, o número que nós temos é 360 passageiros/dia por veículo. A produtividade caiu demais, então você não consegue trabalhar com frota menor, pelo contrário: a frota aumentou muito, ela é dimensionada pelo horário de pico; os ônibus não tem alta velocidade comercial, isso exige mais frota; e mais pessoal. Aí o custo se eleva. Isso eu estou falando da crise de 25% da demanda até 2013. Com aquelas manifestações de 2013 para cá, até 2019 nós perdemos mais 26% da demanda. Ou seja, em 4 anos nós perdemos mais do que em 17 anos. Então, é uma situação insustentável a forma de remuneração dessa atividade pelo passageiro transportado (CUNHA FILHO, 2021).

Ironicamente, um dos fatores que agrava a crise da categoria é sua incapacidade de renovação, gerada pela extrema endogeneidade empresarial que, por sua vez, é fruto da organização política do segmento e das próprias características históricas e geográficas do setor. Depois do processo de modernização e concentração de capital ocorrido em Belo Horizonte em 1982, por exemplo, as mesmas empresas permaneceram na operação do transporte nos últimos 40 anos. O processo formal de licitações, determinado pela Constituição de 1988 e regulamentado pela lei federal 8.666 de 21 de junho de 1993, não foi suficiente para estabelecer concorrência real interna ao setor. De fato, o processo licitatório para o transporte coletivo por ônibus que ocorreu em Belo Horizonte em 1998 não conseguiu impor regras que atraíssem novas empresas<sup>156</sup> e, ao seu final, das 65 empresas vencedoras, apenas uma não atuava previamente no mercado belo-horizontino (cf. CANÇADO, 1999). Dez anos depois, a licitação de 2008, que ainda está em vigor, também não deu entrada a nenhuma empresa externa à RMBH e se deu em meio a uma série de supostas irregularidades de formação de cartel e falsa concorrência que foram

---

<sup>156</sup> Inicialmente o processo licitatório foi pensado a partir da localização das garagens de ônibus, mas suas regras foram alteradas por influência explícita do SETRANSP faltando poucos meses para sua abertura (ver CANÇADO, 1999 e informações colhidas com técnicos da área atuantes no certame da época).

denunciadas à época ao Ministério Público de Minas Gerais, mas arquivadas. Treze anos depois, em 2021, as denúncias foram retomadas pelo Ministério Público de Contas do Estado e pela Câmara Municipal de Vereadores de Belo Horizonte, na CPI da BHTRANS, entre elas a elaboração da proposta dos quatro consórcios vencedores e dos dois perdedores pela mesma empresa de consultoria e pelos mesmos funcionários, que teriam a mesma redação da proposta técnica (BELO HORIZONTE, 2021, p. 349-362). O próprio Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE – encontrou indícios robustos de formação de cartel, mas foi obrigado a arquivar o caso devido à sua prescrição, pois recebeu a denúncia mais de doze anos depois da concorrência propriamente dita (CADE ENCONTRA INDÍCIOS..., 2023, p.1).

De qualquer forma, o ponto geral da história recente da operação do transporte coletivo de Belo Horizonte é que sua endogeneidade também reforçou vícios e práticas danosas à população e, contraditoriamente, às próprias empresas. Assim, a ampliação do poder do sindicato patronal (renomeado SETRA-BH, desde sua separação para criação do sindicato exclusivamente metropolitano, o SINTRAM) sobre a operação do transporte incluiu a gestão privada do sistema de bilhetagem eletrônica e a operação, informal e opaca, da Câmara de Compensação Tarifária. Isso permitiu a sistemática diminuição da qualidade dos parâmetros operacionais tais como idade da frota, presença de agentes de bordo, retirada unilateral de viagens e quadro de horários em períodos deficitários como o horário noturno, entre outros, sem que houvesse algum tipo concreto de sanção por parte do poder público<sup>157</sup>. Essa piora generalizada do sistema expulsou ainda mais passageiros dos ônibus e fez com que a população como um todo perdesse a confiança na operação do sistema, optando, sempre que possível, por outros modos de transporte. A rentabilidade e viabilidade da operação privada do sistema de transporte coletivo não são mais atraentes, a ponto de o então presidente do SETRA declarar, em entrevista a uma rádio local, também em fevereiro de 2021, algo que se alinha com a constatação de Otávio Vieira da Cunha Filho feita no início desta seção:

Muito simples, nós temos aí em torno de 10, 12 mil funcionários. A rescisão desse pessoal vai dar em torno de 300, 400 milhões de reais, impossível isso aí. Então nós temos um contrato que nós estamos presos a ele. Por exemplo, a frota de BH que está com quase 70% de carros com ar-condicionado, esses carros são todos financiados. O banco, ele não quer “ah, cansei desse ônibus, tá aqui o ônibus de volta”, ele não quer. ***Então hoje as empresas não têm condição financeira de abandonar o contrato. É o que está acontecendo no Brasil inteiro, você, por exemplo, outros lugares, o transporte está parando porque a empresa faliu mesmo.*** Igual essa aqui agora, colega nosso que saiu, ele faliu, o banco vai ter que tomar os ônibus, ele não vai ter dinheiro pra fazer

---

<sup>157</sup> Apenas em 2020 e 2021, as empresas foram autuadas mais de 126 mil vezes, sem pagar ainda nenhum valor aos cofres públicos, afirmando que as multas são ilegais (EM 2 ANOS..., 2022, p. 1). Mas, mesmo que viessem a pagar, o valor da multa ainda compensa a operação ilícita, do ponto de vista de cálculo puramente atuarial de retornos e riscos.

acerto com os funcionários, então na verdade, nós estamos assim, nós estamos presos no contrato. Se você falasse assim com todas as letras, nós pagamos 200 milhões de outorga no contrato, já pagamos, então isso corrigido deve dar uns 400 milhões, e eu falo por mim, se a prefeitura chegasse hoje e falasse “tá aqui o que você pagou, corrigido, e um indenização do prejuízo que você teve”, eu pego meu chapéu e estou indo embora no outro dia (PASCHOALIN, 2021, p. 4, grifos nossos) <sup>158</sup>.

O “colega que faliu”, citado por Joel Paschoalin é justamente Túlio Furletti, filho de Cármine Furletti, um dos pioneiros aqui descritos. Os processos de crise estrutural que ocorreram em baixa velocidade entre 1995 e 2013, levando o setor a perder 25% da demanda, foram acelerados pela crise econômica e política de 2015-16, que acabou por retirar passageiros do sistema por pura incapacidade de pagamento e empobrecimento. Esses processos ganharam uma nova escala com a crise gerada pela pandemia de coronavírus, em 2020-21. O setor não teve dinamismo e protagonismo político para se reinventar, pelo menos por enquanto. Os filhos da segunda geração, mesmo entre os empresários mais bem-sucedidos, também se afastaram da sucessão e não viveram o cotidiano de operação como seus pais antes deles. Na entrevista fornecida a esta pesquisa, por exemplo, Karina e Hilma Furletti relatam que os netos de Cármine Furletti foram para outros ramos como fotografia, direito, entre outros, e que nenhum deles estava trabalhando nas empresas dos pais (FURLETTI, FURLETTI, 2021). Como se viu nesta tese, Clésio Andrade também declarou que seus filhos não seguem mais como administradores de transportes. Dessa maneira, a trajetória social e a conjuntura econômica tiveram grande impacto sobre o processo sucessório.

Por fim, há a possibilidade de que o longo itinerário percorrido pelo empresariado de ônibus urbano tenha chegado a suas últimas paradas, pelo menos da forma como o conhecemos. A crise vivida pelo segmento já ensejou mudanças profundas em várias administrações municipais, além de pressionar o governo federal por uma solução estrutural a nível nacional. Os municípios que implementaram tarifa zero no seu sistema praticamente dobraram nos últimos 3 anos, chegando a cerca de 80 cidades e abrangendo uma população de mais de 3,5 milhões de pessoas (SANTINI, 2023). O atual prefeito de São Paulo no momento em que esta tese está sendo escrita, Ricardo Nunes, tem aventado a possibilidade concreta de implantar tarifa zero no maior município do país (RICARDO NUNES TENTA..., 2022). Debate-se seriamente, entre movimentos sociais, organizações do terceiro setor e gestores do transporte,

---

<sup>158</sup> A partir de meados de 2021, o presidente do SETRA passa a ser Raul Lycurgo Leite, procurador federal que presidiu a TAESA – Transmissora Aliança de Energia Elétrica S.A. – Subsidiária da CEMIG durante o governo Fernando Pimentel. A troca de comando demonstra tanto uma tentativa de profissionalizar o setor, ao desvincular a gestão sindical do cotidiano dos empresários de ônibus, como a permanência da influência de Fernando Pimentel, que era prefeito durante a licitação de 2008.



a possibilidade de particionar a operação, e, portanto, a licitação, do sistema em mais etapas: fornecimento de frota, operação do sistema, aluguel de garagens ou garagens públicas, operação do sistema de bilhetagem eletrônica, como já tem sido colocado na ordem do dia em cidades como Bogotá, Santiago do Chile e Rio de Janeiro. Além disso, há a necessidade, trazida pela emergência climática, de eletrificação da frota e redução imediata das emissões de carbono. Isso sem contar as possibilidades de encampação e operação pública do transporte, como é o caso de Teresina, no Piauí (SUPERINTENDENTE DA STRANS..., 2023). Todas essas mudanças trazem em si a readequação do agente econômico que irá operar o transporte coletivo. É possível que os maiores empresários ainda permaneçam, como é o caso de Jacob Barata Filho, Nenê Constantino, Rubens Lessa, etc. Mas, por quanto tempo, de que maneira e a que custo do bem-estar social da população, isso ainda é uma incógnita. O fato é que a era do controle absoluto da operação do sistema – das garagens à operação da bilhetagem eletrônica, do fornecimento de insumos e veículos à recauchutagem de pneus – parece ter chegado a um fim. As mudanças aqui aventadas abrem espaço para maior ação do poder público, tida como indispensável e urgente, e, curiosamente, para a entrada do grande capital estrangeiro no fornecimento de frota e infraestrutura elétrica, por exemplo.

Os desdobramentos das atuais encruzilhadas do setor pertencem às disputas políticas do presente e do futuro. O que esta pesquisa buscou é dar conhecimento sobre o caminho percorrido até aqui, para abrir uma agenda de pesquisas e que possa ter sua metodologia replicada em outras cidades e regiões do país. Entender como o empresariado se formou parece um dos caminhos mais concretos para se advogar mudanças reais na concessão, gestão, financiamento e operação dos sistemas de transporte coletivo no Brasil. Espera-se, assim, que esta pesquisa possa contribuir com as mudanças e a construção de uma vida urbana mais justa, livre e em que as coletividades usufruam o fruto de seu trabalho.

## 6. REFERÊNCIAS

### 6.1. Fontes primárias

#### 6.1.1. Acervos de documentos

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte**. [Fundo Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS, AY].

\_\_\_\_\_. **Museu Histórico Abílio Barreto**. Coleção Abílio Barreto, Série ABPI, Subsérie ABPI7.

BELO HORIZONTE. **Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS**. Contratos sociais das empresas componentes dos consórcios participantes do certame estabelecido pelo Edital de Concorrência Pública nº 131/2008.

**OTM Editora**. Acervo digital de publicações 1963-2022. Disponível em <https://acervodigitalotm.com.br/>, último acesso em abril de 2023.

MINAS GERAIS. **Biblioteca Pública Estadual Luiz de Bessa**. Hemeroteca Histórica. Acervos Diário da Tarde – 1948-1984; Estado de Minas 1930-1989.

#### 6.1.2. Entrevistas

ANDRADE, Clésio Soares de. Governo tirou NTU do pacto. Entrevista concedida à revista Transporte Moderno. **Revista Transporte Moderno**. Dezembro de 1988, nº 299, ano 26, p. 77-78. São Paulo: Editora OTM.

ANDRADE, Clésio Soares de. A CNT precisa ser mais ouvida. Entrevista concedida à revista Transporte Moderno. **Revista Transporte Moderno**. Abril de 1993, nº 347, ano 29, p. 32-35. São Paulo: Editora OTM.

ANDRADE, Clésio Soares de. **Entrevista concedida por telefone a André Henrique de Brito Veloso**. Belo Horizonte, 17 de março de 2021.

ARAÚJO, Waldemar de. **Entrevista concedida por telefone a André Henrique de Brito Veloso**. Belo Horizonte, 24 de fevereiro de 2021.

COSTA, Thiers Fattori. O desafio de unificar o transporte. Entrevista concedida à revista Transporte Moderno. **Revista Transporte Moderno**. Janeiro de 1990, nº 312, ano 27, p. 57-58. São Paulo: Editora OTM.

CUNHA FILHO, Otávio Vieira da. **Entrevista concedida por telefone a André Henrique de Brito Veloso**. Belo Horizonte, 23 e 24 de fevereiro de 2021.

DIAS, João Luiz da Silva. **Entrevista concedida por telefone a André Henrique de Brito Veloso**. Belo Horizonte, 19 de março de 2021.

DIAS, João Luiz da Silva. **Adendos e esclarecimentos à entrevista de 2021, concedidos via aplicativo de mensagens**. Belo Horizonte, fevereiro de 2023.

FURLETTI, Karina Hilma Bertholdo; FURLETTI, Hilma Bertholdo. **Entrevista concedida por telefone a André Henrique de Brito Veloso**. Belo Horizonte, 5 de março de 2021.

LOPES DE ANDRADE, João. **Entrevista concedida por telefone a André Henrique de Brito Veloso**. Belo Horizonte, 26 de março de 2021.

PASCHOALIN, Joel Jorge Guedes. **Entrevista concedida à rádio Super FM**. Belo Horizonte, 12 de fevereiro de 2021.

SOUZA, Edneia Aparecida de. **Entrevista concedida por telefone a André Henrique de Brito Veloso**. Belo Horizonte, 11 de maio de 2021.

### **6.1.3. Legislações, licitações, contratos, regulamentos, relatórios de comissões e debates legislativos**

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Lei nº 312, de 28 de outubro de 1926**. Contém disposições sobre a concessão de privilégio para o serviço de auto-omnibus.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 73, de 30 de abril de 1930**. Regula a exploração do serviço de auto-omnibus.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 160, de 13 de fevereiro de 1933**. Modifica o regulamento do serviço de auto-omnibus.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 136, de 10 de fevereiro de 1943**. Aprova o regulamento do serviço de transporte coletivo, por meio de auto-ônibus e auto-lotação.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 107 de 28 de setembro de 1949.** Autoriza a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte a receber doação e adquirir bens da Cia. Força e Luz de Minas Gerais.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 147, de 3 de julho de 1950.** Organiza o Departamento de Bondes e Ônibus.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 1.073, de 13 de janeiro de 1964.** Altera a denominação do Departamento Municipal de Bondes e Ônibus, fixa normas para a revisão de tarifas do serviço de transporte coletivo e contém outras providências. (1964a)

\_\_\_\_\_. **Lei nº 1.130, de 5 de agosto de 1964.** Autoriza incorporação de linhas de transportes coletivos e dá outras providências. (1964b)

\_\_\_\_\_. **Lei nº 1.745, de 3 de dezembro de 1969.** Transforma o Departamento Municipal de Transporte Coletivo em Superintendência Municipal de Transportes e adota outras providências.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 4.489, de 13 de julho de 1983.** Dispõe sobre a organização administrativa da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 5.953, de 31 de julho de 1991.** Autoriza o Executivo a constituir e organizar uma sociedade de economia mista sob a denominação de Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.319, de 22 de outubro de 2021.** Cria a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte e dá outras providências.

BELO HORIZONTE. Departamento de Bondes e Ônibus. **Regulamento do Transporte Coletivo de 1963.**

BELO HORIZONTE, Secretaria Municipal de Políticas Urbanas. **Edital de Concorrência Pública nº 131/2008** (2008a). Concessão dos serviços públicos de transporte de passageiros por ônibus de Belo Horizonte.

BELO HORIZONTE. Câmara Municipal. **COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO BHTRANS, requerimento 145/2021 – RELATÓRIO FINAL em duas partes.** 8 de novembro de 2021. Disponível em <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-reunioes/2c907f767c5f724d017c94b42e7115f4> acesso em março de 2023.

BELO HORIZONTE. Superintendência de Mobilidade. **Portaria conjunta SUMOB/BHTRANS nº 007/2023 de 15 de fevereiro de 2023**. Regulamenta o Serviço Público de Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros no Município de Belo Horizonte – STSP.

BRASIL. Congresso Nacional. **Diário do Congresso Nacional**. Brasília, ano XXXVI, nº 134. 24 de outubro de 1981.

\_\_\_\_\_. **Diário do Congresso Nacional**. Brasília, ano XL, nº 083. 9 de agosto de 1985.

\_\_\_\_\_. **Diário do Congresso Nacional**. Brasília, ano XLIII, nº 74. 13 de setembro de 1988.

\_\_\_\_\_. **Diário do Congresso Nacional**. Brasília, ano XLVII, nº 52. 1º de abril de 1993.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Portaria Interministerial MDR/MMFDH nº 9, de 26 de agosto de 2022**. (2022b) Dispõe sobre os procedimentos para o aporte da assistência financeira destinada a auxiliar o custeio da gratuidade das pessoas idosas no transporte público coletivo urbano instituído pela Emenda Constitucional n. 123, de 14 de julho de 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto-lei nº 4.048, de 22 de janeiro de 1942**. Cria o Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários (SENAI)

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 4.936, de 7 de novembro de 1942**. Amplia o âmbito de ação do Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários, e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 4.330, de 1º de junho de 1964**. Regula o direito de greve, na forma do art. 158 da Constituição Federal.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 63.196, de 29 de agosto de 1968**. Dispõe sobre o sistema regulador de preços no mercado interno e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.** Dispõe sobre o Sistema Nacional de Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.** Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.092, de 19 de abril de 1983.** Cria o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens, fixa condições para o exercício da atividade e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.** Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987.** Altera dispositivos da lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o vale-transporte.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.**

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.** Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.855, de 24 de outubro de 1989.** Altera a Consolidação das Leis do Trabalho, atualiza os valores das multas trabalhistas, amplia sua aplicação, institui o Programa de Desenvolvimento do Sistema Federal de Inspeção do Trabalho e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.030, de 12 de abril de 1990.** Institui nova sistemática para reajuste de preços e salários em geral e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993.** Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993.** Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte – SEST, e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT.

\_\_\_\_\_. **Emenda Constitucional nº 123, de 14 de julho de 2022.** (2022a) Altera o art. 225 da Constituição Federal para estabelecer diferencial de competitividade para os biocombustíveis; inclui o art. 120 no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias para reconhecer o estado de emergência decorrente da elevação extraordinária e imprevisível dos preços do petróleo, combustíveis e seus derivados e dos impactos sociais dela decorrentes; autoriza a União a entregar auxílio financeiro aos Estados e ao Distrito Federal que outorgarem créditos tributários do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) aos produtores e distribuidores de etanol hidratado; expande o auxílio Gás dos Brasileiros, de que trata a Lei nº 14.237, de 19 de novembro de 2021; institui auxílio para caminhoneiros autônomos; expande o Programa Auxílio Brasil, de que trata a Lei nº 14.284, de 29 de dezembro de 2021; e institui auxílio para entes da Federação financiarem a gratuidade do transporte público.

MINAS GERAIS, Governo Estadual. **Decreto nº 7.364.** Cria o Departamento dos Serviços de Electricidade da Capital.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei 1.731, de 4 de maio de 1946.** Reorganiza o Departamento de Rodagens do Estado.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.275, de 28 de junho de 1978.** Autoriza o Poder Executivo a constituir a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte – METROBEL e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 20.456, de 27 de março de 1980.** Aprova o projeto de Estatuto Social da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte – METROBEL.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.502, de 19 de dezembro de 1983.** Cria sistemas operacionais e secretarias de estado e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. Governo Estadual. **Lei nº 9.527, de 29 de dezembro de 1987.** Dispõe sobre a administração da Região Metropolitana de Belo Horizonte e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa. **Parecer para o 2º turno do Projeto de Lei nº 2.803/2021 da Comissão de Fiscalização Financeira e Orçamentária.** Disponível em

<https://diariolegislativo.almg.gov.br/2023/L20230615.pdf#page=155> acesso em julho de 2023. (2023a).

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa. **13ª Reunião extraordinária do plenário da XX legislatura**. 15 de junho de 2023. Disponível em <https://youtu.be/L7wfWBghjJs> acesso em julho de 2023. (2023b).

\_\_\_\_\_. Governo Estadual. **Lei nº 24.398, de 14 de julho de 2023**. Dispõe sobre a celebração de convênios com os municípios para fornecimento de informações sobre a frota de veículos e arrecadação do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA –, altera a lei nº 14.937, de 23 de dezembro de 2003, e dá outras providências. (2023c)

#### 6.1.4. Notícias de jornais, revistas e anuários

A CÂMARA AINDA não chegou a recompensar. In. **Revista Transporte Moderno**, abril de 1984, nº 243, ano 17, págs 14-17. São Paulo: Editora OTM.

A INSATISFAÇÃO POPULAR preocupa. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro de 1981, nº 212, ano 15, págs 24-26. São Paulo: Editora OTM.

A MINEIRICE DOS transportes. In. **Revista Transporte Moderno**, dezembro de 1994, nº 364, ano 32, p. 26-29; São Paulo: Editora OTM.

A NTU NÃO quer a estabilidade. In. **Revista Transporte Moderno**, janeiro de 1988, nº 288, ano 20, págs 38-39. São Paulo: Editora OTM.

A TEIA DOS donos de transporte no Rio. BELISÁRIO, Adriano. **Agência Pública**. 8 de agosto de 2017. Disponível em: <https://apublica.org/2017/08/a-teia-dos-donos-do-transporte-no-rio/> acesso em julho de 2023.

AGORA FALTA DINHEIRO para a Metrobel. **Estado de Minas**. 30 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

ANTP TEM PROPOSTAS para evitar convulsão social. In.: **Revista Transporte Moderno**, agosto de 1987, nº 283, ano 19, p. 5. São Paulo: Editora OTM.

APÓS ALMG DERRUBAR anistia, governo Zema dá desconto a dívidas de locadoras. BORGES, Gabriel Ferreira. **Portal O Tempo**. 21 de junho de 2023. Disponível em:



<https://www.otempo.com.br/politica/sao-almg-derrubar-anistia-governo-zema-da-desconto-a-dividas-de-locadoras-1.2900279> acesso em julho de 2023.

ASSOCIAÇÃO DO TRANSPORTE urbano de passageiros já nasce forte. In.: **Revista Transporte Moderno**, outubro de 1987, nº 285, ano 20, p. 7. São Paulo: Editora OTM.

AUMENTO DE 15 por cento nas passagens ou lock-out. **Diário de Minas**. 26 de fevereiro de 1957, p. 3. Belo Horizonte.

AUTÔNOMOS CEDEM A vez na presidência da CNT. In. **Revista Transporte Moderno**, setembro-outubro de 1994, nº 362, ano 31, p. 6. São Paulo: Editora OTM.

BARRAGEM EM BRUMADINHO tem 1 milhão de m<sup>3</sup> de rejeito de mineração. **Veja Online**. 25 de janeiro de 2019. Disponível em <https://veja.abril.com.br/brasil/barragem-em-brumadinho-tem-1-milhao-de-m-de-rejeito-de-mineracao/>, acesso em abril de 2023.

BASTA. Editorial. **Estado de Minas**. 23 de setembro de 1982, p. 4. Belo Horizonte.

BH: TRANSPORTE EM crise com demissões em massa. **Estado de Minas**. 4 de março de 1983, p. 1. Belo Horizonte.

CADE ENCONTRA ‘INDÍCIOS robustos’ na licitação das empresas de ônibus de BH, mas conclui por arquivamento de procedimento. MANSUR, Rafaela. **Portal G1 Minas**. 4 de janeiro de 2023, disponível em <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/01/04/cade-encontra-indicios-robustos-de-cartel-na-licitacao-das-empresas-de-onibus-de-bh-mas-conclui-por-arquivamento-de-procedimento.ghtml> , acesso em março de 2023.

CÂMARA DE COMPENSAÇÃO, a garantia de preços baixos no transporte. **Estado de Minas**. 12 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

“CAMBALACHOS” ANULAM ELEIÇÕES para a CNTT. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro de 1986, nº 272, ano 23, p. 7. São Paulo: Editora OTM.

CANDIDATOS À CNT divulgam programas. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro-outubro de 1992, nº 342, ano 25, p. 7. São Paulo: Editora OTM.

CHAMPAGNE, VACINAS FALSAS e funcionários sem FGTS: o que é a Saritur, empresa de ônibus investigada pela PF. FRANCO, Lucas. **Portal G1 Minas**. 6 de junho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/06/06/champagne-para-os->

[patroes-e-funcionarios-sem-fgts-conheca-a-saritur-empresa-de-onibus-investigada-pela-pf.ghml](#), acesso em junho de 2023.

CHILE REORDENA TRANSPORTE coletivo em Santiago. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1992, nº 343, ano 25, p. 50. São Paulo: Editora OTM.

CLÉSIO DE ANDRADE é o novo presidente da CNT. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1992, nº 343, ano 30, p. 7. São Paulo: Editora OTM.

COLA CONTINUA CANDIDATO à CNT. In.: **Revista Transporte Moderno**, julho de 1992, nº 340, ano 29, p. 7. São Paulo: Editora OTM.

COMEÇA CORRIDA PARA sucessão na CNT. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1991, nº 332, ano 29, p. 6. São Paulo: Editora OTM.

COMUNICADO AO PÚBLICO. SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE BELO HORIZONTE. **Estado de Minas**. 4 de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

CONARTES: EXCLUSIVAMENTE SEU. **Conartes Engenharia**. Sem data. Disponível em <https://www.conartes.com.br/sobre/>, acesso em maio de 2023.

CONCESSIONÁRIOS JÁ DEMITEM. **Estado de Minas**. 3 de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

CONCESSIONÁRIOS JÁ EXPEDIRAM mais de mil avisos-prévios. **Estado de Minas**. 4 de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

CONHEÇA A CNT. **Confederação Nacional dos Transportes**. Sem Data. Disponível em <https://www.cnt.org.br/conheca>, acesso em março de 2023.

CONSENSO GARANTE ELEIÇÃO de Costa para a CNTT. In.: **Revista Transporte Moderno**, outubro de 1989, nº 309, ano 26, p. 4. São Paulo: Editora OTM.

CONSENSO MAS NEM tanto. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1989, nº 310, ano 26, p. 36-37. São Paulo: Editora OTM.

CONTAS REVELAM QUE CNTT era “um antro da perdição”. In.: **Revista Transporte Moderno**, dezembro de 1986, nº 275, ano 22, p. 6. São Paulo: Editora OTM.

CRESCER PARA DENTRO, o segredo da Cometa. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro de 1987, nº 284, ano 19, p. 44-50. São Paulo: Editora OTM.

DEMASIA INTOLERÁVEL. Editorial. **Estado de Minas**. 21 de setembro de 1982, p. 4. Belo Horizonte.

DEPOIS DO VALE, a lenta recuperação. In.: **Anuário As Maiores do Transporte**, dezembro de 1988, nº 1, ano 1, págs. 68-77. São Paulo: Editora OTM.

DEPUTADO ACUSA METROBEL de paralisar os planos viários. **Estado de Minas**, 25 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

DIRETOR DA ANTP diz que o vale-transporte desagradou a todos. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1987, nº 286, ano 20, p. 4. São Paulo: Editora OTM.

DISPUTA PELOS RECURSOS. In.: **Revista Transporte Moderno**, junho de 1993, nº 349, ano 30, p. 32-34. São Paulo: Editora OTM.

DOCUMENTOS DA CPI confirmam: Jacob Barata superfaturou aluguel de garagens no Rio. Agência Pública. 19 de fevereiro de 2018. Disponível em <https://apublica.org/2018/02/documentos-da-cpi-confirmam-jacob-barata-superfaturou-aluguel-de-garagens-no-rio/>, acesso em março de 2023.

EM 2 ANOS, empresas de ônibus de BH foram autuadas 126 mil vezes, mas nenhuma multa foi paga. FIÚZA, Patrícia. **Portal G1 Minas**. 3 de março de 2022. Disponível em <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2022/03/03/em-2-anos-empresas-de-onibus-de-bh-foram-autuadas-126-mil-vezes-mas-nenhuma-multa-foi-paga.ghtml> acesso em março de 2023.

EMPRESÁRIOS DE TRANSPORTE coletivo valadarense estão presos em BH. **Portal G1 Vales de Minas Gerais**. 31 de maio de 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/vales-mg/noticia/2016/05/empresarios-de-transporte-coletivo-valadarense-estao-presos-em-bh.html> acesso em março de 2023.

EMPRESÁRIOS TOMAM VACINA às escondidas. BILENKY, Thaís. In.: **Piauí**. 24 de março de 2021. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/empresarios-tomam-vacina-as-escondidas/> acesso em julho de 2023.

EMPRESAS PRIVADAS E estatais na disputa. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1987, nº 287, ano 20, p. 27-29. São Paulo: Editora OTM.

ENGENHEIRO VÊ METROBEL com função desvirtuada. **Estado de Minas**. 24 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

ESCÂNDALO PC FARIAS respinga no setor. In.: **Revista Transporte Moderno**, julho de 1992, nº 340, ano 29, p. 6. São Paulo: Editora OTM.

EX-DEPUTADO E ex-vice-governador do Pará, Gerson Peres, morre em Belém. **Portal G1 PA**. 21 de abril de 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2020/04/21/ex-deputado-e-ex-vice-governador-do-para-gerson-peres-morre-em-belem.ghtml>, acesso em março de 2023.

FRACASSAM AS CANDIDATURAS dos transportadores de cargas. In.: **Revista Transporte Moderno**, dezembro de 1986, nº 275, ano 22, p. 4. São Paulo: Editora OTM.

GOVERNO PERMITE PUBLICIDADE nos ônibus e passagens não aumentam. **Estado de Minas**. 9 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

GRATUIDADES: DÓI NO bolso (dos outros) e gera injustiça social. **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos**. 23 de abril de 2018. Disponível em: <https://www.gvbus.org.br/gratuidades-doi-no-bolso-dos-outros-e-gera-injustica-social/> acesso em maio de 2023.

GREVE OU LOCAUTE? Especialista diz que empresas de ônibus querem fazer pressão por tarifa mais cara em BH. **Portal G1 Minas**. 23 de novembro de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2021/11/23/greve-ou-locaute-especialista-diz-que-empresas-de-onibus-querem-fazer-pressao-por-tarifa-mais-cara-em-bh.ghtml>, acesso em março de 2023.

GRUPO DUARTE, DE empresas de ônibus do Brasil, deve participar de licitação para operar Transantiago, no Chile. **Diário do Transporte**. BAZANI, Adamo. 13 de julho de 2017. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2017/07/13/grupo-duarte-de-empresas-de-onibus-do-brasil-deve-participar-de-licitacao-para-operar-transantiago-no-chile/>, acesso em março de 2023.

GUERRILHA SINDICAL. REIS, Neuto Gonçalves. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1986, nº 274, ano 22, p. 14. São Paulo: Editora OTM.

ITAPEMIRIM MOSTRA O que faz. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro-outubro de 1991, nº 331, ano 29, p. 10-13. São Paulo: Editora OTM.

‘LEI SALIM MATTAR’: Assembleia de Minas aprova projeto que beneficia doadores de campanha de Zema. MARZULLO, Luísa. **O Globo**. 12 de julho de 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/politica/noticia/2023/07/12/jabuti-salim-mattar-assembleia-de-minas-aprova-projeto-que-beneficia-doadores-de-campanha-de-zema.ghtml> acesso em julho de 2023.

LICITAÇÃO FOI DISPUTADA por membros da mesma família. LOURENÇO, Aline; MIRANDA, Bernardo. **Portal O Tempo**. 17 de julho de 2013. Disponível em <https://www.otempo.com.br/cidades/licita%C3%A7%C3%A3o-foi-disputada-por-membros-da-mesma-fam%C3%Adlia-1.681871> , acesso em março de 2023.

METRÔ DE BH é concedido à iniciativa privada em leilão; empresa terá que construir nova linha e 8 estações. MANSUR, Rafaela. Portal G1 Minas. 22 de dezembro de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2022/12/22/metro-de-bh-e-concedido-a-iniciativa-privada-em-leilao-empresa-tera-que-construir-nova-linha-e-8-estacoes.ghtml>, acesso em março de 2023.

METROBEL ADMITE ELEVAR tarifas dos coletivos ainda este ano. **Estado de Minas**. 10 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

METROBEL NÃO ACEITA pressões e empresas anulam avisos prévios. **Estado de Minas**. 5 de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

METROBEL OBRIGA PASSAGEIROS de ônibus a ouvir anúncios. **Estado de Minas**. 26 de setembro de 1982.

METROBEL REÚNE COMISSÃO e nega aumento das tarifas. **Estado de Minas**. 8 de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

METROBEL TEM NOVA diretoria. **Estado de Minas**, 30 de março de 1983, p. 4. Belo Horizonte.

NA CORRIDA PELAS sucessões de entidades. In.: **Revista Transporte Moderno**, junho de 1991, nº 328, ano 23, p. 4. São Paulo: Editora OTM.

“NÃO TEMOS MEDO das múltis”. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1992, nº 343, ano 25, p. 15-22. São Paulo: Editora OTM.

NTU CRITICA ESTÍMULOS à estatização das frotas urbanas. In.: **Revista Transporte Moderno**, maio de 1988, nº 292, ano 20, p. 7. São Paulo: Editora OTM.

NÚMERO DE CAMINHONEIROS empregados cresceu 14% desde posse de Bolsonaro. LORRAN, Tácio. **Portal Metrôpoles**. 13 de setembro de 2021. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/economia-br/numero-de-caminhoneiros-empregados-cresceu-14-desde-posse-de-bolsonaro>, acesso em abril de 2023.

O EMPRESÁRIO QUE ressuscitou a CNTT. In.: **Revista Transporte Moderno**, abril de 1988, nº 291, ano 20, p. 27-35. São Paulo: Editora OTM.

O PAPA DAS catracas. **IstoÉ Dinheiro**. 2 de dezembro de 2009. Disponível em <https://www.istoedinheiro.com.br/o-papa-das-catracas/>, acesso em março de 2023.

O TRANSPORTE TEM de ser simples, barato e seguro. In.: **Revista Transporte Moderno**, maio de 1983, nº 232, ano 16, p. 48-52. São Paulo: Editora OTM.

O VALE TRANSPORTE vale a pena? In.: **Revista Transporte Moderno**, julho de 1985, nº 258, ano 18, p. 38. São Paulo: Editora OTM.

ÔNIBUS E TÁXIS querem aumento. **Estado de Minas**, 30 de dezembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

PARA DEPUTADO, METROBEL violou direitos e extrapolou funções. **Estado de Minas**, 23 de setembro de 1982.

PARA ONDE VAI a empresa pública? In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro de 1980, nº 200, ano 14, p. 30-31. São Paulo: Editora OTM.

PASSAGENS MAIS CARAS, a surpresa do 1º dia. **Diário da Tarde**. 3 de janeiro de 1983, p. 4. Belo Horizonte.

PASSAGENS NÃO TERÃO reajuste. **Estado de Minas**. 9 de setembro de 1982, p. 1. Belo Horizonte.

PASSAGENS PODEM SUBIR este ano. **Estado de Minas**. 10 de setembro de 1982, p. 1. Belo Horizonte.

PELA PORTA DOS fundos. REIS, Neuto Gonçalves. In.: **Revista Transporte Moderno**, julho de 1987, nº 282, ano 19, p. 9. São Paulo: Editora OTM

PERSPECTIVA OTIMISTA. In.: **Anuário As Maiores do Transporte**, dezembro de 1991, nº 4, ano 4, p. 86-92. São Paulo: Editora OTM.

PRIMEIROS PASSOS AINDA são tímidos. In.: **Revista Transporte Moderno**, abril de 1986, nº 267, ano 18, p. 24-25. São Paulo: Editora OTM.

PROBLEMAS CRESCEM COM congelamento. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro de 1986, nº 272, ano 18, págs. 84-92. São Paulo: Editora OTM.

PROJETO DO SEST-SENAT é adiado por um mês. In.: **Revista Transporte Moderno**, abril de 1993, nº 347, ano 29, p.7. São Paulo: Editora OTM.

PROTESTOS. E A Metrobel adia alta de tarifas. **Estado de Minas**. 1º de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

PUBLICIDADE NOS COLETIVOS: CTC diz que faltou ética à Metrobel. **Estado de Minas**. 22 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

QUEM SOMOS. **Tarifa Zero BH**. Disponível em <https://tarifazerobh.org/quem-somos/> acesso em julho de 2023.

REGULARIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO Izidora é aprovada de forma definitiva pela ALMG. **Portal da Assembleia Legislativa de Minas Gerais**. 30 de agosto de 2023. Disponível em <https://www.almg.gov.br/comunicacao/noticias/arquivos/Regularizacao-da-Ocupacao-Izidora-e-aprovada-de-forma-definitiva-pela-ALMG/> acesso em setembro de 2023.

RICARDO NUNES TENTA convencer mais prefeitos a adotar a tarifa zero. RIBEIRO, Bruno. **Portal Metrôpoles**. 16 de dezembro de 2022. Disponível em <https://www.metropoles.com/são-paulo/politica/ricardo-nunes-tenta-convencer-mais-prefeitos-a-adotar-tarifa-zero>, acesso em março de 2023.

RODONAL CHAMUSCADA. REIS, Neuto Gonçalves. In.: **Revista Transporte Moderno**, novembro de 1992, nº 343, ano 30, p. 5. São Paulo: Editora OTM



SALÁRIO MÍNIMO JÁ foi R\$3.000, antes da ditadura, e caiu a R\$500, com hiperinflação. ELIAS, Juliana. **Portal CNN Brasil**. 1 de maio de 2023. Disponível em <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/salario-minimo-ja-foi-r-3-000-antes-da-ditadura-e-caiu-a-r-500-com-hiperinflacao/> acesso em agosto de 2023.

SENADOR APLAUDE EDITORIAL. **Estado de Minas**. 22 de setembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

SINDICATO NÃO VISA ao lucro em Belo Horizonte. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro de 1988, nº 296, ano 25, p. 32-33. São Paulo: Editora OTM.

SOCIEDADE ENTRE MAIOR empresário de ônibus de São Paulo e homem mais rico de Portugal é destaque em revista. BAZANI, Adamo. **Diário do Transporte**. 20 de dezembro de 2015. Disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2015/12/20/sociedade-entre-maior-empresario-de-onibus-saosao-paulo-e-homem-mais-rico-de-portugal-e-destaque-em-revista-europeia/> acesso em março de 2023.

SUPERINTENDENTE DA STRANS admite tarifa zero e critica sistema de ônibus. **Portal Cidade Verde**. 10 de janeiro de 2023. Disponível em <https://cidadeverde.com/noticias/384788/superintendente-da-strans-admite-tarifa-zero-e-critica-sistema-dos-onibus>, acesso em março de 2023.

TARIFA DE ÔNIBUS SOBE 35% a partir de hoje. **Estado de Minas**, 10 de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

TARIFA DE ÔNIBUS sobe novamente em março. **Estado de Minas**, 24 de novembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

TARIFA DE ÔNIBUS vai subir, mas só Metrobel sabe quando. **Estado de Minas**. 9 de março de 1983, p. 5. Belo Horizonte.

TARIFA SOCIAL, A próxima meta. **Estado de Minas**. 9 de outubro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

TARIFAS DE ÔNIBUS da grande BH sobem 40% a partir de amanhã. **Estado de Minas**. 23 de novembro de 1982, p. 5. Belo Horizonte.

TARIFAS DE ÔNIBUS podem subir na 2ª. **Estado de Minas**. 26 de fevereiro de 1983, p. 5. Belo Horizonte.



TARIFAS DOS ÔNIBUS que servem à RMBH têm aumento de 40%. **Estado de Minas**. 23 de novembro de 1982, p. 1. Belo Horizonte.

TARIFAS SEGURAM PRESSÃO recessiva. In.: **Anuário As Maiores do Transporte**, dezembro de 1992, nº 5, ano 5, págs. 50-55. São Paulo: Editora OTM.

UM CONTRASTE. Editorial. **Estado de Minas**. 25 de setembro de 1982, p. 4. Belo Horizonte.

VALE-TRANSPORTE EXCEDE. In. **Revista Technibus**, abril de 1992, p. 16. São Paulo: Editora OTM.

VALE-TRANSPORTE, SOLUÇÃO CRIATIVA. REIS, Neuto Gonçalves. In.: **Revista Transporte Moderno**, setembro de 1981, nº 212, ano 15, págs 10-11. São Paulo: Editora OTM.

VEJA QUAIS DEPUTADOS votaram pela derrubada do veto ao PL que inviabiliza Buser em Minas. LEÃO, Sofia. In.: **Portal BHAZ**. 10 de novembro de 2021. Disponível em: <https://bhaz.com.br/noticias/minas-gerais/veja-quais-deputados-votaram-derrubada-veto-pl-inviabiliza-buser/> acesso em julho de 2023.

#### 6.1.5. Relatórios administrativos, planos e programas de governo

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Francisco Bressane de Azevedo em 16 de setembro de 1903**. Belo Horizonte, 1903.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado aos srs. membros do Conselho Deliberativo pelo prefeito interino Antônio Carlos Ribeiro de Andrada**. Belo Horizonte, 1905.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Benjamin Jacob em 23 de setembro de 1907**. Belo Horizonte, 1907.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Benjamin Jacob em 16 de setembro de 1908**. Belo Horizonte, 1908.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Benjamin Brandão em janeiro de 1910 sobre assumptos referentes ao anno decorrido de agosto de 1908 a setembro de 1909**. Belo Horizonte, 1910.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Dr. Olyntho Deodato dos Reis Meirelles em 16 de setembro de 1911.** Belo Horizonte, 1911.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado aos membros Conselho Deliberativo da Capital pelo prefeito Dr. Cornelio Vaz de Mello em setembro de 1916.** Belo Horizonte, 1916.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado aos membros Conselho Deliberativo da Capital pelo prefeito Dr. Cornelio Vaz de Mello em setembro de 1917.** Belo Horizonte, 1917.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado aos membros Conselho Deliberativo da Capital pelo prefeito Dr. Affonso Vaz de Mello em outubro de 1918.** Belo Horizonte, 1918.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado aos membros Conselho Deliberativo da Capital pelo prefeito Dr. Affonso Vaz de Mello em setembro de 1918.** Belo Horizonte, 1919.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos.** Belo Horizonte, 1923.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos.** Belo Horizonte, 1924.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Flávio Fernandes dos Santos.** Belo Horizonte, 1925.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado a S. Ex. o Sr. Governador Benedicto Valladares Ribeiro pelo prefeito Octacilio Negrão de Lima e relativo ao período administrativo de 1933-1936.** Belo Horizonte, 1937.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado a S. Ex. o Sr. Governador Benedicto Valladares Ribeiro pelo prefeito Juscelino Kubitschek de Oliveira e relativo ao período administrativo de 1940-1941.** Belo Horizonte, 1942.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1949 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Octacílio Negrão de Lima.** Belo Horizonte, 1950.

\_\_\_\_\_. **Prefeitura Municipal Relatório de 1953 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Sebastião de Brito.** Belo Horizonte, 1954.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1957 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Celso Mello Azevedo.** Belo Horizonte, 1958.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1960** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Amintas de Barros**. Belo Horizonte, 1961.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1963** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Jorge Carone Filho**. Belo Horizonte, 1964.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1965** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Oswaldo Pieruccetti**. Belo Horizonte, 1966.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1971 a 1974** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Oswaldo Pieruccetti**. Belo Horizonte, 1975.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1977** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Luiz Verano**. Belo Horizonte, 1978.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1979** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Maurício de Freitas Teixeira Campos**. Belo Horizonte, 1980.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1980** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Maurício de Freitas Teixeira Campos**. Belo Horizonte, 1981.

\_\_\_\_\_. **Relatório de 1981** apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito **Júlio Arnaldo Laender**. Belo Horizonte, 1982.

COMPANHIA DE TRANSPORTES URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE – METROBEL. **Programa de Transporte Público por Ônibus – PROBUS: Concepção do Sistema**. Belo Horizonte, 1981.

\_\_\_\_\_. Diretoria Técnica – **Documento de trabalho 050/81 – Anexo 6: Programa de transporte público por ônibus – PROBUS – Procedimentos para habilitação e composição da frota**. Belo Horizonte, 1982.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A – BHTRANS. **Balanco anual da mobilidade urbana de Belo Horizonte 2022 (ano-base 2021)**. Belo Horizonte: BHTRANS, 2022.

INSTITUTO DE DEFESA DO CONSUMIDOR – IDEC. **Sistema Único de Mobilidade: Proposta da sociedade civil para a criação de um Marco Regulatório para Mobilidade Urbana**,

São Paulo, 2023. Disponível em <https://idec.org.br/arquivos/sum/sum-projeto-detalhado.pdf> , acesso em julho de 2023.

PLAMBEL – PLANO METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE, Fundação João Pinheiro. **Plano de Transportes Coletivos para a região metropolitana**. Conselho estadual do desenvolvimento, 1974.

\_\_\_\_\_. **A estrutura urbana da RMBH** – vol. 1. O processo de formação do espaço urbano 1987-1985. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1986.

#### 6.1.6. Relatórios técnicos, contábeis e compilados estatísticos

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE. **Relatório Completo da Pesquisa Origem-Destino 2012**. Disponível em <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/pesquisa-od/> acesso em agosto de 2023.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU - **Anuário NTU**. 2009 a 2022 [13 volumes]. Disponível em <https://ntu.org.br/novo/ListaPublicacoes.aspx?idArea=9>, acesso em março de 2023.

BELO HORIZONTE. Secretária Municipal de Saúde. **Mapa das regionais administrativas de Belo Horizonte**, disponível em: <http://www.pbh.gov.br/smsa/montapagina.php?pagina=distritos/index.html>, acesso em maio de 2023.

CERQUEIRA-SANTOS, Elder (coord.). **Pesquisa O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro**, 4ª edição. Aracaju: Universidade Federal de Sergipe e Childhood Brasil. 2021.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS – CBTU. **Relatório Anual de Administração**. 1984 a 2002 [19 volumes]. Disponível em <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/desempenho/relatorios-anuais>, acesso em abril de 2023.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS – CBTU. **Relatório Anual de Gestão**. 2003 a 2021 [19 volumes]. Disponível em <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/desempenho/relatorios-anuais>, acesso em abril de 2023.

DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE – DBO. **Relatório do ano de 1961**. Belo Horizonte: Minas Gráfica Editora, 1962.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM – MINAS GERAIS – DER-MG. **Boletim Estatístico Anual**. Anos de 1981, 1983, 1984, 1985, 1987, 1993, 1996, 2000, 2002.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. **Dados mensais de frota**. Julho de 1998 a julho de 2023 [26 volumes]. Disponíveis em [infraestrutura.gov.br/sistema-renainf/115-portal-denatran/](http://infraestrutura.gov.br/sistema-renainf/115-portal-denatran/) acesso em agosto de 2023.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A – BHTRANS. **Relatório Gerencial Mensal**: Sistema de Transporte por Ônibus Convencional de Belo Horizonte. Fevereiro de 2000 a março de 2023 [278 volumes]. Obtidos via Lei de Acesso à Informação em novembro de 2019 e fevereiro de 2020 para os dados até dezembro de 2019, os dados de janeiro de 2020 a março de 2022 foram obtidos em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transparencia/transparencia-no-transporte-coletivo/numeros-transporte-coletivo>, acesso em abril de 2023.

\_\_\_\_\_. **Informação técnica BHTRANS/DTP/SUTP/GECOP nº 060/2023, de 29 de maio de 2023**. Obtida via Lei de Acesso à Informação.

GERMAN HISTORY IN DOCUMENTS AND IMAGES – GHDI. Motorization in the FRG and the GDR (1960-1990), disponível em [https://ghdi.ghi-dc.org/sub\\_document.cfm?document\\_id=844](https://ghdi.ghi-dc.org/sub_document.cfm?document_id=844), acesso em março de 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA – IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Anos 1936 a 1963 [28 volumes]. Rio de Janeiro: IBGE, 1938 a 1964. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720>, acesso em abril de 2023.

\_\_\_\_\_. **Sistemas de Contas nacionais consolidadas**. Produto Interno Bruto a custo de fatores, segundo as classes e ramos de atividade econômica (em %). Disponível em: <https://seculoxx.ibge.gov.br/economicas/contas-nacionais> acesso em agosto de 2023.

\_\_\_\_\_. **Sistema Sidra** – Banco de Tabelas Estatísticas. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/> acesso em março de 2020.

SANTINI, Daniel. Cidades com tarifa zero universal no Brasil – fevereiro de 2023. Disponível em

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1FFgkyuQEeYYBgk5kWC1P9HKZzlECBS4H/edit#gid=647725414>, acesso em março de 2023.

SERVIÇO SOCIAL DO TRANSPORTE – SEST. **Balanco Financeiro – ano contábil de 2019**. Disponível em <https://transparencia.sestsenat.org.br/arquivos/b0624303-bd54-4f9f-bfc1-dde18b2a5889.pdf>, acesso em março de 2023.

\_\_\_\_\_. **Demonstração do Resultado do Exercício – ano contábil de 2023**. Disponível em <https://publicador.sestsenat.org.br/arquivos/e928a792-573c-40ca-b0c4-e79e7b1686b2.pdf>, acesso em março de 2023.

SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE – SENAT. **Balanco Financeiro – ano contábil de 2019**. Disponível em <https://transparencia.sestsenat.org.br/arquivos/96d35e59-90aa-44f4-98ab-a9002ac59efd.pdf>, acesso em março de 2023.

\_\_\_\_\_. **Demonstração do Resultado do Exercício – ano contábil de 2023**. Disponível em <https://publicador.sestsenat.org.br/arquivos/d1f0acf9-aafb-4d96-b791-452f97916417.pdf> acesso em março de 2023.

SINDPAUTRAS – SINDICATO DOS PERMISSONÁRIOS AUTÔNOMOS DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE BELO HORIZONTE E REGIÃO METROPOLITANA. **Dados do sistema de transporte suplementar de Belo Horizonte [2019-2022]**. Enviado por e-mail, mediante solicitação por telefone.

WTI – West Texas Intermediate – **Série histórica de preços de barril de petróleo cru**. 1946 a 2023. Disponível em: <https://www.macrotrends.net/1369/crude-oil-price-history-chart> acesso em agosto de 2023.

## 6.2. Fontes secundárias

### 6.2.1. Relatos biográficos

AMORMINO, Luciana; NEVES, Osias Ribeiro. **Flávio e Ilda: A arte de conduzir**. Belo Horizonte: Escritório de Ideias, 2008.

COLA, Camilo. **A estrada da vida**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006. 1ª edição de 1998.

KUBITSCHKEK, Juscelino. **Meu caminho para Brasília: a escalada política** (vol. 2). Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2020 [1ª edição: 1974].

### 6.2.2. Livros, dissertações, teses e artigos científicos

ABRAMO, Pedro. A cidade com-fusa: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 9, n.2, 2007.

ADELMAN, Jeffry. **Urban planning and reality in republican Brazil: Belo Horizonte, 1890-1930**. Bloomington: Indiana University, Ph. D., 1974.

AFFONSO, Nazareno Spósito Neto Stanislau. **Chega de enrolação, queremos condução: movimentos reivindicativos de transportes coletivos em São Paulo: 1979-1982/83**. Brasília: EBTU, 1987, 2 volumes.

ANDRÉS, Roberto. **A razão dos centavos: crise urbana, vida democrática e as revoltas de 2013**. Rio de Janeiro: Zahar, 2023.

\_\_\_\_\_. **A razão dos centavos: crise urbana, vida democrática e as revoltas de 2013**. Tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2022.

ARANHA, André. Vale-transporte e construção da mobilidade excludente. In.: **Anais do Congresso Observatório das Metrópoles 20 anos – As metrópoles e o direito à cidade: dilemas, desafios e esperanças**. P 12-29. Rio de Janeiro, dezembro de 2018.

ARREGUY, Cíntia Aparecida Chagas; RIBEIRO, Raphael Rajão (coord.). **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Barreiro**. Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008a.

\_\_\_\_\_. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Centro-sul**. Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008b.

\_\_\_\_\_. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Leste**. Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008c.

\_\_\_\_\_. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Nordeste.** Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008d.

\_\_\_\_\_. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Noroeste.** Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008e.

\_\_\_\_\_. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Venda Nova.** Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008f.

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, jul./set. 1987.

BAPTISTA, Wilson. Abertura da Avenida Amazonas, Belo Horizonte, 1941. In: MARQUEZ, Renata *et. al.* (orgs.) **Escavar o futuro.** Belo Horizonte: Fundação Clóvis Salgado, 2014.

BAPTISTA, Wilson. Wilson Baptista: itinerário fotográfico. In.: MARQUEZ, Renata; BAPTISTA, Paulo; DRUMMOND, Marconi (orgs.) **Wilson Baptista: Urbano Fotográfico.** Belo Horizonte: edição dos organizadores, 2018.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BARROS, Celso Rocha de. **PT, uma história.** São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

BARROS, Ricardo Paes de; HENRIQUES, Ricardo; MENDONÇA, Rosane. Desigualdade e pobreza no Brasil: retrato de uma estabilidade inaceitável. **Revista Brasileira de Ciências Sociais.** Vol. 15, nº 42, p. 123-142, fevereiro de 2000. São Paulo: ANPOCS.

BELDA, Rogério. Vale-transporte, a gênese de uma boa ideia que completou 25 anos de vigência. **Revista dos transportes públicos,** ano 35, nº 132, p. 5-7, setembro de 2012; Brasília: ANTP.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar:** a aventura da modernidade. São Paulo, Companhia das Letras, 2007.

BIELICH SALAZAR, Claudia. **La guerra del centavo:** una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. Lima: Consorcio de investigación económica y social – CIES, Instituto de Estudios Peruanos, 2009.



BLAY, Eva. **Eu não tenho onde morar**: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1984;

BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus no Brasil? In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et. Al – **Ônibus urbano**: regulamentação e mercados. Brasília: L.G.E., 1996.

BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Ettiene. Secretaria de Viação, fabricação e promoção do sistema de ônibus brasileiro. In: \_\_\_\_\_ (orgs.). **Viação ilimitada**: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura editores associados, 1999.

BRASILEIRO, Anísio; SANTOS, Enílson. Sucesso metropolitano no Recife e influências estatal e empresarial no Nordeste. In: \_\_\_\_\_ (orgs.). **Viação ilimitada**: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura editores associados, 1999.

CADAVAL, Maurício. Vale-transporte: um instrumento da política tarifária nos transportes urbanos. **Revista dos transportes públicos**, ano 3, nº 9, p. 9-21, setembro de 1980; Brasília: ANTP.

\_\_\_\_\_. Políticas tarifárias de ônibus urbanos nas capitais brasileiras. **Revista dos transportes públicos**, ano 15, nº 58, p. 5-12, março de 1993; Brasília: ANTP.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros**: Crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34, 2000.

CAMPOS, Clarissa Cordeiro de. **Squatting for more than Housing**: Alternative Spaces and Struggles for The Right to the City in Three Urban Areas in Brazil, Spain and the Basque Country. Tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo. Escola de Arquitetura da UFMG. Belo Horizonte: 2020.

CAMPOS, Marcos Vinícius Lopes. Os “altos círculos” no mercado de transportes em São Paulo. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, nº 11, e20170213, 2019.

CANÇADO, Vera Lima. **Regulador e regulados**: análise do processo de avaliação do desempenho das empresas do sistema municipal de transporte por ônibus de Belo Horizonte. Tese de doutorado em Administração. Centro Pesquisas Administrativas – CEPEAD da Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, 1999.

CANÇADO, Vera; CRUZ, Marcus Vinícius; SIQUEIRA, Moema; WATANABE, Fernanda. Capacidade gerencial das empresas de ônibus frente ao órgão gestor em Belo Horizonte. In.: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne (orgs.). **Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura editores associados, 1999.

CAPELLO, Roberta; NIJKAMP, Peter (orgs.). **Handbook of Regional Growth and Development Theories**. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar Publishing, 2009.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. **The production of popular residential land developments in Belo Horizonte, Brazil**. Tese de Mestrado. Londres: the Architectural Association Planning Department, 1983.

DAVID, Paul. Comments on Gavin Wright, Econometric studies in History. In. INTRILIGATOR (ed.), **Frontiers of quantitative economics**. Amsterdam: North-Holland, 1971.

DIAS, João Luiz da Silva. Da METROBEL à BHTRANS: uma viagem com escalas! **Trans: caderno de debates**. Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A. Ano 1, n. 1, agosto de 1996.

DINIZ, Clélio Campolina. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

DOUGLASS, Frederick. **Self-Made Men**. Discurso proferido em 1872, disponível em: <https://monadnock.net/douglass/self-made-men.html>, acesso em abril de 2023.

DULCI, Otávio. **Política e recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999

FOGEL, Robert. The new economic history: its findings and methods. **Economic History Review**, v. 19 p. 642-56, 1966.

FREEMAN, Christian. LOUÇÃ, Francisco. **As time goes by: from the Industrial Revolutions to the Information Revolution**. New York: Oxford University Press, 2001.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Omnibus**: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de estudos históricos e culturais, 1996.

GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo; NEVES, Isabella Verdollin. **Conduzindo o Progresso**: A História dos Transportes e os 20 anos da NTU. Brasília: Escritório de Histórias, 2007.

GARCIA, Adrienne. *The clock is ticking*: Reflexões sobre o ambiente 24/7 e o discurso do *Self-Made Man*. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**. Vol. 8, nº 1, p. 196-213. Janeiro-abril de 2021.

GIAMBIAGI, Fábio et. al. **Economia Brasileira Contemporânea (1945-2004)**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

GINZBURG, Carlo. 2011. Checando a Evidência: o Juiz e o Historiador. In.: NOVAIS, Fernando; SILVA, Rogério Forastieri da (Eds.). **Nova História em Perspectiva** [vol. 1]. São Paulo: Cosac Naify.

GINZBURG, Carlo. 1986. **Mitos, Emblemas, Sinais**: Morfologia e História. Tradução Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. **A gestão dos transportes públicos em Belo Horizonte**: uma questão metropolitana. Dissertação de mestrado em Ciência Política. Departamento de Ciência Política da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFMG. Belo Horizonte, 1992.

HENRY, Etienne. Onibucad, cadastramento tipológico e dinâmica de escala da viação. In: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Ettiene (orgs.). **Viação ilimitada**: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura editores associados, 1999a

\_\_\_\_\_. Os funis, um esquema analítico. Da produção simples do serviço à empresa capitalista de transporte. In: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Ettiene (orgs.). **Viação ilimitada**: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura editores associados, 1999b.

KOGAN, Kira. **The Self-Made Man**: Myth and reality of an American phenomenon. Research paper. Erlangen-Nuremberg: Friederich-Alexander University. 2010.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LIMA, Lucas. **O mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil**: caracterização e avaliação do efeito de leis trabalhistas. Dissertação de mestrado em Economia Aplicada. Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz – Universidade de São Paulo. Piracicaba, 2018.

LOPES, Miguel Victor Tavares. **Estado, transportes e desenvolvimento regional**: a “era rodoviária” em Minas Gerais, 1940-1980. Dissertação de mestrado em Economia. Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional – Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2015.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Da metrópole à cidade-região: Na direção de um novo arranjo metropolitano?. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** v. 10, n.2, 2008.

MARQUEZ, Renata. Urbano fotográfico: encontros com Wilson Baptista. In.: MARQUEZ, Renata; BAPTISTA, Paulo; DRUMMOND, Marconi (orgs.) **Wilson Baptista**: Urbano Fotográfico. Belo Horizonte: edição dos organizadores, 2018.

MARX, Karl. **O 18 Brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2008 [1852;

MATOS, Ralfo. Migração e urbanização no Brasil. In.: **Revista Geografias**, Belo Horizonte: nº 8 vol. 1, p. 7-23, janeiro-junho de 2012.

MAUAD, Ana Maria. Por uma história fotográfica dos acontecimentos contemporâneos, Rio de Janeiro, 30 de junho de 1987. **Revista Tempo e Argumento**. Florianópolis, v. 8, n. 17, p. 90 - 133. jan./abr. 2016.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**. São Paulo: Malheiros Editores, 16ª edição, atualizada por REIS, Márcio Schneider e SILVA, Edgard Neves, 2008.

MELLO, João Manuel Cardoso de Mello. **O capitalismo tardio**. Campinas: Editora Unesp, 2009.

MENDONÇA, Jupira Gomes de. **Segregação e mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Tese de Doutorado em Planejamento Urbano e Regional. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 2002.

MOISÉS, José Álvaro. Protesto urbano e política: O Quebra-quebra de 1947. In: MOISÉS, José Álvaro *et. al.* **Cidade, povo e poder**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1981.

MOISÉS, José Álvaro; MARTINEZ-ALIER, Verena. A revolta dos suburbanos ou “Patrão, o trem atrasou”. In.: MOISÉS, José Álvaro *et. al.* **Contradições urbanas e movimentos sociais**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1977.

MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil: a 130 year survey**. New York: Forty Fort Bonde Press, 1989.

NEVES, Guilherme Pereira das. 2011. **História, teoria e variações**. Rio de Janeiro: Contra Capa: Companhia das Índias.

NORTH, Douglass. Comment. **Journal of Economic History**, n. 38, v. 1, 77-80. 1978.

NUNES, Edson. Inventário dos Quebra-quebras nos Trens e Ônibus em São Paulo e Rio de Janeiro, 1977-1981. In.: MOISÉS, José Álvaro *et. al.* **Cidade, povo e poder**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1981.

\_\_\_\_\_. **A Revolta das Barcas: populismo, violência e conflito político**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira: crítica à razão dualista**. 5a. Ed. Petrópolis: editora Vozes, 1987.

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. **Transporte, privilégio e política: um estudo sobre a gratuidade no transporte coletivo em Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Guanabara, 2002.

\_\_\_\_\_. **Ausências, avanços e contradições da atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano**. Tese de Doutorado em Ciências Sociais. Belo Horizonte: Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de pós-graduação em Ciências Sociais, 2014.

PACHECO, Regina. Mudança tecnológica, transformações urbanas e institucionais: dos bondes ao ônibus. In: FERNANDES, A. & GOMES, Marco A. A. de Filgueiras (orgs.). **Cidade & História**. Seminário de História Urbana, 1,1 Salvador, 21-23 de novembro de 1990. UFBA/ANPUR, 1992.

PARDO, Carlosfelipe; et. al. **Eco-mobilidade para o Brasil: uma construção conjunta**. Eschborn, Alemanha: GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, Ministério Federal de Cooperação Econômica e do Desenvolvimento, 2011. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1kfn3Zl6sMqfxkyew2UJMPdCqFdD2VNre/view>, acesso em março de 2023.

PENNA, Octavio. **Notas cronológicas de Belo Horizonte: 1711-1930**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

PIMENTEL, Thaís Velloso Cougo. Prefácio do Mito. In.: SOUZA, Eneida Maria de; et. al. **Juscelino prefeito: 1940-1945**. Belo Horizonte: Museu Histórico Abílio Barreto. 2002.

PIROLI, Wander. **A mãe e o filho da mãe**. Belo Horizonte: Editora Comunicação, 1977.

REGATIERI, Ricardo Pagliuso. Patrimonialismo: o debate brasileiro e alguns elementos para sua crítica. **Revista Brasileira de Sociologia**. Vol. 09, nº 23. Setembro a Dezembro de 2021. P. 204-227.

RIBEIRO, Raphael Rajão (coord.). **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Pampulha**. Belo Horizonte: Arquivo Público da Cidade. 2011a.

\_\_\_\_\_. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Oeste**. Belo Horizonte: Arquivo Público da Cidade. 2011b.

\_\_\_\_\_. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Norte**. Belo Horizonte: Arquivo Público da Cidade. 2011c.

RIVERA, Bueno de (org.). **Guia Rivera: indicador geral de Belo Horizonte, órgão informativo de utilidade pública**. Belo Horizonte: Guia Rivera, 1979.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1997.

SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paique Duques; ALBERGARIA, Rafaela (orgs.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2008.

SARAIVA, Leila. **Não leve flores: crônicas etnográficas junto ao Movimento Passe Livre-DF**. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2018.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

STARLING, Heloisa Maria Murgel. **Os senhores das gerais**: os novos inconfidentes e o golpe de 1964. Petrópolis: Editora Vozes, 1986.

\_\_\_\_\_. Juscelino Prefeito. In.: SOUZA, Eneida Maria de; et. al. **Juscelino prefeito**: 1940-1945. Belo Horizonte: Museu Histórico Abílio Barreto. 2002.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil**: summa tranviariae Brasiliensis, história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram. Brasília: EBTU, 1984.

SOUZA, Eneida Maria de; et. al. **Juscelino prefeito**: 1940-1945. Belo Horizonte: Museu Histórico Abílio Barreto. 2002.

SVAB, Haydée. **Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo**: a necessidade de uma análise de gênero. Dissertação de mestrado em Engenharia de Transportes. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2016.

VELOSO, André Henrique de Brito. **As periferias na periferia**: a formação dos espaços segregados na metrópole Belo-horizontina nas décadas de 1960 e 1970. Monografia de conclusão do curso de Ciências Econômicas. Belo Horizonte: Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, 2013.

\_\_\_\_\_. **O ônibus, a cidade e a luta**: A trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. Dissertação de mestrado em Geografia. Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2015.

\_\_\_\_\_. As revoltas do busão. **PISEAGRAMA**, nº 13, p. 12-21, maio de 2019. Belo Horizonte: editora PISEAGRAMA. (2019a)

\_\_\_\_\_. Fontes e lacunas na pesquisa histórica da formação do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte. **Anais do 18º Seminário de Diamantina**. Belo Horizonte: UFMG/CEDPLAR. 2019 (2019b) Disponível em <https://diamantina.cedeplar.ufmg.br/portal/publicacoes/diamantina-2019/> acesso em julho de 2023.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 1998.

VITTE, Claudete de Castro Silva; IMAEDA, Ricardo. Transporte coletivos e urbanização na cidade de São Paulo na primeira metade do século XX: aspectos político-institucionais, atores, alianças e interesses. **GEOUSP – Espaço e tempo**, nº 21, PP. 67-84, 2007.

WATANABE, Fernanda Sue. **A grande família, o cachorro e o linguirão**: formas de manifestação e de regulação de conflitos em empresas de transporte coletivo urbano por ônibus de Belo Horizonte. Dissertação de mestrado em Administração. Centro de Pesquisas Administrativas – CEPEAD da Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, 1996.

### 6.2.3. Material audiovisual

**HISTÓRIA CLÉSIO ANDRADE**. Vídeo publicitário. Publicado em 11 de outubro de 2011. 11 min. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=ArziNjs2Bro>, acesso em agosto de 2023.

**UMA AVENIDA EM MEU QUINTAL**. Direção: Frederico Triani e Samira Motta. Produção: Programa Pólos de Cidadania – UFMG. 47 min. Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <http://bit.ly/1JkpMp9>, agosto de 2015.