

Fontes e lacunas na pesquisa histórica da formação do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte¹

Artigo submetido ao 18º Seminário sobre a economia mineira – Diamantina 2019.

Área Temática: História Econômica, do Pensamento Econômico e Demografia Histórica

Autor: André Henrique de Brito Veloso

Filiação institucional: Doutorando em Economia no Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Universidade Federal de Minas Gerais – CEDEPLAR/UFMG

Financiamento: CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Resumo

Este artigo busca refletir sobre o processo de levantamento de fontes históricas para a pesquisa sobre a formação do empresariado de ônibus urbano em Belo Horizonte a partir de 1945. Para tanto, apresenta os resultados parciais da prospecção de fontes realizada no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, discutindo a capacidade explicativa dos diferentes documentos encontrados, bem como as lacunas documentais e as possíveis inferências necessárias diante desse cenário. Notícias de jornal, vistorias, licitações e contratos são discutidos no artigo sob a perspectiva da reconstituição da trajetória de empresas, empresários e amplitude do transporte coletivo ao longo dos anos.

Palavras-chave: História econômica regional; História de empresas; História do transporte público; Belo Horizonte; Metodologia da história.

¹ Devido a questões relativas ao procedimento técnico de submissão desse artigo para o 18º Seminário de Economia Mineira, cuja plataforma de envio aceita arquivos com até 2MB de tamanho, as fotos aqui citadas estão separadas em dois documentos anexos, submetidos juntamente a esse texto. Este artigo está, portanto dividido em três arquivos: “TEXTO”, “Anexo de Fotos – parte 1” e “Anexo de fotos – parte 2”.

1. Introdução

A compreensão do processo de formação de um setor econômico pode trazer grandes contribuições para a análise de sua trajetória e de seu funcionamento contemporâneo. Novos mercados se constituem a partir de pioneiros que buscam aproveitar as vantagens que a primeira entrada oferece, como, por exemplo, um período de monopólio e vantagens na regulação da atividade, e criar barreiras à entrada de novos competidores. Este artigo busca apresentar uma primeira abordagem metodológica para traçar a formação do mercado de transporte urbano por ônibus para a cidade de Belo Horizonte, e entende que para tanto é necessário identificar a trajetória do empresariado que estruturou este mercado. Especificamente, busca-se aqui apresentar quais as metodologias e procedimentos estão sendo usados para a realização da pesquisa histórica, e quais são as atuais limitações de fontes existentes. Cabe ressaltar que o presente artigo é parte de um processo mais amplo de pesquisa de doutorado em Economia sobre a formação do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte, iniciado em 2017 no Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDEPLAR) da UFMG.

A compreensão da forma como o empresariado de ônibus urbano se formou e se consolidou em uma grande cidade brasileira é fundamental tanto para situar os elementos que condicionaram a urbanização nacional no século XX como para o entendimento do comportamento setorial contemporâneo, diante da continuada crise de mobilidade urbana das duas últimas décadas, na qual a estagnação e queda de demanda do transporte público por ônibus são um dos principais elementos. As grandes e médias cidades brasileiras têm passado, desde o começo dos anos 2000, pelo que pode ser chamado de crise da mobilidade urbana, em virtude principalmente do extraordinário aumento de veículos motorizados a ocupar o espaço das cidades. Entre os anos de 2002 e 2018, o total geral de veículos no Brasil passou de 34,2 milhões para 99,1 milhões, um aumento de 190% (cf. DENATRAN, 2018). Por outro lado, o sistema de transporte por ônibus, da maneira pela qual se formou historicamente na urbanização brasileira, teve seu desenvolvimento pautado pela expectativa de crescimento de demanda anual, fato verificado pelo menos até o ano de 1995 (BRASILEIRO, HENRY, 1999, p. 102-107). Desde então, verifica-se uma crise estrutural de perda de demanda, a nível nacional, que oscila no patamar de 75% do total de 1995 (cf. NTU, 2018)², tendo caído nos últimos dois anos para abaixo de 70% do valor de 1995. Apesar disso, o que se tem observado como comportamento geral das empresas de ônibus, em termos da forma de atuação e divisão dos mercados urbanos, da influência nos processos regulatórios, e em relação à oferta de veículos, tem sido uma atuação de caráter conservador que, a exemplo do pretérito momento de expansão, busca garantir as barreiras à entrada e evitar maiores perdas na assim chamada “demanda cativa”³, gerando um círculo vicioso de financiamento, com sistemática perda de receita e aumentos tarifários que agravam a evasão de usuários (IPEA, 2013; CARVALHO, GOMIDE, 2015).

² Os dados específicos para Belo Horizonte apontam para uma redução ainda maior na demanda de ônibus, em comparação com o resto do país, da ordem de 30% desde 1997 (BHTRANS, 1997 a 2018). O aumento da frota de veículos foi de 742 mil para 2 milhões entre 2002 e 2018, um aumento de 169% (DENATRAN, 2018). Comparar e compreender as diferenças e semelhanças de Belo Horizonte em relação ao cenário nacional, e seus motivos, é fundamental para o desenvolvimento desta pesquisa.

³ Termo técnico para a população cuja única possibilidade de deslocamento cotidiano é o transporte por ônibus.

Nesse sentido, é necessário compreender esse cenário a partir de uma perspectiva histórica da formação do empresariado nacional de ônibus que, apesar de claramente modernizado em suas formas de gestão e operação, pode ainda refletir características que se presume, por hipótese, terem ocorrido em sua gênese, tais como: caráter familiar intra-empresarial e intra-setorial; patrimonialismo na gestão e criação de novas linhas e demandas e na relação com o poder público em geral; paternalismo nas relações trabalhistas e na organização interna; e a aversão a riscos e demandas. Essas hipóteses comportamentais tem lastro em alguma literatura sobre o setor (BRASILEIRO, HENRY, 1999; CANÇADO 1999; CANÇADO, CRUZ, 1999; SIQUEIRA, CANÇADO, 2001), mas ainda são bastante impressionistas e precisam ser confirmadas ou refutadas pela pesquisa. A reconstituição da criação das linhas e formação de empresas no momento de maior crescimento urbano de Belo Horizonte, o período entre 1950-1980 é fundamental para verificar a aderência dessas hipóteses comportamentais. Para tanto, é necessário pesquisa arquivística e levantamento de fontes primárias.

Os resultados preliminares apresentados nesse artigo indicam que a utilização das fontes do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH) é de fundamental importância para a reconstituição da trajetória empresarial do transporte público em Belo Horizonte, por meio de sistematização de dados quantitativos e qualitativos. As fontes disponíveis possibilitam a reconstituição do crescimento do número de linhas de ônibus, mas não de seu itinerário detalhado, além da identificação da maioria das empresas concessionárias. Possibilitam também a reconstituição da frota operacional, inclusive por empresa, desde a década de 1950 e a inferência da quantidade de passageiros transportados. Contata-se que os documentos são base para se compreender o processo de urbanização a partir da constituição das linhas, sua capacidade operacional e sua tarifa como forma de extração regressiva da renda coletiva, na qual os moradores de lugares mais distantes e periféricos acabam por contribuir proporcionalmente mais. Cabe ressaltar, entretanto, que os documentos do APCBH são condição necessária, mas não suficiente, para a reconstituição da formação e atuação do empresariado que carece, sobretudo, de informações cartoriais específicas sobre porte e composição societária das empresas.

Além desta introdução, este artigo está dividido em duas seções e uma conclusão. A seção seguinte apresenta uma primeira sistematização abstrata metodológica sobre o grau de tratamento das fontes históricas aqui apresentadas. A terceira seção, dividida por sua vez em três subseções, apresenta várias amostras de documentos encontrados no APCBH e debate sua capacidade de explicação histórica para a pesquisa em curso. Assim, debate-se as possibilidades de reconstituição da criação de novas linhas e itinerários ao longo dos anos, a identificação do tamanho da frota e das viações operadoras de cada linha, bem como a prospecção de seus proprietários. Por fim, debate-se como o contexto histórico político e institucional propicia ou dificulta a identificação do comportamento dos empresários em sua atuação individual e também como uma classe coesa.

2. Apontamentos metodológicos e fontes

Para encontrar e reconstituir as relações de empresários de ônibus urbano na cidade, uma série de fontes foi elencada. Em primeiro lugar, realizou-se um levantamento bibliográfico de fontes secundárias que tratam da história urbana e do transporte

coletivo em Belo Horizonte⁴. Estão listadas também como elementos fundamentais de informação as mensagens dos prefeitos enviadas à Câmara Municipal de Belo Horizonte⁵ (CMBH), fontes primárias publicadas⁶, debates realizados na CMBH e na ALMG, e, fundamentalmente as fontes primárias em instituições arquivísticas como o Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH), o Arquivo Público Mineiro (APM) e arquivos de instituições públicas como o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTRANS). A documentação cartorial, como contratos sociais de constituição das empresas e suas alterações é de fundamental importância, mas tem sido tratada até o momento como fonte não-prioritária por dois motivos: em primeiro lugar, ainda é necessário reconstituir a relação de empresas que operaram o transporte público em Belo Horizonte por um período razoável a partir de outras fontes, para se chegar a uma primeira triagem confiável do setor. Em segundo lugar, o acesso a essa documentação se dá, inicialmente, pela Junta Comercial de Minas Gerais (JUCEMG) a preços proibitivos para os recursos da pesquisa⁷. Por fim, entende-se que, ainda que de difícil acesso e com provável descontinuidade, é necessário consultar documentação de entidades de classe como o Sindicato das empresas de transporte de passageiros de Belo Horizonte (antigo SETRANSP, atual SETRA-BH) e o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário da Grande BH (STTR-BH).

De maneira geral, entende-se que a abordagem metodológica desse levantamento histórico determina diferentes estágios qualitativos do tratamento da informação. Ao longo desse artigo, pelo menos três níveis de tratamento da informação serão mostrados: o primeiro e mais básico consiste na enumeração de fontes históricas e de suas possibilidades, como foi feito acima de maneira esquemática e como será apresentado no panorama do inventário do APCBH, logo abaixo. Nesse nível, as possibilidades de informação estão dadas e passam por uma primeira triagem, mas o conteúdo da informação em si ainda não se faz presente. O segundo nível consistiria em uma primeira compreensão da informação em si, da sua capacidade de reconstituição histórica e a potencialidade de explicação do problema histórico em foco. É nesse sentido que se encaixa a primeira triagem de dados do APCBH, com a enumeração de diferentes tipos de documentos, suas lacunas, a identificação de um procedimento periódico do poder público ao longo do tempo e a possibilidade de tratamento da informação em perspectiva histórica comparada. Dados como os cadernos de vistoria dos veículos de transporte coletivo por ônibus, de 1952 a 1981, ou a relação de empresas e respectivo capital social realizada anualmente pela Superintendência de Transportes Municipal entre 1974 e 1981 se enquadram nesse cenário. Isto é, a potencialidade da informação foi identificada, mas o volume de dados ainda não foi tratado com a devida precisão.

⁴ Destaca-se aqui FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1996) e os trabalhos das professoras Vera Cançado e Moema Siqueira no fim da década de 1990 (CANÇADO 1999; CANÇADO, CRUZ, 1999; SIQUEIRA, CANÇADO 2001) que trazem panoramas gerais e avaliação da relação empresariado e poder público.

⁵ Foram obtidas as mensagens enviadas por prefeitos de 1899 a 1987.

⁶ Destaca-se aqui o relatório do Departamento de Bondes e Ônibus de 1962, cujo único exemplar se encontra na Biblioteca da Escola de Arquitetura da UFMG.

⁷ Segundo a tabela de preços fornecida pela JUCEMG e esclarecida em conversas presenciais, cada informação sobre alteração de contrato social de cada empresa é fornecida a um preço médio de R\$21,00. O volume de informação solicitado abrange um universo de mais de 100 empresas por um período de mais de 30 anos, tornando o custo proibitivo para uma pesquisa sem captação externa de recursos.

Por fim, o terceiro nível consiste na informação sistematizada, tratada em perspectiva histórica e cotejada com suas lacunas. Trata-se de dado consolidado, por óbvio contextualizado dentro da capacidade de produção da informação da época, mas passível de ser referenciado para a compreensão mais ampla da realidade histórica na qual está inserido. Nesse artigo, as informações sobre o número de passageiros de bondes e ônibus entre 1936 e 1960 se encontram nesse estágio.

É a partir da compreensão desses três níveis de informação que é possível compreender o caminho metodológico da pesquisa e suas possibilidades de desdobramento. É também a partir dessa trajetória de reconstituição de dados que é possível dialogar com elaborações teóricas mais abstratas sobre a formação de elites econômicas regionais, empresariados setoriais e o processo de urbanização e modernização brasileiro da segunda metade do século XX.

3. As fontes do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte

A pesquisa sobre a história do transporte público em Belo Horizonte é, sobretudo, uma pesquisa sobre a história urbana brasileira no século XX. Sendo assim, torna-se de especial importância o conteúdo preservado no APCBH. Outras instituições citadas, como APM, DER e BHTRANS, nesta pesquisa ainda não tiveram seu acervo explorado de maneira minuciosa. O APCBH, entretanto, é a instituição que possui maior abrangência temporal e documental sobre a questão. Nesse arquivo estão armazenados 115 volumes de documentos que, juntos, compõem o “Fundo Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S.A.” ou simplesmente “Fundo BHTRANS”⁸. Os documentos foram recolhidos ao arquivo no ano de 1999 e abrangem o período temporal de 1939 a 1981.

Os 115 volumes do Fundo BHTRANS estão divididos em quatro séries distintas de documentos: i) AY.01.01.00 - Concorrências Públicas para o transporte coletivo em Belo Horizonte no período entre 1950 a 1972, com 45 volumes; ii) AY.01.02.00 Cálculo de tarifas para o Transporte Coletivo de Belo Horizonte no período entre 1950 e 1979, com 27 volumes; iii) AY.01.03.00 Registros de vistorias e ocorrências de fiscalização dos transportes em Belo Horizonte no período entre 1951 e 1981, com 33 volumes; e iv) AY.01.04.00 Assuntos diversos da administração do transporte coletivo em Belo Horizonte no período entre 1957 a 1970, com 10 volumes (APCBH, 2000). A pesquisa de arquivo que vem sendo realizada desde o começo de 2019 consistiu em aferir o conteúdo geral de cada um desses volumes e, entendida a pertinência dos documentos para o propósito da pesquisa, proceder com o registro fotográfico de seu conteúdo. As fotos de cada volume registrado passam em seguida por uma triagem que afere a sua qualidade e identifica possíveis erros fotográficos. Em seguida, as fotos passam por uma segunda triagem para elaboração de uma ficha catalográfica que apresenta o conteúdo de maneira sumarizada do volume, as fontes de cada uma das informações nele contida (órgãos públicos, empresas, jornais, etc.), a quantidade de fotos e a abrangência temporal. Na atual fase da pesquisa, 62 dos 115 volumes do APCBH (ou 54% do total) foram identificados como relevantes para a pesquisa, dos

⁸ O APCBH nomeia seus fundos arquivísticos a partir do nome da última instituição depositária dos documentos antes destes serem encaminhados para o Arquivo. Assim, ainda que não contenha nenhum arquivo produzido pela BHTRANS, empresa criada em 1991, o fundo possui este nome em razão dos documentos estarem sobre a custódia do Centro de documentação da BHTRANS até 1999. O fato dessa transferência arquivística ter ocorrido, diminui também a potencialidade para esta pesquisa dos arquivos atualmente presentes na BHTRANS.

quais 45 volumes – 72% do total em questão - já foram fotografados e passaram por uma primeira triagem, totalizando cerca de 7.000 fotos. Destes volumes fotografados, 10 foram alvo de uma segunda triagem e catalogação.

Dados os objetivos de mapeamento da formação do empresariado de ônibus em Belo Horizonte, esperava-se, em um primeiro momento, que a série de Concorrências Públicas fosse a de maior relevância para a identificação dos empresários e de seu processo de criação de linhas. Sabe-se, por fontes secundárias, que especialmente o fim da década de 1950 e começo da década de 1960 foi um período com grande quantidade de concessões públicas para operação das linhas. O estudo da Fundação João Pinheiro constata que:

“O Conselho Deliberativo do DBO, em sua sessão extraordinária em 24 de janeiro de 1953, aprovou novo regulamento [...] [em que] o DBO concederia ou faria a exploração do serviço de transporte coletivo, por meio de ônibus ou lotação, no município de Belo Horizonte. A concessão para a exploração das linhas ou ramais seria sempre a título precário e teria em vista o perfeito entrosamento dos meios de transporte coletivo urbano, a juízo do departamento.” (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 166)

Entretanto, segundo os autores, a previsão de concorrências públicas não se realizou:

“Apesar de previstas no regulamento, as concorrências públicas regulares não chegaram a 20 nos anos 50; o ‘conhecimento político’ era o instrumento usual junto ao DBO, segundo alguns empresários pioneiros.” (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 169).

Cabe ressaltar que não há nos 115 volumes presentes no APCBH, tampouco nos 45 volumes da série de Concorrências Públicas, nenhum registro das cerca de 20 concorrências públicas “a título precário” citadas na obra. De fato, a série de concorrências públicas apresenta, em sua grande maioria, 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) -, para a compra ou venda de equipamento para operação do sistema de bonde, trólebus ou a frota de ônibus público, ou concorrências para instalação de pontos de ônibus luminosos e correlatos. Apenas os últimos cinco volumes da série⁹ 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 pela Departamento Municipal de Transporte Coletivo no fim da década de 1960 em Belo Horizonte (ver FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 223). O conteúdo desses documentos é exemplar para o processo de identificação e mapeamento do empresariado de ônibus urbano, e será abordado mais à frente neste artigo.

A ausência dos documentos comprobatórios de licitações, concessão ou permissão de operação para empresários de ônibus na principal fonte arquivística sobre o tema não significa, por óbvio, que tais documentos nunca existiram. Ainda há a possibilidade de encontrá-los nos arquivos remanescentes no DER e BHTRANS. Além disso, em conversa realizada em 2019 com dois dos pesquisadores que participaram da elaboração da referida obra de 1996 da Fundação João Pinheiro, há a compreensão de que boa parte dessas informações também foi obtida a partir de notícias de jornais da época e entrevistas com empresários na década de 1990. Entretanto, a ausência das licitações já aponta para o fato de que a formalização da operação de transporte coletivo por ônibus

⁹ Volumes cujos códigos são AY.01.01.00-041 a AY.01.01.00-045

em Belo Horizonte no começo da década de 1950 não era a principal preocupação das autoridades públicas. Assim, o balizamento administrativo precário desse setor aponta, novamente, para constituição de relações informais, pessoais, que transitaram por outros espaços e rituais das cúpulas do poder local.

3.1. Elementos para investigação do desenvolvimento histórico-geográfico da cobertura de transporte público

É fundamental lembrar que a década de 1950 é um dos momentos de maior crescimento da demanda do segmento de ônibus urbano em Belo Horizonte. Dado o cenário de grande crescimento populacional e urbano da cidade¹⁰ nas décadas de 1950 e 1960, é bastante plausível supor que o número de passageiros transportados por ônibus cresceu a taxas semelhantes e que eventuais discrepâncias entre o crescimento demográfico e o crescimento do número de passageiros de ônibus indicariam, justamente, um aumento ou diminuição da segregação espacial no contexto da urbanização. Cabe destacar ainda que o relativamente baixo montante de capital necessário para a realização do serviço de transporte por ônibus, aliado à maleabilidade de itinerários e horários, será o principal atributo para o crescimento dos ônibus que, em um primeiro momento aliviarão a demanda excedente que os bondes não conseguem suprir e, em seguida, serão concorrência fatal para o transporte ferroviário, principalmente quando conseguem cobrir de maneira rápida distâncias que para o sistema de bondes seria necessário a criação de uma infraestrutura própria. O declínio do sistema de transporte por bonde e sua substituição por ônibus foi generalizado no país durante a aceleração da urbanização. Em São Paulo, o número de passageiros por ônibus cresce a uma taxa de 22,6% entre 1934 e 1940, enquanto o bonde cresceu a 4,3% no mesmo período (PACHECO, 1992, p. 210). Já em Belo Horizonte, os dados são como se segue:

Tabela 1 - Passageiros anuais de bonde e ônibus em Belo Horizonte (1936-1960)

Ano	Bonde – Passageiros/ ano	Taxa de cresc. anual (%)	Ônibus – Passageiros /ano	Taxa de cresc. anual (%)	Total de viagens por ano	Viagens por habitante por ano
1936	28.300.682		7.555.500		35.856.182	221,59
1941	41.685.421	5,5%	13.176.000	9,7%	54.861.421	246,58
1945	62.748.413	8,5%	6.453.210	-13,3%	69.216.623	253,59
1949	63.819.342	0,3%	31.574.724	37,3%	95.394.066	284,65
1956	42.896.993	-4,8%	79.500.000	12,2%	122.396.993	231,33
1960	19.523.352	-14,8%	174.780.000	17,1%	194.303.352	280,25

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)

¹⁰ De acordo com os censos demográficos decenais (SOUZA, 2008, p. 61), a população belo-horizontina passa de 211.377 habitantes no ano de 1940 para 352.724 no ano de 1950. Em seguida para 683.328 no ano de 1960, para 1.235.030 no ano de 1970 e 1.780.855 em 1980. As taxas anuais de crescimento foram 5,3%, 7,0%, 5,9% e 3,7%. Note-se a expressiva e continuada taxa de crescimento justamente nas décadas de 1950 e 1960.

para os dados de ônibus. Para os dados de viagem por habitante por ano, elaboração própria a partir de médias geométricas dos dados censitários de IBGE (SOUZA, 2008, p. 61).

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 no início da década de 1950. O bonde por sua vez atinge o pico de 72 milhões passageiros/ano em 1947 para em seguida iniciar uma trajetória descendente, agravada por desativações e falta de manutenção, até seu definitivo encerramento em 1963. É fundamental perceber, na coluna de viagens por habitante por ano, que o crescimento do transporte por ônibus se dá *em substituição* ao bonde e não como um elemento de melhoria da mobilidade urbana em termos absolutos. Isto é, o crescimento do setor de ônibus ocorre de maneira a consolidar o setor como o meio de transporte hegemônico nas grandes cidades brasileiras durante os momentos mais agudos da urbanização.

A documentação presente no APCBH permite perceber, de maneira indireta, o crescimento do setor de ônibus. Dois tipos de documentos são fundamentais para isso: os cadernos de vistoria de veículos do Departamento de Bondes e Ônibus de Belo Horizonte¹¹ (e posteriormente da DMTC e da SMT) e os registros da tramitação de reajustes tarifários no transporte por ônibus, em especial a publicação dos novos valores, especificados por linha, na Imprensa Oficial de Minas Gerais. Abaixo são apresentados esses documentos:

[Figuras 1.1, 1.2, 2.1 e 2.2 presentes no Anexo de Fotos Parte 1 – submetido juntamente a este texto para o 18º Seminário de Economia Mineira]

Como se pode ver pelos dois documentos apresentados, o reajuste de tarifas se dava simultaneamente em todas as linhas de ônibus. Antes da gestão da METROBEL, iniciada em 1982, o transporte coletivo por ônibus de Belo Horizonte não era, na prática da política pública, visto como um sistema único de linhas – ainda que essa percepção ganhe espaço gradativamente ao longo da década de 1970, como se percebeu pelos documentos. Isso significa que a tarifa de cada linha era dada apenas pela remuneração necessária aos dados de custo e demanda da linha específica – o que fazia com que linhas de bairros mais distantes, como Barreiro ou Venda Nova, fossem mais caras que linhas do centro da cidade, como a “Avenida” – circular que sobe e desce a Av. Afonso Pena e uma das linhas mais antigas e lucrativas de Belo Horizonte.

Ainda em uma análise quantitativa, percebe-se que em 1957 havia distinção entre “auto-lotações” e ônibus. As primeiras eram veículos menores, com capacidade até 21 pessoas sentadas, e cujas linhas em operação possuíam, via de regra, mais de um empresário em sua operação. As linhas de ônibus, por sua vez, eram de veículos com maior capacidade e geralmente de operação de apenas um empresário. Essa distinção perdura até meados dos anos 1960, de acordo com os cadernos de vistoria. Pelos documentos, pode-se ver que em 1957 havia 45 linhas de auto-lotações e 50 linhas de ônibus. Já em 1974, havia

¹¹ A sucessão de órgãos públicos responsáveis pela gestão do transporte coletivo em Belo Horizonte é como segue: Departamento de Bondes e Ônibus (DBO) de 1950 a 1964, Departamento de Transporte Coletivo Municipal (DMTC) de 1964 a 1969, Superintendência Municipal de Transportes (SMT) de 1970 a 1981, Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL) de 1982 a 1987, Transportes Coletivos de Belo Horizonte (TRANSBEL) de 1987 a 1991 e Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTRANS) de 1991 até o momento da escrita deste artigo. (APCBH, 2000; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996).

139 linhas de ônibus, mas além destas, 47 “ramais”, isto é, subdivisões de itinerário de linhas já consolidadas. Esses ramais, por sua extensão e baixa frequência, passam a ser um dos principais focos de reclamação da população com o processo de abertura democrática (ver FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996, p. 249)¹².

Do ponto de vista do processo de levantamento histórico aqui discutido, os documentos presentes na subsérie de reajustes tarifários do APCBH permitem que se faça a reconstituição das linhas de ônibus entre o período de 1956 e 1981. Entretanto, nos 16 volumes consultados dessa subsérie, em apenas um há a descrição detalhada do itinerário de cada linha. Apesar dos dados de quilometragem presentes, a reconstituição do trajeto específico de cada uma delas ainda carece de outras fontes. Novamente os documentos de permissão de operação da linha seriam úteis para esse propósito. De qualquer maneira, é possível uma reconstituição da expansão geográfica das linhas em termos gerais, tomando-se praças e colégios de cada bairro como provável ponto de referência para a reprodução histórica cartográfica desse processo.

Por fim, cabe ressaltar que a constituição de ramais demonstra também o caráter de monopólio de operação do empresário proprietário da linha e sua tentativa de ampliar seu mercado de atuação sem aumentar os seus custos de maneira proporcional. Assim, a reconstituição aqui pretendida para os futuros desdobramentos dessa pesquisa também visa correlacionar as linhas e ramais a seus operadores, identificando processos de concentração de capital, expansão de mercados e criação de barreiras à entrada. No limite, essa pesquisa do desenvolvimento geográfico das linhas de cada empresa pode atuar como base para prospecção das relações entre capital imobiliário e as empresas de ônibus.

3.2. Elementos para a investigação de porte e estrutura patrimonial das empresas de ônibus

3.2.1. O processo cotidiano de fiscalização

Os cadernos de vistoria de ônibus são elementos que podem contribuir para a construção de um panorama da trajetória de determinadas linhas e viações. Parte-se do princípio de que a vistoria era obrigatória para todos os veículos autorizados a operar no território da cidade. As vistorias eram realizadas, geralmente, por um único funcionário, que as registrava em um caderno. Ao longo do período apurado até o momento por essa pesquisa – de 1952 a 1972 – o procedimento técnico das vistorias passou do registro da vistoria por empresa para a vistoria por linha de ônibus. Os cadernos de vistoria de 1956 a 1961 (AY.01.03.02-002 a AY.01.03.02-005) registram a vistoria por linha sem registrar o concessionário, a partir de 1962 a vistoria é registrada por linha com o registro também de sua viação concessionária. Mesmo com a lacuna dos anos citados, é possível traçar um panorama de frota por empresa, como no exemplo a seguir:

[Figuras 3.1 a 3.7 no Anexo de Fotos Parte 1 – submetido juntamente a este texto para o 18º Seminário de Economia Mineira]

¹² De acordo com a reportagem do Diário da Tarde de 8 de fevereiro de 1977, citada pela obra na referida página, há 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.”

Como se pode ver, os documentos apresentados consistem nos registros de vistoria de veículos para a linha de ônibus “Venda Nova”, uma das mais importantes da história da cidade em função da integração do território municipal possibilitada a uma região não alcançada pelas linhas de bonde. Nas vistorias realizadas em 1955, consta que o concessionário da linha era Argemiro Fernandes Torres, e que a linha possuía cinco veículos em operação. Na vistoria de 1957, apesar de não haver informação sobre o concessionário, pode-se perceber pelo número da placa dos veículos que a frota de 1955 permanece e é acrescida de mais dois veículos. Já nas vistorias de 1971, é possível constatar que a concessionária já possui um maior grau de profissionalização, sendo registrada como “Viação Venda Nova Ltda.”. A frota à disposição consta de 11 veículos em operação mais dois veículos de reserva, e há uma substituição do veículo de nº6. Em um primeiro momento, mesmo não se levando em conta a diferença de capacidade dos veículos de 1955 em 1971, vê-se que a capacidade operacional da linha mais do que dobrou. Esse crescimento deve ser cotejado com o crescimento populacional da cidade e da região específica, para se aferir, ainda que indiretamente, o grau de inclusão dessa população na dinâmica cotidiana da cidade. Além da linha Venda Nova em si, cabe a constatação no caderno de vistorias de 1971 das outras quatro linhas operadas pela mesma Viação Venda Nova Ltda (linhas SESC, Lagoinha, Rio Branco e Fundação Tiradentes). Esse desenvolvimento, que aparentemente ocorreu de maneira semelhante na região do Barreiro, porção sul da cidade, parece indicar o controle da expansão do transporte público nas periferias de Belo Horizonte por apenas uma empresa. Na ausência de licitações claras ou de outros processos concorrenciais regulados, a expansão da acessibilidade da regional Venda Nova à Belo Horizonte, e a integração territorial dessa periferia, parece ter sido mediada por apenas uma empresa. É esse tipo de informação que o presente processo de pesquisa considera relevante.

Entretanto, é fundamental compreender a trajetória empresarial da referida Viação. Sabe-se que seu operador em 1955 foi Argemiro Fernandes Torres. Como não há registros de concessão, permissão ou licitação para linhas dessa regional nos arquivos do APCBH, é necessário aferir indiretamente sua composição societária e de propriedade. Um dos caminhos possíveis seria a obtenção de seu contrato social e alterações de razão social e divisão de cotas na Junta Comercial de Minas Gerais que, em razão dos custos e da precisão, está colocado em segundo plano temporariamente. Outros caminhos possíveis de aferição indireta são colocados pelos documentos presentes nos 27 volumes da subsérie de reajustes tarifários presentes no APCBH. São nesses volumes que há maior comunicação formal entre empresas e poder público, uma vez que a tarifa era a principal variável fora do controle privado. Em geral as comunicações são mediadas pelo órgão representativo da categoria, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros – SETRANSP – fundado em 1952. Entretanto, em momentos de crise econômica, alta inflação, ou de desequilíbrio flagrante no conjunto das linhas de ônibus, é possível verificar manifestações individuais de empresas, que furam a própria ação coordenada da categoria. Nos volumes levantados, como se verá, esse comportamento é visto com maior clareza nos seguidos reajustes pleiteados em 1962 e 1963, período de inflação alta, democracia e de aberta disputa política pelos rumos do país. Especificamente para o caso da Viação Venda Nova foi possível realizar uma identificação fora desse contexto, já em um período autoritário. Assim, a proposta de reajuste tarifário de 1965 não é contestada especificamente pela empresa, e sim um erro formal é apontado, como se vê no documento abaixo:

[Figura 4 – presente no Anexo de Fotos Parte 1 – submetido juntamente a este texto para o 18º Seminário de Economia Mineira]

O que é fundamental no documento apresentado para a pesquisa realizada é a identificação de Joaquim Campolina Diniz como signatário e presidente da empresa. Assim, é possível concluir que a empresa mudou de proprietário em algum momento entre 1955 e 1965. Além disso, sabe-se pelos registros dos cadernos de vistorias que Argemiro Torres permaneceu no setor de ônibus, operando outras linhas. De fato, é de se presumir, ainda que não seja possível afirmar com exatidão no atual estágio da pesquisa, que a Viação Torres Ltda. que pelos documentos do APCBH apresenta sinais de expansão nas décadas de 1960 e 1970, e é provavelmente fundada por Argemiro, seja a mesma empresa em operação atualmente, 2019, no consórcio BHLeste – mas de propriedade da família Paschoalin (BELO HORIZONTE, 2008).

3.2.2. Os procedimentos de revisão tarifária

No levantamento de documentos do APCBH é evidente a melhoria do conjunto de informações a partir do fim da década de 1960 em diante. Elementos ausentes nos relatórios anteriores passam a figurar nas páginas dos relatórios de cálculo tarifário, tais como sistematização das empresas concessionárias por linha de ônibus, o número de sócios, montante de capital de cada empresa, um panorama detalhado da quilometragem, número de passageiros e estimativas de custos operacionais por linha. Entende-se aqui que a melhoria na qualidade da informação vem de um processo mais amplo de formação de uma tecnocracia estatal que necessitava de tratar de maneira clara, coordenada e urgente a chamada “questão urbana”, depois de duas décadas de intensa urbanização em todo território nacional com a formação de extensas periferias povoadas por uma população de baixa renda e que esteve sob políticas de arrocho salarial nos anos anteriores. Não por acaso, é de 1973 a lei que cria as Regiões Metropolitanas no Brasil, e de novembro de 1975 o decreto-lei nº 6.261, que estabelece o “Sistema Nacional de Transportes Urbanos”, com um fundo de transportes específico, além de grupos de estudos e políticas claras para a formação de um corpo técnico adequado para lidar com a questão a nível nacional (ver VELOSO, 2017, p.102-107; e BRASILEIRO, HENRY, 1999, p. 77-88). Assim, o mapeamento da capacidade operacional de cada empresa de ônibus no período se torna mais fácil a partir de informações presentes em documentos como os que se seguem:

[Figuras 5 e 6 presentes no Anexo de Fotos Parte 2 – submetido juntamente a este texto para o 18º Seminário de Economia Mineira]

A figura 5 apresenta, para cada empresa concessionária em 1972, o percurso médio anual (PMA) em quilômetros, tomado pelo corpo técnico da época como a principal variável para determinação da tarifa a partir de dados de demanda e custos fixos e variáveis. Não é escopo deste artigo a discussão da evolução do debate técnico e metodológico de determinação de preços do transporte coletivo, cabe apenas apontar que os métodos tarifários presentes nos documentos anteriores a 1972 não buscam a compreensão das linhas como um sistema, nem sua separação em categorias ou aferição de parâmetros específicos. No sentido estatístico, então, a série de documentos da década de 1970 apresenta elementos que melhor colaboram para a reconstituição do cenário operacional do transporte coletivo da época. Note-se aqui que não foi colocado em questão os aspectos políticos e sociais que o preço público do transporte acarreta na dinâmica cotidiana da cidade – esse elemento, sintomaticamente, está ausente das discussões técnicas desse período

A mesma melhoria da qualidade de informação pode ser apontada para a figura 6, que elenca as primeiras 36 das 83 empresas de ônibus em operação na cidade de Belo

Horizonte no ano de 1974. O dado é acompanhado ainda do montante de capital social e da quantidade de sócios de cada empresa, embora não haja a informação nominal de cada sócio. É importante ressaltar que o ano de 1974 é o primeiro a ter esse tipo de informação sistematizada. A fotografia da relação de empresas pode então ser o ponto de partida para a referida pesquisa cartorial, que apresentaria contratos sociais e composição societária de cada empresa. Cabe apontar que a estrutura empresarial do setor não é, necessariamente, igual à estrutura patrimonial. Isto é, é possível que pessoas jurídicas distintas sejam de propriedade de um mesmo dono ou de uma mesma família, ou ainda de terceiros não-correlacionados ao cenário de gestão da empresa, conhecidos como “laranjas”. Tendo novamente como referência o atual cenário das empresas de ônibus de Belo Horizonte, pós-licitação de 2008, no qual há menos famílias proprietárias do que empresas¹³, essa suposição se torna uma hipótese bastante plausível para o cenário de formação do setor empresarial em questão, no qual o poder de barganha do capital privado era maior e a capacidade de regulação do poder público, menor.

Diante desse cenário é que se resalta, novamente, a importância da documentação de processos de licitatórios, ou de concessão ou permissão para operação do transporte público. Como mencionado, no acervo do ACPBH foram encontradas apenas as licitações realizadas para a venda de veículos e operação de linhas anteriormente operadas pelo poder público, em 1970. Dentre os documentos apresentados pelas empresas concorrentes estão o cadastro da empresa junto ao Ministério do Trabalho e Previdência Social, que apresenta informações como o número de empregados e a sede da empresa, além do contrato social, com a composição societária. A seguir apresentam-se essas informações para uma das concorrentes, a Viação Vera Cruz, que já era operadora do transporte na capital:

[Figuras 7.1 a 7.5 – presentes no Anexo de Fotos Parte 2 – submetido juntamente a este texto para o 18º Seminário de Economia Mineira]

Como se pode ver, a documentação apresentadas nas figuras 7.1 a 7.5 não só caracteriza o porte da empresa de ônibus como indica claramente uma composição societária de caráter familiar. Pela clareza das informações, esses documentos são os de maior potencial para a reconstituição da formação empresarial do setor, em especial se for possível obter o mesmo tipo de documento para anos distintos, em um recorte histórico. Por meio dessa documentação é possível avançar em caracterizações de coordenação do setor ao longo do tempo, sabe-se, por exemplo, que Oswaldo Lara, sócio majoritário da Viação Vera Cruz foi durante muitos anos presidente do SETRANSP e é plausível supor que os atuais proprietários da empresa Coletivos Boa Vista Ltda., Marcos Tadeu Lara Moraes e Mauro Lara Moraes, tenham algum grau de parentesco com a família Lara em questão. Essas informações novamente precisam ser levantadas e corroboradas por entrevistas e documentos cartoriais.

¹³ Para ficar apenas em um exemplo de uma investigação ainda não concluída, de acordo com os contratos de licitação assinados em 2008 pelos concessionários e a prefeitura de Belo Horizonte, Humberto José Gomes Pereira era o proprietário da empresa “Milênio Transportes Ltda.” componente do Consórcio Pampulha. Já Marcelo Augusto Gomes Pereira era proprietário da empresa “Via BH Coletivos Ltda.” componente do Consórcio Dez, e Renato Antônio Gomes Pereira era proprietário da empresa “Viação Anchieta Ltda.” do Consórcio Pedro II (ver BELO HORIZONTE, 2008). É importante ressaltar que, ainda que extremamente provável, não é possível afirmar apenas por essas informações se há parentesco entre os referidos proprietários. Caminhos possíveis são entrevistas com os próprios e/ou terceiros próximos, além de verificação cartorial.

3.3. Elementos para investigação do contexto político

Os documentos presentes no APCBH também demonstram as intencionalidades do órgão público no contexto histórico em que estava inserido. Os volumes concernentes à subsérie de revisão tarifária são especialmente interessantes nesse sentido, pois, ao contrário do restante dos volumes do Fundo BHTRANS, não eram documentos que informavam apenas procedimentos formalizados – como uma vistoria, uma fiscalização ou uma licitação – e sim reverberavam o que os gestores públicos consideravam relevante para o ato de revisão tarifária, que na prática expressa divisão de custos e retornos sociais do transporte coletivo por ônibus na cidade. Isso porque o procedimento para o reajuste tarifário estabelecido, por exemplo, pelo Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo de Belo Horizonte de 1962, definia que “Art. 84º - A revisão da tarifa será feita a requerimento do órgão de classe, fundamento com a demonstração quantitativa dos elementos que se baseia, devidamente comprovados.” (DBO, 1962b). Na prática, essa regulação estabelecia que, a qualquer momento que o empresariado julgasse necessário ou conveniente, um reajuste tarifário poderia ser pleiteado.

Nesse sentido, a documentação referente às revisões tarifárias varia significativamente conforme o tempo. Antes da ruptura institucional a nível nacional de 1964, os volumes¹⁴ são fartamente documentados com recortes de notícias de diversos jornais, incluindo charges e colunas de opinião, que indicam o posicionamento de distintos segmentos da sociedade em relação ao reajuste. Também estão presentes os pedidos formais apresentados pelo SETRANSP, o trâmite interno e a avaliação realizado pelo DBO. Após 1964, o que mais sobressai a uma primeira triagem é a completa ausência de notícias de jornais na documentação recolhida pelos gestores, que se limita ao pedido formal do Sindicato e ao trâmite e resposta protocolar do órgão público, culminando com a publicação na imprensa oficial do reajuste.

Não se pode afirmar com certeza que a ausência de notícias de jornal na documentação significava, necessariamente, que a repercussão do aumento não era noticiada publicamente, apesar de ser notória a censura prévia na imprensa durante a Ditadura Civil-Militar brasileira. Entretanto, pode-se afirmar com certa segurança que, pelo menos, a opinião pública deixa de ser relevante para a tomada de decisão do gestor público, que passa a tratar assuntos sociais e econômicos, com óbvia repercussão no cotidiano da população, como uma “questão técnica”. Outra consequência provável, a ser aferida, é que o empresariado de ônibus urbano deixa de ter que disputar com a sociedade a legitimidade de suas pretensões econômicas, que passam a ser questões discutidas nos corredores da burocracia estatal e sindical.

A seguir apresentam-se alguns dos recortes de jornais que reverberam o estado da opinião pública e a disputa política em torno da questão do transporte coletivo em Belo Horizonte, no começo da década de 1960.

[Figura 8 – presente no Anexo de Fotos Parte 2 – submetido juntamente a este texto para o 18º Seminário de Economia Mineira]

A charge retrata um contexto de agosto de 1962, no qual há quatro pedidos de reajustes tarifários em menos de dois anos. Os pedidos de reajustes variaram entre 20% e 70% e excederam a alta inflação do período, que foi de 29,5% em 1960, 33,2% em 1961 e

¹⁴ Os volumes AY.01.02.00-001 a AY.01.02.00-004 tratam dos reajustes tarifários pré-1964. Os volumes AY.01.02.00-005 a AY.01.02.00-027 cobrem o período de 1964 a 1981.

49,4% em 1962 (ABREU et. al., 2014, p. 417). Como já mencionado, a pressão por reajustes por parte do empresariado buscava se organizar por meio do Sindicato da categoria, mas esse período foi prolífico em pedidos de empresários individuais. A pressão popular e a dúvida sobre qual caminho seguir para garantir os interesses de médio prazo geraram conflito na categoria, que foi noticiado:

[Figura 9 – presente no Anexo de Fotos Parte 2 – submetido juntamente a este texto para o 18º Seminário de Economia Mineira]

O jornal Última Hora noticia em junho de 1962 o conflito entre os empresários de ônibus envolvendo a questão de mais um reajuste tarifário. Como se lê na matéria:

“O vice-presidente dos concessionários, Raimundo Lessa, que lidera uma maioria da classe, tentará lançar um candidato a vereador nestas eleições. Surgem daí desentendimentos com o presidente Luiz Martins de Souza, que também é a favor de que o aumento de passagens saía agora.

SACRIFÍCIO – O grupo do Sr. Raimundo Lessa supõe que os concessionários devam fazer ‘um pequeno sacrifício’ e aguentar com os preços atuais das passagens, pois não desejam que o aumento saia antes das eleições, não querem que o povo fique irritado.

O Sr. Luiz Martins de Souza, por outro lado, está disposto a reivindicar ao DBO, muito breve, um aumento de passagens proporcional a todas as altas até agora verificadas – diz que o caso está ‘preto’ e que a classe não pode esperar por muito tempo mais.” (ÚLTIMA HORA, 1962).

Essa disputa torna evidente a necessidade da categoria de influir na esfera legislativa e também de influir na opinião pública. Mostra também que há divergências internas no empresariado e também que pelo menos parte deles tem recursos suficientes para operar parcialmente no prejuízo, ou abaixo da taxa de lucro média do setor. Não se obteve elementos ainda para saber quem era o candidato apoiado pelo SETRANSP, se de fato concorreu e se ganhou. O mapeamento desse tipo de iniciativa passa por levantamentos dos debates ocorridos na Câmara Municipal de Belo Horizonte e por entrevistas com sujeitos políticos que tenham lembranças desses episódios.

O SETRANSP ainda publicaria nota oficial em toda a mídia impressa, em novembro desse mesmo ano, justificando a necessidade do reajuste tarifário, que havia sido indeferido ao longo do ano. Esse tipo de posicionamento público não ocorre hoje em dia, quando só se vê declarações do empresariado na imprensa quando estes são interpelados, com um posicionamento, via de regra, legalista, se valendo das prerrogativas contratuais já estabelecidas.

De qualquer maneira, o que se busca estabelecer aqui dessa primeira prospecção do processo de revisão tarifária e da cobertura midiática é a clara inflexão nos procedimentos e posicionamentos públicos dos atores envolvidos em razão da quebra institucional realizada pelo golpe militar. De maneira mais ampla, depreende-se que os procedimentos de regulação pública e a atuação de determinado setor econômico mudam de natureza conforme o contexto político e o arcabouço institucional no qual se está inserido.

4. Alguns apontamentos para conclusão

A diversa gama de documentos históricos aqui apresentados demonstram a potencialidade e diversidade de caminhos que a pesquisa sobre o transporte coletivo municipal pode tomar. Demonstram também que há um considerável grau de

dificuldade no tratamento e, sobretudo, seleção das informações relevantes para configurar a formação do setor empresarial em questão.

Os resultados preliminares que a pesquisa apresenta indicam que há consideráveis possibilidades de se recriar o itinerário, capacidade operacional e gestão das linhas de ônibus entre as décadas de 1950 e 1980, a partir da documentação disponível já identificada. O maior desafio dessa pesquisa é achar formas de identificar e representar o caminho dinâmico percorrido pelo empresariado em sua consolidação. Isto é, não se trata apenas de identificar a criação de linhas de ônibus ao longo do tempo, nem somente associá-las a viações concessionárias específicas. É preciso adicionar a esse cenário os indivíduos proprietários de cada viação, a estrutura patrimonial que se consolidava, além da forma de gestão cotidiana que acarretará, por sua vez, na relação desenvolvida entre o setor privado e o poder público. De maneira mais ampla, é preciso situar esses elementos dentro do contexto político e dos processos econômicos e sociais de cada época.

Não se trata, é claro, de criar um mapa que coincida em escala e detalhes com o território mapeado, como no conto do escritor argentino Jorge Luís Borges. Traços gerais são reveladas pelo processo histórico mais amplo de consolidação desse modo de transporte nas cidades brasileiras e se revelam como guias para a pesquisa em questão. Pode-se perceber a todo momento a expansão do transporte por ônibus como elemento imprescindível para a consolidação da urbanização brasileira do século XX, com a formação acelerada de periferias que se configuram como “demanda cativa” para o empresariado de ônibus. A possibilidade de operar um serviço complexo, de reprodução cotidiana imprescindível, abre ao empresariado também oportunidades de atuar em um serviço de grande liquidez e de extração direta de renda de grandes parcelas da sociedade. Esses dois elementos nesse contexto histórico também possibilitam o fortalecimento da capacidade de barganha do setor em relação ao poder público. Como o capital das viações urbanas irá crescer, de que maneira prescinde ou necessita de políticas públicas e apoio governamental, até que ponto se atinge cenário de sustentabilidade ou de precarização do serviço. Todas essas questões são o pano de fundo e elementos da trajetória de consolidação política de um setor empresarial de serviços urbanos.

5. Referências

ABREU, Marcelo de Paiva (org.). **A Ordem do Progresso: Dois séculos de política econômica no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

APCBH – ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE. **Inventário dos volumes encadernados provenientes da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS**. Belo Horizonte, 2000.

APCBH – ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE. Fundo de documentos “Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS”. 115 Volumes (AY.01.01.00-00 a AY.01.04.02-004)

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Relatório de 1941 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Juscelino Kubitschek de Oliveira**. Belo Horizonte, 1942.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Relatório de 1949 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Octacílio Negrão de Lima**. Belo Horizonte, 1950.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Relatório de 1953 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Sebastião de Brito**. Belo Horizonte, 1954.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Relatório de 1957 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Celso Mello Azevedo**. Belo Horizonte, 1958.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. **Relatório de 1960 apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Amintas de Barros**. Belo Horizonte, 1961.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Contrato de Concessão de Transporte coletivo de passageiros por ônibus. Firmado no dia 25 de julho de 2008. Disponível em <http://bit.ly/1NBDoA9> Acesso em abril de 2019.

BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Ettiene. **Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura editores associados, 1999.

CANÇADO, Vera L. **Regulador e regulados** : análise do processo de avaliação do desempenho das empresas do sistema municipal de transporte por ônibus de Belo Horizonte. 1999a 301f., enc. : Tese (doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração.

CANÇADO, Vera; CRUZ, Marcus Vinícius; *et. al.* Capacidade Gerencial das empresas de ônibus frente ao órgão gestor em Belo Horizonte. In: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Ettiene (orgs.). **Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura editores associados, 1999.

CARVALHO, Carlos H. Ribeiro de; GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Estruturas regulatórias dos serviços de ônibus urbano no Brasil**. X Prêmio da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, Brasília, 2015. Disponível em <http://bit.ly/2cakKmO>, acesso em ago/2016.

DENATRAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Anuários estatísticos 2002 a 2018**. Disponível em: <http://bit.ly/QybdHz>. Acesso em setembro de 2018.

DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE – DBO. **Relatório do ano de 1961**. Belo Horizonte: Minas Gráfica Editora, 1962(a).

DEPARTAMENTO DE BONDES E ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE – DBO. **Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo**. 1962 (b). Disponível no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, volume AY.01.04.02-003.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Omnibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro – Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Nota técnica nº2: Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília, 2013. Disponível em: <http://bit.ly/1DRnCvC>. Acesso em agosto de 2018.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - **Anuário NTU 2016-2017**. Brasília, 2017. Disponível em: <http://bit.ly/1DRmMPm> Acesso em setembro de 2018.

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. **Transporte, privilégio e política**: um estudo sobre a gratuidade no transporte coletivo em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Guanabara, 2002.

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.

SIQUEIRA, Moema Miranda de; CANÇADO, Vera L. O desafio da efetividade na gestão de serviços urbanos. **Revista do Serviço Público**, ano 52, número 4, outubro-dezembro 2001. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro.

SOUZA, Joseane de. **A expansão urbana de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte**: o caso de Ribeirão das Neves. Tese de doutorado em Demografia. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2008.

VELOSO, André H. de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta**. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017.