

HELENA GUIMARÃES CAMPOS

**DA INCLUSÃO À EXCLUSÃO SOCIAL:  
A TRAJETÓRIA DOS TRENS DE SUBÚRBIO DA REGIÃO  
METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (1976 - 1996)**

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS

BELO HORIZONTE

2002

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS - Gestão de Cidades

Helena Guimarães Campos

**DA INCLUSÃO À EXCLUSÃO SOCIAL:  
A TRAJETÓRIA DOS TRENS DE SUBÚRBIO DA REGIÃO  
METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (1976 - 1996)**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais - Gestão de Cidades.

Linha de Pesquisa: Cultura Urbana e Modos de Vida

Orientadora: Professora Doutora Lucília de Almeida Neves Delgado

BELO HORIZONTE

2002



*Aos meus pais, cara bênção nesta minha existência.*

## AGRADECIMENTOS

Minha gratidão maior aos meus pais, Nominato e Maria Auxiliadora, sempre confiantes, disponíveis e pacientes. Ele, fonte de inspiração para a pesquisa e documento vivo dessa história ferroviária; ela, sábia conselheira e revisora do texto. Carinhosos agradecimentos ao Eduardo, companheiro e colaborador em todos os momentos. Agradecimentos especiais à Lucília de Almeida Neves Delgado, pelo respeito e pela ética com que reveste e enobrece suas relações pessoais e acadêmicas. Meus agradecimentos a José Miguel Ferreira que habituado a guiar trens, auxiliou-me a conduzir este estudo, com interesse e bom humor, pelos trilhos das incertezas e das descobertas. Meu muito obrigada ao Flávio Francesconi, pela consultoria especializada e pelas imagens que melhor dimensionam as considerações apresentadas. Meus reconhecimentos aos fotógrafos Marcelo Machado, Euler Pereira Bernardes, Realino Quintino e Édson Gonçalves, às Prefeituras de Sabará e de Betim e à instituição Memória do Trem, pelas fotografias fornecidas. Minha gratidão a Alexandre Magalhães, pelo acesso privilegiado aos antigos periódicos e fotografias sabarenses e ao ferroviário Antônio Paulo Melo, sempre pronto para um bate-papo agradável e elucidativo, comumente acompanhado da devida documentação histórica. Notáveis agradecimentos à Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA e à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU pelo acesso às fontes necessárias e à Pró-Reitoria e Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais e ao Tribunal de Contas de Minas Gerais pela concessão de bolsa parcial. E muito obrigada a todos aqueles que contribuíram para a realização desta pesquisa: coordenação, professores, funcionários e colegas do Mestrado, ferroviários, amantes da ferrovia, funcionários das instituições consultadas e amigos. Guardo-os, todos, no meu coração.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	1
1 CIDADANIA, TRANSPORTE E FERROVIA .....	20
1.1 Direitos de cidadania e transporte .....	21
1.2 Cidadania e custo social dos transportes .....	28
2 SÍNTESE HISTÓRICA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS .....	35
3 FERROVIAS DA REGIÃO DE BELO HORIZONTE .....	45
3.1 Estrada de Ferro Central do Brasil .....	46
3.2 Rede Mineira de Viação .....	79
4 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. ....	97
4.1 Rede Ferroviária Federal S.A. ....	98
4.2 Superintendência Regional Belo Horizonte .....	109
5 TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE .....	123
5.1 Breve histórico da Região Metropolitana de Belo Horizonte .....	124
5.2 Transporte ferroviário na Região Metropolitana de Belo Horizonte .....	128
6 TRANSPORTE FERROVIÁRIO SUBURBANO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE .....	155
6.1 Uma nova concepção de transporte suburbano de passageiros. ....	156
6.2 Novo sistema, velhos problemas .....	171
6.3 Usuários de trens de subúrbio .....	192
6.4 Trens de subúrbio x Trem Metropolitano .....	203
7 TRENS DE SUBÚRBIO DA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL BELO HORIZONTE DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE .....	211
7.1 Trens de subúrbio Horto Florestal - Barreiro .....	213
7.2 Trens de subúrbio exclusivos para a Fábrica de Motores do Brasil.....	223
7.3 Trens de subúrbio Belo Horizonte - Betim .....	232
7.4 Trens de subúrbio Belo Horizonte - Rio Acima .....	256
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	284
9 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	291
10 ANEXOS .....	318
10.1 Apresentação dos entrevistados .....	319
10.1.1 Nominato Magalhães Guimarães .....	319
10.1.2 José Miguel Ferreira .....	320
10.2 Glossário de termos ferroviários .....	321

10.3. Conhecendo a programação de um trem de subúrbio da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S. A. ....	325
10.4 Modelos de bilhetes de viagem dos suburbanos da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S. A. na Região Metropolitana de Belo Horizonte .....	333

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Momentos distintos da História Ferroviária do Brasil .....	43
Figura 2	- Ponte na Linha do Centro da EFCB, sobre o Rio das Velhas, no município de Raposos .....	52
Figura 3	- Estação de Rio Acima na Linha do Centro da EFCB .....	53
Figura 4	- Pátio da estação de Raposos na Linha do Centro da EFCB .....	54
Figura 5	- Pátio da estação de Sabará na Linha do Centro da EFCB .....	55

Figura 6	- Casa do agente da estação de General Carneiro no Ramal Férreo de Belo Horizonte .....	59
Figura 7	- Estação de General Carneiro no entroncamento do Ramal Férreo de Belo Horizonte com a EFCB .....	63
Figura 8	- Esquema das linhas da EFCB em 31 de dezembro de 1958 .....	65
Figura 9	- Estação de Minas, ponto inicial do Ramal Férreo de Belo Horizonte .....	67
Figura 10	- Descarregamento de vagões da FCA no pátio da Belgo-Mineira, em Sabará, no antigo Ramal de Santa Bárbara da EFCB .....	72
Figura 11	- Anúncios de estabelecimentos comerciais publicados em periódicos de Sabará .....	74
Figura 12	- Reclamação sobre a superlotação dos trens de passageiros da EFCB .....	75
Figura 13	- Elogio à EFCB .....	77
Figura 14	- Coluna “Subúrbio das 10” de periódico sabarense da década de 1940 .....	78
Figura 15	- Esquema das linhas da RMV em 31 de dezembro de 1955 .....	87
Figura 16	- Esquema das linhas da Estrada de Ferro Bahia e Minas - 1954 .....	88
Figura 17	- Esquema das linhas da Estrada de Ferro Goiás - 1954 .....	89
Figura 18	- Esquema da malha da Viação Férrea Centro Oeste - 1971 .....	90
Figura 19	- Trenzinho turístico da bitolinha em Tiradentes .....	91
Figura 20	- Hospital Sanatório Dom Bosco, da Sociedade Ferroviária .....	95
Figura 21	- Esquema das malhas ferroviárias das Superintendências Regionais da RFFSA – 1976 .....	102
Figura 22	- Esquema das linhas do Sistema Regional Centro da RFFSA - 1975 .....	110
Figura 23	- Formação da RFFSA/SR-2 .....	112
Figura 24	- Esquema das linhas da RFFSA/SR-2 .....	113
Figura 25	- Polígono Sete Lagoas-Costa Lacerda-Esperança-Barreiro -Betim, região de trechos ferroviários mais congestionados da RFFSA/SR-2 .....	116
Figura 26	- Organograma da gestão dos transportes na RMBH - 1984 .....	127

Figura 27	- Vagões de combustível da Distribuidora ESSO Brasileira Petróleo S.A., no bairro São Paulo .....	130
Figura 28	- Desenho esquemático das soluções para a travessia da RMBH .....	133
Figura 29	- Solução conjunta para o tráfego de cargas e de massas na RMBH ..	135
Figura 30	- Proteção precária de passagem de nível na RMBH .....	141
Figura 31	- Passagens de nível de Belo Horizonte protegidas por cancelas mecânicas e vigias .....	142
Figura 32	- Viaduto construído em Bernardo Monteiro para eliminar passagem de nível no pátio da estação .....	143
Figura 33	- Passagem de nível do Barreiro .....	144
Figura 34	- Reclamação dirigida à EFCB sobre acidente ocorrido em passagem de nível .....	145
Figura 35	- Campanha educativa promovida pela FCA para redução de acidentes em passagens de nível .....	147
Figura 36	- Carros de madeira do subúrbio de Rio Acima na estação de Belo Horizonte .....	161
Figura 37	- Composição suburbana do sistema de Rio Acima, com carros de aço carbono, na estação de Belo Horizonte .....	162
Figura 38	- Desenho esquemático do interior de carro de aço carbono usado nos subúrbios Belo Horizonte - Betim, até a década de 1970 .....	167
Figura 39	- Parada Marimbondo no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - Rio Acima .....	176
Figura 40	- Parada de Caetano Furquim, no trecho de circulação dos -suburbanos Belo Horizonte - Rio Acima .....	177
Figura 41	- Estação de Sabará da EFCB .....	178
Figura 42	- Inauguração da estação de Sabará da RFFSA/SR-2 .....	179
Figura 43	- Estação de Sabará, da RFFSA/SR-2, com suas plataformas adequadas aos carros de aço carbono .....	179
Figura 44	- Parada Novo Eldorado no trecho de circulação dos	



	suburbanos Belo Horizonte - Betim .....	180
Figura 45	- Parada da Beatriz no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - Betim .....	181
Figura 46	- Parada Fazenda Embiruçu ou Parada do Onça no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - Betim .....	181
Figura 47	- Plataforma coberta da estação de Ferrugem, no trecho de circulação dos suburbanos Horto Florestal - Barreiro .....	182
Figura 48	- Roleta instalada na estação de General Carneiro .....	185
Figura 49	- Projeto do metrô subterrâneo de Belo Horizonte proposto pelo prefeito Sousa Lima .....	204
Figura 50	- Projeto original do metrô de superfície da RMBH .....	208
Figura 51	- Sistema Ferroviário da RMBH .....	209
Figura 52	- Esquema do trajeto dos suburbanos Horto Florestal - Barreiro .....	213
Figura 53	- Passagem subterrânea para passageiros localizada no pátio da estação de Ferrugem .....	218
Figura 54	- Parada da Mannesmann no trecho de circulação dos subúrbios Horto Florestal - Barreiro .....	219
Figura 55	- Carregamento de veículos rodoviários no pátio de Embiruçu da RFFSA/SR-2 .....	223
Figura 56	- TEKSID, antiga Fábrica de Motores do Brasil .....	225
Figura 57	- Parada Teresópolis, local de embarque/desembarque dos operários dos suburbanos exclusivos para a FMB .....	228
Figura 58	- Esquema do trajeto dos suburbanos da RFFSA/SR-2 exclusivos para a FMB .....	229
Figura 59	- Estação de Betim da RMV .....	233
Figura 60	- Vista aérea de Betim .....	234
Figura 61	- Composição suburbana de Betim da RFFSA/SR-2 tracionada por locomotiva elétrica .....	237
Figura 62	- Trem de subúrbio de Betim, da RFFSA/SR-2, tracionado por locomotiva elétrica, em Bernardo Monteiro .....	237
Figura 63	- Carro motor do subúrbio de Betim da RFFSA/SR-2 .....	238
Figura 64	- Esquema do trajeto dos suburbanos do sistema Belo	

	Horizonte - Betim .....	239
Figura 65	- Parada do SESI, no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - Betim .....	243
Figura 66	- Bondinho da Ferrovia Morro Velho na estação de Raposos da EFCB .....	257
Figura 67	- Bondinho da Ferrovia Morro Velho sobre o córrego Cardoso, antigo córrego Congonhas .....	258
Figura 68	- Remodelação do pátio da estação de Raposos da RFFSA/SR-2 .....	259
Figura 69	- Trem de subúrbio da RFFSA/SR-2, com carros de madeira, na estação de Rio Acima .....	260
Figura 70	- Trem de subúrbio da RFFSA/SR-2, com carros de aço, na estação de Rio Acima .....	261
Figura 71	- Esquema do trajeto dos suburbanos Belo Horizonte - Rio Acima ...	262
Figura 72	- Ferroviário José Miguel Ferreira no local do acidente ocorrido em 3 de março de 1981, com uma composição suburbana do sistema Belo Horizonte - Rio Acima .....	266
Figura 73	- Parada de Castro Brandão, em Roças Grandes .....	267
Figura 74	- Estação de Honório Bicalho na primeira década do século XX .....	268
Figura 75	- Estação de Honório Bicalho em 1994 .....	269
Figura 76	- Plataforma e escombros da estação de Honório Bicalho .....	269
Figura 77	- Parada das Flores no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - rio Acima .....	270
Figura 78	- Charge alusiva à superlotação dos ônibus e à ausência dos trens de subúrbio .....	281
Figura 79	- Programação do Trem UEB-22 para 1984 .....	326
Figura 80	- Linha de Circulação do UEB-22, da RFFSA/SR-2 .....	327
Figura 81	- Trecho de circulação do UEB-22, da RFFSA/SR-2 .....	328
Figura 82	- Esquema das Regiões da RFFSA/SR-2 - 1980 .....	329
Figura 83	- Trens de passageiros da RFFSA/SR-2 planejados para 1991 .....	330
Figura 84	- Bilhetes de viagem usados nos suburbanos da RFFSA/SR-2	

na RMBH .....	333
---------------	-----

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	- Vantagens do modal ferroviário sobre o rodoviário no atendimento à demanda por deslocamentos coletivos .....	31
Quadro 2	- Evolução da primitiva Linha do Centro da EFCB .....	56
Quadro 3	- Inauguração das estações da Linha do Paraopeba da EFCB .....	66
Quadro 4	- Ferrovias incorporadas à RFFSA em 30 de setembro de 1957 .....	99
Quadro 5	- Sistemas Regionais e respectivas Divisões da RFFSA em 15 de novembro de 1969 .....	101
Quadro 6	- Superintendências Regionais da RFFSA - 1976 .....	101
Quadro 7	- Composição dos transportes da RFFSA em 1989 .....	106
Quadro 8	- Extensão das linhas da RFFSA (1958-1981) .....	108
Quadro 9	- Passagens de nível da RMBH em trechos contemplados pelo projeto original do trem metropolitana de Belo Horizonte .....	140
Quadro 10	- Trens de passageiros regulares ou facultativos .....	158
Quadro 11	- Evolução do transporte de subúrbio na RMBH (1964-1984) .....	172
Quadro 12	- Movimento diário total de passageiros das estações/paradas dos suburbanos Belo Horizonte - Rio Acima em dia útil - Nov. 1988 .....	273
Quadro 13	- Regiões da RFFSA/SR-2 servidas por trens suburbanos - 1980 .....	329

Quadro 14	- Orientações para a condição de formação e ordem de partida dos trens da RFFSA/SR-2 .....	329
Quadro 15	- Prefixos das estações da RFFSA/SR-2 que atenderam aos trens de subúrbio .....	332

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Condições sócio-econômicas dos usuários dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na RMBH, em junho de 1986 .....	195
Tabela 2	- Avaliação das condições dos serviços dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na RMBH, em junho de 1986 .....	197
Tabela 3	- Avaliação das condições dos serviços das estações compreendidas nos trechos de percursos dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na RMBH, em junho de 1986 .....	198
Tabela 4	- Tempo médio de espera nas estações/paradas dos subúrbios da RFFSA/SR-2, na RMBH, em junho de 1986 .....	199
Tabela 5	- Estimativa de preços de passagens dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na RMBH, feita pelos usuários em junho de 1986 .....	200
Tabela 6	- Meios de transporte utilizados pelos usuários de trens de subúrbio para os deslocamentos até as estações e paradas de origem e após as estações e paradas de destino, em junho de 1986 .....	201
Tabela 7	- Comparação entre os custos das viagens de subúrbio e de ônibus para o trecho compreendido entre Belo Horizonte e Rio Acima - Set. 1996 .....	282

## LISTA DE SIGLAS

AMBEL	-	Assembléia Metropolitana
ANTT	-	Agência Nacional de Transporte Terrestre
BDMG	-	Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais
CBTU	-	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CBTU/STU-BH	-	Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte da CBTU
CBTU/STU-BH/DEMETRÔ	-	Divisão Especial de Transporte Ferroviário Metropolitano de Belo Horizonte da CBTU/STU-BH
CEFOM	-	Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas
CVRD	-	Companhia Vale do Rio Doce
DEMETRÔ	-	Divisão Especial de Transporte Ferroviário Metropolitano de Belo Horizonte
DNEF	-	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	-	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
EBTU	-	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EFCB	-	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFDPII	-	Estrada de Ferro Dom Pedro II
EFOM	-	Estrada de Ferro Oeste de Minas
EFVM	-	Estrada de Ferro Vitória e Minas
ENFER	-	1º Encontro Nacional Ferroviário
ENGEFER	-	Empresa de Engenharia Ferroviária
FCA	-	Ferrovia Centro-Atlântica
FEPASA	-	Ferrovia Paulista Sociedade Anônima
FJP	-	Fundação João Pinheiro

FMB	-	Fábrica de Motores do Brasil, atual TEKSID
GEIPOT	-	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
IBGE	-	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MBR	-	Minerações Brasileiras Reunidas
Metrobelt	-	Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte
METROREC	-	Consórcio do Trem Metropolitano do Recife
Momti	-	Modelo Metropolitano de Transporte Integrado
MOREL	-	Movimento para a Retirada das Linhas do Centro de Belo Horizonte
PAI	-	Plano de Ação Imediata
PDIES	-	Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social
Petrobrás	-	Petróleo Brasileiro Sociedade Anônima
Plambel	-	Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PND	-	Plano Nacional de Desestatização
Preserve	-	Setor de Preservação da História Ferroviária
RAE	-	Revista da Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil
Regap	-	Refinaria Gabriel Passos
RMBH	-	Região Metropolitana de Belo Horizonte
RMV	-	Rede Mineira de Viação
RFFSA	-	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RFFSA/SR-1	-	Superintendência Regional Recife da RFFSA
RFFSA/SR-2	-	Superintendência Regional Belo Horizonte da RFFSA
RFFSA/SR-3	-	Superintendência Regional Rio de Janeiro transformada em S. R. Juiz de Fora da RFFSA
RFFSA/SR-7	-	Superintendência Regional Salvador da RFFSA
RFFSA/SR-8	-	Superintendência Regional Campos da RFFSA
SENAI	-	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SLU	-	Superintendência de Limpeza Urbana
SRBH ou SR-2	-	Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S. A.

- SUDECAP - Superintendência de Desenvolvimento da Capital
- VFCO - Viação Férrea Centro-Oeste

## RESUMO

Este estudo analisa a trajetória dos trens de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte operados pela Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S.A., de 1976 a 1996, qualificando tais serviços de transporte segundo suas características operacionais e alcance social. Estes suburbanos constituíram quatro sistemas independentes: Horto Florestal - Barreiro, Belo Horizonte - Betim, Belo Horizonte - Rio Acima e o exclusivo para a Fábrica de Motores do Brasil, experiência única da Regional na prestação de serviços de transportes de funcionários para uma empresa.

Reflexões sobre a relação do transporte com os direitos de cidadania - civis, sociais e ecológicos - e sobre a primazia da ferrovia no atendimento às necessidades de deslocamento em regiões de aglomerados urbanos orientam e precedem as considerações acerca da história social dos subúrbios. Percebidos como um capítulo da história ferroviária brasileira, os trens de subúrbio da Grande BH refletem as concepções e diretrizes da política nacional de transportes para o setor ferroviário que demarcaram os limites de atuação da Rede Ferroviária Federal S. A. e de sua Superintendência Belo Horizonte, obrigadas a equilibrarem-se entre interesses cargueiros e a compulsória e decrescente prestação de serviços aos passageiros.

A antiga malha ferroviária da Grande BH, herdada da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Rede Mineira de Viação, com a expansão da metrópole e da economia nacional, tornou-se um dos pontos críticos da Superintendência Belo Horizonte. A crise de combustíveis da década de 1970, valorizando o papel da ferrovia no transporte, e a metropolização da região conformaram uma nova realidade para o transporte suburbano de passageiros que assumiu o caráter de transporte de massas.

A fim de ampliar a capacidade de transporte dos suburbanos, a Regional Belo Horizonte modernizou seus sistemas adotando as composições com carros de aço carbono. Nestes carros, símbolos dessa fase da história dos subúrbios, os usuários, praticamente oriundos das classes populares, tiveram seu conforto preterido em prol



da elevação do número de passageiros. Apesar da demanda crescente resultante da implementação dos novos veículos, a administração ferroviária não promoveu outras melhorias que reduziriam o ônus da prestação de tais serviços e os tornariam satisfatórios.

A política de transporte suburbano de passageiros da Superintendência Belo Horizonte, nascida sob a égide da inclusão, encontrou no metrô de superfície um forte elemento de restrição. Esse moderno sistema de transporte de massas sobre trilhos significou a supressão de parcela considerável dos suburbanos da Superintendência. Delineavam-se os contornos da exclusão, pois o trem metropolitano, praticamente restrito aos limites da capital, excluía antigos usuários de subúrbios de Contagem e de Betim.

De forma definitiva, a exclusão social se impôs com o arrendamento da Superintendência, em setembro de 1996, visto que o licenciamento exclusivo do tráfego cargueiro para o concessionário que assumiu a malha resultou na completa extinção dos subúrbios. As circunstâncias que marcaram o encerramento das atividades dos suburbanos, privando a população carente de Sabará, Raposos e Rio Acima do meio de transporte mais barato então existente, também atestam a inobservância de direitos de cidadania, especificamente, dos direitos dos consumidores dos serviços prestados pela Rede Ferroviária Federal S. A.

## INTRODUÇÃO

O estudo dos transportes evidencia possibilidade ímpar para se chegar ao entendimento de uma sociedade, pois permite avaliar-lhe, em parte, o estágio de desenvolvimento tecnológico, a dinâmica política, econômica e social, o grau de comprometimento com o equilíbrio ambiental, a significação que atribui ao bem-estar social, sutilezas de sua cultura, de sua soberania e a extensão e efetividade de sua cidadania. Uma vez que a opção e a conformação da política de transportes - traduzida em programas e projetos - presta-se adequadamente a tais análises, o exame da política de transporte de passageiros, mais diretamente do que a de transporte cargueiro, espelha e revela a sociedade que a concebe.

Locomover-se em um espaço continuamente ampliado e conglomerado tem sido parte do cotidiano de populações urbanas e metropolitanas ao longo, sobretudo, das últimas décadas. Modal de transporte coletivo hoje desativado em quase todo o Brasil, os trens de subúrbio já chegaram a exercer, em vários contextos espacial e temporalmente situados, a primazia nesses serviços de transporte. No caso da região de Belo Horizonte, os trens suburbanos foram os primeiros meios de transporte que permitiram os deslocamentos populacionais diários entre a capital mineira e suas adjacências, ainda na primeira década do século XX. Atuando nos serviços de transporte de passageiros, os suburbanos experimentaram administrações diversas, até a criação da Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA, em 1957, que incorporou as ferrovias públicas brasileiras e passou a operar parcela majoritária do tráfego ferroviário nacional. Reorganizações administrativas da RFFSA resultaram na criação de Superintendências Regionais, dentre as quais a de Belo Horizonte - SR-2, estabelecida em 1976.

Este estudo tomou como objeto o transporte ferroviário de passageiros realizado pelos trens de subúrbio da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA/SR-2, na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH, no período de 1976 a 1996 que corresponde ao da atuação e existência dessa Superintendência. Agrupados em sistemas, os trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 na

Grande BH, em operação durante o período parcial ou integral de sua gestão foram: a) *Sistema Belo Horizonte - Rio Acima*; b) *Sistema Belo Horizonte - Betim*; c) *Sistema Horto Florestal - Barreiro*; d) *Sistema exclusivo para Fábrica de Motores do Brasil - FMB*, empresa do Grupo FIAT de Turim, localizada no município de Betim.

O limite terminal do corte temporal estabelecido, de 1976 a 1996 - justificado em função de sua correspondência com o período de existência da Superintendência Regional Belo Horizonte - estabelece o marco inicial da atuação da Ferrovia Centro Atlântica - FCA, empresa arrendatária da Malha Centro-Leste da RFFSA que incluiu a malha ferroviária sob jurisdição da SR-2. A privatização da RFFSA/SR-2, ocorrida em primeiro de setembro de 1996, significou a extinção dos últimos trens de subúrbio da RMBH, visto o contrato de arrendamento licenciar somente o tráfego cargueiro.

Justificar a eleição deste objeto de pesquisa implica na consideração de uma série de fatores, de naturezas várias. Com base na bibliografia consultada, pode-se inferir que os trens de subúrbio que serviram à Região Metropolitana de Belo Horizonte ainda não foram objeto de pesquisa específica, fato que confere a esta iniciativa o caráter de ineditismo. As obras de cunho histórico sobre a capital mineira, gerais ou diretamente voltadas para o transporte coletivo não dispensam maiores atenções ao transporte ferroviário suburbano de passageiros. Em geral, bondes, ônibus, trólebus, metrô de superfície e até mesmo os controvertidos projetos para implantação dos Veículos Leves sobre Trilhos e dos trólebus modernos que resultaram em infrutíferas investigações sobre malversação do dinheiro público são os modais de transporte coletivo pesquisados.

Explicação plausível para a ausência dos trens de subúrbio em tais estudos ou para a superficialidade de sua abordagem, quando existente, reside na sua inexpressiva relevância para o belo-horizontino. Apesar da capital mineira ser atravessada pelas linhas ferroviárias - da Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB e da Rede Mineira de Viação - RMV, posteriormente encampadas pela Rede Ferroviária Federal S. A. - de contar com numerosas estações e paradas em seu perímetro urbano e de sua população utilizar-se de tais serviços de transporte coletivo em deslocamentos internos, a parcela quantitativamente significativa de seus usuários sempre foi representada pelos moradores das cidades vizinhas à capital.

Não obstante sua inserção no espaço urbano belo-horizontino, os trens de subúrbio foram desconsiderados como modalidade de transporte urbano, pela sua reduzida participação no total de passageiros transportados. Se em 1949 os trens suburbanos respondiam por 0,32% do total de viagens na capital em relação aos demais modais de transporte (FJP, 1996:143), sua participação no transporte de passageiros das cidades adjacentes a Belo Horizonte era quase absoluta, dada a precariedade da pavimentação das rodovias. Gradativa e concomitantemente ao incremento do transporte rodoviário - coletivo e particular - os municípios mais abastados das cidades que viriam a integrar a Grande BH abandonaram os suburbanos para as suas viagens intermunicipais diárias; aos poucos, os subúrbios tiveram sua utilização restrita, exclusivamente, às classes populares.

A relevância social da pesquisa perpassa pela do tema. O prognóstico de um vereador sabarense, nos dias seguintes à supressão dos últimos trens de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte, motiva e legitima a reconstrução desta história: *“Daqui a pouco o povo esquece que tinha essa facilidade e acostuma a passar sem ela.”* (Hoje em Dia. 3 set. 1996. Cad. Minas). Como afazer-se a uma nova e carente realidade não implica na privação do resgate e da análise crítica de sua história, a contraposição de sucessivos antes e depois favorece a percepção da fragilidade, da transitoriedade e mesmo da continuidade dos “agoras”.

A acentuação dos processos de pauperização, de polarização social, de exclusão social e o agravamento das desigualdades regionais e sociais que se evidenciam na atualidade valorizam a compreensão do papel dos transportes na dinâmica sócio-econômica. A trajetória dos subúrbios da RFFSA/SR-2 na RMBH interliga-se com um amplo leque de questões, pois transita pelos interesses - em menor ou maior grau - locais, regionais, nacionais e transnacionais, ora ressaltando-lhes os econômicos, os políticos, os sociais, os culturais e até os ambientais, sem negar-lhes a convergência para o campo da cidadania. Afinal, o subúrbio, meio de transporte secular da região de Belo Horizonte, encarnou e refletiu as diferentes concepções de cidadania engendradas, compartilhadas e toleradas quer no micro sócio-espaço local, quer nos macros, nacional e transnacional.

Considera-se também que a construção da história destes trens presta-se como ponto de partida para um estudo mais abrangente do transporte coletivo sobre trilhos da região, visto que oferece alguns subsídios para uma análise que os integre ao metrô de superfície, determinando-lhes as especificidades e divergências e evidenciando-lhes a complementaridade. Considerações iniciais neste sentido foram apresentadas, tendo em vista que ambos, componentes do quadro histórico, social, político, econômico e cultural da Grande BH, como modalidades de transporte coletivo que apresentam desempenho superior a quaisquer outros em regiões de aglomerados urbanos e metropolitanos, com menor custo social para a sociedade e simbolizando a universalização e primazia dos interesses coletivos sobre os particulares, necessitam entrar na pauta das discussões e reflexões acerca das urgências do dia-a-dia da metrópole e das opções para o enfrentamento sustentável de seus numerosos problemas, dos quais, indubitavelmente, destaca-se o do trânsito. Percebidos e analisados sob os pontos de vista de várias áreas do conhecimento humano, essas modalidades de transporte sob trilhos tendem a se valorizar e oxalá, a protagonizar mais do que meros estudos, transcendendo os limites da abstração para deixar o papel de débeis coadjuvantes na realidade quotidiana dos deslocamentos de massa.

Menos uma justificativa que conseqüência da pesquisa, a denúncia do estado de degradação do patrimônio ferroviário torna-se evidente através da contemplação e da comparação das fotografias antigas e atuais dos equipamentos ferroviários que atendiam aos serviços dos suburbanos em questão. Revelar o descaso das políticas ferroviárias e da atuação de seus respectivos órgãos na preservação e na administração desse patrimônio, mediante análises objetivas, não foi proposta desta pesquisa; todavia, as imagens que retratam o presente e confrontam-no com o passado deixam entrever, inexoravelmente, tal revelação.

Corroborando as considerações que têm por fim demonstrar as legítimas razões dessa pesquisa, a urgência em viabilizar este estudo constituiu estímulo adicional. As incertezas que envolvem o processo de liquidação da RFFSA, ainda em andamento, envolvem numa aura de mistério o destino reservado à Unidade de Documentação da Superintendência Regional Belo Horizonte. A julgar pela conseqüência imediata do arrendamento para estes arquivos documentais - fechamento ao público devido à demissão de seus funcionários ocorrida no primeiro dia de gestão da FCA - temia-se

que o acesso aos documentos necessários à reconstrução da história dos suburbanos fosse dificultado ou inviabilizado dada a morosidade que habitualmente caracteriza muitas decisões sobre o patrimônio público. Cabe ressaltar que apesar das condições adversas e da ausência de propósitos definidos para a conservação, organização e controle do acervo, mediante autorização do Setor de Patrimônio da RFFSA, foi-me facultado o acesso à Unidade de Documentação, que visitei de 1999 a 2001.

Finalmente, cabe apontar um interesse pessoal a motivar a realização da pesquisa e a revesti-la de um prazer especial: filha do engenheiro ferroviário Nominato Magalhães Guimarães, responsável durante cerca de trinta anos pela conservação da via permanente dos trechos em que circularam os trens de subúrbio da Grande BH, residi durante a infância em um pátio de estação - em Sabará - numa época em que os trens de subúrbio faziam-se presentes na vida de, praticamente, toda a sociedade daquele município. Recuperar e organizar parte da memória destes trens é reconstruir parcela de uma história que me é familiar, além de uma cara oportunidade de homenagear à classe ferroviária, digna do apreço e de reconhecimento pelo século de serviços prestados no transporte de passageiros na região da capital mineira.

Objetivo geral desta pesquisa foi efetuar uma síntese histórica do transporte de passageiros na Grande BH realizado pelos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, buscando qualificá-lo segundo suas especificidades operacionais e seu alcance social. Demonstrar a relevância desses serviços como a primeira modalidade de transporte coletivo a estabelecer a ligação da capital mineira com suas cidades adjacentes, permanecendo, por décadas, como alternativa prioritária para os deslocamentos nesse sócio-espço, também constituiu objetivo da pesquisa, visto seu caráter subsidiário para a percepção das transformações ocorridas nos meios ferroviário, social e urbano, que imprimiram características próprias aos transporte suburbano de passageiros a cargo da Superintendência Regional Belo Horizonte da RFFSA. Apreciar o contexto histórico da implantação da SR-2 - nacional e regional - marcado pela crise de combustíveis, pela acentuação e confirmação do processo de metropolização da capital mineira e pelo incremento do transporte rodoviário intermunicipal, também foi meta perseguida por este estudo, por favorecer a compreensão do compromisso assumido pela RFFSA/SR-2 na prestação dos serviços de transporte suburbano. Traçar um perfil dos usuários de subúrbios da SR-2 na RMBH, dimensionar

qualitativamente as condições que permearam a prestação de tais serviços e avaliar a extensão e as implicações do decrescente compromisso social com a manutenção dos trens suburbanos igualmente foram propostas da pesquisa.

A análise, certamente parcial, da produção acadêmica, histórica e literária sobre Belo Horizonte evidenciou o alheamento dos suburbanos como foco particular de pesquisas, mas permitiu o levantamento de dados que assumiram caráter complementar face à documentação considerada prioritária para a pesquisa, oriunda da própria RFFSA/SR-2. O centenário da capital, comemorado em 1997, foi ocasião para a publicação de várias obras históricas sobre a cidade dedicadas a diferentes aspectos de sua trajetória. A Fundação João Pinheiro - FJP, através de seu Centro de Estudos Históricos e Culturais editou a Coleção Centenário, com histórias setoriais do século belo-horizontino e reeditou outras obras reconhecidamente significativas sobre a memória desse sujeito municipal; destas, algumas tornaram-se referências constantes para esta pesquisa.

*Omnibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte* (FJP: 1996) descreve os processos de formação e desenvolvimento do transporte de passageiros na cidade, assim como a extinção de algumas de suas modalidades, interligando, coerentemente, a história dos transportes com a da própria evolução urbana. Tendo como delimitação espacial de seu objeto de análise o município de Belo Horizonte, *Omnibus* relata a história dos transportes coletivos segundo eixos investigativos determinados: a ação do Poder Público, a participação popular e a eleição dos bondes e ônibus como modais principais. Em consonância com tais propostas de enfoque, “são abordadas também outras tipologias, como o trem suburbano, o trólebus e o metrô, que apesar do inegável significado como experiências e potencialidades que encerram, respondem a números menos expressivos.” (1996:22).

E, dessas modalidades secundárias, a mais superficialmente tratada é a dos trens de subúrbio, com breves e esporádicas considerações que, contudo, mostram-se relevantes diante do enxuto universo de estudos que abordam o tema. Especificamente, informações sobre os primórdios dos trens de subúrbio do sistema Horto Florestal - Barreiro avultam como as de maior relevância no conjunto de subsídios colhidos daquela obra. Contribuição também proveio da bibliografia utilizada na pesquisa que resultou na elaboração do referido livro, que devidamente

indicada e parcialmente consultada, forneceu uma visão panorâmica do desenvolvimento dos transportes e da urbanização e metropolização da região em questão.

*Notas Cronológicas de Belo Horizonte - 1711-1930*, de Otávio Penna, obra editada em 1950 e reeditada pela FJP em 1977, apresenta uma coletânea, cronologicamente ordenada, de fatos importantes da história da cidade. Informações sobre os primeiros tempos da ferrovia em Belo Horizonte - construção, primeiras estações, paradas, viagens, acidentes, etc. - e, notadamente, a precisão da circulação dos primeiros suburbanos que serviram à capital revelaram-se contribuições preciosas.

*Belo Horizonte: Memória Histórica e Descritiva - História Média*, de Abílio Barreto, obra também reeditada pela Fundação João Pinheiro, em 1966, referência obrigatória sobre o passado belo-horizontino, com riqueza de pormenores trata da construção do Ramal Férreo de Belo Horizonte pela Comissão Construtora da capital mineira. Nesse trecho ferroviário, posteriormente adquirido pela Estrada de Ferro Central do Brasil, circularam, parcialmente, dois dos sistemas de subúrbio tratados: Belo Horizonte - Rio Acima e Horto Florestal - Barreiro.

A bibliografia acadêmica voltada para a área dos transportes urbano e metropolitano de Belo Horizonte, produzida para cursos de Arquitetura, Direito, História, Sociologia e Ciência Política, também elegem como foco de estudo os bondes, os ônibus e o metrô de superfície, dada a sua maior participação no transporte coletivo. Atenção é dispensada às formas, características e evolução das gestões públicas e/ou privadas desses modais de transporte, sendo adequadas tais abordagens às diferenças que conferem individualidade e identidade a cada área de estudo.

Dentre as produções acadêmicas - mineiras ou não - duas destacam-se como referências diretas para esta pesquisa: a dissertação *O Trem da Opressão - Estado e Conflito Social na Grande São Paulo*, de Ana Amélia da Silva, apresentada ao Departamento de Ciências Sociais da Universidade de São Paulo, em 1982, e *O metrô de Belo Horizonte: estudos e considerações*, monografia de Flávia Regina Lovalgio, monografia apresentada ao curso de especialização em Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, em 1990. A primeira, tratando especificamente dos trens suburbanos da Região Metropolitana de São Paulo sob a



ótica de sua percepção pelas classes trabalhadoras e usuárias, configurou-se como referencial de abordagem, ainda que espacialmente diferenciada. Parâmetro para a constatação das semelhanças e dissociações entre os suburbanos mineiros e paulistas, sugeriu procedimentos metodológicos, ainda que desconsiderados. O estudo de LOVAGLIO, dedicado à análise dos impactos do trem metropolitano, apresenta um sucinto histórico do transporte urbano, com informações gerais e breves sobre os trens de subúrbio da região da capital mineira. Uma informação imprecisa e não fundamentada sobre a existência de um convênio entre a RFFSA e a FIAT, para a prestação de serviços de transporte de operários da empresa automobilística foi o ponto de partida para investigações que resultaram na identificação do sistema de subúrbios exclusivos para a FMB.

Diversas obras sobre ferrovias foram consultadas para o levantamento de informações sobre os subúrbios da RFFSA/SR-2, todavia, nenhuma dedicada exclusivamente ao assunto. Estudos históricos e técnicos sobre as trajetórias das antigas EFCB, Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM e RMV e sobre a RFFSA, eventualmente disponibilizam breves dados sobre o objeto de estudo, apesar de satisfatórios no atendimento aos objetivos que os determinaram, também relevantes para esta pesquisa, uma vez que contextualizam a operação dos trens de subúrbios. Análises críticas sobre a natureza, a viabilidade, a eficiência e a política dos transportes ferroviários igualmente colaboram na composição do quadro operacional dos suburbanos. Dentre as numerosas produções analisadas, avultam *A Eficiência das Ferrovias no Transporte Metropolitano*, de Klaus Jürgen Juhnke, (1968), fornecendo bases essenciais para o entendimento do papel da ferrovia no transporte de massas em aglomerados populacionais e analisando as condições ótimas para seu desempenho; e *O papel da ferrovia na política nacional de transportes - Proposta dos ferroviários para solucionar os problemas da ferrovia*, documento produzido pelo Primeiro Encontro Nacional Ferroviário - ENFER (1991), segundo princípios de gestão democrática e de excelência empresarial que, se anacrônico face aos rumos privatistas que então anunciavam-se para a setor ferroviário nacional, prima pela fundamentação da análise do sentido social da ferrovia.

Estudos técnicos que subsidiaram e determinaram a implantação do metrô de superfície de Belo Horizonte, produzidos pela Empresa Brasileira de Planejamento de

Transportes - GEIPOT, subordinada ao Ministério dos Transportes, em versões preliminares e definitivas, retratam o quadro operacional dos suburbanos da RFFSA/SR-2, ao fim da década de 1970 e início da seguinte. As demandas geradas pela implantação do metropolitano resultaram na produção de restrita documentação específica sobre os trens de subúrbio pela SR-2, visando à exclusiva solução dos problemas inter-institucionais e operacionais causados pelas obras de vulto na malha ferroviária inscrita no perímetro urbano da capital. Cabe mencionar que o metrô de superfície inicialmente foi concebido como um moderno trem de subúrbio, razão pela qual muitos destes estudos assumem o caráter de anteprojetos do metropolitano, desconsiderando, em boa parte, os tradicionais suburbanos.

A metodologia utilizada na pesquisa consistiu, praticamente, na de tipo qualitativo: pesquisa histórica documental escrita, cartográfica e iconográfica e constituição de documentação através da técnica de História Oral - via realização de entrevistas temáticas - e através da realização de fotografias atualizadas sobre o tema.

A pesquisa documental escrita, cartográfica e iconográfica buscou fontes primárias e secundárias, recorrendo às bibliotecas, arquivos e unidades de documentação dos órgãos públicos direta ou indiretamente relacionados ao objeto em questão: RFFSA, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, Fundação João Pinheiro, Arquivo Público Mineiro, Arquivo da Cidade de Belo Horizonte, Museu Abílio Barreto, Núcleo de Comunicação da Prefeitura de Sabará, Casa de Cultura de Betim, jornais *Estado de Minas* e *Hoje em Dia*, principalmente. Ademais, colaboração significativa proveio de arquivos pessoais de ferroviários, gentilmente disponibilizados para a pesquisa.

O cerne da bibliografia utilizada provém da própria RFFSA/SR-2, compreendendo seu material de uso interno, de caráter técnico, administrativo e operacional. A limitação temporal da pesquisa decorre, principalmente, da disponibilidade das fontes, uma vez que a política e a metodologia para a preservação e a organização do material produzido pela RFFSA variou em conformidade com suas alterações organizacionais e administrativas. O arquivamento e o ordenamento reservado aos relatórios, estudos, ofícios, memorandos, cartas, atas de reuniões e toda espécie de documento produzido pela SR-2 propicia consultas, uma vez que o rigor e o método estabeleceram padrões não encontrados para outros períodos da administração ferroviária. Há que se

considerar também que a SR-2 foi a última representante da estrutura administrativa da RFFSA na região, sendo sua documentação, portanto, não somente a mais recente, como a mais volumosa, dadas as facilidades tecnológicas gráficas não encontradas em períodos anteriores. As principais fontes documentais desta Superintendência utilizadas na pesquisa sobre os suburbanos da RMBH foram seus *Planos* ou *Programações de Transporte* e suas *Cartas*.

Na Unidade de Documentação da SR-2 foram localizados os *Planos de Transporte* correspondentes aos anos de 1976 a 1986 e de 1988 a 1992, ou seja, do período proposto para análise, apenas cinco anos não contam com o subsídio de tal documentação. Todavia, para praticamente todos os anos faltosos, pode-se contar com outras fontes que indicam, parcial ou totalmente, os trens em circulação. Assim, para 1987, relevante por tratar-se do ano da desativação do sistema suburbano de Betim, dispôs-se de ampla documentação oriunda da CBTU, que propiciou o conhecimento do processo de supressão desse sistema. 1994 é contemplado com um ofício do Setor de Comunicação Social da RFFSA/SR-2, que informa a oferta de suburbanos<sup>1</sup>, mantida sem alterações até a completa extinção desta modalidade de transporte de passageiros, em 1996.

Os *Planos de Transporte* que eventualmente apresentam-se com a denominação *Programações de Transporte* contém, para boa parte do período analisado, os documentos *Horários de Trens de Passageiros*, que por sua vez, incluem o *Horário de Trens do Interior*. Os trens de subúrbio programados eram discriminados juntamente com os trens de passageiros do interior. Estes *Planos*, previamente elaborados, visavam à definição e organização do tráfego de trens, sendo preparados com antecedência, variável de ano para ano. Como fontes principais para identificar cada trem de subúrbio - trecho percorrido, horário, tempo de percurso e de parada, etc. - mostram-se suficientemente completos, por discriminarem detalhadamente todas as informações sobre cada trem e permitirem, no seu conjunto, compor a evolução/involução (oferta) de cada sistema de trens.

---

<sup>1</sup> Para o ano de 1994, dispõe-se também de DINIZ, 4h da manhã, Zé Marmita pega o trem. *Estado de Minas*. Belo Horizonte: 10 abr. 1994, Cidades, p. 38., matéria abrangente e sensível que contemplou o cotidiano nos subúrbios de Rio Acima.

Todavia, dada a peculiaridade fundamental de ser o *Plano* uma previsão dos serviços, o recurso à técnica de cruzamento de fontes mostrou-se potencialmente rico e necessário. Alterações decorrentes de acontecimentos impossíveis de serem previstos, mas de fato registrados ao longo do ano - enchentes do Ribeirão Arrudas ou do Rio das Velhas, quedas de barreira provocadas pelas chuvas que causavam obstrução na via permanente, a imobilização do material rodante ocasionado por avarias ou acidentes, reparos nas linhas que exigissem a interrupção do tráfego, obras infra-estruturais executadas pelos Municípios, Estados ou pela União em trechos de confluência da ferrovia com a estrutura viária rodoviária, etc. - ou fatos já previstos mas ocorridos durante o correr do ano, como o fechamento temporário ou definitivo de alguma estação ou o cancelamento provisório ou irreversível de alguma parada para a execução de obras, para atender solicitações das comunidades e mesmo para satisfazer às necessidades operacionais da Superintendência Regional Belo Horizonte - determinaram alterações na circulação dos trens.

Localizar fontes complementares que dessem conta desse cotidiano de duas décadas, mostrou-se, obviamente, inviável. Contudo, vestígios dessa documentação foram passíveis de localização, mostrando-se de especial relevância a correspondência diária do Superintendente Regional da SR-2, arquivada como *Cartas da SR-2*. Sua relevância explica-se por retratar o dia-a-dia dos subúrbios e das operações ferroviárias em seus trechos de circulação. Informações sobre os recorrentes pedidos de ampliação dos serviços dos suburbanos, sobre os problemas decorrentes das dezenas de passagens de nível na RMBH, sobre as iniciativas da Superintendência para minimizar os problemas relativos ao transporte de passageiros, dentre outras, foram fartamente oferecidas pelas *Cartas*. Ademais, foi possível localizar, dentre tais fontes, atas de reunião, contratos e/ou suas minutas que atestam as relações da RFFSA/SR-2 com outras instituições, mostrando-se significativos para este estudo os infrutíferos entendimentos com a FIAT para a prestação de serviços de transporte de operários e a minuta do acordo celebrado com a empresa Fábrica de Motores do Brasil - FMB<sup>2</sup>, que resultou na criação dos trens suburbanos para os seus funcionários; igualmente pertinente, a rescisão do referido contrato foi identificada dentre tal documentação. Enfim, as *Cartas* complementam os *Planos*: se estes

---

<sup>2</sup> A FMB é subordinada ao grupo FIAT da cidade italiana de Turim e não, à FIAT brasileira, de Betim.

informam quem eram os “sujeitos históricos” - os trens de subúrbio - aquelas relatam muitos acontecimentos relacionados com a sua história. Lamentavelmente, tais fontes restringem-se ao período de 1976 a 1985.

O confronto de informações mostrou-se produtivo também para a verificação de informações constantes nos *Planos de Transporte*, no que se refere à composição dos suburbanos. Os Planos atestavam a introdução dos carros de aço inoxidável, primeiramente nas composições do sistema de trens de subúrbio Belo Horizonte - Betim. O recurso a fontes complementares como as *Resenhas* e *Noticiários* semanais/mensais da RFFSA e da SR-2, comprovam a introdução de tais carros no sistema de subúrbios Belo Horizonte - Rio Acima no ano de 1978 e, posteriormente, no ano de 1979, sua adoção nos suburbanos que cobriam o trecho de Betim. Também, neste caso, evidencia-se a supremacia e a confiabilidade da informação produzida a *posteriori*, dando conta do fato acontecido.

Não obstante tais escorregões na confiabilidade dos documentos considerados prioritários para a pesquisa, há que se considerar que, elaborados anualmente, os *Planos*, ao determinarem os trens que seriam postos em circulação - estabelecendo-lhes horário, percurso, paradas, etc. - levavam em conta a avaliação do tráfego do ano imediatamente anterior. Não há porque não conceder-lhes crédito uma vez que não são meras cópias dos *Planos* dos anos imediatamente anteriores. Equívocos como o do destino inicial dos novos carros de aço justificam-se pela dependência da chegada à

Regional de tal material e de avaliações processuais de sua melhor utilização. Uma vez que informações contidas nestes documentos foram passíveis de confirmação pela técnica de cruzamento de fontes e que o essencial sobre os diferentes sistemas e trens suburbanos encontra-se neles contemplado, justifica-se sua posição superior na hierarquia dos documentos considerados.

O recurso aos periódicos sabarenses - dos anos finais do século XIX e iniciais do XX e da primeira metade da década de 1940 - para a construção de parcela significativa da dissertação, referente à Estrada de Ferro Central do Brasil e aos trens suburbanos especificamente, explica-se pela acessibilidade encontrada, facilitada pelas relações pessoais e familiares existentes. Sendo Sabará a primeira cidade a beneficiar-se dos

serviços dos trens de subúrbio para os deslocamentos até a capital mineira e a última a ver-se deles privada - juntamente com Raposos e Rio Acima - e o fato desta cidade ter acolhido uma das residências ferroviárias mais importantes da EFCB e depois da RFFSA, retratar pensamentos e sentimentos de sua população, colhidos nesses jornais, dá em boa medida a dimensão do espaço ocupado pela ferrovia e pelos trens no imaginário social desses munícipes. A existência de uma coluna intitulada “Subúrbio das Dez” no periódico sabarense *Kaquende*, publicado nos anos quarenta, é emblemática para a percepção do papel destes trens no cotidiano da população em épocas anteriores à criação da SR-2, e mesmo, da RFFSA. Poesias, anedotas, relatos, reclamações, elogios e mesmo anúncios comerciais encontrados nestes jornais dispensam atenções à ferrovia e ao transporte suburbano, colaborando na construção dessa história composta por muitas memórias, quer individuais, quer coletivas.

Grande parte das fotografias apresentadas foram produzidas para esta dissertação, sendo portanto, relativamente recentes. Todos os trechos em que circularam os suburbanos em questão tiveram seus equipamentos - estações, paradas, residências ferroviárias - registrados de 1994 a 2001 e algumas destas imagens são utilizadas para melhor dimensionar as considerações tratadas. Porém, há várias preciosidades que enriquecem esta história e que, por si mesmas, transmitem mensagens que em muito superam as limitações da escrita. É o caso da evolução/involução da estação de Honório Bicalho, no trecho de circulação dos suburbanos de Rio Acima; pelas fotografias de 1908, 1994 e 1999 infere-se a história do transporte ferroviário de passageiros na RMBH.<sup>3</sup> Também, imagens de estações já desaparecidas, substituídas ou não por novos edifícios - Ferrugem, Sabará, General Carneiro, Estação de Minas - retratam com exatidão épocas passadas, permitindo o conhecimento de uma outra realidade, deslocada no tempo e transmutada em um espaço conhecido, mas virgem de muitas marcas que lhe conferem reconhecimento na atualidade.

Grata surpresa desta pesquisa foi a identificação do primeiro alicerce de casa de moradia levantado pela Comissão Construtora de Belo Horizonte: o da residência do

---

<sup>3</sup> Apesar da circulação dos suburbanos da EFCB iniciar-se em 1909, compreendendo apenas o trecho entre Sabará e Belo Horizonte, a imagem que retrata a movimentação da estação de Honório Bicalho em 1908, se não corresponde ao frenesi dos subúrbios, evidencia a movimentação típica das estações à época, pois trens cargueiros e de passageiros de longo e médio percursos tinham paradas programadas no local.

agente da Estação do Entroncamento ou Estação de General Carneiro, do Ramal Férreo de Belo Horizonte (PENNA, 1997: 37). Confrontando a imagem deste imóvel que integra a obra de Abílio Barreto, *Belo Horizonte: Memória Histórica e Descritiva - História Média* (1996: 364) com fotografias recentes realizadas para esta pesquisa e com o referido local, foi possível a confirmação de que trata-se do mesmo imóvel, recentemente restaurado e em ótimo estado de conservação. Situado no bairro de General Carneiro, no município de Sabará, sua relevância histórica era desconhecida pela Secretaria Municipal de Esporte, Lazer, Cultura e Turismo da referida cidade. Comunicado sobre a oportuna “descoberta”, aquele órgão municipal prepara-se para dar-lhe finalidade social diversa da que atualmente apresenta, desalojando um Posto da Polícia Militar ali instalado para nele abrigar uma biblioteca pública.

À oralidade recorreu-se com vistas a suprir, complementar e confirmar dados obtidos por via documental escrita. A constituição de documentação oral, através da realização de entrevistas temáticas com dois ferroviários que utilizaram-se dos suburbanos como usuários e que exerceram suas atividades funcionais direta ou indiretamente ligadas ao transporte ferroviário suburbano na Grande BH - um engenheiro ferroviário e um

maquinista - favoreceu o afloramento de sutilezas que somente a mais viva humanização confere às fontes. As memórias do engenheiro Nominato Magalhães Guimarães, revestidas de um caráter panorâmico e técnico quanto ao transporte ferroviário na RMBH, associadas aos depoimentos do maquinista José Miguel Ferreira,

condutor de subúrbios e íntimo de seus quotidianos - quer operacionais, quer sociais - aproximam-se de uma relativa completude - guardadas as devidas ressalvas, quantitativas e qualitativas - da vivência profissional ferroviária na prestação desses serviços de transporte de passageiros.

A metodologia quantitativa assumiu maior expressão para a composição do perfil dos usuários dos suburbanos da SR-2, na Grande BH, e para a avaliação da qualidade dos serviços desses trens, sendo utilizados dados provenientes de pesquisas realizadas por instituições gestoras do transporte coletivo na RMBH.

O encadeamento dos capítulos da dissertação orientou-se pela eleição de um enfoque com características dedutivas e estruturalistas que aproxima, contínua e progressivamente, o objeto de estudo contextualizando-o, inicialmente, no âmbito global das reflexões de caráter filosófico para, a partir de então, estreitar o foco sócio-histórico, em suas dimensões temporal e espacial. Ao final, pretende-se o estabelecimento de elos entre o objeto tratado e o campo das idéias que o precedeu e norteou-lhe a abordagem.

O capítulo 1, CIDADANIA, TRANSPORTE E FERROVIA, trata da pertinência e da necessidade de defesa do direito ao transporte sob a ótica do Direito Filosófico e da Filosofia das Ciências Políticas, face aos movimentos de ampliação de bens e de sujeitos de direito a serem assegurados por vias constitucionais no mundo contemporâneo. Aproximando T. H. Marshall, *Cidadania, classe social e status* (1967) e Norberto Bobbio, *A Era dos Direitos* (1992), busca-se fundamentos para o tratamento da cidadania no tocante ao direito ao transporte, atualizando-se a discussão com o recurso à atual *Constituição da República Federativa do Brasil* (2001). Pondera-se as vantagens da ferrovia na satisfação das urgências do transporte de massas em regiões de aglomeração urbana e metropolitana, relacionando tais reflexões com a efetividade da cidadania. Tais considerações têm a finalidade de balizar as reflexões e os relatos dos próximos capítulos, propiciando a percepção das diversas dimensões do significado dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 para a população da RMBH.

O capítulo 2, SÍNTESE HISTÓRICA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, através da periodização proposta para essa história favorece a identificação das permanências e discontinuidades das diretrizes e das políticas ferroviárias nacionais, assim como permite divisar suas implicações sobre o objeto de pesquisa eleito, os trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na Grande BH, alguns tão antigos que figuram como parte dessa história totalizante que abarca cerca de um século e meio.

O capítulo 3, FERROVIAS DA REGIÃO DE BELO HORIZONTE resgata a história das ferrovias que serviram à capital mineira e adjacências e participaram de seu desenvolvimento. Acompanhando as transformações institucionais e operacionais pelas quais passaram a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Rede Mineira de Viação e valorizando a trajetória de tais ferrovias no contexto histórico, espacial e social



proposto para análise, chega-se a um panorama das condições dos serviços prestados pela RFFSA/SR-2 no transporte suburbano de passageiros na RMBH, visto serem três dos quatro sistemas de subúrbios enfocados herdados destas antigas ferrovias.

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. merece um capítulo a parte por ser o marco macro-institucional que abrigou a Superintendência Regional Belo Horizonte, órgão gestor dos trens de subúrbio em questão. Suas diretrizes para a política de transportes ferroviários, suas competências, seus projetos e problemas estabeleceram os limites de ação da SR-2, nos quais circunscreveu-se a operação dos trens suburbanos.

O capítulo 5, O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE, apresenta um breve histórico da institucionalização da Grande BH, como resposta às necessidades políticas e administrativas de uma realidade que transpunha os contornos urbanos. Situa-se rapidamente a relação do transporte coletivo - rodoviário e ferroviário - no âmbito da gestão metropolitana e trata-se da inter-relação ferrovia/metrópole, em seus processos de expansão, dando-se ênfase às especificidades da ferrovia e de seu tráfego - cargueiro e de passageiros - nesse espaço metropolitano.

A contextualização dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 adensa-se no capítulo 6, TRANSPORTE FERROVIÁRIO SUBURBANO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE, no qual busca-se identificar particularidades desses serviços. Além da aproximação de uma definição de trem de subúrbio, trabalha-se a idéia de que os suburbanos da RFFSA/SR-2 simbolizaram, inicialmente, uma nova concepção de transporte de massas por ferrovia, necessária e adequada aos imperativos da realidade sócio-histórica da segunda metade da década de 1970, momento de enfrentamento das conseqüências da explosão populacional da metrópole e da crise mundial de combustíveis.

Esclarecimento metodológico faz-se mister para os procedimentos que fundamentaram a abordagem dada à característica do período de instalação da RFFSA/SR-2, que engendrou uma nova concepção de transportes de passageiros: o de massas. Privilegiou-se a institucionalização da RMBH como evidência para o

processo de metropolização que acompanhou o de industrialização iniciado e intensificado a partir da década de 1950 e que encontrou na formação de um aglomerado metropolitano a sua maior expressão. O crescimento demográfico, econômico e físico-espacial desse espaço conurbado foi, efetivamente, confirmado pela institucionalização da Grande BH que não só veio a corroborá-lo como, teoricamente, oportunizar meios para o enfrentamento dos problemas dele decorrentes. Este pressuposto de análise, acredita-se, encontra sustentação nos estudos promovidos pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - PLAMBEL, *Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A estrutura urbana da RMBH* (1986); e pela Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU, *Apreciação dos Projetos da Região Metropolitana de Belo Horizonte* (1979).

Nesse capítulo elege-se como símbolos dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 os carros de passageiros de aço carbono, adotados em função de sua maior capacidade de transporte. Melhorias dos serviços de trens de subúrbio e históricos e novos problemas operacionais enfrentados pela Superintendência Regional Belo Horizonte, da RFFSA, são mencionados, antecipando aspectos próprios da história de cada sistema de trens de subúrbio analisado. Um perfil dos usuários de subúrbios é traçado com base, principalmente, em pesquisas realizadas por órgãos gestores do transporte na RMBH, corroborando a hipótese da especificidade do transporte dos subúrbios da SR-2, também em função da clientela, prioritariamente, de baixa renda. Avaliações qualitativas sobre esses serviços de transporte também são analisadas e corroboram as considerações sobre os usuários e sobre o alcance social dos subúrbios. Encerrando o capítulo, são estabelecidas associações entre os dois tipos de transporte sobre trilhos do período - trens de subúrbio e metrô de superfície - para a inferência da ambigüidade de suas naturezas, simultaneamente, complementares e opostas.

O capítulo 7, TRENDS DE SUBÚRBIO DA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL BELO HORIZONTE DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A., aborda especificamente cada um dos quatro sistemas de suburbanos analisados. Inicialmente são apresentados os Trens de Subúrbio Horto Florestal - Barreiro, os únicos da RFFSA/SR-2 de caráter eminentemente urbano, pois limitados ao perímetro urbano da capital. Em seguida, trata-se do sistema de Trens de subúrbio exclusivos para a

empresa do Grupo FIAT, a Fábrica de Motores do Brasil. Experiência única na SR-2, estes suburbanos atenderam ao transporte de operários da indústria, fruto de um contrato historicamente justificado e rescindido, respectivamente, pela aproximação e posterior distanciamento dos interesses ferroviários e industriais.

A ordem de apresentação dos sistemas suburbanos reservou aos dois últimos - Trens de subúrbio para Betim e para Rio Acima - o fechamento do capítulo, por serem os trens mais expressivos em relação ao tempo de circulação, ao número de passageiros transportados, de comunidades atendidas e à distância percorrida. Estes dois sistemas de suburbanos, indubitavelmente, encarnaram mais nitidamente a concepção de transporte de massas da SR-2. Ademais, dada a disponibilidade de ampla documentação, o impacto da supressão destes dois sistemas pode ser melhor analisado, estando parte destas ponderações no item 8, CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Nesta seção, além do sintético resgate de aspectos relevantes tratados em cada capítulo, busca-se a retomada da história social dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na Grande BH, segundo a perspectiva da extensão e da efetividade da cidadania. Dado o não reconhecimento constitucional do direito ao transporte, parte-se para uma apreciação da relação da trajetória dos trens com o direito - de fato, pois constitucionalizado e regulamentado em lei - dos consumidores dos serviços da RFFSA/SR-2, no caso, dos ex-usuários de trens de subúrbio.

A seção 10, ANEXOS, divide-se em: *Apresentação dos entrevistados* (10.1) que traz um síntese biográfica desses ferroviários - relevante para a apreciação de suas qualificações e pertinência como testemunhas da história dos suburbanos da SR-2 na RMBH - e breves informações sobre a realização das entrevistas; *Glossário de termos ferroviários* (10.2), que faculta o esclarecimento relativo a alguma palavra ou expressão do jargão ferroviário que suscite dúvidas para o entendimento do texto; *Conhecendo a programação de um trem de subúrbio da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S. A.* (10.3), no qual apresenta-se e explica-se um documento programático de trem suburbano, encontrado em um dos *Planos de Transporte* da referida instituição; e *Modelos de bilhetes de viagem dos trens de subúrbio da RFFSA-SR-2* (10.4).

## CAPÍTULO 1

### CIDADANIA, TRANSPORTE E FERROVIA

*“ El hombre no tiene derechos, sino necesidades; el derecho es un concepto filosófico, la necesidad un concepto científico” (CARREL, Alexis)<sup>4</sup>*

Ponderar sobre a efetividade dos direitos sociais, no Brasil, exige a consideração da relação entre o papel desempenhado pelo transporte e as urgências próprias da sociedade no tocante à satisfação de seus direitos sociais - constitucionalmente reconhecidos - ao trabalho, à educação, à saúde, à proteção à maternidade e à infância e outros.

---

<sup>4</sup> Citado por MANERO, 1958; 662.

Considerando-se que a complexidade da vida hodierna torna imperativos os deslocamentos populacionais em espaços crescentemente ampliados, o direito ao transporte - não constitucionalizado, portanto uma mera aspiração - é percebido e tratado como condição para se assegurar a cidadania plena. Historicizar os direitos de cidadania, perpassando pelos seus processos de universalização e de multiplicação, faculta a fundamentação de que novos direitos e novos sujeitos de direito surgem à medida em que as transformações tecnológicas e sócio-culturais geram a emergência e a iminência de novas precisões, como a do transporte coletivo. Elevá-lo de simples serviço essencial à categoria dos direitos sociais permite a ampliação dos recursos ao alcance dos cidadãos para o atendimento ao largo leque de suas necessidades, quer de natureza social, quer civil ou política.

Situar adequadamente a ferrovia como meio de transporte terrestre de baixo custo social, através da percepção de suas conseqüências face a externalidades como impacto sobre meio ambiente, ocupação viária, capacidade de transporte, consumo de combustível e outras, é o ponto de partida para o reconhecimento de sua supremacia sobre o modal rodoviário no atendimento às necessidades de serviços de transporte coletivo nas regiões urbanas e metropolitanas.

Tais reflexões têm por finalidade oferecer um parâmetro em relação ao qual buscar-se-á construir a história dos trens de subúrbio da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S. A. que circularam na Grande BH, no período de 1976 a 1996. Dada a especificidade desses trens suburbanos, no referido limite temporal, caracterizado pelo atendimento predominantemente às classes populares, este estudo vincula tais serviços de transporte coletivo à idéia da dimensão social da cidadania.

## 1.1 Direitos de cidadania e transporte

*“ No hay ventaja alguna em que las leyes escritas sean inmutables; es imposible que todos los detalles tengan una exacta precisión ” (ARISTÓTELES)<sup>5</sup>*

---

<sup>5</sup> Citado por MANERO, 1958; 528.

Em sua clássica tipologia dos direitos de cidadania, T. H. Marshall define, identifica e classifica os direitos de cidadania - direitos civis, políticos e sociais - contextualizando suas respectivas conquistas no mundo ocidental moderno. Ao identificar e classificar tais direitos, aponta como civis aqueles que asseguram a liberdade individual, dentre os quais destaca, primeiramente, o *direito de ir e vir* (1967:63). Não parece casual tal ordenamento, visto que, muitas vezes, da liberdade de deslocar-se pode depender a garantia dos demais direitos por ele apontados, sejam civis, políticos ou sociais. Dessa forma, o transporte coletivo, potencialmente ligado à natureza civil da cidadania ou das liberdades do indivíduo, insere-se, de forma intrínseca, no contexto social dos elementos que integram esta noção de *status* conferidora de igualdade de direitos e de obrigações para os membros da sociedade que dela gozam.

A universalização dos direitos humanos verificada a partir da Segunda Grande Guerra - criticamente aceita mais como teórica do que prática - fez-se acompanhar de outra tendência que marca a evolução dos direitos de cidadania: a da sua proliferação. Tecendo tais reflexões, Norberto Bobbio esclarece que em tríplice sentido deu-se a multiplicação dos direitos do homem: a) novos bens passaram a ser tutelados; b) a titularidade dos direitos estendeu-se a sujeitos diversos do homem; c) o detentor dos direitos passou a não ser mais considerado de forma abstrata e genérica - o homem - mas segundo as especificidades de seu ser social - criança, velho, doente, etc. (1992: 68). O reconhecimento de novos direitos e de novos titulares de direitos é intimamente marcado pela historicidade, pois são os mesmos decorrentes das exigências afloradas diante de novas carências, em contextos históricos e sociais definidos; ou seja, novos direitos e sujeitos de direito são determinados pelas expectativas de satisfação de novas exigências - definidas, reconhecidas, constitucionalizadas - oriundas de mudanças sociais e tecnológicas historicamente determinadas.

A atual Constituição Brasileira, ao tratar *Dos Direitos e Garantias Fundamentais* (Título II), determina, no Artigo 6º do Capítulo II, *Dos Direitos Sociais*: Art. 6º “São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição” (BRASIL. Constituição. 2001: 12). A

pretensão de proteção relativa à necessidade individual e social de transporte não é direito reconhecido pela Carta Constitucional; todavia, é inegável que da garantia dessa necessidade decorre a efetiva realização de outros direitos. Ainda que não um direito de fato, a admissão parcial da necessidade de proteção ao transporte para o exercício da cidadania pode ser exemplificada pelas políticas - de âmbito nacional, estadual, regional ou local - de subsídio ao transporte - quer dos combustíveis, quer através dos vales-transporte - e pela gratuidade dos transportes coletivos para alguns sujeitos sociais eleitos como merecedores de proteção por suas especificidades: idosos e deficientes físicos e, eventualmente, menores estudantes e doentes crônicos.

Entendendo os direitos sociais como aqueles que visam ao *"mínimo de bem-estar econômico e segurança, ao direito de participar, por completo na herança social e levar a vida de um ser civilizado de acordo com os padrões que prevalecem na sociedade"* (MARSHALL: 1967, 63), o direito ao transporte - entendido apenas como *exigência* ou *pretensão* de legítimas garantias futuras, uma vez que tal direito, não sendo reconhecido, não estando em vigência, e não tendo obrigações correlatas, não pode ser garantido com o respaldo de legislação e do recurso às autoridades - assume o papel de "ponte" ou meio para a efetivação dos direitos sociais, principalmente, para dois sabidamente fundamentais para o indivíduo e para a sociedade: o direito ao trabalho e o direito à educação. Em conformidade com a prevalência destes direitos e com a relevância de tais necessidades sociais, as pesquisas indicativas das motivações para o uso dos diferentes modais de transporte coletivo apenas corroboram as certezas generalizadas pelo senso comum: as causas prioritárias para os deslocamentos populacionais hodiernos residem no trabalho e na educação.

Historicamente construídos como sustentáculos para a formação das nações modernas e para a reprodução do capitalismo, os direitos à educação e ao trabalho, pela primazia ocupada na sobrevivência e na possibilidade de prosperidade e de dignidade do cidadão, assumiram papéis-chaves na pauta de reivindicações das sociedades contemporâneas. O direito ao trabalho, nascido do aspecto civil da cidadania, pois da liberdade de escolha<sup>6</sup> e da liberdade de firmar contratos de trabalho de irrefutável validade (BENDIX: 1996; 115), não é hoje discutido apenas sob este prisma. Em

---

<sup>6</sup> Assegurado como direito fundamental individual e coletivo pela atual Constituição, em seus Artigo 5º, inciso XIII (BRASIL. Constituição. 2001: 6).

pauta, hoje, já assegurada a liberdade e mesmo a supremacia do mercado, estão seus aspectos qualitativos - mediante a crescente exigência quanto à especialização e à qualificação - e sobretudo os quantitativos, visto os elevados níveis de desemprego que forjaram a idéia de “desemprego estrutural”. Sua eleição a direito social assegurado em carta constitucional justifica-se, portanto, pela imperativa obrigatoriedade de uma ação positiva do Estado em defesa dos trabalhadores.

Parte desse contexto, o direito social à educação é o caminho efetivo para o “*dever de auto-aperfeiçoamento e de autocivilização*” (MARSHALL: 1967, 74), sendo portanto, uma obrigação individual e social, o que confere à relação educação - cidadania uma ambigüidade ímpar, pois que direito e dever sociais, simultaneamente, a primeira da segunda<sup>7</sup>.

Atentando-se para a relação de interdependência inerente aos direitos sociais, é evidente a percepção de que “*enquanto um grande contingente da população é desprovido de educação básica, o acesso às facilidades educacionais aparece como uma precondição sem a qual outros direitos legais permanecem inacessíveis ao analfabeto*” (BENDIX: 1996: 122). Análoga relação de dependência, e mesmo de causalidade, entre os dois direitos sociais de cidadania aqui considerados - educação e trabalho - é claramente apontada por Marshall quando conclui que “*por intermédio da educação em suas relações com a estrutura ocupacional, a cidadania opera como um instrumento de estratificação social*” (1967:102). Sobre esta estratificação e conseqüente desigualdade social podem os transportes coletivos atuar pois devido à presença ou ausência de meios de deslocamentos acessíveis e adequados, parcelas da população tendem a gozar ou a privarem-se da possibilidade de se educarem e de obter uma ocupação que lhes assegure o bem-estar sócio-econômico.

Importa, por conseguinte, ressaltar que no estabelecimento de uma relação de causalidade, de anterioridade, de dependência entre os direitos sociais, aquele que nem

---

<sup>7</sup> No caso brasileiro, compulsória e gratuita é a educação em nível fundamental, sendo progressiva sua universalização em nível médio. Artigos 205 e 208 da Constituição da República Federativa do Brasil (2001: 124).



mesmo goza de tal estatuto, não passando sequer de uma *aspiração a direito*, em muitos contextos pode assumir a primazia nesta cadeia determinista, pois o acesso ou não aos meios de transporte - dicotomia também relativa à qualidade dos mesmos - pode configurar uma condição constante para o acesso ou não à educação e ao trabalho. Relativizando-se a colocação de Heisenberg - a fim de minimizar a ótica do debate sobre a natureza e a aproximação possível entre ciências naturais e ciências sociais/humanas - em prol da profundidade da percepção, há que se ter em conta *que “há leis [naturais] fixas que determinam rigorosamente o estado futuro de um sistema segundo o estado atual”*.<sup>8</sup> Tendo-se em conta as potencialidades da educação quanto às possibilidades futuras de trabalho e a relação entre o trabalho e o bem-estar sócio-econômico, percebe-se o papel do transporte como interveniente na transformação das estruturas sociais.

Valoriza-se, pois, o papel de agente transformador dos transportes no efetivo exercício da cidadania social, tendo em vista sua centralidade no mundo de espaços e de relações sociais continuamente ampliados dos aglomerados urbanos e metropolitanos. Responsável pela mobilização da força de trabalho, essencial no processo de preparação dessa mão-de-obra e no desenvolvimento do indivíduo e da sociedade em suas mais diversas áreas, pode ser o transporte, reconhecido de fato como direito e observadas suas correlatas obrigações, o ponto inicial para as mudanças necessárias à remoção de alguns obstáculos que impedem os movimentos de universalização e de multiplicação dos direitos de cidadania.

Retoma-se o princípio da mutabilidade histórica da cidadania que lhe confere características de amplitude, abertura, plasticidade e multiplicidade, ao absorver e espelhar o movimento espacial e temporal das sociedades. Das liberdades fundamentais aos direitos sociais e ambientais, da consideração do homem abstrato às variantes específicas do sujeito humano enquanto ser social, dos sujeitos coletivos até mesmo aos não humanos a cidadania é filha do tempo, ainda que seus fundamentos transcendam a cronologia histórica, pois perenes, já que inerentes à natureza humana e social, ambas vivazes da dicotomia direitos/obrigações. E é esse dinamismo que

---

<sup>8</sup> HEISENBERG. A Natureza na Física Contemporânea. Idées, Galimard. p. 41., citado por RUSS, Jacqueline. *Dicionário de Filosofia*. São Paulo: Scipione, 1994. p.33.

autoriza reflexões impostas pelas mudanças sociais que imprimem novos ritmos às urgências quotidianas.

Logo, pensar a aspiração de proteção à necessidade vital de transporte para a sociedade atual - e nesse contexto, privilegiar o modal ferroviário na satisfação de tal precisão com base na análise de desempenho de seu custo social, apresentada na seqüência destas reflexões - não é meramente pleitear reconhecimento para um *novo direito* ou um direito futuro; é repensar a possibilidade de assegurar a efetividade de direitos consensualmente já reconhecidos, dada a primazia dos transportes como condição para afiançá-los. “*O problema fundamental dos direitos do homem, hoje, não é tanto o de justificá-los, mas o de protegê-los*” (BOBBIO:1992; 24). Portanto, justificar esta relevância e forjar a consciência do transporte (coletivo) como desdobramento necessário da liberdade fundamental de ir e vir e de uma gama de direitos sociais e ambientais pode implicar na sua correlata admissão como justa exigência a ser respaldada pela via constitucional e por códigos jurídicos e na observância das obrigações destes derivadas.

Ampliar a relação de bens merecedores de tutela pelo Estado, reconhecendo-se novos direitos sociais, implica num processo que exige - além da justa constatação da relevância do bem para a sobrevivência, a dignidade e o bem-estar do cidadão e da coletividade - ações políticas em prol desta expansão, já que, em última análise, é o resultado político das forças sociais que engendra as mudanças que afetam as competências do poder público frente à sociedade. Semelhante processo observa-se, também, no caso da extensão da titularidade dos direitos sociais a novos sujeitos de direito.

Tratando do tema da proliferação dos direitos sociais, Norberto Bobbio apresenta alguns sujeitos diversos do homem que lograram reconhecimento como detentores de direito: a família, as minorias étnicas e religiosas, a humanidade como um todo (inclusive os pósteros), a natureza e os animais; assim como identifica os diferentes *status* dos sujeitos que alcançaram proteção devido às “... *suas diversas maneiras de ser em sociedade, como criança, velho, doente, etc.*” (1992; 68), “*com base em diferentes critérios de diferenciação (o sexo, a idade, as condições físicas), cada um dos quais revela diferenças específicas, que não permitem igual tratamento e igual*

*proteção*” (1992; 69). Acompanhando a história dos direitos, Bobbio pondera que a inclusão de novos sujeitos - diversos do homem ou humanos diferenciados - apóia-se em critérios específicos, sejam biológicos, sociais, ligados à sobrevivência da humanidade, das diferentes espécies vivas e do planeta de modo geral. Contudo, referências específicas à necessidade de proteção aos sujeitos desfavorecidos, segundo o critério social da riqueza não são mencionadas<sup>9</sup>. Fundamentalmente, os direitos sociais distinguem-se dos direitos de liberdade por não se sustentarem na não discriminação ou igualdade que caracterizam os segundos. “... *Na atribuição dos direitos sociais, não se podem deixar de levar em conta as diferenças específicas, que são relevantes para distinguir um indivíduo de outro, ou melhor, um grupo de indivíduos de outro grupo*” (BOBBIO: 1992. 71).

Paradoxalmente, os direitos sociais, baseados na desigualdade social, exigem a identificação dos sujeitos merecedores de especial proteção por não disporem das condições mínimas, elementares ou normais que lhes permitam almejar, em igualdade de oportunidades, a satisfação de suas necessidades. A afirmação da desigualdade social é, pois, o ponto de partida para o estabelecimento da igualdade de direitos no campo social.

No Artigo 1º da Constituição Brasileira, juntamente com a *dignidade da pessoa humana*, de que é indissociável, a cidadania é indicada como fundamento da República. O Artigo 2º, tratando dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, evidencia princípios de cidadania: “ *I - construir uma sociedade livre, justa e solidária; III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação*” (2001; 3). A referência a estes artigos constitucionais justifica-se pela incongruência de uma retórica universalista dissociada dos reais reconhecimento, definição e atribuição de direitos àqueles cidadãos excluídos de qualquer espécie de proteção, apesar de seu estado de pobreza demandar amparos especiais nas mais diversas áreas sociais. Às classes populares, o mero reconhecimento de liberdades fundamentais (civis), dissociado de

---

<sup>9</sup> O sexto artigo constitucional, definindo os direitos sociais, de forma vaga, indica o direito de assistência aos *desamparados* (2001; 12). Sem a devida clareza que a especificação do termo exige,

serviços sociais - públicos e de qualidade - revela o engodo da cidadania civil desligada de seus elementos sociais, assim como atesta a inadequada imposição política destas camadas sociais para fazer valer seus interesses.

A desigualdade social pode ser percebida como continuamente expressa e reproduzida pela conformação do sistema de transportes. Resulta interessante a análise de Marshall sobre os direitos sociais, na qual reconhece que os padrões prevalecentes na sociedade tornam-se parâmetros para aferir o tipo de vida do ser civilizado, ou seja, do cidadão (1967: 64). Pode-se inferir que a intensificação da apropriação diferencial da riqueza - cada vez mais polarizada visto concentrar a riqueza no topo da pirâmide social e ampliar rápida e crescentemente a base dessa escala de distribuição - rebaixa o padrão dos serviços sociais, uma vez que predominando numericamente os desfavorecidos, nivela-se “por baixo” o conceito de bem-estar social e de padrão de vida básico. Assim entendido, o descaso generalizado com a qualidade dos serviços públicos harmoniza-se mais com o princípio da desigualdade de classes do que com o da igualdade de direitos.

Nessa lógica excludente, os serviços de transporte coletivo inserem-se num círculo vicioso que expressa e fomenta o processo de privação, reduzindo as possibilidades de uma cidadania igualitária. Em geral, quando se verifica uma ampliação qualitativa e quantitativa desses serviços, as razões que a determinaram não ferem os princípios da diferenciação social; antes, asseguram-nos ao reduzir o risco de tensões sociais que viriam a comprometer a sobrevivência do modelo social que concebe o sistema de transporte vigente.

A inexistência ou desativação de determinado sistema de transporte de passageiros permite o entendimento do grau de civilização da população espacialmente correspondente - necessariamente, não apenas dos usuários, mas de todo o conjunto da sociedade - sob a perspectiva de uma cidadania limitada e redutora das potencialidades individuais e coletivas. O padrão então prevalecente - o da não oferta de serviços de transporte coletivo - torna-se definidor da concepção e da abrangência da respectiva cidadania: todos os cidadãos vêem-se igualmente privados do meio de

---

interpretações dúbias e isentas das respectivas obrigações legais resultam no desamparo das populações carentes de serviços sociais das mais diversas naturezas.

transporte, mas tal privação afeta, na prática, os usuários de baixa renda que dele dependem exclusivamente. Assim, se o padrão é uma não-política de transporte coletivo, a cidadania é automaticamente reduzida pela negação de proteção deste bem (serviço) necessário e pelo não reconhecimento de direitos aos sujeitos sociais que dele carecem.

## 1.2 Cidadania e custo social dos meios de transporte

A estreita relação entre políticas, programas e projetos de transporte e os princípios de cidadania faz-se perceptível através da análise conjunta de seus sentidos econômico e social. Cada modal de transporte assume um papel específico no sistema de transporte que, em seu conjunto, reflete e influencia a dinâmica social. A escolha de modais de transporte adequados aos interesses e necessidades de cada sociedade exige a observação racional e criteriosa dos custos e benefícios de cada modalidade de transporte, assim como de sua efetividade no atendimento aos referidos interesses e necessidades.

Limitando estas considerações apenas aos modais de transporte terrestre - comumente privilegiados em áreas de aglomeração urbana e metropolitana - parte-se da identificação de alguns de seus custos indiretos ou externalidades que integram o *custo social* e que permitem a idéia de seu *sentido social*. Essas externalidades mostram-se indispensáveis à análise custo-benefício que, afora os custos de natureza econômica - de implantação, manutenção e operação - deve inclui-los, uma vez que é com o *custo global* - econômico e social - que arcam as sociedades.

O custo social dos modais de transporte requer, portanto a ponderação das conseqüências de externalidades como a contaminação ambiental, os acidentes, os congestionamentos de trânsito, a ocupação do solo, o ruído, a deterioração da estrutura viária, os subsídios do combustível e as implicações sobre a qualidade de vida das gerações presentes e futuras (ENFER: 1991; 18). A quantificação destes custos secundários resulta complexa e difícil para a avaliação de desempenho dos

modais de transporte; não obstante, analisá-los não só é indispensável, como também viável, desde que metodologicamente orientados os procedimentos para tal.<sup>10</sup>

Reservam-se breves reflexões sobre algumas externalidades que hoje, diante do intenso processo de adensamento urbano e metropolitano, assumem um peso maior na análise do custo social dos modais de transporte. Os problemas de congestionamento que atingem as principais áreas urbanas elevam-se a níveis tais que a velocidade das viagens de automóveis e ônibus - meios de transporte preferencias - reduziram-se, em muitos casos, para menos do que a velocidade de pedestres (4/5 km/h). As facilidades de crédito para a aquisição de automóveis e o desejo dos usuários de se tornarem independentes dos transportes públicos de má qualidade têm resultado na elevação do número de veículos particulares em circulação e na conseqüente demanda por espaços de estacionamento que contribuem ainda mais para comprometer a fluência do trânsito. Ademais, não só o volume do trânsito tem aumentado: as distâncias percorridas também vêm-se continuamente dilatadas à medida em que crescem a população e a ocupação das áreas periféricas e conurbadas e permanece concentrada - em áreas centrais, principalmente - a oferta de empregos, sobretudo no setor de prestação de serviços. É sabido que o enfrentamento dos graves problemas de congestionamento implica na adoção de programas e projetos de fomento ao transporte público, notadamente, de meios de transporte que logrem maior rendimento no tocante ao número de passageiros por área de ocupação e na redução do tempo dos deslocamentos.

Os problemas de natureza ambiental decorrentes da utilização excessiva e praticamente exclusiva do modal rodoviário no transporte dos grandes centros urbanos já não alarmam apenas ambientalistas e profissionais da saúde; os cidadãos, vitimados pela poluição, igualmente atentam para as desastrosas implicações da continuidade do atual modelo de transporte. Administrações municipais têm

---

<sup>10</sup> A avaliação de projetos, no tocante ao custo social, deve considerar as externalidades de forma que “quando é difícil expressar os benefícios/efeitos em unidades quantitativas, basta apresentá-los segundo seu ordenamento”, conforme Office Technology Assessment. (OTA. *The Implications of Cost-Effectiveness Analysis of Medical Technology*. Washington D.C., 1980, p. 169) citado por COHEN & FRANCO (1999; 195). No caso dos transportes, esse ordenamento ou hierarquização dos custos e benefícios deve ser estabelecido, apreciado e julgado pelo conjunto da sociedade. Limitar as decisões aos organizadores, governantes, planejadores, implementadores e financiadores e mesmo à população-alvo (usuários) e desconsiderar outros setores organizados ou não da sociedade significa privá-la, como um todo, de escolhas pelas quais, conscientemente ou não, deve arcar com todos os custos.

encontrado paliativos, nem sempre funcionais, para tentar reduzir os índices de poluição, sobretudo durante o inverno, quando o fenômeno da inversão térmica potencializa seus efeitos. Os polêmicos rodízios para a circulação de automóveis e interdição das áreas centrais das cidades ao trânsito dos mesmos têm sido propostos e adotados com este intuito. Todavia, o *déficit* de meios de transporte coletivo menos poluentes e de qualidade, em substituição aos veículos particulares aponta para a tendência crescente de acentuação dos problemas ambientais urbanos.

A fim de situar o desempenho dos modais terrestres - ferroviário e rodoviário - em áreas de adensamento urbano, em relação às conseqüências das externalidades anteriormente mencionadas, recorre-se ao Quadro 1:

#### QUADRO 1

Vantagens do modal ferroviário sobre o rodoviário no atendimento à demanda por deslocamentos coletivos

- utiliza entre 10 e 15 vezes menos o espaço viário;
- dispense de 3 a 5 vezes menos combustível;
- provoca 50 vezes menos mortes por acidentes;
- provoca menos congestionamentos, <i>stress</i> e ruído;
- contamina entre 40 e 4 vezes menos, segundo a ferrovia seja eletrificada ou não, respectivamente.

FONTE: REPETTO, Vicente Angel. *XVIII Congresso Panamericano de Estradas de Ferro*<sup>11</sup>. (Citado por ENFER: 1991, 28).

Nestas externalidades residem, indubitavelmente, alguns dos elementos que conferem supremacia às ferrovias no atendimento à demanda de transporte de passageiros nas regiões de grandes aglomerados urbanos.<sup>12</sup> A ausência ou a inexpressividade do modal ferroviário no atendimento ao transporte de passageiros urbanos/metropolitanos resulta em altos custos sociais para a sociedade que priva-se de um modal que, dentre outras vantagens, atende a um número maior de passageiros

<sup>11</sup> REPETTO, Vicente Angel. *El Deficit que Produce el Transporte Automotor a la Sociedad y su Incidencia en el Tráfico Ferroviario*. [s.n.] [s.d.].

<sup>12</sup> Tratando este estudo dos custos sociais dos meios de transporte, notadamente do modal ferroviário, desconsidera-se a análise de custos/benefícios de ordem econômica. Todavia, é farta a bibliografia que aborda as vantagens da ferrovia em relação à rodovia, no tocante também aos custos de manutenção e de operação, apesar de seus elevados custos de implantação. Para exemplificar e para maiores esclarecimentos, ver 1º ENCONTRO FERROVIÁRIO NACIONAL - ENFER (1991).

por área de ocupação, polui menos, causa menos acidentes e congestionamentos de trânsito, provoca menos *stress*, assegurando, assim, melhor qualidade de vida.

Comumente, verifica-se que a complexidade das demandas sociais e da estrutura funcional dos grandes centros de aglomeração urbana requer a presença de mais de uma modalidade de transporte para que se alcance a verdadeira finalidade dos serviços de transporte coletivo que é “*conseguir, com o mínimo custo (global), uma produção*

*de transporte, a máxima possível*” (JUHNKE, 1968: 18). A integração modal dos transportes resulta em requisito para a otimização do sistema, uma vez que procura suprir as deficiências ou desvantagens dos modais, articulando-os de forma a valorizar suas vantagens, a fim de atender quantitativa e qualitativamente às demandas do setor. Todavia, viabilizar concretamente o conceito de integração em rede é tarefa que esbarra em inúmeros obstáculos: técnicos, econômicos, políticos e de ordem institucional.

O modal ferroviário, dadas as já vistas vantagens relativas ao custo social e também às relativas à capacidade de transporte, à segurança, à rapidez, às possibilidades de automação e de integração, à garantia do usuário de maneira geral (SCHOPPA: 1985; 28) e considerada a sua desvantagem no tocante à baixa flexibilidade - contornável, desde que assuma o papel de modal principal, contando com os demais, principalmente o rodoviário e suas variantes para cumprir as funções alimentadoras e distribuidoras - oferece efetivas e ótimas condições de satisfação das urgências do transporte coletivo urbano/metropolitano.

Tendo em vista o custo social dos transportes e os novos direitos e sujeitos de direitos incorporados à atual Constituição Brasileira, percebe-se a representatividade da eleição da ferrovia como opção de transporte em núcleos de denso povoamento para a garantia da cidadania. O Artigo 255 da referida Carta, tratando *Do Meio Ambiente*, esclarece que “*Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações*” (2001: 131). Os chamados direitos de terceira geração, demasiada e confusamente heterogêneos, encontram nos direitos ecológicos sua mais expressiva



corrente (BOBBIO: 1992; 6), sobretudo se consideradas a ampla aceitação e a efetiva incorporação dos mesmos a ordenamentos jurídicos fundamentados em princípios constitucionais, ainda que sua correspondente proteção, na prática, não se verifique. No citado artigo, não se identifica, sequer implícitos, direitos do “sujeito meio ambiente”, porém explicitam-se novos sujeitos de direitos a serem considerados: os pósteros. As obrigações das presentes gerações em relação às futuras, assim com os direitos destas em relação àquelas, remetem aos direitos fundamentais do homem, dado que o meio ambiente é reconhecido como *bem indispensável à sadia qualidade de vida*, logo essencial para a sobrevivência humana.

Cabe mencionar que os projetos na área de transporte coletivo diferenciam-se de outras políticas voltadas para o setor social por implicar, necessariamente, em vultosas inversões de capital antes que se dê início à provisão dos serviços propriamente ditos (GAKENHEIMER, 1998:99). Acrescendo-se a tal característica a de que os investimentos requeridos por estes projetos representam volumosas quantias, avaliações prévias (de tipo *ex-ante*) - estabelecendo um ordenamento dos possíveis projetos segundo sua eficiência no alcance dos objetivos visados e considerando-se os custos e benefícios globais dos mesmos - evitam surpresas dos efeitos inesperados e mal dimensionados que avaliações posteriores ( de tipo *ex-post*) detectariam. Equívocos na escolha do modal e do projeto de transporte adequado às demandas presentes e futuras dos deslocamentos coletivos em áreas de aglomeração significam, geralmente, irremediáveis problemas para a dinâmica da vida social, perdas políticas e financeiras, dentre outras. Como intervenções na estrutura viária não permitem adaptações e redimensionamentos dos projetos originais sem o desperdício do montante já dispendido nas obras parcial ou totalmente concluídas e sem afetar o cotidiano social, a participação democrática deve imperar nas decisões.

Ademais, a ponderação dos custos de externalidades - que obrigatoriamente devem abranger um tempo mais largo do que aquele em que se dá a avaliação do modal e do projeto de transporte, ou seja, demandam cálculos com base em previsões futuras - deve estar presente na escolha, a fim de que não se agravem os problemas ambientais, o consumo de combustível não renovável, o nível de *stress* e outros fatores que resultam na contaminação urbana, na perturbação ecológica e na geração de desigualdades sociais e regionais que contribuem para a redução da qualidade de vida

da população usuária e do conjunto da sociedade que recebe os impactos do projeto implantado.

E também nesse sentido, emerge relevante o baixo custo social do modal ferroviário afinando-se com as aspirações de garantias presentes e futuras de um mundo menos poluído, com a satisfação das necessidades sociais no tocante às exigências coletivas de deslocamento nos espaços urbanos e metropolitanos e com a potencialização das expectativas de multiplicação e efetivação da cidadania.

## CAPÍTULO 2

### SÍNTESE HISTÓRICA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

*“ Pergunta a tus antepasados y ellos te mostrarán el camino ” (CLEMENTE VIII, Papa).<sup>13</sup>*

A história das ferrovias brasileiras já foi contemplada com diferentes estudos que elegeram, comumente, parâmetros técnicos ou de cunho administrativo para o estabelecimento de periodizações que atendessem à sua totalidade temporal e espacial.

Sem primar pela rigidez cronológica e corroborando o senso comum, apresenta-se a história ferroviária do Brasil dividida em quatro etapas distintas, segundo a concepção política, econômica e social que orientou cada fase e conferiu um papel determinado às ferrovias. Valoriza-se, nesta breve periodização, as especificidades dos diferentes contextos históricos abarcados pela trajetória ferroviária brasileira, de cerca de um século e meio<sup>14</sup>.

A primeira e mais longa etapa desta história ferroviária corresponde ao período em que o monopólio do transporte era assegurado às estradas de ferro, dada a inexistência

---

<sup>13</sup> Citado por MANERO, 1958; 331.

<sup>14</sup> A periodização aqui sugerida toma como base a apresentada pelo engenheiro Luiz Alberto Whately em seu discurso de posse como Superintendente da Estrada de Ferro Central do Brasil, publicado pela *Revista da Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil (RAE)*, em dezembro de 1957 (nº 11, p. 22-24). O engenheiro adotava como parâmetro para sua periodização as mudanças de regime administrativo das ferrovias, ao longo da história.

de competição de outro modal de transporte terrestre, precisamente, do rodoviário<sup>15</sup>. Esta fase inicial, inaugurada em 1854 com a Estrada de Ferro Mauá, a precursora das estradas de ferro brasileiras, ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, assistiu à proliferação das ferrovias, então percebidas como fator gerador de riqueza e de desenvolvimento, conforme expressou Max Vasconcellos (1928: 10):

*“Linha de ferro não é linha da Light, que só se constrói onde há ruas, casas e... passageiros que paguem à dita Light. Linha de ferro, no Brasil, é condição precípua para a entrada da civilização no riquíssimo e vasto território sertanejo, habitado por esparsos núcleos de população inculta, mas que ansiosa e acolhedoramente esperam ouvir o silvo da locomotiva, sinal certo e infallível da aproximação do progresso.”*

A gênese das ferrovias brasileiras foi marcada pelas ações indiretas do poder público, possibilitando dilatados prazos para as concessões e garantia de juro ao capital estrangeiro, estímulos capazes de motivar e atrair empresas dispostas a implantar projetos ferroviários no Brasil e que resultaram no efetivo privatismo dos serviços de transporte como característica desse primeiro período ferroviário. Expandindo-se rapidamente pelo território nacional, num surto alavancado pela Guerra do Paraguai, contaminado pelo clientelismo político republicano e que alcançou as primeiras décadas do século XX, as ferrovias atingiram as mais diversas localidades, muitas sem a compensação de tráfego que lhes assegurasse a sobrevivência; eliminou-se, praticamente, o *“espírito de custo, que tão bem caracteriza e melhor promove a eficiência da iniciativa privada, exacerbando, em contrapartida, o ‘espírito de serviço’, isto é, o da prestação do serviço público a qualquer custo”* (WHATELY, 1957; 23).

Transportando passageiros em diferentes categorias de trens e mercadorias de qualquer espécie para qualquer distância, as ferrovias refletiam as expectativas e o empenho em prol da modernização nacional, ainda que apoiados em bases econômicas frágeis. *“Com exceção de algumas ferrovias que serviam regiões geo-*

---

<sup>15</sup> A exclusividade da ferrovia nesta primeira fase é bem ilustrada por esta referência à Estrada de Ferro D. Pedro II, depois EFCB: seu terceiro diretor, Sr. Mariano Procópio Ferreira Lage, fora responsável pela implantação da rodovia União e Indústria que ligava Petrópolis a Juiz de Fora (1852-1861); pelo Decreto 4.320 de 13 de janeiro de 1869, o Governo Imperial encampou a citada estrada de rodagem, transferindo todas as suas cargas para a estrada de ferro, *“considerando as vantagens que devem resultar para a E.F.D. Pedro II de se transferir para a mesma o serviço de transporte de gêneros e*

*econômicas propícias, a rede ferroviária brasileira expandiu-se em ritmo mais veloz do que o desenvolvimento da economia nacional, que devia alimentá-la e por ela ser alimentado”* (WHATELY, 1957; 22). Os sucessivos déficits acumulados pelas ferrovias, neste período, originavam-se, principalmente, das baixas tarifas e da importação de material rodante e peças de reposição. Progressiva e parcialmente, o poder público assumiu a condução dos empreendimentos ferroviários, face ao acúmulo dos problemas que, apesar de crônicos, fizeram desta fase de ouro das ferrovias brasileiras a responsável por mais da metade do mapa ferroviário da atualidade, alterado em função das futuras e reduzidas ampliações da malha e das numerosas linhas erradicadas e das poucas retificadas, na busca de contenção de custos, de melhorias operacionais e de saneamento financeiro.

Verdadeiramente ampla, a malha ferroviária não chegou a configurar, de fato, uma rede, pois as diferentes estradas de ferro, ao adotarem técnicas de implantação mais econômicas e materiais rodantes tecnologicamente diferenciados, não mantiveram uma uniformidade, principalmente de bitolas, de freios e de engates que viabilizasse a integração do transporte. Ademais, a inexistência da concepção de rede decorreu da ausência de um planejamento prévio de construção de um sistema nacional integrado, apesar de sua necessidade já ser apontada desde a época da inauguração das primeiras ferrovias, como se depreende de trecho do discurso de Christiano Ottoni, proferido na cerimônia de inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II, da qual era presidente, e reproduzido pelo *Jornal do Commercio*, no dia seguinte ao do evento, trinta de março de 1858:<sup>16</sup>

*“... a necessidade palpitante de nosso systema de vias de comunicação consiste hoje principalmente, Senhor (S.M.I.), em ser methodisado. Seja estudada e traçada nos mappas a rede dos caminhos de ferro do Brazil, ligando os principaes centros e adaptada para estender-se ao Paraguay e á Guyana Franceza. Subordinem-se todos os projectos ao plano geral.”* (FIGUEIRA, 1908; 32).

---

*produtos actualmente a cargo da Cia. União e Indústria, evitando-se assim os efeitos de concorrência forçosamente nociva a ambas...”* (Dec. nº 4320, de 13 jan. 1969. In: FIGUEIRA, 1908; 143).

<sup>16</sup> O primeiro Plano de Viação Nacional data de 1869; de natureza mais descritiva, tratou das vias fluviais, marítimas e ferroviárias do Brasil. Sucessivos planos foram concebidos nas décadas de 1870 e 1880 e em 1890 registrou-se o primeiro plano patrocinado pelo Governo Federal que não chegou a ser submetido ao Parlamento. Em 1927, Paulo de Frontin, ex-presidente da EFCB, elaborou o último plano eminentemente ferroviário. De maneira geral, os planos não chegaram ao Congresso Nacional e, quando o fizeram, não lograram ser homologados. (MINAS GERAIS. BDMG. *Diagnóstico da Economia Mineira - População e Infra-estrutura*. Belo Horizonte, 1968. V. III. p. 130-139).

A fase posterior da história das estradas de ferro no Brasil esteve marcada pelo surgimento e fortalecimento da atuação concorrente do *lobby* indústria automobilística - rodovia - petróleo que impediu a expansão da rede ferroviária ao concentrar a maior parte dos recursos nacionais destinados à viação. “*O alvorecer da política rodoviária coincidiu com o crepúsculo da ferrovia*” (DAVID, 1985; 46). Nos últimos anos da década de 1920 inauguraram-se as primeiras estradas de rodagem modernas, adaptadas para os veículos automotores<sup>17</sup>, mas foi nos anos de 1950 que o transporte rodoviário suplantou definitivamente o ferroviário, elevando a sua participação no mercado de cargas e de passageiros<sup>18</sup>. Caracterizados pela ação da iniciativa privada, em regime de mercado, e sem a responsabilidade de manutenção da estrutura viária, os serviços de transporte rodoviário não tardaram a tornar evidentes as implicações da supremacia do modal rodoviário na matriz nacional de transportes; tais reflexos foram sentidos pelas ferrovias, pois

*“os déficits começaram a aparecer nos anos quarenta e a tomar maiores proporções a partir do anos 50... Com um desempenho muito irregular, [as ferrovias] afugentaram a maioria de seus clientes chegando ao ponto de responderem, apenas, por 13% a 14% do volume de cargas e mercadorias transportadas no País”* (GEPP: 1976; 11).

A estatização das ferrovias que caracterizou este período verificou-se com a acentuação da tendência - já evidente no final da fase anterior - do poder público encampar e arrendar antigas estradas de ferro privadas, desequilibradas e fragilizadas financeiramente. Óbices administrativos, financeiros e de naturezas várias evidenciados na primeira fase fizeram-se recorrentes nesta, sendo o subsídio a solução amplamente empregada para a sustentação das estradas de ferro : “*a cobertura dos ‘deficits’ de custeio, com recursos do Tesouro, veio criar condições financeiras inteiramente adversas à renovação adequada do patrimônio industrial ferroviário*” (WHATELY: 1957; 23). A decadência das ferrovias fez-se visível pela reduzida

<sup>17</sup> A Ford Motor Company obtivera, em 1919, licença para montar o seu modelo T no Brasil e a General Motors, conseguiu a autorização para instalar-se no país, em 1925, com capacidade de produção de 25 veículos/dia (DAVID, 1985; 54).

<sup>18</sup> A partir dos anos finais da década de 1920, os planos de viação de caráter nacional passaram a priorizar as rodovias, chegando, alguns, a desconsiderar completamente as ferrovias. Para síntese dos planos de viação, ver MINAS GERAIS. BDMG. *Diagnóstico da Economia Mineira - População e Infraestrutura*. Belo Horizonte, 1968. V. III. p. 130-139.

ampliação quilométrica<sup>19</sup> - praticamente meros prolongamentos das estradas existentes e ligações de ferrovias isoladas - pelo obsoleto do material rodante de tração a vapor, pela deterioração das vias e equipamentos ferroviários em geral, pelos recorrentes balanços negativos e, em muitos casos, pelos sucessivos atrasos nas folhas de pagamento.

A grave situação de deterioração das estradas de ferro, contínua e crescentemente preteridas face ao “delírio automobilístico” (SCHOPPA: 1982; 87), levou à nova etapa da história ferroviária que compreendeu as quatro décadas de atuação da Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA. Integrando o sistema ferroviário nacional ao lado de poucas ferrovias independentes (das quais destacam-se a Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM, da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD e a Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA, do Estado de São Paulo) - a RFFSA assumiu aproximadamente oitenta por cento da extensão das linhas férreas nacionais. Sua trajetória institucional, objeto de panorâmico acompanhamento na seqüência deste estudo, insere-se no contexto específico do período histórico compreendido entre 1957 e 1996, marcos inicial e terminal de existência da RFFSA<sup>20</sup>. Originada da intenção de integrar, recuperar e melhorar as estradas de ferro da União, esta mega-empresa teve seus rumos ditados pelas diretrizes políticas e econômicas das recentes fases da história nacional, sendo conduzida, seguidamente, por governos populistas, militares e democráticos, obviamente - em menor ou maior grau - vinculados ao sistema internacional e aos seus encaminhamentos e perturbações econômico - financeiras.

Nascida sob a presidência de Juscelino Kubitschek - esta, auspiciosa e “rodoviariamente” atenta para a relação dos investimentos em transporte e o conseqüente desenvolvimento nacional - a RFFSA conviveu intensamente com a selvagem e desleal concorrência da modalidade rodoviária. Ilustrativa e complementarmente, lembra-se que Brasília, ícone desenvolvimentista do período

---

<sup>19</sup> O decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934, estabeleceu o “Plano Geral de Viação Nacional” determinando que as construções ferroviárias visassem, principalmente, às ligações ou articulações das diversas estradas de ferro, com o objetivo de integrá-las numa efetiva rede ferroviária nacional. (SILVA, Moacir M. F. Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras em seu Primeiro Centenário. In: IBGE: 1954; 7). O *Plano de Viação* de 1946 determinava que “o papel pioneiro do despertar dessas zonas [fracamente povoadas e de escassa produção] e aí criar riquezas cabe às estradas de rodagem; que a extensão da rede ferroviária brasileira... deve processar-se, portanto, apenas sob critérios econômicos e eventualmente militares”. (MG - BDMG, 1968; 131).

<sup>20</sup> A RFFSA ainda não concluiu seu processo de liquidação, dadas suas volumosas questões de natureza patrimonial (Transportes. *Jornal do Brasil: Projetos de Mercado*. RJ: 14 de out. 2001, p. 8).

seria edificada com o material de construção chegando aos canteiros de obras por meio de aviões, demonstração evidente do papel destinado à modalidade ferroviária na matriz de transporte nacional. Pertinentemente, evoca-se a lembrança do processo de construção da capital mineira, na última década do século XIX, que requereu a construção prévia de um ramal ferroviário que permitisse o transporte de todo o material ao local das obras e que bem ilustra as diferenças fundamentais entre as fases dessa história que aqui se considera.

Amealhando sucessos, fracassos e críticas num quadro de carência inveterada de recursos, até mesmo para a manutenção de seu patrimônio, a RFFSA ganharia novo vigor com a crise energética desencadeada em 1973, que obrigou o governo a rever políticas, a promover o desenvolvimento de fontes internas de energia - renováveis ou não - e a buscar a redução do consumo de combustíveis através da intensificação da exploração do modal de transporte terrestre que melhor desempenho apresenta no tocante, dentre outros, à economia de combustível: o ferroviário<sup>21</sup>. Datam desta década, as iniciativas para dinamizar o transporte de cargas nos corredores de exportação<sup>22</sup> - geradores de dólares - assim como os estudos e medidas para o incremento e/ou implantação do transporte de passageiros nos grandes centros urbanos por meio de metrô, trens metropolitanos e trens de subúrbios, visando ao

---

<sup>21</sup> Dentre as medidas governamentais para fomentar o transporte ferroviário destaca-se o lançamento, em 18 de outubro de 1974, do Programa de Desenvolvimento Ferroviário 1975/1979, que integrava o II Plano Nacional de Desenvolvimento (GEPP: 1976; 18). Também, em 17 de janeiro de 1977 foi sancionado o Decreto nº 79.132 determinando a obrigatoriedade de utilização dos modais de transporte ferroviário, marítimo, fluvial e lacustre para as cargas de entidades e órgãos da Administração Pública Federal - direta ou indireta - e de Fundações instituídas pela União. Este decreto, efetivamente observado e parte de um pacote de medidas objetivando a racionalização do consumo de combustíveis encontrou precedentes inócuos nos Decretos nº 54.108, de 07 de agosto de 1964, nº 57.150, de 1º de novembro de 1965 e nº 57.835, de 17 de fevereiro de 1966, todos impondo, com o intuito de otimizar a exploração das ferrovias, a obrigação dos órgãos governamentais e das empresas estatais de utilizarem-se das estradas de ferro para o transporte de suas cargas (SCHOPPA: 1982; 66).

<sup>22</sup> A crise do petróleo evidenciou a urgência das medidas já previstas pelo “Programa de Corredores de Exportação”, aprovado em 30 de outubro de 1972, indicativo do conjunto de obras exigidas para assegurar o fluxo de cargas provenientes dos centros produtores e com destino aos portos de embarque (GEPP: 1976; 17). Efeitos perversos da política de incremento do transporte nos corredores de exportação, pelo menos em Minas Gerais, foram as implicações da elevação da participação do minério de ferro na produção de transporte da RFFSA. O escoamento de produtos como cimento e os do setor siderúrgico tiveram seus custos onerados, com a elevação de tarifas para subsidiar o minério destinado à exportação, cuja produção elevou-se significativamente a partir da inauguração, em 1973, do Ramal de Águas Claras, em Ibité, região metropolitana de Belo Horizonte, para atender à empresa Minerações Brasileiras Reunidas - MBR. Tal situação inviabilizou programas de expansão destes setores e induzindo-os à utilização do transporte rodoviário, contrariando os objetivos de racionalização do consumo de combustíveis derivados de petróleo (MINAS GERAIS, SECRETARIA DE ESTADO



enfrentamento das implicações da referida crise e à satisfação da demanda oriunda do adensamento populacional, então evidenciado nas regiões metropolitanas.

1988, marco histórico da redemocratização no Brasil, assistiu à promulgação da controversa Constituição que já angariou epítetos diversos que ondulam do “cidadã” ao “neoliberal”, referendando sempre seu caráter “enciclopédico”. Não parece aleatório ser este o ano indicado para a curva decrescente - e ainda persistente - de recursos públicos para o setor de transportes.<sup>23</sup> Fatores relativos à ineficácia e à ineficiência administrativa, à corrupção, ao clientelismo, e principalmente, aos compromissos de redução de investimentos estabelecidos com o capital internacional e

aos efeitos perversos da globalização - que levaram à declaração ministerial de que “*é só o processo de globalização que faz com que não tenhamos execução orçamentária plena*”<sup>24</sup> - tornariam agudos os problemas de transporte nos anos finais da década de 1980 e praticamente, por toda a década seguinte.

Os anos finais de atuação da RFFSA viram-na, paulatinamente, restrita ao atendimento da grande siderurgia nacional, das exportações de minérios e de granéis e do transporte interno de derivados de petróleo e de outros produtos do extrativismo mineral. A prevalência de linhas seculares, os pontos de estrangulamento da malha ferroviária e as deficiências financeiras e operacionais ligadas às dificuldades de renovação de seu material de tração e ao alto índice de paralização do material rodante - devido à carência de manutenção, à ausência ou inadequação de pátios e terminais de carga e a falta de agilidade no atendimento, diversificação e captação dos clientes - o elevado custo social da manutenção do transporte de passageiros, foram alguns dos problemas permanentemente enfrentados, muitas vezes, por administrações descontínuas no tocante às políticas e práticas adotadas.

A última e atual fase teve início na segunda metade dos anos de 1990, com as privatizações das fatiadas malhas da RFFSA. Inseridas num processo amplo de exclusão da participação direta do Estado na esfera econômica, muitas estatais foram

---

DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. SUPLAN/SEI. *Comportamento da Economia Mineira: período 1960 - 1977. Transportes. Versão Preliminar*. Belo Horizonte: 1978. p. 17 - 23).

<sup>23</sup> Entrevista com o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha. TRANSPORTES. *Jornal do Brasil: Projetos de Mercado*. (Suplemento). 14 de out. 2001. p. 32.

privatizadas em circunstâncias cuja idoneidade ainda é objeto de questionamento por diversos segmentos sociais, insatisfeitos com os rumos destinados ao patrimônio público, historicamente construído com assento no nacionalismo e nos vultosos endividamentos que engrossam a dívida externa brasileira. Indubitavelmente, a unanimidade nacional reconhece os vícios e mazelas arraigados nas práticas políticas e administrativas das antigas estatais que valeram-lhe, em muitos casos, os estigmas de “cabides de emprego”, de “elefantes brancos” e de “escoadouros de dinheiro público”, epítetos sepultados - parcialmente, pelo menos - pela iniciativa privada que, desvencilhando-se de tradicionais obstáculos da má cultura da administração pública e substituindo a lógica administrativa pública pela privada (ou busca do lucro), tem logrado relativos êxitos na sua gestão.

Desobrigando-se da prestação de serviços de transporte de passageiros -notoriamente deficitário e de problemática harmonização com o transporte de cargas - as concessionárias obtiveram licenciamento exclusivo para o transporte de cargas pelo período de trinta anos, passível de prorrogação. A malha ferroviária da RFFSA, dividida em macro-regionais foi arrendada pelas empresas e consórcios que representam os interesses voltados para o mercado externo, já contemplados pelas políticas da RFFSA de priorização de corredores de exportação para a exploração do transporte verdadeiramente rentável: o de grandes massas a grandes distâncias. Gerenciando as próprias ferrovias, as grandes empresas logram a redução de seus custos operacionais, racionalizando o seu transporte de insumos e de produtos acabados e, conseqüentemente, maximizando a produtividade e a lucratividade. Ademais, a racionalização operacional e o cumprimento parcial das exigências de investimentos determinadas nos contratos de arrendamento têm sido responsáveis pela modernização do setor e pelo aumento da capacidade de transporte das ferrovias que, atendendo aos interesses próprios, também se mantêm de forma competitiva no tradicional mercado de cargas, podendo nele atuar de forma privilegiada, pois exclusivamente voltadas para as típicas e desejáveis cargas ferroviárias: granéis, derivados de petróleo, produtos minerais e siderúrgicos. A integração modal dos transportes, há décadas perseguida pelos técnicos da área, vem se consolidando com os modernos equipamentos e logísticas adotados pelas ferrovias.

---

<sup>24</sup> Ibid. p. 33.

Em síntese, uma visão do caminho trilhado pelas ferrovias brasileiras: do monopólio do transporte à concorrência quase onipresente do modal rodoviário, evidenciando recentes, mas parciais, reação e recuperação na busca da intermodalidade; de símbolos da modernidade a sinônimos de decadência e lenta e recentemente associadas à tecnologia de ponta; do privatismo à estatização e novamente ao privatismo. Finalmente, de serviço público universalizado a mineroduto e item da pauta de custos operacionais das grandes empresas; de meio de transporte barato para as necessidades do cidadão em geral, à ambigüidade da geração de divisas para o país e de fator de concentração de renda e de estimulador da polarização social.

FIGURA 1 - Momentos distintos da história ferroviária do Brasil

FONTE: RFFSA/SR-2. *Cartão comemorativo dos 30 Anos da RFFSA*. SR-2. 1987.

NOTA: No detalhe, no canto inferior esquerdo, locomotiva a vapor na Estação de Tiradentes. Na fotografia maior, composição tracionada por quatro locomotivas diesel-elétricas, de bitola métrica, transportando vagões carregados com escória, no trecho próximo à Estação de General Carneiro, em Sabará.

Uma síntese das transformações fundamentais sofridas pelas ferrovias brasileiras pode ser claramente visualizada no cartão postal da SR-2 - lançado na ocasião das comemorações dos trinta anos da RFFSA (FIG. 1) - e sensivelmente percebida pela singela e nostálgica poesia de Eduardo G. David (1979: 3):

### ***O TREM***

*Um avô conta,  
como conta um avô,  
que o trem um dia já foi rei.*

*Na mesma linha,  
hoje,  
do minério -  
só de carga,  
seguia a fumacenta,  
arrastando risos e esperanças.*

*Nas janelas colavam olhos,  
nos bancos sentavam ternos,  
nas cabeças iam chapéus e,  
envolvendo tudo,  
guarda-pó.  
Nas ribeiras tudo parava e  
a criançada acenava,  
no momento do trem passar.*

*Antes o trem curto e,  
que pena!  
tão rápido.  
Hoje o trem longo e  
que raiva!  
tão lento.*

*Antes era o Rio,  
era São Paulo,  
eram todos os lugares.  
Hoje é só carga,  
que as cidades ignoram e  
de soslaio viram as costas.*

*Pois o trem,  
do avô  
não existe mais.*

## CAPÍTULO 3

### FERROVIAS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

Uma abordagem das ferrovias que serviram à Região Metropolitana de Belo Horizonte faz-se indispensável, pois a evolução histórica das duas estradas de ferro - Central do Brasil e Rede Mineira de Viação - imprimiu marcas não somente geográficas, mas também institucionais e técnicas às operações ferroviárias da RFFSA/SR-2. A apresentação geral da Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB e da Rede Mineira de Viação - RMV, detém-se, portanto, mais atentamente, nas informações relativas à Grande BH.

Maiores cuidados são dispensados à trajetória da Central do Brasil, a mais importante ferrovia do país, por ter sido a construção da capital mineira diretamente dependente desta ferrovia, a primeira a servir ao Estado e à referida cidade, determinando mesmo a implantação de outras que nela viriam a se entroncar, estabelecendo uma rede ferroviária a drenar transportes de extensa região. Belo Horizonte serviu-se de suas linhas de bitolas larga e métrica, nas quais circularam numerosos trens de carga e de passageiros e, em especial, dois dos sistemas de trens de subúrbios na seqüência considerados: Belo Horizonte - Rio Acima e Horto Florestal - Barreiro.

Após a EFCB, a Estrada de Ferro Oeste de Minas alcançou a jovem Belo Horizonte, ampliando-lhe as possibilidades de desenvolvimento; posteriormente, esta Ferrovia veio a integrar a Rede Mineira de Viação. Diferentemente da Central do Brasil, a Rede Mineira teve um histórico institucional marcado por seguidas encampações e alterações nominativas que contribuíram para torná-la a mais extensa estrada de ferro brasileira. No período da Rede Ferroviária Federal S. A., a RMV veio a integrar a Viação Férrea Centro-Oeste; todavia, é ainda hoje como Rede Mineira que é mais lembrada, razão pela qual é assim referida neste estudo. Em suas linhas correram, por décadas, os suburbanos que cobriam o trecho Belo Horizonte - Betim e, nos anos

finais da década de 1970, os exclusivos para a Fábrica de Motores do Brasil - FMB, também objetos deste estudo.

O acompanhamento do desenvolvimento destas duas ferrovias permite a identificação da malha ferroviária da RMBH transferida à RFFSA, que gradativamente, reuniu-as numa única administração: a Superintendência Regional Belo Horizonte - SR-2, marco institucional que compreende, integralmente, o período proposto para o estudo dos trens de subúrbio.

### 3.1 Estrada de Ferro Central do Brasil

*“Primeiramente, porque a estação de trem da Central do Brasil é um microcosmo do país, ela reflete o Brasil. Por ela passam 300 mil pessoas/dia. Segundo, porque ‘Central do Brasil’ significa também o centro do País.”<sup>25</sup>*

(SALLES JR., Walter. In: ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS. *Jornal Aenfer*, maio de 1998, p. 8).

A história ferroviária no Brasil inicia-se em 30 de abril de 1854, com a inauguração da *Estrada de Ferro Mauá*. De bitola de 1,676m e com 14,5km de extensão<sup>26</sup>, foi construída por Irineu Evangelista de Souza, que viria a ser conhecido como Visconde de Mauá. Originalmente denominada Imperial Companhia de Navegação a Vapor e

Estrada de Ferro Petrópolis,<sup>27</sup> esta estrada de ferro ligando o porto de Mauá à Serra de Petrópolis teve vida breve, sendo erradicada em 1890, após sua encampação pela ferrovia Leopoldina Railway.

---

<sup>25</sup> O cineasta Walter Salles Jr. concedeu entrevista ao *Jornal Aenfer*, órgão de divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários, na ocasião da comemoração dos 140 anos da EFCB. Esta citação corresponde à sua resposta quando indagado sobre o porquê do título de seu filme, “Central do Brasil”.

<sup>26</sup> Em 1854, a Estrada de Ferro Mauá atingia a localidade de Fragoso; somente em 1856 alcançou Raiz da Serra, com uma extensão total de 18km.

<sup>27</sup> Esta Companhia promoveu uma efetiva integração dos modos de transporte, pois para estabelecer a ligação entre a Praça Mauá e a serra de Petrópolis, seus passageiros e cargas eram transportados por um

A segunda ferrovia a entrar em operação no Brasil foi a *Estrada de Ferro Recife a São Francisco*, na província pernambucana, inaugurada no dia oito de fevereiro de 1858. Sua construção - em bitola de 1,60m - ficou a cargo de uma companhia organizada no continente europeu, unicamente para este fim. Pouco mais de um mês depois, era inaugurada a terceira ferrovia do país, a *Estrada de Ferro D. Pedro II - EFDPII* que viria a ser a mais importante ferrovia brasileira: a *Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB*.

Esses poucos anos de empreendedora e intensa atividade que marcaram a gênese da ferrovia nacional - cujos contínuos desdobramentos permitiram que apenas trinta anos após a inauguração da primeira estrada de ferro, se registrasse um total de vinte ferrovias em operação - encontram no Decreto nº 101<sup>28</sup>, de 1835, do Regente Diogo Antônio Feijó, o primeiro ato em prol da instalação do mais marcante símbolo de modernização da época. Pelo decreto, ficava o governo autorizado a conceder carta de privilégio exclusivo pelo período de quarenta anos para a construção de uma ferrovia que ligasse a capital do Império às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Mal sucedidas as tentativas de captar recursos e de organizar uma companhia no exterior para construir a primeira ferrovia nacional, em 1840, privilégio pelo período de oitenta anos foi concedido ao médico homeopata inglês, Thomas Cochrane, interessado em estabelecer a ligação ferroviária do Município da Corte com a Província de São Paulo. Apesar de ter seu contrato rescindido e revalidado, dos muitos pedidos de adiamento e das vantagens oferecidas pelo Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852 - no qual o Governo oferecia garantia de juro de 5% sobre o capital empregado na construção das estradas de ferro - Cochrane não obteve o capital necessário para a implantação da sua ferrovia.

Em nove de fevereiro de 1855, assinou o governo brasileiro um contrato com Edward Price, empreiteiro inglês, para a construção da primeira seção de uma via férrea que

---

vapor, da praça até o fundo da Baía, em Guia de Pacobaíba, de onde seguiam pela ferrovia até Raiz da Serra.

<sup>28</sup> Alguns autores contemporâneos referem-se a este primeiro decreto sobre assuntos ferroviários, como o Decreto nº 100. Adota-se, contudo a referência de nº 101 por ser a encontrada na obra de Manuel Fernandes Figueira (1908; 4), organizada na ocasião do cinquentenário da ferrovia e recorrentemente

partindo da capital do Império e seguindo o vale do Rio Paraíba, alcançasse as províncias paulista e mineira, de modo a, nesta última, acompanhar o Rio das Velhas e se estender até o Rio São Francisco. Em decorrência de tal contrato, no dia nove de maio, constituía-se no Rio de Janeiro, a *Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II - EFDPII*, cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto nº 1599; no dia seguinte, 10 de maio, era assinado o contrato para a construção, uso e custeio da estrada de ferro. Pouco mais de um mês depois, no dia 22 de junho, mediante uma indenização e a assinatura de um contrato, Cochrane desistia do projeto que perseguira por quinze anos, abrindo mão de sua prerrogativa, em favor da nova companhia<sup>29</sup>.

Eliminados estes óbices legais, tiveram início os trabalhos da primeira seção da EFDPII no dia 11 de junho de 1855. Em agosto, a Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia elegia seus diretores, cabendo a vice-presidência a Christiano B. Ottoni, que somente seria empossado como presidente dois anos depois.

O contrato assinado com Edward Price determinava a construção da primeira seção em bitola de 1,60 m. Tal opção é atribuída à reserva de material ferroviário a ser exportado na Inglaterra, pois a unificação das bitolas já fora determinada pelo parlamento inglês, sendo a medida eleita a de 1,435 m. (padrão adotado mundialmente), estando vetada qualquer construção com bitola diferente (DAVID, 1985; 10).

O primeiro trecho da primeira seção, com 48 km, da Estação do Campo - atual D. Pedro II - até Queimados, foi inaugurado solenemente a 29 de março de 1858, com a presença da família imperial. Enaltecia-se a ilustração daquele governo, aqui recortada pelas palavras de Ottoni, proferidas no ato inaugural e publicadas em artigo do dia posterior, pelo periódico da Corte, o *Jornal do Commercio*: “... o pharol que [V.] M. I. accendeu e a cuja luz estudarão nossos netos o reinado de [V.] M. I., é a inauguração das estradas de ferro em nossa pátria...” (FIGUEIRA, 1908; 32).

---

referenciada como obra minuciosa da história da EFCB, contendo relatórios detalhados dos primeiros cinquenta anos de suas atividades.

<sup>29</sup> A indenização recebida por Cochrane, de 35 mil libras, foi empregada em outro projeto ferroviário, a Estrada de Ferro Tijuca.



A construção do segundo trecho - de Queimados a Belém - evidenciaria os desentendimentos entre os diretores da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II e a equipe do empreiteiro inglês, dada a larga autonomia de que esta gozava, assegurada pelo contrato<sup>30</sup>. A finalização da primeira seção foi conturbada devido à ocorrência de moléstias que acometiam os trabalhadores, pois as obras eram realizadas em regiões pantanosas. Mesmo oferecendo salários altos, os trabalhadores eram escassos. A solução encontrada pelo empreiteiro inglês foi a contratação de mão de obra chinesa. Aberta ao tráfego toda a primeira seção, em oito de novembro de 1858, mais de cinco mil chineses haviam sido sepultados em Belém, atual Japeri.

A segunda seção da ferrovia representava um desafio, pois seu traçado exigia a transposição da Serra do Mar. A 15 de agosto de 1857, realizou-se uma concorrência para a execução da segunda seção, precedida por ampla divulgação no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa. Conhecidas as propostas, o governo optou por não firmar contrato, dada a exigência feita por empreiteiros de pormenores do projeto ausentes nos planos provisórios apresentados pelo Governo e também, por não estarem ainda concluídos os trabalhos da primeira seção, o que inviabilizaria a chegada

dos materiais necessários aos canteiros de obras. Nova concorrência ocorreu em 25 de fevereiro de 1858, resultando na celebração de contrato com a firma americana Roberts, Harvey & Companhia. Não assumindo, esta empresa, integralmente os serviços da segunda seção, outras companhias foram acordadas para a construção de trechos da referida seção<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Concluídos os trabalhos do segundo trecho da primeira seção, o engenheiro Austin, representante do empresário Price destruiu uma ponte próxima à estação de Belém, para impedir a entrega do trecho à Companhia (FIGUEIRA, 1908; 36). Posteriormente, para conseguir inaugurar o trecho, Christiano Ottoni fez-se acompanhar da polícia para desobstruir a via férrea, interditada por uma cancela sobre a qual fora colocada uma bandeira inglesa, próxima do local onde achava-se o novo representante de Price, Samuel Bayliss, sentado sobre os trilhos (DAVID, 1985; 14).

<sup>31</sup> Para ponderar o rigor dos critérios que envolveram as decisões da construção da segunda seção da EFDPII, recorre-se ao empreendimento de grande porte, amplamente divulgado, que envolvendo antigos trechos da EFCB, representou uma concepção diferente da atuação do governo na implantação de ferrovias: a Ferrovia do Aço. Eduardo G. David (1998; 111) apresenta o relato de um funcionário da empresa Transcon, Nélio von Boekel, sobre um almoço informal que reuniu, nos tempos do Governo Médiç, o então Ministro dos Transportes, Coronel Mário Andreazza, os generais que presidiam o DNEF e a RFFSA e o vice-presidente da Transcon. Nesta ocasião, teria o Ministro conhecido os estudos preliminares, encomendados pelo DNEF ao consórcio Transcon/Engevix, para uma moderna ligação ferroviária entre São Paulo e Belo Horizonte. O funcionário declara seu espanto diante de posteriores declarações públicas do Ministro, tornando definitivo aquele projeto ainda não concluído. Nascia a Ferrovia do Aço. No governo Geisel, o Ministro dos Transportes, general Dyrceu Nogueira daria início às obras da ferrovia sem um projeto definitivo, considerando tal fato “*um ato de inovação e*

Grandes obras de engenharia exigiram esta segunda fase da estrada, merecendo destaque os dezesseis túneis escavados, principalmente o décimo segundo, chamado Túnel Grande, com 2.238m de comprimento. A escolha do traçado desperta admiração ainda hoje, por ser a cota, de 446m, inferior à de outras ferrovias e mesmo à da rodovia Presidente Dutra, que vence 570m na serra.

A 12 de julho de 1863 inaugurou-se a segunda seção, até Rodeio (renomeada estação Engenheiro Paulo de Frontin), sendo o trem inaugural destinado à família imperial, conforme ocorrera quando da abertura ao tráfego da primeira seção. Enquanto escavava-se o Túnel Grande, uma linha provisória de 5.800m permitiu a circulação dos trens de Rodeio a Barra do Piraí, pois somente em agosto de 1864 franqueou-se ao público o novo trecho até esta localidade<sup>32</sup>.

Prosseguia ainda a construção da segunda seção, quando foram anunciadas as concorrências para as terceira e quarta seções, correspondendo, respectivamente, ao prolongamento até Minas Gerais e ao ramal para São Paulo; e, antes mesmo do término do Túnel Grande, suas obras tiveram início. A terceira seção visava ao cumprimento dos termos de concessão da ferrovia (atingindo o Rio São Francisco), ao passo que a quarta, seguia a rota de expansão da cultura do café, que do Vale do Paraíba alcançava São Paulo.

Os altos custos exigidos pelo prosseguimento das obras levou à encampação da EFDPII, então com 137km de extensão, pelo Governo Imperial, em 10 de julho de 1865. Até a sua encampação, a EFDPII encontrara nos serviços de passageiros, receita superior a cinquenta por cento de seu total. O serviço de subúrbios fora inaugurado a 16 de março de 1861, entre as estações de Corte e de Cascadura. A relevância social destes serviços, anos depois apontados como a principal fonte de déficits da ferrovia, determinariam a eletrificação do trecho dos subúrbios em 1936 - inaugurada em

---

*pioneirismo, ganhando o tempo que se gastaria na elaboração do projeto”* (Citado por DAVID, 1998; 113). A Ferrovia do Aço, iniciada em 30 de abril de 1975, encontra-se apenas parcialmente construída e em operação.

<sup>32</sup> Esta mesma linha provisória, lançada sobre o túnel em construção seria utilizada na ocasião da duplicação da linha na Serra do Mar, à época da Primeira Guerra. O Túnel Grande, assim como toda a linha, foi duplicado e o tráfego desviado, sem interrupção, como o fora cinco décadas antes.

primeiro de julho do ano seguinte - como solução para os elevados custos operacionais, sendo tal medida louvada a cada crise internacional de combustíveis e de abastecimento, como as da Segunda Guerra e dos anos 70.

A primeiro de maio de 1869 os trilhos da EFCB atingiam Minas Gerais. Na província mineira, o traçado, vencendo a Serra da Mantiqueira, deveria atingir a região de Barbacena, ponto de confluência das bacias hidrográficas dos rios Doce, São Francisco e Grande. Objetivando atingir o Rio São Francisco, em 16 de julho de 1868 havia sido apresentada a proposta para o prolongamento da principal linha da ferrovia - a Linha do Centro - em direção ao Rio das Velhas; aprovada, iniciaram-se os trabalhos a seis de agosto de 1871.

Paulatinamente inaugurando trechos, a EFDPII alcançou Queluz de Minas, (atual Conselheiro Lafaiete) em 15 de dezembro de 1883. O prolongamento da Linha do Centro ou Linha Tronco a partir de então, fez-se em bitola métrica, suscitando acalorados debates que ainda hoje dividem o meio ferroviário, opondo os partidários da bitola larga (1,60m) aos da bitola de um metro. Em 1886, o engenheiro Amarílio de Vasconcellos, propôs a intercalação da bitola métrica dentro da larga, que assim mista, estendida até a Estação Central, ponto zero da ferrovia, haveria de permitir a unificação da bitola métrica em toda a EFDPII (DAVID, 1985; 28). Não efetivada tal sugestão, a quebra de bitola em Lafaiete, se grande economia resultou para as obras de prolongamento da Linha do Centro - pois demandava menores condições técnicas para implantação<sup>33</sup> - transtornos pela necessidade de baldeação também acarretou, parcialmente solucionados com a construção da Linha do Paraopeba, em bitola larga, na segunda década do século XX.

---

<sup>33</sup> As vantagens da bitola métrica sobre a larga podem ser assim resumidas: curvas de menor raio, menor largura da plataforma, dos terraplenos e das obras da via permanente, menor gasto de lastro, de dormentes e de trilhos, material rodante mais barato, menor resistência à tração e economia nas obras de arte; quanto às desvantagens, destacam-se: redução da capacidade de tráfego e da velocidade, necessidade de baldeação nos entroncamentos com bitolas distintas (BRINA, 1988; 7).

FIGURA 2 - Ponte na Linha do Centro da EFCB, sobre o Rio das Velhas, no município de Raposos

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 28. out. 2000

NOTA: Ao alto, apesar do desgaste provocado pela ação do tempo, lê-se EFDPII.

Prosseguiram as obras de prolongamento da Linha do Centro com a abertura ao tráfego de sucessivos trechos. Ouro Preto, ainda capital da Província, recebeu a ferrovia por um ramal que se estendeu, posteriormente, até Ponte Nova.

Proclamada a República, o Governo Provisório enviou um aviso em 22 de novembro de 1889, determinando a alteração do nome da ferrovia para *Estrada de Ferro Central do Brasil*. Somente no governo Artur Bernardes, através de Decreto de primeiro de dezembro de 1925, ocasião do centenário do nascimento do Imperador, a estação inicial - então chamada de Central - passaria a ostentar a denominação de D. Pedro II, “*considerando, finalmente, que o nome de D. Pedro II não pertence ao patrimônio histórico de um regimen político e sim ao das glórias da Pátria*” (Decreto de 01/12/1925. In: Jornal AENFER, maio de 1998; 5).

FIGURA 3 - Estação de Rio Acima, na Linha do Centro da EFCB.

FONTE: MACHADO, Marcelo. 20 dez. 1999.

À época da proclamação da República, estava em operação o trecho até Itabirito e, em obras, até Sabará. Como a ponte que cruza o Rio das Velhas, em Raposos, ostenta o primitivo nome da ferrovia (FIG. 2), deduz-se que haja sido construída antes da mudança do regime de governo, apesar das estações de quilometragem imediatamente inferiores, Honório Bicalho e Rio Acima (FIG. 3) somente serem franqueadas ao tráfego em primeiro de junho de 1890. A ponte está situada pouco antes da sede do município de Raposos - à época, pertencente a Sabará - que teria a sua estação inaugurada (FIG.4), juntamente com a sabarense, em 13 de fevereiro de 1891 (FIG. 5).

FIGURA 4 - Pátio da Estação de Raposos, na Linha do Centro da EFCB.

FONTE: GONÇALVES, Édson. 1934

O Ramal de São Paulo inaugurou o trecho de Barra do Piraí a Cachoeira, em 20 de agosto de 1875; nesta estação, estabeleceu-se, em 20 de julho de 1877, o entroncamento da EFDPII com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio - em bitola métrica - ligando a capital paulista à do Império. O alargamento de bitola da São Paulo - Rio, culminaria, anos depois, na implantação da bitola de 1,60m em sucessivos trechos do ramal, que nos anos de 1940, apesar de representar 11% da extensão da Central, responderia por mais de 50% do tráfego da Central do Brasil.

FIGURA 5 - Pátio da Estação de Sabará, na Linha do Centro da EFCB.

FONTE: SABARÁ, Prefeitura. Núcleo de Comunicação. 1900?

A partir de 1896 a EFCB passou a incorporar ferrovias falidas. Com a segunda fase da lavoura cafeeira no país, no Oeste Paulista, e o conseqüente declínio da produção no Vale do Paraíba, a Estrada de Ferro São Paulo - Rio deixava de contar com sua principal mercadoria; em séria crise financeira, foi a primeira estrada de ferro incorporada pela Central do Brasil, que, com tal prática, passaria a apontar déficits constantes nos balanços financeiros<sup>34</sup>.

No início dos anos de 1880, diante da elevada densidade de tráfego na Linha do Centro que causava problemas ao abastecimento da capital, estudou-se a construção e uma segunda linha ligando a Corte ao Vale do Paraíba. Sua construção tornou-se desnecessária pois, em 1903, a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil - de Três Rios ao Rio de Janeiro - foi incorporada à EFCB, passando a designar-se Linha Auxiliar.

Prosseguindo as obras de prolongamento da Linha do Centro da EFCB, os trilhos alcançaram Santa Luzia do Rio das Velhas, Vespasiano, Pedro Leopoldo, Sete Lagoas, Curvelo, Corinto e Pirapora. Nesta última cidade, “... ponto do São Francisco a que chega[va] a navegação franca que part[ia] de Joazeiro, no Estado da Bahia...” (FIGUEIRA, 1908; 791), foi vencido o último obstáculo para o prosseguimento da Linha do Centro, no dia 10 de novembro de 1922, com a inauguração da ponte sobre o grande rio. Obra monumental para a época, a ponte frustraria expectativas expansionistas, pois a EFCB teria apenas mais dois quilômetros de trilhos assentados, até a estação de Independência, atual Buritizeiro (QUADRO 2).

#### QUADRO 2

Evolução da primitiva Linha do Centro da EFCB (1858 - 1922)

<sup>34</sup> Os ramais antieconômicos da EFCB, a serem erradicados, relacionados pelo Decreto 58.992, de 4 de agosto de 1966, referem-se, praticamente aos trechos pertencentes às ferrovias que lhe foram incorporadas (DAVID, 1985; 77).

TRECHO INAUGURADO	DISTÂNCIA DO PONTO ZERO (em metros)	INAUGURAÇÃO
D. Pedro II(Campo) a Queimados	48.278	29.03.1858
Queimados a Belém	61.749	08.11.1858
Belém a Paulo de Frontin	85.501	12.07.1863
Paulo de Frontin a Barra do Piraí	108.222	07.08.1864
Barra do Piraí a Barão de Vassouras	128.529	18.06.1865
Barão de Vassouras a Paraíba do Sul	187.255	11.08.1867
Paraíba do Sul a Entre Rios (Três Rios)	197.657	13.10.1867
Entre Rios a Matias Barbosa	252.725	31.10.1875
Matias Barbosa a Juiz de Fora	275.112	30.12.1875
Juiz de Fora a Palmyra	324.094	01.02.1877
Palmyra a Barbacena	378.236	27.06.1880
Barbacena a Carandaí	419.699	28.10.1881
Carandaí a Lafaiete	462.583	15.12.1883
Lafaiete a Itabirito	523.855	16.07.1887
Itabirito a Sabará	582.633	13.02.1891
Sabará a Santa Luzia	610.381	06.04.1893
Santa Luzia a Pedro Leopoldo	648.023	17.06.1895
Pedro Leopoldo a Sete Lagoas	684.335	14.09.1896
Sete Lagoas a Cordisburgo	743.467	05.08.1904
Cordisburgo a Curvelo	797.297	05.08.1905
Curvelo a Corinto	852.175	15.03.1906
Corinto a Pirapora	1.005.940	28.05.1910
Pirapora a Independência	1.007.873	1922

FONTE: Elaborado pela autora com base em VASCONCELLOS, 1928; 19.

NOTA: Os dados de Vasconcellos omitem inaugurações parciais de sub-trechos dos trechos citados. A primitiva Linha do Centro foi modificada, estendendo-se até Monte Azul, cabendo ao trecho em direção ao Rio São Francisco a qualificação de Ramal. Alguns trechos da Linha do Centro foram retificados ou tiveram sua bitola alargada.

O sonho de Max Vasconcellos, autor que viajando pelas linhas da EFCB, descreveu com pormenores cada recanto servido pelos seus trilhos e idealizou os destinos de um Brasil ferroviário, dissipou-se com a ausência de uma política ferroviária para o país: *“Em futuro que não poderá estar muito afastado, os 2.547km que medeiam entre a ponta dos trilhos (no Rio de Janeiro) e a cidade de Belém, no Pará, estarão cobertos pelos dois fios de aço que encurtam as distancias e solidificam a integridade politica das nações de territorio vasto”* (VASCONCELLOS, 1928; 181).

Contudo, movidos talvez pelo alerta de Aarão Reis , de que *“Uma estrada de ferro que pára é uma estrada de ferro que morre”*<sup>35</sup>, os dirigentes da ferrovia empreenderam a construção de novos ramais, estabelecendo a ligação da EFCB com outras ferrovias. Um dos ramais que desempenhou papel significativo foi o que partiu de Corinto - antiga Currálinho - em direção a Montes Claros, prolongado até Monte Azul, à época denominada Tremedal. A EFCB atingiu Monte Azul em setembro de 1947, entroncando-se com a Estrada de Ferro Leste Brasileiro, estabelecendo a ligação ferroviária com o Nordeste. *“Estava realizada a ligação prevista no Decreto*

<sup>35</sup> Discurso proferido por Aarão Reis, presidente da EFCB, em 12 de outubro de 1907, em solenidade de inauguração de linha elevada da ferrovia, na cidade do Rio de Janeiro (FIGUEIRA, 1908; 608).



100<sup>36</sup> de Feijó, datado de 1835. Cento e doze anos depois” (DAVID, 1985; 70). Concentrando maior densidade de tráfego, o Ramal de Montes Claros passou a receber a denominação de Linha do Centro, cabendo ao trecho entre Corinto e Independência, a designação de Ramal de Pirapora; posteriormente, este trecho foi erradicado.

Acompanhada a evolução da Linha do Centro da EFCB, atenção especial dispensa-se ao papel da ferrovia na construção da cidade de Belo Horizonte. O Ramal de Belo Horizonte estabeleceria os trilhos iniciais - em bitola métrica - da ligação dessa capital - em bitola larga - com o Rio de Janeiro, pela Linha do Paraopeba, cuja relevância viria a se sobrepor à da pioneira Linha do Centro.

O primeiro problema enfrentado pela Comissão Construtora da nova capital mineira, na última década do século XIX, foi o de fazer chegar, aos canteiros de obras, todo o material necessário. Considerando que parte significativa do material era oriunda do exterior, para vencer tal obstáculo, somente com o recurso a um meio de transporte de grande capacidade que se integrasse à EFCB, que do porto do Rio de Janeiro, o traria, pela Linha do Centro, em bitola larga, até Conselheiro Lafaiete, de onde, em bitola métrica, atingiria Sabará. Alfredo Camarate, cronista do jornal sabarense *O Contemporâneo*, participava as dificuldades encontradas pela Comissão, pois as “*eternas boiadas que de Sabará para [lá] arrastam, em quarenta e oito horas e com uma chiadeira sonolenta cem ou duzentos quilos de cargas à razão de quarenta mil réis por carrada*”<sup>37</sup> tornariam inviável a tarefa de edificar uma capital dentro do restrito e improrrogável prazo estabelecido, em 17 de dezembro de 1893, de quatro anos.<sup>38</sup>

A solução encontrada foi a construção de um ramal férreo que, partindo de Belo Horizonte entroncasse com a Linha do Centro da Central do Brasil na localidade

---

<sup>36</sup> Com relação ao número do Decreto, ver nota nº 28.

<sup>37</sup> CAMARATE, Alfredo [Alfredo Riancho]. Por montes e vales. *O Contemporâneo*. Sabará, 5 jun, p. 2. 1894, citado por BARRETO (1996; 57).

<sup>38</sup> Artigo 6º da Lei nº 3, adicional à Constituição Estadual, de 17 dez. 1893 (PENNA, 1997; 35)

denominada Arrudas, hoje General Carneiro, bairro de Sabará<sup>39</sup>. A linha férrea, seguindo o ribeirão Arrudas até a sua foz, no Rio das Velhas, o faria pela margem esquerda - menos acidentada que a direita - para evitar obras de arte de maior porte como pontes e pontilhões, além dos indispensáveis bueiros e drenos, de modo a reduzir

os custos e a agilizar os serviços com um traçado tecnicamente mais simples. Os trabalhos da Comissão Construtora iniciaram-se em cinco de março de 1894 com a cravação da estaca zero do ramal, sendo aprovados, em 22 de julho, pelo Governo de Minas Gerais, os planos para a construção do ramal que incluíam todas as dependências - estações, casas de agente de estação, oficina, abrigo para máquinas, forja, etc. Por edital de 26 de julho, abriu-se a primeira concorrência pública para a preparação da linha e para a construção dos equipamentos do ramal, então dividido em três trechos, cada um a cargo do empreiteiro vencedor da respectiva proposta.

FIGURA 6 - Casa do agente da Estação de General Carneiro do Ramal Férreo de Belo Horizonte.

FONTE: MACHADO, Marcelo. 20 dez. 1999.

NOTA: Alicerce inaugural de casa de moradia lançado pela Comissão Construtora de Belo Horizonte, em primeiro de novembro de 1894 (BARRETO, 1996; 364 e PENNA, 1997; 37). O imóvel foi restaurado para abrigar, desde seis de agosto de 2001, o 4º Pelotão da Polícia Militar de Minas Gerais, uma iniciativa resultante da parceria estabelecida entre a Ferrovia

---

<sup>39</sup> Em um memorial do Arraial de Belo Horizonte, oferecido pelo Clube Republicano ao Cap. Júlio César Pinto Coelho, autor da proposta da escolha do Arraial para capital do Estado, em 26 de julho de 1890, encontrava-se uma referência à possibilidade de construção do ramal: “...oferecendo muita facilidade na construção de um ramal de estrada de ferro para este Arraial, vindo das Arrudas...” (PENNA, 1997; 35).

Centro Atlântica, a Polícia Militar de Minas Gerais e a Prefeitura de Sabará. Após a restauração, o imóvel teve suas cores modificadas, estando pintado de branco e amarelo. Atualmente, a Secretaria de Esporte, Lazer, Cultura e Turismo de Sabará prepara-se para instalar, neste imóvel, uma biblioteca pública.

No dia primeiro de novembro de 1894 era assentada a pedra fundamental da casa do agente da estação do entroncamento, em General Carneiro (FIG. 6), de fato, o primeiro alicerce residencial da futura capital (PENNA, 1997; 37). No dia três, lançou-se a fundação da futura Estação de Minas (Estação de Belo Horizonte), ponto zero do ramal. Em 31 de agosto, assinara o Estado de Minas Gerais um acordo com a EFCB para os serviços do entroncamento - que deveria ser provido de um estribo provisório até que fosse construída a estação - estabelecendo o tráfego mútuo no ramal e, também na linha métrica da Central, até Lafaiete, para os trens de lastro da Comissão.

A primeiro de fevereiro de 1895, triplo acontecimento era festejado: o lançamento da pedra fundamental da estação de General Carneiro, a inauguração, no local, de uma parada (pé-de-estribo) para os trens de passageiros, mistos e de cargas da EFCB e a ligação telegráfica para a futura capital, com a construção, no local destinado à estação inicial do ramal, no dia dezoito, de um barracão para instalar provisoriamente o aparelho teleográfico do ramal. Em julho do mesmo ano, estabeleceu-se o tráfego mútuo entre o telégrafo do ramal e o da Central.

A Comissão Construtora contou com a inestimável colaboração da EFCB, facilitada pelo fato do Dr. Aarão Reis, chefe dos trabalhos da nova capital, haver ocupado, anteriormente, cargo de chefia naquela Ferrovia, da qual se tornaria, de 1906 a 1910, o dirigente máximo<sup>40</sup>. Todavia, reclamações da Central foram uma constante. Queixosa da irregularidade dos serviços prestados pela EFCB no transporte do material, a Comissão Construtora firmou, em 25 de junho de 1895, um acordo com a Ferrovia, por meio do qual comprometia-se a adquirir e a transferir para a Central, três locomotivas e cinquenta vagões - 15 fechados, 20 gôndolas e 15 plataformas - de bitola larga, sendo indenizada pela ferrovia, com 20% do valor dos fretes dos

---

<sup>40</sup> Aarão Reis declarou em sua Exposição ao Governo mineiro, na ocasião em que afastou-se da chefia da Comissão, que somente graças à colaboração da EFCB conseguira instalar a Comissão Construtora, “dotando-a das comodidades indispensáveis à execução da árdua tarefa” que lhe incumbia (Citado por BARRETO, 1996; 269).

transportes realizados até General Carneiro<sup>41</sup>. A Comissão, com tais medidas e com muitos pedidos e reclamações dirigidos à diretoria da ferrovia agilizaria os trabalhos, retardados devido à falta de material rodante da Central e a um surto de cólera na região do Vale do Paraíba do Sul; ademais, evitaria as onerosas e desnecessárias estadias que incidiam sobre o material importado, retido no porto do Rio de Janeiro, à espera de transporte.

Até o início do tráfego provisório no ramal, em 27 de abril de 1895, foram ainda os carros de bois que transportaram o material de General de Carneiro até a futura

capital. A viagem inaugural foi realizada pela locomotiva “Belo Horizonte”<sup>42</sup> - montada em Conselheiro Lafaiete - festivamente recebida na Estação de Minas, ainda um barracão de madeira coberto com zinco. Antes mesmo da abertura do tráfego em caráter provisório, fora expedida ordem para a construção de um estribo público no quilômetro cinco do ramal, para atender a uma olaria ali situada. Ao final de junho, a Comissão havia solicitado à Central do Brasil, por empréstimo ou aluguel, um carro de primeira classe, um de segunda, um misto, um de bagagem e um de cargas para atenderem ao transporte de passageiros e de cargas. A morosidade do transporte do material da Comissão que se acumulava na inacabada estação do entrocamento, ocasionou atraso em seus trabalhos, havendo a necessidade de prorrogação do prazo para a conclusão da referida estação.

A inauguração oficial do ramal aconteceu no dia sete de setembro de 1895, apesar da estação terminal, no entroncamento, ainda não estar pronta e, da estação inicial não passar de um tosco barracão. Em General Carneiro formou-se uma composição tracionada por duas locomotivas - “Ouro Preto” e “Belo Horizonte” - que conduziu personalidades das capitais da República e do Estado e numerosos populares até a

---

<sup>41</sup> O referido acordo integra a obra de BARRETO (1996; 358), sendo dignas de nota as determinações referentes à fiscalização do transporte, com o emprego de selos especiais da Comissão no lacramento dos vagões, cuja conferência ficava sob a responsabilidade de funcionários por ela indicados. Pelo acordo, a Comissão estabeleceria uma agência na Estação de Marítima (RJ) para controlar a mercadoria recebida e despachada e outra em Lafaiete, onde obrigava-se a construir um armazém para a baldeação da carga, da linha de bitola larga para a métrica.

<sup>42</sup> A locomotiva do Ramal que receberia o nº 1 seria a “Ouro Preto”, cabendo o nº 2 à “Belo Horizonte”, uma homenagem prestada à antiga capital do Estado. As outras locomotivas do ramal eram a nº 3, “Várzea do Marçal”, a nº 4, “Juiz de Fora”, a nº 5, “Barbacena” e a nº 6, “Paraúna”, todas agraciadas com as denominações das localidades que haviam pleiteado o mérito de ser a capital do Estado. Apenas as locomotivas nº 1 e nº 2 eram destinadas ao transporte de passageiros.

Estação de Minas. Grandes festividades marcaram este evento que coincidiu com o lançamento das fundações de edifícios públicos da cidade.

Ao final do ano, o Ramal de Belo Horizonte apresentava tráfego intenso, chegando a computar um movimento diário de oitenta carros/vagões, sendo que, de agosto a dezembro foram registrados 22.710 viajantes. Em abril de 1986, contava o Ramal, 19.066m, dos quais 14.700m de linha e 4.286m de desvios.

Em Marzagão, por conta da Companhia Industrial Sabarense, fábrica têxtil, foi

construída uma parada com desvio e um pequeno prédio.<sup>43</sup> No quilômetro sete, em Freitas, foi estabelecida outra parada, com desvio e posto telegráfico. Com autorização da EFCB, uma chave e um desvio foram assentados na Estação de General Carneiro, pela Comissão Construtora, para facilitar a chegada da areia extraída no Rio das Velhas até a estação inicial do ramal. No dia 30 de julho de 1896 dispunha o Ramal de um horário de trens de passageiros conjugado com o da Central que, sofrendo pequenas alterações em outubro, seria reajustado em 25 de janeiro do ano seguinte, após alterações no horário da Ferrovia, que resultaram em melhor atendimento aos interesses da cidade, ainda em construção. Em 1896, o movimento de passageiros no ramal atingia o número de 59.249.

Em 10 de junho de 1897 estava concluída e, funcionando, provisoriamente, a Estação de General Carneiro (FIG. 7); a de Minas, na fase dos alicerces. Outros equipamentos ferroviários já estavam completamente terminados, restando alguns em fase de construção, quando foi inaugurada a capital do Estado, em 12 de dezembro de 1897, ao término do prazo determinado pela lei que autorizara a sua construção.

Quando se deu a inauguração do ramal, em 1895, a Comissão percebera a necessidade de estender linhas férreas urbanas, partindo da Estação de Minas, para os locais que abrigavam pedreiras e para aqueles onde se executariam as obras. Paulatinamente, as

---

<sup>43</sup> A Companhia Industrial Sabarense, fundada em 1877, foi a primeira fábrica do antigo Curral del Rei. Em troca do estabelecimento de um estribo na sua fábrica, esta Companhia propusera à Comissão Construtora da capital a cessão de terrenos para a passagem do ramal férreo, para a construção da estação de General Carneiro e outros edifícios ferroviários, além do fornecimento de madeiras para a

linhas urbanas espalharam-se pela cidade em construção, totalizando, três meses antes da inauguração da capital, 26.973m, praticamente o dobro da extensão do ramal. Posteriormente, os bondes que responderiam pelo transporte da capital utilizariam os trilhos dos ramais urbanos.

Em decorrência de uma reunião de comerciantes de Belo Horizonte, em julho de 1898, foi entregue ao prefeito da cidade uma petição que reivindicava o tráfego mútuo entre o Ramal e a EFCB. Pouco mais de dois meses depois, a 20 de setembro, autorizava o

Estado a alienação do Ramal de Belo Horizonte que foi adquirido pela União e incorporado à Central no dia 13 de dezembro do ano seguinte. Sob administração estadual até findar o ano, somente no primeiro dia de 1900 o Ramal entrou para o regime comum da ferrovia. À época, contava o Ramal com as estações de General Carneiro, Marzagão, Freitas, Cardoso e Minas, além das chaves do Carapuça, do Dr. Hermillo Alves, da oficina de Hermillo Alves e do Capitão Mariano. Com a incorporação, suprimiu-se a baldeação em General Carneiro e entraram em vigor novas tarifas para os serviços da ferrovia.

FIGURA 7 - Estação de General Carneiro, no entroncamento do Ramal de Belo Horizonte com a EFCB<sup>44</sup>

FONTE: FIGUEIRA (1908; 390A)

Anos mais tarde, a Central do Brasil lançou um sub-ramal do Ramal de Belo Horizonte, que partindo de Horto Florestal, atingia o matadouro municipal, na região do atual Bairro São Paulo. No final da década de 1950, a Ferrovia iniciou a eletrificação das linhas da estação de Barreiro ao Bairro São Paulo, passando por Horto Florestal, trecho no qual circularam por cerca de três décadas, suburbanos que atendiam aos ferroviários que trabalhavam em Horto Florestal e em Matadouro e à população belo-horizontina de maneira geral.

Quando se estudara o traçado adequado para o prolongamento da Linha do Centro em busca do Vale do Rio São Francisco, duas opções haviam sido consideradas: fazê-lo através do vale do Rio das Velhas ou através do vale do Rio Paraopeba. A Linha Tronco penetrara, em bitola métrica, pelo primeiro vale; entretantes, a existência do Ramal de Belo Horizonte oportunizava a ligação da nova capital mineira à linha de bitola larga da EFCB, passando pelo segundo vale, sem o inconveniente da quebra de bitola em Conselheiro Lafaiete. Estaria Belo Horizonte conectada com a capital do país, tanto pela linha de bitola métrica, como pela larga, que se entroncariam, anos depois, em General Carneiro (FIG. 8).

Sobre a Linha do Paraopeba, por alguns considerada um ramal, escrevia Max Vasconcellos (1928; 11):

*“ Como o tronco que se fende aos caprichos da natureza, sem perder, entretanto, a unidade constitucional, aos caprichos da engenharia (quicá da política), a Linha do Centro da Central fendeu-se, sem por isso perder o caracter de Linha Tronco. São duas partes do mesmo caule que, bipartindo-se a certa altura, se reúnem em ponto mais acima. Nenhuma dellas pôde ser considerada, em relação á outra, como ramal; os ramos que*

---

inaugurada a estação de Marzagão (BARRETO, 1996: 301).

<sup>44</sup> Sobre esta estação de tipo triangular, escreveu o Dr. Aarão Reis, em sua Exposição apresentada ao Governo do Estado de Minas Gerais, na ocasião em que deixou a chefia da Comissão Construtora da capital: “... formando um triângulo equilátero, permitindo tal circunstância dar à **Estação General Carneiro** disposições arquitetônicas que, já pela singularidade, já pela elegância, prepararão desde logo o espírito dos visitantes que forem atraídos pela nova capital mineira.” Citado por BARRETO (1996; 298).

*voltam a unificar-se com o tronco não são ramos: ou constituem uma anomalia do próprio tronco, ou pertencem a uma espécie vegetal... desconhecida.”*

A nove de fevereiro de 1910 o Governo Federal abriu um crédito especial para o prosseguimento do alargamento da Linha do Centro da EFCB, pelo Vale do Rio Paraopeba, em direção a Belo Horizonte. A 24 de maio já estavam concluídos os estudos da nova linha - com 120km de extensão e incluindo três túneis; iniciados os trabalhos em 1911, oito anos demandariam as obras.

FIGURA 8 - Esquema das linhas da EFCB em 31 de dezembro de 1958

FONTE: IBGE, 1956: 217.

NOTA: Em vermelho, a Linha do Paraopeba, prolongamento da Linha do Centro, em bitola larga.



Em 21 de fevereiro de 1913 acontecia, em Belo Horizonte, a inauguração do primeiro desvio ligando a linha férrea da Central a um estabelecimento industrial, a Serraria, de Garcia de Paiva & Pinto, então em fase de construção. Porém, Belo Horizonte mergulhava, a partir de 1915, num período de acentuada crise; a apatia econômica fez-se acompanhar de um êxodo populacional considerável, sendo superior a seiscentos, em 1917, o número de imóveis residenciais desocupados, à venda ou disponíveis para aluguel. Para a superação da crise, muito contribuíram as obras da Linha do Paraopeba, que novo vigor trouxeram à cidade. Após a inauguração de sucessivas estações na nova linha, a 22 de junho de 1919 chegava a Belo Horizonte o primeiro trem de lastro da bitola larga; no dia 16 do mês seguinte, a ligação da capital com Joaquim Murinho era solenemente inaugurada (QUADRO 3), iniciando-se o tráfego regular no dia seguinte.

QUADRO 3

Inauguração das Estações da Linha do Paraopeba da EFCB

ESTAÇÃO	INAUGURAÇÃO
Dr. Joaquim Murinho	14.11.1914
Congonhas do Campo	14.11.1914
Eng. Caetano Lopes	14.11.1914
Arrojado Lisboa	20.06.1917
Belo Vale	20.06.1917
Moeda	16.06.1919
Marinhos	16.06.1919
Melo Franco	25.06.1918
Brumadinho	20.06.1917
Fecho do Funil	20.06.1917
Jacaré	20.06.1917
Sarzedo	20.06.1917
Ibirité	20.06.1917
Jatobá	20.06.1917
Barreiro	10.12.1919
Gameleira	20.06.1917
Calafate	02.1920
Belo Horizonte	07.09.1895
Arrudas	12.10.1914
Horto Florestal	-
Freitas	07.09.1902
Marzagão	07.09.1902
General Carneiro	01.02.1895

FONTE: Elaborado pela autora com base em VASCONCELLOS, 1928; 223.

Inaugurada a Linha do Paraopeba, as viagens para o Rio de Janeiro se tornaram mais rápidas; o desenvolvimento da capital e o acréscimo do tráfego levaram a EFCB a adequar a estação de Belo Horizonte aos novos tempos. A Estação de Minas (FIG. 9),

erguida pela Comissão Construtora e reformada em 1917 - adquirindo novas dependências para senhoras e para a telegrafia e um restaurante - foi demolida em maio de 1920, tendo os seus serviços de embarque e desembarque de passageiros transferidos para o armazém de encomendas, um edifício ao lado. No dia sete de agosto era lançada a pedra fundamental da nova e atual estação que, inaugurada a 11 de novembro de 1922, viveria anos de intensa atividade, acolhendo os incontáveis passageiros que por décadas se utilizariam dos trens suburbanos e de pequeno, médio e longo percurso da EFCB e da RFFSA, que paulatinamente desativados, deixariam-na, exclusivamente, para os usuários dos trens metropolitanos da CBTU.

FIGURA 9 - Estação de Minas, ponto inicial do Ramal Férreo de Belo Horizonte<sup>45</sup>

FONTE: FIGUEIRA, 1908; 491.

O serviço de passageiros da EFCB, além dos trens de subúrbio, contou com trens das categorias direto, rápido, expresso e noturno, além dos mistos. Digno de nota, foi o

---

<sup>45</sup> Aarão Reis, em sua Exposição para o Governo Mineiro, na ocasião de sua exoneração da chefia da Comissão Construtora de Belo Horizonte, escreveu: “*Quanto à Estação Central (Minas) que terá de ser levantada como pórtico, na nova capital, procurei dar-lhe não suntuosidades descabidas, nem mesmo luxo artístico dispensável, mas toda a elegância, todo o conforto e todas as comodidades, cujas faltas seriam imperdoáveis na Estação Central de uma cidade que vai ser edificada ao abrir do século XX.*” Citado por BARRETO (1996: 299).

“Trem Azul” ou “Cruzeiro do Sul”, inaugurado em 1929, ligando o Rio de Janeiro a São Paulo. Com carros de aço carbono pintados de azul escuro com detalhes em dourado, este trem seria desativado com a operação, em 1950, do Santa Cruz, com seus luxuosos carros de aço inoxidável, dotados de ar condicionado, que esteve em circulação até fevereiro de 1991; rebatizado de “Trem de Prata” e sob gestão privada, circulou novamente em 1994. O percurso Rio - Belo Horizonte, em composições de semelhante requinte, foi inaugurado no mesmo dia do Santa Cruz, pelos trens Vera Cruz; suprimido em 1976, o Vera Cruz foi reativado em 1980, em caráter turístico, apenas aos finais de semana e por breve período<sup>46</sup>.

Em 1941, a EFCB foi transformada em autarquia - regime administrativo que perdurou até a criação da RFFSA, em 1957. A constituição da RFFSA não significou o desaparecimento da Ferrovia, pois esta não só integrava a nova empresa gozando de administração independente, como podia ser considerada a sua principal estrada de ferro. Nas antigas linhas da EFCB, encontrou a RFFSA seu maior volume de transporte.

Reorganização administrativa da RFFSA, promovida em 1969, extinguiria oficialmente sua denominação, ao criar as Divisões Operacionais; dividia-se a EFCB, doravante identificada como 6ª Divisão-Central e 8ª Divisão Subúrbios do Grande Rio. Em 1973 desmembrou-se a 6ª Divisão, criando-se a 14ª Divisão - Centro Norte: à primeira coube a malha de bitola larga e à segunda, as linhas de bitola métrica da ex-Estrada de Ferro Central do Brasil. Com a criação das Superintendências Regionais da RFFSA, em 1976, os trechos de bitola métrica da EFCB ficaram sob jurisdição da Superintendência Regional - Belo Horizonte - SR-2 e os de bitola de 1,60m, com a Superintendência Regional Rio de Janeiro - SR-3, que viria a transformar-se em Superintendência Regional Juiz de Fora.

---

<sup>46</sup> A supressão do Trem Vera Cruz suscitou uma ação popular contra a RFFSA, em outubro de 1976. A petição inicial alegava ser inadmissível a supressão do trem diante da sua necessidade para a população e mediante a crise de combustíveis que enfrentava o país; alegava também que a segurança do transporte, causa apontada pela RFFSA para a suspensão dos serviços, fora comprometida pelo “impatriótico” transporte “... de nosso minério pela malsinada firma multinacional MBR- Minerações *Brasileiras* só no nome - pelos trilhos que a ela não foram destinados...” (FILARDI. *Petição ao Dr. Juiz da 2ª Vara da Justiça Federal*. Belo Horizonte. Out. 1973).

Pela sua posição central em relação à geo-economia nacional, a EFCB estabeleceu ligação com várias ferrovias, assumindo a função de receptora/distribuidora do transporte nacional. Após a criação da RFFSA, tais entroncamentos ajudariam a reforçar o seu traçado estratégico, ligando as três principais cidades do país: Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

Como centro de excelência da engenharia nacional, a EFCB é ainda lembrada:

*“A Central do Brasil é um marco da engenharia ferroviária brasileira... O peso econômico e social, o pioneirismo, a qualidade são exemplos da importância desta ferrovia na história dos transportes no país.*

*A EFCB também merece ser lembrada como um ‘celeiro de craques’, uma escola formando técnicos, engenheiros, dirigentes ferroviários para todo o país.”<sup>47</sup>*

Christiano Benedicto Ottoni, Mariano Procópio Ferreira Lage, Francisco Pereira Passos, Herculano Veloso Ferreira Pena, Miguel Noel Nascente Burnier, José Ewbank da Câmara, Aarão Reis, André Gustavo Paulo de Frontin foram alguns dos muitos dirigentes da EFCB em seus primórdios. Alguns foram mais conhecidos como urbanistas, políticos, empresários ou por qualquer outra referência no currículo; entretanto, como muitos outros ferroviários - não raro, de posição inferior na hierarquia da Ferrovia - tendo seus méritos ferroviários reconhecidos, foram homenageados com a designação de seus nomes para estações ou outras construções ferroviárias, povoados, cidades e logradouros públicos situados nas proximidades das vias férreas.

Como palco de acontecimentos ou como agente direto, a EFCB está associada a momentos marcantes da história brasileira. Na Revolta da Armada, conflito que opôs a Marinha ao Governo de Floriano Peixoto e implicou em grandes sacrifícios para a população do Rio de Janeiro, a EFCB foi alvo de ataques dos revoltosos. Devido ao seu potencial estratégico e geográfico, a ferrovia foi cobiçada pelos sediciosos, tendo a sua estação Central atingida por projéteis; as forças legalistas contaram com os

---

<sup>47</sup> Mauro Knudsen, presidente da MRS-Logística que assumiu a malha da SR-3, antigo trecho de bitola larga da EFCB, em entrevista concedida ao *Jornal AENFER*, editado pela Associação de Engenheiros Ferroviários, em edição comemorativa dos 140 anos da EFCB, assim resumiu a relevância da ferrovia (ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS. *AENFER*, maio de 1998; 28).

trabalhos da Oficina de Engenho de Dentro da Central do Brasil, fabricando armamentos e munições e reparando canhões.

Durante a Revolução Constitucionalista, em 1932, o Ramal de São Paulo teve seu tráfego normal interrompido de julho a outubro, passando a circular apenas os trens militares e os autorizados pelo Governo Provisório. Regularizado o tráfego, a Ferrovia havia perdido significativo volume de cargas que, transferido para a rodovia, não mais retornaria.

Nos últimos anos do período populista, de notória efervescência política, greves e paralizações dos ferroviários da Central do Brasil - em campanhas salariais ou em demonstrações de solidariedade com outras categorias profissionais - engrossaram os vários movimentos sociais e políticos que levariam à reação conservadora, representada pela instalação do regime militar no país. Os discursos proferidos por João Goulart e Leonel Brizola na Estação D. Pedro II, no Rio de Janeiro, em 13 de março de 1964, reunindo aproximadamente cento e cinquenta mil pessoas, trataram dos decretos assinados naquele mesmo dia, determinando a desapropriação de refinarias de petróleo e de propriedades rurais improdutivas, além do anúncio dos planos de reforma urbana, alterações na política tributária e extensão do voto aos analfabetos. As repercussões do “Comício da Central”, como ficou conhecido, foram determinantes para o Golpe de 31 de Março.

A EFCB sempre concentrou cuidadosas atenções do Executivo pelos interesses econômicos, políticos, estratégicos e sociais a ela ligados. Houve época, em que a posse do Presidente da República fazia-se acompanhar pela nomeação imediata dos ministros, do prefeito do Distrito Federal, do presidente do Banco do Brasil e do diretor da Central do Brasil (*RAE*, maio 1983; 8). Demonstração inequívoca de sua significância era “... o telefone vermelho que ligava a sala do presidente da E. F. C. B. diretamente ao gabinete do Presidente da República, no Palácio do Catete...”. (KNUDSEN. In: *Jornal AENFER*, maio de 1998; 28). Obviamente, despertando tais interesses, ressentiu-se a EFCB com as interferências políticas que ditavam seus rumos, da nomeação de seu quadro de pessoal às decisões que afetavam seus serviços de transporte de passageiros e de cargas.

Influenciando diretamente o desenvolvimento econômico e social do país, a Central do Brasil, contribuiu sobremaneira para a circulação interna e para a exportação das riquezas nacionais. A íntima relação da EFDPII com o desenvolvimento da cafeicultura do Sudeste foi determinada pela geografia de ambas: nascendo a ferrovia no berço da área cafeicultora, sua expansão acompanhou a marcha deste produto, para Minas Gerais e para São Paulo. Portos brasileiros antes expressivos, como o de Angra dos Reis<sup>48</sup>, Ubatuba, Parati e São Sebastião deixaram de ser referência como escoadores da produção, ao passo que o Porto do Rio de Janeiro, servido pela Estrada de Ferro, assumia a exclusividade da exportação cafeicultora.

A participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial foi determinante para a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, em 1945, que elevou, sobremaneira o transporte da EFCB. A exploração do minério de ferro das reservas do Quadrilátero Ferrífero, em Minas Gerais, deu um novo perfil à ferrovia que se voltou, crescentemente, para o transporte especializado, tendo neste produto, o seu “carro-chefe” e na Linha do Paraopeba, sua artéria principal.

A tração a vapor, paulatinamente, foi substituída pela diesel-elétrica. A inconveniência das locomotivas a vapor para tracionar composições longas exigiu a intensificação da dielização da ferrovia, inaugurada em 1943.<sup>49</sup>

A interface ferrovia - indústria pode ser abaixo evidenciada pela notícia colhida de um periódico sabarense, sobre o início da produção de trilhos no Brasil. De maior relevância se reveste o evento, se considerado o fato de que a companhia que os produziu foi a Belgo Mineira, instalada em Sabará desde 1921, fruto da fusão do

---

<sup>48</sup> O Porto de Angra dos Reis seria revitalizado pela Estrada de Ferro Oeste de Minas (depois, Rede Mineira de Viação) que expandindo-se por Minas Gerais, tinha o seu ponto zero nesta cidade fluminense.

<sup>49</sup> A dielização da ferrovia foi determinada pelo aumento da produção de transporte, em alguns casos, sacrificando a velocidade em benefício da capacidade: “*Os trens limitados pela capacidade de tração de uma locomotiva (tração múltipla a vapor é temerário) eram curtos, mas relativamente velozes. A densidade de tráfego em certos trechos, medidos em trens-hora era superior às de hoje*”. (DAVID, 1985; 44).

capital luxemburguês com a Companhia Siderúrgica Mineira<sup>50</sup>, em terras sabarenses desde 1917. A EFCB inaugurara uma estação em abril de 1919 - Estação Siderúrgica - para atender às necessidades da pioneira usina. Cabível também, é a referência de que a Belgo Mineira detinha terras em João Monlevade antes mesmo de instalar-se em Sabará; todavia, aguardou a chegada da Central do Brasil, em 1935, para inaugurar sua nova unidade em João Monlevade. Expressava, a Siderúrgica, sua gratidão pela ferrovia que permitira-lhe a existência, fornecendo-lhe os trilhos necessários, antes importados:

*“Teve lugar em Monlevade, há dias, um fato de transcendental importância para nós - a primeira corrida de trilhos nacionais*

*O ato... constitui verdadeira apoteose à indústria nacional, principalmente por se saber que esses trilhos foram laminados em máquinas fabricadas no Brasil, em Sabará, aliás.*

*Trata-se, pois, de um acontecimento que nos enche de justificado orgulho e devemos render uma homenagem muito especial à Cia. Siderúrgica Belgo-Mineira,...*

*As perspectivas que se nos entrebem são incrivelmente amplas. Para um gigante como o Brasil, os trilhos têm o significado vital das veias no corpo humano.*

*Rejubilemo-nos, portanto, porque as veias portentosas que são as ferrovias, farão correr, dentro em breve, no corpo da Pátria, o sangue generoso e rico que é a sua produção.”* (TRILHOS brasileiros. *Kaquende*. Sabará: 24.10.1943. Ano I. Nº 7, p. 1)

---

<sup>50</sup> Em 1920, os reis belgas, em visita oficial ao país, excursionaram em trem especial da EFCB. Em companhia do então presidente da República, Epitácio Pessoa e Arthur Bernardes, presidente da Província de Minas, conheceram cidades mineiras; destas viagens, resultaram os contatos para

FIGURA 10 - Descarregamento de vagões da FCA no pátio da Belgo-Mineira, em Sabará, no antigo Ramal de Santa Bárbara, da EFCB.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 30 jan. 2001.

Atualmente, sob os auspícios da globalização, a unidade sabarense da Belgo - Mineira reduziu suas atividades e utiliza-se, praticamente, da rodovia para escoar sua produção; porém, a ferrovia - ex-EFCB, ex-RFFSA e atual FCA - ainda opera para satisfazer às demandas da Siderúrgica (FIG.10).<sup>51</sup>

Apreende-se, em parte, o significado da EFCB para o contingente populacional espalhado pelos três principais estados da Federação servidos por suas linhas, através de algumas referências colhidas na imprensa do município de Sabará, que abrigou uma das mais importantes residências da Ferrovia. Servida pela Linha do Centro, em bitola métrica, entroncando-se com a malha de bitola larga em seu bairro General Carneiro e ponto inicial do Ramal de Santa Bárbara, por longas décadas, um dos trechos de tráfego mais intenso e rentável da Central - e posteriormente, da RFFSA - a cidade sempre reservou atenções especiais à ferrovia.

A FIG. 11 evidencia a presença da ferrovia no imaginário e no discurso da população sabarense, através da referência à EFCB como item integrante dos endereços dos estabelecimentos comerciais. A inclusão da Estrada de Ferro nas instruções sobre a localização das casas comerciais que se promoviam através dos jornais, certamente atribuía-lhes ares de cosmopolitismo, pois, servidas pela principal ferrovia brasileira que os ligava diretamente à capital republicana - dotada de porto aberto ao comércio internacional - podiam tais estabelecimentos dispor das novidades e dos melhores produtos que pelos trilhos chegavam para satisfazer às necessidades de consumo dos clientes. Ademais, grande *status* a menção da Ferrovia lhes conferia, pois, sinal evidente da modernidade, ela não somente detinha o poder de inscrever no mapa localidades antes desconhecidas, outorgando-lhes uma “certidão de nascimento”, como possibilitava glórias maiores àqueles municípios já tradicionais e àqueles

---

investimentos técnicos e financeiros que dariam origem à Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira. De Belo Horizonte, partiram da recém inaugurada estação da EFOM (PENNA, 1997).

<sup>51</sup> O antigo Ramal de Santa Bárbara da EFCB, onde se localiza a Belgo-Mineira sabarense, foi praticamente erradicado; abertos ao tráfego, apenas quatro quilômetros que ligam a estação de Sabará à unidade da Belgo-Mineira. Além da Belgo, os trilhos foram arrancados. Somente em João Monlevade, a ferrovia é imprescindível à Siderúrgica.



agraciados com as menores quilometragens de suas linhas. Era-lhes como que uma “certidão de bons antecedentes” associada a uma “menção honrosa”.

FIGURA 11 - Anúncios de estabelecimentos comerciais publicados em periódicos de Sabará.

FONTES: A e B - *Sabará-Gazeta*. Sabará, 15 abr. 1918, p. 4. C - *Kaquende*. Sabará, 17 out. 1943, p. 3.  
D - *Kaquende*. Sabará, 28 nov. 1943, p. 2. E - *Kaquende*. Sabará, 01 jan. 1944, p. 4.

Em Sabará, desde a chegada da ferrovia até o período da RFFSA, as notícias sobre a Estrada de Ferro eram uma constante na imprensa. O progresso das obras de prolongamento da Linha do Centro - informando a chegada de engenheiros, as visitas de personalidades ferroviárias ou qualquer evento correlato - e as melhorias propiciadas ao município eram objetos de atenções:

*“Officinas da Estrada de Ferro: - Tivemos grande satisfação quando o cidadão Daniel da Rocha Machado, nos apresentou o telegramma que affirmava a vinda desse grande melhoramento para este logar.*

*Na porta da nossa officina forão (sic.) mandados queimar, pelos Intendentes Daniel da Rocha e A. de P. Pertence Junior duas duzias de foguetes e na Ponte Grande, o cidadão patriota Septimo de Paula Rocha e Vigilato Vieira tambem fizerão su (sic.) ao ar grande numero de foguetes.” (A Folha Sabarense. Sabará: 17.08.1890. Ano VI. p. 3.)*

Protestos e reclamações dirigidos à Central do Brasil tinham espaço certo nos periódicos sabarenses e nacionais, de maneira geral, sendo regiadamente registrados nos livros destinados às reclamações do público, encontrados em todas as estações da ferrovia (FIG 12)<sup>52</sup>:

FIGURA 12 - Reclamação sobre a superlotação dos trens da EFCB

---

<sup>52</sup> Com o arrendamento da malha da RFFSA/SR-2 à FCA, em 1996, foram recolhidos todos os “Livros de Reclamações do Público” e demais livros de registro das estações sob esta jurisdição. Consultados os funcionários do Setor de Patrimônio da RFFSA, estes alegaram que o citado material estava em poder da FCA; consultados os funcionários desta, afirmaram ter entregue à RFFSA, todos os livros das estações. Da RMBH, os únicos livros localizados foram os da Estação do Barreiro, da antiga EFCB, então pertencente à Superintendência Regional Juiz de Fora - SR-3.

FONTE: EFCB. *Livro de Reclamações do Público da Estação de Barreiro*. Belo Horizonte, 28 jun. 1964.

“Publicamos, há tempos, amplas declarações do sr. Engenheiro Residente da Estrada de Ferro Central do Brasil, sobre a construção da nova estação ferroviária de Sabará [...].

A mais prejudicada, porém, é a própria população local, pois além da péssima colocação da atual estação, totalmente fora da zona urbana da cidade, dificultar o acesso do povo, as linhas que a ferrovia atravessou no pateo constituem seríssimo perigo para a vida de todos aqueles que embarquem ou desembarquem em Sabará [...]

Assim, além do perigo exposto acima, de ser atropelado na transposição das linhas do nosso pateo ferroviário, o sabarense vê seus males agravados no estio pela poeira e no inverno pelo lamaçal que se forma através dos duzentos e tantos metros do pátio da velha estação.

Consideremos, ainda que as linhas inestéticas da construção e a falta de quaisquer detalhes de conforto da decrepita estação ferem totalmente o prestígio de Sabará como cidade de turismo”. (UMA PROVIDÊNCIA inadiável. *Kaquende*. Sabará: 21.10.1945. Ano III. Nº 102. p. 1).

“Devido a rêde de linhas descobertas, por toda parte, **crateras de bombas**, manobras eternas e eternos estacionamentos de composições, barrando o trânsito de pedestres (que se dirá dos carros?), - a **gare** da estação de Sabará continua inacessível, mesmo de dia (que se dirá à noite, sem iluminação?), aos desgraçados dos passageiros que resolvam aventurar-se a tomar um trem... Ai! dos desamparados!

- E sabem o que diz a Central? Isto: não precisamos de viajantes daí, por isso, dêem (sic.) graças a Deus de não mandarmos, com cercas de arame, de dez fios, fechar as entradas; vocês, sabarense, a mil e seiscentos por **cabeça**, querem entrar com o **corpo todo**, viajar dentro de carro e até... assentados... Ora, bolas!” (*Kaquende*. Sabará: 23.09.1945. Ano III. Nº 98).

#### “ PARA LER NO TREM

*Veja, illustre passageiro  
Aquele tipo lampeiro  
De sorte fenomenal:  
Nestes últimos seis meses,  
Já se salvou trinta vezes  
Nos desastres da Central!”*<sup>53</sup>

Todavia, pelo FIG. 13, vê-se que louvores também se rendiam aos funcionários, em reconhecimento às melhorias constatadas nos serviços da Ferrovia:

<sup>53</sup> Acidentes de trens, freqüentes em algumas épocas, geravam irônicas críticas à ferrovia, como esta de Aporelly, publicado no jornal *A Sextilha*, [s.l.], [s.d.] (*RAE*, maio 1983; 9), parodiando anúncio comercial encontrado nos bondes: “*Veja, illustre passageiro,/O belo typo faceiro/Que o senhor tem a seu lado,/E, no entanto acredite,/Quase morreu de bronquite,/Salvou-o o RHUM CREOSOTADO!!!*” (FJP, 1996; 74). Este mesmo anúncio também foi objeto de paródia em charges criticando os aumentos das tarifas das linhas de ônibus na capital mineira: “*Lembra, illustre cavaleiro, daquele belo typo faceiro que o senhor tinha a seu lado? Acredite: com os aumentos da Barreiro, morreu endividado.*” (FJP, 1996; 265).

FIGURA 13 - Elogio à EFCB

FONTE: *Sabará - Gazeta*. Sabará: 15 set. 1918, p. 3.

Também em versos era lembrada a ferrovia, nos habituais sonetos publicados nos jornais sabarenses da década de 1940:

**FONTE DE RENDAS**

*No trem das onze viaja diariamente,  
A funcionária chique, “melindrosa”;  
De lábios rubros, cara carminosa,  
A sorrir e a “flirtar” alegremente.*

*A língua alheia, de inveja maldosa,  
Anda a propalar, cruel e inclemente,  
Certa história bastante duvidosa,  
Que muito espanta e pasma a tôda gente!*

*- Dizem que ela arranja um “flirt” por dia,  
E os pobres “zinhos” seguem-ne à porfia,  
Nos trens fazendo enchente colossal.*

*Eu, porém, penso merecer louvores  
Aquele que, com sorrisos e amores,  
Vem aumentando as rendas da Central.*

(SEPÚLVEDA, Joaquim. Fonte de Rendas. *Kaquende*. Sabará: 09 abr. 1944. Ano I, nº 18)

FIGURA 14 - Coluna “Subúrbio das 10” de periódico sabarense da década de 1940

FONTE: IBIS. *Kaquende*. Sabará, 09 abr. 1944, p. 1.

Finalizando estas demonstrações da intimidade da ferrovia no cotidiano da população apresenta-se, através de trecho em seguida transcrito e da FIG. 14, a coluna “Subúrbio das 10”, publicada regularmente no periódico *Kaquende*, na década de 1940, referindo-se a um dos trens da classe de passageiros, da categoria dos suburbanos, ofertados pela Central do Brasil:

*“O subúrbio das dez a que me refiro hoje, não é o da manhã, onde, apesar dos pesares, reina alegria, há risos e flores, mentiras e brincadeiras, perfume e ‘chiquê’. Não. É diferente em tudo o subúrbio das dez da noite.*

*Ainda na segunda-feira última, só quem viaja no UB-10 pode avaliar o sofrimento humano estampado em algumas dezenas de famílias, sem teto e sem lar, à procura de trabalho, à cata de melhores dias futuros, para acalantar um pouco a dôr que as tortura. Cêna triste a que vimos naquele dia: homens, mulheres e crianças, todos imundos, de vestes esfarrapadas, pálidos e magros, extendidos nos bancos dos carros, fracos e inertes.*

*Pela conversa de alguns deles, ficamos sabendo que se destinavam ao ramal de Santa Bárbara, pernoitando nesta cidade, afim de, cedinho, seguirem pelo expresso que nós denominamos de Capichaba”. (IBIS. Subúrbio das Dez. *Kaquende*. Sabará, 12 mar. 1944. n° 27, p. 1)*

Extinta a EFCB e a RFFSA, parte das antigas linhas daquela que fora a ferrovia “central” do Brasil sobrevivem, remodeladas ou originalmente conservadas, como alguns dos trechos da atual malha ferroviária nacional que respondem pelas mais expressivas produções de transporte. Os “trens da Central”, assim chamados mesmo no período da RFFSA, circulam ainda nas vias que compõem a rede do imaginário popular, nostalgicamente evocados como parte das memórias e histórias pessoais e coletivas e como símbolos de um passado tanto mais humano - ou menos anônimo - quanto mais remoto, quando a modernidade embarcava nos velhos carros de madeira tracionados pelas locomotivas a vapor, a anunciar as mudanças que viriam com os carros de aço e a era diesel. Mudanças ritmadas pelo apito e pelo balanço do trem, a prometer facilidades de locomoção, empregos e desenvolvimento.

### 3.2 Rede Mineira de Viação

A Estrada de Ferro Dom Pedro II, depois EFCB, penetrando em Minas Gerais no sentido sul - norte, demandou ligações com outras estradas de ferro para permitir a circulação de pessoas e de riquezas no vasto território mineiro. Com vistas à expansão das comunicações e dos transportes na província, pela Lei n. 1.982 de 11 de novembro de 1873, o governo mineiro concedeu privilégio, pelo período de cinquenta anos, à empresa organizada pelos senhores José de Rezende Teixeira e Luiz Augusto de Oliveira, para implantar a primeira ferrovia verdadeiramente mineira que, partindo da artéria principal das linhas férreas brasileiras, a EFDPII, nas vertentes do Rio das Mortes, se dirigisse a um ponto navegável do Rio Grande, de onde, em busca do oeste, deveria atingir as divisas provinciais.

Pela Lei n. 2.398 de cinco de novembro de 1877, a Assembléia Mineira limitara a construção da ferrovia apenas à primeira seção - da estação de Sítio (atual Antônio Carlos), da EFDPII, até São João Del-Rei. A *Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas - CEFOM*, sediada em São João Del-Rei e organizada no dia dois de fevereiro de 1878 com a finalidade de construir esta primeira secção, não dispondo de recursos

suficientes para empreender as obras, optou pela adoção da bitola de 0,76m como meio de assegurar a redução do custo quilométrico da estrada.

O primeiro trecho da ferrovia, de Sítio a Barroso, com 49km de extensão, incluindo as estações das respectivas localidades e o posto telegráfico de Ilhéus, teve seus trabalhos iniciados em 25 de junho de 1879 e começou a ser trafegado no dia 30 de setembro do ano seguinte. Transferida a sede da CEFOM para o Rio de Janeiro, ainda em 1879, prosseguiram as obras do restante da primeira seção que foi oficialmente inaugurada em 28 de agosto de 1881, contando com as estações de São José D'El-Rey (hoje Tiradentes) e de São João Del-Rei, além do posto telegráfico de Capão Redondo, totalizando cerca de 100km. As festividades de inauguração da linha, com a presença da família imperial e de personalidades políticas da província e da república, aconteceram num clima de luto e de pesar dado o falecimento do então Ministro da Agricultura, Buarque de Macedo. Entretanto, apesar da consternação, comemorou-se mais que a abertura ao tráfego da CEFOM, pois consagrava-se esta ferrovia como a estrada de ferro brasileira que obtivera o menor custo de construção, por quilômetro, computadas todas as despesas, inclusive com as desapropriações.

Nova concessão obteve a CEFOM, em 24 de agosto de 1885, de uma outra ferrovia que, na verdade, configurava-se num mero prolongamento da primeira seção, pois partindo de São João Del-Rei, o novo trecho deveria atingir Oliveira, lançando um ramal até Ribeirão Vermelho. Iniciadas as obras em cinco de julho de 1886, no ano seguinte acontecia a inauguração da estação de Oliveira, registrando-se em 1888, a de Ribeirão Vermelho. A bitola de 0,76m foi estendida até Barra do Paraopeba com o intuito de exploração da navegação do alto São Francisco, projetando um ramal até Itapicirica e outro até Pitangui, concluído somente em 1907. Com este último ramal que alcançava o vale do Rio Pará, esperava-se levar a ferrovia até a parte navegável deste rio, o que haveria de permitir à Companhia, operar a navegação a vapor do Rio São Francisco, num trecho de aproximadamente 400km.

De 1890 a 1892 foram realizados estudos para a construção de 1.040km de linhas, de Lavras a Barra Mansa, no Estado do Rio do Janeiro, e de Lavras a Catalão, em Goiás. A concessão incluía também um ramal que passando por Araxá, atingiria Uberaba. Abertos ao tráfego apenas trechos destas linhas, a CEFOM viu-se em séria crise

financeira; até 1893 os saldos anuais foram-lhe bastante vantajosos; de 1894 a 1897, mostraram-se inexpressivos, mas a partir de 1898, registraram-se déficits crescentes que levaram-na à liquidação em 1889. Arrematada pela União em junho de 1903, quando contava com 989 quilômetros de linhas em tráfego e 51 estações, a ferrovia adotou a designação de *Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM*.

Seguindo a lógica que norteava a construção das grandes ferrovias, a CEFOM buscara encontrar um porto marítimo para escoar suas mercadorias. Ainda no período privatista, em 20 de abril de 1893, obtivera a transferência da concessão feita pelo governo fluminense ao engenheiro Augusto Alberto Guimarães de Azevedo para a construção de uma ferrovia, em bitola métrica, que iniciando-se em Angra dos Reis, seguisse pela Serra do Mar, atingisse o Rio Pirai e acompanhando-o, terminasse na cidade de Barra Mansa. Este trecho, insignificante para o tráfego, compreendia, praticamente, regiões extenuadas pela cafeicultura; porém a possibilidade de contar com um porto e tendo em vista a ampliação quilométrica que resultaria na extensão de sua área de influência, a CEFOM iniciou as obras, a partir de Barra Mansa, em 1893. Contudo, somente sob administração federal e como EFOM foram terminadas as linhas em construção e inauguradas novas: linhas de Bugios a Formiga e de Barra Mansa a Lavras, Ramais de Bom Jardim, de Pará de Minas, de Divinópolis a Garças, de Pitangui, de Cláudio, de Águas Santas e de Formiga a Patrocínio, incorporado da Estrada de Ferro Goiás.

Dentre as novas linhas construídas pela EFOM, destaca-se a que alcançaria a nova capital mineira, que contando, então, cerca de duas décadas de existência, viria a servir-se das duas maiores ferrovias brasileiras. Em agosto de 1908 realizou-se concorrência pública para a construção da seção ferroviária de Alberto Isacson (hoje no município de Martinho Campos) a Belo Horizonte. O Decreto n. 7.433, de 27 de maio de 1909 modificou o traçado da estrada, determinando que a linha passasse por Henrique Galvão, atual Divinópolis, cuja estação fora inaugurada em 1895, na linha da bitolinha (0,76m). A linha de Belo Horizonte contava com um ramal de 28km, de Soledade do Pará à cidade do Pará, aberto ao tráfego em 1912, após a liberação da linha para a capital mineira.



No dia quatro de abril de 1909 iniciaram-se as obras em Belo Horizonte. Em agosto, já os trilhos atingiam a região do Prado; em setembro, dava-se a abertura dos primeiros quatro quilômetros e, no dia quatro de setembro do ano seguinte, os cerca de 40km de distância entre a capital e Capela Nova, hoje Betim, eram provisoriamente colocados em tráfego. Prosseguindo as obras, em abril de 1911 era concluída a principal obra de arte da linha: a ponte sobre o Rio Paraopeba, com 93m de vão; e em fins de maio, nas proximidades de Soledade, comemorava-se a ligação dos trilhos dos dois trechos da linha.

As perspectivas futuras quanto às facilidades de transporte e outros benefícios imediatamente colhidos pelos moradores, acompanharam as obras de construção da EFOM na capital :”*A Estrada de Ferro Oeste de Minas foi construída rumo a Betim, cortando o bairro Calafate, com uma estação próxima à Rua Santa Quitéria. Os moradores receberam a obra com muita festa e alegria. A região teve valorização em decorrência do fato.*” (SILVA, Luiz Roberto, 1998; 53).

Toda a linha para a capital mineira, em bitola métrica, foi inaugurada no dia primeiro de julho de 1911<sup>54</sup>, compreendendo as estações de Carmo do Cajuru, Angicos, Itaúna, Azurita, Mateus Leme, Juatuba, Vinhático, Ponte Nova (parada), Vianópolis, Saraiva (parada), Capela Nova, Macaúba (parada), Ribeirão do Betim (parada), Imbiruçu (parada), Bernardo Monteiro, Camargos (parada), Berlarmino (parada), Gameleira (parada), Seminário (parada), Carlos Prates e Armazém de Cargas (parada)<sup>55</sup>. Em Gameleira, com a inauguração da linha de bitola larga da EFCB, em 1919, aproximavam-se as duas ferrovias que seguiam paralelas até a Praça Rui Barbosa, local de suas estações principais em Belo Horizonte.<sup>56</sup> Apenas um ano depois da inauguração desta linha, a EFOM já mantinha trens com frequência diária, de Belo

---

<sup>54</sup> PENNA (1997; 122) aponta como data da inauguração, em caráter provisório, dois de julho de 1911. Todavia, o dia primeiro de julho é o que consta na publicação especializada CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES. *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de transporte com elas articuladas - G-1. Nomenclatura, posição, altitude, data de inauguração, regime de funcionamento de Estações, Portos e Agências*. São Paulo: CGT, 1960. p. 89.

<sup>55</sup> FJP (1996; 67) esclarece que a EFOM atingiu o Carlos Prates somente em 1916, estendendo-se, posteriormente, até a Praça Rui Barbosa. Porém, como no caso indicado pela nota nº 54, adota-se a referência da CGT(1960; 90).

<sup>56</sup> Em 22 de junho de 1925, a EFOM foi autorizada pelo Ministério da Viação a alterar o traçado de sua linha em Belo Horizonte, fazendo-a correr ao lado da EFCB, às margens do Ribeirão Arrudas (PENNA, 1997; 203).

Horizonte para todas as suas linhas, inaugurando, nas décadas seguintes, novas estações, paradas e postos telegráficos ao longo da linha.

Na linha de Belo Horizonte, a partir de Bernardo Monteiro, foi lançado um pequeno ramal para Contagem, com a extensão de pouco mais de três quilômetros, sendo a estação desta cidade aberta ao público somente em outubro de 1918.

A prefeitura de Belo Horizonte, em março de 1913, doou à EFOM, os terrenos necessários para a construção de sua estação na cidade. Em 1919, quando eram intensamente atacados os trabalhos da Linha do Paraopeba, da EFCB, providenciou-se a construção de passagens subterrâneas ligando as estações da Oeste e da Central, na Praça Rui Barbosa, facilitando a circulação dos passageiros. Em julho do mesmo ano, a Oeste adquiria, entre as ruas Januária e Varginha, uma área destinada ao depósito de seus carros e locomotivas. Para melhor operar seus serviços, em março de 1920 a diretoria da Estrada de Ferro foi transferida para Belo Horizonte e, no dia três de outubro, com a presença do presidente da República, inaugurou-se a estação da capital que, no dia seguinte, acolheu os soberanos belgas em viagem de regresso da visita a Minas Gerais<sup>57</sup>.

Concluída a linha para Belo Horizonte, a EFOM apresentava, em Minas Gerais, um traçado paralelo ao da Central do Brasil estabelecendo contato com várias estações desta estrada e formando um sistema de tráfego mútuo de grande relevância para o Estado.

Além da Oeste de Minas, o pioneirismo da EFCB determinara o surgimento de outras ferrovias que cortando terras mineiras, promoveram a ligação e o desenvolvimento de muitas regiões do Estado. Destas estradas de ferro, a Sapucaí, a Minas e Rio e a Muzambinho destacavam-se como partes de um todo diversificado e carente de integração, com administrações e bitolas distintas, que apesar da ausência de um planejamento em conjunto, representaram arroubos de modernização para os interiores mineiros. Todavia, *"os interesses regionais, ligados a situações políticas transitórias sempre atuaram prejudicialmente sobre as várias pequenas estradas que*

---

<sup>57</sup> A estação de Belo Horizonte da EFCB havia sido demolida em maio do mesmo ano (PENNA, 1997;175).

*foram forçadas, pouco a pouco, a prolongar suas extensões sem obedecer à técnica recomendável e distribuindo ramais sem correspondência econômica."* (ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS. *Revista Ferroviária*, 1945;153).

Nos anos finais da década de 1910, o governo federal promoveu a unificação de algumas pequenas empresas ferroviárias em apenas duas: a Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Rede Sul Mineira. Criada pelo governo federal, a Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras - a Rede Sul Mineira, sob única administração, reuniu ferroviárias independentes, já encampadas pelo governo federal. As antigas estradas de ferro Minas e Rio<sup>58</sup>, Sapucaí<sup>59</sup> e Muzambinho, respectivamente inauguradas em 1884, 1891 e 1892 passaram a compor a Rede Sul Mineira, que cobria toda a região das estâncias hidrominerais do Sul de Minas, entroncando-se com a EFCB e com a Estrada de Ferro Mojiana. Coube à menos expressiva das três ferrovias, a Sapucaí, a encampação das outras duas, um mau passo do governo federal que *"entregou-as a uma companhia falida, cuja própria existência já se arrastava com muito sacrifício"* (LIMA, 1934; 19). A Rede Sul Mineira enfrentou dificuldades de toda ordem que refletiram-se na irregularidade do tráfego, na deterioração do material rodante e na insatisfação dos funcionários, quantitativamente insuficientes e mal remunerados; a situação complicava-se com as repetidas multas que lhe impunha o governo federal, agravando seu desequilíbrio financeiro e elevando-lhe as dívidas.

Seguindo a tendência internacional de unificar ferrovias que se comunicavam e mantinham sistemas de tráfego mútuo - como o fizera a Alemanha, a Suíça, a Bélgica e a Inglaterra - o governo federal promoveu a fusão de algumas ferrovias mineiras. No dia 24 de janeiro de 1931, a EFOM, da União, foi arrendada ao Estado de Minas

---

<sup>58</sup> A Estrada de Ferro Minas e Rio tivera origem na concessão dada, em 1875 ao Barão de Mauá e ao General Couto de Magalhães. Organizada em Londres a "Companhia The Minas and Rio Ry." esta empreendeu a construção da ferrovia - da Estação de Cruzeiro, da EFCB, até Três Corações - que foi encampada e arrendada a particular em 1902 e entregue ao governo federal, no ano seguinte.

<sup>59</sup> A Viação Férrea do Sapucaí teve seu ponto inicial na estação de Soledade de Minas, da Estrada de Ferro Minas e Rio, conforme contrato do governo mineiro firmado em 1887 com os senhores C. Euler Jr. e R. Castro Maia para a construção de uma ferrovia que dali partindo, fosse ter em Sapucaí. Novas concessões ligaram a estrada à EFCB, em Santa Rita do Jacutinga, de onde estendeu-se até Lavras. Adquirindo a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto e a Estrada de Ferro Santana, ampliou consideravelmente suas linhas. Liquidada em 1889, passou ao governo mineiro e posteriormente, ao governo federal.

Gerais, para ser explorada em regime comum com as estradas estaduais com as quais se entroncava e funcionava em regime de tráfego mútuo: a Paracatu e a Sul Mineira, doravante chamada de Estrada de Ferro Sul Minas. Nascia uma nova ferrovia, a Rede Mineira de Viação - RMV. O Decreto estadual de nº 9882, de 11 de novembro de 1931 aprovou os regulamentos da nova empresa sediada em Belo Horizonte que efetivou a fusão das três administrações, a unificação das tarifas e a exploração conjunta de todo o material rodante em seus quase quatro mil quilômetros de linhas, predominantemente de bitola métrica. A linha tronco da RMV tinha seu ponto zero em Angra dos Reis, estendendo-se até Patrocínio; posteriormente, foi prolongada até Goiandira, ponto de entroncamento com a Estrada de Ferro Goiás.

A relevância da RMV para Minas Gerais residia na ligação da capital com muitas de suas cidades mais importantes das regiões Sul e Oeste do Estado que, em conexão com a capital, participavam de sua expansão e de seu desenvolvimento. Abundantes eram também as pequenas e simples cidadezinhas que por meio das linhas da RMV comunicavam-se com Belo Horizonte e, principalmente, com o centro regional mais próximo, sob cuja órbita gravitavam. Abrigando expressivas atividades agropastoris, as regiões do Estado servidas pelas linhas da Rede Mineira foram responsáveis pelo abastecimento de centros de alta densidade demográfica, destacando-se os das capitais republicana e mineira. Empreendimentos agro-industriais, siderúrgicos, têxteis e outros, além de reservas minerais de minério de ferro, manganês, calcário, bauxita, zircônio e minério de urano surgiram e/ou desenvolveram-se intimamente ligados à ferrovia. As estações de águas do Sul de Minas, as mais renomadas do país, durante décadas receberam seus visitantes e exportaram suas águas e demais produtos por intermédio da RMV; este transporte de passageiros chegou a atingir elevado padrão de qualidade e coube, às águas minerais, representação expressiva no volume de mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro. Penetrando nos estados de Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro - diretamente ou através dos entroncamentos estabelecidos com a EFCB e as estradas de ferro Mojiana (paulista) e Goiás - a Rede Mineira permitia ao Estado continental intercambiar com outros estados da federação, além de oferecer-lhe acesso aos portos marítimos de Angra dos Reis e do Rio de Janeiro, aos quais se ligavam, respectivamente, a RMV e a Central do Brasil. Também por meio da EFCB e de suas ligações com as ferrovias Vitória a Minas e Leste Brasileiro, cargas e passageiros da RMV alcançavam o litoral fluminense e a região Nordeste.

Como a quase totalidade das ferrovias brasileiras, ao iniciar-se a década de 1950, a Rede Mineira passava por sérias crises decorrentes, principalmente, da concorrência rodoviária e da falta de investimentos no setor<sup>60</sup>. Em agosto de 1953, em conformidade com as Leis n. 845 de 26 de dezembro de 1951, da Assembléia Legislativa mineira e 1812, de quatro de fevereiro de 1953, do Congresso Nacional, retornava a ferrovia à administração federal, para ser transformada em autarquia federal subordinada ao Ministério de Viação e Obras Públicas.

Criada a RFFSA, em 1957, a Rede Mineira sobressaía-se como a maior ferrovia brasileira em extensão quilométrica<sup>61</sup>: 3.989km de linhas, sendo 3.240km em bitola de um metro (FIG. 15). Sua linha tronco, com 1.125km em bitola métrica, do porto de Angra até Goiandira (GO), colocava-a numa posição singular, pois era a ferrovia brasileira - dentre as de tal porte - com exclusividade na ligação do litoral ao interior do país, numa única bitola. Esta supremacia quilométrica arrastava consigo o estado mineiro, que ao fim de 1952, despontava como o melhor servido pelas vias férreas - 8.672km - respondendo por 23,42% da distribuição geográfica das ferrovias nacionais (IBGE, 1954;84).

---

<sup>60</sup> Segundo o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, para o ano de 1952, "*as únicas EE. FF. que produziram saldos foram: a Paulista, a Santos - Jundiá, a Sorocabana e a Vitória - Minas... De outra parte, as estradas que produziram os maiores deficits, em 1952, foram: a Central do Brasil, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a Leopoldina, a Rêde Mineira e a Leste - Brasileiro*" (IBGE, 1954; 72). As estradas deficitárias citadas, todas públicas, estavam entre as seis primeiras ferrovias do país em extensão quilométrica.

FIGURA 15 - Esquema das linhas da Rede Mineira de Viação, em 31 de dezembro de 1955.

FONTE: IBGE, 1956; 219.

Até 1965 a RMV manteve sua identidade, designada como tal e contando com administração própria; entretanto, reformulação organizacional ocorrida na RFFSA, pela Resolução n. 348/65 de oito de fevereiro daquele ano, fundiu-a à Estrada de Ferro Bahia - Minas e à Estrada de Ferro Goiás criando a Viação Férrea Centro-Oeste - VFCO.

---

<sup>61</sup> Ver Quadro 4 referente ao perfil das ferrovias que integraram a RFFSA.

FIGURA 16 - Esquema das linhas da Estrada de Ferro Bahia e Minas - 1954

FONTE: IBGE, 1954; 25.

A Estrada de Ferro Bahia e Minas, uma das mais antigas ferrovias do país, inaugurada em 1882, havia sido construída para ligar o sertão mineiro ao litoral baiano; sediada em Teófilo Otoni, tinha seu ponto inicial em Ponta de Areia, Bahia, mas desenvolvia sua maior quilometragem em terras mineiras, findando em Araçuaí, estação terminal de sua linha tronco (FIG. 16). Anteriormente incorporada à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, desde 1935 passara à Inspetoria Federal das Estradas, antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF. A Estrada de Ferro Goiás, de 1912, como a maioria das ferrovias do Brasil, nascida de empreendimento privado, também tornara-se pública. Perdendo parte de suas linhas, incorporadas à EFOM, também subordinara-se ao DNEF. Em sua estação inicial, em Araguari, Minas Gerais, a Goiás entroncava-se com o sistema ferroviário paulista, através da Estrada de Ferro Mojiana e, em Goiandira, comunicava-se com a RMV (Fig. 17).

FIGURA 17 - Esquema das linhas da Estrada de Ferro Goiás - 1954

FONTE: IBGE, 1954; 48.

A fusão destas três ferrovias parece injustificável não somente do ponto de vista geográfico, como também do operacional. Claro está que a administração conjunta da RMV e da Estrada de Ferro Goiás, vista a continuidade física de suas linhas, resultaria em simplificações e economias para a RFFSA, que disponibilizava o porto marítimo de Angra dos Reis, da Rede Mineira, como via direta para o escoamento da produção do

Centro-Oeste, além de integrar a capital mineira e sua região industrial ao centro do país; ademais, as duas ferrovias, ligadas ao sistema ferroviário de São Paulo, por entroncamentos distintos, representavam maior área de ação para os negócios da RFFSA/VFCO. Todavia, distante da última estação da RMV, a de Belo Horizonte, a Bahia a Minas, apesar de penetrar no estado mineiro, com mais coerência se integraria ao sistema ferroviário do Nordeste, apesar de seu isolamento determinado pela ausência de entroncamentos com outras ferrovias. A corroborar tal observação, o mapa da malha da Viação Férrea Centro-Oeste, de 1971 aponta a supressão das linhas da antiga Estrada de Ferro Bahia - Minas da jurisdição da VFCO (FIG. 18).



FIGURA 18 - Esquema da malha da Viação Férrea Centro-Oeste, em 1971

FONTE: BUZELIM & SETTI, 2001; 42.

Novas reorganizações da RFFSA determinariam a transformação da VFCO em 5ª Divisão Operacional Centro Oeste, integrante do Sistema Regional Centro, e sua posterior incorporação à malha da Superintendência Regional Belo Horizonte - SR-2, que sobreviveria até 1996, quando ocorreu o seu arrendamento.

Durante o período de existência da SR-2, o trecho inaugural da CEFOM, de Antônio Carlos a São João del Rei, de bitola estreita, foi devidamente reconhecido pela Superintendência como o seu "berço". Na ocasião das comemorações do centenário da Oeste de Minas, a SR-2 criou em São João del Rei o maior centro de preservação da memória ferroviária nacional recuperando equipamentos ferroviários da antiga estrada e fazendo circular, desta cidade até Tiradentes, um trenzinho turístico tracionado por uma "Maria Fumaça" (FIG.19). Nesta pequena linha, de 12km, remanescente da Oeste e dos 729km de bitolinha da RMV -à época da criação da RFFSA - circulam ainda "*os únicos trens em operação comercial, em todo o mundo, na bitola de 0,76m*" (RFFSA/SR-2, Carta n. 328 SRBH/81, f.1).

FIGURA 19 - Trenzinho turístico da bitolinha, em Tiradentes

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. Ago. 2001.

A Rede Mineira de Viação foi a sétima ferrovia brasileira a adotar o sistema de tração elétrica, inaugurado em 1929, nas linhas da antiga EFOM. De maneira geral, as ferrovias que até então eletrificavam suas linhas, faziam-no para eliminar os problemas relativos ao combustível, de obtenção difícil e de alto preço.

A mesma lei que autorizara a eletrificação de seu primeiro trecho - 173km de linha, de Barra Mansa, Rio de Janeiro, a Augusto Pestana, Minas Gerais - permitira fazê-lo para o trecho compreendido entre Divinópolis e Belo Horizonte, cuja eletrificação seria retardada por mais de duas décadas (EFOM, 1926; 93). No primeiro trecho, a linha tronco vencia as Serras do Mar e da Mantiqueira, com um traçado difícil e com rampas bastante acentuadas que tornavam a eletrificação uma necessidade não apenas econômica, mas também do ponto de vista da segurança. *"Um sistema ferroviário, cuja linha tronco de penetração oferece, de início, em 180km, dois trechos de serra e onde as condições técnicas são as piores possíveis, em planta e em perfil, estava condenado a não sobreviver"* (PIMENTA, 1955; 75). A tração a vapor, mesmo realizada por locomotivas especiais, adequadas ao serviço em regiões de serra, mostrava-se onerosa, deficiente e perigosa, sendo desaconselhável diante da

constatação dos recorrentes acidentes, do alto consumo de carvão e de lenha, da reduzida carga transportada e do elevado índice de ocupação e de desgaste do material rodante. Potencializam-se as desvantagens da tração a vapor na época de chuvas, quando era *"o serviço muitíssimo agravado, a ponto de fazer desertar de suas funções os mais temerários foguistas e machinistas"* (EFOM; 1926; 93). Eletrificada a linha, *"cada locomotiva elétrica fazia um percurso 2,5 vezes maior do que as de vapor e dava 3 viagens redondas entre as estações extremas do trecho eletrificado, passando, portanto, a fazer o trabalho de 5 locomotivas a vapor"* (PIMENTA, 1955; 77).

Se as condições que levaram à implantação da tração elétrica naquela região ligam-se, principalmente, às suas características geográficas, sua adoção no trecho de Divinópolis a Belo Horizonte, não se baseou nas mesmas razões pois *"neste trecho, embora as condições de tração a vapor sejam muito mais favoráveis do que naquella (de Barra Mansa a Augusto Pestana), também convém a eletrificação por outras razões não de ordem econômica"* (EFOM, 1926; 93). A linha de Divinópolis a Belo Horizonte apresentava alta densidade de tráfego, sobretudo de trens de passageiros; entre a capital e Betim circulavam trens de subúrbio que, em alguns horários, estendiam seu percurso além da Estação de Capela Nova, a principal no perímetro do município de Betim. Com base nas recomendações do meio ferroviário de que *"... a eletrificação dos trechos suburbanos e os de maior densidade de tráfego se impõe como sistema de tração preferível"* (BURLAMAQUI. RAE. Nov. 1960, nº 27, p. 15), em março de 1953 era inaugurada a eletrificação do trecho de 152km, da estação de Divinópolis à de Carlos Prates, estendida, nos anos de 1960, até a estação de Belo Horizonte.

Em janeiro de 1981, diante das alterações do perfil dos transportes ferroviários, a SR-2, numa avaliação da contribuição da eletrificação de suas linhas para a sua produção de transportes, considerava-a simbólica. Em todas as suas linhas eletrificadas, as locomotivas em serviço eram em pequeno número e sua manutenção era dificultada pela falta de peças para reposição; ademais, o custo de conservação do equipamento, diante do pouco relevo de sua receita e face aos constantes roubos e danificação do

material, injustificava sua utilização<sup>62</sup>. Avaliava também que, frente à necessidade de formar trens cada vez maiores, a tração múltipla a diesel era mais produtiva que a elétrica, razão pela qual considerou a desativação da eletrificação de suas linhas, mantendo unicamente a do trecho Belo Horizonte - Betim, no qual havia o serviço de suburbanos, gerador de um tráfego intenso, apesar de seus trens leves. Entretanto, em função da implantação do trem metropolitano, em 25 de fevereiro de 1982 foi suspensa a tração elétrica no trecho de Belo Horizonte a Eldorado, substituída pela diesel - elétrica; conseqüentemente, o restante do trecho, de Eldorado a Betim, passou também a contar com a nova tração. Ainda em 1982, a diretoria da RFFSA autorizou a desativação e a erradicação das instalações de eletrificação de todo o trecho Belo Horizonte - Divinópolis; desde o ano anterior, também para o trecho de Barra Mansa a Ribeirão Vermelho, semelhante decisão já fora tomada<sup>63</sup>.

A morosidade que caracterizava as decisões da RFFSA e alimentavam as certezas de que a burocratização era um dos grandes obstáculos a serem vencidos na busca de seus melhores desempenhos - ao lado da falta crônica de recursos - foi responsável pela perda quase completa do material da linha de transmissão e da rede aérea retirada do trecho. A SR-2 procurou encontrar aproveitamento para as locomotivas e as subestações em outra Superintendência Regional da Empresa, destinando uma locomotiva para integrar o acervo do Museu Ferroviário de São João del Rei e outra para o museu curitibano.<sup>64</sup>

Mais sensivelmente do que a EFCB, a Rede Mineira viu seus numerosos ramais e linhas serem erradicados, mediante a densidade de tráfego considerada aquém do

---

<sup>62</sup> Apenas entre meados de setembro e fins de outubro de 1983, a SR-2 teve cerca de cinco toneladas de cabo de cobre furtadas no trecho entre Divinópolis e Belo Horizonte. O material, extremamente valorizado, era revendido aos ferro-velhos pelos criminosos. Além do prejuízo com o material furtado pelos marginais, as perdas da RFFSA/SR-2 avolumavam-se com a interrupção do tráfego - sobretudo dos trens carregados com derivados de petróleo provenientes da Refinaria Gabriel Passos, em Betim - pois, comumente, era deixada parte da rede elétrica destruída sobre a linha férrea que acabava por embarçar-se às composições, provocando o derrubamento da posteação e a imobilização dos trens. Com o apoio da Secretaria do Estado de Segurança Pública, procurava a RFFSA/SR-2 fazer frente às ações das quadrilhas que agiam no extenso trecho, preferencialmente, à noite (RFFSA/SR-2, *Carta da Superintendência n. 138/SRBH/84*, de 20 fev. 1984).

<sup>63</sup> Sobre as autorizações, ver RFFSA. *Resoluções de Diretoria - RD' s 105/81 e 42/82*.

<sup>64</sup> Enviada a avaliação sobre o desempenho da eletrificação da SR-2 à diretoria da RFFSA, em 1981, somente em janeiro de 1984 a SR-2 prestava conta da conclusão dos serviços, definindo a remessa à Superintendência Regional de Salvador de duas subestações retificadoras e de cinco locomotivas

necessário para viabilizar financeiramente suas operações ferroviárias. Cada trecho suprimido acarretava significativas mudanças nas formas de vida das comunidades a que servia, deixando a população apreensiva diante do futuro que se lhe presentificava, com suas vias unicamente rodoviárias, a gerar desemprego, a onerar-lhe as locomoções e a evocar-lhe recordações. A participação da ferrovia no dia-a-dia da população e o impacto causado pela extinção dos muitos trens da RMV que cortavam o interior do Estado podem ser vislumbrados pelo ocaso do trem de passageiros que fazia o percurso de Divinópolis a Barra do Paraopeba, aqui apresentado através de trecho extraído de reportagem da revista *3 Tempos*, publicada em Belo Horizonte, na década de 1960:

*"Depois de correr... durante 70 anos, um trenzinho da Rêde Mineira de Viação que serve à região Oeste de Minas... vai desaparecer completamente por ser deficitário..."*

*Os moradores da região... estão tristes com a sua saída: além do lado econômico (350 pessoas vivem da linha, somente em Martinho Campos), pois as passagens e os fretes são mais baratos do que os dos ônibus e caminhões da nova estrada de rodagem que a União está construindo.*

*A saída do trem em Martinho Campos - cidade pequena, comum - não é mais como há dez ou mais anos, quando as moças punham vestido novo para verem os passageiros que vinham de Pompéu e Abaeté ou fazer o 'bota-fora' de namorados ou parentes que iam a Pitangui, Divinópolis ou mesmo a Pará de Minas e Belo Horizonte. Entretanto, o aspecto lírico ainda permanece nos meninos que vendem doces e salgados em tabuleiros - 'Olhe o pé-de-moleque!', 'Olhe o pasteu!' - gente mandando recado, cartas e embrulho pelos passageiros, mocinhas tirando um 'flirt' com rapazes que vão embora, maquinistas e foguistas limpando a máquina com um carinho todo especial e a 'panca' do chefe do trem que, embora tenha de picotar apenas um total de 20 a 30 passagens por dia, não se descuida de andar sempre arrumado e com ar de capitão de navio." (SOARES, D. 15 fev. 1963).*

FIGURA 20 - Hospital - Sanatório Dom Bosco, da Sociedade Ferroviária.

FONTE: *Atlântida*. Set./Out. 1957

Indubitavelmente, foi a RMV uma das maiores empresas do país, empregando milhares de funcionários. Nos anos de 1940, boa parte destes empregados organizou-se para criar e manter a "Sociedade Ferroviária", que tinha por finalidade construir e manter um sanatório para a internação gratuita dos funcionários da Rede Mineira, assim como de seus familiares, vítimas de tuberculose. Uma revista mensal, *Atlântida*, foi criada para divulgar as notícias de interesse dos funcionários da RMV e obter colaborações para a obra assistencial, além de oferecer as informações típicas de qualquer revista de variedades da época, como pequenas obras literárias, seção de culinária, coluna social e noticiários diversos.

O empenho dos ferroviários resultou na criação, em 1952, do Hospital - Sanatório Dom Bosco, localizado no município de Sabará (FIG. 20), que em poucos anos apresentaria um intenso movimento, dadas as dimensões alarmantes que alcançava a propagação da doença. De 1947, o pequeno trecho da crônica "Tuberculose", da escritora Raquel de Queiroz, permite perceber a gravidade do problema no país: "... *E os médicos - já quase uma rotina - antes de qualquer outro exame, pedem logo o raio x ou o exame de escarro. E é surpreendente de ver quantas vezes o exame dá positivo. São quatro por cento de tuberculosos entre os vivos*"<sup>65</sup>.

Em 1959, a constante carência de vagas no Dom Bosco evidenciava, por um lado, a lentidão estrutural das medidas de combate à "peste branca", mas, por outro lado,

---

<sup>65</sup> QUEIROZ, Raquel. Tuberculose. *O Cruzeiro*. Rio de Janeiro, 25 out. 1947, transcrito por ROCHA, Gil de Sousa. *Atlântida*. Belo Horizonte. Nov. 1947.

confirmava a efetividade e a relevância dos serviços oferecidos aos empregados e familiares da RMV.

A Rede Mineira de Viação, fruto da união de várias ferrovias e tendo na CEFOM a sua raiz mais antiga, cumpria o papel, historicamente limitado, de difusão das linhas férreas pelo interior dos Estados aos quais servira, principalmente, Minas Gerais. A progressiva erradicação de suas linhas e ramais tidos como deficitários, levada a termo pela RFFSA, deu ao que restou de seu antigo traçado a conformação mais adequada à nova realidade do transporte ferroviário do país, com sua estruturação em corredores de transporte, ligados aos portos marítimos, nos quais circulam apenas trens de carga, preferencialmente longos e de carga unitária.

## CAPÍTULO 4

### REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.

*“Una experiencia nunca es un fracaso, pues siempre demuestra algo. (EDISON, Thomas)”<sup>66</sup>*

A Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA representou um capítulo a parte da história ferroviária brasileira. Concebida como solução para os problemas que afligiam as ferrovias públicas do país, essa super-dimensionada estatal herdou os históricos obstáculos gerados pelas administrações anteriores das ferrovias que vieram a constituí-la.

De maneira geral, as tentativas de superação dos óbices legados pelas antigas ferrovias conduziram a RFFSA a uma expressiva reconfiguração da malha ferroviária nacional, continuamente enxuta na busca de maiores racionalidade operacional e produtividade. Tais objetivos igualmente nortearam-lhe a progressiva supressão do

---

<sup>66</sup> Citado por MANERO, 1958; 331.

transporte de passageiros, progressivamente restrito aos grandes centros urbanos. O passageiro viu-se compulsoriamente impelido para o modo de transporte rodoviário, à medida em que aumentava a oferta deste e reduzia-se a do modo ferroviário. Sem dúvida, a RFFSA representou uma duradoura fase de transição entre duas concepções de ferrovia: a das estradas de ferro públicas, pulverizadas e extensas e a dos corredores de exportação/importação voltados para os interesses, praticamente, do mercado externo.

Como parte das transformações que conformaram a atual malha ferroviária e o perfil dos transportes nacionais, sua Superintendência Regional Belo Horizonte - RFFSA/SR-2 assumiu extensas linhas cujo centro nevrálgico encontravam-se na Grande BH. Conhecer parte dessa estrutura física, organizacional e operacional subsidia a contextualização dos suburbanos da RFFSA/SR-2.

#### **4.1. Rede Ferroviária Federal S.A.**

As origens da Rede Ferroviária Federal S. A.- RFFSA remontam a 28 de abril de 1952, quando a presidência de Getúlio Vargas enviou ao Congresso a proposta de criação de um órgão que promovesse a recuperação administrativa e financeira das ferrovias públicas, subordinadas ao Departamento de Estradas de Ferro - DNEF, do antigo Ministério de Viação e Obras Públicas. O projeto de lei resultara da avaliação e das sugestões de uma comissão especial que analisara os problemas industriais, no âmbito federal, e que, para o setor ferroviário, apontara a necessidade de incorporar todas as ferrovias à União, transformando-as em sociedades anônimas coordenadas por uma *holding* a ser chamada Rede Ferroviária Federal S.A

A inovadora e controvertida proposta tramitou no Legislativo por cinco anos até que a Câmara dos Deputados instituiu uma comissão que apresentaria um substitutivo àquela; em decorrência desta contraproposta, pela Lei n. 3.115, de 16 de março de 1957, o Congresso Nacional autorizou o Executivo a constituir a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, uma sociedade de economia mista - com a participação apenas da União, dos Estados e dos Municípios<sup>67</sup> - incorporando-lhe as empresas

---

<sup>67</sup> A União subscreveu, integralmente, o capital inicial da RFFSA.



ferroviárias de propriedade da União Federal, autárquicas ou sob administração direta, bem como as que futuramente viessem a integrar o patrimônio da União, através de rescisão ou encampação de contratos de arrendamento então vigentes. Competiria à RFFSA, fundamentalmente, a administração, a exploração, a conservação, o reequipamento, a ampliação, a melhoria e a manutenção em tráfego das estradas de ferro a ela incorporadas.

O Decreto n. 41.567, de 23 de maio de 1957 criou a Comissão Especial de Organização da RFFSA à qual foram atribuídas as funções de definir o patrimônio da nova sociedade, de elaborar o anteprojeto de estatutos sociais, de preparar a transferência dos serviços de Ministério da Viação e Obras Públicas para a RFFSA e de promover estudos ou antecipar medidas visando à constituição da sociedade, além

QUADRO 4  
Ferrovias incorporadas à RFFSA, em 30 de setembro de 1957

NOME	SEDE	EXTENSÃO	BITOLA	UNID. DA FEDERAÇÃO	ESTAÇÕES	MATERIAL RODANTE		
1 <b>E. F. Madeira-Mamoré</b>	Porto Velho	Linhas principais	366 km.	1 m.	6	locomotivas a vapor	16	
		Desvios e linhas acessórias				30 km.	automotrizes	4
							carros	15
						vagões	196	
2 <b>E. F. de Bragança</b>	Belém (PA)	Linhas principais e ramais	294 km.	1m 0,60 m.	Pará	locomotivas a vapor	28	
		Desvios e linhas acessórias				17 km.	loc. diesel-elétricas	4
							carros	27
						vagões	175	
3 <b>E. F. São Luís-Teresina</b>	São Luís (MA)	Linhas principais e ramais	492 km.	1 m.	Maranhão Piauí	locomotivas a vapor	37	
		Desvios e linhas acessórias				11 km.	loc. diesel-elétricas.	4
							carros	27
						vagões	175	
4 <b>E. F. Central do Piauí</b>	Parnaíba (PI)	Linhas principais	194 km.	1 m.	Piauí	locomotivas a vapor	12	
		Desvios e linhas acessórias				7 km.	automotrizes	2
							carros	11
						vagões	88	
5 <b>Rede de Viação Cearense</b>	Fortaleza (CE)	Linhas principais e ramais	1.596 km.	1 m.	Ceará Paraíba	locomotivas a vapor	91	
		Desvios e linhas acessórias				114 km.	loc. diesel-elétricas	15
							loc. diesel-mecânicas	2
						carros	124	
						vagões	599	
6 <b>E. F. Mossoró-Sousa</b>	Mossoró (RN)	Linhas principais e ramais	243 km.	1 m.	Rio Grande do Norte Paraíba	locomotivas a vapor	15	
		Desvios e linhas acessórias				6 km.	carros	7
							vagões	54
7 <b>E. F. Sampaio Correia</b>	Natal (RN)	Linhas principais e ramais	380 km.	1 m.	Rio Grande do Norte	locomotivas a vapor	29	
		Desvios e linhas acessórias				18 km.	automotrizes	4
							carros	25
						vagões	207	
8 <b>Rede Ferroviária do Nordeste</b>	Recife (PE)	Linhas principais e ramais	1.863 km.	1 m.	Pernambuco Alagoas Paraíba Rio Grande do Norte	locomotivas	149	
		Desvios e linhas acessórias				84 km.	loc. diesel-elétricas	16
							automotrizes	5
						carros	223	
						vagões	2.104	
9 <b>Viação Férrea Federal Leste Brasileiro</b>	Salvador (BA)	Linhas principais e ramais	2.545 km.	1 m.	Bahia Piauí Pernambuco Sergipe Minas Gerais	locomotivas a vapor	162	
		Desvios e linhas acessórias				159 km.	loc. elétricas	10
		Linhas eletrificadas				194 km.	loc. diesel-elétricas	28
						loc. diesel-mecânicas	5	
						carros	252	
						vagões	1.255	
10 <b>E. F. Bahia - Minas</b>	Teófilo Otoni (MG)	Linhas principais e ramais	582 km.	1 m.	Minas Gerais Bahia	locomotivas a vapor	49	
		Desvios e linhas acessórias				21 km.	loc. diesel-elétrica	1
							carros	38
						vagões	287	
11 <b>E. F. Leopoldina</b>	Distrito Federal	Linhas principais e ramais	3.057 km.	1 m.	Distrito Federal Rio de Janeiro Espírito Santo Minas Gerais	locomotivas a vapor	278	
		Desvios e linhas acessórias				337 km.	loc. diesel-elétricas	1
							loc. diesel-hidráulicas	13
						automotriz	1	
						carros	413	
						vagões	3.118	
12 <b>E. F. Central do Brasil</b>	Distrito Federal	Linhas principais e ramais	3.729 km.	1 m. 1,60 m. mista	Distrito Federal Rio de Janeiro São Paulo Minas Gerais	locomotivas a vapor	616	
		Desvios e linhas acessórias				754 km.	locomotivas elétricas	21
		Linhas eletrificadas				235 km.	loc. diesel-elétricas	175
						automotrizes	11	
						trens unidades	151	
						carros	854	
						vagões	9.440	
<b>Rede</b>	Belo	Linhas principais e ramais	3.989 km.	1 m.	Goiás	locomotivas a vapor	269	
							locomotivas elétricas	26

13	<b>Mineira de Viação</b>	Horizonte (MG)	Desvios e linhas acessórias Linhas eletrificadas	265 km. 333 km.	0,76 m. mista	São Paulo Rio de Janeiro Minas Gerais		carros vagões	341 2.196
14	<b>E. F. Goiás</b>	Goiânia (GO)	Linhas principais e ramais Desvios e linhas acessórias	478 km. 41 km.	1 m.	Goiás Minas Gerais	70	locomotivas a vapor carros vagões	37 39 525
15	<b>E. F. Santos a Jundiá</b>	São Paulo (SP)	Linhas principais Desvios e linhas acessórias Linhas eletrificadas Oleoduto	139 km. 338 km. 87 km. 286 km.	1,60 m.	São Paulo	29	locomotivas elétricas loc. diesel-elétricas automotrizes carros vagões	16 57 6 214 5.114
16	<b>E. F. Noroeste do Brasil</b>	Bauru (SP)	Linhas principais e ramais Desvios e linhas acessórias	1764 km. 220 km.	1 m.	São Paulo Mato Grosso	117	locomotivas a vapor carros vagões	171 164 2.594
17	<b>Rede de Viação Paraná-Santa Catarina</b>	Curitiba (PR)	Linhas principais e ramais Desvios e linhas acessórias Linhas eletrificadas	2.666 km. 323 km. 44 km.	1 m.	São Paulo Paraná Santa Catarina Rio Grande do Sul	184	locomotivas a vapor locomotivas elétricas loc. diesel-elétricas automotrizes carros vagões	205 10 24 8 282 4.424
18	<b>F. Dona Tereza Cristina</b>	Tubarão (SC)	Linhas pr. e ramais Desvios e linhas acessórias	264 km. 41 km.	1 m.	Santa Catarina	31	locomotivas a vapor carros vagões	37 37 996

FONTE: Elaborado pela autora com base em *Ata da Sessão Pública de Constituição da Rede Ferroviária Federal S. A*. In: AZEREDO: 1960; 43

NOTA: A ferrovia Viação Férrea do Rio Grande do Sul, foi incorporada à RFFSA em 1960. A Estrada de Ferro Santa Catarina, findo o contrato de arrendamento com o Estado do Paraná, também foi-lhe anexada. As Estrada de Ferro Ilhéus e Estrada de Ferro Tocantins, dispoendo de autonomia administrativa, foram incorporadas posteriormente. Estas três últimas ferrovias foram, posteriormente, erradicadas. (RFFSA. *Rede Notícias.*: set. 1978, nº 35, p. 5).

de cooperar com o representante da União, o incorporador da Rede, nomeado pelo Decreto de 26 de setembro de 1957.

Em 30 de setembro de 1957, pelo Decreto nº 42.385, o presidente Juscelino Kubitschek aprovou os Estatutos Constitutivos da RFFSA que criada, resultou da fusão de vinte e duas estradas de ferro, então reunidas em dezoito. O Quadro 4 relaciona as ferrovias que, originalmente, compuseram a RFFSA, traçando-lhes um sintético perfil.

As grandes reestruturações que marcaram a trajetória institucional da RFFSA, brevemente tratadas na seqüência, tiveram como marcos os anos de 1969, 1973, 1976 e 1992.

A primeira modificação relevante na estrutura da RFFSA ocorreu em 15 de novembro de 1969, sendo fruto das decisões de sua Diretoria, em reunião realizada no dia 30 de outubro anterior. Extinguiram-se as denominações originais - e tradicionais - das antigas estradas de ferro que haviam constituído a Rede, doze anos antes. As antigas ferrovias foram agrupadas em quatro Sistemas Regionais, que contavam com quatorze Divisões, conforme apresentado pelo Quadro 5. Data desta época, também, a autorização para a criação de um órgão responsável pela operação do transporte ferroviário suburbano da cidade do Rio de Janeiro, medida concretizada somente em 1973.

Em dezembro de 1973 novo arranjo organizacional manteve os quatro Sistemas Regionais, modificando algumas Divisões, em função da erradicação de linhas e de trechos considerados antieconômicos e visando à modernização gerencial e operacional da RFFSA. Alteração significativa ocorreu no Sistema Regional Centro com a criação da 8ª Divisão - prevista em 1969 para chamar-se *Subúrbios da Guanabara*, mas criada sob a denominação de Subúrbios do Grande Rio - e da 14ª Divisão Centro-Norte, sendo extinta a anterior 14ª Divisão - Santa Catarina, do Sistema Regional Sul.

QUADRO 5

Sistemas Regionais e respectivas Divisões da RFFSA, implantados em 15 de novembro de 1969.

Sistemas Regionais	Divisões
Sistema Regional Nordeste (SRN)	1ª - Maranhão - Piauí ( <i>ex-Estrada de Ferro São Luís-Teresina</i> );
	2ª - Cearense ( <i>ex-Rede de Viação Cearense</i> );
	3ª - Nordeste ( <i>ex-Rede Ferroviária do Nordeste</i> );
	4ª - Leste ( <i>ex-Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro</i> );
Sistema Regional Centro (SRC)	5ª - Centro-Oeste ( <i>ex-Viação Férrea Centro-Oeste</i> );
	6ª - Central ( <i>ex-Estrada de Ferro Central do Brasil</i> );
	7ª - Leopoldina ( <i>ex-Estrada de Ferro Leopoldina</i> );
	8ª - Subúrbios da GB, a ser organizada
Sistema Regional Centro-Sul (SRP)	9ª - Santos - Jundiá ( <i>ex-Estrada de Ferro Santos a Jundiá</i> );
	10ª - Noroeste ( <i>ex-Estrada de Ferro Noroeste do Brasil</i> );
Sistema Regional Sul (SRS)	11ª - Paraná - Santa Catarina ( <i>ex-Rede de Viação Paraná-Santa Catarina</i> );
	12ª - Teresa Cristina ( <i>ex-Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina</i> );
	13ª - Rio Grande do Sul ( <i>ex-Viação Férrea do Rio Grande do Sul</i> );
	14ª - Santa Catarina ( <i>ex-Estrada de Ferro Santa Catarina</i> ).

FONTE: Elaborado pela autora com base em RFFSA. *Resolução da Diretoria nº 21/69*. Assessoria Geral da Presidência. Prop. 019/DTRgn/60; RFFSA. Departamento de Estatística. *Sistema Ferroviário da RFFSA*. 1969.

NOTA: A 5ª Divisão correspondeu à Viação Férrea Centro-Oeste, ferrovia que, em 1965, unificou a Rede Mineira de Viação, a Estrada de Ferro Bahia a Minas e a Estrada de Ferro Goiás.

Em janeiro de 1976, os Sistemas Regionais foram transformados em seis Superintendências Regionais, que juntamente com a Divisão Especial Subúrbios do Grande Rio, passaram a compor a estrutura administrativa da RFFSA (QUADRO 6 e FIG. 21). A substituição dos Sistemas Regionais significou a efetiva integração da administração das malhas regionalizadas, pois as antigas divisões que formavam os Sistemas Regionais ainda mantinham chefias distintas, como na época em que as estradas de ferro preservavam sua antiga denominação - Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, etc. - cada qual com seu próprio superintendente. Com a implantação das Superintendências Regionais, cada superintendente assumia o comando da malha sob sua jurisdição, numa tentativa de centralizar administrações antes fragmentadas.

## QUADRO 6

## Superintendências Regionais da RFFSA - 1976

<b>Superintendências Regionais</b>	<b>Extensão</b>	<b>Estados da Federação</b>
S. R. Recife (SR-1)	7.235 km.	Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia e norte de Minas Gerais
S. R. Belo Horizonte (SR-2)	4.694 km.	Minas Gerais, Goiás, Brasília (DF), São Paulo, Rio de Janeiro
S. R. Rio de Janeiro (SR-3)	3.147 km.	Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo
S. R. São Paulo (SR-4)	1.864 km.	São Paulo e Mato Grosso
S. R. Curitiba (SR-5)	3.356 km.	Paraná e Santa Catarina
S. R. Porto Alegre (SR-6)	3.797 km.	Santa Catarina e Rio Grande do Sul

FONTE: Elaborado pela autora com base em BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. RFFSA. *Aspectos Sintéticos-1976*.

NOTA: Além das Superintendências, a nova estrutura da RFFSA incluía a Divisão Especial Subúrbios do Grande Rio (DES), abrangendo 393 km de linhas férreas, destinadas aos serviços de transporte de passageiros no Rio de Janeiro.

FIGURA 21- Esquema das malhas ferroviárias das Superintendências Regionais da RFFSA - 1976

FONTE: RFFSA. *Aspectos Sintéticos*. Rio de Janeiro, 1976.

1977, 1979, 1980 e 1983 foram os anos em que ocorreram transferências de atribuições da Superintendência Regional - Rio de Janeiro para Juiz de Fora, que passou a sediar a SR-3. Em outubro de 1979, a Superintendência Regional - Recife - SR-1 foi desmembrada, dando origem à Superintendência Regional - Salvador -SR-7. Posteriormente, novos desmembramentos deram origem às Superintendências de Campos - SR-8 e de Tubarão - SR-9. Mais três unidades regionais foram criadas em 1º de janeiro de 1990: a de Bauru - SR-10, a de Fortaleza - SR-11 e a de São Luís - SR-12.

Anunciando uma nova era da ação econômica do Estado, o presidente José Sarney, em discurso no Palácio dos Bandeirantes no dia 4 de outubro de 1985, alegava que “o neologismo ‘desestatização’ - comprometido por uma série de hesitações e, principalmente frustrações - já não [tinha] força para designar o projeto em que o Governo se empenha[va]”, razão pela qual deveria ser substituído pelo conceito “privatização”, uma “nova postura, na qual a liderança do processo de desenvolvimento econômico passa a ser exercida por um setor privado desvencilhado das peias do estatismo”.<sup>68</sup> Propondo a redução do número de empresas públicas, declarava: “tenham a certeza de que nos nossos planos incluir-se-ão empresas de porte bem mais significativo do que o bondinho do Corcovado”.<sup>69</sup>

Com muitos milhares de quilômetros a mais do que a linha percorrida pelo bondinho e com uma história marcada por êxitos, problemas e vícios, em 1992 a RFFSA seria

<sup>68</sup> BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Discurso da Privatização: aos cidadãos o que é dos cidadãos*. Coleção 5 Pontos. V. 4. p. 9-10.

<sup>69</sup> Ibid. p. 12.

incluída no Plano Nacional de Desestatização - PND, por disposição da Lei 8.031, de 12 de abril de 1990, posteriormente alterada pela medida provisória 1.349, de 12 de março de 1996. O processo de divisão da malha da RFFSA em macro-regionais constava de sua proposta de modernização e de reestruturação administrativa para a década de 1990, denominada Plano 2001- Projeto Síntese (BUZELIM, 2001: 17). Avaliações sobre natureza, características e áreas de influência geo-econômica do transporte realizado pelas diferentes Superintendências Regionais determinaram a identificação de Áreas de Negócios da RFFSA e a junção das Superintendências em macro-regionais, totalizando sete grandes malhas que foram arrendadas a concessionárias, a partir de 1996, pelo período de trinta anos, sendo tais arrendamentos prorrogáveis por igual período.

Novoeste, Ferrovia Centro Atlântica - FCA, MRS Logística, América Latina Logística do Brasil - ALL, Ferrovia Tereza Cristina - FTC, Cia. Ferroviária do Nordeste - CFN, Ferrovia Bandeirantes S.A. - Ferrobán e Ferrovia Paraná S.A. - Ferropar são as empresas concessionárias que atualmente exploram o transporte de cargas da antiga malha da RFFSA. Arrendando um patrimônio que incluía além da malha ferroviária, oficinas, estações, locomotivas, vagões e equipamentos ferroviários vários - bens parcialmente deteriorados - tais empresas vêm contabilizando ganhos na capacidade de transporte e na promoção da modernização do setor ferroviário nacional.

A RFFSA, sepultada pela imprensa que a ela se refere como a “antiga RFFSA”, ainda está em processo de liquidação dadas as questões de natureza jurídica e patrimonial envolvendo seus numerosos bens - principalmente imóveis - e dado o processo de criação da Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, que assumirá a responsabilidade da outorga - através das concessões - da exploração de rodovias e ferrovias, da determinação de reajustes tarifários dos serviços, do ordenamento do transporte rodoviário e ferroviário de cargas e de passageiros, da fiscalização do setor com o intuito de permitir uma competição saudável e da promoção da integração modal dos meios de transporte visando ao incremento dos eixos de desenvolvimento do país. Atuando como uma espécie de interlocutora e intermediária entre o Governo Federal e as concessionárias, a RFFSA se mantém até que a ANTT se efetive e se incumba de competências que antes cabiam ao Ministério dos Transportes e à própria RFFSA.

Servindo a dezoito estados da Federação, do Rio Grande do Sul ao Maranhão, e estabelecendo a ligação das fronteiras nacionais com o Paraguai (em Ponta Porã), com o Uruguai (em Livramento e em Jaguarão), com a Argentina (em Uruguaiana) e com a Bolívia (em Corumbá), a RFFSA destacou-se como a empresa de maior patrimônio ferroviário de toda a América Latina. O sistema ferroviário nacional, além da RFFSA, contou com outras ferrovias administrativamente independentes entre si, sendo que algumas chegaram a funcionar em sistema de tráfego mútuo com a gigantesca estatal; dentre essas ferrovias destacaram-se a Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA - cujo acionista principal era o Estado de São Paulo - e Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM, pertencente à Companhia Vale do Rio Doce, que desde o período em que esteve sob o controle do poder público, é considerada a ferrovia de bitola métrica de maior densidade de tráfego do mundo.

As ações da RFFSA desdobraram-se nas atividades de suas subsidiárias. Prevista no ato de sua criação, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S. A. - AGEF, criada em 1959, responsabilizou-se pelo apoio operacional à RFFSA, assumindo a construção, a instalação e a operação de armazéns, silos e terminais ligados ao transporte ferroviário.

A extinção do DNEF, autarquia federal ligada ao Ministério dos Transportes, em nove de dezembro de 1974, resultou na transferência de suas funções de fiscalização de todo o setor ferroviário nacional para a RFFSA. Passava esta empresa a acumular, também, a tarefa de construção e expansão da malha ferroviária, através de sua subsidiária, a Empresa de Engenharia Ferroviária S. A. - ENGEFER, criada em junho de 1974, com a finalidade de projetar, construir e fiscalizar empreendimentos ferroviários, competências até então do DNEF.

Em fevereiro de 1984, a ENGEFER transformou-se na Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, responsável pelo planejamento, estudo, projeto e exploração dos serviços de transporte ferroviário de passageiros nas regiões metropolitanas. A criação da CBTU, com a participação societária da RFFSA, resultou no redirecionamento desta, que voltou-se, prioritariamente, para a especialização do transporte de cargas; todavia, como empresa ligada ao Governo Federal, subordinada ao Ministério dos

Transportes, manteve-se prestando serviços de natureza social, operando, de forma continuamente decrescente, linhas e serviços de transporte de passageiros tidos como deficitários, mas imprescindíveis. Elegendo como prioridade o transporte de cargas, a RFFSA atingiu elevado grau de concentração em um número reduzido de mercadorias. A título de exemplo, em 1989, os dez itens mais importantes de sua pauta de transportes correspondiam a 85% do total da sua produção de transporte. O Quadro 7 demonstra a composição dos transportes da RFFSA, em 1989. Se os percentuais foram variáveis ao longo dos anos, a estrutura desta composição manteve-se inalterada por, praticamente, mais da metade do período em que atuou a RFFSA, sendo ainda hoje a predominante, visto demonstrar a natureza das cargas tipicamente cabíveis ao modal ferroviário. Ressalva relevante faz-se para o papel representado pelo minério de ferro na pauta de transporte da RFFSA: seu crescimento contínuo transcendeu os limites temporais desta estatal, ocupando, atualmente, 71% do total de transportes ferroviários<sup>70</sup>.

Quadro 7

Composição dos transportes da RFFSA, em 1989

SETOR	PRODUTOS	PERCENTUAIS
De construção	cimento a granel e ensacado, clínquer, calcário, cal, areia;	10%
Energético	óleo diesel, gasolina, óleo combustível, álcool;	17%
Agrícola	soja, farelo e óleo, trigo, açúcar, milho, arroz, adubos e fertilizantes;	18%
Siderúrgico	minério de ferro, carvão metalúrgico, calcário, gusa, placas, chapas, bobinas, tubos, perfis.	55%
		100%

FONTE: BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. RFFSA. *Atuação da RFFSA: 1985-1989*. Rio de Janeiro: RFFSA/ Comunicação Empresarial. nov.1989, p. 15.

A necessidade de implementar serviços de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas que se avolumavam consideravelmente no final da década de 1970, levou à criação, em 1979, de uma Diretoria de Transporte Metropolitano - DTM. Em 1981 surgiu a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre, implantadora e operadora do serviço de trens metropolitanos da capital gaúcha, controlada pela Rede Ferroviária. Através de consórcios com a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU, a RFFSA participou de outras empresas voltadas para a implantação e

<sup>70</sup> UM PAÍS voltando aos trilhos. *Jornal do Brasil. Transportes - Projetos de Mercado*. Rio de Janeiro: 14 out. 2001. p.9. (Suplemento)



operação de trens metropolitanos, como a Divisão Especial de Transporte Ferroviário Metropolitano de Belo Horizonte - DEMETRÔ, criada em 1981 e o Consórcio do Trem Metropolitano do Recife - METROREC, implantado em 1982.

Como parte constituinte da história da RFFSA, cabe referenciar a criação da Fundação Rede Ferroviária da Seguridade Social - REFER, em 1979, que chegou a ser um dos maiores fundos de pensão do país e a instalação, em 1986, do Setor de Preservação da História Ferroviária - Preserfe, ligado à sua Superintendência de Patrimônio, que promoveu a instalação de vários centros e núcleos de preservação da história ferroviária em todo o país. Sua atuação no ensino profissionalizante, através de convênio com o Serviço Nacional de Indústria - SENAI, permitiu-lhe contar com a mão-de-obra de nível técnico essencial para os serviços que abrangiam, à exceção da região Norte, todo o território nacional. Com relação ao número de funcionários, a RFFSA logrou ser a maior estatal do país, com um quadro de pessoal que chegou a ter cerca de cento e cinquenta mil empregados. Em 1996, antes das privatizações, tinha aproximadamente quarenta mil, dos quais, cerca da metade foi demitida, sendo a outra parcela absorvida pelas concessionárias que desde o início de sua operação, promoveram novas demissões.

Em 1958, a RFFSA totalizava 28.776 quilômetros de linhas. Na busca de racionalização operacional e do equilíbrio financeiro, promoveu-se a erradicação de numerosos trechos ferroviários. Em 1966 instituiu-se o Programa de Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos, conduzido pelo Grupo Executivo para a Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos - GESFRA, subordinado ao Ministério de Transportes e com representação da RFFSA e do DNEF<sup>71</sup>. Erradicar trechos ferroviários era um processo que, geralmente, iniciava-se com a redução do tráfego e o fechamento de estações em certos períodos diários, para se chegar à completa suspensão do tráfego e das atividades das estações e a posterior retirada da linha. Esta política, adequada sob a ótica empresarial, porém prejudicial a diversos interesses regionais e estimuladora de desigualdades regionais, resultaria numa redução, em vinte e três anos, de aproximadamente vinte por cento do total da

---

<sup>71</sup> BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. RFFSA. SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL CENTRO. *Transporte ferroviário em Minas Gerais: Sinopse histórica e estatística*. Belo Horizonte:

extensão original da RFFSA (QUADRO 8), decréscimo continuamente evidenciado até as privatizações de suas malhas.

Quadro 8

Extensão das linhas da RFFSA - 1958/1981

ANO	Km.
1958	28.776
1959	28.728
1960	28.809
1961	28.679
1962	27.927
1963	27.260
1964	26.519
1965	26.114
1966	25.093
1967	25.116
1968	24.864
1969	25.313
1970	25.101
1971	24.772
1972	24.546
1973	24.064
1974	24.119
1975	24.491
1976	24.163
1977	23.649
1978	23.809
1979	23.897
1980	23.591
1981	23.171

FONTES: BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. RFFSA - *Síntese ferroviária brasileira*. Rio de Janeiro: RFFSA/Deptº. Geral de Estatística. 1980. p. 5.

Um dos maiores empreendimentos da RFFSA foi o O Projeto Águas Claras, aprovado em 1966, que visava ao incremento e mesmo à revolução de seu transporte de cargas, em trechos da antiga EFCB. O Ramal de Águas Claras, de 21,27km, foi construído ligando a estação de Ibirité, próxima à capital mineira, à mina de Águas Claras, na Serra do Curral, explorada pela companhia Minerações Brasileiras Reunidas - MBR. Iniciadas as obras em dois de julho de 1972, a oito de agosto do ano seguinte foi inaugurado o ramal que, graças às vultosas melhorias no trecho até os portos de exportação, permitiu o escoamento do minério de ferro das jazidas mineiras e confirmou a vocação da ferrovia para o transporte de cargas unitárias a longas distâncias.

A trajetória institucional da RFFSA evidencia a continuidade de um processo administrativo claramente decorrente da herança da geografia ferroviária do Brasil, da

evolução geo-econômica nacional e das seguidas e conjunturais mudanças de curso da política econômica - nacional e internacional - ao longo das quatro décadas de ação desta empresa. As estradas de ferro que originaram a Rede, paulatinamente integradas num sistema nacional, redefiniram-se segundo suas áreas regionais de influência econômica. Através das Divisões, Sistemas e Superintendências Regionais desenharam o mapa do Brasil produtivo, tornando evidente a interface ferrovia - indústria.

Coube à RFFSA, que herdou “ *uma situação anterior deficitária, decorrente do processo histórico de implantação e gestão das ferrovias do Brasil*” (SCHOPPA, 1985; 61), estruturar a operação do transporte ferroviário contribuindo para a promoção da modernização nacional, para a inserção do país na divisão internacional do trabalho - sobretudo, como fornecedor de produtos primários - e para a satisfação das necessidades sociais de transporte dentro dos limites impostos pela opção nacional de uma matriz de transporte desequilibradamente favorável à rodovia, pela sua própria e reduzida capacidade econômica e financeira, pela inadequação de sua infraestrutura, pela ineficiência gerencial e operacional e pela inexpressividade da integração intermodal em nível nacional.

As concessionárias que assumiram as macro-regionais desta malha ferroviária apropriaram-se do produto de um histórico e contínuo processo de aprimoramento do transporte ferroviário; um legado não apenas material e técnico, mas sobretudo, a expressão de uma racionalidade profissional que, superando ou não deficiências crônicas, efetivamente concebeu um sistema administrativo determinante não somente para a circulação de riquezas, como também para a sua geração.

## 4.2 Superintendência Regional Belo Horizonte

A modificação ocorrida na estrutura administrativa da RFFSA em primeiro de janeiro de 1976 resultou na extinção dos antigos Sistemas Regionais e suas Divisões

Operacionais, substituídos por seis Superintendências Regionais e seus Distritos de Produção.

A Superintendência Regional Belo Horizonte - SR-2, criada em 21 de janeiro de 1976 pela Resolução da Diretoria 7/76, foi resultado do desmembramento do Sistema

FIGURA 22 - Esquema das linhas do Sistema Regional Centro - 1975.

FONTE: RFFSA/SISTEMA REGIONAL CENTRO. *Dois processos para o controle contábil e estatístico do transporte de passageiros*. Belo Horizonte: 1975.

NOTA: Há um equívoco no traçado esquemático da 5ª Divisão Centro - Oeste, no trecho entre Belo Horizonte e Divinópolis, identificável através da comparação deste com o esquema da malha da RFFSA/SR-2 (FIG. 24). Contudo, optou-se pela utilização desta figura pela clareza com que apresenta as Divisões que integraram o Sistema Regional Centro.

Regional Centro, anteriormente formado por cinco Divisões Operacionais: 5ª - Centro Oeste, 6ª - Central, 7ª - Leopoldina, 8ª - Subúrbios do Grande Rio e 14ª - Centro Norte (FIG. 22). Unificando a administração das antigas 5ª e 14ª Divisões Operacionais, a SR-2 só seria efetivada a partir de 1º de setembro daquele ano, com a extinção das citadas Divisões, a correspondente instalação de novos Distritos de Produção e o início da estruturação de seu Departamento de Transporte (FIG. 23). Dentre as muitas medidas necessárias para a organização da SR-2, incluíram-se a criação do *Boletim de Serviço da SR-2*, informativo de circulação interna dos atos oficiais, normas e instruções da RFFSA e da SR-2<sup>72</sup> e a unificação de estações próximas, antes pertencentes à 5ª Divisão - Centro Oeste (ex-Viação Férrea Centro Oeste que incluiu a antiga Rede Mineira de Viação) e à 14ª Divisão - Centro Norte (linhas de bitola métrica da ex-Estrada de Ferro Central do Brasil)<sup>73</sup>.

Servindo a quatro estados brasileiros - Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro - a SR-2 contava então com 4.700 quilômetros de linhas sob sua jurisdição (FIG. 24), distribuídas em quatro Distritos de Produção: o 1º Distrito, de Montes Claros; o 2º Distrito, de Belo Horizonte; o 3º, de Lavras; e o 4º Distrito, de Goiânia. Retardada a instalação do Distrito de Montes Claros, coube ao Distrito de Belo Horizonte a supervisão do trecho correspondente ao 1º Distrito, que somado ao seu, resultou na extensão de 2.002 quilômetros de linha.

<sup>72</sup> A criação do Boletim de Serviço da SR-2 foi determinada pelo Ato do Superintendente Clóvis Vaz da Costa, 01/SR-2, de 19 de fevereiro de 1976, publicado no *Boletim de Serviço da SR-2*, nº 1, de 27/02/1976, p. 1.

<sup>73</sup> A unificação de estações visou à padronização da operação ferroviária (embarque, despacho e recebimento de mercadorias), à melhoria da movimentação de trens e à redução de problemas nas passagens de nível. Foram unificadas, sob comando único as seguintes estações: *Cidade Industrial* (5ª Divisão Centro Oeste) e *Parque Industrial* (14ª Divisão Centro Norte), com o fechamento da primeira, a partir de 01/06/1976; *Belo Horizonte* (5ª Divisão) e *Belo Horizonte* (14ª), com o fechamento da primeira, a partir de 01/07/1976 (RFFSA/SR-2. *Boletim de Serviço*. Nº 8. Ato do Superintendente Regional nº 86/SR-2/76. 29/4/1976. p. 2); *Carlos Prates* (5ª) e *Calafate* (14ª), com o encerramento das atividades da primeira em 28/02/1977 (RFFSA/SR-2. *Boletim de Serviço*. Belo Horizonte: SR-2. Nº 52. Termo de Unificação das Estações de Carlos Prates e Calafate. 11/03/1977, p. 9). Apesar da unificação destas duas últimas estações ocorrer apenas em 1977, o *Boletim de Serviço* nº 8, de 01/07/76, que divulgara a determinação das duas unificações primeiramente citadas, também designara uma comissão para proceder aos estudos que viabilizassem esta terceira unificação.

À época de sua criação, a SR-2 contava, predominantemente, com linhas de bitola métrica, à exceção dos trechos de Belo Horizonte a Matozinhos (mista), de Belo Horizonte a Ferrugem (mista), de Belo Horizonte a Embiruçu (mista) e de Aureliano Mourão a Antônio Carlos (0,76 m.). Três linhas troncos ou principais foram estabelecidas na SR-2: a primeira, de Belo Horizonte a Brasília; a segunda, de Belo Horizonte a Monte Azul; e a terceira, de Divinópolis a Sapucaí.

FIGURA 23 - Formação da RFFSA/SR-2

FONTE: Elaborada pela autora.

Peculiaridades espaciais e estruturais da economia da imensa área sob jurisdição da SR-2 tornaram-na geradora de grandes fluxos de transporte para exportação e para os grandes centros consumidores e de transformação industrial do país. Também sua posição geo - econômica em relação às demais Superintendências da RFFSA. e de todo o sistema ferroviário nacional, como centro obrigatório de ligação e de

articulação dos fluxos de transporte das regiões Centro - Oeste, Nordeste e Sudeste determinaram a formação de estratégicos corredores de transporte.

FIGURA 24 - Esquema das linhas da RFFSA/SR-2

FONTE: RFFSA/SR-2. *SR-2 Notícias*. Belo Horizonte: Deptº de Comunicação Social, 28 abr. 1983. nº 174.

Articulando-se com outras superintendências da RFFSA, a SR-2 entroncava com a Superintendência Rio de Janeiro - posteriormente, Regional Juiz de Fora - SR-3 - e com a Superintendência Recife - SR-1 - depois, Regional Salvador, SR-7. Fora do sistema da RFFSA, a SR-2 entroncava com a FEPASA e com a Estrada de Ferro Vitória a Minas, da CVRD. Tais entroncamentos geravam fluxos de transporte determinantes para o estabelecimento de corredores de transporte: o *Corredor do Cerrado*, ligando Goiás - Minas Gerais - Espírito Santo, que tinha como mercadorias principais grãos e derivados de petróleo, respectivamente destinados aos portos

capixabas<sup>74</sup>; e ao Triângulo Mineiro e Centro-Oeste; o *Corredor Siderúrgico*, no antigo Ramal de Sabará a Nova Era - posteriormente erradicado e substituído por uma variante da CVRD - e no trecho de Sete Lagoas; e o *Corredor Cimenteiro*, da região de Vespasiano a Matozinhos.

Logo em seu período inicial, a SR-2 deparou-se com as dificuldades geradas pela inadequação de seu sistema ferroviário às necessidades impostas pelo modelo de crescimento econômico adotado na década de 1970, voltado para a ênfase ao extrativismo mineral gerador de volumosos fluxos de transporte tipicamente ferroviários. O crescimento da exploração de jazidas minerais para exportação *in natura* ou para a transformação industrial regional e nacional, demandando crescentes fluxos de insumos, resultaram numa grande pressão sobre a produção de transporte da SR-2, da qual dependiam, principalmente, os programas siderúrgico e cimenteiro não somente mineiros, mas também de âmbito nacional.

Um transporte que desempenhou significativo papel para a SR-2, com reflexos diretos na circulação dos trens de passageiros e nos demais fluxos de transporte cargueiro, foi o de derivados de petróleo - gasolina, óleo diesel, gás liquefeito e óleo combustível - provenientes da Refinaria Gabriel Passos - Regap, e destinados à região do Planalto Central, para Brasília e Goiânia; à Superintendência, coube também o transporte de insumos - como álcool anidro e hidratado - que de Ribeirão Preto e de outros locais, chegavam à refinaria da Petróleo Brasileiro S. A. - Petrobrás, em Betim.

Na década de 1980, a grande oscilação da demanda do transporte de derivados de petróleo para o Planalto Central, dada a política federal de reajustes constantes dos preços dos combustíveis, obrigava a RFFSA/SR-2 a lidar ora com períodos em que a pressão sobre o transporte ultrapassava sua capacidade, ora com períodos em que sua capacidade via-se ociosa. A tendência dos grandes consumidores dos produtos da Petrobrás e dos postos de combustíveis de operar com estoques baixos, elevando-os apenas às vésperas do reajuste de preços, prejudicava a normalidade dos demais fluxos de transporte da empresa, resultando em problemas de tráfego, até mesmo para os trens de passageiros, de circulação prioritária, visto o congestionamento de vagões

---

<sup>74</sup> Destaca-se o caráter sazonal do transporte de grãos, sempre apontado como causa de sub-utilização do material rodante.



estacionados nos pátios. A relevância deste transporte foi avaliada pelo engenheiro entrevistado, Nominato Magalhães Guimarães, encarregado da conservação da via permanente da Superintendência Belo Horizonte:

*“ O transporte de derivados de petróleo chegou a ser o principal da SR-2. O óleo atravessava a BR-381; saía da refinaria em tubo, bombeado, e era carregado em vagões em PTB. Os trens principais eram para atender ao Centro-Oeste - Goiás, Brasília - e Araguari; saíam também derivados de petróleo para Governador Valadares”. (GUIMARÃES. 19 mar. 2002).*

Ao longo de suas duas décadas, muitos foram os projetos de aprimoramento realizados pela SR-2 - boa parte inseridos em macro-programas da RFFSA ou, diretamente, do Ministério de Transportes - e submetidos a entidades nacionais e internacionais para financiamento, visando à obtenção de recursos que permitissem a eliminação dos pontos críticos e congestionados da malha. Integralmente, jamais foram contemplados. Não obstante a realização parcial de alguns melhoramentos, persistiram deficiências históricas e estruturais ou resultantes das transformações conjunturais geradas pelo processo econômico dos Estados abarcados pela malha da SR-2 e do Brasil, de modo geral.

Parecer sobre a malha da SR-2, do engenheiro ferroviário que assumiu a conservação de sua via permanente, avalia que

*“ Realmente, dessa malha o que se pode considerar viável, hoje, uns mil quilômetros, cerca de um quarto. Segmentos que foram construídos pelo Batalhão Ferroviário, mais recentemente. De Patrocínio a Brasília - se bem que o Ramal de Brasília, feito às pressas, sem técnica apurada no que diz respeito à compactação de cortes e aterros, gerou problemas depois, embora o traçado seja muito bom - era a melhor região da SR-2. De General Carneiro a Sete Lagoas que foi retificado nos anos quarenta - com bitola mista e traçado bom. O antigo Ramal de Santa Bárbara que foi retificado e era a linha principal da SR-2, a **Caixa Econômica da Regional**... melhor do que ela, só a SR-3, Belo Horizonte-Rio de Janeiro, com o transporte de minério. E também a linha de Montes Claros a Monte Azul, 240km, que foi feita na época da Segunda Guerra, com traçado melhor; tinha um pedaço ruim, na saída de Montes Claros, mas foi retificado nos anos setenta. Mas o transporte ali era muito reduzido: falta de carga.” (GUIMARÃES. 19 mar. 2002).*

De toda a extensa malha da SR-2, os trechos ferroviários compreendidos na RMBH sempre foram os mais problemáticos (FIG.25). A convivência em linha singela de

trens suburbanos e de passageiros de longa distância com os cargueiros que se deslocavam nas rotas Brasília - Goiânia - Araguari - Belo Horizonte e Sete Lagoas - Belo Horizonte - Costa Lacerda reduziam a travessia da Grande BH a um verdadeiro “gargalo”. A programação de trens, priorizando, obviamente, a circulação de trens de passageiros, destinava aos trens de cargas apenas os intervalos do tráfego dos suburbanos e dos trens de passageiros de longa distância.



Figura 25 - Polígono Sete Lagoas - Costa Lacerda - Esperança - Barreiro - Betim, região de trechos ferroviários mais congestionados da RFFSA/SR-2.

FONTE: BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. RFFSA. SR-2. *Sugestões para solução dos problemas operacionais da Regional de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: nov. 1980. p. 6.

As condições técnicas das linhas de alguns subtrechos ofereciam dificuldades para o aproveitamento da tração, vista a acentuação de suas rampas. Outros fatores geradores de congestionamentos na travessia da Grande BH eram a proliferação de passagens de nível e a existência de desvios ferroviários ao longo da linha, quase todos sem pátio para formação e classificação de trens, o que prejudicava o tráfego, gerando a imobilização do material rodante e a conseqüente perda de receita.

O problema de circulação dos trens acentuou-se com o aumento crescente e concomitante da demanda de passageiros e de cargas na RMBH, mas viu-se sensivelmente reduzido nos últimos anos da década de 1980, com a significativa supressão de trens suburbanos e de passageiros de longa distância. Não obstante, a persistência de problemas operacionais com fundamento nas condições infra-estruturais da via permanente - rampas acentuadas, curvas de raio reduzido e obras de arte dimensionadas na época da construção das linhas, no final do século XIX ou nas décadas iniciais do século XX - sempre configurou um fator limitador da capacidade de transporte da SR-2, apesar da demanda sempre crescente.

Um dos problemas enfrentados pela SR-2, com reflexos em seus tráfegos cargueiro e de passageiros foi o referente à sua frota de locomotivas, a segunda maior de toda a RFFSA. A maior parte da frota de locomotivas da RFFSA/SR-2 era de tração diesel-elétrica e as dificuldades enfrentadas para suprir as necessidades de peças de reposição - muitas importadas - representavam causas de vultosos e constantes prejuízos. Criado um programa de revisões preventivas periódicas nas locomotivas, dificilmente ele era integralmente cumprido, pois os índices de imobilização da frota (cerca de 18% em 1977, segundo RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. nº 461/SRBH/77), implicavam na impossibilidade do afastamento temporário das máquinas e em novas imobilizações, visto o desgaste a que se submetiam as locomotivas; um círculo vicioso, no qual locomotivas avariadas sobrecarregavam aquelas em boas condições, que pelo acréscimo de produção e pela manutenção deficiente, também tendiam à imobilização. E, sempre, com grandes perdas para o transporte que, afora as eventuais aquisições de novas peças sobressalentes feitas pela Diretoria de Operações da RFFSA, no Rio de Janeiro, mantinha-se às custas de cessões e empréstimos de peças de outras Superintendências Regionais da empresa.

Apesar das referidas dificuldades, pelas colocações do ferroviário da área de tração, infere-se que a SR-2 conseguia contornar muitos problemas relativos às deficiências com a manutenção das locomotivas, pois funcionários que atuavam na linha de frente, muitas vezes desconheciam as agruras enfrentadas pela administração, pois operavam satisfatoriamente com as locomotivas; somente quando as deficiências se avolumaram

- simultaneamente aos interesses privatistas que influíram na administração da RFFSA na década de 1990 - é que foram por eles sentidas:

*“Havia um programa rígido de manutenção periódica até mais ou menos 1990. Já no final da Rede, depois de 1990, o índice de imobilização passou a ser muito alto, porque as locomotivas já estavam com dez, doze anos de uso e já não tinha mais peça de reposição, tinha que tirar de uma para passar para outra.” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

A SR-2 ofertou vários serviços de transporte de passageiros. No início de suas atividades, os trens da classe de passageiros dividiam-se em várias categorias<sup>75</sup> que cobriam trechos determinados: a) *trens rápidos* - de Roncador Novo a Bernardo Sayão, de Araguari a Goiânia, de Belo Horizonte a Monte Azul e de Belo Horizonte a Pedro Nolasco; b) *trens expressos* - de Belo Horizonte a Garças de Minas, de Garças de Minas a Goiandira, de Corinto a Pirapora, de Divinópolis a Três Corações, de Ribeirão Vermelho a Barra Mansa, de Três Corações a Cruzeiro, de Belo Horizonte a Barra do Piraí e de Belo Horizonte a Conselheiro Lafaiete; c) *trens mistos* - de Varginha a Três Corações, de Angra dos Reis a Barra Mansa, de Engenheiro Bhering a Garças de Minas, de Antônio Carlos a São João Del Rei, de Aureliano Mourão (Posto EYA, localizado a um quilômetro além da estação de Aureliano Mourão) a São João Del Rei, de Soledade de Minas a Sapucaí, de Leopoldo Bulhões a Engenheiro Castilho, de Uberaba a Ibiá e de Bom Despacho a Azurita; d) *trens de subúrbio* - de Belo Horizonte a Betim/Posto EYB, de Horto Florestal/Belo Horizonte ao Barreiro, de Belo Horizonte a Raposos/Rio Acima e de Lavras/Engenheiro Bhering a Ribeirão Vermelho.

O gradativo processo de redução de trens de passageiros evidenciado na SR-2 - política adotada em todas as Superintendências Regionais da RFFSA - pode ser percebido pela análise sintética da oferta de trens de subúrbio na Região Metropolitana de Belo Horizonte, durante as duas décadas da SR-2 na prestação de tais serviços. Iniciando suas operações em 1976, com a programação de vinte e dois trens de subúrbio com trechos, horários e frequências definidos, houve um aumento da oferta que culminou, em 1979, na circulação de trinta trens suburbanos; a partir de 1987 houve uma significativa redução dos serviços em função da implantação do trem

---

<sup>75</sup> Sobre categorias de trens de passageiros, ver QUADRO 10.

metropolitano de Belo Horizonte, cabendo à década de 1990, a continuidade de tal decréscimo, reduzindo-se a oferta, nos últimos anos da SR-2, para apenas dois trens de frequência diária.

Às vésperas da transferência da malha sob jurisdição da RFFSA/SR-2 para a FCA, circulavam, em Minas Gerais, trens de passageiros apenas nos trechos entre Belo Horizonte e Rio Acima (subúrbios), Engenheiro Bhering e Ribeirão Vermelho (subúrbios) e Montes Claros e Monte Azul (mistos). Os subúrbios circularam até o sábado, dia trinta e um de agosto de 1996, último dia de atuação da SR-2; já os mistos de Montes Claros a Monte Azul - próximo à divisa de Minas Gerais e Bahia - circularam até a terça-feira, dia três de setembro, ocasião que mereceu uma manifestação popular de desagrado face a extinção do trem, que contou com a presença de banda de música da Polícia Militar e a participação de jornalistas, empresários e intelectuais que viajaram num carro fretado, além dos costumeiros usuários, moradores das regiões atendidas pelo trem que circulou durante cerca de setenta anos<sup>76</sup>.

Na ocasião das comemorações do centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas, cujo legado fora parte substancial de suas linhas atuais, a SR-2 inaugurou em São João Del Rei, em 1981, o maior centro de preservação da memória ferroviária nacional, incluindo Museu Ferroviário e uma Rotunda, construção circular para o reparo de locomotivas. Neste mesmo complexo, manteve em circulação um trem turístico entre

São João Del - Rei e Tiradentes - trecho de bitola de 76 centímetros - com carros de madeira puxados por uma “Maria Fumaça”, fabricada no século XIX. O empenho da Superintendência em preservar a história ferroviária foi reconhecido pelo Instituto do

---

<sup>76</sup> Originalmente, este trem, apelidado de “Trem Baiano”, fazia o percurso de Belo Horizonte a Salvador. Todavia, o Trem Baiano não era um trem único. Na década de 1960, embarcava-se no trem de prefixo R-5 (da categoria *rápido*) da EFCB que saía diariamente de Belo Horizonte com destino a Monte Azul e nesta localidade, pernoitava-se para, no dia seguinte, seguir viagem até Salvador no trem de prefixo RS-2, da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. De Belo Horizonte a Monte Azul a viagem demorava trinta e duas horas; até Salvador, cerca de setenta e duas horas; estendendo-a até Sergipe, com nova baldeação, totalizava cem horas. Este foi o trem do migrante nordestino que, fugindo da seca do sertão, fazia baldeações até a capital mineira, onde em nova composição, rumava para São Paulo. O percurso de volta para casa, neste mesmo trem, atravessando os sertões mineiro e baiano, fazia-o o migrante sazonal ou aquele frustrado com as perspectivas de vida nas grandes cidades do Sudeste (LEÓN, 1963).

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, que em 1987 promoveu o tombamento do pequeno trecho remanescente da EFOM.

Outra iniciativa de grande valor cultural foi a instalação, em Belo Horizonte, do Núcleo Museológico da SR-2, abrigando documentos e peças históricas de seu passado ferroviário. Uma riquíssima Unidade de Documentação, aberta ao público e dotada de vasto acervo, com obras principalmente de natureza ferroviária e arquivos de toda a operação da RFFSA, da própria SR-2, da EFCB e da RMV foi mantida na sede desta Superintendência Regional, em Belo Horizonte<sup>77</sup>.

O processo de transição da gestão da malha da SR-2 para o Consórcio Tucumã<sup>78</sup> - arrendatário de toda a Malha Centro - Leste, formada pelas SR-2, SR-7 e SR-8 - cujo prazo determinado pelo Edital foi de cento e vinte dias, não configurou um período de administração conjunta da RFFSA/SR-2 e do consórcio, uma vez que à primeira coube a efetiva gestão da malha até o dia da assinatura do contrato de concessão, em primeiro de setembro de 1996. Contudo, essa fase de transição permitiu aos representantes do consórcio a liberdade de um estreito envolvimento com os ferroviários da SR-2 que lhes forneceram informações e lhes facilitaram a familiarização com a operação ferroviária então desenvolvida.

No dia primeiro de setembro de 1996, a SR-2 perdia definitivamente sua identidade com o início das atividades da Ferrovia Centro Atlântica - FCA, denominação

---

<sup>77</sup> Atualmente, a FCA administra o complexo de São João Del Rei que inclui a operação do trenzinho turístico. O Museu de Belo Horizonte, instalado na Casa do Conde de Santa Marina, construída em 1896, foi desativado com a privatização da Malha Centro-Leste, em 1996, estando seu acervo precariamente acondicionado no andar térreo da administração da RFFSA, na Rua Sapucaí, 383. A Unidade de Documentação encontra-se fechada, sendo autorizadas consultas em circunstâncias restritas, dada a ausência de funcionários responsáveis, pois, assim como os do Museu, foram todos demitidos em 1996.

<sup>78</sup> Inicialmente, o Consórcio Tucumã era formado por capitais de grandes empresas nacionais e estrangeiras: *Companhia Vale do Rio Doce* (através de sua empresa Mineração Tucumã Ltda), *Railtex* (líder na operação de malhas de reduzida extensão nos Estados Unidos, onde possuía vinte e cinco ferrovias, além de duas canadenses e uma mexicana), *Grupo Garantia Participações Investimentos/Varbra, Judori* (criada para participar do consórcio), *Companhia Siderúrgica Nacional, Interfêrrea* (ligada à Confederação Nacional de Transportes), *MPE Participações* (especializada em engenharia de manutenção, montagens e projetos especiais, foi criada por ex-gerentes da General Electric), *Ralph Partners, Banco de Boston e Valia* (Fundação Vale do Rio Doce de Seguridade Social, fundo de pensão). Posteriormente, a CVRD elevou sua participação acionária na FCA, dada a sinergia entre a FCA e a sua própria ferrovia, a EFVM (que operou em regime de tráfego mútuo com a malha da SR-2, desde os tempos da RFFSA).

escolhida pelo Consórcio Tucumã em reunião realizada em cinco de julho; parcialmente, a SR-2 já deixara de representar uma unidade ao integrar a Malha Centro-Leste, juntamente com as Superintendências de Campos e de Salvador.

As decisões da RFFSA de desativar o Núcleo Museológico de Belo Horizonte e de fechar a Unidade de Documentação da SR-2 e o fato da FCA assumir não somente a malha e patrimônio ferroviário da SR-2, mas também a gestão do Museu Ferroviário de São João del Rei evidencia a extensão das implicações do arrendamento, pois, efetivamente, privatizou-se, também, a memória ferroviária. A julgar pelo tratamento dado pela FCA e pela RFFSA aos arquivos, livros de registro e demais documentos que integravam os acervos das estações, ficam autorizadas as suspeitas de que a memória ferroviária tenha sido irreparavelmente lesada:

*“Toda estação tinha um livro de reclamações para o público. O destino deles após o arrendamento da SR-2, para falar a verdade, deve estar tudo lá no Mário Pena: virou tudo papel velho porque eles juntaram tudo e jogaram fora. A memória da Rede foi toda jogada fora. A FCA vendeu tudo quanto foi papel... deu, abandonou, deixou chover, jogou mato afora...” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

Ademais, tendo-se em conta o papel da memória como substrato da identidade (NEVES, 2000), apesar de todos os serviços prestados, extinta a RFFSA/SR-2, sua existência - relativamente duradoura, pois lá se foram duas décadas - parece não ter imprimido marcas definidas, definitivas e convincentes no imaginário de grande parte da população da RMBH:

*“Os trens aqui de Rio Acima, mesmo depois que mudaram os prefixos com a reestruturação da SR-2, mantiveram aquele costume da Central do Brasil: B-1, o primeiro trem, B-3,... B-12 que era o último. Os prefixos mudavam mas os passageiros continuavam chamando B-1, B-3. E sempre se referiram a eles como os trens da Central. Até hoje as pessoas falam: “Esse é aposentado da Central”. Ninguém fala: é aposentado da Rede ou da FCA. Essas empresas ainda não têm identidade. A Rede estava começando a ter uma identidade como rede ferroviária. Mas as pessoas, principalmente no interior, ainda chamavam-na de Central. Rede, era Rede Mineira de Viação. Quando falavam Rede, a associação era com a RMV [...]. SR-2 ninguém sabia o que era. Você ia fazer uma ficha cadastral, o pessoal perguntava: ‘Você trabalha onde?’ - Rede. - ‘Que Rede?’. Se você falava ‘Central’, todo mundo sabia: Central do Brasil! Parece que a Rede não se preocupou com isso, em se identificar diante do público. O transporte de passageiro nunca foi prioridade.” (FERREIRA. 25 abr. 2002).*

## **CAPÍTULO 5**

### **O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE**



A Região Metropolitana de Belo Horizonte foi institucionalizada na década de 1970 corroborando o processo de metropolização que evidenciou-se nos anos 50. Entretanto, significativa parcela das relações intermunicipais que caracterizam a Grande BH teve sua origem no traçado das ferrovias EFCB e EFOM que desde o fim do século XIX e o início do XX, estabeleceram as ligações vitais entre a capital e algumas de suas cidades satélites.

Com o passar do tempo, o processo de urbanização e o crescimento populacional da região - em grande parte, devedores das ferrovias - viriam a incompatibilizarem-se com o tráfego ferroviário da RFFSA/SR-2, visto que a travessia da RMBH se transformava num dos pontos mais críticos de toda a malha ferroviária nacional. Enquanto a Grande BH colhia os frutos econômicos e sociais do tráfego cargueiro e de passageiros da RFFSA/SR-2 e enfrentava os problemas decorrentes da presença e da expansão dos serviços ferroviários concomitantemente ao incremento populacional metropolitano, gerador de inúmeras demandas, a Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária via multiplicar-se a pressão sobre seu transporte, sempre limitado pelas suas condições operacionais, aquém do necessário.

Um panorama do tráfego ferroviário da RFFSA/SR-2 na RMBH, retratando as características do traçado, a natureza dos transportes, as transformações estruturais decorrentes dos problemas e urgências da aglomeração metropolitana, dá sustentação à história e à avaliação dos serviços de trens suburbanos ora tratados.

## **5.1 Breve histórico da Região Metropolitana de Belo Horizonte**

O desenvolvimento urbano, as relações intermunicipais de dependência e os problemas comuns aos municípios que vêm a se conurbar num aglomerado metropolitano exigem mudanças institucionais que favoreçam o enfrentamento dos problemas compartilhados, assim como o planejamento de intervenções que, necessariamente, transcendam os limites municipais.

O processo de metropolização de Belo Horizonte teve início na década de 1950, quando evidenciou-se a formação de um espaço conurbado envolvendo diferentes jurisdições municipais. Em termos demográficos, “ *a Região Metropolitana, como um todo, cresceu à taxa média de 6,2% ao ano entre 1950 e 1960 e de 6,1% ao ano entre 1960 e 1970, passando, na última década, de 888.322 para 1.605.306 habitantes. A população total, já em 1975, era de 2.157.300 habitantes.*” Este rápido e acentuado crescimento da metrópole mineira passou-a do sexto para o terceiro lugar dentre as cidades mais populosas do país. (EBTU, maio 1979: 4).

A delimitação física e política da RMBH ocorreu em 1970, como consequência de estudos realizados pelo Governo Estadual que no ano seguinte firmou um convênio com os quatorze municípios que compunham a região para promover planejamentos de cunho metropolitano<sup>79</sup>. Pela Lei Complementar nº 14 de 1973 foram instituídas, pelo Governo Federal, oito regiões metropolitanas no país, dentre as quais se encontrava a de Belo Horizonte.

Em 1974 a Lei Estadual 6.303 regulamentou a RMBH e criou seus sistemas de gestão - os Conselhos Deliberativo e Consultivo - cabendo a responsabilidade da elaboração do Plano de Desenvolvimento da Região e da indicação e unificação dos serviços comuns ao Conselho Deliberativo, enquanto ao Consultivo, reservaram-se as competências de opinar e sugerir o preparo de planos e a tomada de medidas, quando solicitado. Coube à Fundação João Pinheiro - FJP abrigar o grupo executivo, uma autarquia, instituída com a incumbência do Planejamento Metropolitano de Belo Horizonte - PLAMBEL. A Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, então criada, adotou também a sigla PLAMBEL (EBTU: maio 1979:4).

---

<sup>79</sup> Inicialmente, a RMBH era composta pelos seguintes municípios: Belo Horizonte, Sabará, Caeté, Raposos, Nova Lima, Rio Acima, Ibité, Contagem, Betim, Ribeirão das Neves, Pedro Leopoldo, Santa Luzia, Vespasiano, Lagoa Santa. Dentre esses, Contagem foi o município que cresceu mais rapidamente, impulsionado pelo seu desenvolvimento industrial. (EBTU, maio 1979:4).

Em 1975, o Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social - PDIES<sup>80</sup>, do PLAMBEL, era aprovado pelo Conselho Deliberativo da RMBH; resultado de estudos feitos desde 1972, passou o Plano a ser adotado como indicador para ações de âmbito metropolitano. Todavia, estudos posteriores realizados pelo Plambel indicaram equívocos nas previsões apontadas pelo PDIES, pois a dinâmica da realidade metropolitana demonstrara que, dentre outros aspectos, o crescimento populacional e a ocupação urbana haviam se distanciado dos modelos preconizados pelo Plano<sup>81</sup>.

Criticadas pela deficiência de gestão, as regiões metropolitanas, de maneira geral, não lograram sucesso na constituição de uma "consciência metropolitana" (FJP, 1998; 18): criados sob a égide dos governos federal e estadual, no período de regimes autoritários, os aparatos de gestão metropolitana tiveram sua autonomia institucional novamente comprometida pela tendência municipalizadora que orientou a Constituição Brasileira de 1988. No caso da RMBH, as garantias oferecidas pela Constituição Mineira de 1989 deram um novo formato à gestão das questões metropolitanas, assegurando a participação e a soberania das decisões municipais, através da Assembléia da Região Metropolitana de Belo Horizonte - AMBEL, em substituição à orientação anterior, nitidamente subordinada ao Estado. A década de 80 trouxe novos integrantes para a Grande BH, mas foi nos anos 90, também com mais acréscimos de

municípios<sup>82</sup>, que evidenciou-se uma nova tendência da trajetória política das regiões metropolitanas: a da disseminação da prática de parcerias entre municípios, que, agindo de forma desconectada dos aparatos de gestão metropolitana, buscam soluções para problemas setoriais que afetam-nos mutuamente, como os relativos à coleta e ao

---

<sup>80</sup> Na década de 1960, o Conselho Estadual do Desenvolvimento apresentou o "I Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social" que propunha a criação de um órgão que se ocupasse das questões metropolitanas. Os desmembramentos das ações deste Conselho vieram a se refletir no processo de institucionalização da RMBH. Para maiores esclarecimentos, ver FJP, 1998: 14.

<sup>81</sup> Maiores explicações sobre o PDIES na seção "6.4 Trens de subúrbio x Trem Metropolitano".

<sup>82</sup> Em 1989 foram incorporadas à RMBH as cidades de Mateus Leme, Igarapé, Brumadinho e Esmeraldas. Em decorrência da Lei Complementar nº 26/93, Juatuba e São José da Lapa, respectivamente desmembradas de Mateus Leme e de Vespasiano, também se tornaram integrantes da Grande BH. A Lei Estadual n. 12.030/95 estabeleceu que municípios originados de emancipações recentes de outros já pertencentes à RMBH, estariam automaticamente nela incluídos, o que possibilitou o ingresso de São Joaquim de Bicas, de Mário Campos, de Sarzedo e de Confins (RESENDE, Admilson. "Grande BH pode ganhar duas cidades. *O Tempo*. 19 out. 1997. Caderno Atualidades. p. 17).

destino final do lixo, à educação e ao transporte escolar, à saúde e aos consórcios hidrográficos, obrigação constitucional em defesa do meio ambiente (FJP, 1998; 42).

Propriamente de alcance metropolitano,

*"... entre as questões tratadas pela AMBEL, o transporte coletivo tem sido a única que tem merecido uma atenção substantiva. Ao lado do controle do uso e ocupação do solo, o transporte e o trânsito constituem os serviços onde foram logrados os avanços no sentido do planejamento, formulação de políticas e implementação de normas e procedimentos de caráter metropolitano" (AZEVEDO & MARES GUIA, 2000; 1).*

No caso dos transportes, apenas o modo rodoviário foi contemplado. O transporte coletivo realizado pelos ônibus e, em menor escala, pelos táxis atingiu *"... um grau de institucionalização bem mais elevado que os demais serviços de interesse comum, que em sua maioria, dependem exclusivamente dos órgãos setoriais vinculados à administração estadual, sendo tratadas fora do âmbito da gestão metropolitana..."* (AZEVEDO & MARES GUIA, 2000; 1). Com efeito, a intervenção da AMBEL na determinação de aumentos tarifários significa uma restrição à atuação isolada dos grandes atores e interesses privados envolvidos na arena da política de transportes coletivos da região.

A esfera jurisdicional do transporte ferroviário manteve-o relativamente à parte das interferências dos órgãos gestores da RMBH, razão pela qual as medidas envolvendo o transporte de passageiros dos trens de subúrbio da RFFSA, órgão federal, se por um lado, procuraram harmonizar-se com as urgências das populações do território metropolitano que serviram, por outro lado, mantiveram-se subordinadas às determinações do Ministério dos Transportes, ao qual vinculava-se a Rede Ferroviária. Esta relativa independência do transporte ferroviário de suburbanos foi, entretanto, afetada pelo projeto do trem metropolitano de Belo Horizonte - concebido e parcialmente implantado durante o período da SR-2 - que exigiu a colaboração e o entendimento de órgãos das diversas esferas do poder público - federal, estadual, metropolitano e municipal - pois as dimensões do projeto implicaram em interferências várias, com impactos sobre todo o sistema viário e de circulação da cidade de Belo Horizonte e mesmo, da Grande BH (FIG. 26).

FIGURA 26 - Organograma da gestão dos transportes na RMBH -1984.

FONTE: CBTU, 1984: 77.

NOTA: O Organograma permite situar o relativo isolamento dos órgãos federais, RFFSA e CBTU

Rentável o transporte de cargas e deficitário e necessário o de passageiros, a convivência dos distintos tráfegos ferroviários na RMBH fez-se sempre dentro dos limites financeiros, burocráticos e técnicos da RFFSA/SR-2, com a demanda, geralmente, além da capacidade operacional de seus transportes. A solução para o problema do transporte de massas, representada pelo trem metropolitano, retiraria da SR-2, paulatinamente, a responsabilidade e a obrigatoriedade de manutenção dos serviços de passageiros, transferidos para a CBTU; os suburbanos foram suprimidos em razão direta da progressão do trem metropolitano e dos novos rumos tomados pelo transporte ferroviário que passou a integrar o rol das medidas privatistas dos governos neo-liberais da última década do milênio.

## 5.2 Transporte ferroviário na Região Metropolitana de Belo Horizonte

A posição da RMBH no traçado ferroviário nacional é representada por algumas das ligações mais importantes do sistema, pois nela estabelecem-se entroncamentos que conectam as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste do país. Pela sua inserção geográfica, a Grande BH é cortada, no sentido oeste-leste, pelo corredor de exportação Goiás-Minas-Espírito Santo; suas linhas articulam-se com a rota para o Nordeste, via Monte Azul, e com as do Sul do Brasil, através de Ferrugem e Barreiro (na bitola larga) ou de Rio Acima e Esperança (na bitola métrica).

O traçado secular destas linhas - herdado do antigo Ramal de Belo Horizonte, da EFCB e da EFOM - orientou a ocupação e o desenvolvimento urbanos, a partir dos núcleos populacionais formados no entorno das estações e das paradas ferroviárias. *“A ocupação que se iniciou ao longo da ferrovia estendeu-se, posteriormente, à oeste e ao norte de Belo Horizonte.”* (PLAMBEL, *Plano Diretor Metropolitano da RMBH - Diagnóstico funcional do Sistema Viário*. 1989, p.9) Nas primeiras décadas da história da capital mineira, bairros distantes do centro e já consolidados, encontravam na ferrovia a justificativa para o seu pioneirismo e para a sua sobrevivência. O fenômeno da metropolização, iniciado nos anos 50, também guardou íntimas relações com os trilhos pois

*“.. a ferrovia oferece uma rede não limitada pelas divisas municipais, mas serve a uma grande parte do real espaço de vida para uma cidade (a área metropolitana). Antes do automóvel aparecer em tantas quantidades, provocando uma modificação da estrutura de habitação e do tráfego, a ferrovia já tinha criado e caracterizado o real espaço de vida da cidade na sua forma essencial”* (JUHNKE, 1968; 51).

Entretanto, à medida em que a região se tornou um pólo sócio-econômico e o país firmou sua posição de exportador de granéis e de produtos minerais *in natura* - originários, principalmente, do Quadrilátero Ferrífero - e consolidou sua produção industrial, notadamente da grande siderurgia e do setor cimenteiro, a crescente pressão sobre o transporte ferroviário de cargas evidenciou os problemas estruturais de suas linhas.

Dois trechos da Grande BH, apontados como críticos pelas suas condições técnicas, com fortes rampas - de General Carneiro a Horto Florestal (ex-EFCB) e de Embiruçu a Bernardo Monteiro (ex-RMV) - oferecendo restrições à otimização da tração, contribuíram e ainda o fazem, para tornar toda a Grande BH um verdadeiro "gargalo ferroviário". A antigüidade do obstáculo representado pelas condições adversas destes trechos - recorrentemente indicados nos relatórios e estudos da RFFSA/SR-2 - é ilustrada por duas referências ao trecho Horto Florestal - General Carneiro que oferece maiores restrições à operação ferroviária, visto apresentar raios mínimos de curva bastante reduzidos e maior intensidade de tráfego: primeiramente as limitações impostas ao tráfego cargueiro podem ser percebidas pela menção dos trabalhos da Comissão Construtora de Belo Horizonte que inaugurava, logo após a abertura do Ramal de Belo Horizonte - antes da inauguração da cidade - um desvio em Freitas (depois Caetano Furquim), que facilitasse o tráfego e o "*aproveitamento das locomotivas, visto como aí termina a rampa batida de 2%, que vem de General Carneiro, na qual as máquinas do tipo Consolidation só podiam rebocar oito carros carregados, quando, desse ponto até Belo Horizonte puxavam bem 16 carros*" (BARRETO, 11996; 444). Também o relato queixoso do viajante do fumacento suburbano que de Raposos ia a Belo Horizonte, na década de 1940, enfrentando a citada rampa, conhecida como "cachorro magro", dá a dimensão dos reveses aí encontrados pelo tráfego de passageiros: "*... Naquele mesmo dia, o subúrbio não conseguiu subir com todos os carros no trecho de Marzagão a Caetano Furquim. Fomos a prestações.*" (IBIS. Subúrbio das 10. *Kaquende*. Sabará: 9 abr. 1944. p. 1)

Na Grande BH, a obrigatoriedade da passagem de cargas originadas na região ou fora dela encontrava no tráfego de passageiros de longa distância e de subúrbios fortes limitadores, pois a circulação de cargueiros e de trens de passageiros fazia-se, predominantemente, em linhas singelas. Numerosos e prioritários, os suburbanos ocupavam parte considerável da capacidade de circulação das linhas, reservando aos trens de carga apenas os intervalos de sua programação. A progressiva política de supressão de trens de longa distância levada a termo pela RFFSA durante as décadas de 1970 e 1980, e intensificada nos anos iniciais da década seguinte, limitou-os a poucas composições que nem diariamente circulavam, ligando Belo Horizonte ao Rio de Janeiro (o Trem Vera-Cruz) e a Montes Claros (o Trem do Sertão).

Ao iniciar-se a década de 1970, a elevação simultânea e contínua da demanda de cargas e de passageiros nas linhas da RMBH levou a RFFSA a buscar soluções para os problemas com a travessia da região. Em 1971, antes mesmo da instituição das Superintendências Regionais da RFFSA, realizaram-se estudos de viabilidade de dois anéis ferroviários que retirassem dos centros urbanos a circulação de cargueiros.

FIGURA 27 - Vagões de combustível da Distribuidora ESSO Brasileira Petróleo S.A., localizada no Bairro São Paulo

FONTE: ANÔNIMO. *Fotografias de passagens de nível - IRV-33*. Manuscrito. 1964.

Parte da cogitada solução dos anéis ferroviários, a reativação do trecho Horto Florestal - Matadouro - Capitão Eduardo mostrou-se uma constante necessidade e uma esperança para diversas administrações da Regional Belo Horizonte. A EFCB, como parte do antigo ramal de Belo Horizonte, construíra um sub-ramal, de Horto Florestal a Matadouro Modelar, com cerca de sete quilômetros, para o acesso ao matadouro municipal localizado no bairro São Paulo. Além do matadouro, que recebia gado transportado pela Central do Brasil, outros empreendimentos industriais beneficiavam-se com o transporte de mercadorias, como a Distribuidora ESSO Brasileira de Petróleo S.A. (FIG. 27). À população da região eram oferecidos pela EFCB os serviços de trens de subúrbio elétricos que estabeleciam a ligação com a estação do Barreiro. Entretanto, em 1969 ocorreu a supressão do tráfego do sub-ramal, à época, considerado antieconômico (DAVID, 1985; 78).

Como o precário traçado deste sub-ramal mostrava-se mais vantajoso do que o do trecho General Carneiro - Horto Florestal que apresentava péssimas condições



técnicas - mais extenso, mais sinuoso, com curvas mais fechadas e rampas mais acentuadas<sup>83</sup> - sua utilização para as expressivas cargas - principalmente cimento - que atravessavam a região urbana de Belo Horizonte, levou o DNEF a construir uma variante, um prolongamento do sub-ramal, de aproximadamente 14km, de Matadouro a Capitão Eduardo, no município de Santa Luzia.

Desde a década de 1920, a administração da EFCB já demonstrara a intenção de eliminar os problemas de tráfego da região com a construção de uma variante que de Capitão Eduardo, na linha do Centro, atingisse Horto Florestal. “*Entre esta estação (Horto) e a de Capitão Eduardo foi estudada uma linha de bitola larga, com 12,240km*” (VASCONCELLOS, 1928: 217). Ao que tudo indica, o lançamento do sub-ramal até Matadouro nos anos seguintes, foi o primeiro passo em prol da realização deste melhoramento que, em bitola larga, teria dado outra configuração ao mapa ferroviário não só da Central, mas de todo o país, pois teria reduzido os problemas com a travessia da capital mineira e estendido, em direção ao norte de Minas, linhas que ampliariam a capacidade de transporte ferroviário.

Para o DNEF esta variante seria o trecho inicial da ligação Belo Horizonte - Itabira e, juntamente com o antigo sub-ramal, seria a alternativa para a circulação dos trens cargueiros procedentes do Ramal de Nova Era - ligação com a ferrovia da CVRD - e da região do Norte de Minas Gerais, além de acolher o tráfego de passageiros de subúrbio que, acreditava-se, poderia ser implantado para atender as populações em expansão das cidades situadas ao norte da capital: Santa Luzia, Vespasiano e Pedro Leopoldo. Outro benefício desta ligação ferroviária era representado pelo acesso às oficinas ferroviárias localizadas em Horto Florestal, em condições técnicas mais vantajosas do que pelo trecho Capitão Eduardo - General Carneiro - Horto Florestal. Em síntese, pretendia-se evitar os altos custos das operações ferroviárias no trecho entre General Carneiro e Horto Florestal, que seria reservado, praticamente, ao tráfego de passageiros suburbanos provenientes de Sabará, Raposos e Rio Acima.

---

<sup>83</sup> O sub-ramal Horto Florestal - Matadouro apresentava curvas da ordem de 170m e rampas de até 2%, ao passo que o trecho General Carneiro - Horto Florestal, curvas de raio de 90m e rampas de até 2,5% (RFFSA/SR-2. *Variante Horto-Matadouro-Capitão Eduardo*. Belo Horizonte, 20 abr. 1979) ou, segundo RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. Nº 649/SRBH/78, curvas de 100m de raio e rampas de até 2,8%.

A recuperação do trecho Horto Florestal - Matadouro e a construção da variante Matadouro - Capitão Eduardo também integravam o projeto da Ferrovia do Aço (FIG. 28), pois seu ponto de partida em Belo Horizonte encontrar-se-ia na região do Matadouro, onde o DNEF preparou uma esplanada de aproximadamente 500.000 metros quadrados reservada à implantação de um terminal rodoferroviário.

Inaugurada em setembro de 1973, a variante Matadouro - Capitão Eduardo jamais chegou a ser efetivamente utilizada, pois foi interrompida na confluência com a BR-262, no bairro São Paulo, local onde o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER retardou a construção do viaduto rodoviário que isolaria os tráfegos ferroviário e rodoviário. Esse atraso na construção do viaduto, o desuso da linha, a expansão populacional e o crescimento desordenado das regiões adjacentes favoreceu a ocupação das faixas de domínio da RFFSA.

Ao encerrar-se a década de 1970, no trecho do sub-ramal travessias de nível foram abertas e, ao longo da variante, aproximadamente trezentas moradias de uma favela ocupavam as áreas de propriedade da RFFSA. Prejuízos também eram computados com a necessidade de recomposição de aterros e de cortes, a limpeza e a drenagem de toda a faixa e a recomposição de toda a superestrutura da linha: trilhos, dormentes e ferragens.

FIGURA 28 - Desenho esquemático das soluções para a travessia da RMBH

FONTE: RFFSA/SR-2. *Interligação da Ferrovia do Aço com a malha existente na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. 15 mar. 1982. Ref. Carta da Superintendência nº 180/SRBH/82. Anexos)

De 1977 a 1980, a SR-2 solicitou, recorrente e enfaticamente, providências à diretoria da RFFSA no sentido de destinar verbas para a recuperação de todo o sub-ramal e da variante, pois o adiamento das medidas para a reativação de todo o trecho implicava na potencialização dos custos com indenizações para o desfavelamento.

Entretanto, esbarravam os projetos dos anéis ferroviários, incluindo a reativação do trecho Horto Florestal - Matadouro - Capitão Eduardo, nas restrições orçamentárias da RFFSA. Segura de que

*“... a recuperação da Variante Horto - Matadouro - Capitão Eduardo e a conseqüente utilização do trecho [era] problema cuja solução transcend[ia] a esfera de ação da SR-2, por envolver decisões sobre política ferroviária de alçada da REDE e talvez do próprio Ministério dos Transportes, relativas ao transporte de massa (passageiros suburbanos) da Região Metropolitana, ao Anel Ferroviário de Belo Horizonte e a própria Ferrovia do Aço...”* (RFFSA/SR-2. Variante Horto - Matadouro - Capitão Eduardo. 20 abr. 1979).

a Superintendência Regional, impossibilitada de solucionar definitivamente o estrangulamento representado pela travessia da RMBH procurou minimizar os problemas dos tráfegos cargueiro e de passageiros por meio da correção de rotineiros entraves operacionais e da ampliação da capacidade das composições de trens de subúrbio.

Adiado o enfrentamento do problema do tráfego na RMBH, seu agravamento levou, em 1980, o Ministério dos Transportes, a RFFSA e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU a patrocinarem, com o apoio do Estado de Minas Gerais

- Secretaria de Planejamento - SEPLAN e PLAMBEL - e da Prefeitura de Belo Horizonte, através da Superintendência de Desenvolvimento da Capital - SUDECAP - o *Estudo do Trem de Subúrbio da RMBH*, realizado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, subordinada ao Ministério dos Transportes.

Este minucioso estudo também considerou a implantação dos anéis e a conseqüente recuperação do sub-ramal e da variante; entretanto, o custo estimado para a solução definitiva e distinta dos transportes de cargas e de massas (passageiros de subúrbios), representado pelos anéis ferroviários, levou o Ministério a optar por uma solução conjunta para cargas e passageiros, abandonando a concepção de trens de subúrbio e adotando o conceito metroviário. Nascia o projeto do trem metropolitano ou metrô de superfície que, aproveitando a diretriz das linhas existentes, em linhas exclusivas, teria sua circulação paralela à dos trens de carga e cobriria parte dos trajetos dos trens de subúrbio então ofertados (FIG. 29). Solução proveitosa economicamente, visto que *“... a vantagem de se correr junto é que se fecha uma faixa só [...] As obras de transposição - viadutos, passarelas, passagens inferiores e superiores - ficam todas resolvidas com uma tacada só.”* (GUIMARÃES. 19 mar. 2002).

FIGURA 29 - Solução conjunta para o tráfego de cargas e de massas na RMBH

FONTE: PEREIRA, Euler Bernardes. 1994.

NOTA: As linhas férreas independentes do transporte metroviário e do tráfego cargueiro correm paralelas em parte do perímetro urbano da capital. A estação metroviária é a de Santa Tereza.

A implantação do trem metropolitano como moderna solução para o transporte de massas, aproveitando integralmente as faixas de domínio da RFFSA/SR-2 no perímetro urbano de Belo Horizonte somente foi possível porque a ferrovia antecedeu o processo de urbanização. De maneira geral, as cidades da RMBH servidas pela ferrovia, gozando dos benefícios históricos de sua malha ferroviária, enfrentaram o desafio de ter suas cidades seccionadas pelas linhas férreas. Se preferível a outros meios de transporte sob pontos de vistas vários - de capacidade, de rapidez, ecológico, etc. - a ferrovia, atravessando e dividindo as cidades de forma claramente inflexível, muitas vezes foi considerada indesejável ao meio urbano. De todas as cidades da Grande BH, a que mais dificilmente conviveu com esta realidade imposta pela propriedade divisionista da ferrovia foi a capital. Em muitos momentos, a retirada das linhas de seu centro foi objeto de considerações e, freqüentemente, de reclamações. Em meados de 1958, o prefeito de Belo Horizonte, o presidente da RFFSA e diretores e engenheiros das duas ferrovias que cortavam a capital - a EFCB e a RMV - reuniam-se em Belo Horizonte para estudar a remoção dos trilhos de seu centro, reivindicada por segmentos da sociedade belo-horizontina (ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DA EFCB. *RAE*, jul./ago. 1958. Ano II. nº 18/19, p. 28). Felizmente, a manutenção das linhas possibilitou a implantação do trem metropolitano, reduzindo os custos com desapropriações e evitando problemas enfrentados pela "*... maioria das metrópoles [que] deixou de planejar em tempo hábil um sistema de Trânsito Rápido e deixou de assegurar os necessários traçados*" (JUHNEKE, 1968; 49).

Como modo de transporte terrestre de maior capacidade, portanto menos flexível, a ferrovia, inevitavelmente, insere-se de maneira mais rígida e definitiva no espaço urbano/metropolitano, pois "*... as instalações ferroviárias na região urbana [...] representam uma área de transporte fechada aos outros meios de transporte*"

(JUHNKE, 1968; 107). O impacto de sua inserção, à medida em que o processo de urbanização avança, pode ser sentido pela crescente necessidade de transposição das linhas férreas, que resulta em elevado número de passagens de nível. O trânsito das vias públicas - de veículos e de pedestres - cruzando o leito da ferrovia implica, necessariamente, na sua interrupção quando há a concomitância dos tráfegos, visto ser o ferroviário prioritário. A retenção do tráfego das vias públicas interfere em menor escala nos serviços ferroviários, pois o fechamento de barreiras - quando existem - ou a mera presença das linhas assegura-lhe a preferência; todavia, medida de cautela usualmente adotada mediante a evidente periculosidade das passagens de nível exige a redução da marcha dos trens, o que, por sua vez, representa queda de receita para a ferrovia que têm a fluidez de seu tráfego restringida. As passagens de nível são claramente desfavoráveis ao tráfego cruzado pois implicam na detenção de pessoas e veículos, com desvantajosos reflexos de natureza social e econômica; quanto ao tráfego ferroviário, há limitação da produção de transporte.

Porém, outras desvantagens das passagens de nível incidem sobre a empresa ferroviária que, geralmente, é responsabilizada pelos acidentes nas travessias e arca com custos de construção e de manutenção das passagens de nível. Apesar do *Regulamento para Segurança do Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro*, decreto nº 2.809 de 18 de janeiro de 1963, em seu artigo 12, parágrafo terceiro determinar a responsabilidade de construção e de manutenção das passagens de nível, não raras foram as ocasiões em que a RFFSA envolvia-se em causas judiciais que protelavam a definição das entidades responsáveis, pois, pela antigüidade, muitas passagens de nível tornavam-se de domínio público (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. 17 out. 1983. Carta nº 560/srbh/83).

Eis a regulamentação referente às passagens de nível:

*“ A entidade responsável pela construção da via mais recente assumirá os encargos financeiros decorrentes da construção e manutenção das necessárias instalações, bem como da guarda e segurança da circulação nos cruzamentos, qualquer que seja a natureza destes”. (Citado por RFFSA/SR-2. Carta da Superintendência. Belo Horizonte, 1º mar. 1978. Carta nº 105/srbh/78).*

A proliferação de passagens de nível na Grande BH acompanhou a expansão urbana, pois o acesso a novos bairros muitas vezes exigiu a travessia das linhas férreas. As

passagens de nível mais antigas - geralmente no centro das cidades - com o tempo vieram a ter seu volume de tráfego elevado pois tornaram-se passagem obrigatória para o fluxo de deslocamentos regionais concentrados, ou seja, transformaram-se numa espécie de funil visto que o fluxo de transporte de uma região mais ampla, compreendendo vários bairros, convergia para uma espécie de corredor representado pelo ponto único de transposição dos trilhos. O recurso às referências sobre acidentes em Belo Horizonte, em décadas anteriores ao processo de metropolização, permite a idéia da dimensão assumida pelo problema da travessia das linhas férreas com o desenvolvimento e o adensamento da RMBH:

*“1923 - 10 de janeiro. Um trem da Central colhe um bonde na travessia das suas linhas junto aos armazéns da av. do Contorno. Houve uma morte e vários passageiros do bonde feridos.”* (PENNA, 1997; 189)

*“ Na noite de 5 de abril de 1926, houve um grave desastre de bonde na travessia das Estradas de Ferro Central e Oeste de Minas, caminho do bairro Floresta, quando desabava sôbre a Capital um terrível aguaceiro. O bonde, de que era o motorneiro José Fontes, foi apanhado por uma composição, ao que parece em recuo, resultando o tombamento do coletivo que foi esmagado por uma das pranchas...”* (MOURÃO, 1970; 378).

*“ As linhas de bonde Carlos Prates e a da Oeste de Minas passam paralelas ali na rua do Ramal. Cruzam no princípio da Rua Peçanha e no fim da rua Paraíso. Aquela passagem é perigosíssima. Já não são poucos os desastres ali verificados. Para evitar encontros, há duas guaritas: uma da Força e Luz [Cia. operadora do bonde] e outra da Oeste. Mas ainda não é o suficiente, nós achávamos que se colocassem uma porteira na rua Paraíso, a coisa ficaria melhor e resolvida.*

*Na rua do Ramal então, o perigo é permanente. As linhas de trem e de bonde correm paralelas, no meio da rua. Não há uma cerca, um muro que proteja o povo. Os habitantes daquela rua têm que andar sobressaltados eternamente.”* (O CARLOS PRATES. A favela de Belo Horizonte. Estado de Minas. Belo Horizonte, 29 out. 1931. p. 8).

O “*Estudo do Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte*”, realizado pelo GEIPOT, em 1980, incluiu um cadastro minucioso de todas as passagens de nível compreendidas nos trechos do projeto original do trem metropolitano: de Belo Horizonte a Betim, de Belo Horizonte a Matadouro (antigo sub-ramal cujas reativação e integração aos anéis ferroviários eram indicadas pela RFFSA/SR-2 ) e de Calafate a Barreiro (QUADRO 9). Destes trechos, apenas o de Horto Florestal a Matadouro não eram utilizado pelos trens de subúrbio da SR-2, pois

os suburbanos Barreiro - Horto Florestal que anteriormente atingiam o Matadouro, desde o fim da década de 1960, tinham sua estação terminal/inicial em Horto Florestal.

O trecho mais extenso do percurso dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, de Horto Florestal a Rio Acima não constou do levantamento por não estar originalmente incluído no projeto do trem metropolitano de Belo Horizonte.

A SR-2, com cerca de cinco mil passagens de nível, registrou, do início de suas atividades até meados de junho de 1978, apenas nas 24 principais passagens de nível da capital, 60 acidentes, sendo 39 com ferimentos graves e 21 com mortes (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. 26 Jun. 1978. nº 330/SRBH/78). A gravidade do problema é lembrada pelos ferroviários que conviveram - respectivamente, como profissional da área de tração e como engenheiro responsável pela conservação da via permanente - com as travessias da Região Metropolitana:

*“ O trecho mais perigoso era o da Lagoinha, antes do metrô, pois era um trecho que tinha seqüência de passagens de nível e com uma população que não respeitava muito o trem. Respeitavam o Vera Cruz que dava um apito na Estação de Belo Horizonte e passava a 60km, mas o subúrbio, como andava aí a 40, 45 km, eles não respeitavam muito não; entravam na frente... carro, pedestre. Tinha que ter mais atenção entre a estação de Belo Horizonte e a de Eldorado, e para o lado da Gameleira, até o Salgado Filho.”* (FERREIRA. 13 mar. 2002. )

*“As passagens de nível eram inúmeras; de Belo Horizonte a Calafate tinha umas vinte. Tinha acidente quase todo dia. Morria quase que um pedestre por dia, teve época que morriam três por dia. Ainda tinha os pontos da Mauá, Lagoinha... aquele povo todo na beira da linha... transeuntes, ambulantes... Onde hoje há o complexo de viadutos [da Lagoinha] era uma loucura! Tinha feira quase em cima do trilho... O maquinista vinha apitando e quase tinha que pedir licença para o trem passar. Não havia a menor segurança. E por muitos anos se transportou o operariado assim porque não tinha outra alternativa.”* (GUIMARÃES. 19 mar. 2002).

Além dos prejuízos humanos e materiais, traduzidos em indenizações e em intermináveis causas judiciais, as passagens de nível eram uma preocupação constante para a SR-2, porque

*“ Os freqüentes acidentes em passagem de nível, alguns com perda irreparável de vida humana, têm sido um dos grandes problemas da Regional, não só pelos danos pessoais e materiais que causam, como também pela repercussão negativa na imagem da Rede, quase sempre considerada pelos órgãos de divulgação (jornais, rádios e televisão)*



*como responsável por esses acidentes...” (RFFSA/SR-2. Atos do Superintende Regional. M/M Nº 249-SRBH-77. Belo Horizonte, Boletim de Serviço. Nº 77, 16 set. 1977)*

Como a solução técnica e definitiva para o problema da travessia das linhas era a construção de viadutos e de passarelas para pedestres - cujos custos pareciam nunca cobertos pelos orçamentos da RFFSA/SR-2 e acentuavam conflitos institucionais entre a empresa ferroviária e as demais esferas do poder público para a definição das respectivas responsabilidades sobre as passagens de nível - optava-se pela solução precária e que não oferecia proteção adequada: a instalação de cancelas, a sinalização e a manutenção de vigias permanentes, sendo estas três medidas preventivas, nem sempre conjugadas.

#### QUADRO 9

Passagens de nível da RMBH nos trechos contemplados pelo projeto original do trem metropolitano de Belo Horizonte

TRECHO	LOCAL/DESIGNAÇÃO	KM	
1	Januária	0,5	
2	Varginha	0,8	
3	Curitiba	1,1	
4	Paraíso	1,7	
5	Conquista	2,9	
6	Gimirim	3,7	
7	José Viola	4,4	
8	Extrema	4,9	
9	Zurick	6,3	
10	Dom Cabral	6,9	
11	Irineu Marinho	7,7	
12	Tuperi	9,2	
13	Sacadura Cabral	9,3	
14	Pinto Martins	9,4	
15	Itaú	12,4	
16	Belo Horizonte	Água Branca	14,2
17		Beatriz	18,3
18	a	Bernardo Monteiro	19,7
19	Betim	Fazenda Embiruçu	22,8
20		Embiruçu	24,6
21		Terózópolis	26,2
22		Tapajós	29,0
23		Alterosa	31,3
24		Cel. Mentalidade	33,3
25		Alto Forno	34,0
26		SESI	34,3
27		Granja Santa Maria	34,6
28		Chácara	35,3
29		Rui Barbosa	35,5
30		Inconfidentes	35,7
31		Beco Olaria	36,4
32		Gontijo	36,8
33		Av. Governador Valadares	37,4
34		Francisco Sales	0,9
35	Belo Horizonte	Cardoso	3,0
36	a	Alfredo Pinto	3,8
37		Luiz da Nóbrega	
38	Matadouro (Bairro São Paulo)	Conceição do Pará	7,6
39		Pitt	9,9
40		Felipe de Melo	10,9
41		Angola	12,1
42		Alvação	12,2
43		José Viola	4,4
44		Extrema	4,8
45	Calafate	Salgado Filho	9,1
46	a	Beija Flor/Jorge Carone	9,8
47	Barreiro	Bates do Brasil	11,3
48		Mannesmann	14,2
49		Pátio da Estação do Barreiro	

FONTE: Elaborado pela autora, segundo dados de BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. GEIPOT. *Estudo do Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Cadastro de Faixas Ferroviárias. Relatório Final*. V.1. Tomo 4/9.

NOTAS: A designação da Passagem de Nível refere-se ao nome da rua que cruza a via férrea ou a uma localidade. O ponto zero da quilometragem é a Estação de Belo Horizonte, na Praça Rui Barbosa.

A maioria das passagens de nível da RMBH contava apenas com sinalização precária - meras placas de aviso de cruzamento com a linha férrea (FIG. 30) - sendo desprovidas de sinais luminosos e acústicos. Poucas passagens de nível, geralmente, as mais perigosas do perímetro urbano de Belo Horizonte, contavam com a presença de cancelas - automáticas ou mecânicas - e de guardas vigilantes, pelo período de 24 horas (FIG 31).

FIGURA 30 - Proteção precária de passagem de nível na RMBH

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 09 dez. 2000.

NOTA: Passagem de nível do Salgado Filho, contando somente com sinalização tipo “cruz de Santo André”.

No início de 1979, o Departamento de Segurança da RFFSA/SR-2 realizou um levantamento do número de vigias necessários para guarnecer todas as passagens de

nível da RMBH, indicando a necessidade de 58 novas contratações, cujo acréscimo na despesa mensal de pessoal - incluindo os encargos sociais - incompatibilizava-se com os

recursos disponíveis. Optou-se, por equipar com cancelas automáticas, apenas as principais passagens de nível, que pela localização e pela afluência de tráfego, representavam maiores perigos.<sup>84</sup> Todavia, a burocratização da RFFSA e a posterior definição pelo sistema metroviário para o transporte de massas, viriam a tornar anacrônicos os processos de licitação e o contrato para a sinalização automática, pois os trechos que continham as citadas passagens seriam bloqueados ou substituídos por viadutos e passarelas para atender à implantação do trem metropolitano.

---

<sup>84</sup> Em julho de 1976, as doze principais passagens de nível selecionadas foram: Santa Quitéria, Curitiba, Gimirim, Paraíso, Varginha, Januária, José Viola, Dom Cabral, Francisco Sales, Extrema, Conquista e Vila Oeste. Posteriormente houve alterações nesta seleção, com a inclusão de novos pontos a serem sinalizados, como Beatriz e Sacadura Cabral (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. 05 jul. 1976. Carta nº 349/SRBH/76; 09 ago. 1978. Carta nº 842/SEN2/78).

FIGURA 31 - Passagens de nível de Belo Horizonte protegidas com cancelas mecânicas e vigias.

FONTE: ANÔNIMO. *Fotografias de passagens de nível - IRV-33*. Manuscrito. 1964. p. 37 e 61.

LEGENDA: Superior: Passagem de nível da Rua Conquista.  
Inferior: Passagem de nível da Rua Curitiba.

NOTA: Apesar das fotografias datarem de 1964, até a implantação do trem metropolitano, na década de 1980, não houve mudanças significativas na proteção das passagens de nível, aqui com cancelas acionadas manualmente.

Algumas das passagens de nível que ofereciam maiores riscos por situarem-se nos pátios das estações ferroviárias e que não estavam incluídas no projeto do metrô de superfície, mereceram atenções, ainda que tardias. Por atravessarem os pátios das estações e mediante o significativo e contínuo aumento do número de trens de carga e da necessidade de manobras nos pátios, tais passagens de nível registravam acidentes e causavam longas esperas para o tráfego local. A falta de fiscalização das operações e do patrimônio ferroviários favorecia a imprudência da população dos municípios da Grande BH que improvisava travessias sobre as linhas férreas<sup>85</sup>.

---

<sup>85</sup> Em 1983, uma solicitação da Prefeitura de Rio Acima para reabertura de uma passagem de nível, interdita pela RFFSA/SR-2, foi negada sob a alegação de que ela era irregular, de que atravessava o pátio da estação e de que distava 200m de outra passagem lícita e sinalizada (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. 18 maio 1983. Carta nº 248/SRBH/83).

FIGURA 32 - Viaduto construído em Bernardo Monteiro para eliminar passagem de nível no pátio da Estação..

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 09 dez. 2000.

Uma das passagens de nível que veio a ser guarnecida com cancela eletrônica foi a localizada no pátio da estação de General Carneiro. Instalada no dia 28 de julho de 1988 em evento solene, com a presença de autoridades da RFFSA/SR-2 e do município de Sabará, este equipamento atendeu às antigas reivindicações da população local. Outras problemáticas passagens de nível em pátios de estações foram definitivamente eliminadas através de convênios entre a RFFSA/SR-2 e os municípios para a construção de viadutos, como a do Barreiro, em Belo Horizonte, e a de Bernardo Monteiro, em Contagem (FIG. 32). Desta última, o maquinista José Miguel Ferreira narra um acidente:

*“Estive envolvido em um, lá em Bernardo Monteiro. Eu era maquinista recém-promovido ou classificado. Saíndo da estação de Bernardo Monteiro, eu apitei para sair... o trem já tarde, por volta de 8:20 h. Os veículos parados em ambos os lados de circulação, veio um carro Scort ou Kadett, era um carro, naquela época, em 1982, novo... ele veio cortando os carros que estavam parados aguardando a passagem do trem e bateu na locomotiva. Quando ele bateu na locomotiva não deu para eu parar. Apesar de aplicar os freios, a locomotiva foi jogando-o para o lado e saiu amassando-o. Eu parei e o agente (de movimento) veio e mandou que eu fosse embora, porque a responsabilidade era dele.”* (FERREIRA. 13 mar. 2002).

FIGURA 33 - Passagem de nível do Barreiro.

FONTE: ANÔNIMO. *Fotografias de passagens de nível - IRV-33*. Manuscrito. 1964.

A passagem de nível do Barreiro (FIG. 33), desde o período da EFCB era fonte de problemas (FIG. 34), agravados com intensificação industrial da área, principalmente, após a instalação da Mannesmann. A inauguração do viaduto Engenheiro Andrade Pinto, em fins de 1977, beneficiou cerca de 28 bairros e vilas que deixaram de utilizar-se da passagem de nível<sup>86</sup>.

---

<sup>86</sup> A RFFSA/SR-2 recebeu críticas da população e da imprensa por ter procedido ao fechamento da passagem de nível do Barreiro ao tráfego de veículos. Com a inauguração do viaduto do Barreiro, a interdição da passagem deixaria o bairro Santa Margarida isolado; como a responsabilidade de providenciar um acesso para o citado bairro era da Superintendência de Desenvolvimento da Capital - SUDECAP que demorou a efetivar as medidas cabíveis - fazendo-o somente após o vencimento do prazo estabelecido e prorrogado - a RFFSA/SR-2 viu-se obrigada a manter aberta a passagem de nível até 13 de março de 1978. Mesmo assim, em abril de 1979, a Assembléia Legislativa de Minas Gerais expediu parecer favorável ao requerimento para o Ministério dos Transportes sobre a reabertura da passagem de nível (RFFSA/SR-2. *Cartas da Superintendência*. nº 43/SRBH/77, 39/SRBH/78, 54/SRBH/78, 113/SRBH/78, 131/SRBH/78, 336/SRBH/79).

FIGURA 34 - Reclamação dirigida à EFCB sobre acidente ocorrido na passagem de nível do Barreiro.

FONTE: EFCB. *Livro de Reclamações do Público - Estação do Barreiro*. Belo Horizonte. 11 set. 1962. f. 7.

As recorrentes solicitações de abertura de novas passagens de nível, somente em casos excepcionais eram autorizadas pela RFFSA/SR-2. A rigidez da ferrovia pode ser constatada pelo indeferimento do requerimento a ela encaminhado em 15 de fevereiro de 1979, por moradores do bairro Abadia, localizado no trecho entre General Carneiro e Horto Florestal que, devido às chuvas de verão que haviam provocado a erosão da margem esquerda do Ribeirão Arrudas, solicitavam permissão para instalar uma nova passagem de nível, uma vez que estavam privados do acesso às suas residências; semelhante dificuldade era enfrentada pela empresa Fábrica de Blocos SIMEL que encontrava-se impossibilitada de escoar sua produção. Uma vez que o local em questão situava-se entre duas curvas de raio pequeno e oferecia dificuldades de visibilidade, a administração regional da ferrovia não hesitou em negar o pedido, encaminhando-o à Prefeitura de Belo Horizonte a fim de que esta tratasse de solucionar o problema por outros meios.

Por outro lado, ciente das repercussões negativas dos acidentes em passagens de nível, não hesitava a ferrovia em precaver-se de possíveis acidentes, como no caso da travessia em Rio Acima, em que “... a Regional destacou dois vigilantes, para se revezarem na passagem de nível do km. 550+ 730, a mais movimentada e perigosa, por se tratar de via de acesso a um Colégio.” (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. 12 abr. 1978. nº 188/SRBH/78).

Projetos como o de “Condições de Visibilidade”, promovendo a remoção de objetos, capina e limpeza das regiões de passagem de nível, “Sistema de Sinalização”, para aquisição e aperfeiçoamento das condições de sinalização das travessias sobre o leito da ferrovia e o de “Controle Estatístico de Acidentes” através de sistema informatizado de âmbito nacional, foram estratégias da RFFSA/SR-2 para reduzir o número de acidentes e oferecer maior segurança ao transporte ferroviário e às

populações lindeiras às suas linhas, de maneira geral (RFFSA/SR-2. *SR-2 Notícias*. Ago. 1990, nº 207, p. 7).

As passagens de nível ainda existentes merecem atenção da FCA que, ao arrendar a malha da SR-2 herdando os históricos problemas decorrentes do traçado da ferrovia engolido pela urbanização, promove campanha educativa para evitar acidentes (FIG. 35).

FIGURA 35 - Campanha educativa promovida pela FCA para redução de acidentes em passagens de nível

FONTE: *Estado de Minas*. 27 dez. 2001. p. 17.

Sem dúvida, um dos pontos críticos para a travessia de veículos e de pedestres, no centro de Belo Horizonte, era na região da Praça Rui Barbosa, conhecida como Praça da Estação. A transposição de veículos no pátio da estação de Belo Horizonte, no período da RFFSA/SR-2, fazia-se pelos viadutos da Floresta e de Santa Tereza, construídos antes mesmo da criação da Rede. A ligação entre a Praça Rui Barbosa e o bairro Floresta (Rua Sapucaí, sede da RFFSA/SR-2), para os pedestres, contava com os recursos das faixas de pedestres dos viadutos, da passagem de nível sob os mesmos ou das escadas neles existentes que permitiam a travessia sob as linhas, por meio de passagem subterrânea. No início das atividades da Superintendência Regional Belo Horizonte essa passagem subterrânea - construída na época da instalação das estações



da EFCB e da EFOM - apresentava-se em precaríssimo estado: iluminação deficiente, azulejos originais quebrados, vazamentos, escadarias gastas e sujas. Como a população abandonasse o túnel, este transformava-se em banheiro público e abrigo para desocupados e infratores. No segundo semestre de 1978 a SR-2 terceirizou a recuperação da passagem subterrânea da estação de Belo Horizonte, de 52m, e das duas escadas de 12m. Piso de lajota, novos azulejos cor de palha e com emblemas da RFFSA, sistema de ventilação ampliado e modernizado, nova iluminação, sistema de drenagem por meio de bomba hidráulica, sistema de música ambiente, esquemas de fiscalização e de limpeza e a observância de um horário para funcionamento foram os melhoramentos providenciados para garantir maior conforto, segurança e praticidade para os pedestres que precisavam transpor as linhas férreas.

A inserção da ferrovia no espaço urbano de Belo Horizonte se inúmeros transtornos causou à população - detenção do tráfego, poluição sonora, obras de implantação do metrô de superfície, etc. - obrigou a RFFSA/SR-2 à convivência com os problemas decorrentes das obras municipais, como os provocados pela canalização do Ribeirão Arrudas, no início da década de 1980:

*“ ... está sendo providenciado pela Prefeitura de Belo Horizonte, Governo do Estado e Ministério do Interior a canalização do Arrudas, estando as obras sendo desenvolvidas com intensidade no trecho da Ponte do Perrela até o cruzamento da Av. Andradas com Av. Francisco Sales, ponto onde há a travessia da RFFSA, em nível, com guarda e cancela. Acontece que com o aumento do fluxo do tráfego rodoviário na referida travessia, têm acontecido inúmeros abusos de motoristas, inclusive danificando a cancela da travessia e colocando em risco suas vidas e de outros. Nestas condições, vimos solicitar de V. S<sup>a</sup> [Comandante do Batalhão de Trânsito] seja escalado um Guarda de Trânsito, para trabalhar naquele local, a fim de dar melhor cobertura ao serviço da travessia.”* (RFFSA/SR-2. Carta da Superintendência. 12 jun. 1981. nº 366/SRBH/81).

O ribeirão Arrudas - cortando Belo Horizonte no sentido oeste-leste e acompanhando boa parte da diretriz das linhas férreas urbanas - compôs um extenso histórico de problemas para a RFFSA, e antes, para a EFCB, a RMV e a EFOM. Em 1914, para preparar o leito da Linha do Paraopeba, a Central do Brasil realizara as obras iniciais da canalização do Arrudas: uma muralha à margem esquerda, cuja extensão alcançava 1,3km. Em 1927, a Prefeitura realizou licitações para a canalização de dois trechos do ribeirão que em março do ano seguinte era realizada, utilizando pranchas de concreto armado, pela primeira vez adotadas em serviços desta natureza na cidade. Construído

o canal, “... mesmo assim, em 12 de janeiro de 1932, o Arrudas inundou vários bairros da cidade, como a Lagoinha, o Horto, a Floresta, o Carlos Prates e a Gameleira [...] Em janeiro de 1937, uma chuva de quatro horas foi suficiente para o Arrudas transbordar, apesar da canalização em construção avariando várias pontes. As inundações continuaram...” (INUNDAÇÕES fazem parte da história do rio. *Estado de Minas*. 19 dez. 1991, p. 20).

Todo ano, praticamente, chuvas e enchentes de verão danificavam o patrimônio ferroviário e chegavam a provocar interrupção do tráfego, às vezes, com sérias conseqüências:

*“Os trens do subúrbio de Belo Horizonte estão todos fora de tráfego desde a madrugada de ontem e só voltariam a funcionar à zero hora de hoje, se as condições do tempo permitissem à Rede Ferroviária Federal a remoção do aterro que caiu em Caetano Furquim, provocando um acidente com a composição UEB-2152. Houve diversas outras quedas de barreira ao longo das linhas suburbanas de BH.*

*O acidente com o trem UEB-2152, que saiu de Raposos às 3h55m de sábado, ocorreu na altura do km650, entre as estações de General Carneiro e Caetano Furquim. A locomotiva 4187 e o primeiro carro tombaram, mas não houve feridos em estado grave. Apenas 16 pessoas foram socorridas com escoriações leves. E todos já tiveram alta...”* (ACIDENTE paraliza trens de subúrbio. *Estado de Minas*. 27 jan. 1985.).

Todavia, nenhum ano castigou tanto a administração regional da RFFSA e a população belo-horizontina como 1983. No dia dois de janeiro, ao final da tarde, uma tromba d’água caiu sobre Belo Horizonte. O Arrudas teve seu volume de águas tão elevado que saiu de sua caixa e, em poucos minutos,

*“... invadiu ruas, avenidas, casas residenciais e comerciais em toda a extensão do vale. Em alguns pontos atingiu a marca de 2,50m de altura acima do piso do passeio da Av. do Contorno[...]*

*... às 18:00 horas a Av. do Contorno era um único leito do Arrudas, de lado a lado”[...]*

*As águas atingiram o andar térreo da Estação de Belo Horizonte até uma altura aproximada de 40 centímetros acima do piso da Agência, causando danos no mobiliário e equipamentos.*

*O pátio de Belo Horizonte também teve invasão das águas, atingindo os veículos ferroviários ali estacionados, inclusive a composição do Vera Cruz [...] Oito locomotivas diesel-elétricas tiveram seus motores de tração danificados pelas águas lamacentas e cheias de detritos”* (RFFSA/SR-2. *Relatório sobre as ocorrências em Belo Horizonte por ocasião das enchentes no vale do Ribeirão Arrudas em 02 de janeiro de 1983*. Belo Horizonte).

Além dos equipamentos ferroviários atingidos - escritórios, oficinas, almoxarifado, material rodante, etc. - cerca de 30 residências da RFFSA, ocupadas por ferroviários foram invadidas pelas águas, com perda total dos bens que não puderam ser retirados pelos moradores. No trecho de circulação dos suburbanos, a via permanente sofreu avarias em vários trechos: trilhos foram deformados, barreiras caíram, aterros foram afetados, lastros correram, caiu a ponte ferroviária sobre o ribeirão, em General Carneiro e, no trecho Belo Horizonte - Caetano Furquim, 220m de linha ficaram no ar. Com tantos problemas, a interrupção do tráfego prolongou-se por muitos dias até que os reparos fossem concluídos. As novas obras de canalização do ribeirão - definitivas, até o momento - evitaram que a ferrovia fosse penalizada com outras enchentes.

Dentre os expressivos fluxos de transporte da RFFSA/SR-2 - cimenteiro, siderúrgico e de granéis - o de derivados de petróleo contribuiu para acentuar muitos dos problemas já existentes nas operações ferroviárias da RMBH, nas antigas linhas da RMV.

Em 1969, em Betim, na altura do quilômetro 875,801 da antiga linha da RMV - linha Garças de Minas - Belo Horizonte - a RFFSA iniciou a construção do Pátio e Terminal de Embiruçu, para carregamento e formação de trens com produtos da Petrobrás<sup>87</sup>. Este Pátio era operado em conjunto com o de EYB (antigo Posto Telegráfico B - PTB) que, pela proximidade do primeiro, exercia a função de apoio no atendimento dos trens de derivados de petróleo.

Com o aumento da produção da refinaria e das atividades das companhias distribuidoras (PETROBRÁS Distribuidora S.A., Esso Brasileira de Petróleo S. A. e Shell Brasil S. A. e outras), elevando a demanda sobre a SR-2 e acentuando a inadequação do pátio de manobras, composição e carregamentos de trens de combustíveis às condições adequadas de segurança - acidentes de menor e de maior

---

<sup>87</sup> O contrato assinado em janeiro de 1969 teria cláusulas retificadas por contratos posteriores para efeito de atualização dos termos em que se daria a modernização dos serviços. (RFFSA. VIACÃO

gravidade foram registrados, principalmente em 1984 e 1985<sup>88</sup> -, tornou-se imperativa a remodelação e a melhoria do pátio, na década de 1980. Sistema de hidrantes, rede de drenagem adequada, melhorias na iluminação, fechamento do pátio, sistema de combate a incêndio, sistema de comunicação direta entre a Estação de Embiruçu e o Terminal de Carga, posto de vigilância e supressão da parada dos trens de subúrbio no pátio do Terminal, medidas mínimas necessárias à segurança das operações com o transporte de inflamáveis, foram falhas detectadas e cuja eliminação resultariam na minimização dos riscos potenciais das operações do Pátio. Ademais, a partir de 1985, intensificaram-se os periódicos programas de treinamento de combate a incêndios, envolvendo todo o pessoal e os equipamentos do Pátio e das estações próximas<sup>89</sup>.

O problema do lixo acumulado indevidamente nas linhas da capital era uma constante para a RFFSA/SR-2 que procurou eliminá-lo, sem sucesso, por longos anos, por meios próprios ou recorrendo às seguidas solicitações à Prefeitura de Belo Horizonte

---

FÉRREA CENTRO-OESTE. *Contrato nº 12/69*. Belo Horizonte, 15 jan. 1969 e RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. Nº 22/SRBH/78 e anexos).

<sup>88</sup> Um dos acidentes ocorridos no Terminal aconteceu no dia 21 de março de 1984, às 20:35 horas, quinze minutos após a passagem do suburbano (provavelmente, o UEB-27, com atraso, pois seu horário programado para a parada na estação de Embiruçu era 20:03h). Dois vagões carregados com 60 mil litros de gasolina correram 700m, do Terminal de Carregamento de Embiruçu até o pátio desta estação, onde colidiram com uma composição de 14 vagões-tanques vazios. O combustível dos dois vagões foi totalmente derramado, contaminando as águas de um córrego próximo, infiltrando-se na terra e prejudicando as cisternas residenciais próximas à estação de Embiruçu. As conseqüências do acidente na estação, em cujo pátio havia aproximadamente 130 vagões carregados, foram minimizadas pela ação rápida da Polícia Militar, isolando o local, do Corpo de Bombeiros da REGAP e do 2o. Grupamento de Incêndio de Contagem, também da Polícia Militar, acionados imediatamente após o acidente, pelo agente da estação. A Comissão de Inquérito formada pela RFFSA/SR-2 apurou que os dois vagões haviam corrido no dia onze anterior e que as medidas corretivas para sanar os problemas de freio apresentados não tinham sido devidamente tomadas; também detectou a negligência dos procedimentos de segurança pelo pessoal do Terminal. O acidente foi noticiado pela mídia e a RFFSA/SR-2 chegou a conceder uma entrevista à TV-Manchete (RFFSA/SR-2. *Relatório do acidente ocorrido no Terminal Ferroviário de Embiruçu*. Betim: 22 mar.1984, 2.426/SRBH/84). Devidamente responsabilizados os culpados pelo acidente, ao que tudo indica, a apuração do acidente manteve-se nos limites internos da RFFSA, pois, em correspondência à Secretaria de Segurança Pública de Minas Gerais, o superintendente da SR-2 atribuiu a responsabilidade do acidente a delinquentes que haviam soltado os freios dos dois vagões (RFFSA/SR-2. *Cartas da Superintendência*. 08.abr.1985. n. 2555/SRBH/85). Outro acidente grave ocorreu em 30 de abril de 1985, determinando a ação conjunta da RFFSA/SR-2, da 27a. Companhia, do 18o. Batalhão e do 2o. Grupamento de Incêndio da Polícia Militar, da Coordenadoria Estadual de Defesa Civil, do Setor de Segurança Industrial da REGAP e da Prefeitura de Betim em posteriores avaliações das providências tomadas para controlar a situação e em análises dos riscos oferecidos pelas operações relativas ao transportes de inflamáveis.

<sup>89</sup> No dia 26 de novembro de 1985 a RFFSA/SR-2, com a cobertura das emissoras de TV, realizou uma simulação de acidente com composição carregada com combustível, envolvendo ferroviários, soldados da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros e a população local (RFFSA/SR-2. *SR-2 Notícias*. Nov./dez. 1985, nº 186, p. 5). De abril a novembro de 1986, foram formadas turmas para treinamento de combate a incêndios na estações de EYU e EYB (RFFSA/SR-2. *SR-2 Notícias*. Mar./abr. 1986, nº 188).

para intensificar os serviços de limpeza e de coleta de lixo. Os trechos urbanos entre as estações de Belo Horizonte e Horto Florestal e de Gameleira a Ferrugem eram feitos de depósito de lixo pelos moradores das regiões adjacentes da faixa ferroviária, obrigando a administração regional a deslocar parte considerável de seu efetivo destinado à conservação da via permanente para os serviços de retirada do entulho e do lixo das linhas<sup>90</sup>. Além do entupimento dos bueiros e das valetas, o acúmulo do lixo e do entulho oferecia riscos de descarrilamentos e de tombamento de trens.

Uma tentativa para a solução do problema foi a criação do “Trem do Lixo”, uma operação inédita no país, unindo esforços da RFFSA/SR-2 e da Superintendência de Limpeza Urbana - SLU de Belo Horizonte para a limpeza das linhas férreas. No dia 28 de junho de 1988 ocorreu a viagem de apresentação do Trem do Lixo, parte do sistema integrado de limpeza que cobria cerca de quinze quilômetros entre Ferrugem e Horto Florestal, utilizando 50 lixeiras, 10 caçambas, dois lixodutos e duas bicas coletoras, dispostos em locais estratégicos. O Trem do Lixo era uma unidade ferroviária coletora, formada por um auto-de-linha e uma vagoneta, que não representou grandes investimentos para RFFSA/SR-2, pois foi montado com peças sucateadas devidamente adaptadas.

Uma campanha de conscientização junto à população residente ao longo do trecho precedeu a implantação do sistema a fim de que os recipientes coletores de lixo fossem efetivamente utilizados. O projeto também contava com três animais de tração que, duas vezes por semana, eram deslocados até os locais de difícil acesso, para recolher os detritos a serem depositados em lixeiras. Em outros dois dias da semana, o Trem do Lixo recolhia o conteúdo das lixeiras e fazia-se o transbordo para os caminhões da SLU. Este convênio teve uma duração limitada, pois apesar dos benefícios, havia a necessidade da interrupção do tráfego pelo período de três horas diárias para garantir condições seguras para a circulação e as operações do Trem do Lixo (RFFSA/SR-2. *SR-2 Notícias*. Set. 1988, nº 200, p. 11).

---

<sup>90</sup> Os trechos críticos eram próximos à Rua Conselheiro Rocha e às estações de Ferrugem e de Gameleira, locais onde a RFFSA/SR-2 solicitou, à Prefeitura, maiores cuidados com a limpeza; caçambas também foram solicitadas para as ruas Quimberlita, Epidoto, Eurita, Mármore, Paraisópolis, Bom Despacho, São Gotardo e Pirolozito (RFFSA/SR-2. *Cartas da Superintendência*. Nº 484/SRBH/83, 60/SRBH/850).

Sobre o problema do lixo e a solução temporária do Trem do Lixo, o maquinista José Miguel Ferreira, que conviveu com os transtornos decorrentes das práticas inconseqüentes da população ao longo da ferrovia, avalia:

*“Fizeram um esquema... um esquema bem bolado. Só não funcionou porque não houve a colaboração da sociedade à margem da linha. Para você ter uma idéia, se ficar uma semana sem correr trem entre Gameleira e Ferrugem, no dia em que for correr, tem que passar um trator primeiro, senão não consegue passar com o trem. E é assim até hoje... pelo menos até março de 2001, quando eu aposentei.”* (FERREIRA, José Miguel. Entrevista. 13 mar. 2002).

A falta de verbas para a promoção da melhoria das condições de segurança dos pátios e da faixa de domínio da RFFSA/SR-2, na RMBH, favoreceu a ocorrência de atos ilícitos contra o patrimônio ferroviário e contra a segurança do tráfego. Crimes de diversas naturezas eram verificados: corte de composições e fechamento de torneiras de ar dos vagões, violação dos vagões, furto de mercadorias transportadas - principalmente, cimento, gusa, sucata, milho, trigo e soja; roubo de fios da rede de comunicações e das linhas de tração elétrica, roubo de sucata ferroviária ao longo das linhas e nos pátios, e apedrejamento de trens, de equipamentos ferroviários e de pessoas ao longo das linhas. As regiões de Eldorado, Gameleira, Parque Industrial, Ferrugem, Caetano Furquim, Pedreira (entre General Carneiro e Capitão Eduardo) eram as que registravam a maior parte dos atos criminosos que não ocorriam apenas nos pátios ferroviários - muitos abertos - pois muitas composições em movimento eram cortadas pelos infratores que furtavam as mercadorias, sem que os ferroviários percebessem que os trens seguiam viagem deixando vagões para trás, nas linhas de circulação direta, oferecendo sérios riscos de acidentes. O limitado efetivo de agentes de segurança da RFFSA/SR-2, sobretudo na RMBH, ficou aquém das necessidades face ao acréscimo da criminalidade que acompanhou o processo de metropolização e, mesmo com a colaboração da Polícia Militar, os prejuízos computados com tais infrações representaram perdas volumosas para o patrimônio público ferroviário.

A natureza dos acidentes registrados na SR-2, geralmente, limitavam-se aos descarrilamentos, tombamentos, abalroamentos e, eventualmente, colisões de trens, sendo grande a incidência de ocorrências em pátios, devido às operações de manobras das composições. Convém referendar algumas certezas difundidas no meio ferroviário

quanto à origem da maioria dos acidentes, uma vez que a antigüidade das vias férreas, a carência crônica de recursos, a ausência de continuidade administrativa e os entraves burocráticos compunham um quadro desfavorável à otimização dos resultados da RFFSA/SR-2:

*“... As estatísticas e a experiência demonstram que mais de 75% dos acidentes ferroviários são causados pelo mau estado da via permanente. E a esse estado se chegou devido ao quase abandono a que se relegou a linha que é a verdadeira base de uma estrada de ferro. A redução desse índice não pode, de maneira alguma, ser obtida com simples mas caríssimos serviços de remodelação, sem levar em conta fatores básicos e primordiais para obtenção de uma linha em condições mais elevadas de técnica e de segurança para o tráfego. Ainda mais quando, sempre que se fazem novas aquisições de locomotivas e vagões, é comum se ver que o peso e a capacidade dessas unidades costumam ser aumentados em desacordo com a capacidade da via, visando, prática e exclusivamente, a atender às conveniências do tráfego, com evidente prejuízo da produtividade. Daí, a decadência da base e a sucessão danosa dos acidentes. Uma outra consequência dessa política é a irrisória velocidade comercial dos trens que a empresa pode oferecer aos seus clientes.” (RFFSA/SR-2. Sugestões apresentadas pela Superintendência de Produção, pelas Superintendências Adjuntas de Operações e Engenharia e pelos Distritos de Produção. Belo Horizonte, Ref. Carta nº 1.029/PREF/79)*

## CAPÍTULO 6

## TRANSPORTE FERROVIÁRIO SUBURBANO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

Os trens de subúrbio circularam por quase um século ligando Belo Horizonte às cidades vizinhas. O período de análise desta história, priorizando suas duas últimas décadas, corresponde simultaneamente, àquele da atuação e da existência da Superintendência Regional de Belo Horizonte da RFFSA (1976-1996) e ao da confirmação do processo de metropolização da Grande BH. Na formação da metrópole, os trens de subúrbio desempenharam papel atuante, dada a natureza de seus serviços.

A grande característica deste limite temporal da história dos suburbanos reside na sua utilização, praticamente exclusiva, pelas classes populares, dadas as facilidades proporcionadas pelo modo de transporte rodoviário - rodovias asfaltadas, incremento das indústrias automobilísticas no país e as correlatas facilidades para aquisição de automóveis e oferta de serviços intermunicipais de transporte por ônibus - que conquistou passageiros, anteriormente, cativos dos trens de subúrbio. Ademais, a política compensatória de concessão de vales-transporte para trabalhadores inseridos na economia formal, implantada na segunda metade da década de 1980 não contemplou o modo ferroviário.

A elevação da demanda de passageiros suburbanos, na década de 1970, levou a uma nova concepção de serviços de trens de subúrbio na RMBH: o de transporte de massas, cujo ícone foram os carros de aço carbono, adotados em substituição aos de madeira. Implementado o novo sistema de transporte suburbano da RFFSA/SR-2, seu desenvolvimento esbarrou na ambigüidade dos interesses da Superintendência Regional e das exigências de um sistema de transporte de massas rápido e eficiente. Às voltas com a crescente demanda por serviços suburbanos para populações periféricas de baixa renda da Grande BH e com as dificuldades para a satisfação de seus interesses prioritários - voltados para o transporte de cargas - a SR-2 planejou



melhorias em seus serviços de subúrbios para torná-lo mais eficiente e o mais independente possível do transporte cargueiro.

A apresentação e análise dos resultados de pesquisas que procuraram traçar o perfil dos usuários dos subúrbios e objetivaram uma avaliação da qualidade desses serviços colabora na composição da história social dos subúrbios, favorecendo a percepção de suas especificidades operacionais e de seu alcance social.

O projeto do trem metropolitano, nascido da idéia de aprimoramento dos trens de subúrbio, foi o grande limitador dos suburbanos da RFFSA/SR-2, que por alguns anos tiveram seus serviços consideravelmente ampliados e relativamente aperfeiçoados. Retirados de circulação nos trechos urbanos de Belo Horizonte e mesmo em trechos além dos limites da capital, não atendidos pelo metrô de superfície, os suburbanos remanescentes - do sistema de Rio Acima - agonizariam, em precárias condições, como um peso a ser carregado pela RFFSA/SR-2, justificado apenas por um indesejável compromisso social, quantitativa e qualitativamente decrescente, até sua completa inobservância dado o arrendamento da malha para a FCA.

Como uma versão pós-moderna dos subúrbios, o metrô de superfície assume hoje o transporte de massa sob trilhos, cobrindo apenas trechos urbanos da capital mineira.

## 6.1 Uma nova concepção de transporte suburbano de passageiros

Se na RMBH, a ferrovia atuou como força centralizadora, sobretudo nas fases iniciais da ocupação territorial, quando monopolizava os transportes, provocando "*... uma concentração de economia e de população, evidenciando-se que entre ferrovia e construção de cidades existem efeitos recíprocos...*" (JUHNSKE, 1968; 67), sua capacidade descentralizadora permitiu a divisão dos espaços, articulando-os através dos trilhos, de forma a atuar como um instrumento de zoneamento e contribuindo para

a configuração de um todo metropolitano. O desenvolvimento do processo de metropolização da região de Belo Horizonte, iniciado nos anos 50, mas desenhado décadas antes, indubitavelmente, contou com a contribuição dos trens de subúrbio, dada a natureza específica de seu transporte.

Partir do conceito de subúrbio para definir o trem de subúrbio, parece um caminho lógico e simples, visto que a definição do espaço social em questão empresta a esta categoria de trens a sua bagagem simbólica. No entanto, a estratégia inicialmente óbvia apresenta complicações várias, tantas quantos são os modelos de subúrbios existentes. Isto porque a concepção do espaço suburbano para a multiplicidade de sociedades existentes varia profundamente, em conformidade com a diversidade de realidades espaciais, temporais, econômicas, sociais e culturais consideradas. Portanto, buscar-se-á compor a definição e a caracterização do trem de subúrbio a partir de sua distinção das demais categorias de trens de passageiros.

De maneira geral, a classificação dos trens toma como base os seguintes critérios: a) *natureza dos transportes* - trens de passageiros, de carga, mistos (passageiros e cargas) e de serviço<sup>91</sup>; b) *autorização de circulação e regularidade* - trens regulares ou de tabela que seguem horários pré-estabelecidos, trens facultativos, circulando conforme a necessidade dos serviços e trens especiais ou extraordinários, em conformidade com horários especialmente organizados; c) *extensão do percurso*. (AZEREDO, 1960; 152).

A partir do QUADRO 10 que apresenta, sinteticamente, os diferentes trens da classe de passageiros que circularam no território brasileiro, permitindo a identificação de suas peculiaridades, tem-se que o transporte de trem de subúrbio - trem de 3ª categoria da classe de trens de passageiros - é o que se faz de forma regular - segundo uma tabela que prescreve sua circulação - podendo também ser facultativo; sua tarifa é especial e atende trechos de pequeno percurso ligados às cidades de maior movimento (RAE, set. 1960, n. 25, p. 35).

#### QUADRO 10

Trens de passageiros regulares ou facultativos

---

<sup>91</sup> Para fins específicos da administração ferroviária.

TRENS	LETRA DESIGNATIV A	CARACTERÍSTICAS	PREFERÊNCIA NA CIRCULAÇÃO OU CATEGORIA
Direto	D	Composto apenas de carros para passageiros de primeira classe, com acomodações especiais.	1ª categoria
Rápido	R	Apresenta velocidade comercial superior à dos outros trens de passageiros; serve unicamente às duas estações extremas do percurso.	2ª categoria
Noturno	N	Circula, em seu maior percurso, entre 20:00 h de um dia e 06:00 h do dia seguinte, conduzindo carros dormitórios.	2ª categoria
Expresso	S	Atende ao transporte entre estações consecutivas com velocidade comercial superior à dos trens mistos.	3ª categoria
Subúrbio	U	Circula nos trechos ligados às grandes cidades, com tarifa especial.	3ª categoria

FONTE: Elaborado pela autora com base em dados de ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DA EFCB. *RAE*, set. 1960, nº 25, p. 35-37.

NOTA: Na preferência da circulação, os trens mistos, com carros e vagões, ocupavam posição posterior à dos trens de subúrbio. Trens especiais de passageiros - não tabelados no horário e circulando mediante autorização privativa - podiam ser de diferentes categorias; na RMBH, eventualmente, circularam trens de subúrbio especiais para diversos fins.

Se o transporte coletivo urbano atende às necessidades de locomoção de numa área mais densamente povoada, o suburbano deve atender às necessidades de uma área obrigatoriamente mais ampla, cuja sistemática de ocupação seja em sentido decrescente do centro à periferia. O núcleo, no caso da RMBH, tem na capital mineira o centro de gravidade com a maior oferta de trabalho, de educação, de saúde, de atividades culturais, etc. Como a dependência entre as cidades é acentuada, configura-se um transporte específico, diferente daquele que se dá entre cidades/regiões independentes entre si e que melhor definido seria pela qualificação de transporte de média distância ou de médio percurso. Sendo a região metropolitana considerada uma unidade organizadora dos fluxos de transporte, os serviços de trens de subúrbio devem desconsiderar as fronteiras políticas municipais e serem percebidos como elementos de ligação do centro metropolitano com as cidades vizinhas (JUHNKE, 1968).

Como o passageiro suburbano, geralmente oriundo das cidades satélites, realiza idas e voltas da viagem que dispensam o pernoite fora de sua residência, o transporte suburbano encontra no tempo de percurso e na distância quilométrica, elementos de relevante diferenciação dos demais tipos de transporte ferroviário de passageiros. Todavia, novamente são as condições geográficas, econômicas, sociais e culturais específicas de cada região que inviabilizam definições inflexíveis, no caso, de tais grandezas. Limitar a 50km a distância vencida por estudantes e trabalhadores até o

local onde realizam suas atividades ou a uma ou até duas horas o tempo aceitável para percorrê-la (JUHNKE, 1968), esbarra na noção e na efetividade dos direitos de cidadania, na conformação sócio-econômica e política e em muitos outros fatores, variáveis de sociedade para sociedade.

Importa perceber que a velocidade comercial dos suburbanos, diretamente ligada ao elemento tempo de percurso, depende de uma somatória de fatores que inclui as condições técnicas da via e do material rodante, a distância média das paradas e estações, a quantidade e a diversidade de categorias de trens que utilizam o mesmo trecho e influenciam a determinação da frequência dos suburbanos (dadas as condições específicas de aceleração, frenagem, número e tempo de paradas, distância mínima de segurança entre os trens, etc.).

Mais objetivo - porquanto menos sujeito a variações e influências - para o entendimento do transporte de passageiros realizado pelos suburbanos é constatar a prioridade absoluta de uma oferta de serviços - traduzida em lugares - funcionando em conformidade com um horário pré-fixado. No transporte suburbano, a frequência e o horário são grandes atrativos para o usuário, que evitando grandes esperas, guarda na memória a ritmada e contínua programação dos trens, organizando e adequando seus horários próprios em função da oferta de transporte. Porém, a organização do horário dos suburbanos, fundamentalmente, deve ser condicionada às necessidades de deslocamento dos usuários, atendendo com mais intensidade aos picos de fluxos em função dos horários de trabalho, do funcionamento do comércio, das escolas, etc.

Igualmente relevante para a compreensão do transporte suburbano é a consideração da imperativa necessidade de tarifas especiais. O processo de metropolização da Grande BH, conforme defendido, fora esboçado pelos trilhos que contribuiriam para erguer a capital, ainda no século XIX. Recorre-se à constatação de que, em 1898, muitos residentes em Sabará, reivindicando a implantação de trens de subúrbio para Belo Horizonte, então Cidade de Minas, alegavam a carência de transporte barato visto que, operários, haviam se domiciliado naquele município para fugir dos altos aluguéis da capital (TRENS de subúrbio. Nova Capital. *O Contemporâneo*. Sabará, 1 maio 1898, p. 2 citado por FJP, 1996; 36). Da década de 1940, esta declaração colhida em periódico sabarense permite a percepção do esboço de um processo de

metropolização, a ser confirmado na década seguinte: “*É sabido que residem aqui (Sabará) inúmeras pessoas cujo ganha-pão é em Belo Horizonte. A vida nesta cidade é mais amiga de nossas bolsas, bem como mais socegada (sic.) e menos artificial, e, por isso, preferem domiciliar-se em Sabará*” (IBIS. Subúrbio das 10. *Kaquende*. 23 abr. 1944, p. 3). A bilateralidade da relação entre estas mesmas cidades, no tocante ao binômio domicílio-trabalho, é percebida através da referência encontrada na mesma fonte: “*Durante o dia a cidade está cheia de agentes comerciais que trabalham nesta praça e residem em Belo Horizonte [...] os funcionários com exercício nesta Sabará, e residência na formosa e bucólica capital do Estado. Podem, comodamente, e a preços módicos, fazer suas viagens diárias a esta velha cidade, onde exercem as funções dos cargos que ocupam*”.

Historicamente, habitação e trabalho conformam as parcelas mais significativas dos fluxos de transporte e, na Grande BH, tal relação não se mostrou exceção. A estrutura habitacional da RMBH, principalmente a partir da década de 1970, mostrou-se marcada por um duplo movimento: enquanto as classes mais abastadas das cidades satélites transferiam-se para a capital em busca das facilidades por ela proporcionadas, as classes populares viam-se contínua e crescentemente expulsas para a periferia. A oferta de trabalho, no setor secundário, contava com o incremento das grandes indústrias que se instalavam principalmente na região de Contagem e de Betim; no setor terciário, acentuava-se a concentração da oferta de trabalho no centro da capital.

O baixo preço da passagem dos suburbanos visa à possibilidade de satisfação das necessidades diárias de deslocamento entre as cidades próximas, uma vez que tais fluxos de deslocamentos são contínuos e gerados por uma população impossibilitada de com ele despender grandes somas. Tais características determinaram os tipos de tarifa suburbana: cobrada por seção ou trechos, na qual o passageiro paga o correspondente à distância quilométrica percorrida, ou tarifa única, cujo valor independente do destino e da origem do passageiro.

FIGURA 36 - Carros de madeira do subúrbio de Rio Acima, na estação de Belo Horizonte.

FONTE: MEMÓRIA DO TREM. Acervo. [s.d].

NOTA: Nos carros há o emblema da RFFSA e a inscrição “Regional Belo Horizonte” permitindo a inferência de que a fotografia é do período compreendido entre 1976 e outubro de 1978, quando passaram a circular as composições com carros de aço carbono.

O processo de metropolização de Belo Horizonte impõe-se como necessário aspecto a ser considerado na trajetória histórica dos trens de subúrbio da RFFSA, pois da relação dos suburbanos com o metrôpole originou-se uma nova concepção de transporte de passageiros pela ferrovia: o transporte de massas. Nos anos 70, quando se efetivam medidas para o enfrentamento das questões geradas pelo adensamento e pela expansão urbana que caracterizaram o fenômeno metropolitano, um novo perfil impôs-se aos serviços de transporte dos suburbanos, então a cargo da RFFSA/SR-2. O crescente aumento da demanda de passageiros de subúrbio levou ao abandono dos antigos carros de madeira (FIG. 36), substituídos pelos modernos carros de aço carbono, de maior capacidade (FIG. 37). Todavia, a elevação da capacidade de transporte não foi a razão única para a substituição dos carros de madeira: “*Os carros de aço vieram numa seqüência natural, porque os carros de madeira circulavam há muito tempo e estavam desmontando; estavam bambos, faziam de um lado para o outro com o movimento dos trens... estavam um perigo!*” (GUIMARÃES. 19 mar. 2002). Obviamente, a inadiável renovação do material rodante fez-se com carros em condições qualitativa e quantitativamente superiores, ou seja, novos e com maior oferta de lugares.

FIGURA 37 - Composição suburbana do sistema de Rio Acima, com carros de aço carbono, na estação de Belo Horizonte

FONTE: FRANCESCONI, Flávio. 13 jun. 1985.

Como parte das comemorações do 21º aniversário da RFFSA e da política de melhoria do transporte de massa na Grande BH, foram encomendados à fabricante nacional, PIDNER S.A., carros de aço carbono a serem destinados à SR-2. Em 1978, recebeu esta Superintendência trinta carros de aço carbono, pintados de azul e branco, com janelas de vidro blindado, seis portas laterais dotadas de comando pneumático para abertura e fechamento e com capacidade para transportar 260 passageiros. No ano anterior, quando a SR-2 iniciara os serviços de trens de subúrbio para operários da Fábrica de Motores do Brasil, obtendo propostas de criação de novos trens para outras empresas igualmente interessadas em utilizar-se da ferrovia para transportar seus funcionários e, mediante o aumento da procura pelos suburbanos na área da Grande Belo Horizonte, a substituição dos carros de madeira pelos de aço já era considerada como solução para o deficiente transporte de passageiros. Em novembro de 1977, o Superintendente da SR-2, Clóvis Vaz da Costa, em carta ao presidente da RFFSA, mostrava-se ciente do futuro recebimento dos trinta carros de aço carbono, mas considerava-os urgentes e insuficientes:

*“ ... Solicitamos seja estudada a possibilidade de, ainda no corrente exercício, serem cedidos a esta Regional 10 (dez) carros de passageiros, dos que estão sendo fabricados pela PIDNER e que, segundo informações prestadas pelo Sr. Diretor de Operações, serão 30 deles destinados à SR-2.*

*Com a cessão desses 10 carros, de maior capacidade do que a dos existentes, retiraremos de circulação todos os carros de madeira, sem que seja necessário aumentar o número de trens, atendendo-se a um maior número de passageiros, com mais conforto e segurança.” (RFFSA/SR-2. Carta da Superintendência. 3 nov. 1977, Carta nº 7/7/SRBH/77).*

Desde os tempos da Central do Brasil, os carros de aço eram utilizados. Todavia, os luxuosos trens de passageiros que circularam em seus trilhos, tinham em suas composições carros fabricados com aço inoxidável, material mais nobre, durável e caro. A bibliografia ferroviária especializada, sobre a utilização do aço carbono para a fabricação de carros de passageiros alertava que

*“ ... é hoje reconhecido universalmente que carros de passageiros, em face das condições de conforto, segurança, durabilidade, disponibilidade em tráfego e facilidade de manutenção, que devem oferecer aos passageiros e à Estrada, somente devem ser construídos em aço inoxidável ou em Aços de baixa liga [...]*

*[...] O aço carbono, como o demonstra a experiência nacional e mundial, não é matéria-prima adequada para a fabricação de carros, uma vez que essa requer custosas operações de usinagem, preparação e acabamento, incorporando ao custo inicial do aço um custo elevado de fabricação que o aço carbono não compensará pela durabilidade do serviço. Sua durabilidade, bastante inferior à dos aços de baixo teor de liga e muito mais à do aço inoxidável, é conseguida à custa de constantes e elevadas inversões de manutenção...” (RAE, nov. 1959, nº 15, p.21-23)*

Carros deste material já eram empregados pela RFFSA no atendimento ao transporte de massa em outras regiões do país e mesmo nos subúrbios do sistema Horto Florestal - Barreiro e, em menor escala, no sistema de Betim. No tocante à imagem dos serviços de transporte de subúrbios da SR-2, é o trem de aço carbono a alegoria que melhor a representa. Adotados logo nos anos iniciais da SR-2 nos sistemas de maior movimento - os da bitola métrica, Rio Acima e Betim - apesar de desqualificados pelo material pouco nobre, simbolizaram a modernização do sistema de transporte ferroviário de passageiros, então anacrônico com seus antigos carros de madeira, com baixa oferta de lugares.



Reluzindo ao sol, o aço novinho perderia seu brilho com o tempo, pois as dificuldades de manutenção daquele material pouco durável ver-se-iam agravadas com os problemas decorrentes do reduzido número de carros em circulação, que inviabilizavam até mesmo sua adequada imobilização para os procedimentos satisfatórios e necessários à limpeza interna<sup>92</sup>. A fragilidade do aço carbono, exigindo constantes operações de reparos, combate contra ferrugem e pintura levou os carros a apresentarem, após quase duas décadas de circulação nas composições de subúrbio da SR-2, um acentuado estado de degradação que valeu-lhes a (des)qualificação de “decrépitos” numa matéria publicada pelo Jornal *Estado de Minas* (DINIZ, 10 abr. 1994). Entretanto, uma avaliação geral do ferroviário que atuou em equipagens de trens de subúrbio, sobre a conservação dos carros da SR-2, positivamente ressalta que

*“A limpeza era boa. Tinha uma firma no Horto, em Belo Horizonte. Lá eles eram lavados por dentro e por fora, diariamente. Eram muito bem conservados. Uma conservação excepcional... Para se ter uma idéia, por volta de 1992, 1993, vieram uns carros do Rio para serem reformados aqui; e esses carros vieram numa condição!... Lonas rasgadas entre os vagões, portas rasgadas, pintura toda ruim. Carros construídos na mesma época do que os daqui, pela mesma firma. Os nossos estavam novos! Em 1996 eu levei dez carros para o depósito de Sete Lagoas, funcionando tudo: sistema de exaustão, portas. Eram os carros que atendiam aos subúrbios de Rio Acima quando desativaram o sistema.”* (FERREIRA, José Miguel. *Entrevista*. Belo Horizonte, 13 mar. 2002).

A padronização dos carros de aço carbono significou a consagração dos trens de subúrbio como meio de transporte das classes populares, pois os modernos carros aposentaram definitivamente os antigos carros de madeira, divididos em primeira e segunda classes. Utilizados desde o alvorecer da ferrovia, os carros de classes distintas<sup>93</sup>, com tarifas proporcionais às condições de conforto oferecidas, ocupavam

<sup>92</sup> Na pesquisa sócio-econômica dos usuários de trens suburbanos da RFFSA/SR-2, na RMBH, realizada pela CBTU, em junho de 1986, consta uma avaliação feita pelos passageiros dos serviços dos trens de subúrbio; no tocante à limpeza, dos 2.562 entrevistados, 31% consideraram péssimas as condições, 16% ruins, 26% regulares, 25% boas e 2% muito boas (CBTU. *Comentários sobre a Pesquisa Sócio-Econômica dos Usuários de trem de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 30.10.1986. p.3. manuscrito). Ver TABELA 2.

<sup>93</sup> Nos primeiros anos da EFCB, vigorando a escravidão no Brasil, os passageiros eram subdivididos em três classes. O então presidente da Ferrovia, Cristiano Benedicto Ottoni, observando que “*três quartas partes dos passageiros tem viajado em carros de 3ª classe*” determinou que apenas as pessoas descalças poderiam viajar em tais veículos, prevendo que os carros de terceira ficariam destinados somente aos escravos. Posteriormente, um chefe de trem, relatava a presença de um indivíduo “*muito bem trajado, descalço, mas de meias brancas e com os sapatos na mão*”, que o obrigara a fazer cumprir o regulamento (DAVID, 1985; 18).

posição específica na composição dos trens<sup>94</sup>. Na EFCB, as *Instruções para o serviço de transportes* determinavam, na década de 1960, em trens de subúrbio e de pequeno percurso, a ordem de sucessão dos veículos, a partir da locomotiva: veículos de bagagem, carros de 2ª classe, carros de 1ª classe, carros de 2ª classe, veículos de bagagem (RAE, jan. 1961, p. 26). Na década de 70, ainda eram comuns as composições que, após a locomotiva, traziam um carro destinado ao correio, à bagagem e ao chefe de trem - alguns com repartição abaixo ou ao lado da bagagem para animais de pequeno porte e para aves - sucedido por carros de primeira e de segunda classes. Este ordenamento assegurava aos que viajavam de primeira classe a distância adequada da locomotiva, evitando assim o barulho - e, no caso da tração a vapor, também a fumaça - além de minimizar o balanço do trem, mais sensível no final da composição.

Esta separação de classes, por razões sócio-econômicas, refletindo condições de desigualdade, mas, por outro lado democratizando o acesso ao meio de transporte ferroviário, ao oferecer viagens por preços diferenciados - em condições não idênticas, mas universais - incorporara-se à prática diária dos usuários dos suburbanos da RMBH:

*“Quarta-feira. É pequeno o movimento na Estação de Sabará. Um sujeito moreno, de bigode vermelho, terno azul com listras brancas, de pasta preta e guarda-chuva da ‘Casa Confiança’, com preguiça de entrar na ‘bicha’, me pede a fineza de comprar uma passagem de ‘ida’, até Caetano Furquim. Pela quantia que me deu, percebo que tenciona viajar de 2ª classe. Entretanto, eu estou disposto a ouvir um pouco de conversa fiada e, por isso, vou dar-lhe um bilhete de 1ª classe.”* (IBIS, Subúrbio das Dez. *Kaquende*. Sabará, 5 mar. 1944)

*“QUINTA-FEIRA - Na estação, muitos exibiam sua passagem de primeira classe, vaidosos. Mal sabiam, porém, que a composição que já havia dado sinal de vida, lá pelo Arraial Velho constituía-se apenas de dois carros de segunda classe. Quanto mais gente menor é a composição. Alguns dos passageiros foram à bilheteria trocar sua passagem de primeira classe. Inútil. O bilheteiro não lhes deu atenção.”* (IBIS, Subúrbio das Dez. *Kaquende*. Sabará, 20 fev. 1944, p. 1).

*“Culpada é a ‘Central’ - dizem algumas mocinhas sapecas, durante a viagem - que, a preços ínfimos põe carros-dormitórios nos subúrbios. É por isso que aqueles dois namorados vão ‘de cabine’, gosando(sic.) as delícias do velho subúrbio, nas manhãs*

<sup>94</sup> Dentre os trens de passageiros, havia uma categoria especialmente destinada à primeira classe, com acomodações especiais: os trens diretos, de primeira categoria ou de circulação prioritária sobre todos os demais trens. Ver QUADRO 10.

*frescas, quando o sol medroso, aponta indiscreto, indo beijar as faces da morena, fazendo ciumes(sic.) ao rapazinho que lhe está ao lado.*

*Que linguas(sic.) ferinas, as dessas mocinhas! Mais indiscretas do que o sol procuram vigiar o casal enamorado, que, para comodamente viajar, adquirem, honestamente, os bilhetes de 1ª classe.”* (IBIS. Subúrbio das Dez. *Kaquende*. Sabará, 19 mar. 1944. p. 1).

*“... É extranhável(sic.) a atitude de alguns desses funcionários da nossa principal ferrovia, os quais, ao invés de cumprirem as suas obrigações, são os primeiros a desrespeitar os passageiros, ‘jogando piadas’ grosseiras às senhoras e senhoritas, conversando alto e ‘sem-cerimônia’ com mulheres de vida fácil em pleno carro de 1ª classe.”* (COM vistas à Central do Brasil: uma providência necessária. *Kaquende*. Sabará. 14 maio 1944, p. 1).

Mesmo em meio às conseqüências da crise do petróleo, a supressão das classes que resultou na menor oferta de lugares assentados deixou de ser atrativo para parte dos usuários dos subúrbios que eram proprietários de veículos rodoviários, para aqueles que dispunham de condições para arcar com os custos das passagens dos ônibus intermunicipais e, na segunda metade da década de 1980, para os trabalhadores do mercado formal que passaram a beneficiar-se do vale-transporte.

Asfaltadas as rodovias que ligavam a capital às cidades próximas, o transporte coletivo rodoviário intermunicipal dava início à oferta de veículos especiais, com bancos individuais acolchoados, com encostos reclináveis (de um ponto) e dotados de cinzeiros e nos quais o trocador transitava de pé, cobrando as passagens e entregando aos passageiros um comprovante, preenchido no ato do pagamento.<sup>95</sup> Esses ônibus, em menor tempo e com mais conforto do que os suburbanos, permitiam os deslocamentos dos passageiros, admitindo-os, apenas eventualmente de pé, no caso da indisponibilidade de lugares. Estas vantagens, contudo, tinham preço e suas elevadas tarifas segregavam as classes, restando às mais baixas, a opção pelos trens de subúrbio, de tarifas consideravelmente inferiores<sup>96</sup>. Somente nos anos 90, após a drástica redução da oferta de suburbanos, tornaram-se comuns os ônibus intermunicipais destinados às classes populares, vulgarmente chamados de

<sup>95</sup> Empresários das concessionárias do transporte coletivo rodoviário de Belo Horizonte referem-se ao ônibus deste modelo como “pão-de-forma”.

<sup>96</sup> Pesquisas do tipo embarque/desembarque e de tipo sócio-econômico dos usuários dos trens suburbanos da RMBH foram realizadas em 1986 para subsidiar as decisões relativas à implantação do trem metropolitano. “... usuários das linhas de ônibus que correm paralelas ao trem de subúrbio entre Betim/Belo Horizonte se caracterizam (sic.) por um nível de renda maior em 42,8%, quando

"vermelhinhos", dotados de roleta, com tarifas mais baratas que a dos veículos mais luxuosos, com assentos desprovidos de acolchoamento e nos quais verifica-se maior número de passageiros viajando em pé do que sentados.

FIGURA 38 - Desenho esquemático de carro de aço carbono usado nos subúrbios Belo Horizonte-Betim, até a década de 1970, substituído pelo carro padronizado, com dois bancos apenas.

FONTE: RFFSA/ SISTEMA REGIONAL CENTRO/ 5ª DIVISÃO CENTRO-OESTE. *Carros*. Depto. de Mecânica. 1973, p. 43.

O passageiro, então transformado em usuário - conceito, entretanto desvinculado da noção de consumidor e da de cidadão dotado de direitos - não dispunha mais dos bancos voltados para a frente do trem que permitia-lhe apreciar a paisagem, pois os bancos dos novos carros eram apenas dois, dispostos um de cada lado do carro, no sentido de seu comprimento, de forma que o passageiro, viajando de costas para a janela, ficava voltado para o meio do carro e tinha sua visão restringida pelas numerosas pessoas que faziam o percurso de pé. Alguns dos antigos carros de madeira e de aço carbono mesclavam bancos do tipo daqueles tradicionais, voltados para a frente, e dos dispostos no sentido do comprimento do carro, como se vê pelo desenho dos carros metálicos da década de 1960, que circularam até a década seguinte nos suburbanos que cobriam o trecho Belo Horizonte-Betim, da 5ª Divisão Centro - Oeste.

---

*comparado aquele referente aos usuários do atual trem de subúrbio". (CBTU. Considerações iniciais*

(FIG. 38). Os novos carros, com seus dois únicos bancos, ampliavam a área destinada aos que viajavam de pé, atendendo assim, a um maior número de passageiros.

A disposição dos bancos dos carros de aço também inviabilizou o recurso do encosto reversível, típico dos bancos de madeira, que permitia ao viajante ficar de frente para outros passageiros e assim desfrutar de um "bate-papo" durante as viagens. A impessoalidade do *designer* dos "frios" carros de aço carbono destinados ao transporte de massas - cujo modelo, posteriormente, adotaram os ônibus - destoava das históricas práticas de socialização experimentadas por décadas nos trens suburbanos e que valeram-lhe referências como esta, da "Coluna Subúrbio das Dez", do periódico sabarense *Kaquende*:

*"Quem viaja diariamente, como o cronista, no subúrbio das dez, a par das muitas amolações que enfrenta, principalmente nesta época de calor e de chuva, encontra algo de interessante para quebrar a monotonia dessa viagem aborrecida.*

*[...] Há quem define, desta maneira, o comboio em epígrafe: '... é a segunda edição do jornal falado de Sabará.'*

*De fato, quem assim define tem suas razões. Os acontecimentos do dia anterior são ali minuciosamente contados.*

*Temos, todos os dias, a secção de Esportes, as Notas Sociais, o Noticiário Policial, não faltando os anúncios das casas comerciais, apregoados por técnicos competentes."* (SUBÚRBIO das Dez. *Kaquende*. Sabará: 06 fev. 1944, Ano I, n. 22, p. 1).

Sobre a sociabilidade nos trens de subúrbio e sobre as condições de conforto oferecidas pelos carros de madeira e de aço carbono, tece algumas considerações o ferroviário José Miguel Ferreira, que por décadas viajou nos subúrbios, como usuário e como integrante da equipagem dos trens:

*"O subúrbio era mais gostoso, mais agradável porque tinha mais convivência, maior relacionamento entre as pessoas. Hoje é que tem ônibus confortáveis, naquela época não tinha ônibus tão confortáveis. Você sentava num carro, não estava bom, você ia para outro.*

*Tinha banheiro dentro do subúrbio, em todos os carros de madeira - masculino e feminino. Com o trem de aço acabou o banheiro. Os carros de madeira eram pequenos, cabiam poucos passageiros. Mas a estrutura dos carros já não era boa, era bem antiga. Mas eles eram muito mais confortáveis porque sentavam-se duas pessoas em cada banco, de frente para o sentido de movimento do trem. Nesse carro de aço você sentava de lado. No outro fazia mais frio, chovia às vezes dentro do carro, vazava água. Mas eles tinham esse conforto: uma janela ampla para você abrir [...] tinha uma veneziana e uma parte de vidro. Você podia deixar a vidraça fechada e ir observando a paisagem ou então deixar só a parte da veneziana, para ter ventilação. Nos carros de aço, as janelas eram de, no máximo, 30cm x 60cm e eram gradeadas. Abriam mas não ventilavam. O carro tinha três ou quatro sistemas de exaustor; não era ventilador, era exaustor. Você viaja abafado, em pé, porque a maioria dos passageiros viajava em pé. As grades foram colocadas por causa*

*de pedra... o pessoal de fora jogava muitas pedras no trem... teve que gradear porque muita gente estava se machucando.” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

O novo conceito de transporte ferroviário suburbano de passageiros parece ter encontrado nos carros de aço a sua evidente e única expressão, pois a modernização do sistema de suburbanos limitou-se à adoção dos novos carros e às imediatas melhorias para atender às iminentes necessidades de sua operação. A frota de carros posta em circulação na década de 1970 sequer chegou a ser renovada, permanecendo a mesma em operação até o arrendamento da SR-2.

A nova postura da Ferrovia no enfrentamento das necessidades de transporte na metrópole mineira não considerou a expansão dos serviços de suburbanos para localidades que anteriormente deles haviam se beneficiado, mas tiveram-nos suprimidos. Era vasta a correspondência recebida pelos superintendentes da SR-2, solicitando a criação ou reativação de suburbanos para cidades da RMBH e do Estado, servidas pelos trilhos. Em 1979, propostas de criação de suburbanos para Pedro Leopoldo e Caeté, ambos municípios integrantes da Grande BH, foram analisadas pela Regional a pedido da Associação de Municípios da RMBH - GRAMBEL, que recorrera diretamente ao Ministro dos Transportes. Chegou-se a estudar os possíveis horários para a circulação destes trens, contudo a distância de 72 e 44 quilômetros a serem vencidas pelas composições - respectivamente, para Pedro Leopoldo e Caeté - foi uma das justificativas apresentadas pela SR-2 para não efetivar tais serviços. A Regional alegou que o trem de subúrbio deixaria de cumprir sua função como típico meio de transporte de massa, uma vez que haveria de andar com reduzido número de passageiros dado o dilatado tempo necessário para cobrir tais quilometragens - de 2:15h e de 1:25h, em condições normais - bem menos atraente que o dos ônibus interurbanos que em metade do tempo o faziam, com saídas programadas, aproximadamente, a cada 30 minutos<sup>97</sup>. Levantando dúvidas quanto à disponibilidade de locomotivas, a SR-2 concluía seu parecer explicitando sua prioridade:

---

<sup>97</sup> Partindo de Pedro Leopoldo às 6h e chegando a Belo Horizonte entre 8:15h e 8:20 e retornando às 18h da capital, com chegada em Pedro Leopoldo às 20:20h; os suburbanos que atenderiam Caeté circulariam entre José Brandão e Sabará, nesta chegando às 5:50h para uma conexão com o trem de subúrbio UEO-7, atingindo a estação de Belo Horizonte às 6:55. O retorno far-se-ia pelo UOE-7, partindo de Belo Horizonte às 17:05 e chegando a Sabará às 18h, e pelo novo trem que em 45 minutos estaria em José Brandão (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. nº 386/SRBH/79).

*“... se alguma coisa deve ser feita, no campo do transporte de massa na Região Metropolitana de Belo Horizonte, é aplicar e concentrar os limitados recursos disponíveis na melhoria do sistema existente, ou seja, nas linhas suburbanas de Betim, Rio Acima e Barreiro, antes de aplicá-los em outros trechos” (RFFSA/SR-2. Carta da Superintendência. n° 386/SRBH/79).*

Santa Luzia foi outro município que esforçou-se pela reativação dos serviços ferroviários de passageiros - de pequeno percurso, pois era servida pelo Trem do Sertão ou Trem dos Baianos; todavia, situada em trecho de grandes fluxos cimenteiro e siderúrgico, e dadas as já referidas carências de material rodante e de tração e da alta frequência dos ônibus intermunicipais cobrindo a distância até a capital, inúteis foram os apelos à SR-2<sup>98</sup>.

Recorrentes também foram as solicitações à Regional para a criação de novos horários ou para o acréscimo de carros nas composições em circulação nos sistemas suburbanos já existentes. Os municípios atendidos pelos trens de subúrbio - Belo Horizonte, Contagem, Betim, Sabará, Raposos e Rio Acima - através de suas prefeituras, Associações Comunitárias, políticos, Câmara de Vereadores, Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte, Assembléia Legislativa do Estado e de numerosos cidadãos pleitearam, em vão, a ampliação dos serviços dos suburbanos.

## 6.2 Novo sistema, velhos problemas...

Criada a Superintendência Regional Belo Horizonte, de imediato foi objeto de consideração a melhoria dos serviços de suburbanos na RMBH a fim de que, de provincianos, assumissem as feições dos modernos subúrbios cariocas e paulistas. Atendendo às solicitações da Diretoria de Planejamento da RFFSA, a SR-2 lançou,

---

<sup>98</sup> As solicitações foram intensas na primeira metade da década de 1980. Em junho de 1985 a RFFSA/SR-2 e a Prefeitura de Santa Luzia encontravam-se em entendimento para a instalação da Casa de Cultura no prédio da estação daquele município, pois o mesmo já estava desativado. Este profícuo acordo assegurou a preservação daquele histórico patrimônio ferroviário. (RFFSA/SR-2. *Cartas da Superintendência*. n° 742/SRBH/80, 743/SRBH/80, 413/SRBH/85).

em abril de 1976 o Plano de Ação Imediata - PAI, um programa amplo para a modernização e a otimização do sistema, cujas medidas impunham-se a curto prazo. Alertava a Regional sobre a necessidade de um estudo mais abrangente que envolvesse os órgãos governamentais incumbidos do planejamento global da Grande BH e da urgência do anel ferroviário para desviar da capital mineira a circulação dos trens cargueiros.

1977 foi um ano marcado pelo fortalecimento das iniciativas conjuntas dos órgãos gestores do transporte de massa ferroviário da RMBH. A RFFSA/SR-2 apresentou projetos destinados à melhoria do transporte de massas ao PLAMBEL que, por sua vez, os submeteu à consideração da EBTU. Entretanto, a exata definição das medidas necessárias à obtenção de eficiência, segurança, rapidez e elevação da capacidade de transporte dos suburbanos não se fez acompanhar da correspondente determinação das fontes de recursos para efetivá-las.

Destas iniciativas resultou a destinação de verbas para um estudo global da questão, coordenado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, subordinada ao Ministério dos Transportes, que elaboraria propostas para o moderno Trem de Subúrbio da RMBH. O *Estudo do Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte*, concluído pelo GEIPOT em 1980, teria sua concepção ferroviária abandonada e substituída pela metroviária, tornando-se a matriz do projeto do metrô de superfície. Na verdade, o projeto não fora concebido dentro dos parâmetros dos suburbanos da SR-2, pois previa um sistema de tráfego rápido, por vias eletrificadas e exclusivas. Implantado, o metrô de superfície atendeu antigas solicitações para os suburbanos, pois suas características de independência, segurança e rapidez - que o tornam o meio de transporte terrestre mais eficiente para o atendimento de aglomerados urbanos em países com reduzida capacidade de investimento em metrôs subterrâneos - requeriam, obrigatoriamente, vias autônomas e estrutura de apoio adequada para os usuários, historicamente reivindicadas para o aperfeiçoamento dos subúrbios.

#### QUADRO 11

Evolução do transporte de subúrbio na RMBH



1964-1984

ANO	PASSAGEIROS (em milhares)
1964	498
1969	1.430
1974	1674
1979	3.769
1980	4.055
1981	4.209
1982	4.475
1983	3.977
1984	4.193

FONTE: RFFSA. *Síntese ferroviária brasileira*. 1985.

NOTA: A queda na demanda evidenciada nos anos de 1983 e 1984 coincidem com os anos de intensos trabalhos das obras do metropolitano. Infelizmente, não há dados disponíveis sobre a evolução do transporte de subúrbios para todo o período de gestão da RFFSA/SR-2, uma vez que a documentação consultada não específica, para todos os anos, separadamente, os resultados para a RMBH e para os demais subúrbios mantidos pela Regional em Minas Gerais.

O PAI seria atualizado nos anos seguintes e apenas parcialmente implementado até o fim da década de 1970, com recursos unicamente da RFFSA/SR-2. Apenas iniciada a década seguinte, eram colhidos os frutos dos melhoramentos implementados pela SR-2 para elevar a capacidade de transporte dos trens de subúrbio pois, efetivamente, ocorreu uma maior procura por tais serviços (QUADRO 11). Cabe referenciar que a demanda do transporte suburbano, em qualquer lugar, é influenciada por fatores alheios ao âmbito ferroviário, tais como aumentos de tarifas e criação de novas linhas de ônibus (RFFSA. *Síntese ferroviária brasileira*. 1981) que não foram objeto de considerações no presente estudo<sup>99</sup>.

A concomitância das obras de implantação do metropolitano com a elevação da produção dos transportes dos suburbanos e dos cargueiros gerou problemas e agravou os existentes, determinando novos planejamentos para a melhoria das condições gerais de transporte da Superintendência Belo Horizonte. Esse período de obras, no trecho entre a estação Central e Eldorado, trouxe grandes transtornos à RFFSA/SR-2 que encontrou dificuldades em harmonizar seus interesses e compromissos com as demandas do novo projeto, uma vez que

<sup>99</sup> Dada a impraticabilidade de estudo de tais intervenientes na determinação das causas para a elevação da demanda dos suburbanos, parte-se da vasta documentação da RFFSA/SR-2 que confirma tal expansão em decorrência do aumento da capacidade dos trens.

*“... ao se adotar a grande solução de acoplar ao transporte de massa por ferrovia para Belo Horizonte e utilizar sua faixa para, também, resolver o problema da carga [...] o principal, ou seja a CARGA em termos de RFFSA, passou a ser produto marginal da obra do Metropolitano, onerando sobremaneira o bom andamento da mesma. O trem metropolitano de B. Hte. não é só o ‘Metropolitano’, mas sim um trem como um todo: Carga, passageiro de longo percurso e do transporte em massa da área da Grande BH.” (RFFSA/SR-2. Ata da Reunião realizada na sede da DEMETRÔ-BH, em 29 jun. 1982).*

Em 1981, a SR-2 iniciou uma experiência integrando os sistemas de suburbanos para Rio Acima e para Betim, ambos de bitola métrica, fazendo correr um subúrbio direto, nos dois trechos. Aprovado e adotado o sistema integrado, de 1983 a 1987 - quando aconteceu a supressão dos subúrbios para Betim - ocorreu uma sensível redução do número de trens dos sistemas independentes de Rio Acima e de Betim, devido ao aumento da oferta dos trens que cobriam todo o trecho. Esta integração, ampliando a distância quilométrica percorrida pelos suburbanos, facilitou a operação ferroviária da SR-2 que reduziu o número de composições em circulação e permitiu ao passageiro viajar maiores distâncias pagando uma só tarifa, pois não havia mais necessidade de desembarcar na Estação de Belo Horizonte - ponto terminal de um sistema e inicial de outro - e tomar um novo subúrbio.

Data de 1977 uma iniciativa da RFFSA/SR-2 que aglutinou diferentes visões da realidade do transporte suburbano. Como parte de uma política interna de cunho administrativo, a Superintendência promoveu reuniões com suas chefias. Em abril, reuniram-se os chefes de estação, os agentes de subúrbio, os fiscais, chefes de departamentos e superintendentes adjuntos para analisar os serviços dos suburbanos e colher sugestões para a melhoria do atendimento ao usuário e para a modernização da operação do transporte de passageiros. (RFFSA. *Notícias Sistema Regional Centro*. 29 abr. 1977, p. 2).

Em junho de 1978, Belo Horizonte foi a sede de um simpósio sobre a experiência brasileira no sistema ferroviário de transporte de massa, no qual foram abordadas as possibilidades e o papel do trem de subúrbio, avaliou-se o sistema ferroviário suburbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e considerou-se as especificidades do plano de emergência executado pela RFFSA/SR-2, ressaltando todas as medidas a serem contempladas.

O PAI original e suas edições atualizadas ao longo dos anos seguintes discriminaram as providências a serem tomadas, todas objetivando a solução de velhos problemas enfrentados pela Superintendência: recuperação dos carros existentes<sup>100</sup>, aquisição de novos carros, melhorias de estações e paradas, fechamento da faixa, construção de passarelas, instalação de sinais fixos, proteção de passagens de nível, construção de novos desvios, melhorias na comunicação e na sinalização, lançamento de vias duplas ou mistas para facilitar a circulação dos suburbanos e construção de viadutos<sup>101</sup>. A preferência da SR-2 era no sentido de privilegiar o trecho da capital até Betim, região industrial, que então registrava maior movimento.

A dimensão do planejamento que abarcava a eliminação de todos os empecilhos para a operação satisfatória dos suburbanos esbarrava, obrigatoriamente, na solução também para os problemas do tráfego de cargas e na inveterada escassez de recursos. A demora na concretização das medidas do plano de melhorias encontraria na eleição da solução metropolitana para o transporte de massas, a justificativa para a não efetivação da maioria dos melhoramentos previstos, pois “ *não se pensava em investir muito porque já se pensava no metropolitano. Ia perder esse traçado todo, fazer tudo de novo com linha nova*” (GUIMARÃES. 19 mar. 2002). Entretanto, até meados de 1986, quando se estudou a possibilidade da integração dos suburbanos de Betim com o trem metropolitano, em Eldorado, a intenção de promover parte dos devidos aperfeiçoamentos foi acalentada pela SR-2.

Dentre os itens integrantes do Plano, alterações na estrutura das estações e paradas eram priorizadas pela relação direta com o desempenho dos novos carros em operação. Dentre as melhorias previstas para as estações e paradas, urgente era o aumento de suas plataformas para embarque/desembarque de passageiros pois a adoção dos carros de aço carbono - medida inicial do plano de aperfeiçoamento dos suburbanos - tornou necessária a construção de novas plataformas, uma vez que as existentes haviam sido projetadas para os carros de madeira, de menor comprimento, com pisos mais baixos e com degraus para a subida/descida dos passageiros.

---

<sup>100</sup> Medida integrante apenas no Plano de 1976, pois a aquisição dos novos carros de aço retirou definitivamente de circulação os antigos carros de madeira.

<sup>101</sup> Nas ruas Curitiba, Santa Quitéria, Gimirim, na Avenida Francisco Sales e na Vila Oeste (RFFSA/SR-2. Anexo à Carta nº 130/SRBH/76).

*“ A única coisa que teve que fazer foi melhorar as plataformas. Foram feitas plataformas do tamanho do trem que tinha oito ou dez carros; duzentos, duzentos e poucos metros. Foi feito um perfil U invertido, de concreto, com a largura de uns três metros. Teve um pátio ou outro que não cabia plataforma e teve que remanejar uma linha para poder enfiar uma plataforma de subúrbio. Parece que em Embiruçu, que tinha cruzamento de subúrbio, foi feito um remanejamento de uma linha para poder criar essa plataforma. Um serviço rápido, de empreitada, num instantinho se fez [...] As plataformas eram dois muros com uma laje em cima, uns três metros de largura, na distância certa da linha para poder possibilitar o embarque e o desembarque.” (GUIMARÃES. 19 mar. 2002).*

No princípio de outubro de 1978, os subúrbios com carros de aço passaram a circular no trecho de Belo Horizonte a Rio Acima, sem que as plataformas estivessem devidamente adaptadas (FIG. 39 e 40):

FIGURA 39 - Parada Marimbondo, no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - Rio Acima.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 28 out. 2000.

NOTA: O precário pé-de-estribo que atendera aos trens com carros de madeira permaneceu inalterado até a supressão dos trens de subúrbio em primeiro de setembro de 1996.

FIGURA 40 - Parada de Caetano Furquim, no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte-Rio Acima.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 28 out. 2000.

NOTA: Neste pé-de-estribo percebe-se a adaptação feita, acoplando-se a plataforma para os carros de aço (à direita, parcialmente pintada de branco) à antiga, para os carros de madeira (mais baixa, à esquerda), de forma a obter-se a extensão correspondente ao comprimento da composição.

*“ Os carros de madeira circularam, no último dia, num sábado. Os trens com carros de aço circularam no domingo. No primeiro dia, os carros de aço correram em número de quatro; os trens com carros de madeira corriam com dez. Foi uma calamidade! Tinha passageiro em cima do trem, para todo lado, porque não coube dentro do trem. A plataforma de Castro Brandão (Roças Grandes) caiu porque tinham feito tudo muito rápido, montado tudo na última hora. Fizeram com tijolo de concreto, mas sem colocar piso de alvenaria por cima.*

*Em algumas paradas - Mestre Roque, Santa Rita, Honório Bicalho, Castro Brandão, Rio Acima - não tinha plataforma; ficaram até o final sem fazê-las da altura do carro. Só cabia um carro. Paravam as três primeiras portas, ou seja, um carro. Havia um aviso dentro do trem porque as pessoas que fossem descer tinham que ir para o primeiro carro.” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

No trecho da capital até Rio Acima, as estações de Sabará e de General Carneiro já haviam sido demolidas<sup>102</sup> e substituídas por novas estações, providas de plataformas da altura do piso dos carros de aço carbono (FIG. 41, 42 e 43).<sup>103</sup>

FIGURA 41 - Estação de Sabará, da EFCB

<sup>102</sup> Para a antiga e a nova estação de General Carneiro, ver FIGURA 7 e 49.

<sup>103</sup> A *Atualização do Plano de Ação Imediata para melhoria dos trens de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte*, de setembro de 1978, dá como em fase final a construção da nova estação de General Carneiro, mas, na impossibilidade de obter a data de sua inauguração, não há como afirmar que tenha ocorrido antes da circulação dos subúrbios com carros de aço carbono (RFFSA/SR-2. Carta nº 518/SRBH/78).

FONTE: SABARÁ, Prefeitura. Núcleo de Comunicação. 1930 ?

No primeiro semestre de 1979 os trens de subúrbio do sistema Belo Horizonte-Betim também passaram a contar com os carros de aço. *“A região de Betim foi mais planejada. Lá tinha as plataformas de concreto armado, já na altura do trem. Foram construídas antes, já planejadas para a altura do trem.”* (FERREIRA. 13 mar. 2002). As estações de Eldorado, Bernardo Monteiro, Embiruçu, PTB e Betim receberam novas plataformas. Não houve propriamente um padrão de *lay-out* para as plataformas

FIGURA 42 - Inauguração da Estação de Sabará., da RFFSA/SR-2

FONTE: RFFSA/SR-2. Serviço Fotográfico. 3 maio 1977.

NOTA: A construção da estação sabarense precedeu a implantação dos carros de aço carbono nos suburbanos.

FIGURA 43 - Estação de Sabará, da RFFSA/SR-2, com suas plataformas adequadas aos carros de aço carbono.

FONTE: PEREIRA, Euler Bernardes. 1994.

de todas as paradas deste trecho; de acordo com as condições específicas da localização de cada pé-de-estribo, foi encontrada uma solução para a instalação da nova plataforma. Em Novo Eldorado, por exemplo, foi mantida a plataforma original e construída uma nova do outro lado da linha (FIG. 44); em Beatriz, conforme ocorreu com outros pés-de-estribo, a antiga plataforma foi demolida e substituída por uma nova (FIG. 45). Em Fazenda Embiruçu, conhecida como Parada do Onça, a melhoria nem sequer chegou a ser implantada (FIG. 46). Todavia, de maneira geral, o trecho foi dotado do referido melhoramento que tornou a operação do transporte mais segura e mais rápido o embarque e o desembarque dos passageiros.

FIGURA 44 - Parada Novo Eldorado, no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte-Betim.



FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 09 dez. 2000.

NOTA: À direita da linha, a antiga plataforma da RMV, com o que restou de sua cobertura; à esquerda, plataforma construída para os trens com carros de aço.

Melhoramentos como a cobertura e a iluminação das plataformas das paradas dos suburbanos na RMBH não foram concluídos. A maior parte das coberturas haviam sido herdadas da EFCB e da RMV, estando em precárias condições. Maior conforto e abrigo, sempre encontraram os usuários na estação de Ferrugem, dotada de plataforma coberta, antes mesmo da gestão da RFFSA/SR-2 (FIG. 47).

FIGURA 45 - Parada da Beatriz, no trecho de circulação dos trens de subúrbio Belo Horizonte-Betim.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 09 dez. 2000.

NOTA: Próxima à parada foi construído um viaduto eliminando a passagem de nível que dava acesso ao Centro Industrial de Contagem - CINCO. Na ocasião da realização desta fotografia, a plataforma - desativada desde abril de 1987 - estava sendo utilizada como abrigo para mendigos.

FIGURA 46 - Parada Fazenda Embiruçu ou Parada do Onça, no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - Betim.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 09 dez. 2000.

FIGURA 47 - Plataforma coberta da Estação de Ferrugem, no trecho de circulação dos suburbanos Horto Florestal - Barreiro.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 09 dez. 2000.

NOTA: Os trens suburbanos da RFFSA/SR-2 paravam atrás da plataforma coberta.

As estações, além da pintura, de pequenas reformas e da limpeza, que visavam ao conforto dos usuários, também deveriam ter seus pátios fechados e receberem bilheterias e torniquetes para maior controle dos passageiros e da venda de passagens.<sup>104</sup> O fechamento dos pátios das estações era uma medida de segurança indispensável mediante o perigo de acidentes nos pátios, locais de manobras de composições, e face à necessidade de orientar e de disciplinar a movimentação dos passageiros e dos transeuntes. Além do fechamento das estações - por meio de muros

---

<sup>104</sup> O Anexo 10.4 traz modelos de bilhetes de viagens usados nos suburbanos da RFFSA/SR-2 na RMBH.

ou cercas de arame, constantemente avariados pelos moradores do entorno das estações e pelos passageiros - soluções criativas foram adotadas “ *Em Rio Acima o pátio era fechado; inclusive, tinha bacias de óleo que eles colocavam onde passava o trem, perto da cerca... muitas vezes as pessoas passavam por cima do trilho. De madrugada, se você caía na bacia, tinha que voltar porque aquilo era um óleo preto.*” (FERREIRA. 13 mar. 2002).

Bilheterias e borboletas visavam à contenção da evasão de receita que sempre fora um dos grandes problemas da RFFSA/SR-2 - e da EFCB, da VFCO e da RMV - quer pela falta de estrutura de suas estações/paradas que possibilitavam ao passageiro o ingresso no trem sem pagar a passagem, quer pela prática criminosa de alguns de seus funcionários que desviavam o dinheiro das passagens. As históricas reclamações dos usuários sobre os procedimentos ilegais dos chefes de trem, de composições suburbanas ou de outra categoria, são exemplificadas por algumas queixas recolhidas no *Livro de Reclamações da Estação de Barreiro*, desde os tempos da EFCB.<sup>105</sup>

*“Senhor chefe de estação  
Eu me refiro que pagei 2 bonus e não recebo o talão entre tanto vi o chefe destacar o talão e picota  
Barreiro 15 de janeiro de 1965”* (EFCB. *Livro de Reclamações da Estação de Barreiro*. Folha 8)

*“Estamos reclamando sobre o motivo de pagar as passagens e não receber a nota da passagem. Meu nome é [...]. Tenho 22 anos, moro na rua [...] Bairro Jardim Industrial, Contagem. BH. Pedimos providência a ser tomada dentro do trem. Pois o que está acontecendo é um roubo entre nós todos.  
Barreiro - 15 de junho 1986”* (EFCB. *Livro de Reclamações da Estação de Barreiro*. Folha 11. Período sob administração da RFFSA/SR-2).

*“ Embarquei na Moeda com destino ao Barreiro e paquei nove cruzados agente esp me deu o bilhete de tres cruzados e cinquenta centavos  
15 de julho de 1986 End Rua [...] B. Jardim Industrial”* (EFCB. *Livro de Reclamações do da Estação de Barreiro*. Folha 11. Período sob administração da RFFSA/SR-2).

<sup>105</sup> As citações transcritas preservam a forma gramatical encontrada na fonte. Foram desconsiderados os dados de identificação dos queixosos, assim como seus endereços completos, preservando-se apenas as informações indicativas do bairro e município de domicílio para efeito de identificação da região sócio-geográfica de origem destes usuários de trens. A Linha do Paraopeba, na qual situa-se a Estação de Barreiro, servia municípios da Grande BH, que contavam com trens de diversas categorias, no período anterior ao da RFFSA/SR-2, dentre os quais, suburbanos.

*“senho chefi estasão  
 enpaqueín sarsedo não via niquei naestasão para veder passage sedo que o preso  
 1800 o chefi dodré cobrou 2700 cada passage agradeo fosteço ateção.  
 Barrero 14 9 87. Endereço: [...] Brumadinho. mg. (EFCB. Livro de Reclamações da  
 Estação de Barreiro. Folha 11, verso. Período sob administração da RFFSA/SR-2)*

Toda queixa registrada no *Livro de Reclamações* era transcrita em formulário próprio para ocorrências de anormalidades nas operações ferroviárias e podia implicar na correspondente apuração e posterior punição do funcionário infrator, conforme se depreende desta reclamação e de sua posterior averiguação:

*“Sr. Chefe de Estação  
 Eu, [...], cart. de identidade n° [...], residente à Rua [...], Jeceaba-MG e o sr.[...],  
 cart. de identidade n° [...], residente [...], Jeceaba-MG, queremos formalizar uma queixa  
 contra o chefe do trem SE-91, no dia 03/05/84, fazendo linha de Lafaiete a Belo Horizonte,  
 nos cobrou passagem direta, mas destacando-a como nós embarcamos em Brumadinho  
 sendo que embarcamos em Jeceaba, o mesmo nos cobrando a passagem à Cr\$1800,00  
 sendo que o preço correto é de Cr\$1500,00.  
 Barreiro, 03 de maio de 1984. (EFCB. Livro de Reclamações da Estação do  
 Barreiro. f. 10. Período sob administração da RFFSA/SR-2)*

*“Foram tomadas as seguintes providencias extraído ato de punição em 5 dias ao sr.  
 [...] cupriu em 24 a 28 de maio 84. Devolver as importancias de Cr\$ 600,00 sendo 300,00  
 do [...] e 300,00 ao sr. [...] entregue mediante recibo pelo agente [...] Barreiro 22644.  
 060684”. (EFCB. Livro de Reclamações da Estação de Barreiro. Folha 11.  
 Período sob administração da RFFSA/SR-2)<sup>106</sup>*

O maior controle da venda de passagens nas estações tornava-se uma necessidade, pois o aumento da demanda pelo transporte suburbano não foi acompanhado pela correspondente elevação do efetivo de segurança e de chefes de trem. Aliás, tal insuficiência se agravaria com o tempo, perdurando até o arrendamento da Superintendência:

*“ O pingente, o caroneiro, pegava o carro da frente. Quando o chefe vinha, ele ia para o carro de trás. Isso, muitas vezes, por dificuldade financeira [...] No final da Rede, era um chefe de trem para cada trem. Ele não dava conta de cobrar seis, sete carros; quando estava cheio o trem, ele cobrava um ou dois carros e o resto ficava sem cobrar.” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

<sup>106</sup> Quem assina a declaração dos procedimentos adotados em decorrência da queixa prestada é o então chefe da Estação do Barreiro.

FIGURA 48 - Roleta instalada na estação de General Carneiro.

FONTE: MACHADO, Marcelo. 20 dez. 1999.

Em algumas estações o controle dos usuários chegou a ser maior graças à instalação de bilheteria e de roleta (FIG. 48), mas o mesmo não se deu nas paradas, pois “*pé-de-estribo fechado era só o de Castro Brandão*” (FERREIRA. 13 mar. 2002). Dentre todas as paradas, a da Lagoinha foi a mais problemática devido à sua localização central e, principalmente, à ausência de roleta, responsável pela sua eleição como ponto preferencial para embarque dos usuários dos suburbanos, no centro da capital:

*“ A estação da Lagoinha representa quase um marco decisório no itinerário do trem de subúrbio: 76% dos passageiros aí embarcados destinam-se ao trecho Central-Betim; os outros 21% se deslocam para a outra extremidade Horto Florestal-Rio Acima; e apenas 3% se encaminham para o ramal Horto Florestal-Barreiro.” (CBTU-STU/BH. Comentários sobre a Pesquisa Sócio-Econômica dos Usuários dos Trens de Subúrbio da RMBH. Belo Horizonte, jun. 1986).<sup>107</sup>*

---

<sup>107</sup> A referida fonte não informa os dias da semana em que foram realizadas as pesquisas. Uma vez que documentação da RFFSA/SR-2 (*Memorando* n° 40/SOP-2/84) traz dados sobre a supremacia do fluxo de suburbanos aos domingos e feriados para o trecho Belo Horizonte-Rio Acima, infere-se que os dados coletados na *Pesquisa Sócio-Econômica* da CBTU foram colhidos em dias úteis, quando a

*“ Todas as plataformas tinham muito movimento, principalmente a da Lagoinha, porque ficava exatamente no início da Pedro II e tinha a Feira dos Produtores. Ali não tinha roleta; se os passageiros pegassem o trem em Belo Horizonte, teriam que pagar a passagem. Eles se deslocavam até lá para pegar o trem, tanto para Betim como para Rio Acima, porque não tinha roleta. Havia insuficiência de cobrador, de chefe de trem, para cobrar. Quando chegavam em Eldorado, aqueles passageiros que estavam no meio do trem vinham para os primeiros carros. Era o famoso calote. No pé de estribo da Lagoinha o movimento era maior do que na Estação de Belo Horizonte, em função da roleta.”* (FERREIRA. 20 mar. 2002).

Aos domingos e feriados, o movimento na parada da Lagoinha se acentuava, pois um grande número de pessoas se dirigia ao Clube do Trabalhador ou Clube do SESI, em Betim; entretanto, o trecho que contava com maior afluência de passageiros era o de Belo Horizonte a Rio Acima que atendia a Sabará, cidade histórica, e principalmente, servia aos balneários situados em Raposos e em Rio Acima, opção de lazer gratuita para a população. Estes suburbanos contavam com a especificidade de serem utilizados prioritariamente pelos habitantes da capital, que, em busca de diversão, partiam pela manhã e regressavam à tarde, ao passo que, em dias úteis, parcela significativa dos passageiros era oriunda das cidades vizinhas a Belo Horizonte, cujos deslocamentos eram motivados, principalmente, por atividades profissionais.

Para atender à demanda crescente aos domingos e feriados, a Superintendência reforçou o número de trens de subúrbio; aumentando o número de passageiros, os tumultos na Lagoinha e nos trens se intensificaram uma vez que muitos passageiros cometiam todo tipo de excessos e de vandalismo,<sup>108</sup> chegando mesmo a viajar sobre os carros, como os surfistas dos subúrbios cariocas, denunciados pela mídia à mesma época. Com a situação fugindo ao seu controle, a RFFSA/SR-2 suspendeu a circulação dos suburbanos aos domingos e feriados, durante praticamente todo o mês de junho de 1985. Mediante os numerosos pedidos - dentre os quais, os da Assembléia Legislativa do Estado, das prefeituras dos municípios situados nos trechos dos

---

demanda pela região de Contagem e Betim era maior. Neste período a RFFSA/SR-2 mantinha trens suburbanos que cobriam, diretamente, os trechos de Rio Acima a Betim e vice-versa.

<sup>108</sup> O processo de degradação dos serviços de trens de subúrbio e de metrô é exemplificado pelo seguinte ciclo: a) bons serviços atraem maior demanda; b) a expansão dos serviços para responder ao acréscimo da demanda é retardada pela falta de recursos; c) o sistema de transporte saturado apresenta queda do padrão dos serviços, levando o usuário a contribuir para a deterioração dos serviços; d) recursos adicionais são investidos para a recuperação e a expansão do sistema de transporte e reinicia-se o ciclo (CBTU. *O transporte urbano sobre trilhos*. Rio de Janeiro, out. 1984, p. 23-4).

subúrbios e do Comando Geral da Polícia Militar de Minas Gerais - foi restabelecida a circulação no domingo, dia trinta daquele mês, porém com menor número de composições. Por intermédio da imprensa

“... a RFFSA/SR-2 fez um apelo aos usuários para não viajarem nas portas dos carros, impedindo seu fechamento ou, ainda, sobre o teto dos trens suburbanos, acionando o sistema de freios, colocando em risco a sua própria vida e comprometendo o sistema de segurança dos trens.” (TRENS suburbanos voltam a circular aos domingos. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 30 jun. 1985, p. 1).

Menos de um mês após a reativação dos suburbanos aos domingos e feriados, a RFFSA/SR-2 solicitava reforço no policiamento preventivo e repressivo das estações, pois os subúrbios, com horários reduzidos, circulavam com superlotação. Em outubro, novamente a Superintendência recorria à Polícia Militar para intensificar a cobertura do policiamento para o período de calor, desnecessária somente em dias frios e/ou chuvosos quando a afluência de passageiros era bastante reduzida. Nesta ocasião, por falta de segurança, já estava suspensa a parada da Lagoinha. Temendo a insatisfação dos passageiros, o policiamento era requerido para os horários de passagem de trem naquele local e para os procedimentos de embarque e desembarque nas estações de Belo Horizonte, Horto Florestal, General Carneiro, Sabará, Raposos e Rio Acima.

A Superintendência cogitou da elevação do preço das passagens dos suburbanos aos domingos e feriados como medida para inibir a procura, mas os trens foram mantidos com a mesma tarifa enquanto foram paulatinamente reduzidos, até a completa supressão em 1990 (RFFSA/SR-2. *Planos de Transporte*. 1989-1990). A desativação dos suburbanos aos domingos e feriados, privando os usuários do transporte barato nos dias destinados ao lazer, evitou muitos problemas para a RFFSA/SR-2 que reduzia a depredação de seu patrimônio; todavia, a evasão de receita - sem dúvida maior nos movimentados subúrbios de lazer - persistiu até a extinção do último sistema de subúrbios, de Belo Horizonte a Rio Acima, o que se confirma pela declaração do agente de trem entrevistado pelo Jornal *Estado de Minas*, dois anos antes do arrendamento da Superintendência Belo Horizonte:

*“Muitos passageiros pegam o trem e quando vou cobrar o bilhete alegam não ter dinheiro para pagar a passagem. Nesse caso, não tenho como obrigá-los a pagar e não posso colocá-los para fora. Se perco tempo discutindo, deixo de cobrar a passagem de outros passageiros.”* (CASTRO, Juarez Adélcio de Castro, In: DINIZ, 10 abr. 1994).

Com efeito, uma pesquisa do tipo sobe/desce, realizada nos dias 28 e 29 de novembro de 1988 - respectivamente, terça-feira e quarta-feira - pela Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte da CBTU (CBTU/STU-BH) - , nos trens de subúrbio Belo Horizonte - Rio Acima, apontou uma evasão de receita da ordem de 40%<sup>109</sup>. Segundo estimativa do referido agente de trem, seis anos depois, *“cerca de 60% dos passageiros que embarcam ao longo do percurso que conta[va] com 14 estações de Rio Acima a Belo Horizonte desc[iam] sem pagar passagem, na estação do Horto Florestal”* (DINIZ. 10 abr. 1994). E não é outro, senão a evasão de receita, o fundamento da declaração do ferroviário entrevistado: *“Trem de subúrbio, eu entendo, como um sendo um trem para pobre, para as camadas mais necessitadas, porque tendo dinheiro ou não para pagar passagem, o passageiro viajava.”* (FERREIRA. 13 mar. 2002).

A negligência quanto às medidas que visassem à solução do problema da evasão de receita resultaram no seu agravamento, a ponto da Superintendência considerar que *“Deficitária não [era] a linha, mas o serviço”* (VOTO, Carlos Henrique Viana. Superintendente da RFFSA/SR-2. In: DINIZ, 10 abr. 1994) posto que, dois anos antes da supressão definitiva dos subúrbios da RMBH, a receita proveniente da venda de passagens representava somente 20% das despesas.

Uma estratégia comercial da RFFSA/SR-2, estudada mas não adotada, para subsidiar parte dos custos dos suburbanos e de seus demais transportes foi a utilização dos trens e das faixas de domínio da empresa para fins publicitários. Em 1978, outra estratégia

---

<sup>109</sup> Foram estrategicamente posicionados monitores nas estações de maior movimentação para fazer a contagem dos passageiros que embarcavam e desembarcavam; nas paradas ou pés-de-estribo, a contagem foi realizada pelos monitores que viajavam na locomotiva. O percentual de evasão de receita foi obtido através da comparação entre os bilhetes vendidos e os resultados da pesquisa embarque/desembarque. A pesquisa também contemplou um domingo, dia 27 de novembro, considerado atípico, porque a chuva que durou todo o dia comprometeu a representatividade da pesquisa, pois a movimentação registrada foi de aproximadamente ¼ daquela verificada em domingos de tempo bom. (CBTU-STU/BH. *Pesquisa embarque/desembarque - Subúrbio Belo Horizonte-Rio Acima*. Belo Horizonte: Área de Atendimento ao Usuário. Departamento de Planejamento Operacional. 1988).



considerada, mas não viabilizada pela Superintendência Regional, visou à melhor divulgação dos serviços de seus suburbanos, através da edição de um “Horário de Trens de Subúrbio”, a ser patrocinado por anunciantes, nos mesmos moldes da publicação similar existente em Recife (RFFSA/SR-2. *Memorando*. M/m nº 38/SRBH/78) . Os horários de suburbanos, apesar de integrar durante alguns anos os informes de utilidade pública das listas telefônicas da capital mineira e de contar com eventuais espaços reservados pela imprensa - geralmente, quando havia alterações significativas na programação dos trens - eram levados ao conhecimento da população pelos avisos das estações ferroviárias. Ocasões em que as modificações na programação foram comunicadas aos usuários sem a devida antecedência geraram protestos e possíveis retaliações ao patrimônio da empresa. Sobre a prática da administração ferroviária não prestar adequadas informações aos passageiros dos suburbanos, dá-nos conhecimento o periódico sabarense referindo-se aos horários dos suburbanos que serviam Sabará, na época na Central do Brasil:

*“ A semana começou bem... mal.*

*A estréia do novo horário de trem surgido à última hora, publicado com um dia, apenas, de antecedência, fez raiva a muita gente... [...]*

*O público deveria ter sido avisado com mais dias de antecedência da modificação ora realizada, com noticiários em todos os jornais da capital, pelo menos, e com avisos em todas as estações servidas pelos subúrbios. Entretanto, não o fizeram os agentes da nossa principal ferrovia.” (IBIS. Trem de Subúrbio. Kaquende. 23 abr. 1944. p. 3)*

A despeito dos planos de melhoria do transporte de subúrbios, a transferência da exploração de seus serviços - inclusive das instalações, equipamentos e empregados - aos municípios, Estado ou outro órgão apropriado que desobrigasse a RFFSA/SR-2 de tais encargos, sempre foi uma esperança e uma solução apontada por diferentes administrações da Superintendência (RFFSA/SR-2. *Sugestões apresentadas pela Superintendência de Produção, pelas Superintendências Adjuntas de Operações e Engenharia e pelos Distritos de Produção*. Belo Horizonte, 1979. Ref. Carta nº 1029/PRF/79), aqui ilustrada pela posição do Superintendente Carlos Henrique Viana Voto de que *“as prefeituras deveriam se consorciar e assumir o gerenciamento dos trens, principalmente o de subúrbio, que opera entre Belo Horizonte e Rio Acima”* (DINIZ, 10 abr. 1994).

Uma atualização do PAI, de setembro de 1978, incluía a substituição de duas estações no percurso dos suburbanos:<sup>110</sup> Eldorado, no trecho para Betim e Horto Florestal, para atender aos subúrbios do Barreiro e de Rio Acima. Coube ao projeto do trem metropolitano a edificação da estação de Eldorado, ainda hoje ponto extremo a oeste do trajeto e na qual se faz a integração do metrô de superfície com o transporte coletivo rodoviário. A nova estação de Horto Florestal foi esquecida com o projeto do trem metropolitano. Todavia, uma estrutura na nova estação de Horto Florestal, do metropolitano, destinada ao transbordo de passageiros do subúrbio, chegou a ser construída para permitir a integração do metrô de superfície com os subúrbios de Rio Acima; mas não chegou a ser utilizada. A pretensão acalentada durante aproximadamente a metade da década de 1980, de suspender a circulação dos suburbanos no trecho entre Horto Florestal e Belo Horizonte, fazendo a integração metrô-subúrbio em Horto Florestal jamais chegou a se efetivar, pois os trens circularam, até 1996, alcançando a estação Central. As propostas e estudos para a integração dos dois sistemas de transporte de massa sobre trilhos - subúrbio e metrô - foram desconsideradas, alijando dos benefícios do transporte metroviário, rápido e eficiente, os usuários de trens da periferia da RMBH.

A necessidade de vias privativas - fechadas com cercas ou muros, sem cruzamento de nível e sem acesso para transeuntes - que permitissem o trânsito rápido e independente fora uma recorrente reivindicação para a operação dos suburbanos, satisfeita somente como pré-requisito para a implantação do trem metropolitano. A ausência de fechamento das faixas de domínio da RFFSA/SR-2, além dos perigos para a operação ferroviária de passageiros e cargueira, favoreceu a ocupação e o uso indevido de extensas áreas da empresa:

*“ De vez em quando, um carro caía dentro do leito da linha porque as faixas de domínio não eram cercadas. Aqui no perímetro urbano tinha disso. Às vezes, um fogão velho, um sofá que eles jogavam na linha... a ação de terceiros colocando dormentes sobre os trilhos.*

*Não que as faixas de domínio da Rede não fossem fechadas. A Rede fechava, mas o pessoal tirava as cercas e fazia casas. Como o núcleo de segurança era insuficiente, dado*

---

<sup>110</sup> Em discurso no Simpósio sobre a experiência brasileira dos subúrbios no transporte de massas, em junho de 1978, o diretor da RFFSA, Cel. Carlos Aloysio Weber, indicava a programação para a construção de mais três estações nos trechos dos suburbanos da capital (RFFSA. Plano de Emergência para Belo Horizonte. *Rede Notícias*. Jun. 1978. Ano III. Nº 32).

*o tamanho da malha dentro da cidade, não tinha como coibir esses abusos e eles faziam favelas dentro das faixas mesmo.” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

Instalação de cancelas automáticas e mecânicas para a proteção de passagens de nível, construção de passarelas e viadutos, ampliação e construção de desvios para cruzamento de composições de subúrbio e de carga nas estações foram medidas que se tornaram desnecessárias com a introdução do metropolitano, vista a promoção do fechamento de todas as linhas. Melhorias de vulto realizadas, que antecederam a conclusão do projeto do trem metropolitano mas que harmonizaram-se com suas exigências, foram a construção de uma variante ferroviária - para permitir a instalação do trevo do Anel Rodoviário na junção com a Avenida Amazonas, encurtando o traçado em cerca de 500m, com condições técnicas consideravelmente superiores às existentes - e o remanejamento da linha, no trecho entre as estações de Calafate e de Gameleira, cuja finalidade era a liberação da faixa para a Avenida Leste-Oeste ou Via Expressa.

No trecho do metrô, quase todas as antigas estações ferroviárias foram demolidas e substituídas por novas. Em 1984, alterações no pátio ferroviário de Belo Horizonte para adequá-lo ao transporte rápido de massas implicou na demolição de equipamentos nos quais se dava a manutenção dos carros de passageiros suburbanos. Na verdade, nunca houve oficina ou depósito destinado especificamente à manutenção das composições dos subúrbios; os carros da bitola estreita (sistema de Betim e de Rio Acima) eram revistados e tinham suas pequenas avarias corrigidas no Posto de Conserva de Belo Horizonte, cabendo as revisões periódicas às oficinas de Divinópolis, as principais da SR-2. Os carros da bitola larga, que circulavam no sistema do Barreiro, faziam sua manutenção nas oficinas da RFFSA/SR-3 localizadas em Horto Florestal<sup>111</sup>. Com a demolição das antigas instalações para manutenção dos carros no pátio de Belo Horizonte, as oficinas do Horto passaram a acumular todos os serviços, o que contribuiu para a queda da qualidade estética e de desempenho dos

---

<sup>111</sup> Os subúrbios Horto Florestal - Barreiro funcionavam num sistema interdistrital, pois a jurisdição da SR-2 terminava em Ferrugem; a estação do Barreiro pertencia à SR-3. Ver QUADRO 14.

carros, já deficiente pelo reduzido número de carros que inviabilizava o recolhimento e a imobilização para os procedimentos de conservação necessários<sup>112</sup>.

Até 1986, o transporte de subúrbios preocupou a Administração Regional, pois todos os problemas tenderiam a crescer com o início das atividades do metrô de superfície. As perspectivas eram de que os suburbanos - mais do que os outros modos de transporte rodoviário - alimentassem o metropolitano, canalizando significativos fluxos de passageiros para suas estações de cabeceiras, a leste e a oeste; previa-se, portanto, um aumento na pressão sobre os transportes dos subúrbios. O reaparelhamento e a adequação dos subúrbios às necessidades de integração com o metropolitano motivaram novos planos, posteriormente desconsiderados com a decisão de supressão do sistema Belo Horizonte - Betim e com a suspensão definitiva do sistema do Barreiro, em função da operação do metrô. Os subúrbios para Rio Acima circulariam sem grandes melhorias, mas com farta oferta de horários somente até 1988; ao longo da década de 1990, os horários foram drasticamente reduzidos a ponto de circularem apenas dois trens - um em cada sentido - nos últimos três ou quatro anos.<sup>113</sup>

### 6.3 Usuários de trens de subúrbio

Conhecer o passageiro dos subúrbios, dentro de uma perspectiva empresarial - que o concebe como cliente e não como mero usuário e, portanto, busca identificar suas necessidades e expectativas para melhor atendê-lo - mostrou-se um objetivo inexistente para a RFFSA/SR-2. As pesquisas desta natureza realizadas junto aos usuários dos suburbanos couberam à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e limitaram-se à segunda metade da década de 1980, pois tinham como finalidade

---

<sup>112</sup> As locomotivas de bitola estreita - elétricas e diesel-elétricas - que tracionavam os suburbanos tinham suas revisões feitas em Divinópolis; já as diesel-elétricas da bitola larga faziam toda a sua manutenção na Oficina de Locomotivas da SR-3, situada em Horto Florestal.

<sup>113</sup> De 1994 a 1996 apenas dois trens circularam, em dias úteis. Para 1993 não foi obtida a oferta de horários.

oferecer dados subsidiários ao novo sistema de transporte de massas: o trem metropolitano<sup>114</sup>.

Até o término da década de 1960 e mesmo o início da década de 1970, os trens de subúrbio eram praticamente a única opção de transporte coletivo para as populações das cidades próximas a Belo Horizonte. Traçar um perfil dos usuários era tarefa simples: toda a população que se dividia em carros de primeira e de segunda classes e em horários diferentes, segundo sua condição sócio-econômica e a natureza das atividades que motivavam seus deslocamentos. Contudo, as transformações tecnológicas, econômicas e sócio-culturais dos anos seguintes trariam alterações expressivas para o conjunto dos usuários de suburbanos.

Duas pesquisas obtidas junto à CBTU, realizadas em 1986, contribuem para a composição do perfil da população que então se utilizava dos subúrbios para seus deslocamentos quotidianos. Uma destas pesquisas - cujo relatório preliminar foi obtido, *Trem de Subúrbio: considerações iniciais sobre os resultados da pesquisa realizada em 1986* - teve como objetivo a definição do valor da tarifa do trem metropolitano, a ser implantado, da Estação Central (Belo Horizonte) à Estação de Eldorado. Os procedimentos da pesquisa feita com os passageiros dos trens de subúrbio que cobriam o trecho Belo Horizonte-Betim estenderam-se aos usuários das linhas de ônibus que corriam paralelas aos suburbanos deste trecho, para efeito de estudo da tarifa integrada ônibus-metrô. Tais pesquisas consideraram as rendas médias dos usuários dos sistemas de trens de subúrbio e de ônibus: 1,47 salários mínimos para os primeiros e 2,10 salários mínimos para os segundos<sup>115</sup>.

Resultado de pesquisa realizada pela CBTU/STU-BH em 1986, que visara à determinação do valor da tarifa integrada para ônibus/metrô, além da determinação da

---

<sup>114</sup> Em cerca de três anos de pesquisas na Unidade de Documentação da RFFSA/SR-2 não foi encontrada nenhuma documentação relativa aos usuários dos trens de subúrbio; ademais, conversas informais com ferroviários da RFFSA/SR-2 atestaram o desconhecimento, por parte destes, de qualquer investigação nesse sentido. Infelizmente, não é possível assegurar que estas duas pesquisas (CBTU. *Trem de Subúrbio - considerações iniciais sobre os resultados das pesquisas realizadas em BH - 1986* e CBTU. *Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Comentários sobre a Pesquisa Sócio-Econômica dos Usuários realizada em junho de 1986*) as únicas localizadas nos arquivos da CBTU correspondem ao total de pesquisas que tiveram como objeto os usuários dos suburbanos da RMBH.

<sup>115</sup> Ver nota 76.

tarifa, foi a recomendação da erradicação dos suburbanos no referido trecho como medida de economia para a RFFSA que ampliaria sua capacidade de escoamento cargueiro e se livraria do pesado ônus representado pelo custo de operação dos trens de subúrbio: “ *Em suma, a RFFSA reduzirá seu prejuízo neste trecho na ordem de Cz\$10,9 milhões para no máximo Cz\$4,5 milhões, ou seja, uma redução de 58,7% aproximadamente*” <sup>116</sup>(CBTU. *Considerações iniciais sobre os resultados da pesquisa realizada em 1986 - BH*. Belo Horizonte, 1986. p. 12).

Em junho de 1986, uma pesquisa para conhecer as características sócio-econômicas dos usuários dos subúrbios da RMBH e suas opiniões sobre os aspectos operacionais dos referidos trens, compôs um perfil dos usuários, através de entrevistas com cerca de 2600 pessoas, em algumas das principais estações e paradas atendidas pelos serviços de suburbanos<sup>117</sup>.

As informações sobre as características sócio-econômicas dos usuários dos trens de subúrbio da RMBH, em 1986, foram sintetizadas na TABELA 1 e podem ser assim resumidas: os usuários eram, predominantemente, homens (67%), jovens entre 18 e 34 anos (56%), com baixo grau de instrução, pois analfabetos ou com primeiro grau incompleto (68%), trabalhadores com carteira assinada (60%), mas percebendo, no máximo, 2,25 salários mínimos (87%).

TABELA 1

Condições sócio-econômicas dos usuários dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na RMBH, em junho de 1986

CARACTERÍSTICA SÓCIO-ECONÔMICA	VALOR ABSOLUTO	PERCENTUAL
--------------------------------	----------------	------------

<sup>116</sup> A fonte não informa o período correspondente ao prejuízo apontado.

<sup>117</sup> Betim, PTB, Tersópolis, Beatriz, Bernardo Monteiro, Eldorado, Vila Oeste, Calafate, Lagoinha, Central (Belo Horizonte), Horto Florestal, Caetano Furquim e General Carneiro foram os locais em que aconteceram as entrevistas. Três estações municipais do trecho dos suburbanos Belo Horizonte-Rio Acima - Sabará, Raposos e Rio Acima. - foram excluídas da *Pesquisa Sócio-Econômica dos usuários dos Trens de Subúrbio da RMBH*. Uma vez que os comentários sobre a pesquisa não apresentam justificativa para tal exclusão, arrisca-se a opinião de que, incluídas tais estações, os resultados tenderiam a mostrarem-se ainda menos favoráveis às condições sócio-econômicas dos usuários, dada a baixa oferta de empregos e dos baixos índices de renda média nos referidos municípios, em comparação às outras cidades consideradas: Belo Horizonte, Contagem e Betim, as três maiores e mais ricas da RMBH. No entanto, a pesquisa realizada com a finalidade de estudo para a definição da tarifa do trem metropolitano, cobrindo apenas o trecho dos suburbanos Belo Horizonte - Betim, apontou nível de renda inferior para os usuários (1,75 salários mínimos face aos 2,25 da pesquisa sócio-econômica). Na ausência de maiores informações sobre os procedimentos das duas pesquisas, realizadas no mesmo ano, pela mesma instituição, não há como apreciar os resultados distintos. Importa ressaltar a diferença constatada nas *Considerações iniciais sobre os resultados das pesquisas realizadas em BH - 1986* para os níveis de renda dos usuários de suburbanos e de ônibus.

Sexo	masculino	1683	67	
	feminino	847	33	
	total	2530	100	
Faixa etária	até 17 anos	237	10	
	de 18 a 24 anos	694	27	
	de 25 a 34 anos	729	29	
	de 35 a 44 anos	432	17	
	de 45 a 54 anos	288	11	
	mais de 55 anos	163	6	
	total	2543	100	
Grau de instrução	pré-alfabeto	242	10	
	1º grau completo	600	24	
	1º grau incompleto	1489	58	
	2º grau completo	118	5	
	2º grau incompleto	69	3	
	universitário completo	11	0	
	universitário incompleto	9	0	
	total	2538	100	
Vínculo empregatício	com carteira assinada	1520	60	
	sem carteira assinada	1028	40	
	total	2548	100	
Faixa de renda	sem rendimento	243	10	
	menor de Cz\$ 800,00	551	22	
	de Cz\$ 801,00 a Cz\$ 1200,00	1042	41	
	de Cz\$ 1201,00 a Cz\$ 1800,00	357	14	
	de Cz\$ 1801,00 a Cz\$ 3000,00	237	9	
	de Cz\$ 3001,00 a Cz\$ 4200,00	65	3	
	de Cz\$ 4201,00 a Cz\$ 5400,00	12	1	
	de Cz\$5401,00 a Cz\$ 6000,00	8	0	
	de Cz\$ 6001,00 a Cz\$ 7200,00	6	0	
	de Cz\$ 7201,00 a Cz\$ 9000,00	6	0	
	mais de Cz\$ 9001,00	2	0	
		total	2529	100

FONTE: Elaborada pela autora com base em CBTU-STU/BH. *Pesquisa Sócio-Econômica do Trem de Subúrbio da RMBH. Listagens Computador. Nº 20,17,18,15,16,14.* Belo Horizonte, 13 out. 1986.

NOTA: Os resultados da pesquisa, originalmente apresentados sob a forma de tabelas específicas para cada característica sócio-econômica indicavam os dados colhidos em cada estação/parada, separadamente. A tabela acima sintetizou-os de forma a priorizar os correspondentes percentuais.

Os suburbanos da SR-2, atendendo regiões distintas, com oferta de diferentes horários, tinham seus usuários cativos e típicos, a ponto de ser possível uma caracterização dos trens semelhante à tecida pelo engenheiro entrevistado, referente aos trens de subúrbio que faziam o percurso Belo Horizonte-Santa Luzia, em período anterior ao da SR-2:

*“... curiosidade foi o trem de subúrbio que existiu para Santa Luzia: um trem precário, dois carros de passageiros, de madeira [...] puxados por uma diesel. Levou o nome de **Balaieiro** porque trazia as verdureiras de Santa Luzia, com os balaies de legumes colhidos nas hortas da região, que vinham vender em Belo Horizonte. Viviam disso... e ainda vivem; só que hoje vêm de ônibus. Aqui na Floresta, tem uma meia dúzia, remanescentes, que devem ter andado no balaieiro, pois são senhoras mais velhas que até hoje vendem legumes”* (GUIMARÃES. 19 mar. 2002)<sup>118</sup>.

<sup>118</sup> Essas verdureiras fazem ponto na esquina das ruas Jacuí e Salinas. Conversas informais com estas senhoras confirmaram a declaração do entrevistado, pois são todas oriundas de Santa Luzia e as mais idosas viajaram no Balaieiro. Segundo conversa informal com o ferroviário Elpídio Mariano, chefe de trem aposentado que trabalhou durante anos neste trem, ele prosseguia até Sete Lagoas e era um trem misto.

À parte as diferenças características dos usuários dos distintos sistemas de suburbanos da SR-2 - particularmente tratadas no sétimo capítulo - recorre-se às pontuais referências, em seguida apresentadas, que de maneira geral definem o perfil dos usuários dos suburbanos, corroborando as conclusões da referida pesquisa sócio-econômica. Atenta-se para a valorização, nas citações, da participação de trabalhadores informais no universo dos usuários, contrariando os dados levantados pela pesquisa que indicam a supremacia de trabalhadores com carteira assinada. Uma vez que a pesquisa foi realizada em 1986, justificar o destaque para os trabalhadores informais implica na consideração do crescimento da informalidade no mundo do trabalho evidenciado na década de 1990 e na posterior criação e difusão do vale-transporte para os deslocamentos unicamente rodoviários.

*“ ... Marmita na sacola, um agasalho de lã para se proteger do frio, Josés, Pedros, Carlos, Marias, pessoas humildes e anônimas caminham rumo a estação ferroviária... ”.* (DINIZ, Elizabeth. 4h da manhã, Zé Marmita pega o trem. *Estado de Minas*. Belo Horizonte: 10 abr. 1994. p. 38).

*“... o ambiente dentro do subúrbio é muito bom. São trabalhadores, estudantes e diaristas que fazem a opção por um transporte mais barato. Discussões e brigas são raríssimas e o clima fica mais festivo em algumas sextas-feiras, quando embarcam alguns passageiros meio embriagados”* (CASTRO, Juarez Adélcio de. Agente de trem. In: DINIZ, Elizabeth. 4h da manhã, Zé Marmita pega o trem. *Estado de Minas*. Belo Horizonte: 10 abr. 1994. p. 38).

*“ ... era o operariado, principalmente da construção civil, acredito. Depois, com as crises de petróleo a vida foi ficando mais difícil... dinheiro curto, tudo subindo, começou a inflação... O operário, às vezes, não tinha dinheiro para ir e voltar todo dia; costumava dormir na obra durante a semana e ir para casa só no fim de semana. Tanto que no início da semana - segunda-feira cedo, de madrugada - e sábado, à tarde, quando eles voltavam, havia um movimento muito grande... o povo todo comprimido dentro dos carros.”* (GUIMARÃES. 19 mar. 2002).

*“...trabalhador da economia informal - camelô, lavador de carro -, trabalhador da construção civil, pessoas que não tinham vale-transporte e as que viajavam por saudosismo...”* (FERREIRA. 20 mar. 2002).

*“ Eram pessoas simples que saíam da periferia e vinham à cidade para fazer compras - de mantimento, pequenas utilidades - trabalhadores, lavadeiras, as pessoas que não tinham*



*emprego fixo, não tinham vale-transporte. Usavam o trem porque era o transporte mais barato. Como uma lavadeira ia entrar dentro do ônibus com uma trouxa de roupa que excedia até o volume permitido? No subúrbio podia-se carregar fogão, bicicleta, armário, trouxa de roupa, porco, galinha... tudo se carregava dentro do trem. Embora alguma coisa não pudesse ser transportada, as pessoas faziam vista grossa. Havia uma certa tolerância para este tipo de transporte que facilitava para as pessoas de menor poder aquisitivo. Nos carros de aço não podia levar estas mercadorias, mas havia uma certa tolerância. Mais no final, levavam muito.” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

A pesquisa sócio-econômica realizada em junho de 1986 também incluiu uma avaliação feita pelos usuários, dos serviços dos suburbanos (TABELA 2) e das estações (TABELA 3) que os atendiam.

TABELA 2

Avaliação das condições dos serviços dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 na RMBH, em junho de 1986

CLASSIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS	SERVIÇOS	VALOR ABSOLUTO	PERCENTUAL
Frequência	muito bom	118	4
	bom	865	35
	regular	682	26
	ruim	517	20
	péssimo	396	15
	total	2578	100
Rapidez	muito bom	104	4
	bom	1007	39
	regular	822	32
	ruim	426	17
	péssimo	208	8
	total	2567	100
Segurança	muito bom	83	3
	bom	756	30
	regular	559	22
	ruim	519	20
	péssimo	645	25
	total	2562	100
Conforto	muito bom	51	2
	bom	516	20
	regular	590	23
	ruim	537	21
	péssimo	867	34
	total	2561	100
Limpeza	muito bom	56	2
	bom	640	25
	regular	659	26
	ruim	414	16
	péssimo	793	31
	total	2562	100

FONTE: Elaborada pela autora com base em CBTU-STU/BH. *Pesquisa Sócio-Econômica do Trem de Subúrbio da RMBH. Listagem Computador. n° 3.* Belo Horizonte, 26 set. 1986.

NOTA: Os resultados da pesquisa, originalmente apresentados sob a forma de tabelas específicas para cada critério (frequência, rapidez, segurança, conforto e limpeza) indicavam, separadamente, os dados colhidos em cada estação/parada. A tabela acima sintetizou-os numa avaliação que prioriza apenas a classificação geral dos serviços dos suburbanos.

TABELA 3

Avaliação das condições dos serviços das estações compreendidas nos trechos de percurso dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 na RMBH, em junho de 1986

CLASSIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS	SERVIÇOS	VALOR ABSOLUTO	PERCENTUAL
Conforto	muito bom	11	4
	bom	866	34
	regular	615	24
	ruim	484	19
	péssimo	501	19
	total	2577	100
Atendimento dos funcionários	muito bom	238	9
	bom	1286	51
	regular	412	16
	ruim	285	11
	péssimo	336	13
	total	2557	100
Limpeza	muito bom	155	6
	bom	1066	41
	regular	611	24
	ruim	329	13
	péssimo	398	16
	total	2559	100
Policimento	muito bom	187	7
	bom	1060	42
	regular	454	18
	ruim	369	14
	péssimo	484	19
	total	2554	100
Informações	muito bom	216	8
	bom	1123	44
	regular	447	18
	ruim	357	14
	péssimo	404	16
	total	2547	100
Venda de bilhetes	muito bom	266	11
	bom	1325	52
	regular	443	18
	ruim	226	9
	péssimo	252	10
	total	2512	100

FONTE: Elaborada pela autora com base em CBTU-STU/BH. *Pesquisa Sócio-Econômica do Trem de Subúrbio da RMBH. Listagem Computador. n.º 4*. Belo Horizonte, 1986.

NOTA: Os resultados da pesquisa, originalmente apresentados sob a forma de tabelas específicas para cada critério (conforto, atendimento dos funcionários, limpeza, policiamento, informações e venda de bilhetes) indicavam, separadamente, os dados colhidos em cada estação/parada. A tabela acima sintetizou-os numa avaliação que prioriza apenas a classificação geral dos referidos serviços.

Conforme se depreende da análise destes dados, a unanimidade encontrada na classificação dos serviços dos trens de subúrbio foi a sua desqualificação como “muito bons”. A rapidez foi seu atributo mais valorizado, ao passo que segurança, limpeza e conforto, os aspectos apontados como mais deficientes. No tocante aos serviços das estações, os resultados mostram-se mais satisfatórios, com destaque para a venda de bilhetes e o atendimento dos funcionários que apresentaram índices superiores aos demais. A apreciação mais negativa dos serviços destes equipamentos ferroviários recaiu nas condições de conforto oferecidas aos usuários, confirmando a constatação da RFFSA de que “Com exceção da estação de Belo Horizonte e de duas outras recentemente construídas - Sabará e General Carneiro - todas as demais não apresentam condições mínimas de conforto para atender aos usuários.” (RFFSA. B.

*Horizonte - Plano de implantação do trem metropolitano. Edição Preliminar. s/d. p. 8).*

Curiosamente, o item “venda de bilhetes” foi o que melhor juízo obteve dos usuários, dado que 63% dos entrevistados o consideraram “bom” ou “muito bom”; se incluídos os usuários que responderam “regular”, o percentual daqueles cujo conceito colocava tal serviço dentro dos níveis aceitáveis, passa a 81%. Tendo em vista que a evasão de receita era alta, pois muitos passageiros viajavam nos trens sem pagar a passagem, parece justificada a idéia da qualidade do serviço, tanto mais satisfatória, quanto menos eficiente.

Outro aspecto que mereceu atenção na pesquisa refere-se ao tempo de espera pelo suburbano, cujos resultados podem ser analisados através da TABELA 4:

TABELA 4

Tempo médio de espera nas estações/paradas dos subúrbios da RFFSA/SR-2 na RMBH, em junho de 1986

	VALOR ABSOLUTO	PERCENTUAL
até 3 minutos	43	2
de 3 a 5 minutos	126	5
de 6 a 8 minutos	27	1
de 9 a 10 minutos	312	12
de 11 a 15 minutos	414	16
de 16 a 20 minutos	311	12
de 21 a 30 minutos	521	20
de 31 a 40 minutos	220	8
mais de 41 minutos	639	24
total	2613	100

FONTE: Elaborada pela autora com base em CBTU-STU/BH. *Pesquisa Sócio-Econômica do Trem de Subúrbio da RMBH. Listagem Computador n° 2. Belo Horizonte: 30 set. 1986.*

NOTA: A tabela original apresenta os dados colhidos em cada estação/parada, mas optou-se por sintetizar os resultados, dando ênfase aos percentuais indicativos do tempo esperado pelo usuário.

Os pareceres dos usuários quanto ao tempo médio de espera nas estações/paradas foram diversificados, pois 40% alegaram permanecer entre 9 a 20 minutos à espera dos trens de subúrbio, 20% entre 21 a 30 minutos e 24% acima de 40 minutos. Infere-se que, se a rapidez foi o aspecto mais valorizado dos serviços de trens de subúrbio, o tempo de espera tendia a anular a vantagem do tempo de percurso.

A íntima relação entre o tempo médio de espera nas estações e o valor da passagem, pode ser percebida pela TABELA 5 que sonda a opinião sobre a tarifa sob dois aspectos: primeiramente, quanto à disposição do usuário de pagar mais pelos serviços dos suburbanos, comparando-os aos serviços oferecidos pelo trem metropolitano e pelos ônibus; em seguida, indaga sobre o valor a que estariam dispostos a pagar no caso do tempo de espera ser reduzido à metade.

TABELA 5

Estimativa de preços de passagens dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2, na RMBH, feita pelos usuários em junho de 1986.

SITUAÇÃO	ESTIMATIVA DE PREÇO	VALOR ABSOLUTO	PERCENTUAL
Comparação dos serviços de trens de subúrbio com os oferecidos pelo trem metropolitano e pelos ônibus	Cz\$ 0,50	179	7
	Cz\$ 0,60	1713	67
	Cz\$ 0,70	72	3
	Cz\$ 0,80	41	2
	Cz\$ 0,90	38	2
	Cz\$ 1,00	332	13
	Cz\$ 1,10	24	0
	Cz\$ 1,20	51	2
	mais de Cz\$ 1,20	106	4
	total	2556	100
Redução do tempo médio de espera nas estações à metade	Cz\$ 0,60	391	15
	Cz\$ 0,70	71	3
	Cz\$ 0,80	97	4
	Cz\$ 1,00	710	28
	Cz\$ 1,20	418	16
	Cz\$ 1,40	180	7
	Cz\$ 1,60	102	4
	Cz\$ 1,80	36	1
	Cz\$ 2,00	558	22
	total	2563	100

FONTE: Elaborada pela autora com base em CBTU-STU/BH. *Pesquisa Sócio-Econômica do Trem de Subúrbio da RMBH Listagem Computador. n° 6* (30 set. 1986) e *7* (1 out. 1986). Belo Horizonte.

**NOTA:** Conforme tabelas anteriores, originalmente, os dados apresentavam-se discriminados por estações/paradas. A forma sintética adotada privilegia apenas a percepção dos percentuais das respostas.

Valor da passagem dos suburbanos em junho de 1989: Cz\$ 0,60, tarifa única. (CBTU. *Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Comentários sobre a Pesquisa Sócio-Econômica dos Usuários realizada em junho de 1986*. p.

Corroborando as colocações acerca da primazia do elemento *tempo* como motivação para o uso dos trens suburbanos, a TABELA 5 confirma que, no caso da redução do tempo de espera nas estações à metade, 85% dos usuários estariam dispostos a pagar mais do que o preço então cobrado, de Cz\$ 0,60; destes, 28% admitiram que pagariam Cz\$ 1,00, 16% Cz\$ 1,20 e 22% até Cz\$ 2,00. A outra abordagem - cujo pressuposto não era uma situação hipotética, mas a constatação das diferenças reais dos sistemas de transporte coletivo ofertados à população - resultou na discordância da maioria dos usuários (67%) em pagar mais pelos serviços dos subúrbios.

Uma vez que a pesquisa também constatou que a grande maioria dos usuários, em seus deslocamentos quotidianos, faziam uso de apenas um meio de transporte, o trem de subúrbio (TAB. 6) e sendo a circulação regular dos suburbanos subordinada a uma tabela, portanto com horários definidos, se havia variações no tempo de espera nas estações, estas devem-se, principalmente, ao fato dos trens atrasarem.

TABELA 6

Meios de transporte utilizados pelos usuários de trens de subúrbio para os deslocamentos até as estações e paradas de origem e após as estações e paradas de destino, em junho de 1986.

	MEIO DE TRANSPORTE	VALOR ABSOLUTO	PERCENTUAL
Até a estação/parada de origem	A pé	2131	84
	Trem	51	2
	Ônibus	305	13
	Carro Particular	24	1
	Trem metropolitano	? 2	0
	Bicicleta	1	0
	Táxi	2	0
	Outros	6	0
	<b>Total</b>	<b>2522</b>	<b>100</b>
Após a estação/parada de destino	A pé	2299	91
	Trem	11	? 1
	Ônibus/integração	86	? 3
	Ônibus	133	5
	Carro particular	5	0
	Bicicleta	1	0
	<b>Total</b>	<b>2535</b>	<b>100</b>

FONTE: Elaborada pela autora com base em CBTU/STU/BH. *Pesquisa Sócio-Econômica do Trem de Subúrbio da RMBH. Listagem Computador. n° 10,13.* Belo Horizonte, 8 out. 1986.

NOTA: Não houve ocorrência para os demais tipos de condução - metrô, táxi, outros, também incluídos na pesquisa - para os deslocamentos após as estações/paradas de destino. As interrogações apresentadas integravam os originais. Os dados foram sintetizados, uma vez que as tabelas originais os pormenorizavam para cada estação/parada.

Algumas possíveis causas para os dilatados tempos de espera encontram explicações nos problemas, já abordados, com os quais convivia a Superintendência Regional de Belo Horizonte. Linhas singelas, necessidade de harmonização com os distintos tráfegos de trens cargueiros e de passageiros de longo percurso - estes, prioritários na circulação - dificuldades de manutenção do material rodante, de tração e da via permanente, congestionamento de tráfego, quadro de pessoal ineficiente ou insuficiente foram recorrentemente apontados como justificativas para os atrasos dos subúrbios.

A subentendida avaliação comparativa feita pelos usuários das condições dos serviços dos sistemas de transporte coletivo - trens suburbanos, metrô de superfície e ônibus - aponta a razão fundamental da escolha dos subúrbios para a satisfação de suas necessidades quotidianas de deslocamento: o preço mais acessível. Dado o baixo nível médio de renda dos usuários, a disposição de pagar mais caro em troca da redução do tempo gasto com os deslocamentos justifica-se pela idéia corrente de que *tempo é dinheiro*. Referendada pelos princípios e pela prática capitalista, pelos fundamentos filosóficos e religiosos a orientarem condutas laboriosas e a condenarem posturas ociosas (WEBER, 1996) e até mesmo pelo senso comum, esta máxima popular justifica, suficientemente, a motivação do usuário para desembolsar uma quantia maior diante da expectativa de contar com mais tempo para si, a ser poupado ou gasto segundo sua conveniência. Para o usuário dos trens de subúrbio, de baixa renda, que acordava às quatro horas da manhã, caminhava até a estação e via-se obrigado a aguardar meia hora ou mais pelo trem que atrasava, alguns minutos a mais de sono na cama poderiam não ter preço. No percurso de volta para casa, após um dia de trabalho, a pontualidade do subúrbio poderia significar a oportunidade de realizar tarefas há muito adiadas pela indisponibilidade de tempo, ou mesmo algum rendimento adicional proveniente de um “bico”. E, no caso do passageiro não empregar com fins econômicos o tempo poupado à espera do trem, ganhos de natureza imaterial poderiam ser obtidos em momentos extras de lazer ou de convivência familiar e social.

Indubitavelmente, para o usuário, dadas as circunstâncias em que se davam os serviços, o maior atrativo dos subúrbios era o preço de sua passagem. “... *Era o preço mais barato que havia para qualquer forma de transporte [...] Era mais barato, mais rápido, mais cômodo porque ele deixava as pessoas na Praça da Estação...*” (FERREIRA. 13 mar. 2002).

“ *O trem é a mãe do povo*” (SOUZA, Maria da Conceição de. In: FIM do trem suburbano penaliza operários. *Hoje em Dia*. Belo Horizonte, 2 set. 1996, p. 2). Face às carências do público-alvo da política de transportes de subúrbios da SR-2 na RMBH, a declaração da doméstica usuária do subúrbio Belo Horizonte - Rio Acima, na ocasião da supressão definitiva dos serviços dos suburbanos em decorrência do arrendamento da Regional, dá a dimensão do sentimento dos passageiros,

economicamente órfãos, quando deixaram de contar com o amparo do trem suburbano para assegurar-lhes os indispensáveis meios de sobrevivência.

## 6.4 Trens de subúrbio x Trem Metropolitano

Desde a década de 1960 o metrô era apontado como a melhor opção de transporte coletivo para a capital mineira que, despontando como metrópole regional, aspirava por sua posição de destaque no cenário nacional. A construção do metrô subterrâneo de São Paulo e a retirada dos trólebus do centro de Belo Horizonte foram estímulos determinantes para a elaboração do primeiro projeto de metrô para Belo Horizonte, de tipo subterrâneo, desenvolvido pela Prefeitura do município nesta década.

Ao final dos anos 60, o crescimento urbano de Belo Horizonte mostrara-se expressivo em cinco direções: leste - General Carneiro; nordeste - Santa Luzia; norte - Venda Nova; noroeste - Ressaca; oeste - Contagem e Betim. Esta última região, em decorrência da expansão da Cidade Industrial em Contagem, foi privilegiada pelo projeto que destinava-lhe o primeiro trecho a ser construído. A proposta compreendia o trecho entre Gameleira e Horto Florestal, de cerca de 8,4km, parcialmente coberto pelos suburbanos de Betim e de Rio Acima, e integralmente atendido pelos subúrbios do sistema Horto Florestal - Barreiro. Inicialmente, duas alternativas de trajeto foram consideradas: a utilização da faixa da EFCB ou a manutenção do leito da ferrovia de Horto Florestal a Belo Horizonte, daí seguindo a Avenida Amazonas. A escolha pela diretriz das linhas já existentes prevaleceu na definição do projeto (FIGURA 49). Apesar da proposta incluir a integração do metrô com o transporte coletivo por ônibus e da constatação da inadequação do sistema rodoviário urbano e sua provável e breve saturação<sup>119</sup>, aspectos de natureza econômica e política resultaram no abandono do projeto do metrô subterrâneo e na concentração de recursos para novos investimentos na estrutura viária da cidade, favorecendo a instalação de novas áreas residenciais e priorizando o transporte coletivo por ônibus (FJP, 1996; 223).

---

<sup>119</sup> À época, Belo Horizonte contava somente com duas avenidas de caráter radial: Antônio Carlos e Amazonas.

FIGURA 49 - Projeto do metrô subterrâneo de Belo Horizonte proposto pelo Prefeito Souza Lima.

FONTE: Cartão de Visita do Prefeito de Belo Horizonte, Souza Lima (In: FJP, 1996, 225)

NOTA: O projeto previa o rebaixamento do leito do Ribeirão Arrudas, o mergulho das linhas da Central e da Centro-Oeste num trecho de 7km e 1,4km de túnel, da estação de Belo Horizonte à do Horto, em sentido ascendente. Previa-se toda a linha do metrô subterrânea, sobre a qual seriam construídas vias rodoviárias de trânsito rápido (Cartão de Visita do Prefeito de Belo Horizonte, Souza Lima. In: FJP, 1996, 225)

No entanto, na década seguinte, a idéia de um transporte de massa sob trilhos seria retomada, não mais numa perspectiva de planejamento local, mas de âmbito metropolitano. O projeto do atual trem metropolitano de Belo Horizonte teve sua origem nas diretrizes do Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social - PDIES, de 1975, elaborado a partir dos estudos realizados pelo PLAMBEL, na primeira metade da década de 1970. O PDIES definia direções para planejamentos voltados para a promoção de um modelo alternativo de organização territorial da aglomeração metropolitana de Belo Horizonte. À época, identificou-se a tendência espontânea da organização espacial da metrópole que apontava para uma inevitável saturação do centro da capital que, contínua e crescentemente, concentrava diversos fluxos e atividades de caráter metropolitano. Para evitar comprometimentos na



qualidade de vida da população e viabilizar políticas públicas eficientes e eficazes, dados os altos custos sociais acarretados pelo modelo concentrador, o PDIES propunha a criação de novo centro metropolitano, em Betim, dotado de equipamentos e serviços, que promoveria a divisão da oferta de empregos secundários e do terceiro setor, desafogando o centro de Belo Horizonte<sup>120</sup>.

A ligação entre os dois centros metropolitanos exigia uma estrutura viária eficiente que, além de permitir deslocamentos com rapidez e segurança, fomentasse a ocupação residencial entre os dois centros. A partir de tais diretrizes, o PLAMBEL desenvolveu, em 1974, o Modelo Metropolitano para o Transporte Integrado - MOMTI, cujas políticas, divididas em três etapas, contemplavam os modos de transporte rodoviário e ferroviário da RMBH. A curto prazo, os canais de circulação rodoviários que convergiam para o centro da capital sofreriam intervenções de natureza corretiva, com alterações na sinalização e a promoção da reestruturação do transporte coletivo por ônibus.<sup>121</sup> A médio prazo, implantar-se-ia um Sistema de Transporte de Massa de Capacidade Intermediária, concebido como marco de transição para o novo modelo de crescimento metropolitano proposto. A base da infra-estrutura desse sistema rodoviário eram as pistas exclusivas para a circulação de ônibus, com destaque para as da Via Urbana Leste-Oeste - Via Expressa - entre Belo Horizonte e Contagem, ligação viária parcial entre os dois centros metropolitanos previstos.

Finalmente, a longo prazo, seria atacado o sistema ferroviário dada a sua relevância para o planejamento do transporte de massa na Grande BH, pois além de ser o modo de maior capacidade, dos quatorze municípios que integravam a região metropolitana, apenas Ribeirão das Neves, Lagoa Santa e Nova Lima não eram servidos pela ferrovia. Planejou-se a implantação de um Sistema de Transporte de Massa de Alta Capacidade que, gradativamente, substituiria o Sistema de Capacidade Intermediária, ou seja, a modernização do trens de subúrbio haveria de restringir a circulação dos ônibus, que passariam a cumprir a função de alimentador do transporte sobre trilhos.

---

<sup>120</sup> Além dos dois Centros Metropolitanos, o modelo de organização territorial do PDIES propunha dez Centros zonais, menores: Venda Nova, Vila São Paulo, Contagem, Barreiro, Nova Lima, Sabará, Caeté, Santa Luzia, Vespasiano e Pedro Leopoldo

As propostas para a implantação do moderno sistema de transporte ferroviário de massa na RMBH surgiram, portanto, com vistas ao processo de redistribuição das atividades secundárias para evitar a sobrecarga do centro de Belo Horizonte; caberia à ferrovia papel definitivo na consolidação do segundo centro metropolitano, em Betim.

A decisão de adotar o sistema ferroviário de transporte de massa, em 1979, levou à formação de um grupo de trabalho coordenado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT<sup>122</sup>, subordinada ao Ministério dos Transportes, que em junho de 1980 apresentou o estudo de concepção do moderno trem de subúrbio da RMBH. Como transporte sobre trilhos de trânsito rápido, o moderno subúrbio requeria via permanente independente de outro tráfego (vias privativas, sem acesso pelo público e sem cruzamento em nível); a associação desta premissa às demais características do projeto - densa frequência de trens, elevadas velocidade comercial e capacidade de transporte, eletrificação, integração tarifária, operacional, física e econômico-financeira com o sistema de transporte coletivo rodoviário - levaria à redefinição de seu conceito e à sua conseqüente classificação como metrô de superfície.

As necessidades de transporte geradas pela intensificação da aglomeração metropolitana esbarraram na pequena participação da ferrovia no transporte coletivo da Grande BH. Em 1979, os suburbanos da RFFSA/SR-2, transportando uma média diária de 20 mil passageiros (RFFSA. *B. Horizonte. Plano de implantação do trem metropolitano. Edição Preliminar.* p. 14) - com total ausência de integração com outras modalidades de transportes e colhendo os frutos iniciais das melhorias de seu sistema operacional decorrentes da adoção dos carros de aço carbono nas linhas de bitola métrica - eram responsáveis por apenas 1% das viagens metropolitanas (GEIPOT. *Estudo do Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte.* Vol. 7, p. ). Contudo, a supremacia dos suburbanos no tocante à sua utilização pelas classes populares da RMBH foi considerada pelo estudo do GEIPOT que apontou que “*provavelmente o único fator que influi na captação dessa reduzida demanda é a tarifa ferroviária (única e atualmente de Cr\$ 4,00), consideravelmente menor que a*

---

<sup>121</sup> Tais medidas integravam a estratégia de implantação do Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito - PACOTT.

*tarifa dos ônibus de percursos semelhantes.*” (1980, 17). O estudo indicava também que, à época, a tarifa dos ônibus variava de Cr\$ 4,00 a Cr\$ 15,00, no perímetro da capital, alcançando até Cr\$ 25,00 nas linhas intermunicipais que competiam com os suburbanos. (1980, 20).

A implantação do moderno transporte de massa sob trilhos preservou integralmente a diretriz das linhas e as ligações ferroviárias existentes, reduzindo os custos com desapropriações e solucionando o problema do tráfego de cargas que passou a contar com linhas exclusivas. As obras tiveram início em 1981, sob a responsabilidade da RFFSA, através de sua Divisão Especial do Metropolitano - DEMETRÔ, um consórcio que contava com a participação acionária da EBTU. Com a criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, em 1984, sua Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte - STU/BH assumiu as funções do DEMETRÔ.

O projeto original do metropolitano, de Betim a Matadouro, com um ramal para Barreiro (FIG. 50), abrangia todo o percurso dos sistemas de subúrbio para Betim e para o Barreiro e até o Horto Florestal, cobria parte do trajeto dos suburbanos para Rio Acima (FIG. 51). A limitação de recursos para as obras totais do metropolitano e a posterior constatação de que o crescimento demográfico da Grande BH acentuara-se na região ao norte da capital mineira - Venda Nova e Ribeirão das Neves - e não na direção oeste - Contagem e Betim - foram as razões alegadas para a determinação e o ordenamento dos trechos a serem colocados em operação, segundo a prioridade: de Eldorado a Lagoinha, de Lagoinha a Central, de Central a Matadouro, de Calafate a Barreiro e de Eldorado a Betim. A eleição dos trechos prioritários, em conformidade com a demanda crescente em direção ao norte da capital, motivou a posterior extensão do projeto até a região de Venda Nova, em Belo Horizonte e adiou, por prazo indefinido, a extensão do metrô de superfície até Betim.

---

<sup>122</sup> Sob supervisão do GEIPOT, a ENGEVIX - Estudos e Projetos de Engenharia S/A desenvolveu o projeto do trem de subúrbio da RMBH.

FIGURA 50 - Projeto original do metrô de superfície da RMBH.

FONTE: RFFSA. Diretora de Transporte Metropolitano. *Belo Horizonte: Plano de Implantação do Trem Metropolitano*. Ed. Preliminar. 1980.

NOTA: NA LEGENDA, *TRENSURB* corresponde ao trem metropolitano, então concebido como um moderno *trem de subúrbio*.

Extintos os subúrbios exclusivos para os operários da Fábrica de Motores do Brasil - FMB, em 1979, os suburbanos operados pela RFFSA/SR-2, na Grande BH, dividiam-se em três sistemas: Barreiro, Betim e Rio Acima. A implantação do trem metropolitano substituiu, gradativa e parcialmente, os dois primeiros. Em 1985, com apenas dois trens-unidades elétricos, o metrô iniciava suas viagens experimentais entre Lagoinha e Carlos Prates, visando ao treinamento do pessoal de operação, à avaliação do sistema e ao esclarecimento dos usuários. Em agosto do ano seguinte, o metropolitano entrou em operação comercial remunerada em todo o primeiro trecho, entre Lagoinha e Eldorado, inaugurando o segundo trecho, até Central, em abril de 1987. A intenção de promover a integração do subúrbio de Betim com o metrô de superfície em Eldorado foi abandonada, tendo a circulação dos suburbanos deste sistema sido definitivamente suspensa no dia primeiro de abril de 1987. Dois anos depois, o sistema de suburbanos do Barreiro também foi suspenso, permanecendo em operação apenas o de Rio Acima que, até a sua supressão, em 1996, funcionou de forma desconectada com o metropolitano.

FIGURA 51 - Sistema Ferroviário da RMBH

FONTE: RFFSA. *Ferrovias: Superintendências Regionais, Regiões Metropolitanas, Linhas do Metrô, Estranhas à RFFSA*. 1980, p. 26.

NOTA: Confrontar área de cobertura dos suburbanos à área contemplada pelo projeto original do metrô de superfície (FIG. 50).

Indubitavelmente, com a implantação do metrô promoveu-se a modernização do transporte de massa sob trilhos na Grande BH, oferecendo-se à população o meio de transporte ótimo para suas necessidades de deslocamento que, devidamente conduzido, há de evitar ou retardar problemas que comprometam a qualidade de vida urbana. Todavia, a lentidão das obras do metrô, a timidez de seu trajeto<sup>123</sup> e a restrita integração modal promovida evidenciam as restrições impostas por este aperfeiçoado subúrbio da pós-modernidade: circulando estritamente no perímetro urbano de Belo Horizonte - apenas tocando em Contagem, na estação de cabeceira de Eldorado - o metropolitano se impregna da tendência excludente que caracteriza os tempos atuais, uma vez que priva de seus serviços os enormes contingentes populacionais dos municípios da RMBH, antes servidos pelos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2. Resulta mais honesto qualificá-lo como metrô de superfície, uma vez que para que de fato alcance o *status* de trem metropolitano, sua expansão e a superação dos sucessivos limites municipais tornam-se imperativos. Efetivamente, de âmbito metropolitano eram os trens de subúrbio da RFFSA/SR-2; o metrô de superfície ainda é urbano. E o alargamento de sua abrangência implicará, obrigatoriamente, na

adequada condução e continuidade de políticas públicas de transportes urbanos - de âmbito nacional e metropolitano, na correlata preservação das fontes de recursos para efetivá-las, e em dilatados prazos a serem regiadamente ponderados e cumpridos.

O acanhamento da área coberta pelo metrô de superfície fundamenta as observações do ferroviário que compara-o aos extintos suburbanos. Suas palavras também apontam a impessoalidade e o distanciamento - típicos do comportamento social nas grandes cidades - que se incorporaram ao cotidiano do metropolitano, em oposição às práticas de sociabilidade que caracterizavam o dia-a-dia nos subúrbios, aproximando usuários entre si e estes, aos integrantes das equipagens dos trens:

*“ ... O metrô é um trem muito elitizado; para você entrar no metrô de short, eu não sei nem se tem acesso, não estando devidamente trajado. No subúrbio não, você tinha total liberdade, ninguém estava olhando, entrava-se descalço. No metrô você vê as pessoas bem vestidas, limpinhas, O metrô atualmente anda é no centro da cidade, dentro da capital mineira. Muitas pessoas que utilizam o metrô, vão de carro até a estação, onde o deixam e vão até a firma. O subúrbio não, era um trem de todas as classes, mas predominantemente popular. No metrô você vê pessoas mais refinadas. Você não vê ninguém conversando alto no metrô. No subúrbio as pessoas conversavam, namoravam, batiam papo, jogavam. Era um trem para a classe mais humilde. Um relacionamento mais chegado. Você conhecia as pessoas, sabia seus nomes. Trabalhando como maquinista eu sabia: ‘Ah, aquela dona ainda não chegou... veja se ela está vindo... será que adoeceu? será que está de férias?’ No metrô, para começar, você nem vê o maquinista, parece que é um trenzinho a pilha.”*  
(FERREIRA. 13 mar. 2002).

## CAPÍTULO 7

### TRENS DE SUBÚRBIO DA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL BELO HORIZONTE DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

Cada sistema de suburbanos da SR-2 pode ser entendido como um sujeito coletivo. Um sujeito coletivo, muitas vezes referido como singular, todavia sem risco da perda

---

<sup>123</sup> Até a presente data, encontra-se em operação o trecho entre Eldorado e Primeiro de Maio. Em andamento, encontram-se as obras até Vilarinho, região de Venda Nova e de Calafate a Barreiro, trechos incluídos no perímetro urbano de Belo Horizonte.

simbólica da pluralidade. Coletivo porque historicamente composto por vários trens, cada qual com seu horário, com suas especificidades operacionais, com seus problemas, com sua equipagem de trens, com seus usuários cativos. Elementos, por conseguinte, formadores de uma memória própria e suficientes para dotá-los de identidade.

*“ Quando se fizer um estudo sobre a ‘identidade’ dos mais importantes trens brasileiros, há de se concluir que eles têm e a adquiriram de forma bastante diversificada, correspondente a valores históricos, condicionantes geográficos ou físicos, ‘tiradas’ peculiares do espírito folgazão e galhofeiro dos habitantes do país, notadamente cariocas e mineiros, ou raízes folclóricas, genuinamente populares, de autoria desconhecida [...] Por vezes, condições sócio-econômicas ou a predominância de passageiros determinam o nome, como é o caso do Trem dos Baianos...”* (TREM que se preza tem nome próprio. *Rede Notícias*. Rio de Janeiro: jun. 1978. Ano III, nº 32.)

Cada um dos quatro sistemas de suburbanos da RFFSA/SR-2, na RMBH, apresentou peculiaridades que o tornaram identificável como detentor de uma história própria e impregnada da ação inexorável e incessante do binômio tempo-espaço. Entretanto, todos compartilharam do fato de serem utilizados, prioritariamente, pelas classes populares, atraídas, principalmente, pelo baixo preço da tarifa. Sob tal aspecto, exceção parcial coube apenas ao único sistema criado durante a gestão da Superintendência Regional Belo Horizonte - o de trens exclusivos para operários da Fábrica de Motores do Brasil - FMB, em Betim.<sup>124</sup> Se era a empresa contratante dos serviços que arcava com os custos do transporte de seus funcionários, estes, operários, não se apartavam do perfil dos usuários dos suburbanos da SR-2.

*Grosso modo*, foram todos trens para operários: ferroviários das oficinas da RFFSA, que viajavam gratuitamente; do setor automobilístico, viajando em trens exclusivos ou não; da construção civil, que ajudaram a erguer os edifícios da metrópole - neles dormindo durante a semana para economizar o dinheiro da passagem; da Mannesmann que tinha uma parada próxima à sua fábrica, à qual emprestava seu nome; e de muitas outras empresas, de pequeno a grande porte. Também de operários de toda sorte de ofícios - lavadeiras, vigias, enfermeiros, etc. - e de menores, vendedores ambulantes, que neles labutavam. Trens para todas as pessoas que

<sup>124</sup> Os sistemas Belo Horizonte - Rio Acima e Horto Florestal - Barreiro foram herdados da EFCB, sendo o de Belo Horizonte - Betim, oriundo da RMV, que passou a integrar a RFFSA/VFCO.

buscavam as facilidades e as vantagens do comércio da capital e para os estudantes que deixavam sua cidade em busca de formação educacional. E para todos eles e outros tantos, aos domingos e feriados, para os momentos de lazer, enquanto lhes foi permitido. Trens para operários, todos, especializados na arte da sobrevivência.

A informalidade que alastrou-se pelo mundo do trabalho no final dos anos 80 e por toda a década de 90 - substituindo, em grande parte, o passageiro com carteira assinada pelo diarista e pelos mais diversos trabalhadores da economia informal, muitos já cativos dos subúrbios há tempos - inflamada pelos ânimos privatistas que assolaram o planeta na última década do milênio, contaminou os serviços dos subúrbios, rompendo muitos compromissos formais com padrões mínimos de qualidade (e de quantidade). Ao metrô de superfície, tipo ideal projetado pelos mais ambiciosos sonhos de sublimação dos suburbanos, coube papel decisivo no ocaso de parcela substancial destes trens, grafando com ferro as linhas de seu epitáfio: “Aqui jaz o sonho de integração, deixando saudades e exclusão”.

Finalmente, o arrendamento da RFFSA/SR-2 encarregou-se de assinar o óbito dos suburbanos e de demarcar os contornos da exclusão para seus antigos passageiros. O processo de privatização que teve como premissa a desvalorização da condição humana - ao preterir o passageiro em função da carga e ao privá-lo e a toda a sociedade dos devidos esclarecimentos anteriores e posteriores à supressão dos históricos serviços de transporte - deixam como saldo a inclusão de mais um serviço público - o de transporte de massa em nível metropolitano - no rol das carências e privações que reforçam o quadro de desigualdades sociais e regionais da Grande BH e do país.

## **7.1 Trens de subúrbio Horto Florestal - Barreiro**

O sistema de trens de subúrbio para o Barreiro foi o único operado pela RFFSA/SR-2, na Grande BH, que teve um caráter estritamente urbano, pois circulou somente dentro dos limites territoriais da capital mineira. Seu trajeto (FIG. 52) incluía trechos da linha



do Paraopeba (Barreiro a Belo Horizonte) e do antigo Ramal de Belo Horizonte (da estação central a Horto Florestal).<sup>125</sup> Com toda a sua linha de bitola larga, este sistema suburbano transcendia os limites sob jurisdição da Superintendência Belo Horizonte, que tinha sua estação terminal em Ferrugem; a estação de Barreiro pertencia à RFFSA/SR-3.

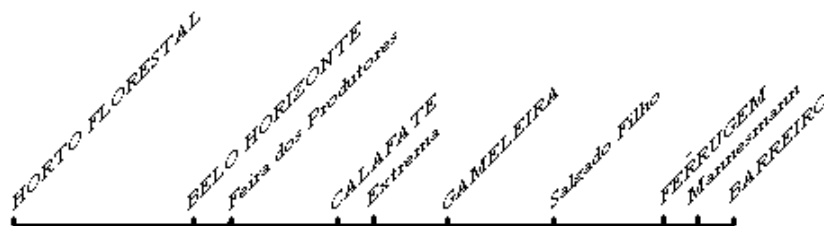


FIGURA 52 - Esquema do trajeto dos subúrbios Horto Florestal - Barreiro, da RFFSA/SR-2, em 1982.

FONTE: Elaborado pela autora com base em *Plano de Transporte - 1982*, p.239.

NOTA: O percurso total corresponde a aproximadamente 20km. Em maiúsculas, as estações; em minúsculas, as paradas.

A circulação destes suburbanos iniciou-se em 1957, na época da Central do Brasil (FJP, 1996; 184). Em 1959 principiaram as obras de eletrificação da linha com base em previsões tendenciosamente otimistas da Ferrovia que estimava, para 1966, uma considerável elevação da demanda - aproximadamente oitenta mil passageiros diários (FJP, 1996; 184)<sup>126</sup>.

O projeto inicial de eletrificação da Central era bastante arrojado, prevendo o isolamento da via por muros, a circulação de trens de alta velocidade e o posterior prolongamento da eletrificação até Santa Luzia, Sabará e Raposos. Suscitando polêmicas, o projeto foi bem recebido por organizações de bairro, mas rechaçado pelos defensores da retirada dos trilhos do centro da cidade e por grupos de comerciantes e de empresários de transporte coletivo rodoviário que temiam restrições aos seus lucros, respectivamente provocados pelo fechamento de ruas e pela concorrência (FJP, 1996; 184). Sobre o projeto de aperfeiçoamento do subúrbio do Barreiro e o Movimento para Retirada das Linhas do Centro de Belo Horizonte,

<sup>125</sup> Ao ser criado, incluiu também todo o sub-ramal do Ramal de Belo Horizonte, de Horto Florestal ao Bairro São Paulo.

<sup>126</sup> Em julho de 1960 a eletrificação do trecho entre Barreiro e Matadouro ainda não estava concluída (ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DA EFCB. *RAE*. Rio de Janeiro, jul. 1960, n° 23, p. 37, Ano II).

conhecido como MOREL, tece algumas considerações o ferroviário José Miguel Ferreira:

*“ O MOREL foi um movimento que teve mais para o lado do Calafate [...] Eles tinham a ilusão de que conseguiriam tirar as linhas, passando-as pela Pampulha. Mas o movimento não foi adiante. A linha do bonde atravessava a linha (da ferrovia) em direção à rua Itapecerica, atravessava a linha da Central do Brasil e a da Rede Mineira que passava na atual Nossa senhora de Fátima, antiga rua Mauá. Outro bonde descia na Tupinambás, em frente à Mesbla, atravessava a ponte ali [...] tinha muito acidente à época [...] Isso na década de 1960, não sei precisar o ano [...]*

*Eu sei que eles fizeram uma estrutura boa para a época, levantaram plataformas. Esse trem ia do Barreiro até o bairro São Paulo. Havia naquela época uma certa resistência das empresas de ônibus, das concessionárias de ônibus; parece-me que envolvido nisso estava a linha de Santa Teresa, a Viação Brasília, São Geraldo. Nessa época [...] eles começaram a colocar os postes e ampliar as plataformas no trecho Horto - General Carneiro, culminando com a demolição da estação de General Carneiro para fazer uma nova plataforma. Chegaram a fazer a plataforma, mas os trens não chegaram até lá; chegaram a fincar os postes, mas os trens elétricos não chegaram a circular no trecho Horto - General.” (FERREIRA. 25 abr. 2002).*

Parcialmente implantado o projeto, nestas linhas eletrificadas circularam trens de subúrbio bem menos pretensiosos do que os planejados, pois as características que lhes assegurariam o trânsito rápido - vias independentes, fechadas e sem passagens de nível - jamais foram atendidas.

Contrariando as previsões da Central do Brasil verificou-se, na segunda metade da década de 1960, queda de demanda nestes subúrbios atribuída ao incremento da concorrência com o transporte coletivo por ônibus; 1968 registrou uma média diária de embarque na estação de Barreiro, de apenas 400 passageiros. A redução da receita oriunda da venda de passagens determinou a substituição do sistema de tração elétrica - de manutenção mais cara - pelo sistema diesel-elétrico, sem que houvesse qualquer alteração nos carros de passageiros; também reduziu-se a oferta de horários, que de doze, baixou para oito. (FJP, 1996; 221). Outra restrição ao sistema foi a supressão do tráfego no sub-ramal de Horto Florestal a Matadouro,<sup>127</sup> ocorrida em 1969; a erradicação do trecho só seria feita em janeiro de 1994 (RFFSA/SR-2. *Relatório Anual de 1994*, p. 54).

<sup>127</sup> A publicação da Central do Brasil, *Nominata das Estações*, de 1954, já apresentava a parada Matadouro Modelo, no sub-ramal do Belo Horizonte. (1954: 13). No sub-ramal, entre Horto e Matadouro, no Bairro São Paulo, havia uma parada dos suburbanos no pé-de-estribo Boa Vista.

Esses trens de subúrbio, além de prestar serviços à população, foram criados com o intuito de oferecer transporte para os ferroviários que trabalhavam nas oficinas da RFFSA, localizadas em Horto Florestal, inauguradas à mesma época em que deu-se o início da operação dos suburbanos. Este pátio ferroviário,

*“... por sua localização privilegiada em relação às duas bitolas, se tornou praticamente o centro geográfico da EFCB e foi escolhido para ser a sede da grande oficina de Aarão Reis para manutenção dos carros e vagões e da oficina diesel, inaugurada oficialmente em 2 de fevereiro de 1957.” (BUZELIM & SETTI, 2001; 58).*

Os funcionários que trabalhavam nas oficinas do Horto Florestal, além do transporte gratuito nos subúrbios, contavam com a facilidade de ter um restaurante dentro do pátio ferroviário - aberto também à população - mantido pela Cooperativa de

Consumo dos Ferroviários do Ramal do Paraopeba Ltda.<sup>128</sup>

A RFFSA/SR-2 manteve em operação este sistema de suburbanos de 1976 a 1989<sup>129</sup>, fazendo circular dois trens em cada sentido. Da estação de Barreiro partiam dois subúrbios: um pela manhã com destino a Horto Florestal e outro à tarde, prosseguindo somente até a estação de Belo Horizonte. No sentido contrário, um suburbano deixava a estação de Belo Horizonte pela manhã indo até Barreiro e outro, partia do Horto à tarde, também com destino ao Barreiro. Pequenas alterações de horário foram feitas ao longo dos anos, mas a circulação dos trens sempre foi regida pelas necessidades das oficinas ferroviárias, havendo harmonia entre a hora de entrada e de saída dos funcionários, com os horários dos subúrbios. Foi a prioridade ao atendimento dos ferroviários que determinou a exclusiva operação destes trens em dias úteis.

---

<sup>128</sup> Fundada em fevereiro de 1960, em Brumadinho, Minas Gerais, onde mantinha sua sede social, a Cooperativa atuava em Brumadinho, Belo Vale, Belo Horizonte, Buenópolis, Corinto, Janaúba, Montes Claros, Sabará e Sete Lagoas, oferecendo facilidades de consumo aos ferroviários em depósitos, supermercados, armazéns e lojas. Em 1978, contava com 4865 associados. (RFFSA/SR-2. *Relatório*. Nº 002/IRF.2/79).

<sup>129</sup> O último Plano de Transportes da RFFSA/SR-2 que apresenta programação para o sistema de subúrbios do Barreiro foi o de 1989. Tal fonte, indicando a programação de trens, era elaborada previamente para o período de um ano; não sendo possível localizar outra documentação que atestasse

Tracionados por locomotivas diesel-elétricas até o início da década de 1970, quando adotaram a tração diesel-elétrica, os subúrbios do Barreiro da SR-2, sempre operaram com carros de aço carbono - de dois a quatro - adotados posteriormente pela SR-2 nos sistemas de subúrbio de bitola métrica da RMBH (Betim e Rio Acima).

*“ Os carros eram de aço carbono, bem feios, mas bastante confortáveis, com portas elétricas, três portas laterais. Eram idênticos aos carros do metrô, mas eram cinza. Quando extinguiram a tração elétrica e colocaram a diesel, da locomotiva ainda tinha o comando de porta que abria as portas dos carros. Os carros permaneceram os mesmos durante algum tempo; mais tarde, estavam velhos, ruins, não funcionavam as portas, vazavam água no tempo de chuva... Aí eles arrumaram uns carros do expresso, com bancos laterais compridos, de extremidade a extremidade e com saída somente em uma das extremidades. Isso foi no período da SR-2. Já quase no final da circulação do trem.”* (FERREIRA. 25 abr. 2002).

Foram os carros os responsáveis pelos apelidos dados ao subúrbio do Barreiro, tanto pelos ferroviários, quanto pela população:

*“Ele era muito feio, por isso tinha o apelido de Caturrão, de Péla-Saco; a população usava estes nomes. Interessante é que o Vera Cruz estacionava na estação de Belo Horizonte um pouco mais cedo para fazer conexão de tomada para o ar condicionado [...] e uma comissária de bordo perguntou ao maquinista se ele era o maquinista do D<sup>130</sup> e ele respondeu que era o maquinista do Péla-Saco; ela ficou olhando para ele... pessoal do Rio de Janeiro! [...] Caturrão era porque ele era muito feio; por causa dos carros, muito grandes, muito altos, eles chegaram a rodar muito tempo com a estrutura dos elétricos, apesar de não ter mais a rede elétrica. Tinha carro rodando até com pantógrafo, aquilo que fazia a ligação do carro com a fiação elétrica.”* (FERREIRA. 25 abr. 2002).

O percurso dos suburbanos atendia às estações de Barreiro, Ferrugem, Gameleira<sup>131</sup>, Calafate, Belo Horizonte e Horto Florestal. Na época da Central do Brasil, os subúrbios transitavam numa variante que ligava Ferrugem a Eldorado, alcançando a estação intermediária de Parque Industrial para atender aos operários das indústrias ali localizadas.

---

a supressão dos trens como fato consumado, portanto produzida *a posteriori*, adota-se a referência geral ao ano como limite terminal para a existência dos suburbanos.

<sup>130</sup> D era a letra integrante do prefixo do trem Vera Cruz, que designava sua categoria: trem direto.

<sup>131</sup> Segundo VASCONCELLOS, “*deu-lhe o nome uma vasta e secular gameleira ali encontrada ao tempo da construção da linha*” (1928; 202).

*“ O trem do Barreiro ia até a estação de Parque Industrial, naquelas indústrias; deixava ou pegava algum passageiro, retornava a Ferrugem e seguia viagem até Barreiro. De Barreiro a BH fazia o mesmo: em Ferrugem, recuava até Parque (Industrial). Mas isso no tempo ainda da Central do Brasil, antes da criação da SR-2 [...]”*

*No Ramal de Ferrugem tinha a Belgo - Mineira, a GE, a Magnesita e esse trecho faz a ligação entre Ferrugem, Parque e Eldorado; os trens da larga que vão buscar petróleo em Embiruçu, passam por ali.”* (FERREIRA. 25 abr. 2002).

A estação de Ferrugem, demolida para permitir a construção do Ramal do Barreiro, do metrô de superfície, desde os tempos da Central do Brasil, oferecia aos passageiros o conforto de uma plataforma coberta e a segurança de uma passagem subterrânea que lhes possibilitava a travessia do pátio da estação, livre dos perigos impostos pelo tráfego ferroviário (FIG. 53).<sup>132</sup>

FIGURA 53 - Passagem subterrânea para passageiros, localizada no pátio da estação de Ferrugem.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 9 dez. 2002.

NOTA: A estação foi demolida no primeiro trimestre de 2002.

Além das estações, os suburbanos paravam para embarque e desembarque de passageiros nos pés-de-estribo: Mannesmann, Salgado Filho, Extrema e Feira dos

---

<sup>132</sup> Sobre a estação de Ferrugem, ver FIGURA 47.

Produtores (Lagoinha).<sup>133</sup> Antes mesmo da gestão da SR-2, parcela significativa dos usuários destes suburbanos, que não eram ferroviários, era composta pelos numerosos funcionários da Mannesmann, que utilizavam a parada próxima à empresa, entre as estações do Barreiro e de Ferrugem (FIG. 54). Dada a proximidade da Mannesmann com a estação de cabeceira dos subúrbios, Barreiro, o *Livro de Reclamações* desta estação, ainda no período da Central da Brasil, registra queixa de um operário da siderúrgica quanto aos serviços ferroviários e também reclamação de um passageiro sobre um operário da Mannesmann que apedrejara uma composição suburbana<sup>134</sup>:

*“ Snr chefe da Estação de Barreiro*

*O abaixo assinado, casado, domiciliado na cidade de Sabará neste estado, operário da cia Siderurgica Mannesmam, vem solicitar de V. S., tomar as devidas providencias a respeito do que venho a expor: Um dos chefes de trem que achava-se lotado na linha de suburbum, entre Barreiro e Belo Horizonte, não cumprindo com determinações da E.F.C.B., deixou de destacar o cupom pela cobrança da passagem e entregar ao passageiro posterior na estação de Ferrugem é costume os passageiros descerem naquela estação, para tomar café; enquanto a composição vai a cidade Industrial; Quando da sua volta, retomamos o suburbio. O referido chefe de trem, veio novamente cobrando e ante a nossa, recusa-se pôs a dizer-nos impropérios, culminado com a agressão em minha pessoa. Na parada, em frente a Mannesmam, populares exaltados atiraram pedras em um dos carros.*

*Barreiro 13 de janeiro de 1958...”*

*“ Sr. Chefe da estação*

*Ao partir o trem ‘sub2’ da parada da ‘Mannesmann’ foi atirada uma pedra contra o carro de 2ª classe com grande perigo para os que nêle viajavam. Posteriormente, apurei tratar-se de [...] operário daquela Uzina Siderurgica, que momentos antes agredira o ajudante deste trem [...] Solicito vossas providencias junto a quem de direito, afim de coibir taes abusos, pois são tão frequentes que os passageiros dos trens ‘suburbios’ viajam em constante sobressalto. [...]*

*Barreiro, 13 de janeiro de 1958.”*

<sup>133</sup> Em período anterior ao da gestão da RFFSA/SR-2, dois pés-de-estribo serviam à população, entre Belo Horizonte e Horto Florestal: as paradas Moacir Miranda e Silviano Brandão. Esta última, inaugurada em 15 de maio de 1963, próxima ao término da Rua Pouso Alegre, devido à existência de uma sapataria no local, ganhara o apelido de “Butinada”.

<sup>134</sup> A transcrição das citações preservou a forma gramatical original.

FIGURA 54 - Parada da Mannesmann, no trecho de circulação dos suburbanos Horto Florestal - Barreiro.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 19 jan. 2001.

Durante boa parte da administração da SR-2, os suburbanos foram o meio de transporte do operariado da Mannesmann:

*“ À tarde, apesar da TRANSOTO, empresa de ônibus que fazia o transporte dos funcionários da Mannesmann - em uns ônibus pretos e amarelos - eles preferiam vir no trem, que era muito mais rápido do que os ônibus. Quem vinha para o centro da cidade, vinha de trem, não de ônibus. Lá, à tarde, enchia de gente; a plataforma estava repleta de funcionários da Mannesmann. Isso de 78 a 83.”* (FERREIRA. 25 abr. 2002).

Peculiaridade deste sistema de suburbanos era a condição técnica de sua via permanente, bastante superior às dos demais trechos de sistemas de subúrbio da SR-2. De Belo Horizonte a Ferrugem a linha era de bitola mista, seguindo até Barreiro, em bitola larga; as curvas apresentavam raios maiores e as rampas eram mais suaves<sup>135</sup>. Cobrindo uma extensão de aproximadamente 15,5km entre Barreiro e Belo Horizonte e 19,9km daquela estação até Horto Florestal, os suburbanos gastavam respectivamente, 30 e 45 minutos, fazendo uma velocidade média de 60km/h, superior às dos demais suburbanos da Grande BH.

Muitos problemas enfrentados pela SR-2 na região metropolitana de Belo Horizonte, agravavam-se naquele trecho devido à sua completa inserção no perímetro urbano da

capital. Lixo sobre a linha, prejudicando o tráfego e o sistema de drenagem da via, apedrejamento, falta de cercamento e invasão da faixa de domínio da ferrovia e presença de passagens de nível movimentadas foram obstáculos com os quais conviveram as atividades dos suburbanos do Barreiro e que refletiram na regularidade de seus serviços.

Problemas conjunturais como o das conseqüências de período de chuvas, também influenciaram os serviços deste sistema de subúrbios. Em janeiro de 1977, as fortes chuvas que caíram sobre todo o Estado causaram quedas de barreiras e fugas de aterros em linhas da SR-2; em Ferrugem, o tráfego ferroviário foi interrompido durante quarenta dias, devido à corrida de um aterro e aos danos que comprometeram a estrutura de uma ponte. A ação conjunta e ágil da SR-2 e da SR-3, mobilizando recursos e cerca de cem operários em regime de trabalho de 24 horas permitiu o restabelecimento da circulação dos trens suburbanos, de longo percurso e cargueiros na linha de bitola larga.

Durante sua administração, a RFFSA/SR-2 recebeu várias solicitações para extensão do trajeto dos subúrbios do Barreiro até Ibitaré e demais cidades ao longo da Linha do Paraopeba. Em 6 de outubro de 1976 a Superintendência recebeu um convite da Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembléia Legislativa de Minas Gerais para prestar esclarecimentos sobre questões de segurança nos trens Vera Cruz e sobre o cancelamento de parte dos horários de trens de transporte de massa entre Ibitaré e Belo Horizonte (RFFSA. 04057/SR-2/76). Do Vera Cruz se encarregou a RFFSA/SR-3 que controlava a linha de bitola larga de Barreiro ao Rio de Janeiro; prestando os devidos esclarecimentos, a SR-2 alegou que, pelo menos cinco anos antes de sua implantação, deixara de circular um suburbano de Barreiro a Brumadinho, que saía pela manhã e retornava à tarde. Considerado ocioso e anti-econômico, devido à preferência dos usuários pelo transporte rodoviário, o trem fora então suprimido, não cabendo qualquer cobrança no sentido de reativá-lo, vistos a antigüidade do ocorrido e o fato de que todos os recursos então disponíveis destinavam-se à melhoria dos sistemas suburbanos em operação, que já haviam demonstrado significativo aumento do passageiros, em relação ao ano anterior.

---

<sup>135</sup> Raios de curva mínimos de 200m e rampas máximas de 1,2% (RFFSA. *B. Horizonte - Plano de implantação do trem metropolitano*. Edição preliminar. [s.d.] p. 6)



Em fevereiro de 1981, um pedido da Comunidade São Francisco de Assis, de Belo Horizonte, para a criação de uma parada de trens de subúrbio entre os bairros Tirol e Lindéa levou a SR-2 a propor à SR-3 a circulação de um suburbano até Ibirité, pois a demanda de passageiros na região justificava tal iniciativa. Entretanto, estudos de ambas as Superintendências Regionais, para a extensão do tráfego dos suburbanos até Ibirité e Sarzedo, resultaram, em junho, no abandono da proposta. O reduzido número de carros de passageiros, a ausência de intervalos na programação dos trens e a esperada sobrecarga da Linha do Paraopeba com o início dos serviços da Ferrovia do Aço foram os argumentos que inviabilizaram a expansão dos serviços dos suburbanos do Barreiro, que teriam deixado sua condição de trens exclusivamente urbanos.

Em 1984, boatos de que os trens expressos que faziam o percurso de Belo Horizonte a Conselheiro Lafaiete seriam suprimidos levaram as comunidades dos municípios do Vale do Paraopeba - Mário Campos, Fecho do Funil, Souza Moschese, Brumadinho, Alberto Flores, Coronel Eurico, Moeda, Belo Vale, Jeceaba, Melo Franco, Sarzedo e outras - a se organizarem e a buscarem apoio político - na esfera federal<sup>136</sup> - para assegurar a permanência dos expressos. Os trens eram defendidos pela população que os tinha como meio de transporte para a capital e demais cidades situadas ao longo do percurso, facilitando-lhes as compras, o acesso ao trabalho e à educação, pois, apesar do trem ser da categoria expresso, a passagem era paga por seção, ou seja, de acordo com a distância percorrida. Simultaneamente à defesa da permanência dos expressos, pleitearam a extensão do trajeto do subúrbio do Barreiro, até Belo Vale ou Jeceaba. À época, a RFFSA/SR-3, responsável pela linha de bitola larga alegou não haver nenhum estudo para a extinção dos expressos; quanto aos suburbanos, os motivos anteriormente citados para o não prolongamento de seu trajeto foram novamente arrolados como justificativa para o indeferimento do pedido. Porém, apesar do restrito percurso, durante anos, estes subúrbios fizeram conexão com o expresso para Conselheiro Lafaiete, na estação de Barreiro.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> A petição à RFFSA/SR-2 foi encaminhada pela então Deputada Federal Júnia Marise.

<sup>137</sup> Nos *Planos de Transporte* da RFFSA/SR-2, são distintamente discriminados os trens de subúrbio e os trens expressos que circulavam no trecho Barreiro - Belo Horizonte e vice-versa. Os expressos para o Barreiro circulavam também aos domingos e feriados.

Com o correr dos anos, o desenvolvimento do transporte coletivo por ônibus e a queda da qualidade dos serviços do subúrbio do Barreiro, vieram a torná-lo, praticamente, um trem de serviço da RFFSA/SR-2, representando elevado ônus para a empresa, visto que “ *era muito operário e grande parte deles morava no Barreiro. Deviam ter passe, tudo de graça...*” (GUIMARÃES, 19 mar. 2002). Agravando a situação deficitária deste sistema, ressalta o ferroviário José Miguel Ferreira que “... *muita gente andava no trem porque sabia que o chefe de trem não dava conta de cobrar de todo mundo naqueles carros grandes.*” (FERREIRA, 25 abr. 2002).

A desativação do sistema ocorreu cerca de três anos após o início da operação do metrô de superfície. Em linhas paralelas, correram por breve período, trens destes sistemas que evocavam épocas e realidades distintas de Belo Horizonte e cuja simultaneidade, naturalmente, resultaria na supressão do mais arcaico. De todos os suburbanos da SR-2, sem dúvida, coube ao do Barreiro, a paternidade do metropolitano, legando-lhe seu projeto conceitual original, idealizado na década de 60 e parcialmente concretizado três decênios depois.

## 7.2 Trens exclusivos para a Fábrica de Motores do Brasil

FIGURA 55 - Carregamento de veículos rodoviários no Pátio de Embiruçu, da RFFSA/SR-2.

FONTE: FRANCESCONI, Flávio. Nov. 1977.

O início das atividades da SR-2 praticamente coincidiu com a implantação da montadora FIAT e de suas indústrias de apoio, em Betim. Enfrentando a crise de combustíveis, o Governo Federal passou a incentivar a utilização de seu sistema rodoferroviário para o transporte de veículos produzidos pelas empresas automobilísticas. Em novembro de 1976, o serviço de transporte de automóveis era inaugurado na SR-2, atendendo à FIAT, que tinha seus veículos embarcados na Estação de Gameleira, em Belo Horizonte, com destino à Estação de Marítima, no Rio de Janeiro.<sup>138</sup> Já no primeiro semestre de 1977, pela bitola larga, chegavam à capital mineira, diariamente, 78 pranchas com veículos da General Motors e da Ford; em julho, ocasião do primeiro aniversário da FIAT, 15% do total de seus veículos distribuídos utilizavam-se dos trilhos para chegar à região metropolitana do Rio de Janeiro e ao ABC Paulista (RFFSA. *Notícias Sistema Regional Centro*. 15 jul. 1977). Passava a RFFSA a ampliar seus serviços, atraindo também a Chrysler, que através da ferrovia, fazia chegar seus veículos até Belo Horizonte (FIG. 55).

O transporte dos funcionários da FIAT era realizado pelos ônibus contratados pela empresa, fazendo o percurso de ida e volta entre Belo Horizonte e a fábrica.<sup>139</sup> Esta opção de transporte para os operários gerou uma sobrecarga no trânsito da Avenida Amazonas e na Rodovia Fernão Dias - BR-381 que resultava em constantes atrasos dos funcionários, além de representar custos elevados para a FIAT. Buscando solucionar tal problema, de maio a novembro de 1976, a montadora e a RFFSA/SR-2 mantiveram entendimentos para a prestação de serviços de trens de subúrbio especiais, partindo da estação de Belo Horizonte e chegando a Embiruçu, estação mais próxima ao pátio da FIAT. Inicialmente, planejava-se atender cerca de 500

---

<sup>138</sup> Como opção de embarque e desembarque para os automóveis, a Superintendência contava ainda com o pátio de Embiruçu.

<sup>139</sup> Segundo o representante da FIAT, Paulo Penido, em reunião ocorrida na sede da SR-2, em 17 de novembro de 1976, a montadora tinha, então, 4.200 empregados, dos quais 3.029 utilizavam 93 ônibus e 850, carros próprios, para chegar à fábrica. Para o mês seguinte, previa a realização do transporte por 120 ônibus, nos horários de 6:30h às 7:30 h e de 17:30h às 18:00h. (RFFSA/SR-2. *Ata de Reunião*. Belo Horizonte, 17 nov. 1976, p. 3). Em fevereiro de 1978 a FIAT empregava aproximadamente 200

operários por dia, mas a previsão para o fim do ano de 1976, era de que o transporte atingisse 1.000 passageiros/dia. O percurso previa paradas em Carlos Prates e em Gameleira.

Considerando o fator tempo de percurso como um dos elementos prioritários para as condições em que se dariam satisfatoriamente os serviços dos trens de subúrbio especiais, a FIAT defendia que para o funcionário vencer a distância entre o terminal ferroviário de Embiruçu e a sua portaria - onde o tempo médio que levava para bater cartão e trocar de roupa, era de quinze minutos - transpondo a Rodovia Fernão Dias - BR-381, em tempo hábil, o percurso total dos trens precisaria ser cumprido em, no máximo, trinta minutos.

As condições técnicas e de segurança do trecho ferroviário compreendido entre a capital e a fábrica apresentavam problemas que inviabilizavam o percurso dentro do limite de tempo exigido pela FIAT, pois as passagens de nível e as paradas, em elevado número, reduziam a velocidade média dos trens. A administração regional da ferrovia propunha um tempo de percurso de 45 minutos, incluindo as paradas em Carlos Prates e em Gameleira ou de 40 minutos, caso fossem suprimidas as paradas. Disponibilizando carros de aço padronizados para o transporte dos operários, a RFFSA/SR-2 propunha o valor de Cr\$2,00 por passageiro, não contestado pela FIAT. Diante do desacordo quanto ao tempo de viagem, outros contatos foram estabelecidos sem que, contudo, chegassem a um entendimento que satisfizessem às exigências da montadora e às condições de transporte da RFFSA/SR-2.

FIGURA 56 - TEKSID, antiga FMB S.A. - PRODUTOS METALÚRGICOS

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 25 jan. 2001.

Em meados de 1977, a empresa do Grupo FIAT de Turim, na Itália, a Fábrica de Motores do Brasil - FMB S/A - PRODUTOS METALÚRGICOS, atual TEKSID (FIG. 56), instalada no km 11 da Rodovia Fernão Dias, em Betim, procurou a RFFSA/SR-2 para acordar serviços de transporte para seus funcionários em trens de subúrbio. Em agosto de 1977, o contrato foi firmado, entrando em vigor no dia primeiro de setembro do mesmo ano. Este convênio para o transporte ferroviário de operários foi acompanhado pela imprensa da capital que valorizava a iniciativa inovadora:

*"A FMB S/A é a primeira empresa na Grande BH a utilizar o transporte ferroviário para seus trabalhadores, esperando-se que em breve outras indústrias passem a adotá-lo, medida que se encontra em estudos." (INDÚSTRIA vai utilizar trens para operários. Diário da Tarde. Belo Horizonte, 19 ago. 1977. Cad. 1)*

*"No caso da indústria de Betim, a solução em boa hora adotada para o transporte de operários é das mais interessantes e serve de exemplo não só na Grande BH, mas em Minas e no País" (O TREM. Diário da Tarde. Belo Horizonte, 19 ago. 1977. Cad. I. p. 8 )*

*"Considerando-se a pioneira na utilização do trem de ferro como meio de transporte para conduzir seus operários, em BH, a FMB, através de seu gerente de Importação, Exportação e Transporte, Honório Gonçalves de Freitas, só espera que outras empresas da área façam o mesmo. 'Foi a melhor solução que encontramos para resolver este problema de transporte' diz ele, afirmando não saber o motivo de outras empresas não terem tido a mesma idéia antes." ( EMPRESA de Betim dá bom exemplo: uso do trem para conduzir seus operários. Diário da Tarde. Belo Horizonte, 05 set. 1977, Cad. 1, p. 10).*

A FMB, através do convênio, pretendia reduzir seus gastos com o transporte de seus funcionários e evitar os constantes atrasos provocados pelo trânsito congestionado da Avenida Amazonas e da rodovia federal. Com efeito, ao iniciarem-se os serviços dos

trens suburbanos, esta empresa retirou de circulação doze dos 39 ônibus que utilizava, que totalizavam uma oferta de 68 horários de segunda à sexta-feira e 12 horários aos sábados e domingos. Vantagem também obteve com a publicidade favorável, considerando-se que, empresa nova, ocupou amplo espaço na mídia, angariando elogios pela inovação no transporte de operários, cujos reflexos positivos far-se-iam sentir por toda a sociedade.

Para a RFFSA/SR-2, o acordo com a FMB foi de grande relevância, pois umas das cláusulas contratuais estabelecia que enquanto vigorasse o convênio para o transporte de funcionários pelos trens especiais, a empresa comprometia-se a utilizar-se da estrada de ferro para o transporte de suas cargas, tanto insumos, quanto produtos acabados. Ademais, a atenção dispensada pela imprensa ao convênio, ressaltou a função social da ferrovia e enalteceu a atuação de sua administração regional para fazer frente aos problemas imediatos relativos à economia de combustível e àqueles ligados à saturação do tráfego rodoviário na RMBH, especificamente, na Avenida Amazonas. Da correspondência do Superintendente da SR-2, no período de vigência do contrato com a FMB, solicitando ao Presidente da RFFSA o envio de dez carros de aço para cobrir a demanda de seus suburbanos, depreende-se a preocupação com o conceito da Ferrovia:

*"... Como o transporte de massa em Belo Horizonte, ultimamente, vem sendo ventilado por toda Imprensa da Capital com destaque, esperamos que a medida proporcionará uma repercussão favorável, em benefício da imagem da RFFSA, junto à população." (COSTA, Clóvis Vaz da. Superintendente da SR-2. Carta ao Presidente da RFFSA. Belo Horizonte, 3 nov. 1977. CARTA n. 7/7/SRBH/77).*

A divulgação dos serviços de trens suburbanos especiais prestados pela RFFSA/SR-2 à FMB resultou em contatos com outras empresas<sup>140</sup> - principalmente da região industrial de Contagem - interessadas em serviços da mesma natureza, além da pressão, sobre a FIAT, para acordar tais serviços. Entretanto, não chegaram a ser firmados novos convênios, sendo os trens de subúrbio para a FMB, os únicos da RFFSA/SR-2 a prestarem os serviços exclusivos de transporte de operários.

Para o início dos serviços dos suburbanos especiais, a RFFSA/SR-2 criou três trens que circularam com os prefixos UB-101, UB-102 e UB-103. De segunda a sábado, o UB-101 deixava a estação de Belo Horizonte às 6:05 horas e chegava a Terozópolis (FIG. 57), parada mais próxima à fábrica da FMB, às 6:59 horas, prosseguindo depois até Betim. Nesse trem viajavam os operários que trabalhavam no turno diurno. Para o trajeto de volta, os trabalhadores utilizavam-se, também de segunda a sábado, do trem UB-102, que partindo do Posto Telegráfico EYB, chegava a Terozópolis às 18:30 horas e atingia Belo Horizonte, às 19:31 horas. Para os trabalhadores que cumpriam o horário noturno, havia o UB-103, circulando de segunda a sexta-feira, que partia de Belo Horizonte às 16:32 horas, chegando a Terozópolis às 17:30 horas.

FIGURA 57 - Parada Terezópolis, local de embarque/desembarque dos operários dos suburbanos exclusivos para a FMB.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 25 jan. 2001.

NOTA: Com o pé no trilho, o senhor José Miguel Ferreira, ferroviário que trabalhou nos trens exclusivos para a FMB, como auxiliar de maquinista. Do lado direito da linha e atrás da trave do campo de futebol, passarela destinada à circulação dos operários. Ao fundo, sede da empresa TEKSID.

---

<sup>140</sup> Devido à repercussão do convênio, até uma empresa de Três Corações, a Mangels Minas Industrial S. A. consultou a SR-2 para verificar a possibilidade de contratar semelhantes serviços para seus operários (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. nº 710/SRBH/1976).

Acompanhando as primeiras viagens dos suburbanos especiais, a imprensa da capital registrou algumas declarações dos operários que expressavam suas impressões sobre o novo tipo de transporte:

*"A viagem para o serviço nunca é agradável. O que no máximo podemos dizer é que ela é mais tranqüila."* (EMPRESA de Betim dá bom exemplo: uso do trem para conduzir seus operários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 05 set. 1977, Cad. 1, p. 10)

*"Andar de trem deixa a gente mais descontraído, o que torna, sem dúvida, a viagem mais agradável. Vindo de ônibus pela Amazonas, com aquele engarrafamento todo, vindo a hora de acontecer uma batida, a gente fica inseguro. O trem dá mais segurança, fator psicológico indispensável para o trabalhador"*. (EMPRESA de Betim dá bom exemplo: uso do trem para conduzir seus operários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 05 set. 1977, Cad. 1 p. 10).

No início de suas atividades, em setembro de 1977, os subúrbios realizavam a viagem numa média de 55 minutos, tendo em seu percurso apenas quatro paradas, estabelecidas em função dos locais de maior número de passageiros: Calafate, Gameleira<sup>141</sup>, Eldorado e Bernardo Monteiro. Mas, já no início de outubro, novas paradas foram incluídas para melhor atender aos funcionários, em Waldomiro Lobo, em Novo Eldorado e em Água Branca (FIG. 58).

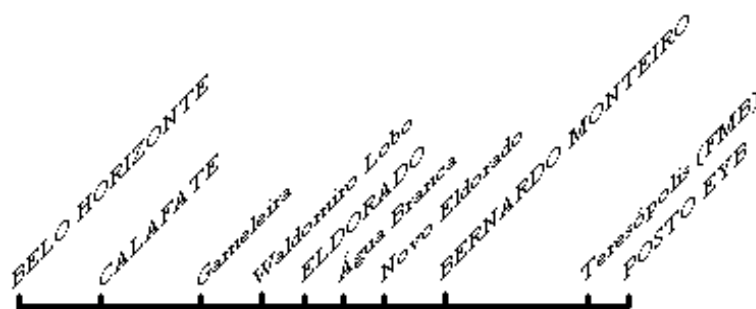


FIGURA 58 -Esquema do trajeto dos subúrbios da RFFSA/SR-2 exclusivos para a Fábrica de Motores do Brasil, em 1978.

FONTE: Elaborado pela autora com base em RFFSA/SR-2. *Plano de Transportes - 1978*. p. 23.

NOTA: Distância aproximada do percurso: 30 km. O desembarque dos operários era em Teresópolis, seguindo a composição vazia até Posto EYB. Posteriormente, A RFFSA/SR-2 criou uma parada próxima à de Teresópolis, que recebeu o nome de FMB e atendeu aos suburbanos do sistema de Betim. Em maiúsculas, as estações; em minúsculas, as paradas.

<sup>141</sup> A partir de 15 de maio de 1978, a parada da Gameleira foi transferida para o quilômetro 892,990 para evitar a paralização do tráfego rodoviário na passagem de nível ali existente.



Inicialmente, os serviços foram realizados com carros de madeira - quatro de segunda classe - com bancos também de madeira. As reclamações dos passageiros que reivindicavam o conforto de bancos estofados, não foram atendidas pela RFFSA/SR-2 que negou-se a oferecer tais assentos, alegando que poderiam ser danificados. Uma plataforma de madeira fora improvisada para o embarque e desembarque dos operários em Terezópolis; posteriormente, como verificou-se em parte dos trechos de circulação dos suburbanos da SR-2, construiu-se uma plataforma de concreto da altura do piso dos carros de aço carbono. Sobre as melhorias dos serviços, relata o auxiliar de maquinista que trabalhou nesses trens:

*"Não eram carros de aço como os do subúrbio; eram do tipo dos expressos. De aço carbono, mas com uma porta, com os bancos iguais aos dos carros de madeira. Era um trem expresso. Pintados de azul e branco, normalmente; uma pintura padrão da Rede. [...] Nos carros de expresso, você abre a porta, desce os degraus. E tinha até uma plataforma até o pátio da companhia. Existia uma passarela coberta até o pátio da companhia. Ainda existe a plataforma [...] Esse sistema de trens de subúrbio era feito com carro motor; às vezes, com locomotiva elétrica e, posteriormente, passou a ser feito com locomotivas diesel-elétricas". (FERREIRA. 13 mar. 2002)..*

Pelos termos do contrato, a FMB fornecia uma carteira de identificação para cada empregado que, apresentando-a no trem, desobrigava-se de pagar a passagem. A não apresentação da carteira implicava no pagamento da passagem pelo viajante; ademais a validade do referido documento funcional restringia-se ao trem exclusivo para a FMB, não sendo aceita para os demais trens de subúrbio da RFFSA/SR-2. Inicialmente, pela utilização dos suburbanos especiais, a FMB pagava, quinzenalmente, o valor de Cr\$900,00 por viagem realizada, equivalente a Cr\$3,00 por passageiro. Como o valor da passagem era condicionado pelo reajustamento das tarifas do transporte de trens de passageiros do interior da RFFSA/SR-2, ao longo dos cerca de dois anos em que tais serviços foram realizados, este sofreu alteração.

A RFFSA/SR-2 deveria comunicar-se com a FMB caso houvesse a necessidade de uma eventual supressão da circulação dos trens, para que a empresa dispusesse de tempo hábil para providenciar outra condução para seus empregados. Mas os atrasos, não tão raros, não eram participados à FMB. Logo no primeiro mês, obstruções ao

tráfego ocorreram nas estações de PTB e de Embiruçu que, desviando vagões, retardaram a passagem dos suburbanos. Tais embaraços deviam-se ao fato de que *"entre Embiruçu e FMB este trem circulava pela linha auxiliar. Lá existem duas linhas: a auxiliar e a principal. A linha auxiliar era usada porque no PTB havia um pátio para conservação de vagões-tanques do terminal de petróleo de Embiruçu"* (FERREIRA. 13 mar. 2002). Os vagões de combustível que iam para a revista, eventualmente, impediam a passagem dos suburbanos.

De maneira geral considerado satisfatório o transporte, em 1978, a FMB solicitou a sua ampliação, pois em abril, aproximadamente mil operários haviam embarcado em cada viagem. Estudada a possibilidade de criação de mais três trens com quatro carros cada, optou-se pela implantação de apenas mais um trem (prefixo UB-104), passando, já no mês seguinte, a circular todos, com um acréscimo de um carro na composição que, então com cinco carros, elevava sua capacidade de transporte.

A repercussão favorável dos suburbanos para a FMB levou o Ministro dos Transportes, Dyrceu Nogueira, a solicitar ao Governador de Minas Gerais, Aureliano Chaves, que interferisse junto à FIAT para que esta adotasse o mesmo tipo de transporte para seus funcionários. Em fevereiro de 1978, na Avenida Amazonas, circulavam mais de duzentos ônibus com empregados da montadora, ao preço de Cr\$14,90 por passageiro. A RFFSA/SR-2 oferecia o serviço à razão de Cr\$4,00 por pessoa (RFFSA. *RFFSA em Notícias*. 23 fev. 1978, p.2).

Além da questão do tempo de percurso, outros fatores contribuíram para a não efetivação dos trens especiais para a FIAT: o reduzido número de carros de passageiros da SR-2 não permitiria satisfazer, simultaneamente, às necessidades da FIAT, da FMB e dos demais sistemas de trens de subúrbio; o trecho, predominantemente em linha singela e com tráfego intenso, dificultava o recebimento de novos trens de circulação prioritária, caso dos trens de passageiros; também os problemas das passagens de nível e da interposição da BR-381, entre o terminal ferroviário de Embiruçu e o pátio da montadora, oferecendo perigos pelo denso tráfego rodoviário foram considerados. Enfim, problemas operacionais levaram a RFFSA/SR-2 a não se comprometer com um serviço que dificilmente se daria em condições satisfatórias e resultariam em reflexos negativos em sua imagem.

Mas se 1978 iniciara-se auspicioso para os suburbanos, ao encerrar-se o ano a situação já mudara consideravelmente. Ao findar o ano os problemas do tráfego ferroviário no trecho de circulação dos subúrbios exclusivos para a FMB resultaram em obstáculos para o bom desempenho do transporte de operários. Os carros começaram a apresentar capacidade ociosa e a FMB apresentava seguidas queixas à RFFSA/SR-2.

O período de chuvas que sempre acarretava problemas extras para a ferrovia, causando avarias nas linhas e provocando irregularidade e, mesmo, a interrupção do tráfego, foi determinante para o cancelamento dos trens especiais. Em meados de janeiro de 1979, a FMB já manifestara à RFFSA/SR-2, por carta, a intenção de cancelar o contrato. No dia cinco de fevereiro os suburbanos exclusivos tiveram sua circulação suspensa para possibilitar reparos na via permanente e não mais voltaram a trafegar. Por interesses mútuos, a RFFSA/SR-2 comunicava à FMB, em 23 de fevereiro, a rescisão do contrato, sobrestado a partir da data de suspensão da circulação dos únicos trens exclusivos para operários que mantivera.

A iniciativa pioneira e aclamada pela sociedade - beneficiada com a temporária transferência para a ferrovia de significativo volume de tráfego que sobrecarregava a estrutura rodoviária que ligava Belo Horizonte à FMB - e que trouxera ganhos às imagens da FMB e da RFFSA/SR-2, segundo o ferroviário José Miguel Ferreira, fora abandonada porque

*"... a Rede não honrou muito a pontualidade dos trens; começou a haver atrasos. O desinteresse da Rede em manter este tipo de transporte era para que outras empresas não utilizassem o mesmo tipo de transporte [...] Parece que os trens não rodaram muito tempo por causa do desinteresse da Rede e da Companhia. Houve uma alegação de que o trem era deficitário, de que a Rede preferia ocupar a locomotiva com outro tipo de carga."*  
(FERREIRA. 13 mar. 2002).

### 7.3 Trens de subúrbio Belo Horizonte - Betim

Em 29 de agosto de 1910, era provisoriamente aberto ao tráfego o primeiro trecho da linha de Belo Horizonte a Divinópolis, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, ligando a capital mineira a Capela Nova, que mais tarde viria a se chamar Betim<sup>142</sup> (PENNA, 1997: 113). Inaugurada toda a linha de Belo Horizonte, em 1911, já no ano seguinte, a partir de quatorze de julho, trens diários circulavam entre a capital mineira e todas as linhas da Ferrovia (1997: 132), que alcançavam o estado do Rio de Janeiro.

FIGURA 59 - Estação de Betim, da RMV.

FONTE: QUINTINO, Realino. Década de 1950.

NOTA: Atenta-se para a rede aérea, sinal da eletrificação da linha.

Ao noticiar a supressão dos trens suburbanos do sistema de Betim, em 1987, a RFFSA/SR-2 não precisara o tempo em que os trens haviam circulado, limitando-se a informar que “... há cerca de duas décadas trafegavam entre Belo Horizonte e Betim...” (*SR-2 Notícias*. Maio/jun. 1987. p. 8). Todavia, em 1936 a administração da RMV indicava que “*Facto de grande importância foi a reforma dos horários de trens, que entrou em vigor em 12 de agosto e que teve por fim criar mais um subúrbio entre Belo Horizonte e Capella Nova*” (RMV.EFOM. 1936:17), comprovando que a antigüidade dos trens era bem maior do que supunha a RFFSA/SR-2. Com efeito, fora

---

<sup>142</sup> Em sete de setembro de 1923, Capela Nova de Betim, então pertencente ao município de Sabará transformou-se em Capela Nova, que passou a integrar o município de Santa Quitéria (Esmeraldas). A denominação atual, Betim, foi adotada em dezessete de dezembro de 1938, quando ocorreu a criação

o tráfego de subúrbios que determinara a substituição da tração a vapor pela elétrica no trecho da RMV compreendido entre a capital e Divinópolis, inaugurada em março de 1953, antes mesmo da criação da RFFSA (FIGURAS. 59 e 60).

FIGURA 60 - Vista aérea de Betim, da RMV.

FONTE: BETIM, Prefeitura. Casa de Cultura. Década de 1950.

NOTA: À esquerda, pátio da estação de Betim. A eletrificação do trecho já estava concluída. No pátio há uma composição suburbana estacionada, formada por uma locomotiva elétrica e quatro carros de passageiros. O pátio sofreu remodelação, ao final da década de 1970, para a instalação de plataforma de concreto da altura do piso dos carros de aço carbono adotados nos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2.

Em 1961, apenas dois suburbanos da RMV, em cada sentido, circulavam no trecho, servindo também ao pequeno Ramal de Contagem, de 3,104km, que não foi atendido

---

do referido município (BARBOSA. 1995: 49). A estação ferroviária de Betim ainda mantém o prefixo telegráfico CN (Capela Nova). Ver Quadro 15.

pelos suburbanos da SR-2 (RFFSA/RMV. *Horário - Trens de Passageiros e Mistos*. 1961. p. 24):

*“Em Bernardo Monteiro tinha um desvio que dava acesso a um pé-de-estribo em Contagem. Em Bernardo Monteiro, sentido Bernardo Monteiro - Embiruçu, a uns cem metros da estação tinha um desvio na linha principal que dava acesso a Contagem. O trem de subúrbio, tanto na ida como na volta entrava lá. Se ele entrasse de frente, voltava de recuo; se ele entrasse de recuo, voltava de frente [...]. Eu não cheguei a ir lá. O trem já não ia lá, mas tinha o ramal, até a criação da Via Expressa, pois ela teve que passar por cima da linha do Ramal de Contagem.”* (FERREIRA. 25 abr. 2002).

Durante décadas, além dos trens de subúrbio, trens de passageiros de outras categorias atenderam ao trecho compreendido entre a capital e Betim, alguns mantidos nos primeiros anos da administração da SR-2, antes de acentuar-se a política de supressão de trens de passageiros de longo e médio percurso. Este foi o caso dos dois trens expressos diários que cobriam o trecho Belo Horizonte - Garças de Minas - ida e volta - que entre a capital e Betim operavam como subúrbios, com paradas programadas em todos os pés-de-estribo e estações do trecho.<sup>143</sup>

Criada em 1976, a SR-2 enfrentou dificuldades administrativas para unificar as operações ferroviárias das antigas Viação Férrea Centro-Oeste (antiga RMV) e da 14ª Divisão Centro-Norte (linhas métricas da EFCB), sendo obrigada a aproveitar, sem alterações, suas programações do ano anterior para a circulação de trens de passageiros.<sup>144</sup> No trecho suburbano de Betim, mantendo a programação de 1975, trafegaram cinco composições diárias e uma somente aos domingos e feriados, cobrindo os cerca de 38km do trecho em aproximadamente oitenta minutos.

Em primeiro de setembro de 1977, os suburbanos passaram a trafegar com novos horários, tendo sua frequência elevada de 6 para 8 trens - 7 diários e um circulando

---

<sup>143</sup> SB-1 e SB-2 eram os prefixos desses trens que circulavam com carros de aço carbono. Como a tração elétrica limitava-se ao trecho entre Belo Horizonte e Divinópolis, estes trens faziam a troca da locomotiva nesta última cidade (e troca da equipe), prosseguindo com tração diesel-elétrica até Garças de Minas e cumprindo o procedimento inverso na volta. Ao todo, esses trens percorriam 297,862km em 9:45h (RFFSA/SR-2. *Plano de Transportes*. 1977. p. 10-11).

<sup>144</sup> Apesar de afirmar em seu *Plano de Transporte* de 1976 que “Partimos então para a montagem deste Plano de Transportes, aproveitando a programação da antigo Centro Norte e introduzindo a nova programação da Centro-Oeste” (*Plano de Transporte*. 1976: 1), os trens de subúrbio do sistema de Betim programados para 1976 apresentam como data de vigência o dia primeiro de janeiro de 1975, o que indica a manutenção dos horários da VFCO (1976: 46-48).

em dias úteis. Somente em 1980 mais dois horários foram criados, totalizando dez trens em tráfego no trecho. Com a implantação de um sistema integrado de subúrbios que uniu os trechos dos sistemas independentes de Betim e de Rio Acima, em 1981, oferecendo um horário até Sabará, suprimiu-se um dos trens do sistema de Betim. No ano seguinte, mantido apenas um horário do sistema integrado, estendido até Raposos, mais dois horários do sistema de Betim foram suprimidos, permanecendo 7 trens diários. Em 1983, enquanto 7 subúrbios diários circularam no sistema integrado, apenas um trafegou unicamente de Belo Horizonte a Betim. Pequenas alterações aconteceram até 1987, ano da supressão dos serviços dos subúrbios para Betim, quando quatro trens em cada sentido, serviam ao trecho. De qualquer forma, tendo o trajeto restrito ao trecho até a capital ou estendido até Raposos ou Rio Acima, entre as estações de Belo Horizonte e de Betim, os trens eram tidos como os “subúrbios de Betim”.

Durante a gestão da SR-2, as composições que faziam os diferentes horários apresentaram pequenas alterações no tocante ao tempo gasto na viagem. Conforme o número de passageiros, que demandava maior ou menor tempo de parada, em condições normais, os trens demoravam de 1:15h a 1:40h para vencer todo o percurso entre a estação da Praça Rui Barbosa e a de Betim.

A RFFSA/SR-2 assumiu o trecho suburbano de Betim como parte da linha eletrificada que alcançava Divinópolis, herdando da RFFSA/VFCO as composições suburbanas tracionadas por locomotivas elétricas (FIG. 61 e 62) ou por automotrizes, também chamados de carros motores (FIG. 63). Face aos problemas com a manutenção da linha eletrificada e das locomotivas elétricas e frente às transformações impostas pelas obras do trem metropolitano, em 25 de fevereiro de 1982 foi suspensa a tração elétrica no trecho dos suburbanos, substituída pela diesel - elétrica que, na verdade, já vinha suprindo as deficiências daquela:

*“As locomotivas elétricas estavam sucateadas, davam muito defeito, estavam muito velhas, de 1950 e estavam sempre tendo problema com falta de energia. Muitas vezes você saía da estação de Belo Horizonte com locomotiva elétrica e no meio do caminho, em Embiruçu, Bernardo Monteiro, Eldorado, você tinha que pegar a reserva, uma locomotiva diesel, para prosseguir com o trem até Betim e, às vezes, de Betim para Belo Horizonte. O posteamento estava muito defeituoso, com muito problema, caía rede... em tempo de chuva não funcionava. As locomotivas não agüentavam o trem. Às vezes, para arrancar na Parada do Onça (Fazenda Embiruçu), trecho em rampa, sentido Embiruçu - Bernardo Monteiro, tinha que pedir auxílio da reserva, uma locomotiva diesel. Os carros motores andavam com composições reduzidas.” (FERREIRA. 13 mar. 2002).*

FIGURA 61 - Composição suburbana do sistema de Betim, da RFFSA/SR-2, tracionada por locomotiva elétrica.

FONTE: MEMÓRIA DO TREM. 1978 ?

FIGURA 62 - Trem de subúrbio de Betim, da RFFSA/SR-2, tracionado por locomotiva elétrica, em Bernardo Monteiro.



FONTE: OLIVEIRA, Paulo César de. 1978 ?

FIGURA 63 - Carro motor do subúrbio de Betim da RFFSA/SR-2.

FONTE: MEMÓRIA DO TREM. 1976?

NOTA: O carro motor , semelhante ao do metrô de superfície, transportava passageiros. Em seu interior, os bancos acolchoados, de cor cinza, com encostos reversíveis, eram dispostos de forma irregular: de frente para o sentido de circulação do trem ou de forma de que o passageiro viajasse de costas para a paisagem. Estas carros suburbanos, de aço carbono, foram herdadas da RMV.

Ao final do primeiro semestre de 1979, dezoito carros de aço carbono, idênticos aos do sistema de Rio Acima, substituíram os antigos carros de madeira e de aço que compunham os trens suburbanos do sistema de Betim. Esta ampliação da capacidade de transporte suburbano de passageiros foi o última promovida pela SR-2, que contaria com a mesma frota de carros para servir às populações de Betim, Contagem e Belo Horizonte, durante todo o período em que prestou tais serviços de transporte.

O percurso dos suburbanos deste sistema atendeu às seguintes estações e paradas: a) *na capital* - estação de Belo Horizonte, parada da Feira dos Produtores ou Lagoinha, estação do Calafate, parada da Gameleira, parada Vila Oeste,<sup>145</sup> parada de Waldomiro Lobo; b) *em Contagem* - estação de Eldorado, parada de Água Branca, parada de Novo Eldorado, parada da Beatriz, estação de Bernardo Monteiro, parada Fazenda

---

<sup>145</sup> A parada de Vila Oeste é mencionada nos *Planos de Transporte* da SR-2 somente a partir de 1984.

Embiruçu ou Parada do Onça: c) *em Betim* - estação de Embiruçu, parada Teresópolis, parada FMB, Posto EYB, parada Alterosa, parada Betim Industrial, parada do SESI, parada Chácara e estação de Betim (FIG. 64).<sup>146</sup>

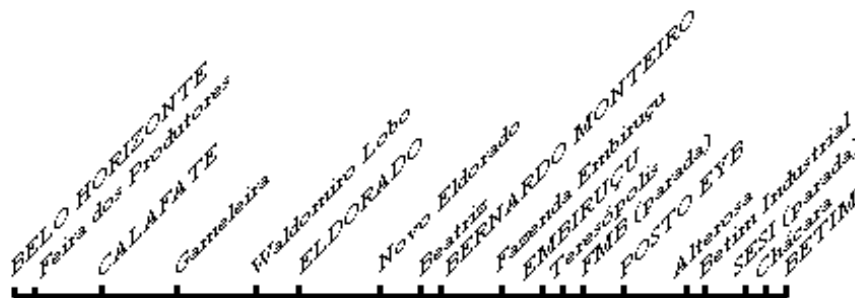


FIGURA 64 - Esquema do trajeto dos suburbanos do sistema Belo Horizonte-Betim, em 1982.

FONTE: Elaborado pela autora com base em RFFSA/SR-2. *Plano de Transportes - 1982*. p. 230.

NOTA: Distância aproximada do percurso: 38km. Em maiúsculas, as estações; em minúsculas, as paradas.

Ao longo da administração da RFFSA/SR-2, alguns pontos de parada dos suburbanos foram suprimidos. Foi o caso da parada denominada Água Branca, em Contagem, que ficava próxima a uma passagem de nível conhecida como Itaú ou Camargos. Completamente desprovida de sinalização e com precárias condições de visibilidade, a travessia, após a construção do Conjunto Habitacional Água Branca em suas proximidades, passou a contar com tráfego denso inviabilizando a segurança do trânsito, tanto rodoviário, quanto ferroviário. A suspensão da parada em princípios de maio de 1979, ocorrida poucos antes da entrada em circulação dos novos carros de aço carbono, deveu-se, segundo a SR-2, à impossibilidade de construir-se uma plataforma de concreto no local - nos padrões exigidos pelos novos carros - e também à necessidade de elevar-se a distância entre os pontos de parada para permitir a partida e a frenagem dos trens dentro das condições técnicas recomendadas, assim como para propiciar a recuperação do equipamento de acionamento das portas automáticas dos carros de aço. Os usuários dos subúrbios da região da parada de Água Branca passaram a utilizar a estação mais próxima, Eldorado.

<sup>146</sup> Em épocas anteriores à SR-2, entre Gameleira e Bernardo Monteiro eram atendidas as paradas Seminário (hoje PUC-MG; Parada Dom Cabral?), Belarmino e Camargos (Água Branca?); entre

A parada de Waldomiro Lobo, suspensa temporariamente em 1976, foi reativada após numerosos pedidos das prefeituras e comunidades de Contagem e Betim e da Assembléia Legislativa do Estado. Sua supressão definitiva ocorreu em 1982, em função das obras do trevo de acesso ao Anel Rodoviário, na Avenida Amazonas, que implicaram no remanejamento da linha férrea<sup>147</sup>.

Em agosto de 1984, devido ao incremento das atividades de carregamento de derivados de petróleo do Pátio de Embiruçu e a acidente ali ocorridos - em 21 de março e 31 de abril daquele ano - a parada dos subúrbios na referida estação foi suspensa, visando à segurança dos passageiros. A comunidade do entorno da estação passou a utilizar-se da parada mais próxima, localizada a aproximadamente 500m, na extremidade do Pátio, em Teresópolis.

Na ocasião da suspensão da parada dos trens de subúrbio em Embiruçu, através da imprensa, a RFFSA/SR-2 fez publicar nota que além de justificar a supressão da parada em decorrência dos riscos com o carregamento de inflamáveis, denunciava a conduta inadequada dos usuários daqueles suburbanos: a evasão de renda, de cerca da 30%; usuários que viajavam dependurados nas portas impedindo-as de fechar; e os constantes apedrejamentos que a haviam levado a equipar os carros das composições suburbanas com policarbonato, em substituição aos vidros das janelas (RFFSA/SR-2. *Carta da Superintendência*. 6 ago. 1984. Nº659/SRBH/84).<sup>148</sup> Todavia, não eram somente pedras o que se arremessava nas composições suburbanas, conforme atesta a citação retirada da correspondência da SR-2 enviada à empresa cujos funcionários haviam sido identificados como causadores do delito abaixo descrito:

*“No dia 8 do corrente, cerca de 19h 30m, quando o subúrbio SB-6<sup>149</sup>, com destino a Betim, partia da estação de Bernardo Monteiro, foi atirada uma razoável porção de água*

---

Embiruçu e Posto, a parada Gervásio; e entre Posto e Betim, as paradas Ribeirão do Betim e Macaúba (IBGE. *Ferrovias do Brasil - 1946*. 1948, p. 114).

<sup>147</sup> A Parada de Waldomiro Lobo é mencionada nos *Planos de Transporte* da SR-2 até 1982. A programação de 1983 a exclui.

<sup>148</sup> A referida *Carta* contém nota manuscrita declarando como de autoria da RFFSA/SR-2 a matéria “Parada de subúrbios suspensa em Embiruçu”, publicada pelo jornal *Estado de Minas*, em 3 de ago. de 1984 (p. 9). A mesma nota atesta a publicação da matéria redigida pela RFFSA/SR-2, também em outros jornais da capital.

<sup>149</sup> A letra designativa dos suburbanos era U e não S, que correspondia aos trens expressos.

*servida, de um dos vagões estacionados no referido pátio, contra os dois últimos carros da composição, atingindo diversos passageiros, o que provocou revolta generalizada entre os mesmos...” (RFFSA/SR-2. Carta da Superintendência. 28 fev. 1977. Nº 163/SRBH/77).*

De maneira geral, todas as paradas e estações de subúrbios situavam-se próximas a travessias de nível, locais de maior movimento e mais densamente povoados, nos quais a demanda era maior, justificando social e economicamente a existência de pontos para embarque e desembarque de passageiros de subúrbios. A profusão de travessias de nível gerava problemas para o tráfego ferroviário, mas principalmente para o rodoviário, obrigatoriamente retido quando ocorria a passagem dos trens. A caótica situação do tráfego rodoviário no trecho para Betim valorizava os suburbanos, de circulação prioritária em relação aos ônibus, sobretudo antes da construção da Via Urbana Leste-Oeste, quando a região oeste da capital contava apenas com a Avenida Amazonas para o escoamento do trânsito das cidades vizinhas e da BR-381: “... *para vir de Eldorado, era muito mais rápido vir de trem do que de ônibus; não tinha a Via Expressa.*” (FERREIRA. 20 mar. 2002).

Até a conclusão das obras da Via Expressa e do fechamento da faixa de domínio nos trechos ferroviários e metroviários inscritos no perímetro urbano de Belo Horizonte, a RFFSA/SR-2 recebeu constantes e numerosas queixas em relação às diversas passagens de nível existentes no trecho dos suburbanos de Betim. De maneira geral, a medida apontada para solucionar os obstáculos causados pelas passagens de nível mais problemáticas era a construção de viadutos; entretanto, a solução definitiva veio com o trem metropolitano que fechou toda a faixa de domínio, exigindo a construção de passagens inferiores ou superiores para a transposição das vias férreas.

Na década de 1970, a passagem de nível denominada Dom Cabral, localizada no bairro Gameleira, motivou reclamações e solicitações da Reitoria da Universidade Católica de Minas Gerais que buscava a segurança de seus alunos, obrigados a trafegar a pé ou com seus veículos pela referida passagem. Como a travessia servia também ao bairro Dom Cabral, em franco desenvolvimento, e era utilizada por motoristas que tinham naquele trajeto uma opção para atingirem outros pontos da capital, a SR-2 recorreu ao Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN a fim de que medidas conjuntas fossem adotadas pelos dois órgãos. A RFFSA/SR-2 que já

mantinha procedimentos de segurança para a passagem de nível - cancelas manuais e placas do modelo Cruz-de-Santo-André com inscrição de Pare-Olhe-Escute dos dois lados da via férrea e instalação telefônica para aviso de passagem de trem pela estação mais próxima - aumentou o horário de permanência dos vigias da travessia, que passaram a dar cobertura aos horários de entrada e saída dos universitários, nos três turnos, e instalou sinalização sonora e luminosa próxima à linha. Ao DETRAN, coube a promoção de melhorias na sinalização das vias rodoviárias - pintura de faixas, instalação de semáforo e de placas de advertência sobre a passagem de nível a distâncias adequadas, etc. - muitas, nunca realizadas.

Em 1980, a Universidade Católica pleiteou junto à SR-2 a criação de uma estação para trens de subúrbio nas imediações de seu campus. Como o projeto do metrô de superfície, além da extinção da referida passagem de nível, previa uma estação metroviária na região, a solicitação não foi atendida.

Também não atendidos foram os vários pedidos para o aumento do número de carros das composições suburbanas, para a criação de novos horários, para o restabelecimento de pontos de parada suspensos e para a construção de abrigos ou coberturas nos pontos de paradas dos trens, insistentemente dirigidos à RFFSA/SR-2 pelas prefeituras de Contagem e de Betim, por suas Câmaras de Vereadores, por associações de bairros destes municípios, por diretores de escolas da região e por instituições, políticos e cidadãos diversos. O indeferimento de todas as requisições justificava-se, invariavelmente, pela timidez da frota de carros e de locomotivas, pelas necessidades do tráfego cargueiro que impunha restrições ao de passageiros e, até 1986, pela transitoriedade das más condições do serviço suburbano, uma vez que a operação do trem metropolitano haveria de substituir, com vantagens, ainda que parcialmente, os antigos subúrbios.

Durante cerca de uma década, a RFFSA/SR-2 conviveu com a superlotação dos subúrbios aos domingos e feriados, pois o lazer, mais do que o trabalho cotidiano, era responsável pela grande movimentação em seus trens. Na década de 80, as composições suburbanas de Betim, que durante a semana circulavam com cinco ou seis carros, aos domingos e feriados viam-se acrescidas de mais quatro carros, para atender à grande procura dos usuários, quase todos, com um só destino: o Clube do

Trabalhador ou Clube do SESI, localizado no município de Betim. Até julho de 1981 vigorou um convênio entre a RFSSA/SR-2 e o SESI para o transporte de associados do Clube. Suspenso o acordo, os sócios permaneceram como usuários dos subúrbio, pois além do baixo preço da passagem, a Parada do SESI (FIG. 65) situava-se a poucos metros da portaria do Clube.

FIGURA 65 - Parada do SESI, no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte-Betim.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 25 jan. 2001.

NOTA: Ao fundo vê-se uma torre na qual se lê: "FIEMG. SEST".

Em 1985, comemorando o Dia das Crianças, a SR-2 ofereceu transporte gratuito para aproximadamente 4.000 crianças que embarcaram na estação de Belo Horizonte, viajaram em trem todo ornamentado e desembarcaram no Clube do Trabalhador, onde assistiram ao show da Tia Dulce e de seu elenco, interrompido para os agradecimentos à Superintendência que proporcionara momentos de lazer às crianças e para informar e orientar os menores sobre os perigos das brincadeiras na linha férrea e sobre as conseqüências do apedrejamento de trens.

Apesar das pedras atiradas nos trens serem uma constante em muitos trechos da RMBH, no Clube do SESI, dada a proximidade com a ferrovia, muitos acidentes aconteciam: “*No Clube do Trabalhador, os freqüentadores, de trás do muro, jogavam pedras que iam dentro da máquina. Houve o caso de um maquinista que perdeu a vista lá, no dia 31 de agosto de 1996, o Carlos Elias Filho; no último dia da Rede.*” (FERREIRA. 20 mar. 2002). Problemas como a agitação aos finais de semana e feriados - nos trens de subúrbio e na plataforma de embarque/desembarque - e o apedrejamento contribuíram para a pejorativa denominação da Parada do SESI, herdada da VFCO e utilizada pela RFFSA/SR-2 em seu período inicial: Parada “Deus me Livre”.

Como os demais usuários de subúrbios da SR-2, os viajantes dos suburbanos de Betim também eram, predominantemente, pessoas de baixa renda atraídas pelo baixo preço da passagem; entretanto, de maneira geral, apresentavam um perfil diverso daquele dos usuários dos subúrbios de Rio Acima, definidos pelo ferroviário que conviveu com tais diferenças:

*“No trem de Betim parece que o pessoal era bem rebelde. Quando havia qualquer atraso, qualquer problema na circulação, uma avaria de locomotiva que podia acontecer, faltar óleo, eles vinham para brigar com a gente, com a equipagem do trem, como se a gente fosse culpado. O pessoal de Rio Acima, Raposos e Sabará era um pessoal mais humilde, tratava a gente melhor. O trem de Betim era um trem problemático. Era um verdadeiro inferno trabalhar naquele trem. Ninguém gostava.”* (FERREIRA. 20 mar. 2002).

As populações das cidades atendidas pelo trem de Rio Acima, mais antigas e com características mais interioranas, cultivavam tradições e práticas de socialização diversas daquelas dos moradores servidos pelos subúrbios de Betim. Rio Acima, Raposos e Sabará, além de gozarem dos benefícios da presença e dos ares de modernidade da ferrovia - EFCB - cerca de duas décadas antes de Betim e Contagem, tiveram suas atividades industriais tipicamente modernas iniciadas nos séculos XIX e primórdios do XX. À época da RFFSA/SR-2, tal pioneirismo já adquirira contornos históricos e nuances de tradições, não determinando transformações que implicassem em alterações urbanas, populacionais e culturais, a não ser aquelas relativas aos lentos processos de desindustrialização que tais cidades experimentaram, cujos reflexos podem ser percebidos pelas restrições das atividades de suas empresas de maior porte:

a unidade da Mina de Morro Velho, em Raposos e a siderúrgica sabarense, Belgo-Mineira.<sup>150</sup>

Já os municípios de Contagem e de Betim experimentaram um acentuado período de crescimento a partir da segunda metade do século XX, com a criação da Cidade Industrial e, nas décadas seguintes, com a instalação da Petrobrás e da FIAT. Pólos industriais recentes e expressivos, tais cidades atraíram e fixaram novos moradores que esbarraram na carência de uma identidade fundamentada na persistência da consciência de sentimentos e de percepções acerca de uma continuidade municipal, estando desprovidos, portanto, da memória de experiências vividas e compartilhadas e da segurança advinda da noção de pertencimento a um lugar. A agravar a fragilidade identitária destes novos habitantes, operários, a vivência da dura realidade da condição periférica da sociedade crescentemente desigual dos anos 70 e 80, a expansão da economia informal e o crescimento urbano e populacional - absorvendo as massas expulsas pelos altos aluguéis da capital ou engrossado pela reprodução natural local - implicaram num processo de absorção de características que vieram, parcialmente, a qualificar tal marginalização social, como a violência e a criminalidade. Como usuários de subúrbios, meio de transporte mais barato e acessível, reproduziram nos trens suas relações pessoais e suas formas de conduta. Os elevados índices de acidentes com passageiros e evasão de receita nos trens de Betim, a baixa qualidade dos serviços dos subúrbios e finalmente, a completa supressão dos trens encontram fundamento em tais considerações.

*“A Rede estava já no limite com este trem dado o número de acidentes com passageiros que caíam do trem. O que provava que o pessoal viajava no trem era a venda de passagem e o calote lá era muito maior do que no de Rio Acima: uns 80%, dado até as características das pessoas de lá, bem rebeldes. Oficialmente, o trem andava vazio, mas na prática, ele andava completamente lotado. A não ser este inconveniente econômico, o trem poderia tranquilamente circular de Eldorado a Betim. Seria um trem de grande alcance social. Para eles foi um alívio porque havia uma certa deficiência de locomotivas. [...] e a vitrine da ferrovia era o trem de passageiros. Ele dava prejuízo porque não tinha o interesse da Empresa em bem servir à população.” (FERREIRA. 20 mar. 2002).*

---

<sup>150</sup> Fechamento da mina de Raposos da Morro Velho e enxugamento das atividades da unidade sabarense da Belgo-Mineira, que chegou a ser a primeira usina integrada de produção de aço da América do Sul.



Com a operação comercial do trem metropolitano de Belo Horizonte, iniciada em agosto de 1986, passaram a coexistir, lado a lado, no perímetro urbano da capital - de Eldorado a Lagoinha - os dois sistemas de transporte de massa sobre trilhos. O período compreendido entre o começo das atividades do metrô de superfície e o término das obras no trecho entre Lagoinha e estação Central, em abril de 1987, foi marcado por abundantes propostas, reuniões, estudos e decisões da RFFSA/SR-2, CBTU/STU-BH/DEMETRÔ e a Companhia de Transportes Urbanos da RMBH - Metrobel que culminaram com a supressão do sistema de suburbanos de Betim.

A SR-2, desejosa de desvencilhar-se da responsabilidade do transporte suburbano de passageiros - que atingia negativamente a sua imagem, era deficitário, gerava processos indenizatórios e problemas operacionais diversos, restringia o tráfego cargueiro e ocupava suas locomotivas que poderiam estar transportando cargas que não se queixavam e davam lucro - face à cobertura parcial do trecho Belo Horizonte - Betim, proporcionada pelos serviços do metrô de superfície, argumentava que

*“... a operação do subúrbio paralela ao trem metropolitano virá futuramente prejudicar sua imagem, pois no momento da efetiva supressão do subúrbio haverá reclamação dos usuários que contarão naturalmente com o apoio da imprensa e de políticos, já que nesse caso estará se consumando uma simples supressão de um transporte bem mais barato e que atende à população menos favorecida.*

*Entende a RFFSA que se o trem metropolitano viesse tomar o lugar do subúrbio, que pouco ou nenhum conforto e confiabilidade oferece ao usuário, nenhuma reclamação suscitaria, pois estaria se caracterizando a substituição de um sistema de transporte precário por outro moderno e confortável.” (RFFSA-SR-2/DEMETRÔ. Ata de Reunião. 18 set. 1986. p. 1).*

De setembro a dezembro de 1986 foram analisadas as possibilidades de integrar os trens de subúrbio ao metrô, na estação de Eldorado, ponto extremo do metropolitano. Tal proposta tinha como premissa a supressão dos subúrbios nos trechos já atendidos pelo metrô de superfície; mas, de imediato, ainda em setembro, a RFFSA/SR-2 e a CBTU/STU-BH/DEMETRÔ acordaram que a extinção dos trens de Eldorado a Belo Horizonte, só ocorreria quando estivessem concluídas as obras até a estação Central, permitindo a correspondência entre os trechos belo-horizontinos dos trens suburbanos e do metrô, a fim de que os usuários dos trens com destino à Praça Rui Barbosa (Praça

da Estação) não fossem penalizados, sendo obrigados a caminhar entre Lagoinha e a referida Praça.

Um fator de complicação para a pretendida supressão do serviço de subúrbio no trecho Belo Horizonte-Eldorado e a integração do serviço remanescente - Eldorado-Betim - com o trem metropolitano, em Eldorado, residia na desarmonia da oferta de horários dos dois sistemas de transporte. Já no segundo mês de atividade comercial, setembro, o DEMETRÔ ampliara os horários de atendimento do metrô a fim de evitar a perda da garantia de seu material rodante e de atender às reclamações da Metrobel. Todavia, mesmo ampliados, os horários de circulação do metropolitano não correspondiam à totalidade dos horários dos suburbanos. De segunda-feira a sexta-feira, o metrô corria das 6:00 às 20:00 horas; aos sábados, trafegava das 6:00 às 14:00 horas e aos domingos, não circulava. Como os subúrbios trafegavam a semana toda, com horários diurnos e noturnos, a continuidade do serviço integrado implicaria em alterações operacionais do metropolitano com reflexos no quantitativo de pessoal de operação e de manutenção, no número de trens-unidades e nos serviços de manutenção, então realizados aos domingos. Como não havia verbas previstas para promover tais melhorias, qualquer solução ventilada deveria ater-se ao quadro operacional do DEMETRÔ existente.

Outro fator que complicava a operação conjunta dos dois sistemas de transporte sobre trilhos, operacional e tecnologicamente distintos, encontrava-se na inadequação do pátio da estação metroviária de Eldorado, que necessitaria de obras para permitir a instalação de linha extra destinada ao estacionamento e ao cruzamento de composições suburbanas.

A tendência da RFFSA/SR-2 de solucionar o problema da integração trem de subúrbio/metrô através da completa supressão do sistema suburbano e sua substituição no trecho Betim-Eldorado pelos serviços de transporte de ônibus, integrando os transportes rodoviário e metroviário em Eldorado, levou-a a solicitar a elaboração de dois estudos: um da CBTU/STU-BH/DEMETRÔ que considerava a viabilidade da operação conjunta entre os dois sistemas de transporte de passageiros sob trilhos e outro, envolvendo a CBTU/STU-BH/DEMETRÔ e a Metrobel, que propunha a criação de linhas de ônibus para substituir os subúrbios no trecho Betim-

Eldorado. Simultaneamente realizados, ambos os estudos foram concluídos em dezembro de 1986.

O primeiro estudo, *Estação Eldorado - Análise Operacional - Integração com Trem de Subúrbio* apresentou e analisou sete hipóteses para a integração, analisando seus impactos sobre o fluxo de usuários na estação metroviária de Eldorado e os impactos na alteração de hábitos de viagem dos então usuários de subúrbios. Das sete hipóteses, apenas a primeira não previa a supressão dos suburbanos no trecho Belo Horizonte-Eldorado. Como à época, em Eldorado, não se fazia a integração atualmente existente, ônibus/metrô, foram considerados dois cenários para as propostas: o da situação existente e o da situação futura, prevendo a referida integração para meados de 1987. As hipóteses testadas foram: 1) manutenção do trajeto do subúrbio de Belo Horizonte a Betim, nos mesmos horários, com a supressão das paradas entre a primeira estação e a de Eldorado, trecho belo-horizontino; 2) circulação do subúrbio de Betim a Eldorado, onde se faria o transbordo dos passageiros, mantendo-se os horários então em vigor; 3) circulação do subúrbio de Betim a Eldorado, onde se faria o transbordo dos passageiros, alterando-se a programação de horários; 4) duplicação da linha no trecho Eldorado-Betim, com a separação do tráfego de cargas e de passageiros e a promoção de melhorias de vulto indicadas em planos anteriores para solucionar o problema geral do tráfego ferroviário de passageiros e de cargas - construção de bilheterias, postos para licenciamento de trens, plataformas, passarelas, etc. - e transbordo em Eldorado. As hipóteses 2,3 e 4 foram consideradas no cenário futuro, da efetiva integração ônibus/metrô, totalizando assim as sete alternativas estudadas para a integração subúrbio/metrô.

A metodologia usada avaliou as características operacionais da estação de Eldorado para o recebimento do fluxo de usuários oriundos dos subúrbios. Cálculos de vazão foram aplicados aos equipamentos da estação - bilheterias, roletas, escada, plataforma, rampa e passagem subterrânea - para medir suas capacidades de escoamento dos usuários e o tempo necessário ao transbordo. Obviamente, a hipótese que menor impacto demonstrou foi a menos provável em termos de exequibilidade: a de duplicação das linhas.

Já delimitadas as fases de implantação do trem metropolitano, em função da demanda e, principalmente, da limitação de recursos para financiá-las, a impossibilidade de

obtenção de verbas para duplicar a linha levou à consideração final de que a solução definitiva seria a substituição dos subúrbios pelos ônibus, pois estes, de menor capacidade que uma composição ferroviária, não chegariam ao terminal de Eldorado de forma tão concentrada como a do trem, que descarregava, de uma só vez, um grande fluxo de passageiros. Em síntese, como a estação de Eldorado não fora planejada para promover a integração subúrbio/metrô, qualquer arranjo tornar-se-ia desastroso.

Sustentáculo técnico para as decisões já tomadas, o primeiro estudo justificava e validava o segundo, *Criação de Linhas Especiais de Ônibus Substitutivas do Trem de Subúrbio, no trecho Betim-Eldorado*<sup>151</sup>, ao confirmar a impraticabilidade operacional da CBTU/STU-BH/DEMETRÔ de absorver o fluxo de transporte dos subúrbios. Neste segundo documento, foram apontadas as justificativas da RFFSA/SR-2 para a supressão dos trens, tida apenas como temporária: a deficiência qualitativa dos serviços suburbanos; os prejuízos da convivência em linha singela dos tráfegos cargueiro e de passageiros; a elevação da demanda cargueira; e a necessidade de obras para duplicação das linhas, causa determinante para a suspensão de seus serviços de transporte de passageiros.

A proposta do modo alternativo de transporte em substituição aos trens utilizou os dados quantitativos de uma pesquisa de movimentação de passageiros nas estações e paradas dos subúrbios de todos os sistemas da RFFSA/SR-2, realizada pela Metrobel, em junho de 1985. Uma vez que a contagem de passageiros fora realizada em um único dia útil do mês de julho, atípico, já que período de férias escolares, para tentar compensar a anormalidade daquele período, aplicou-se o índice de 10% - então estimado para o decréscimo médio de passageiros de transporte público por ônibus naquele mês anormal em relação aos demais meses - como fator de expansão da pesquisa quantitativa de usuários de trens. Com base em tais resultados, que acreditava-se cobrir a ausência dos estudantes e também a de usuários trabalhadores em férias - gozando férias junto com seus parentes escolares - foi levantada a

---

<sup>151</sup> A elaboração desse estudo levou em consideração a experiência anterior da Superintendência Regional de Recife, que também substituíra subúrbios por ônibus. Esta Superintendência realizara pesquisa sobre/desce, cadastramento de usuários, ampla divulgação da mudança de meios de transporte e distribuição de tíquetes para ex-usuários de trens. O serviço substituto realizado por duas linhas de ônibus, atendendo a 3.500 usuários cadastrados e subsidiado pela EBTU, durou apenas um ano e registrou tentativas de fraudes (CBTU. *Substituição de Serviço de Subúrbio por Ônibus - Informações colhidas no METROREC em 22/07/86*. Belo Horizonte. Manuscrito).

movimentação dos usuários nas cinco estações e quatro paradas do percurso dos trens de subúrbio.

Estudando as condições viárias dos locais das estações e paradas, propôs o estudo a criação de cinco linhas de ônibus, cujos itinerários atendessem a grupos de estações e paradas próximas umas das outras, com maior oferta de horários, pois além daqueles compatíveis com os dos trens suburbanos, como elemento compensador, outros horários seriam oferecidos à população. Para os sábados, após as 14:00 horas e para os domingos e feriados, propunha o estudo que os ônibus circulassem até a Praça Rui Barbosa, percurso feito pelos trens<sup>152</sup>.

Em fevereiro do ano seguinte, a Metrobel apresentou sua *Proposta de Substituição do Trem de Subúrbio por Linhas Regulares do Transporte de Passageiros por Ônibus da RMBH, no Trecho Betim-Eldorado*, adotada como solução definitiva para o problema. Corroborando a tese de que a supressão dos trens era temporária, devido às obras da RFFSA/SR-2 de duplicação da linha no trecho em questão, a alteração fundamental em relação ao estudo de dezembro de 1986 residiu na desconsideração da proposta de criação de cinco novas linhas de ônibus uma vez que optou-se por atender ao transporte de usuários dos subúrbios através de três linhas do Serviço Regular de Transporte de Passageiros da RMBH, criando-se apenas duas novas linhas. Para tanto, ajustes no quadro de horários, nos itinerários e na frota de ônibus das linhas existentes, far-se-iam necessários.

A mesma pesquisa de tipo sobe/desce, de julho de 1985 - a mais recente disponível pois não se realizou outra durante aquele período de estudos - estimou o número de usuários que utilizavam os subúrbios no trecho Betim-Eldorado, em dias úteis, em 10.149 passageiros; destes, 4.173 passageiros viajavam apenas no trecho compreendido entre as duas estações, razão pela qual não necessitariam fazer o transbordo em Eldorado. Os restantes 5.976 usuários, realizando parcial ou integralmente a viagem até a estação de Belo Horizonte, representavam o quantitativo a ser absorvido pela estação de Eldorado, para o transbordo do subúrbio para o metrô de superfície (Metrobel, 1987; 6).

---

<sup>152</sup> Implantados os serviços de transporte substitutos por ônibus, aos sábados após as 14:00h e aos domingos e feriados, os ônibus circularam até a Praça Louis Enschede (METROBEL, 1987; 13).

Já prevendo modificações comportamentais dos usuários diante da substituição do meio de transporte, visto que o controle sobre o pagamento de passagens nos ônibus era muito mais rigoroso que nos trens suburbanos, um fator de desistência foi aplicado ao número de usuários levantados, reduzindo assim a demanda em relação à dos trens e dessa forma, obtendo-se uma base de cálculo para a indicação do número de viagens das cinco linhas de ônibus necessárias para substituir os subúrbios.<sup>153</sup>

No dia onze de março de 1987 foi celebrado o contrato entre a RFFSA/SR-2, Metrobel e CBTU/STU-BH - DEMETRÔ para a substituição dos trens de subúrbio do Sistema de Betim (trecho Betim - Eldorado), por linhas regulares de ônibus, que passaria a vigorar em 1º de abril. Pelo contrato, a METROBEL obrigava-se a implantar o serviço substituto, alterando itinerários e horários de linhas já existentes e criando duas novas linhas de ônibus. Cabia-lhe também a fiscalização da operação dos serviços dentro dos padrões determinados pelo “Regulamento do Serviço Regular de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus da RMBH” e a apresentação, à RFFSA/SR-2, do custo dos serviços prestados e dos tíquetes recolhidos dos passageiros

À RFFSA/SR-2 competia a manutenção do cadastro dos usuários dos trens suburbanos, elaborado pela CBTU e a instalação de postos de venda de tíquetes para os usuários cadastrados. Mas, principalmente, recaía sobre a Superintendência Regional a responsabilidade do reembolso à METROBEL do equivalente à diferença entre o custo total do serviço e o custo do transporte por trem, com o qual arcavam os usuários.

As obrigações do DEMETRÔ restringiam-se à promoção da integração dos passageiros das linhas de ônibus substitutas com o trem metropolitano, à prestação de esclarecimentos aos usuários na Estação de Eldorado e à venda dos tíquetes aos cadastrados.

A CBTU/STU-BH/DEMETRÔ, ciente de que o sucesso da integração ônibus/metrô repercutiria sobre a imagem do metrô - meio de transporte recente e no qual

---

<sup>153</sup> O fator de desistência aplicado variou de 1,20 a 1,33, o que reduziu a demanda estimada em cerca de 10.200 para 8.500 passageiros (METROBEL, 1987; 11).

depositavam-se grandes expectativas - e que dependeria diretamente do impacto causado sobre os usuários, encarregou-se de monitorar todo o processo de convocação, de cadastro, de venda de passagens e de estabelecer postos de informações para os usuários. Como os usuários compunham um *“segmento da população carente de informações, com dificuldade de leitura, que já esta(va) a um longo tempo habituado ao trem de subúrbio”* (CBTU/STU/BH/DEMETRÔ. *Projeto de monitoração*. 12 mar. 1987), a absorção, em tão pouco tempo, de informações relativas às características operacionais do metrô - com seus requisitos de segurança mais rígidos do que os dos trens de subúrbio - e a assimilação dos novos itinerários, horários e pontos de paradas das linhas de ônibus seria fundamental para minimizar a *“ruptura provocada em seus hábitos de transporte, dos quais depend(ia) principalmente o seu deslocamento para o trabalho”* (CBTU/STU/BH/DEMETRÔ. *Projeto de monitoração*. 12 mar. 1987).

Ademais, além do impacto psicológico provocado pela mudança do meio de transporte, o sistema integrado ônibus/metrô, com sua tarifa bem mais onerosa do que a do trem de subúrbio, predisponha o usuário a um estado de ânimo nada satisfatório. Os usuários que viajavam apenas entre Betim e Eldorado, continuariam pagando Cz\$ 0,60, preço da passagem do subúrbio; já os passageiros com destino a qualquer ponto entre Eldorado e a Praça Rui Barbosa ou Praça da Estação, fazendo o transbordo em Eldorado, pagariam uma passagem cujo valor correspondia à diferença entre a tarifa do metrô - Cz\$ 1,50 - e a do ônibus - Cz\$ 0,60 - ou seja, gastariam Cz \$ 0,90. Em suma, para os usuários do sistema integrado ônibus/metrô a mudança implicava em gastos adicionais de 50% sobre o valor da passagem do subúrbio.

O cadastro dos usuários de suburbanos foi realizado durante duas semanas do mês de março, sendo precedido por um período de convocação dos passageiros, no qual divulgou-se a substituição dos serviços de transporte, dentro dos trens de subúrbio. Mediante a apresentação de comprovantes de residência - conta de água, luz, etc. - e de ocupação - carteira de trabalho ou declaração do patrão - cerca de cinco mil usuários foram cadastrados e receberam carteiras de identificação que lhes dariam o direito à aquisição de, no máximo, sessenta bilhetes por mês, cada um. Com efeito, dos cerca de 10.150 usuários apontados pela pesquisa de 1985, já reduzidos para 8.500, segundo previsões de desistência com base no rigor da cobrança de passagens

nos ônibus, chegava-se a pouco menos da metade do número inicial, restrição para a qual contribuiu, certamente, a exigência de comprovação de ocupação funcional.

Em primeiro de abril de 1987 foram definitivamente suspensos os subúrbios do sistema de Betim, cujos carros, em vez de reforçarem a frota do sistema de Rio Acima, foram enviados para a Superintendência Regional de Recife. No primeiro dia de operação do sistema integrado ônibus/metrô, houve uma grande procura pelos ônibus, em horários não cobertos pelos trens de subúrbio, obrigando a METROBEL a colocar ônibus extras e a promover, nos dias seguintes, alterações na programação dos ônibus, que incluíram acréscimo de viagens e mudanças de itinerários.

Para atender às mudanças promoveu-se a reestruturação de alguns horários dos subúrbios do sistema remanescente, de Rio Acima, para permitir a integração com os horários do sistema integrado ônibus/metrô, a fim de que o usuário proveniente do trecho Betim-Eldorado pudesse prosseguir viagem no trecho Belo Horizonte-Rio Acima, sem longas esperas indesejáveis.

Os cinco mil passageiros, aproximadamente, credenciados para o recebimento do benefício da tarifa subsidiada contaram com tal benefício por dois anos, tempo durante o qual a RFFSA/SR-2 arcou com os custos contratuais do serviço alternativo operado pelas cinco linhas de ônibus que atendiam Betim e Contagem.<sup>154</sup> Apesar do contrato estabelecer o prazo de quatro anos, até primeiro de abril de 1991<sup>155</sup>, para o

---

<sup>154</sup> As três linhas de ônibus já existentes que tiveram suas frotas de veículos reforçadas para atender aos usuários de subúrbios foram: *Linha 1131-Betim/Cidade Industrial*, da Viação Santa Edwiges Ltda., cobrindo as estações/paradas Betim, Chácara, SESI e PTB; *Linha 1137C-São Caetano/Cidade Industrial*, também da Viação Santa Edwiges, atendendo às paradas FMB e Teresópolis; e *Linha 11188B-Bernardo Monteiro/Cidade Industrial*, da Empresa São Geraldo Ltda., atendendo à estação Bernardo Monteiro e à parada Fazenda Embiruçu (Metrobel, 1987). As novas linhas, especialmente criadas para tal transporte foram a *Linha 1142/Beatriz-Novo Eldorado/Cidade Industrial* que cobriu as paradas indicadas em seu nome; e a *Linha 1132/Betim Industrial-Alterosa/Cidade Industrial*, que atendeu às respectivas paradas (Metrobel. *Folhetos informativos*. 1987). O agrupamento das estações/paradas definido pela cobertura das cinco linhas de ônibus apresentou pequenas modificações em relação ao estudo da CBTU/STU-BH/DEMETRÔ e da Metrobel, de dezembro de 1986, sendo a mais significativa, o não atendimento à estação de Embiruçu que já fora fechada ao tráfego de passageiros em agosto de 1984.

<sup>155</sup> A sétima cláusula do contrato N° 067/SR-2/87- *Substituição do trem de subúrbio, no trecho Betim/Eldorado, por linhas regulares de ônibus* (RFFSA/SR-2. Belo Horizonte, 11 mar. 1987, fl.04) estabelecia que a prestação dos serviços substitutos duraria quatro anos, passíveis de prorrogação ou de rescisão, desde que houvesse a concordância das partes. Todavia, documento da CBTU/STU-BH/DEMETRÔ, de 20 de janeiro daquele ano, já indicava o período para a prestação dos serviços:



subsídio do transporte, a supressão gradual dos postos de venda cedidos pela Superintendência da RFFSA, em Betim, PTB e Bernardo Monteiro<sup>156</sup> e a eliminação do bilhete integração na maior parte das linhas de ônibus que substituíam os trens levou ao encerramento do benefício.

Para a RFFSA/SR-2 que ansiara pelo encerramento das atividades dos suburbanos que só lhe traziam problemas, manter em funcionamento os postos de venda significava prolongar o ônus daquele transporte indesejável, pois quanto mais usuários utilizassem o sistema integrado ônibus/metrô, maior a sua despesa. Aliás, desde o período que precedeu a supressão dos trens de subúrbio, segundo avaliação da CBTU/STU-BH/DEMETRÔ, a RFFSA/SR-2 mostrara-se pouco cooperativa no sentido de facilitar a venda de bilhetes para os usuários. Reforçando o perfil pouco sociável dos usuários destes suburbanos e avaliando o dos funcionários da SR-2 designados para bilheteiros, o DEMETRÔ não deixava de reconhecer as dificuldades enfrentadas pela RFFSA e de precaver-se quanto aos futuros reveses com a integração, então, prestes a vigorar:

*“Quase todos (os bilheteiros) estão em final de carreira, e voltados unicamente para a aposentadoria, alguns inclusive com o tempo de serviço completo, aguardando apenas alguma melhoria.*

*Não há dentro da Rede nenhuma preocupação com a venda de passagem, fato percebido durante nossa visita, e comprovado nas reuniões em que participamos, quando nos foi colocado que as receitas são apuradas indistintamente.*

*Fomos também informados que os usuários do subúrbio estão revoltados com a extinção do mesmo.*

*Assim sendo, conhecendo o nível sócio-econômico desses passageiros, quase sempre mendigos, marginais, pivetes e desocupados, que na maioria das vezes, já não têm nada mais a perder, serão capazes de praticar qualquer ato, só pelo fato da cobrança de passagens. Há inclusive, caso de funcionário da RFFSA licenciado, vítima de agressão física (facada) por parte de usuário, quando tentavam cobrar o bilhete.*

*Evidentemente, que a maior preocupação desses bilheteiros é com a segurança para trabalhar, alegando inclusive entrega gratuita de bilhetes, em caso de coação ou ameaças.”* (CBTU. STU/BH. Memorando. DAF-1/059/87. Belo Horizonte, 25 mar. 1987. p. 2.2)

---

apenas dois anos (CBTU/STU-BH/DEMETRÔ. *Supressão do Trem de Subúrbio - RFFSA entre Betim e Estação Central*. Belo Horizonte, 20 jan. 1987, p. 1).

<sup>156</sup> No tocante à venda de passagens nas estações cedidas pela RFFSA, coube à SR-2 responsabilizar-se pelo pessoal, pela montagem e/ou adaptação das bilheterias, pelo fornecimento do mobiliário e pelo transporte de documentos, ao passo que o DEMETRÔ encarregou-se do treinamento do pessoal, do controle de arrecadação/fiscalização, da distribuição de bilhetes e do fornecimento do material específico de arrecadação, tal como, formulários, lacres, malotes, etc. (CBTU/STU-BH/DEMETRÔ. *Memorando*. 25 mar. 1987. DAF/1/059/87). Os bilhetes também eram vendidos nas estações metroviárias.

Eis o ponto final da história dos trens de subúrbio Belo Horizonte-Betim, que na avaliação da RFFSA/SR-2, “*apesar de cumprir durante muitos anos sua função social, atendendo a uma população carente e de baixa renda, com tarifas aquém de seu preço real, os suburbanos nunca apresentaram uma imagem positiva da RFFSA.*” (RFFSA/SR-2. SR-2 Notícias. Maio/jun. 1987, p. 8). Transcorridos quinze anos e tendo em vista que não se realizou qualquer obra de duplicação no trecho Betim-Eldorado, as promessas de reimplantação dos trens de subúrbio - em melhores condições operacionais e após a conclusão do referido melhoramento - se não podem ser apontadas como meros objetos de negligência, tampouco mostram-se passíveis de cumprimento, dado o processo de arrendamento da RFFSA/SR-2 que ignorou os passageiros. Caberá ao metrô de superfície, quando implantado até Betim, retomar a prestação dos serviços de transporte de massas sobre trilhos, aliviando o *stress* da população dessas cidades industriais que dependem exclusivamente do transporte coletivo rodoviário. Além das vantagens típicas do metropolitano - rapidez, conforto, segurança - ganhos relevantes para a qualidade de vida das comunidades ali residentes não de ser colhidos com a operação deste meio de transporte não poluente, dados os níveis de poluição atmosférica com os quais atualmente convivem.

#### **7.4. Trens de subúrbio Belo Horizonte - Rio Acima**

Os suburbanos do sistema Belo Horizonte - Rio Acima foram os pioneiros da RMBH pois descenderam do tráfego de passageiros do Ramal lançado pela Comissão Construtora de Belo Horizonte que, por sua vez, precedeu a inauguração da cidade. Àquela época, já dispunha o Ramal de serviço de passageiros entre a futura estação de Minas (Belo Horizonte) e General Carneiro, contando com duas locomotivas a vapor - “Ouro Preto” e “Belo Horizonte” - dois carros de 1ª classe, para 48 passageiros cada um, dois de 2ª classe para 72 passageiros e dois mistos para 57 passageiros. Em 1896 e 1897, adequou-se o horário dos trens de passageiros do Ramal, que passou a harmonizar-se com os da Central do Brasil, permitindo conexões com os trens da

Linha do Centro, em General Carneiro. Seis trens diários percorriam o Ramal - três em cada sentido - havendo paradas programadas em Cardoso, Freitas (Caetano Furquim) e Marzagão (Carvalho de Brito).

Em primeiro de novembro de 1909, antes de passar da tutela estadual para a federal, através da incorporação do Ramal à EFCB, os trens adquiriram o caráter suburbano, passando a trafegar até Sabará<sup>157</sup>. Na década de 20, os subúrbios já alcançavam Raposos, então distrito de Nossa Senhora da Conceição de Raposos, pertencente ao município sabarense. Ao final desta década, doze trens circulavam no sistema, seis em cada sentido, metade tendo a estação de Raposos como origem ou destino e metade, trafegando apenas entre Sabará e Belo Horizonte (VASCONCELLOS, 1928). Nessa mesma época, a cidade de Santa Luzia do Rio das Velhas (Santa Luzia) também contava com suburbanos que a ligavam à capital, trafegando dois trens em cada sentido, diariamente. Restritos, décadas depois, a uma composição mista que partia diariamente de Belo Horizonte para Sete Lagoas e desta estação retornava, este sistema foi suprimido antes da gestão da RFFSA/SR-2.

---

<sup>157</sup> Pela Lei nº 176 de seis de outubro de 1919, General Carneiro, então pertencente a Belo Horizonte, era elevado, juntamente com Venda Nova, à categoria de subúrbio da capital (PENNA, 1997; 171).

FIGURA 66 - Bondinho da Ferrovia Morro Velho, na Estação de Raposos, da EFCB.

FONTE: Édson Gonçalves. 1935?

NOTA: À esquerda da estação, plataforma para o acesso ao Bondinho da Morro Velho; à direita, plataforma para o acesso às composições da EFCB.

Nova Lima não chegou a contar com as facilidades decorrentes da presença da EFCB, pois a linha férrea, de Rio Acima, passava por Raposos, ia a Sabará, ganhava Santa Luzia e depois rumava em direção ao norte do Estado. No início do século XX, a Saint John D'el Mining Company Limited, empresa inglesa que explorava minas de ouro em Nova Lima e Raposos, enfrentava dificuldades de toda ordem dada a precariedade dos transportes de cargas e mercadorias: “... *as provisões que vinham da Inglaterra chegavam ao Rio de Janeiro e eram transportadas até Morro Velho em carros de boi ou mulas, através de um caminho precário, método lento e dispendioso...*” (MORRO VELHO, 2001). A fim de utilizar-se dos serviços da Central do Brasil e de prover-se de um meio de transporte para seus operários e cargas, a Companhia inaugurou, em abril de 1913, uma ferrovia de 8,359km, em bitola de 0,66m, entre Nova Lima e Raposos<sup>158</sup>. Essa pequena ferrovia, a segunda do país a ser eletrificada, em abril de 1914, partia da Estação de Raposos, da EFCB, possibilitando conexões com as composições da mais importante estrada de ferro brasileira (FIG. 66)

---

<sup>158</sup> A idéia da ferrovia remonta a 1896, mas somente em 1911 tiveram início os trabalhos para implantá-la (MORRO VELHO, 2001).

FIGURA 67 - Bondinho da Ferrovia Morro Velho, sobre o córrego Cardoso, antigo córrego Congonhas.

FONTE: *O Cruzeiro*. 11 out. 1958.

Atendendo ao tráfego particular da companhia, o “Bondinho da Morro Velho” servia também às populações de Nova Lima e de Raposos, que viajavam em três ou quatro carros, com capacidade para 24 passageiros - assentados - cada um (FIG. 67). Partindo da estação de Nova Lima, o bondinho tinha duas paradas programadas em terras daquele município - no pé-de-estribo Resende e na estação de Galo - completando o percurso na estação de Raposos. Na década de 1950, quando os suburbanos da Central já atingiam Rio Acima, havia 22 bondinhos diários, numa programação que permitia conexões com todos os trens de subúrbio que iam até Belo Horizonte ou Rio Acima.

O Bondinho circulou até 1963. Em 1977, quando a companhia inglesa já retirara a linha de sua ferrovia desativada, a RFFSA/SR-2 deu início à remodelação do pátio de Raposos, adequando-o às necessidades das operações ferroviárias dos numerosos suburbanos e do grande fluxo de cargas que naquela linha singela trafegavam (FIG. 68).

FIGURA 68 - Remodelação do pátio da estação de Raposos, da RFFSA/SR-2.

FONTE: Édson Gonçalves. 1978.

NOTA: Ao fundo, no local da antiga linha da Morro Velho, composição suburbana com os novíssimos carros de aço carbono.

Ao ser criada em 1976, a Superintendência Regional Belo Horizonte já assumira os suburbanos com tração diesel, graças à intensificação da substituição da tração a vapor promovida ao final da década de 1950 e durante a de 1960, em toda a RFFSA. Os antigos carros de madeira do sistema (FIG. 69) deram lugar, em outubro de 1978, aos novos carros de aço carbono (FIG. 70).

FIGURA 69 - Trem de subúrbio da RFFSA/SR-2, com carros de madeira, na estação de Rio Acima.

FONTE: ARAÚJO, Waldir Tiradentes. 1978.

O trecho percorrido por esses suburbanos da SR-2, dentre toda a malha da RMBH, era o mais antigo, pois compreendia parte da Linha do Centro da EFCB (de Rio Acima a

General Carneiro, em bitola métrica) e todo o antigo Ramal de Belo Horizonte (em bitola mista), ambos do século XIX. Até 1988, alguns suburbanos do sistema circulavam somente até Raposos, não alcançando Rio Acima. Nas estações terminais do trecho, Belo Horizonte e Raposos/Rio Acima, as composições suburbanas pernoitavam - ao relento, sem nenhum tipo de cobertura - para permitir a circulação dos trens, pela manhã, partindo das cabeceiras. 1989, ano inicial da drástica e contínua redução na oferta de horários dos subúrbios deste sistema, foi o primeiro ano em que todas as composições suburbanas passaram a cobrir integralmente o trecho Belo Horizonte - Rio Acima. O trecho de aproximadamente 53km entre as estações de cabeceira do sistema era coberto pelos suburbanos em duas horas; anteriormente, os trens que seguiam apenas até Raposos, trecho cuja extensão era de cerca de 33km, demoravam uma hora e vinte minutos. A velocidade máxima do trecho - de 40km/h - era a mais baixa de toda a malha da RMBH, devido às más condições técnicas determinadas pelas adversidades e pela antigüidade do traçado.

FIGURA 70 - Trem de subúrbio da RFFSA/SR-2, com carros de aço, na estação de Rio Acima.

FONTE: PEREIRA, Euler Bernardes. 1994.

NOTA: A fotografia foi realizada em um domingo. A composição que chegara a Rio Acima no sábado à noite, permaneceu estacionada até a segunda-feira, quando partiu às 4h para Belo Horizonte.

Durante a gestão da SR-2, os passageiros dos subúrbios do sistema de Rio Acima contaram com vários pontos para embarque e desembarque, apresentados na ordem de sucessão: município de Belo Horizonte - estação de Belo Horizonte, estação de Horto Florestal<sup>159</sup>, pé-de-estribo Abadia, estação de Caetano Furquim; município de Sabará - estação de Carvalho de Brito (Marzagânia),<sup>160</sup> estação de General Carneiro, pé-de-estribo Castro Brandão (Roças Grandes), estação de Sabará, pé-de-estribo Mestre Roque;<sup>161</sup> município de Raposos - estação de Raposos, pé-de-estribo Marimbondo, estação de Honório Bicalho;<sup>162</sup> município de Rio Acima - pé-de-estribo Santa Rita e estação de Rio Acima (FIG. 71).

<sup>159</sup> Em período anterior à SR-2, entre Belo Horizonte e Horto, havia paradas na estação de Santa Efigênia e em Cardoso.

<sup>160</sup> Carvalho de Brito foi o nome dado, posteriormente, à estação de Marzagânia ou Marzagão, inaugurada em 13 de novembro de 1902, no local onde situava-se a Fábrica de Tecidos Marzagão, fundada em 1879, a primeira no âmbito da futura capital (PENNA, 1997: 33) que quatro décadas depois, estaria “*rodeada de habitações operárias que se abrigam á sombra de uma floresta de eucalyptos*” (VASCONCELLOS, 1928; 217). Sobre sua produção declara a *A Folha Sabarense*: “*Foram-nos mostradas algumas peças de casemira feita nesta fábrica, em nada inferior aos productos estrangeiros do mesmo genero*” (Sabará: 6 abr. 1890, Ano V, nº 48, p. 3). As peças de tecido desta Fábrica, transportadas pela EFCB, dentre outras praças, alcançava a capital da República. Um auto de incêndio, lavrado no *Livro de Termo de Entrega de Estação* da estação de Barreiro, registra a ocorrência de um incêndio dentro de um vagão, em 1922, que danificou as extremidades de dez peças de algodão que tinham sido despachadas para a estação de Marítima, no Rio de Janeiro (EFCB. 5 out. 1922, folha 11). Após ter seu nome modificado para Cia. de Fiação e Tecidos Marzagão e de experimentar uma fase de expansão em 1925 (BARRETO, 1966; 334), suas instalações abrigaram a próspera Companhia Paraopeba Industrial, fábrica que entrou em decadência com a criação do Distrito Industrial de Contagem. Em 1967, a vila de Marzagão ou Vila Elisa foi cenário do conto “*Sinhá Cecada*”, da obra *Tutaméia*, do escritor Guimarães Rosa. Fechada por volta de 1976, segundo Barreto (1996: 334) ou em 1978, de acordo com matéria do *Estado de Minas* (SÉRGIO. 3 jun. 2000, p. 7), suas instalações foram reformadas e ocupadas pela confecção de jeans, Marcel Philippe, em 1982. A população da vila, em 2000, restringia-se a 200 pessoas, que ansiavam pelo tombamento do que restou daquele conjunto histórico, arquitetônico e cultural, cujo processo esbarrara na burocracia da Prefeitura de Sabará.

<sup>161</sup> A diversificada bibliografia ferroviária consultada aponta Mestre Roque como pertencente ora ao município de Sabará, ora a Nova Lima ou até mesmo a Raposos. Dada a sua localização, em frente ao Clube Alberth Charlé, no bairro sabarense de Paciência, sua apresentação integra a relação de paradas situadas na referida cidade. Ver IBGE (1948), CGT (1953), PLAMBEL (1974), RFFSA. *Sistema Ferroviário da RFFSA*. (1967. 1974). *Sistema Ferroviário do Brasil*. (1977. 1978.1980.1982).

<sup>162</sup> No período da SR-2 a estação de Honório Bicalho já estava fechada, sendo utilizada como pé-de-estribo, pois não havia mais serviço de bilheteria.



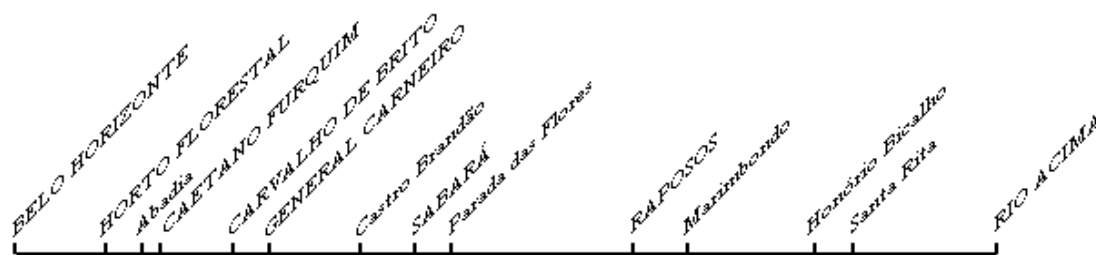


FIGURA 71 - Esquema do trajeto dos subúrbios Belo Horizonte - Rio Acima, em 1982.

FONTE: Elaborado pela autora com base em RFFSA/SR-2. *Plano de Transportes - 1982*. p. 230.

NOTA: Distância aproximada do trajeto: 54km. Em maiúsculas, as estações; em minúsculas, as paradas.

Em seu primeiro ano de atividade, devido aos problemas com a organização de horários de trens, a SR-2 manteve a programação da antiga 14ª Divisão Centro-Norte, fazendo correr um subúrbio deste sistema até Itabirito, fora de sua jurisdição (antiga 6ª Divisão, cuja malha coube à SR-3). Estendendo-se além de Rio Acima, a distância total vencida pelo suburbano era de aproximadamente 81km, percorridos em 2:50h. Esse trem, partindo de Belo Horizonte, tinha paradas previstas, após a estação de Rio Acima, na estação de Esperança e na estação fechada ou pé-de-estribo Aguiar Moreira. Sobre ele, relata o ferroviário e usuário de suburbanos:

*“ Como militar, até 1977 eu cheguei a viajar nesse subúrbio até Itabirito. A parada dele era de 13 minutos. Meu sogro era o maquinista e eu o acompanhava, passeando. Ele saía de Belo Horizonte às 11:35h e chegava por volta de 14h. Fazia a reversão da locomotiva e ficava lá só 13 minutos. Fazia conexão com um trem da larga (bitola) que ia até Lafaiete.<sup>163</sup>”* (FERREIRA. 20 mar. 2002).

Cada estação ou parada do trajeto desses suburbanos apresentava suas peculiaridades, determinadas pelas características de seus usuários e pelas atividades sócio-econômicas e culturais do local que a abrigava. Raposos, por exemplo,

*“... atende à Mina de Morro Velho. Grande parte do operariado da Morro Velho mora em Raposos, acredito que até hoje. Tanto que tinha um bondinho que transportava o pessoal até Nova Lima; ele encostava atrás da estação de Raposos, da Rede. Dizem que é um dos lugares que têm mais viúvas, proporcionalmente à população. Eu acredito. Era muita viúva. Como engenheiro residente eu andava muito de subúrbio e presenciava o trem cheio*

<sup>163</sup> Este trem não consta em RFFSA/SR-2. *Programação de trens de passageiros*. 1977. Na programação para 1976, a composição suburbana estava prevista para circular com um carro destinado ao correio e à bagagem, 6 carros de segunda classe e 3 de primeira, todos de madeira.

*de lavadeiras, principalmente na segunda-feira quando elas vinham entregar a roupa que no fim de semana tinham buscado. Nos carros de madeira, tinha uma grade em cima, que ficava cheia de trouxas... tudo limpinho, arrumado... ou em sacos, a roupa suja. Muita viúva de homem falecido na Mina de Morro Velho, que tinha pensão e completava a renda lavando roupa.” (GUIMARÃES. 19 mar. 2002).*

Além das lavadeiras, usuárias cativas dos subúrbios, “ ... durante o dia, muitos estudantes. Havia o pessoal que estudava em Sabará, residente em Rio Acima e

Raposos, que ia para o SENAI, em Sabará” (FERREIRA, 13 mar. 2002)<sup>164</sup>. Raposos e Rio Acima, com suas belezas naturais, atraíam, aos finais de semana e feriados, a população das cidades vizinhas e, principalmente, da capital. Em meados da década de oitenta, a situação dos trens crescentemente usados com a finalidade de lazer - dados o baixo custo da passagem e o fato da viagem de trem, por si só, ser encarada por muitas pessoas como um divertimento - causou numerosos transtornos à Superintendência Regional:

*“ ... Para Rio Acima e Raposos, o transporte aos finais de semana passou a entrar naquela fase em que as pessoas de Belo Horizonte iam se divertir, iam para os poços dos rios. Nadar era a diversão da juventude de Belo Horizonte no interior e, à tarde, praticavam todo tipo de vandalismo. Foi uma das causas para o término da circulação dos subúrbios aos finais de semana. E dava um movimento nas cidades! Em Sabará, Raposos e Rio Acima, era um acontecimento a chegada dos subúrbios!” (FERREIRA, 13 mar. 2002).*

*“ Nosso serviço de segurança é por demais limitado em efetivo e as composições estão circulando com superlotação, estando ocorrendo depredações dos trens e das estações, além do enorme risco de acidentes, pois passageiros mais ousados e irresponsáveis estão viajando com as portas abertas, dependurados nos engates e sobre o teto dos vagões, atentando contra sua segurança e de pessoas que passam à margem da linha” (RFFSA/SR-2. Carta da Superintendência. Belo Horizonte, 25 de out. 1985. nº 726/SRBH/85. Destinada ao Comando Geral da Polícia Militar de Minas Gerais, solicitando patrulhamento nas estações e paradas dos suburbanos).*

Sabará, cidade histórica, desde os tempos da Central do Brasil servira-se dos subúrbios para o transporte de seus moradores e para fins turísticos. Atualmente, desprovida de uma unidade arquitetônica, histórica e cultural representativa de seu passado colonial - pois preservados foram somente restritos elementos dessa

<sup>164</sup> Conseqüência indireta da presença da Belgo-Mineira em Sabará, foi a criação de uma escola do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI, em 1945, com a finalidade de formar um “operariado capaz técnica e fisicamente” (A ESCOLA de Sabará do S.E.N.A.I, começará a funcionar no próximo mês. *Kaquende*: Sabará, 30 set. 1945, Ano III, nº 99, p. 1).

memória: algumas igrejas e outros tantos casarios - a cidade desperta estranhamento naqueles que constatam que, em meados do século XX, “... *Ouro Preto e Sabará é que teem atraído maior número de forasteiros*” (VELHOS troncos de Minas Gerais. *Kaquende*. 16 jul. 1944. p. 8). A recém implantada Superintendência Belo Horizonte, atendendo a esta demanda, lembrava que

“... *Sabará passou a atrair visitantes mais pela importância de seu acervo histórico [...] Hoje, além de cidade turística, é quase um subúrbio de Belo Horizonte, a que se chega de trem em várias horários, por apenas Cr\$ 1,00. A Superintendência Regional - Belo Horizonte fez construir moderna e confortável estação, com o duplo objetivo de servir aos habitantes da cidade que hoje integra o (sic.) Grande Belo Horizonte e aos turistas que para lá se deslocam.*” (RFFSA. *Rede Notícias*. Jun. 1977).

A tradição presente sob a forma de eventos culturais, persiste em um dos tradicionais festivais da cidade, que ainda mantém vivo o curioso costume do aluguel de jaboticabeiras, na época da frutificação. Sobre a antigüidade desse festival e do papel dos subúrbios no transporte, a preço módico, daqueles que dele participavam, uma nota da Rede Ferroviária e uma irônica poesia de um fervoroso sabarense:

“ *Famílias inteiras deslocavam-se a Sabará para saborear jaboticabas, nascendo desse hábito a expressão incorporada ao folclore regional, de que ‘a coisa em Sabará está preta’.*” (RFFSA. *Rede Notícias*. Jun. 1977).

#### **OFERENDA EM UM PAÍS ESSENCIALMENTE AGRÍCOLA**

*Quando as jaboticabas ficam madurinhas,  
pintalgando as copadas seculares,  
a minha terra fica assim de forasteiros.*

*(Mil e oitocentos a ida e volta na Central:  
é muito mais barato  
que qualquer diversão na Capital...)*

*Então,  
há grande confusão  
de balaios e cestas e sombrinhas.*

*E calcanhares  
que desculpam a falta de costume do sapato,  
com o pé de moleque colonial.*

*Almofadinhas de subúrbio, galhofeiros,  
mas cuja graça  
não passa  
das brochuras populares  
que infestam portas de engraxates  
e livrarias marca traque...*

*E dando-se destaque,  
em altos comentários e risadas,  
falam dos templos e das casas antiquadas,  
das ruas tortas  
e quase mortas,  
de tudo o que assistiu à formação da brasileira civilização.*

*O consolo, porém, de minha terra  
se encerra  
na atitude das bananeiras malcriadas  
oferecendo aos olhos visitantes  
o insulto singular dos cachos balouçantes...” (PATRÍCIO. *Kaquende*. 14 nov. 1943, p. 1).*

Tradição também das cidades próximas à capital, o carnaval motivava a utilização dos subúrbios. Sobre acidentes ocorridos em suburbanos desse sistema, durante a gestão da RFFSA/SR-2, tece algumas considerações o ferroviário José Miguel Ferreira, que ressalta tombamentos acontecidos em período carnavalesco (FIG. 72):

*“ Foram raros os acidentes, raríssimos. Era um descarrilamento simples... Teve dois tombamentos, mas foram de madrugada, no carnaval. Em março de 1979 e em março de 1981. Não houve vítimas. No trem de Rio Acima. No dia 3 de março de 1981, eu estava como auxiliar de maquinista. Estava praticamente vazio porque vinham poucos passageiros de Rio Acima. Tentaram esclarecer a causa. Houve um levantamento da ponte, de 20cm; parece que lá havia um defeito na via permanente. Mas o trem estava com excesso de velocidade. O maquinista, na época, foi punido, foi responsabilizado pelo acidente. Não é do meu conhecimento colisão com trens de subúrbio.”*

FIGURA 72 - Ferroviário José Miguel Ferreira no local do acidente ocorrido em 3 de março de 1981, com uma composição suburbana do sistema Belo Horizonte - Rio Acima.

FONTE: CAMPOS, Helena Guimarães. 28 out. 2000.

NOTA: O ferroviário integrava a equipe do suburbano acidentado como auxiliar de maquinista. O tombamento ocorreu no quilômetro 558,118. Neste mesmo local, fora registrado outro tombamento, em fevereiro de 1979. Curiosamente, os dois trens acidentados eram tracionados pela mesma locomotiva, uma GM-G12, N° 2709 (FERREIRA. 13 mar. 2002).

A Parada de Castro Brandão, em Roças Grandes (FIG. 73), além do movimento diário de trabalhadores e estudantes, registrava grande afluência de passageiros “... *nos dias de terça-feira e domingo (em que) tinha a festa de Santo Antônio [...] O trem ia cheio até lá e prosseguia vazio. Tinha uma grande frequência dosromeiros, toda terça e todo domingo*” (FERREIRA. 13 mar. 2002) e no dia 13 de junho, especialmente consagrado à devoção do santo católico. No dia de Santo Antônio, a SR-2 fazia circular trens extras no trecho entre a capital e a estação de Sabará e acrescentava carros nas composições suburbanas de tabela. Se o dia 13 de junho caía durante a semana, os domingos imediatamente anterior e posterior também contavam com uma programação especial para atender aos devotos.

FIGURA 73 - Parada de Castro Brandão, em Roças Grandes.

FONTE: MACHADO, Marcelo. 20 dez. 1999.

Castro Brandão, inaugurada em primeiro de junho de 1924, em épocas anteriores à SR-2, também contara com os suburbanos para levar as pessoas que recorriam ao hospital mantido pelos ferroviários da RMV, em Roças Grandes. Pelo subúrbio também chegavam mercadorias destinadas ao hospital:

*“ Antes da década de 70, era muito maior o interesse pelo trens de subúrbio que transportavam de tudo; era tipo um carro coletor, levava mercadorias. O trem de manhã cedo levava leite para o hospital, em Castro Brandão. Havia um empregado do hospital que ia receber o leite que ia no (carro) bagageiro do subúrbio: um carro situado entre a locomotiva e os carros de passageiros. Todo subúrbio tinha um. Depois, com o advento dos carros de aço, acabou o carro bagageiro. Era carro de chefe de trem, bagagem e correio.”* (FERREIRA. 13 mar. 2002).

A relação da ferrovia com os romeiros não se limitou aos cultos em Roças Grandes. Menos de dois meses antes da circulação dos suburbanos neste trecho, em 12 de setembro de 1909, *“pela primeira vez, part(ia) de Belo Horizonte, uma romaria religiosa: os associados da Liga Católica segu(iram) para Honório Bicalho, em trem especial, em romaria ao Bom Jesus de Matozinhos”* (PENNA, 1997: 108). Esta pequena estação, entre Raposos e Rio Acima, que anos depois atenderia aos subúrbios, através das FIG. 74, 75 e 76, com muita propriedade “encerra” a história do transporte ferroviário de passageiros da RMBH, ao expressar-lhe tanto a totalidade, quanto o desfecho.

FIGURA 74 - Estação de Honório Bicalho, na primeira década do século XX

FONTES: FIGUEIRA, 1908; 320.

FIGURA 75 - Estação de Honório Bicalho em 1994

FONTES: BERNARDES, Euler Pereira. 1994.

NOTA: A estação estava fechada, funcionando apenas como pé-de-estribo para passageiros dos subúrbios.

FIGURA 76 - Plataforma e escombros da Estação de Honório Bicalho.

FONTES: MACHADO, Marcelo. 20 dez. 1999.

FIGURA 77 - Parada das Flores no trecho de circulação dos suburbanos Belo Horizonte - Rio Acima.

FONTE: MACHADO, Marcelo. 20 dez. 1999.

NOTA: A parada ainda faz juz ao apelido, pois um jardim bem cuidado é mantido em suas proximidades, por um condomínio residencial localizado ao lado do Clube Alberth Charlé.

Graciosa também no nome, a Parada das Flores (FIG. 77) apresentava grande movimentação aos finais de semana, pois situava-se em frente ao Clube Alberth Charlé, em Sabará. Oficialmente Parada Mestre Roque, a Parada das Flores recebeu este apelido graças a um dos vigilantes da passagem de nível ali existente, que



cuidava de manter sempre floridas as proximidades do pé-de-estribo, cultivando um jardim à beira da linha. Inaugurado em 20 de março de 1944, este pé-de-estribo, além de atender à população do bairro Paciência, serviu aos sócios do Clube, majoritariamente, engenheiros. Aproveitando o passeio de trem, muitos freqüentadores do clube, de classe social mais elevada, dispensavam os automóveis e recorriam aos subúrbios da SR-2 que mantiveram uma oferta decrescente de horários aos finais de semana e aos feriados, até que passaram a circular, exclusivamente, em dias úteis.

Praticamente em todas as estações e paradas do trajeto dos subúrbios e mesmo dentro das composições era comum a presença de menores carregando balaies e tabuleiros cobertos com panos brancos, oferecendo seus quitutes. Não obstante os regulamentos que regiam os transportes ferroviários, em suas disposições policiais, explicitar que *“nos trens e em qualquer dependência da estrada é vedado: apregoar, expor ou vender qualquer espécie de mercadoria ou procurar agenciar freguezia...”* (AZEREDO, 1960; 193), os ferroviários costumavam ignorar os meninos que vendiam seus bolinhos de feijão, pastéis, cocadas e até “chup-chups”, acondicionados em caixas de isopor.

Como parte da política de relações públicas da RFFSA/SR-2 eram oferecidas facilidades para escolares que serviam-se dos subúrbios com meio de transporte em excursões. A prática usual era a cobrança de preço especial, previamente pago na estação de Belo Horizonte, e o acréscimo de carros de passageiros, reservados aos estudantes, nos suburbanos de tabela. Alguns acontecimentos dessa natureza foram divulgados pelo periódico *SR-2 Notícias*, mantido pela Superintendência Regional, com o intuito de informar sobre suas atividades ferroviárias e de ressaltar a relevância social de seus serviços.

Em 1980, dois serviços de transporte para estudantes foram propalados com empenho pela SR-2: uma excursão para duzentas crianças do Instituto Cecília Meireles, ocorrida em quatro de junho e, no dia 15 de outubro, o transporte de cem crianças do Lar das Meninas São João Batista. A primeira excursão teve a finalidade de permitir às crianças - de seis e sete anos - o conhecimento das diferentes operações ferroviárias. Partindo de Belo Horizonte, os estudantes viajaram até Raposos onde

fizeram um lanche na própria estação e, após receberem informações sobre a história e o cotidiano da ferrovia, regressaram à capital. O passeio para as meninas do orfanato teve como destino o Clube Alberth Charlé, local onde passaram o dia, retornando no final da tarde a Belo Horizonte. Para tais viagens recreativas, era costume a SR-2 designar para integrantes da equipagem dos subúrbios funcionários reconhecidamente cordatos e bem trajados, além de um representante de seu Departamento de Comunicação Social, encarregando-os da segurança e do conforto dos pequenos excursionistas e de suas acompanhantes, em geral, professoras.

Como acontecia em relação a todos os sistemas de subúrbios, a Superintendência recebia farta correspondência com solicitações no sentido de ampliar seus serviços de passageiros de pequeno percurso. Estruturada a SR-2, os subúrbios que diariamente serviam a Itabirito foram cancelados, levando as prefeituras e câmaras municipais de Rio Acima e de Itabirito a recorrerem à Regional, durante alguns anos e em vão, para tentar reativar os trens. As alegações de insuficiência de material rodante e de ausência de intervalos na programação de trens sempre foram as justificativas da SR-2 para indeferir os numerosos pedidos de criação de novos horários para os suburbanos ou de reativação de horários cancelados, provenientes das mais diversas instituições dos municípios de Sabará, Raposos, Rio Acima e Itabirito.

Em 1981, a SR-2 fez correr um suburbano integrando os sistemas de Betim e de Rio Acima, sem contudo, beneficiar a totalidade de usuários deste último, já que o trem partia de Betim às 4:15h e ia somente até Sabará, onde chegava às 7:10h e partia às 7:45h, de regresso à capital. No ano seguinte, o trajeto do subúrbio integrado foi estendido até Raposos e, a partir de 1983, a integração se consumou, pois vários trens corriam de Rio Acima ou Raposos a Betim, e vice-versa. A integração dos dois trechos suburbanos de maior movimento na Grande BH foi possível por serem ambos de bitola métrica. Até fevereiro de 1982, quando se erradicou a tração elétrica no trecho para Betim, as composições suburbanas mudavam a tração na estação de Belo Horizonte, substituindo a locomotiva elétrica que partira de Betim, por uma diesel-elétrica, própria para a circulação no trecho de Rio Acima. A ampliação do sistema integrado deu-se em função da erradicação da eletrificação que tornou desnecessária a mudança de tração e favoreceu os usuários que tiveram ampliada a quilometragem que podiam percorrer, despendendo o valor correspondente a uma única passagem.

Concomitantemente à maior cobertura quilométrica dos suburbanos integrados, ocorreu uma redução do sistema de subúrbios do trecho Belo Horizonte - Rio Acima: em 1981, quando operava um trem do sistema integrado, 14 trens eram ofertados no sistema de Rio Acima; em 1983, com a expansão da integração - contando com 8 trens - os horários disponíveis no sistema simplificado eram em número de 9; em 1986, havia 7 trens programados para o sistema integrado, enquanto 5 eram previstos para o sistema de Rio Acima<sup>165</sup>. A suspensão do tráfego de suburbanos no trecho de Belo Horizonte a Betim, em 1987, limitou a circulação dos subúrbios para Rio Acima e Raposos somente ao trecho que ligava tais cidades à capital. Assim, em 1988, 11 horários - de frequências diversas - eram ofertados. A gradual supressão de horários, iniciou-se em 1989 - 7 trens - e manteve-se contínua: em 1990, 6 trens; em 1992, 4 trens; e de 1994 até a desativação do sistema em 1996, somente 2 trens, em dias úteis.

QUADRO 12

Movimento diário total das estações/paradas dos suburbanos Belo Horizonte - Rio Acima em dia útil - Nov. 1988

ESTAÇÃO/PARADA	EMBARQUE	DESEMBARQUE	TOTAL
Belo Horizonte	1033	1630	2633
Horto Florestal	410	786	1196
Abadia	117	93	210
Caetano Furquim	395	289	684
Carvalho de Brito	77	66	143
General Carneiro	1276	861	2137
Castro Brandão (Roças Grandes)	328	227	555
Sabará	332	288	620
Parada das Flores	90	58	148
Raposos	680	489	1169
Marimbondo	8	10	18
Honório Bicalho	47	17	64
Santa Rita	20	10	30
Rio Acima	46	35	81
<b>TOTAL</b>	<b>4.859</b>	<b>4859</b>	<b>9718</b>

FONTE: CBTU. STU/BH. *Pesquisa embarque/desembarque - Subúrbio Belo Horizonte - Rio Acima.* Belo Horizonte, nov. 1988.

Em 1988, a CBTU realizou uma pesquisa de tipo embarque/desembarque que permitiu quantificar o número real de usuários e o índice de evasão de rendas, então

<sup>165</sup> Dentre os trens programados para 1981 e 1983, em ambos os sistemas de suburbanos, estavam os de frequência diária e os que circulavam apenas aos domingos e feriados. Em 1986, os trens do sistema integrado incluíam os de frequência diária e os que circulavam somente em dias úteis e aos domingos e feriados; no sistema simplificado, para Rio Acima, apenas em dias úteis corriam trens. Somente após a

constatado, de 40%. Dados desta pesquisa apontaram a movimentação de 4859 usuários dos subúrbios em dia útil (QUADRO 12), mas os resultados da quantificação dos passageiros aos domingos foram comprometidos pelas fortes chuvas daquele dia. Os trens usados para o lazer daquele domingo (27 de novembro de 1988) transportaram apenas 1321 passageiros, cerca de um quarto dos usuários do domingo anterior, ensolarado, do qual estimou-se o número de usuários através da venda de bilhetes.

A integração dos subúrbio de Rio Acima com o metrô, em Horto Florestal, foi assunto considerado durante as obras do metropolitano. Chegou-se mesmo a construir uma plataforma para embarque e desembarque dos passageiros dos subúrbios próxima à estação metroviária do Horto, mas decidiu-se pela manutenção das operações isoladas dos dois sistemas de transporte de massa sob trilhos. No ano posterior ao da realização da pesquisa, deu-se início à política de contínua redução da oferta de horários de subúrbios. O corte na quantidade de trens em circulação refletiu-se, conseqüentemente, na queda do número de usuários; todavia, as estações e paradas de maior movimento permaneceram as mesmas apontadas pela pesquisa, até a extinção dos serviços: Raposos, General Carneiro, Roças Grandes, Caetano Furquim e Sabará como principais pontos de origem dos passageiros e Sabará, Horto Florestal e Belo Horizonte, como principais estações de destino.

Dentre todos os sistemas de suburbanos da RMBH, foi esse o mais duradouro - pois oficialmente suburbano, de primeiro de novembro de 1909 até 31 de agosto de 1996 - e o que atendeu ao maior número de municípios, durante a gestão da SR-2: Belo Horizonte, Sabará, Raposos, Rio Acima e, por dois anos, Itabirito. Razões prováveis para que na memória de muitos habitantes da Grande BH, seja o sistema evocado quando se indaga sobre seus conhecimentos acerca da existência de trens suburbanos da RFFSA.

Ao ser criada a Superintendência Belo Horizonte, os antigos prefixos dos subúrbios foram mantidos durante o ano de 1976, mas substituídos no ano seguinte, devido à reorganização das divisões das linhas e trechos da Regional. Os novos prefixos,

---

supressão do sistema integrado correram trens aos domingos no sistema independente de Rio Acima. (RFFSA/SR-2. *Plano de Transportes*. 1981,1983, 1986, 1988).

formados por letras e números diferentes, foram ignorados por muitos passageiros, que continuaram atribuindo-lhes a denominação que vigorara nos tempos da Central do Brasil.

Curiosamente, se houve casos em que a identidade dos trens de subúrbio pode constituir-se fundamentada nas características de seus usuários, a recíproca, no caso dos trens do sistema Rio Acima, mostrou-se verdadeira:

*“ As pessoas também vinham a ter o apelido dos trens. As pessoas que viajavam num determinado trem... por exemplo, um senhor de Roças Grandes, era conhecido como B-12, porque viajava no último trem. Tinha o B-1, o B-3. Não conhecíamos a pessoa pelo nome, mas pelo apelido. O engraçado é que as pessoas atendiam. Lá em Roças Grandes, se você perguntar pelo B-12, todo mundo sabe quem é.” (FERREIRA. 25 abr. 2002).*

Tal interface passageiro-trem, se reflete a veia satírica do povo e a sua natureza socializadora, capaz de extrair gozo das mais quotidianas situações, demonstra também a contundente presença dos subúrbios no imaginário da população, que o tinha como parte de sua própria existência.

Diante da intimidade dessa relação - material e imaterial - a análise do processo de arrendamento da SR-2, que reservou desastrosas conseqüências para o destino dos suburbanos, esbarra nas considerações acerca do impacto sentido pelos usuários frente à absoluta negligência da RFFSA em relação às suas necessidades de transporte e no tocante aos esclarecimentos que lhes eram devidos. Em 1992, a RFFSA fora incluída no Plano Nacional de Desestatização, gerido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES. Dividido seu complexo ferroviário em seis grandes malhas, seus respectivos leilões foram realizados de 1996 a 1999. A Superintendência Regional Belo Horizonte, juntamente com as Superintendências de Campos e de Salvador, integrara a Malha Centro - Leste, arrematada pelo Consórcio Tucumã que viria a denominar-se Ferrovia Centro Atlântica - FCA. Durante o prazo de quatro meses estabelecido pelo edital de arrendamento para a transição da malha à nova concessionária, coube à RFFSA/SR-2 realizar um cadastro dos usuários de subúrbios. Como o arrendamento licenciava somente o tráfego cargueiro e os usuários dos suburbanos eram exclusivamente pessoas de baixa renda, conforme ocorrera na ocasião da supressão dos suburbanos para Betim, acordou-se que haveria a

distribuição de vales-transporte - complementar-se-ia o preço da passagem rodoviária, de modo que o usuário arcasse apenas com o preço da passagem do subúrbio - que permitissem aos passageiros residentes em Rio Acima, Raposos e Sabará substituir o modo ferroviário pelo rodoviário. Todavia, a forma como foi conduzida o cadastro, certamente comprometeu os seus resultados:

*“ No final do trem, foi feita uma pesquisa que a gente julga que foi para enganar a população. Tomaram o nome das pessoas, número de identidade. Trabalho feito por nós, nos trens de subúrbio, em 1996, com a finalidade de que iam passar o subúrbio para a CBTU; depois informaram que a CBTU não aceitou e que eles iam dar vale-transporte para as pessoas que viajavam de subúrbio. Foi feito um levantamento das pessoas que viajavam de subúrbio, mas deram vale-transporte um mês e depois não deram mais nada. Isso foi feito em abril, maio e junho de 1996. Foi feito o seguinte: na época, eu estava na função de escalante de maquinista e como eu moro em Sabará, eu vinha de manhã cedo fazendo o levantamento, pegando o nome das pessoas... Tinha um impresso próprio; você pegava nome, identidade, endereço. Dentro do trem; na estação, não. A gente colocava até maquinista, ajudante de maquinista, chefe de trem que não estava escalado... Foi uma forma de propor a extinção do trem, mostrar que não tinha importância o trem. Muitos se negaram a se cadastrar. Ninguém sabia para quê o cadastro. Eu não sabia também não. Ninguém foi esclarecido, nem nós que fazíamos o levantamento sabíamos qual a finalidade. Certamente, muitos usuários não foram cadastrados e ficaram sem vale-transporte.”* (FERREIRA. 13 mar. 2002).

A indignação do ferroviário que participou da realização do cadastro de usuários e a declaração de uma doméstica que utilizava-se dos subúrbios diariamente, permitem uma avaliação da eficácia dos procedimentos: *“A gente preencheu uma ficha neste mês, mas ninguém informou nada para a gente. Acho que era para ver quantas pessoas pegam o trem.”* (BARBOSA, Antônia das Graças. In: *Hoje em Dia*. 2 set. 1996. Cad. Minas. p.2). A ignorância dos ferroviários e dos usuários quanto à finalidade do cadastro certamente inviabilizou a inclusão de todos os passageiros. Ademais, considerando-se o alto índice de evasão de receita os passageiros clandestinos - não necessariamente reincidentes ou contumazes, pois muitos eram caloteiros eventuais, praticando tal ilícito somente durante a parcela do mês em que seu salário já havia se esgotado - compreensivelmente habituados a evitar os funcionários da Ferrovia, certamente não foram cadastrados, fato que corrobora o comprometimento do pretense universo de usuários obtido pelo cadastro - 500 pessoas - bastante aquém do real.

Em entrevista ao jornal *Hoje em Dia*, no dia posterior ao da extinção dos subúrbios, dois de setembro, a assessoria de comunicação da FCA informou que o cadastramento

não fora tornado público porque a experiência anterior de identificação dos usuários para concessão de vale-transporte realizada na ocasião da supressão do sistema de suburbanos de Betim, em 1987, fora problemática: “ *Nós divulgamos que daríamos o vale para os usuários e apareceu gente de todo lado, que nunca tinha andado de trem. Agora é que é o momento da divulgação.*” (Hoje em Dia. 2 set. 1996. Cad. Minas. p.2). Esta declaração, além de atestar o descomprometimento com o porvir dos usuários, indica a falta de clareza e de confiabilidade dos esclarecimentos prestados à população, uma vez que não fora a FCA que realizara o cadastro em 1996 e, muito menos, em 1987.

Infelizmente, a conduta tortuosa da RFFSA/SR-2 não se limitou à incorreção dos procedimentos para o cadastro dos usuários. Cientes de que o transporte de passageiros seria definitivamente extinto, a Superintendência não informou previamente aos passageiros de seus suburbanos a supressão do serviço. O último dia de circulação dos subúrbios foi no sábado, dia 31 de agosto de 1996, sob responsabilidade da RFFSA/SR-2. A FCA assumiu a malha da SR-2 no domingo, dia primeiro de setembro. Como os subúrbios corriam somente em dias úteis, efetivamente, a segunda-feira, dois de setembro, foi o primeiro dia em deixaram de operar. Apenas os passageiros que fizeram a última viagem do subúrbio, no sábado à noite, foram comunicados da suspensão do serviço, através dos cartazes afixados nos carros da composição que informavam que os vales-transporte estariam à disposição dos usuários cadastrados, na estação de Belo Horizonte, durante o período de 3 a 6 de setembro.

Em Rio Acima, a população - inclusive o prefeito - soube do encerramento das atividades dos subúrbios através dos anúncios feitos pelos auto-falantes de suas igrejas, no domingo, a pedido do agente da estação daquela cidade. Contudo, muitos usuários souberam que o trem não mais circularia apenas na plataforma de embarque da estação, na segunda-feira, às 4:30 da manhã, hora da partida habitual do trem. Também em Roças Grandes, bairro de Sabará, os moradores tomaram conhecimento do fato já consumado, na segunda-feira. “*Eles avisaram em cima da hora não a morte do trem, mas a sua missa de corpo presente*” expressou-se inconformado o prefeito de Rio Acima (DUARTE, Ernani. In: *Hoje em dia*. 3 set. 1996. Cad. Minas).

Os desvios de atitudes da RFFSA/SR-2 e da FCA que permearam o processo de extinção do serviço ferroviário suburbano, no tocante ao usuário, engendraram uma explicação enganosa para a população, cuja divulgação coube à imprensa da capital: de imediato, atribuiu-se a interrupção do tráfego - anunciada como de caráter temporário, portanto interrupção e não supressão, apesar da indeterminação do prazo para o restabelecimento da normalidade - às obras de manutenção a serem realizadas na via permanente. Foi alegada a inadiável substituição de dormentes e de trilhos e a recomposição do lastro (brita) em 53km da via permanente, correspondentes ao trecho de circulação dos subúrbios.

O recurso à justificativa de realização de obras para a melhoria do tráfego e das operações ferroviárias, já fora empregado pela Superintendência Belo Horizonte, quando ocorrera a supressão dos subúrbios de Rio Acima, aos domingos:

*“A programação de horários era muito boa até 1990. Com a desculpa de que iriam construir um pátio em Castro Brandão e de que diminuiriam os horários dos trens para facilitar a terraplanagem do pátio, suspenderam os subúrbios, que ficaram suspensos até o final. As obras foram realizadas, mas não parou nenhum trem cargueiro por causa delas.”*  
(FERREIRA. 13 mar. 2002).

Um dos poucos jornais da capital que dispensou maiores atenções à extinção dos serviços dos suburbanos foi o *Hoje em Dia* que publicou matérias relativas ao assunto, do dia primeiro de setembro até o dia quatro, reservando espaço também para a extinção do Trem dos Baianos ou Trem do Sertão, que deixou de circular na terça-feira, dia 3, e para as numerosas demissões promovidas em todo o Estado, pela empresa arrendatária<sup>166</sup>. Somente no dia 4 de setembro, através do então ex-Superintendente da RFFSA/SR-2, o periódico esclareceu à população que a concessão dos serviços ferroviários excluía os passageiros: *“A FCA recebeu a concessão para transportar somente cargas, mas ficou com todos os funcionários e a estrutura operacional da Rede.”* (DAYRELL, Geraldo Rabelo. In: *Hoje em Dia*. 4 set. 1996, Cad. Economia, p. 10). Confirmava-se a suspeita do então presidente da Câmara de

<sup>166</sup> Em seu primeiro dia de atuação, a FCA demitiu 2.300 funcionários que recebera da RFFSA; destes, 600 em Belo Horizonte. Até 30 de setembro, a RFFSA oferecera um Plano de Demissão Incentivada - PDI, pelo qual o funcionário demitido recebia os devidos direitos trabalhistas e mais meio salário mínimo por ano “de casa”. A demissão promovida pela FCA previa os referidos direitos e 80% do PDI (FCA deve fechar 110 das 270 estações ferroviárias. *Hoje em Dia*. 3 set. 1996).



Vereadores de Sabará<sup>167</sup>, publicadas no dia anterior: “*Nunca precisou parar para arrumar. Agora, com essa desculpa a Centro-Atlântica está arrumando jeito é de acabar com o trem.*” (FERREIRA, Gilberto. In: *Hoje em Dia*. 3 set. 1996. Cad. Minas).

Inicialmente a omissão e, posteriormente, a imprecisão na divulgação dos termos da concessão, cuja responsabilidade cabia exclusivamente à RFFSA/SR-2, prestadora do serviço público, resultaram na indevida eleição da FCA como alvo de críticas, visto ter ocorrido a extinção dos serviços de passageiros durante a sua gestão. A indefinição de papéis e de competências da RFFSA/SR-2 e da FCA foi uma constante nos dias que sucederam ao da supressão dos trens. Segundo o jornal *Hoje em Dia* (1 set. 1996. Cad. Minas, p. 3) até o meio-dia do sábado, ainda não se chegara a uma certeza sobre o transporte alternativo para os antigos usuários dos subúrbios, pois considerava-se as possibilidades de fornecimento de vale-transporte ou a contratação de ônibus especiais para realizar o transporte. Tal indecisão, atribuída à FCA, indica a confusão na determinação das responsabilidades quanto aos impactos da supressão dos serviços suburbanos. Semelhante imprecisão evidenciou-se também na determinação da empresa que arcaria com os custos do vale-transporte - cerca de dezenove mil reais - a serem distribuídos, pois tanto a SR-2 quanto a FCA reivindicavam a autoria do benefício (*Hoje em Dia*. 4 set. 1996. Cad. Economia, p. 10).

O ônus do descaso da RFFSA/SR-2 em relação aos usuários dos suburbanos, deixando de participá-los da futura e mesmo da já consumada supressão definitiva dos serviços de transporte, recaiu não somente sobre eles, usuários, mas também sobre toda a sociedade dos municípios antes servidos pelos subúrbios. Na segunda-feira, primeiro dia em que os suburbanos deixaram de operar, o usuário, inicialmente perplexo com a ausência do transporte habitual, sem saber se teria direito ao vale-transporte - cuja distribuição só se iniciaria no dia seguinte - recorreu ao ônibus como meio de transporte. E o aumento da procura pelos ônibus foi uma surpresa para todos<sup>168</sup>:

---

<sup>167</sup> Na matéria do *Hoje em Dia* (3 set. 1996, Cad. Minas) houve um engano, pois Gilberto Ferreira foi apresentado como prefeito de Sabará, quando ocupava a presidência da Câmara de Vereadores. O prefeito à época era Diógenes Gonçalves Fantini.

<sup>168</sup> A prática de promover alterações nos serviços ferroviários sem comunicar previamente às autoridades dos municípios por elas afetados, já se evidenciara na RMBH. Antes mesmo da criação da

*“O número de passageiros aumentou bastante. O horário das 5 horas da manhã, que costumava ter 25 passageiros, teve 61. O pior é que a gente também não estava sabendo que o trem subúrbio não ia passar, senão tinha colocado mais ônibus.”* (Pedro Luiz, trocador de ônibus da linha Roças Grandes - Belo Horizonte. In: DINIZ, *Hoje em Dia*. 3 set. 1996. Cad. Minas).

Um dos ônibus que atendia ao trajeto entre Roças Grandes e a capital, naquela manhã, chegou a transportar 114 passageiros em uma única viagem. Como o número oficial de usuários dos subúrbios determinado pelo levantamento era da ordem de quinhentas pessoas, desconsiderando-se todos os não cadastrados, a superlotação dos ônibus nos dias subsequentes foi decorrente das mil viagens diárias - ida e volta - dos antigos usuários de trens, agraciados com os vales-transporte. Como a realidade, ao contrário do cadastro, não excluía nenhum passageiro do subúrbio, a supressão do transporte ferroviário gerou um impacto desastroso para as despreparadas empresas de ônibus que passaram a enfrentar uma pressão maior sobre seus serviços, conforme se infere das declarações:

*“ Eles vão ter que aumentar o número de ônibus, porque quando tinha trem já não dava. Agora imagina sem o trem!”* (BARBOSA, Antônia das Graças. Doméstica e usuária de subúrbios residente em Roças Grandes. In: *Hoje em dia*. 2 set. 1996. Cad. Minas, p. 2).

*“O trem vai fazer falta, porque na segunda-feira sai até tapa na rodoviária de Raposos para pegar ônibus.”* (SOUZA, Maria da Conceição de. Usuária de suburbanos. In: *Hoje em dia*. 2 set. 1996. Cad. Minas, p. 2).

*“ Teve muita cara nova aqui hoje. Gente que andava no subúrbio e agora está indo de ônibus.”* (SILVESTRE, Neuza. Bilheteira da rodoviária de Rio Acima. In: *Hoje em Dia*. 3 set. 1996. Cad. Minas.)

---

SR-2, a 14ª Divisão Operacional da RFFSA já tomara medidas unilaterais, suspendendo três horários diários durante quatro meses, para reparos nas linhas. À época, a estrada de rodagem que ligava Raposos a Belo Horizonte não havia sido inaugurada e o prefeito manifestou sua indignação diante do “grande problema social” que a suspensão arbitrária dos trens causara ao município, principalmente

FIGURA 78 - Charge alusiva à superlotação dos ônibus mediante a ausência dos subúrbios

FONTE: *Jornal dos Bairros*, 1979. PUC/MG. Apresentada em FJP: 1996: 265)

NOTA: Apesar de não se referir à supressão dos últimos suburbanos da RFFSA/SR-2 na RMBH, a situação evocada mostra-se cabível. O subúrbio da charge está na estação de Sabará.

Além do desconforto das viagens em ônibus superlotados (FIG. 78), com o qual arcaram também as pessoas que não utilizavam trens, os usuários tiveram outros dissabores: a distribuição dos vales - transporte limitou-se apenas ao período de um mês. Pela Tabela 7, pode-se perceber o custo adicional do transporte rodoviário para os ex-usuários dos subúrbios.

Em Raposos, muitos estudantes que serviam-se do trem para estudar no SENAI, em Sabará, impossibilitados de arcar com as despesas de uma passagem de ônibus até Belo Horizonte e outra, da capital a Sabará (não havia ônibus entre Raposos e Sabará), abandonaram os estudos; outros sacrificaram-se caminhando muitos quilômetros ao longo da linha do trem ou na estrada de terra que ligava os dois municípios.

#### TABELA 7

---

aos estudantes e às lavadeiras (REDE diminui trens do subúrbio. *Jornal de Minas*. Belo Horizonte. s.d.).

Comparação entre os custos das viagens de subúrbio e de ônibus para o trecho compreendido entre Belo Horizonte e Rio Acima - Setembro de 1996

TRAJETO	PREÇO DA PASSAGEM DE TREM	PREÇO DA PASSAGEM DE ÔNIBUS	GASTO MENSAL COM PASSAGENS DE TREM	GASTO MENSAL COM PASSAGENS DE ÔNIBUS	ACRÉSCIMO PERCENTUAL DO PREÇO DAS PASSAGENS TREM/ÔNIBUS
Rio Acima - BH	R\$ 0,40	R\$ 1,85 (rodoviário) R\$ 0,95 (c/ roleta)	R\$ 20,00	R\$ 92,50 R\$ 47,50	362,5% 137,5%
Raposos - BH	R\$ 0,40	R\$ 0,95	R\$ 20,00	R\$ 47,50	137,5%
Roças Grandes - BH	R\$ 0,40	R\$ 0,65	R\$ 20,00	R\$ 32,50	62,5%

FONTE: Elaborada pela autora com base em dados de *Hoje em Dia*. Belo Horizonte, 3 set. 1996. Cad. Minas.

NOTA: Base de cálculo para Gastos Mensais: duas passagens diárias - ida e volta - para 25 dias/mês.  
A tarifa do trem suburbano foi a que vigorou até o seu último dia de circulação, 31 de agosto de 1996.

A ameaça de desemprego foi um dos efeitos perversos de maior impacto para os ex-passageiros dos trens. Assim como ocorria com os estudantes, muitos trabalhadores residentes em Raposos e em Rio Acima, contavam com os subúrbios para deslocar-se até o trabalho, em Sabará ou em Belo Horizonte. No caso dos trabalhadores com carteira assinada, o custo adicional das passagens de ônibus - de cerca de quatro viagens diárias - seria motivação suficiente para os empregadores dispensá-los; para a maioria que não tinha vale-transporte, pois trabalhadores informais, a supressão dos subúrbios resultou em um confinamento no município de origem, geralmente, incapaz economicamente de absorver mais mão-de-obra, pois à exceção de Sabará - que assistia ao gradual processo de enxugamento das atividades industriais da Belgo - Mineira - Raposos e Rio Acima não detinham indústrias e serviços expressivos.<sup>169</sup>

A situação de pauperização de muitas comunidades antes servidas pelos subúrbios, após o arrendamento da RFFSA/SR-2, tendeu ao agravamento: “*Nós já não temos posto de saúde, farmácia, posto policial e agora ficamos sem transporte.*” (TOMÁS, Paulino. Aposentado residente em Roças Grandes. *Hoje em Dia*. 3 set. 1996. Cad. Minas).

À espera dos benefícios oriundos da privatização da ferrovia, permanecem os antigos passageiros dos subúrbios do sistema de Rio Acima, da RFFSA/SR-2; muitos,

<sup>169</sup> Na ausência de uma pesquisa que comprove os impactos sobre o emprego dos ex-usuários de subúrbios em Rio Acima, Raposos e Sabará, as considerações apresentadas tomam como base os depoimentos dos passageiros e autoridades municipais, divulgados pela imprensa no período de 1º a 4

restritos ao seu mundo imediatamente local, por falta de meios que lhes permitam vencer as distâncias físicas, econômicas e sócio-culturais que os isolam da dinâmica metropolitana e os condenam à sua periferia geográfica e social. *“Hoje a ferrovia passa mas não deixa nenhum benefício para as localidades. No tempo da Rede, ainda tinha algum benefício: embora precariamente, transportava-se a população. Hoje, nem isso; só passa e faz barulho.”* (FERREIRA, 20 mar. 2002).

Nascidos na alvorada do século XX, sob o signo da modernidade e das promessas de desenvolvimento, estes primeiros subúrbios, que ampliaram a área de influência da jovem capital, que por décadas atuaram como parte da única forma de transporte a promover a integração do referido espaço social, que contribuíram para forjar uma nova configuração das relações regionais - ampliadas até o nível metropolitano - mais do que quaisquer outros trens da Grande BH, encarnaram as diferentes fases da história ferroviária do país e evidenciaram os impactos das diversas diretrizes de suas políticas de transportes. Ou do vazio de políticas. Subúrbios que pereceram ao fim de quase um século, frustrando muitos sonhos e esperanças futuras... de qualquer futuro.

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As reflexões e relatos apresentados partiram das considerações gerais acerca da relevância e da pretensão de se assegurar o direito ao transporte, face aos imperativos do mundo hodierno, que ampliam, crescentemente, o universo de carências das

populações que engrossam os quadros dos desamparados e dos merecedores de proteções específicas. Situando o papel da ferrovia no atendimento às necessidades de deslocamento nos espaços urbanos e metropolitanos, perpassou-se por uma panorâmica história das ferrovias no Brasil, pontuando *grosso modo*, períodos distintos dessa trajetória, cujas características permitem entrever os rumos da política de transporte do país e, especificamente, os limites do atendimento ao transporte ferroviário de passageiros: inicialmente rentável e valorizado como meio único de transporte, gradativamente abalado pela concorrência rodoviária, relativamente revitalizado em grandes aglomerados urbanos, continuamente desprezado em favor do transporte cargueiro, quase sempre deficitário e finalmente, simplesmente ignorado pela desestatização.

Protagonistas dessa trajetória, a EFCB, a RMV, a RFFSA e sua SR-2 tiveram suas existências brevemente acompanhadas, com ênfase em suas inserções no espaço metropolitano da Grande BH. Co-autoras do processo de urbanização e de metropolização da capital mineira, essas grandes administrações ferroviárias mantiveram relações com este sócio-espaço marcadas pelo compartilhamento das glórias e reveses do desenvolvimento: ora próximas e indispensáveis na busca e no gozo dos benefícios políticos, econômicos e sociais de sua coexistência, a ferrovia e a cidade/metrópole, convergiram seus interesses e ações; ora com estranhamento, ferrovia e espaço urbano/metropolitano qualificaram-se mutuamente de indesejáveis, vistas as conseqüências dos adensamentos populacionais, urbanos e de tráfego. E, dessa ambigüidade, revestiu-se também o transporte ferroviário suburbano de passageiros: tido como indispensável, valorizado e criticado pela população e obrigatório e problemático pela administração ferroviária.

A concomitância do incremento do fenômeno metropolitano, do perfil quase exclusivo dos usuários de subúrbios composto pela população de baixa renda e de uma realidade nacional moldada pela crise de combustíveis que valorizou a negligenciada ferrovia conformou o cenário inaugural para a atuação da RFFSA/SR-2. Defronte da realidade do transporte de massas, a Superintendência Belo Horizonte investiu na modernização dos antigos sistemas suburbanos da Grande BH, chegando a

innovar com o transporte exclusivo, mas temporário, para operários. Implantadas as melhorias, visando à ampliação da capacidade de transporte de passageiros, com os novos rumos da política de transporte que resultaram no projeto do metrô de superfície e levaram ao arrendamento da malha da RFFSA/SR-2, os sistemas de subúrbio definham até a completa extinção.

A lógica que permeou a estruturação da dissertação evidencia a intencionalidade da abordagem dos sistemas de trens suburbanos da RFFSA/SR-2 ao seu término: contextualizado o cenário social e operacional dos subúrbios e apreciadas as transformações a que estiveram sujeitos, suas sínteses históricas fizeram-se apresentadas. A eleição do sistema suburbano de Rio Acima para o fechamento do capítulo especificamente destinado ao resgate das trajetórias destes sujeitos históricos - os subúrbios - apoiou-se nas particularidades de sua história, intimamente ligadas ao fato de terem sido os mais duradouros. Refletindo as diferentes fases da história ferroviária brasileira, tais trens apresentam-se como os mais adequados a uma apreciação de sua correlação com a extensão e a efetividade da cidadania, senão no tocante ao direito ao transporte - vista a sua condição atual de mera aspiração a direito - pelo menos no referente aos direitos já assegurados constitucional e legalmente, caso dos direitos do consumidor. Os acontecimentos relatados que descrevem as circunstâncias em que se deu a supressão dos subúrbios para Rio Acima, consequência direta do processo de arrendamento da malha da RFFSA/SR-2, podem ser julgados conforme a natureza das relações vigentes entre a Superintendência Regional, pessoa jurídica e pública, prestadora de serviços de transporte suburbano de passageiros e os usuários, consumidores dos referidos serviços.

Regendo as relações entre fornecedores de produtos e de serviços e consumidores, o Código de Defesa do Consumidor, Lei Nº 8.078 de 11 de setembro de 1990, estipula as normas de proteção e de defesa do consumidor, segundo os direitos e garantias fundamentais do cidadão determinados pela Constituição Brasileira (2001), que considera que *“todos são iguais perante a lei”* (Art.5º) e que *“o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”* (Art. 5º, inciso XXXII) e segundo os princípios gerais da atividade econômica, também enunciados na Constituição Brasileira, que estabelecem que *“a ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna,*

*conforme os ditames da justiça social*” (Art. 170), tendo em conta, dentre outros princípios, o da *“defesa do consumidor”* (Art. 170, inciso V).

A constatação da má qualidade dos serviços de transporte suburbano de passageiros oferecidos pela RFFSA/SR-2, pelo menos em parte do período em que esta assumiu a operação dos subúrbios, referendada por declarações da própria fornecedora e por pesquisa junto aos usuários, não é objeto de consideração nestas reflexões, apesar de ser passível de análise, uma vez que a Política Nacional de Relações de Consumo prevê a *“ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho”* (CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. Art. 4º, inciso II, alínea d).

Restringem-se estas reflexões às condições do rompimento da prestação dos serviços de transporte, tendo-se em conta que *“os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos”* (CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. Art. 22). A Constituição Brasileira, ao delimitar as responsabilidades da organização e da prestação dos serviços de transportes coletivos como competências dos municípios (Artigo 30, inciso V), numa explícita referência ao modo de transporte rodoviário - ônibus, táxis e mais recentemente, o transporte alternativo realizado pelas peruas - imputa a qualificação de indispensável ao serviço de transporte coletivo. Não obstante a particularidade do transporte ferroviário suburbano de passageiros, de responsabilidade federal, o reconhecimento de sua essencialidade, acredita-se, assume primazia sobre as questões de definição da esfera administrativa que deve geri-lo. Porquanto, baseiam-se estas ponderações no fundamento deste reconhecimento que logrou alcançar a garantia constitucional, quer seja, a atribuição valorativa de essencialidade à proteção da necessidade do transporte coletivo.

A negligência que resultou na absoluta desinformação dos usuários - desconhecedores dos termos do arrendamento que excluía os passageiros e não avisados previamente sobre a conseqüente supressão dos serviços, ignorando a finalidade do cadastro e mesmo iludidos pelas declarações iniciais da FCA de que não se tratava de supressão



de serviços, mas de suspensão temporária - esbarra frontalmente no inciso XXXIII do artigo 5º da Constituição Brasileira que determina que *“todos têm direitos a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado”*. Parte dos direitos individuais e coletivos, tal artigo constitucional, suficiente para a defesa dos direitos dos usuários, mas não diretamente relacionado com as questões econômicas, atribui direta responsabilidade sobre a RFFSA/SR-2 dado o seu caráter de órgão público. Todavia, sua responsabilidade como fornecedora de serviços é diretamente especificada pelo artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor: *“o fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.”* Ora, o gozo dos serviços, no caso, mais do que insatisfatório, evidenciou-se inexistente face à ação unilateral da fornecedora que deixou de prestá-los.

Entretanto, a consciência de que os direitos dos usuários de trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 foram lesados somente engrossa as certezas das mazelas de uma opção nacional por um modelo econômico neo-liberal, cujas raízes encontram-se na própria carta constitucional brasileira. O artigo 173, que integra os princípios gerais da atividade econômica, limita a *“exploração direta de atividade econômica pelo Estado”* aos casos em que evidenciar-se *“necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo”*. Na imprecisão que caracteriza o *“relevante interesse coletivo”* capaz de justificar o fornecimento de um produto ou de um serviço pelo Estado reside a origem de muitas injustiças sociais cometidas com a intenção de minimizar o papel do Estado na economia, restringindo sua ação que de direta passa a indireta, pois tem limitadas as suas funções às de *“agente normativo e regulador”* (BRASIL. CONSTITUIÇÃO. Artigo 174). A profusão de agências nacionais criadas na última década, com as incumbências de fiscalizar, incentivar e planejar as atividades econômicas antes conduzidas diretamente pelo Estado e agora a cargo de concessionárias, encontra fundamento nos referidos artigos constitucionais, em grande parte, pela inexatidão da redação que trata dos interesses coletivos. Não identificados, dimensionados e reconhecidos, tais interesses difusos mostram-se

indignos de quaisquer espécies de representação popular que contestem as decisões de enxugamento do Estado. Um silogismo que justifica a supremacia do interesse universal sobre o particular, partindo de premissas que têm as privatizações como frutos voluntários da consciência nacional e os interesses coletivos dos usuários privados dos serviços prestados pelo Estado como insignificantes face aos benefícios decorrentes da desestatização, compartilhados pelo universo da população brasileira.

No caso do encerramento das atividades dos trens de subúrbio do sistema de Rio Acima a desconsideração dos interesses coletivos dos usuários, além da inobservância do princípio de defesa do consumidor, feriu também outro preceito da ordem econômica: o da redução das desigualdades regionais e sociais (BRASIL. CONSTITUIÇÃO. Artigo 170, inciso VII). A abissal diferença entre os preços de passagens de trem e de ônibus confinou antigos usuários dos suburbanos ao município de origem, reduzindo suas possibilidades de trabalho, de educação, de assistência à saúde, de lazer; enfim, restringindo a satisfação de seus direitos sociais, reconhecidamente constitucionalizados (BRASIL. CONSTITUIÇÃO. Artigo 6º).

A reconstrução, obviamente parcial, da trajetória dos trens de subúrbio da RFFSA/SR-2 na RMBH reflete as alterações de suas políticas, ao longo de duas décadas. Inicialmente, a operação dos suburbanos orientou-se por concepções claramente voltadas para a inclusão social, traduzidas na adoção dos carros de aço carbono que ampliaram a capacidade de transporte, na manutenção dos sistemas suburbanos já existentes, na inovação contratual para o transporte de operários e na, praticamente, exclusiva utilização dos serviços pelas classes populares. Ironicamente, até a evasão de receita configura um elemento a engrossar o alcance social desses serviços de transporte. As gradativas redução da frequência dos trens e supressão dos sistemas suburbanos e, finalmente, a extinção dos serviços de transporte suburbano na Grande BH conformam um processo de crescente exclusão social. Se considerado que na última década os usuários restringiam-se, praticamente, aos trabalhadores da economia informal, pois os do mercado formal viajavam de ônibus graças ao vale-transporte e que o metrô de superfície, substituto dos trens de subúrbio verdadeiramente metropolitanos, não logrou transpor os limites físicos da capital, a exclusão social não somente avulta como impacto perverso da privatização da RFFSA/SR-2, como avilta suas nobres intenções e justificativas.

Da inclusão à exclusão social, percorreu-se não somente a trajetória dos subúrbios da RFFSA/SR-2 na Grande BH; tratou-se indiretamente da história ferroviária nacional, das diretrizes e concepções da política pública de transportes de massa sob trilhos, do grau em que ocorre o reconhecimento dos interesses coletivos na definição e na adoção de políticas, programas e projetos públicos de alcance social. Tratou-se das possibilidades de uma cidadania efetiva em um país que parece vislumbrar unicamente a dimensão política da democracia, negando-lhe a completude conferida pela sua dimensão social.

Os carros de aço, escolhidos como ícones dos subúrbios da SR-2, prestam-se ao entendimento simbólico dessa trajetória que teve na inclusão social a sua estação de origem. Próprios para o transporte de massas, os carros de aço carbono significaram mais do que o sucesso na ampliação da capacidade de transporte. Novíssimos e de fabricação brasileira, encarnaram uma nova realidade social e histórica, bem representada pela indústria da RMBH que se fortalecia ao final da década de 70, capitaneada, dentre outras, pela FIAT e pela Regap, empresas emblemáticas do *lobby* que retirou e manteve a ferrovia fora do pódio dos transportes nacionais e que, naquele momento específico, vivia uma crise diante da qual acalentaram-se sonhos de novos rumos para o transporte ferroviário.

Saudados pelas idéias de modernização e padronização do transporte ferroviário suburbano que então aproximava a capital mineira do modelo paulista e fluminense, esses carros deixaram entrever que na liga de seu aço, muitos elementos se fundiram. Um amálgama forjado, temperado e revenido nas tradições ferroviárias que incorporou a rigidez das condições de vida de seus usuários, a frieza da impessoalidade e do anonimato dos grandes centros urbanos e a força de um presente crescentemente descomprometido com a cidadania social. E esse aço, aparentemente tenaz, sofreu a ação do desgaste e da frustração do sonho de uma sociedade inclusiva. Exposto às intempéries globalizantes e excludentes do fim do milênio, o aço sucumbiu à ferrugem que emperrou e corroeu suas articulações e bases de sustentação. E assim, ruiu na estação final denominada Exclusão Social.

## 9 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A ESCOLA do SENAI começará a funcionar no próximo mês. *Kaquende*. Sabará, 30 set. 1945, nº 99, p. 1.

ABADIA, Comissão de moradores do bairro. *Abaixo-assinado*. Belo Horizonte, 15 fev. 1979.

ABRANCHES, Sérgio Henrique. Política Social e Combate à Pobreza: a teoria da prática. In: *Política Social e a Questão da Pobreza*. Rio de Janeiro: Zahar, 1987, 10-31.

ACIDENTE paralisa trens de subúrbio. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 27 jan. 1985.

AMARAL, Geraldo Barroso do. Instruções para o serviço de transportes. In: *Revista RAE - Revista da Associação de Engenheiros da EFCB*. Rio de Janeiro: out. 1959, nº 14, p. 25-33; dez. 1959, nº 16, p. 21-28; jan. 1960, nº 17, p. 21-28; set. 1960, nº 25, p. 29-52; out. 1960, nº 26, p. 27-37; nov. 1960, nº 27, p. 34-40; dez. 1960, nº 28, p. 31-40; jan. 1961, nº 29, p. 22-39; fev. 1961, nº 30, p. 23-33; mar. 1961, nº 31, p. 17-26; abri. 1961, nº 32, p. 19-24; maio 1961, nº 33, p. 17-24; jun. 1961, nº 34, p. 19-24; jul. 1961, nº 35, p. 15-24; ago. 1961, nº 36, p. 17-23.

ANÔNIMO. *Fotografias das Passagens de Nível - IRV-33*. Belo Horizonte: s.d. (manuscrito).

ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Boletim da Associação de Engenheiros da EFCB*. Rio de Janeiro: Associação de Engenheiros da EFCB, abr. 1957, nº 3; maio 1957, nº 4; jun. 1957, nº 5; jul. 1957, nº 7; ago. 1957, nº 7; set. 1957, nº 8; nov. 1957, nº 10; dez. 1957, nº 11; nº 6; fev. 1958, nº 13; mar. 1958, nº 14; maio 1958, nº 16; jul./ago. 1958, nº 18 e 19;

\_\_\_\_\_. *Revista RAE*. Rio de Janeiro, out. 1959, nº 14; nov. 1959, nº 15; jun. 1960, nº 22; out. 1960, nº 26; dez. 1960, nº 28; mar. 1960, nº 19; jul. 1960, nº 23; set. 1960, nº 25; dez. 1960, nº 28; jan. 1961, nº 29; abr. 1961, nº 32; maio 1983, nº 148.

\_\_\_\_\_. *Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro: Ed. Revista Ferroviária Ltda., fev. 1940, nº 2; 1945, Estradas de Ferro do Brasil (suplemento). Anuário das Estradas de Ferro - 1976 (suplemento).

ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS. *Jornal AENFER*. Rio de Janeiro: Associação de Engenheiros Ferroviários. Maio 1998, nº 57, jun. 1998, nº 58; dez. 2001, nº 88.

AZEREDO, Geraldo de Carvalho. *Direitos e obrigações das Estradas de Ferro e de seus servidores. Doutrina - Legislação - Jurisprudência*. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos S.A., 1960. 838 p.

AZEVEDO, Murillo Nunes. Transporte Ferroviário em Regiões Metropolitanas Brasileiras. In: Anuário das Estradas de Ferro (suplemento da *Revista Ferroviária*). Rio de Janeiro: 1976. p. 51-54.

AZEVEDO, Sérgio de; MARES GUIA, Vírínia. A Gestão do Transporte na Região Metropolitana de Belo Horizonte. *RAP (Revista da Administração Pública)*. N. 4. V. 34, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, jul./ago. 2002.

\_\_\_\_\_. Planejamento, Cidades e Democracia: reflexões sobre o papel dos governos locais nos anos 90. In: DINIZ, Eli ; LOPES, José S. L; PRADI, Reginaldo (org). *O Brasil no Rastro da Crise*. São Paulo: ANPOCS/IPEA/HUCITEC, 1994. p. 244-269.

\_\_\_\_\_. Reforma do Estado e federalismo: os desafios da governança. In: RIBEIRO, Luiz César de Q. (org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: REVAN/FASE, 2000.

AZUL, Giz. Quadro Negro. *Kaquende*. Sabará, 23 set. 1945, nº 98.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1995. 382 p. (Coleção Reconquista do Brasil, v. 181).

BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva - História antiga e média*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996. 2 v. 913 p.

\_\_\_\_\_. *Resumo de Belo Horizonte: 1701-1947*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1950.

BASTOS, Cleverson, KELLER, Vicente. *Aprendendo a aprender: introdução à metodologia científica*. 13 ed. Petrópolis: Vozes, 2000. 104 p.

BASTOS, Humberto. *ABC dos Transportes*. Ministério da Viação e Obras Públicas. Serviço de Documentação, 1955. (Coleção Mauá).

BATIST, Mário. A origem das estradas de ferro. *Jornal AENFER*. Rio de Janeiro: Associação de Engenheiros Ferroviários. p. 4. Jun/1999.

BELDA, Rogério. Avaliação da Opinião da População sobre Sistemas de Transporte. In: *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, mar. 1988, nº 39, p. 65-69.

BELO HORIZONTE. *Cenas de um Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte. 2ed. 1996. 136 p.

BELLAVINHA, Jussara. *Trem Metropolitano de Belo Horizonte: Avaliação de impactos no uso do solo*. Belo Horizonte: UFMG, 1988. (Monografia -Especialização em Urbanismo - Escola de Arquitetura).

BENDIX, Reinhard. *Construção Nacional e Cidadania*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996. 401 p. (Clássicos; 5).

BESSA, Luis de. Velhos troncos de Minas Gerais. *Kaquende*. Sabará, 16 jul. 1944, nº 45, p. 8 (transcrito de *Nação Brasileira*, mar. 1943).

BETIM: indústria vai utilizar trens para operários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte: 19 ago. 1977, Cad. 1.

BLOCH, Marc. *Histoire et Historiens*. Paris: Armand Colin Éditeur, 1995.

BRASIL. *Código de defesa do consumidor*. São Paulo: Rideel, 2000. 66 p. (Coleções de leis Rideel, Série compacta).

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. 27ed. São Paulo: Saraiva, 2001. 331p. (Coleção Saraiva de Legislação).

BRASIL. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Regulamento para Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro e Regulamento Geral dos Transportes para as Estradas de Ferro Brasileiras*. s.l., Contadoria Geral de Transportes, 1963.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Portaria nº 572 de 05 de agosto de 1980*. Brasília: Gabinete do Ministro Eliseu Resende. Recomendação para remanejamento das linhas férreas da RFFSA, em Belo Horizonte, entre a Estação Central e a do Calafate.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU. *O usuário é nossa meta*. [s.l.]. CBTU. Departamento de Comunicação Social. [sld.]. (folheto).

\_\_\_\_\_. *Uma nova dimensão em transportes ferroviários urbanos*. [s.l.]. CBTU. Departamento de Comunicação Social. [s.d.]. (folheto).

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU. SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE - STU/BH. *Bilhetes: balanço em 27/03/87*. Belo Horizonte, 27 mar. 1987 (manuscrito).

\_\_\_\_\_. *Cadastro de usuários de trens de subúrbio*. Belo Horizonte: [s.d.]

\_\_\_\_\_. *Chegou a sua vez...* CBTU/STU-BH. [s.l.] [s.d.] (folheto).

\_\_\_\_\_. *Considerações iniciais sobre os resultados das pesquisas realizadas em BH*. Belo Horizonte: CBTU, 12 p.

\_\_\_\_\_. *Estação Eldorado: Análise Operacional - Integração com Trem de Subúrbio*. Belo Horizonte: Dept. de Operação, dez. 1986.

\_\_\_\_\_. *Gráfico Horário da Circulação entre UCT/UEL na V2..* Belo Horizonte, 09 jan.1987. (memorando n. 005/DOO/87).

\_\_\_\_\_. *Integração*. Belo Horizonte: DAF-1/059/87, 25 mar. 1987 (memorando).

\_\_\_\_\_. *Integração*. Cartas à RFFSA. Belo Horizonte: abr./maio 1987, DAF/105/87; jun./jul. 1987, DAF/141/87.

\_\_\_\_\_. *Integração Ônibus-Metrô em substituição ao Trem de Subúrbio - Projeto de Monitoração*. Belo Horizonte, 12 mar. 1987.

\_\_\_\_\_. *Linhas de ônibus substitutivas do trem de subúrbio trecho Betim-Eldorado*. Belo Horizonte, 24 mar.1987. (ofício).

\_\_\_\_\_. *Manual do Passageiro do Metropolitano de Belo Horizonte*. CBTU/DEMETRÔ. [s.l.] [s.d.].

\_\_\_\_\_. *Melhoramento do Serviço de Trem Subúrbio no trecho Horto-Sabará*. Belo Horizonte, s.d.

\_\_\_\_\_. *Metrô de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: CBTU/STU/BH, 27 dez. 2000 (desenho esquemático).

\_\_\_\_\_. *Metrô de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: CBTU/STU/BH, [s.d.]

\_\_\_\_\_. *Metrô de Belo Horizonte: extensão do trecho São Gabriel-Vilarinho. Desenhos esquemático da linha*. Belo Horizonte: CBTU/STU/BH, 27 dez. 2000.

\_\_\_\_\_. *O Transporte Urbano sobre Trilhos*. Rio de Janeiro: Prodence Consultores. S.A., out. 1984. (Programa de Organização do Sistema CBTU - Seminário de Estruturação da Unidade Central da CBTU).

\_\_\_\_\_. *Pesquisa Embarque/Desembarque - Subúrbio Belo Horizonte a Rio Acima*. Belo Horizonte: CBTU/STU-BH. Departamento de Planejamento Operacional. Área de Atendimento ao Usuário, 1988.

\_\_\_\_\_. *Projeto: substituição do Trem de Subúrbio no trecho Eldorado-Betim por ônibus com integração na Estação Eldorado com o Trem Metropolitano*. Belo Horizonte: [s.d.] (ofício).

\_\_\_\_\_. *Proposta de eliminação do “Bilhete Ônibus” utilizado nas linhas de substituição do Trem de Subúrbio*. Belo Horizonte: GIT: 25 abr.1989. 4 p.

\_\_\_\_\_. *Relatório de Pesquisa embarque/desembarque Subúrbio Belo Horizonte a Rio Acima*. Belo Horizonte: Área de Atendimento ao Usuário. Depto. de Planejamento Operacional, nov.1988.

\_\_\_\_\_. *Sistemas Ferroviários e Metroferroviários da RMBH - Diagnóstico*. Belo Horizonte: CBTU-STU/BH, 30 maio1989.

\_\_\_\_\_. *Substituição do Serviço de Trem Subúrbio por Serviço de ônibus*. Belo Horizonte, [s.d.].

\_\_\_\_\_. *Substituição de Serviço de Subúrbio por ônibus (Informações colhidas no METROREC em 22 jul. 1986*. Belo Horizonte, 22 jul. 1986.

\_\_\_\_\_. *Substituição do Trem de Subúrbio por linhas regulares do transporte de passageiros por ônibus da RMBH - Mapas*. Belo Horizonte, 25 fev. 1987.

\_\_\_\_\_. *Supressão do Atual Serviço de Subúrbio no trecho Belo Horizonte - Eldorado e Integração do Serviço Remanescente (Eldorado - Betim) com o Trem Metropolitano na Estação Eldorado*. Belo Horizonte: 23 set.1986. 5 p.

\_\_\_\_\_. *Supressão do trem de subúrbio (RFFSA) entre Betim e Estação Central*. Belo Horizonte: 20 jan.1987.

\_\_\_\_\_. *Suspensão de Postos de Venda PTB e Betim*. Belo Horizonte: 21 abr.1989. n. 009/89-GIT. (memorando).



\_\_\_\_\_. *Trem Metropolitano de Belo Horizonte*. Out. 1985. Trabalho elaborado para o 1º Seminário de Operação Metro-Ferroviária, organizado pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP.

\_\_\_\_\_. *Trem Metropolitano de Belo Horizonte - Informações técnicas*. (folheto).

\_\_\_\_\_. *Trem de Subúrbio: Considerações iniciais sobre os resultados da Pesquisa realizada em 1986*. Belo Horizonte, CBTU. Orientador: Fernando Mac Dowell.

\_\_\_\_\_. *Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte: Comentários sobre a Pesquisa Sócio-Econômica dos usuários realizada em junho de 1986*. Belo Horizonte: 30 out. 1986. (manuscrito).

\_\_\_\_\_. *Trem de Subúrbio: Considerações iniciais sobre os resultados da Pesquisa realizada em 1986*. Belo Horizonte, s.d.

\_\_\_\_\_. *Trem Metropolitano de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: out. 1985.

\_\_\_\_\_. *Você pediu e nós atendemos*. CBTU/STU-BH. [s.l.] [s.d.] (folheto).

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS -CBTU. SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE - STU/BH. DEMETRÔ. COMPANHIA DE TRANSPORTES URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE - Metrobel. *Criação de Linhas Especiais de Ônibus Substitutivas do Trem de Subúrbio, no trecho Betim-Eldorado*. Belo Horizonte, dez. 1986. 73 p.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. *Ferrovias do Brasil*. s.l., 1970.

\_\_\_\_\_. *Ferrovias do Brasil - 1970*. D.N.E.F. - Anexo. s.l., s.d.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES - GEIPOT. *Estudo do Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. s.d. v.1. Tomos 1-9.

\_\_\_\_\_. *Estudo do Trem de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: 1980. v. 1, 109 p. Demandas e Avaliações Econômicas; v. 7, 219 p., Concepção do Sistema.

\_\_\_\_\_. *O Sistema ferroviário nacional e os projetos de interesse de Minas Gerais*. Brasília, 1991.

\_\_\_\_\_. *Trem Metropolitano de Belo Horizonte - Projeto de Engenharia*. Belo Horizonte: ENGEVIX, 1982. v. 1.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, EMPRESA BRASILEIRA DOS TRANSPORTES URBANOS - EBTU. *A política nacional dos transportes urbanos*.

(Palestra proferida pelo Engº Gil César Moreira de Abreu em Belo Horizonte, em outubro de 1977).

\_\_\_\_\_. *Apreciação dos projetos da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Convênio EBTU/BIRD/RMBH. EBTU. Diretoria Técnica. Departamento de Planejamento, maio 1979.

\_\_\_\_\_. *Programa de Implantação de Sistemas Metropolitanos: Projeto Belo Horizonte*. Brasília: abr. 1983.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, REDE FERROVIÁRIA FEDERAL - RFFSA. *A Ferrovia Metropolitana de Belo Horizonte*. RFFSA. Departamento Geral de Comunicação Social.

\_\_\_\_\_. *Áreas de Negócios: Superintendências Regionais*. Rio de Janeiro: RFFSA. Setor de Programação Visual e Gráfica, ago. 1993. (folheto).

\_\_\_\_\_. *Aspectos Sintéticos*. Departamento. de Comunicação Social, 1974, 1976, 1978, 1979, 1981, 1984, 1985. (folhetos).

\_\_\_\_\_. *Atuação da RFFSA: 1985/1989*. Rio de Janeiro: RFFSA, nov. 1989. 23 p.

\_\_\_\_\_. *B. Horizonte: Plano de implantação do Trem Metropolitano. Edição Preliminar*. [s.l.] RFFSA. Diretoria de Transporte Metropolitano, 1980.

\_\_\_\_\_. *Balanço das Atividades da RFFSA no período 1974/1978 (Subsídios para o item R.F.F.S.A. do documento "Realizações do Governo Geisel")*. Referência: Ofício-Circular nº 99/SG/MT, de 30 ago.1978.

\_\_\_\_\_. *Caderneta de Horas de Trabalho*. José Miguel Ferreira. MAT. 21081148. Reg. 17493, maio 1978-fev. 1979; set. 1978-ago. 1979; mar. 1979-fev. 1980.

\_\_\_\_\_. *Carros*. RFFSA. Sistema Regional Centro. 5ª Divisão Centro Oeste. Departamento de Mecânica, 1973.

\_\_\_\_\_. *Custo dos transportes ferroviários de cargas e passageiros - Cálculos reais de 1976, projetado para 1977*. Rio de Janeiro: RFFSA. Departamento de Contabilidade.

\_\_\_\_\_. *Dois processos para o controle contábil e estatístico do transporte de passageiros*. [s.l.], RFFSA, Sistema Regional Centro, 1975.

\_\_\_\_\_. *Entroncamentos Ferroviários*. Rio de Janeiro: RFFSA. Superintendência Geral Administrativa. Departamento de Estatística e Documentação. [s.d.].

\_\_\_\_\_. *Esquema geral das linhas: Cenro/Oeste/Central/Vitória a Minas*. Rio de Janeiro, RFFSA, [s.d.].

\_\_\_\_\_. *Ferrovias - 88*. Rio de Janeiro: RFFSA, Gerência de Comunicação Social, [s.d.].

- \_\_\_\_\_. *Ferrovia do Aço*. [s.l.] [s.d.] (folheto).
- \_\_\_\_\_. *Ferrovias - Superintendências Regionais - Regiões Metropolitanas - Linhas de Metrô - Estranhas a RFFSA*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1980 (mapas).
- \_\_\_\_\_. *Fluxograma dos Transportes*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1992.
- \_\_\_\_\_. *Museu Ferroviário de S. João Del Rey: 1º Centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas - 1881-1981*. RFFSA.
- \_\_\_\_\_. *Novos caminhos para o futuro. 30 anos*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1987.
- \_\_\_\_\_. *O Vera Cruz: Rio - Belo Horizonte*. [s.l.] [s.d.] (folheto).
- \_\_\_\_\_. *Programa de Trabalho RFFSA - Rio de Janeiro*: RFFSA. Diretoria de Planejamento, 1979, 1980, 1981, 1982.
- \_\_\_\_\_. *Progresso sobre trilhos*. Rio de Janeiro: RFFSA. Assessoria de Relações Públicas. [s.d.].
- \_\_\_\_\_. *Quadro de Tração Experimental*. RFFSA/VFCO. Departamento de Transportes, 1967.
- \_\_\_\_\_. *Rede Mineira de Viação*. Rio de Janeiro: RFFSA. Superintendência Geral Administrativa. Departamento de Estatística e Cálculo Mecânico. Mar. 1962.
- \_\_\_\_\_. *Rede Notícias*. Rio de Janeiro: RFFSA, abr. 1977, nº 18; jun. 1977, nº 20; set. 1977, nº 23; dez. 1977, nº 26; maio 1978, nº 31; jun. 1978, nº 32; jul. 1978, nº 33; out. 1978, nº 36; fev. 1979, nº 40; abr. 1979, nº 42; set. 1979, out. 1979, nº 48.
- \_\_\_\_\_. *Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: RFFSA, [s.d.].
- \_\_\_\_\_. *Região Metropolitana de Belo Horizonte. Trens de subúrbio - tráfego e movimento*. RFFSA. Diretoria de Transporte Metropolitano. 1981, 1982, 1983.
- \_\_\_\_\_. *Relatório Anual*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1959, 1961, 1962, 1973.
- \_\_\_\_\_. *Relatório Anual Viação Férrea Centro-Oeste (1965)*. RFFSA. P. 2-5.
- \_\_\_\_\_. *Resolução da Diretoria nº 15/73*. Rio de Janeiro: RFFSA. Ano III, 7 dez. 1973, nº 54.
- \_\_\_\_\_. *Retrospectiva de uma Administração 1990-92*. Rio de Janeiro: RFFSA, Gabinete da Presidência, Gerência Empresarial, Gerência de Programação Visual.
- \_\_\_\_\_. RFFSA: 1957-1978, 21 anos. A maioria de uma grande empresa. *Rede Notícias*. Rio de Janeiro: RFFSA, set. 1978, nº 35.

\_\_\_\_\_. *RFFSA em Notícias*. Rio de Janeiro: RFFSA, Assessoria Geral de Relações Públicas, 22 jan. 1978, nº 786; 15 fev. 1978, nº 781; 23 fev. 1978, nº 787.

\_\_\_\_\_. RFFSA vai completar vinte anos. *Rede Notícias*. Rio de Janeiro: RFFSA, ago. 1977, nº 22.

\_\_\_\_\_. *Síntese ferroviária brasileira*. Rio de Janeiro: RFFSA, Diretoria de Planejamento, 1980, 1981.

\_\_\_\_\_. *Sistema Ferroviário da RFFSA*. Rio de Janeiro: RFFSA, Departamento de Estatística, 1967, 1969, 1974.

\_\_\_\_\_. *Sistema Ferroviário do Brasil*. Rio de Janeiro: RFFSA, Departamento Geral de Estatística, 1977, 1978, 1980, 1982.

\_\_\_\_\_. *Superintendências Regionais*. Rio de Janeiro: RFFSA, Assessoria Geral da Presidência. 1969. Resolução de Diretoria nº 21/69.

\_\_\_\_\_. *Teste de freio da composição denunciando ação de mão criminosa*. Rio de Janeiro: RFFSA, 19 mar. 1982. Carta-Circular nº 078/ADOP/82.

\_\_\_\_\_. *Transposição da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. [s.l.] RFFSA. Comunicação Empresarial. [s.d.].

\_\_\_\_\_. UNIFICADAS mais duas estações em Belo Horizonte. *Rede Notícias*. Rio de Janeiro: RFFSA, mar. 1977, nº 17, p. 8.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. RFFSA. SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL BELO HORIZONTE - RFFSA/SR-2. A Casa do Conde Santa Marina. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. Postal.

\_\_\_\_\_. A Oeste de Minas e sua história. *SR-2 Notícias*. Belo Horizonte: SR-2, 1981; Ano V, nº 162 (Centenário da Oeste de Minas).

\_\_\_\_\_. *Acidentes de tráfego: por Distrito de Produção e por Trechos de Residências*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2/SP-2, 1977-1980.

\_\_\_\_\_. Arremesso de projétil - período: 01/01/84 a 04/11/84. *Relatório de acidentes*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 13 nov. 1984.

\_\_\_\_\_. *Ata de Reunião. RFFSA/SR-2 - EBTU - SUDECAP - FIAT - PLAMBEL*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 17 nov. 1976.

\_\_\_\_\_. *Atas de Reunião - RFFSA/SR-2 - DEMETRÔ*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 29 jun. 1982; 18 set. 1986, 26 fev. 1987, 16 mar. 1987,

\_\_\_\_\_. *Belo Horizonte - Plano de implantação do trem metropolitano. Edição preliminar*. Belo Horizonte, Diretoria de Transporte Metropolitano. s.d.

\_\_\_\_\_. *Boletim de Serviço*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. 27 fev. 1976, nº 1; 29 abr. 1976, nº 8; 22 out. 1976, nº 34; 23 jan. 1977, nº 47; 11 mar. 1977, nº 52; 13 maio 1977, nº 60; 29 jul. 1977, nº 71; 12 ago. 1977, nº 73; 16 set. 1977, nº 77; 14 out. 1977, nº 81; 06 jan. 1978, nº 93; 3 mar. 1978, nº 100; 19 maio 1978, nº 110; 25 ago. 1978, nº 124; 8 out. 1979, nº 178; 17 mar. 1980, nº 200.

\_\_\_\_\_. *Cartas da Superintendência Regional Belo Horizonte*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. 1976-85.

\_\_\_\_\_. *Carta ao BETRAN*. Belo Horizonte, RFFSA/SR-2, Departamento Regional de Segurança Industrial, 9 fev. 1979, OF. n.º 001/IRF/V/79.

\_\_\_\_\_. *Contratos N° 067/SR-2/87. Processo N° 02/000875*. Belo Horizonte: SR-2, 12 mar.1987. (In: Carta à CBTU-STU/BH-DEMETRÔ. N° 067JRF-2.100/87); N° 336/3 332/0023, Belo Horizonte: ago. 1977 (minuta); *Processos n° 29,125 e 35.638-SR-2/77*, Belo Horizonte: 20 jan. 1978 (minuta).

\_\_\_\_\_. *Custo dos Transportes Ferroviários de Cargas e Passageiros - Cálculos: Reais de 1976, Projetados para 1977*. s.l. Diretoria de Contabilidade, Departamento Geral de Custos, s.d.

\_\_\_\_\_. *Destaque*. Belo Horizonte: Setor de Comunicação Empresarial da SR-2. 15 jul. 1996. N° 193/SECOE 2/96.

\_\_\_\_\_. *Elementos para o Plano da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. 26 nov. 1980.

\_\_\_\_\_. *Equacionamento da Travessia da RMBH*. Belo Horizonte, RFFSA/SR-2, maio 1987.

\_\_\_\_\_. *Esquema das Linhas*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, [s.d.].

\_\_\_\_\_. *Ferrovia: o bom negócio para bons negócios*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. [s.d.]. (folheto).

\_\_\_\_\_. *História. SR-2 Notícias*. Belo Horizonte, RFFSA/SR-2. 27 mar. 1981, nº 160; 1 maio 1981, nº 161; 9 mar. 1984, nº 176.

\_\_\_\_\_. *Histórico e informações gerais*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, out. 1985 (folheto).

\_\_\_\_\_. *Histórico e informações gerais*. Belo Horizonte: SR-2, ago. 1987.

\_\_\_\_\_. *Histórico Ferroviário da Superintendência Regional de Belo Horizonte - SR-2*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, Departamento de Comunicação Social.

\_\_\_\_\_. *Horário de Trens - em vigor a partir de 1º de fevereiro de 1980*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. Superintendência de Produção Belo Horizonte - SP-2.

\_\_\_\_\_. *Informações gerais*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 1984.

\_\_\_\_\_. *Inspeção ao trecho Belo Horizonte - Corinto no 2º Distrito de Produção*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2/Departamento Regional de Via Permanente e Obras, 20 jun. 1983. Memorando. Nº 326/VEM-2/83. 2 p.

\_\_\_\_\_. *Instrução de Serviço nº 05/SR-2/77*. Belo Horizonte, RFFSA/SR-2, 25 ABR. 1977.

\_\_\_\_\_. *Integração Subúrbio/DEMETRÔ em Eldorado*. CÓD. 03.30.12.004 - MOD.SG-12.04. Belo Horizonte, 23 set.1986.

\_\_\_\_\_. *Melhoramento do Serviço de Trem Subúrbio no Trecho Horto-Sabará*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 1990?

\_\_\_\_\_. *Memorando*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 12 maio 1978, nº 74/SRBH/78; 4 set. 1978, Nº 165/SRBH/78; 10 out. 1978, Nº 193/SRBH/78; 20 jan. 1984, Nº 40/SOP-2/84; 21 nov. 1984, Nº 19/IRF-2/P/84.

\_\_\_\_\_. *Metas da SR-2 para 1978*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 9 maio 1978.

\_\_\_\_\_. *Morte de usuário em trens de passageiros*. Belo Horizonte: Nº 86/RRF-2/BH/82; RFFSA/SR-2/IRF-2, 20 jun, 1983. Memorando: M/M 08/IRF-2/V/83. 2p.

\_\_\_\_\_. *Notícias Sistema Regional Centro*. Belo Horizonte, Setor de Relações Públicas, 29 abr. 1977, nº 29; 15 jul. 1977, nº 40; 12 ago. 1977, nº 44; 2 set. 1977, nº 45.

\_\_\_\_\_. *Núcleo Histórico Ferroviário*. [s.l.] RFFSA/SR-2. PRESERFE. [s.d.] (folheto).

\_\_\_\_\_. *Observações formuladas com referência ao Plano de Ação 1979-1985*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. Nota 251/PRF/78.

\_\_\_\_\_. *Opinião Pública e as Relações Públicas da Rede Ferroviária Federal S.A.* Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. Departamento de Relações Públicas. [s.l.] [s.d.].

\_\_\_\_\_. *Plano de Transportes da SR-2. VII Rota de Transportes*. Curitiba: RFFSA, 1976.

\_\_\_\_\_. *Plano de Transporte da SR-2 - 1978. Anexo I - Horário de Trens Passageiros*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.

\_\_\_\_\_. *Plano de Transporte da SR-2 - 1979. Anexo I - Horário de Trens*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.

\_\_\_\_\_. *Plano de Transporte da SR-2 - 1979. Anexo II - Esquema de Pátios*. Belo Horizonte: SR-2.

\_\_\_\_\_. *Plano de Transportes da SR-2 - 1981*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.

- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes da SR-2 - 1982*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes da SR-2 - 1983*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1984*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1985*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, Superintendência Adjunta de Operações.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1986*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, Superintendência Adjunta de Operações.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1988*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, Superintendência Adjunta de Operações.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1989*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, Superintendência Adjunta de Operações, Departamento de Transportes.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1990*. Belo Horizonte - SR-2, Departamento de Transportes.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1991*. Belo Horizonte - SR-2, Departamento de Transportes.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Transportes - 1992*. Belo Horizonte - SR-2, Departamento de Transportes.
- \_\_\_\_\_. *Planos de Transporte - Instruções Gerais de Elaboração*. n 5. DT. 77 - Revisada. s.l.: Diretoria de Operações. Divisão de Transportes. Departamento Geral de Controle da Execução do Transporte, ago. 1978.
- \_\_\_\_\_. *Preços de acomodações especiais e passagens em trens suburbanos na Superintendência de Produção - SP-2*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. Superintendência Adjunta Comercial. Departamento de Estudos Comerciais. 23 fev. 1978.
- \_\_\_\_\_. *Programação de trens - 1977. Trens de passageiros*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.
- \_\_\_\_\_. *Programação de trens - 1977. Trens de cargas*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.
- \_\_\_\_\_. *Relatório nº 002/IRF.2/79*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. (informa sobre a Cooperativa de Consumo dos Ferroviários do Ramal do Paraopeba Ltda.).
- \_\_\_\_\_. *Relatório de ocorrências diárias*. Belo Horizonte, RFFSA/SR-2, Departamento Regional de Segurança Industrial. Belo Horizonte: 8 jan. 1985. Nº 004/85.

\_\_\_\_\_. *Relatório do acidente ocorrido no Terminal Ferroviário de Embiruçu dia 21 de março de 1984*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. Comissão de Inquérito, 16 abr. 1984.

\_\_\_\_\_. *Relatório do acidente ocorrido no Terminal Ferroviário de Embiruçu dia 21 de março de 1984*. Betim: RFFSA/SR-2. Operador do Terminal F. Embiruçu, 22 mar. 1984.

\_\_\_\_\_. *Relatório do primeiro quadrimestre de 1976*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2.

\_\_\_\_\_. *Relatório mensal*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, Superintendência Adjunta de Planejamento, Assessoria Regional de Relações Públicas. 1976-1994.

\_\_\_\_\_. *Relatório sobre as ocorrências em Belo Horizonte por ocasião das enchentes no vale do Ribeirão Arrudas em 02 de janeiro de 1983*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 2 jan. 1983.

\_\_\_\_\_. *Síntese ferroviária brasileira (período de 1958-80)*. [s.l.] [s.d.]

\_\_\_\_\_. *Síntese Ferroviária Brasileira*. Rio de Janeiro: Diretoria de Planejamento, Departamento Geral de Estatística, 1980.

\_\_\_\_\_. *SR-2 Notícias*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2. 23 set. 1977, nº 48; 11 nov. 1977, nº 55; 19 jan. 1979, nº 112; 2 fev. 1979, nº 113; 4 maio 1979, nº 122; 18 maio 1979, nº 124; 18 maio 1979, nº 124; 11 jul. 1980, nº 153; 29 out. 1980, nº 156; 19 dez. 1982, nº 171; 28 mar. 1983, nº 173; 28 abr. 1983, nº 174; 30 set. 1984, nº 178; nov./dez. 1985, nº 186; mar./abr. 1986, nº 188; maio/jun. 1987, nº 195; set. 1988, nº 200; ago. 1990, nº 207.

\_\_\_\_\_. *Sugestões apresentadas pela Superintendência de Produção, pelas Superintendências Adjuntas de Operações e Engenharia e pelos Distritos de Produção*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 1979.

\_\_\_\_\_. *Sugestões para solução dos problemas operacionais da Regional de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, nov. 1980.

\_\_\_\_\_. *Superintendências Regionais*. s.l. Assessoria Geral da Presidência. 1969.

\_\_\_\_\_. *Transporte Ferroviário em Minas Gerais - Sinopse Histórica e Estatística*. Belo Horizonte: RFFSA-SR-2, Setor Regional de Relações Públicas - Assessoria de Belo Horizonte. abr. 1974. 20 p.

\_\_\_\_\_. *Transporte ferroviário suburbano - Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Setor de Comunicação Social. 06 abr. 1994. (Ofício).

\_\_\_\_\_. *Transposição da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Comunicação Empresarial. Gerência de Programação Visual. s.d.

\_\_\_\_\_. *Trens de Passageiros*. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 31 jul. 1985.



\_\_\_\_\_. *Viaje na Bitolinha de São João Del Rey!* [s.l.] RFFSA/SR-2 (folheto).

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. RFFSA. SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL JUIZ DE FORA - RFFSA/SR-3. *Carta à RFFSA/SR-2*. Juiz de Fora: RFFSA/SR-3, 6 jun. 1984. Nº 365/SR3/84.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. TRANSPORTES URBANOS FERROVIÁRIOS. *Nota nº 40/DCODURF/STU*. Brasília, 12 set. 1984. Coordenador de Transportes Urbanos Ferroviários.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Discurso da Privatização: aos cidadãos o que é dos cidadãos*. Coleção 5 Pontos. V.4.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. SECRETARIA DE PLANEJAMENTO - SEPLAN. *Programa de Desenvolvimento Ferroviário - 1975/1979*. Brasília: SEPLAN.

BRASIL. RFFSA. REDE MINEIRA DE VIAÇÃO. *Relação das estações da Rede Mineira de Viação em ordem alfabética, com indicação dos kms., municípios, comarcas, etc., atendida a lei estadual nº 2764, de 30-XII-62*. [s.l.] [s.d.].

BRASIL. RFFSA. VIAÇÃO FÉRREA CENTRO OESTE. *Contrato Nº 12/69*. Belo Horizonte: Departamento Jurídico, 15 jan. 1969 (Convênio RFFSA/VFCO - Companhia Atlantic de Petróleo, Esso Brasileira de Petróleo, Cia Brasileira de Petróleo Ipiranga, Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRÁS e outras distribuidoras para construção do Terminal Ferroviário de Embiruçu).

\_\_\_\_\_. *Prefixos de identificação de órgãos, chefias e funções - codificador de estações*. [s.l.] [s.d.]. 1968.

BRESCIANI, Maria Stella M. Cultura e História: uma aproximação possível. In: MOREIRA, Maria Ester, PAIVA, Márcia de. (coord). *Cultura: Substantivo Plural*. Rio de Janeiro: Ed. Cultural Banco do Brasil, 1996. p.35-53.

BRINA, Helvécio Lapertosa. *Estradas de Ferro 1 - Via Permanente*. 2 ed. Belo Horizonte: UFMG, 1988. 258 p.

BOBBIO, Norberto. *A Era dos Direitos*. Rio de Janeiro: Campus, 1992. 217p.

BURKE, Peter. Os Annales numa perspectiva Global. In: *A Revolução Francesa na Historiografia - A Escola dos Annales - 1929-1989*. 3 ed. São Paulo: UNESP, 1991. p.109-27.

BURLAMAQUI, Jorge Leal. A função das estradas de ferro nos países subdesenvolvidos. *Revista RAE*. Rio de Janeiro: Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil. Nov. 1960, nº 27, p. 15-23; dez. 1960, nº 28, p. 14-20; jan. 1961, nº 29, p.10-13. Tese apresentada no X Congresso Panamericano das Estradas de Ferro - Secção E - Tema 29 - Organização Racional das Empresas Ferroviárias. 1960.

BUZELIM, José Emílio de Castro; SETTI, João Bosco. *Ferrovia Centro-Atlântica: uma ferrovia e suas raízes*. São Paulo: Memória do Trem, 2001.

CHALHOUB, Sidney. Introdução. In: *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. p. 13-28.

CÂMARA BRASILEIRA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO - CBTF. *Informes*. MTTTP://www.rffsa.gov.br/desgstat.mtm. 083/98, 084/98.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Carta à RFFSA/SR-2*. Brasília: Deputada Federal Júnia Marise, 5 abr. 1984.

CAMARGO, Aspásia; HIPOLITO, Lúcia; LIMA, Valentina da Rocha. Histórias de Vida na América Latina. In: *Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, n.16, p.5-24, 2º sem. 1983.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Uma introdução à História*. 4 ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

CASTELLS, Manuel. *O Poder da Identidade*. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 530 p. (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.2).

CASTRO, Pedro. *Sociologia sobre e sub urbana*. Niterói: EDUFF, 1993.

COHEN, Ernesto; FRANCO, Rolando. *Avaliação de Projetos Sociais*. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 1993. 312 p.

COLLINGWOOD, R.G. *A Ideia de História*. 8 ed. Lisboa: Presença, 1994.

COM vistas à Central do Brasil. *Kaquende*. Sabará, 14 maio 1944, nº 36, p. 1.

COMPANHIA DE TRANSPORTES URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE - Metrobel. *A partir de 1º de abril, use a linha 1118-Bernardo Monteiro/Cidade Industrial. Ela atende as estações: Fazenda Embiruçu e Bernardo Monteiro*. Belo Horizonte, [s.d.] (folheto).

\_\_\_\_\_. *A partir de 1º de abril, use a linha 1131-Betim/Cidade Industrial. Ela atende as estações Betim, Chácara, SESI e PTB*. Belo Horizonte, [s.d.] (folheto).

\_\_\_\_\_. *A partir de 1º de abril, use a linha 1132-Betim Industrial/Alterosa/Cidade Industrial. Ela atende as estações Betim Industrial e Alterosa*. Belo Horizonte, [s.d.] (folheto).

\_\_\_\_\_. *A partir de 1º de abril, use a linha 1137C-São Caetano/Cidade Industrial. Ela atende as estações FMB e Teresópolis*. Belo Horizonte, [s.d.] (folheto).

\_\_\_\_\_. *A partir de 1º de abril, use a linha 1142-Beatriz/Eldorado/Cidade Industrial. Ela atende as estações Beatriz e Eldorado*. Belo Horizonte, [s.d.] (folheto).

\_\_\_\_\_. *Ata de Reunião* (Avaliação do primeiro dia de operação das linhas de ônibus encarregados de substituir o Trem de Subúrbio no trecho Betim-Eldorado). Belo Horizonte: 02 abr.1987.

\_\_\_\_\_. *Documento de Trabalho: Proposta de Substituição do Trem de Subúrbio por linhas regulares do transporte de passageiros p/ ônibus na RMBH - Trecho Betim - Eldorado*. Belo Horizonte: DIPON/DIEPO, 17 fev.1987. DOT nº 011/87.

\_\_\_\_\_. *Projeto de substituição do trem subúrbio - trecho Betim - Eldorado*. Belo Horizonte: [s.d.].

CONCESSÃO esquece passageiros. *Hoje em dia*. Belo Horizonte, 04 set.1996. Caderno Economia, p.10.

CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES. *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas - G1 - Nomenclatura, posição, altitude, data de inauguração, regime de funcionamento de Estações, Postos e Agências*. São Paulo: CGT, 1960. (Em substituição a CGT, *Nomenclatura das Estações*, 1953).

\_\_\_\_\_. *Nomenclatura das Estações*. [s.l.] Empresas Filiadas. 1953.

\_\_\_\_\_. *Nomenclatura Geral das Estações*. Rio de Janeiro: Empresa Eltin, 1953.

CORTANDO caminhos: apesar do fraco desempenho de algumas concessionárias, o balanço da privatização do setor ferroviário é positivo. *Metalurgia & Materiais*. São Paulo: Associação Brasileira de Metalurgia, dez. 2000, p. 742-750.

D'ADESSIO, Marcia Mansor. Intervenções da Memória na Historiografia: indidentidades, subjetividades, fragmentos, poderes. *Projeto História* (17). São Paulo: EDUC, nov. 1998, p. 269-280.

DAMATTA, Roberto. Reflexões sobre o público e o privado no Brasil: um ponto de vista perverso. In: *Cad. Ciênc. Soc.* Belo Horizonte, v.3, n.3, p. 51-59, abr. 1993.

DAVID, Eduardo Gonçalves. *A Ferrovia e Sua História. Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Associação dos Engenheiros Ferroviários, Associação dos Amigos do Museu do Trem, 1998. 147 p.

\_\_\_\_\_. *127 Anos de Ferrovia*. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil. 1985. 101 p.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli (Org.). *O Processo de Urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. 347 p.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. Reflexões sobre memória e história - a técnica da História Oral. *Revista do Departamento de História*. Belo Horizonte: FAFICH/UFMG, (4): p.142-5, 1987

DEMISSÕES não serão homologadas. *Estado de Minas*. Belo Horizonte: 31 ago.1996. Caderno Economia, p.8.

DEMO, Pedro. Metodologias Alternativas - Algumas Pistas Introdutórias. In: *Metodologia Científica em Ciências Sociais*. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1995. p.229-57.

DINIZ, Elizabeth. 4h da manhã, Zé Marmita pega o trem. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 10 abr. 1994. p. 38. Cidades.

DISTANTE, Carmelo. Memória e Identidade. *Revista TB*. Rio de Janeiro, nº 95: out. dez. 1988, p. 77-86..

DRUMOND, Angela. Transporte nas ferrovias aumenta 5% a cada ano. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 17 de mar. 2002, p. 7.

ECO, Humberto. *Como se faz uma tese*. São Paulo: Perspectiva, 1983.

EDWAR, João. Trem baiano faz a última viagem na terça-feira. *Hoje em Dia*. 1 set. 1996, Cad. Minas, p. 1.

EMPRESA de Betim dá bom exemplo: uso do trem para conduzir seus operários. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte: 5 set. 1977, Cad. 1, p. 10.

ENCONTRO NACIONAL FERROVIÁRIO (1º)- ENFER. *O papel da ferrovia na política nacional de transportes - Proposta dos ferroviários para solucionar os problemas da ferrovia*. Brasília, 1991. 66 p.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Guia da Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Edição do Serviço de Turismo e Publicidade da EFCB, 1945. Ano II. n 2.

\_\_\_\_\_. *Livro de Reclamações do Público da Estação do Barreiro*. Belo Horizonte.

\_\_\_\_\_. *Livro de Termo Entrega de Estação (Barreiro)*. Belo Horizonte, 10 dez. 1919.

\_\_\_\_\_. *Nominata das Estações*. Rio de Janeiro: Secção de Estatística da S.G.E, 1954.

*Estradas de Ferro do Brasil - 1948*. Rio de Janeiro. Suplemento da *Revista Ferroviária*. p. 5-14.

ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS. *Relatório*. [s.n.] Companhia Dias Cardoso,1923.

EXTINÇÃO do suburbano dificulta a vida de operários. *Folha Metropolitana*. Belo Horizonte: 1ª quinzena de set. 1996, nº 86, p. 8.

FCA deve fechar 110 das 270 estações ferroviárias. *Hoje em dia*. Belo Horizonte, 03 set.1996. Caderno Minas, p.8.

FERRAZ, Hermes. O Transporte nas áreas Metropolitanas. In: Anuário das Estradas de Ferro (suplemento da *Revista Ferroviária*). Rio de Janeiro: 1976. p. 184-191.

FERREIRA, Marieta Moraes. Desafios e dilemas da história oral nos anos 90: o caso do Brasil. In: *Revista História Oral*. São Paulo: Prol Editora. n.1. p.19-30, Jun. 1998

FERREIRA, José Miguel. *Cadernetas de horas de trabalho*. Sabará, 24 set. 1982 -15 dez. 1982; 4 nov. 1982-31 dez. 1982.

FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA. *Caderneta de Horas de Trabalho*. José Miguel Ferreira, matrícula 21081148-X, jun, 1997-out. 1998.

FERROVIAS: usuário aplaude novo serviço. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro: 29 mar. 1998; p. 48-51. (suplemento: Transportes).

FIGUEIRA, Manuel Fernandes (Org.). *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

FILARDI. *Petição ao Dr. Juiz da 2ª Vara da Justiça Federal*. Belo Horizonte, out. 1973.

FIM de linha para trem de subúrbio da capital. *Hoje em dia*. Belo Horizonte, 01 set.1996. Caderno Minas, p.3.

FIM do trem suburbano penaliza operários. *Hoje em Dia*. Belo Horizonte, 2 set. 1996, Cad. Minas, p. 2.

FRANÇA, Júnia Lessa. et. al. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 4 ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998. 211 p.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Belo Horizonte & o comércio: 100 anos de história*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997. 336 p. (Coleção Centenário).

\_\_\_\_\_. *Gestão e Desigualdade Social na Região Metropolitana de Belo Horizonte* (Relatório de Pesquisa). Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Escola de Governo, mar. 1998. v.1.

\_\_\_\_\_. *Notas para a institucionalização do Sistema Metropolitano de Planejamento - Mecanismo de Coordenação e o papel da Entidade Metropolitana*. Belo Horizonte: FJP, PLAMBEL, jun. 1973. Documento de Trabalho.

\_\_\_\_\_. *Omnibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte*. Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996. 380 p. (Coleção Centenário).

GAKENHEIMER, Ralph. Transporte urbano. In: ROJAS, Eduardo; DAUGHTERS, Robert (ed.). *La ciudad en ele siglo XXI: experiencias exitosas en gestion del desarrollo urbano en America Latina*. Washington, D.C.:Banco Interamericano de Desarrollo, 1998. p. 97-9.

GARZA, José Leal. *Qualidade do serviço de transporte de passageiros XIV Congresso Panamericano de Ferrocarriles*. Lima: nov. 1978. Seção: Geral; país: México. 11 p.

GAZETILHA. *A Folha Sabarense*. Sabará, 17 ago. 1890, p. 3.; 10 nov. 1889, nº 22, p. 3; 6 abr. 1890, nº 48, p. 3.

GEPP, Edward John. *A Crise Ferroviária - Considerações para Estudo*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Empresas de Engenharia Ferroviária, 1976. 70 p.

GLOBALIZAÇÃO no aço. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 20 fev. 2001, p. 6.

GONDIM, Linda Maria Pontes (org.). *Pesquisa em Ciências Sociais: o projeto da dissertação de mestrado*. Fortaleza: EUFC, 1999. 146 p.

GORDILHO, Osvaldo. *Os Transportes no Brasil*. Ministério da Viação e Obras Públicas. Serviço de Documentação. 1956. (Coleção Mauá).

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. *A gestão dos transportes públicos em Belo Horizonte: uma questão metropolitana*. Belo Horizonte: UFMG, 1992. 191 p. (Dissertação - Mestrado em Ciência Política).

GUARINELLO, Norberto Luiz. Breve arqueologia da história oral. In: *Revista História Oral*. São Paulo: Prol Editora.n.1, p.61-5, Jun. 1998.

GULBENKIAN, Fundação Calouste. *Para Abrir as Ciências Sociais*. São Paulo: Cortez, 1996. 151 p.

\_\_\_\_\_. Memória Coletiva e História Científica. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: Espaço Plural,. v.14, n.28, p.180-93, 1994.

GUIA da Central do Brasil. Nº 2. *Horários. Turismo*. [s.l.] [s.n.].

GUIA Levi: *Horário geral das Estradas de Ferro do Brasil*. Edição 841. Ano LXXI. São Paulo, ago.1969.

HABERMAS, Jürgen. *Direito e Democracia: entre facticidade e validade*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997. v. 2.

HISTÓRIA oral e história de vida: temas e abordagens. *Cadernos de História e Saúde*. Casa Oswaldo Cruz, (2), 1992.

IACOMINI, Franco; FRANÇA, Ronaldo. No trilho certo: em sete anos, a venda de estatais rendeu ao país 60 bilhões de dólares e os serviços melhoram. *Revista Veja*. São Paulo: 22 ju. 1998, p. 102-104.

IBIS. Subúrbio das Dez (Coluna). *Kaquende*. Sabará, 6 fev. 1944, nº 22, p. 1.; 20 fev. 1944, nº 24, p. 1.; 5 mar. 1944, nº 26.; 12 mar. 1944, nº 27, p. 1.; 19 mar. 1944, nº 28, p. 1.; 9 abr. 1944, p.1.; 23 abr. 1944, nº 33, p. 3.;

INTEGRAÇÃO metrô-ônibus começa nesta quarta feira. Belo Horizonte, [s.n.] mar. 1987.

INTEGRAÇÃO Metrô-ônibus é aplaudida no seu 1º dia. Belo Horizonte, [s.n.] abr. 1987.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Ferrovias do Brasil - 1946*. Rio de Janeiro: IBGE, Sistema Gráfico, 1948.

\_\_\_\_\_. *Ferrovias do Brasil*. s.l. 1956.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA. *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro: IBGE, 1954. 414 p.

INUNDAÇÕES fazem parte da história do rio. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 19 dez. 1991, p. 20. Caderno Cidades/Serviços.

JOHNSON, Allan G. *Dicionário de Sociologia: guia prático da linguagem sociológica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997. 300 p.

JOUTARD, Philippe. La tyrannie de la mémoire. *L'Histoire*. Paris, (221): p.98, mai 1998.

JUHNKE, Klaus Jürgen. *A Eficiência das Ferrovias no Transporte Metropolitano*. Tradução Frederico de Assis Pacheco Borba (Coord.). São Paulo: Editora Edgard Blücher LTDA. Universidade de São Paulo, 1968.

*Kaquende*. Sabará, 17 out. 1943, p. 4.; 28 nov. 1943, p. 2.; 1 jan. 1944, p. 4.; 16 jul. 1944, p. 19.

KÖCHE, José Carlos. Problemas, Hipóteses e Variáveis. In: *Fundamentos de Metodologia Científica - Teoria da ciência e prática da pesquisa*. 15 ed. Petrópolis: Vozes, 1999. p. 105-36.

LARA, José. *Ferrovia Pitoresca - Pequeno anedotário das ferrovias*. Belo Horizonte: Departamento de Comunicação Social da RFFSA/SR-2, 1988. 92 p.

LE GOFF, Jacques. Documento/Monumento. *História e Memória*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios).

LÉON, Ponce de. Longa viagem de volta ao inferno. *3 Tempos*. Belo Horizonte: jan. 1963, nº 39, Ano II (revista).

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*. São Paulo: COPAG, 1934.

LIRA, Aparecida. General Carneiro põe BH nos trilhos. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 4 jun. 1997. Gerais/Especial, p. 32.

LISSOVSKY, Maurício. Algumas notas sobre a historicidade do registro fotográfico (mesa redonda). In: *Revista de História*. Ouro Preto: UFOP, v.2. n.1, p.55-61, 1991.

LOVAGLIO, Flávia Regina. *O metrô de Belo Horizonte: estudos e considerações*. Belo Horizonte. UFMG/EA, 1990. (Monografia - Especialização em Urbanismo).

LOWENTHAL, David. Como conhecemos o Passado. *Projeto História (17)*. São Paulo: EDUC, 1998. p. 63-181.

MACHADO, M<sup>a</sup> de Lourdes Guerra. *Nas ruas de Sabará*. Belo Horizonte: Consórcio Mineiro de Comunicação, 1999.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória, História, História Oral: discutindo a vida dos mineiros de Morro Velho. In: *O Controle da Memória ou o Imaginário Operário em Nova Lima: entre a alienação e a resistência*. Belo Horizonte: UFMG, 1998 (dissertação de Mestrado - História).

MANERO, Antonio. *Diccionario Antologico del Pensamiento Universal*. México: Unión Tipográfica Editorial Hispano-Americana do México, 1958, 978 p.

MARSHALL, T.H. *Cidadania, classe social e status*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

MELO, Denise Madsen. *Planejamento urbano de Belo Horizonte: um estudo das principais propostas de planejamento elaboradas para a cidade*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura, 1991. (monografia, Especialização em Urbanismo).

MEDINA, Cremilda de Araújo. *Entrevista: o diálogo possível*. 2 ed. São Paulo: Ática, 1990. 96 p. (Coleção Princípios).

METRÔ até o Barreiro já tem recursos de US\$ 20 milhões. *Hoje em Dia*. Belo Horizonte, 19 maio 1998, p. 3.

METRÔ Calafate - Barreiro: diesel deve ser adotado, apesar de poluente. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, 30 mar. 1998, p. 5.

METRÔS: à espera da privatização. Serviço de São Paulo aparece no “Guinness Book” como o mais lotado do mundo. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 29 mar. 1998. ° 52-53. (suplemento: Transportes).

MINAS ganha “Trem de Ouro”. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 16 fev. 2001, Cad. Economia, p. 13.

MINAS recupera estação e instala cultura ao longo da linha férrea. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro: 17 fev. 1985, Cad.1, p. 4.

MINAS GERAIS. *Minas Gerais em 1925*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926. p. 281-306.



\_\_\_\_\_. *Protocolo de intenções para constituição da Companhia Metropolitana de Transportes Urbanos - METROBEL*. Belo Horizonte, 22 dez. 1977 (minuta).

MINAS GERAIS. ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO. *Carta á RFFSA/SR-2*. Belo Horizonte, Deputado Ronaldo Canêdo, 6 out. 1976. (RFFSA. 04057/SR-2/76).

\_\_\_\_\_. Parecer sobre o Requerimento nº 79/79. *Minas Gerais*. Belo Horizonte. Comissão de Economia e Obras Públicas. 28 abr. 1979.

MINAS GERAIS, BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. *Diagnóstico da Economia Mineira. III - População e Infraestrutura*. s.l. 1968. 148 p.

MINAS GERAIS, SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL - SUPLAN. *Comportamento da Economia Mineira - Período 1960-77. Transportes*. Versão Preliminar. Belo Horizonte, 1978. 64 p.

MONTENEGRO, Antônio Torres. *História oral e memória: a cultura popular revisitada*. 3 ed. São Paulo: Contexto, 1994. 153 p. (Caminhos da História).

MOURÃO, Paulo Krüger Corrêa. *História de Belo Horizonte de 1897 a 1930*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial. 1970. 519 p.

MORRO VELHO. CENTRO DE MEMÓRIA MORRO VELHO. *O trem elétrico (bondinho)*. Nova Lima: Coordenação do Centro de Memória Morro Velho, 2000.

MULTIMODAIS: eficiência multiplicada. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 29 mar. 1998, p. 20-23 (suplemento: Transportes).

NEVES, Lucília de Almeida. Cidadania: Dilemas e Perspectivas na República Brasileira. *Revista do Deptº de História*. UFF. V.2. n. 04. Dez. 1997. p. 80-102. Dossiê Modernidade.

\_\_\_\_\_. Memória, História e Sujeito: substrato da Identidade. *História Oral*. Nº 3. São Paulo: Associação Brasileira de História Oral, 2000. p. 109 - 16.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. *Projeto História (10)*. São Paulo: EDUC, 1995. P. 7-28.

NUNES FILHO, Melchior. São Paulo, o novo bairro belorizontino. *Revista Atlântida*. Belo Horizonte, (66/67): p.29, jan./fev.1952.

O TREM. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte: 19 ago. 1977, Cad. 1, p. 8.

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. *Projeto História*. São Paulo: PUC-SP, (14), p. 5-39, fev.1997.

\_\_\_\_\_. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. In: PERELMUTTER, Daisy; ANTONACCI, Maria Antonieta (org.).

*Ética e História Oral*. Projeto História (15). São Paulo: PUC-SP, 1981. p. 13-33. abr.1997

PALMATÓRIA do mundo. *Kaquende*. Sabará, 23 jul. 1944.

PARADA de subúrbios suspensa em Embiruçu. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 3 ago. 1984, p. 9.

PASSAGENS de nível são drama em em toda Grande BH. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte, [s.d.]. Cad. 1, p. 1.

PATRÍCIO, José. Oferenda em um país essencialmente agrícola. *Kaquende*. Sabará, 14 nov. 1943, nº 10, p. 1.

PAULA SOBRINHO, José Francisco. *História postal de Minas Gerais*. Belo Horizonte: O Lutador, 1997.

PENNA, Otávio. *Notas Cronológicas de Belo Horizonte - 1711-1930*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997, 276p. (Centenário).

PERROT, Michelle. A Força da Memória e da Pesquisa Histórica. *Projeto História (17)*. São Paulo: EDUC, 1998. P. 351-360.

PICANÇO, Francisco. *Diccionario de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias*. Rio de Janeiro, 1891. v. 1.

PIMENTA, Demerval José. *Aspectos econômicos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1955, 105 p. p. 57-96.

PINTO, Júlio Pimentel. Os Muitos tempos da Memória. *Projeto História (17)*. São Paulo: EDUC, 1981. p. 203-211.

PLANEJAMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE - PLAMBEL. *A estrutura urbana da RMBH*. Belo Horizonte: 1986. v.1.

\_\_\_\_\_. *Notas para a institucionalização do sistema metropolitano de planejamento - mecanismo de coordenação e o papel da entidade metropolitana* (documento de trabalho). Belo Horizonte: PLAMBEL, Fundação João Pinheiro, jul. 1973.

\_\_\_\_\_. *O processo de formação do espaço urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte 1897-1985*. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1986.

\_\_\_\_\_. *Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A estrutura urbana da RMBH*. Belo Horizonte, 1986, v 3.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor Metropolitano da RMBH. Diagnóstico funcional do sistema viário da RMBH (versão preliminar)*. Belo Horizonte, PLAMBEL, 1989.

\_\_\_\_\_. *Sistema Ferroviário Atual e Futuro da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. [s.l.]: PLAMBEL, 1974.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS. PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E DE PÓS-GRADUAÇÃO. Metodologia. In: *Projeto: Catolicismo e Sociedade no Brasil Contemporâneo (da politização dos anos 60 à espiritualização dos anos 80)*. Belo Horizonte. Prof<sup>a</sup> responsável: Dr<sup>a</sup> Lucília de Almeida Neves Delgado. p. 11-17.

QUEIROZ, Raquel. Tuberculose. "O Cruzeiro". Rio de Janeiro, 25 out. 1947. Transcrito por ROCHA, Gil de Sousa. *Atlântida*. Belo Horizonte: nov. 1947.

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO. *Rede Mineira de Viação*. RMV. Departamento de Estatísticas e Cálculo Mecânico, mar. 1962.

\_\_\_\_\_. *Horário - Trens de passageiros e mistos - Em vigor a partir de 19 de setembro de 1961*. Belo Horizonte: 08.ago.1961.

\_\_\_\_\_. *Horário dos Trens de Passageiros e Mistos - Em vigor desde 1º de Novembro de 1955*. Belo Horizonte: Oficinas Gráficas RMV, 09 dez. 1955.

\_\_\_\_\_. *Relação de estações, seus prefixos telegráficos, posições quilométricas e altitudes*. Belo Horizonte: Tipografica-RMV, 1932.

\_\_\_\_\_. *Relatório do Anno de 1935*. RMV, EFOM. Apresentado ao Sr. Director Geral da Rede Mineira de Viação pelo Director - Estrada de Ferro Oeste de Minas em 13 de maio de 1936.

\_\_\_\_\_. *Regulamento da Rede Mineira de Viação. Decreto-Lei N. 132 de 23 de setembro de 1938*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1939.

\_\_\_\_\_. *Regulamento da Rede Mineira de Viação. Decreto-Lei N. 1.773 de 29 de junho de 1946*. Belo Horizonte: Gráfica Queiroz Breiner L.T.D.A., 1946.

REIS, José Carlos. O surgimento da Escola dos Annales e seu programa. In: *Annales: A Renovação da História*. Ouro Preto: UFOP, 1996. p. 37-60.

REIS, Fábio Wanderley. Consolidação democrática e construção do Estado. Notas introdutórias e uma tese. In: REIS, Fábio Wanderley; O'DONELL, Guillermo (org). *A Democracia no Brasil: dilemas e perspectivas*. São Paulo: Vértice, Ed. Revista dos Tribunais, 1988, p. 13-40.

REIS, Fernando. Obras Ferroviárias. *Diário de Minas*. Belo Horizonte, 1º out. 1963, p.4.

REIS, Sérgio Rodrigo. Pelos caminhos da Maria Fumaça. 12º Inverno Cultural discute a situação das velhas estações de trem de Minas Gerais. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 18 jul.1999. Caderno Espetáculo/Festivais, p.17.

RESENDE, Admilson. Grande BH pode ganhar duas cidades. *O Tempo*. Belo Horizonte, 19 out. 1997. Caderno Atualidades, p.17.

\_\_\_\_\_. Inclusão na Grande BH fortalece municípios. *O Tempo*. Belo Horizonte, 19 out. 1997.

*Revista Social Trabalhista*. Belo Horizonte completou 50 anos. Belo Horizonte: Veloso & Cia. Nº 59. Dez. 1947. (Edição comemorativa do cinquentenário de Belo Horizonte).

RIBEIRO, José P. C. *Atlas Geográfico: Minas Gerais e Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Gráfica e Ed. 101 Ltda, 1999.

RICO, Elizabeth Melo (Org). *Avaliação de Políticas Públicas: uma questão em debate*. São Paulo: Instituto de Estudos Especiais, 1999. 155 p.

ROJAS, Eduardo; DAUGHTERS, Robert (ed.). *La ciudad en ele siglo XXI: experiencias exitosas en gestion del desarrollo urbano en America Latina*. Washington, D.C.:Banco Interamericano de Desarrollo, 1998. 362 p.

RUSS, Jaqueline. *Dicionário de Filosofia*. São Paulo: Scipione, 1994. 382 p.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade*. 5 ed. São Paulo: Cortez, 1999. 348 p.

\_\_\_\_\_. *Introdução a uma ciência pós-moderna*. 4 ed. Porto: Edições Afrontamento, 1995.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *Razões da Desordem*. Rio de Janeiro: Rocco, 1993.

*Sabará-Gazeta*. Sabará, 15 abr. 1918, p. 4.; 15 set. 1918, p. 3.

SEPÚLVEDA, Joaquim. Fonte de Rendas. *Kaquende*. Sabará, 9 jan. 1944, nº 18.

SÉRGIO, Mário. Arte pela memória. *Estado de Minas*. Belo Horizonte: 03 set.2000. Caderno Espetáculo, p. 7.

SEVERINO, Antônio Joaquim. *Metodologia do Trabalho Científico: diretrizes para o Trabalho Didático-Científico na Universidade*. 2 ed. São Paulo: Cortez & Moraes, 1977. 112 p.

SILVA, Ana Amélia da. *O Trem da Opressão: Estado e Conflito Social na Grande São Paulo*. São Paulo: USP, 1982. (Dissertação de Mestrado - Ciência Política).

SILVA, Gutemberg da Mota e. *Regiões metropolitanas: institucionalização*. Belo Horizonte: UFMG, 1986. Dissertação (Mestrado em Direito). Departamento de Direito Público e Direito Administrativo, Faculdade de Direito. Abrangência: 1967-1986.

SILVA, Luiz Roberto. *Doce dossiê de BH*. Belo Horizonte: BDMG Cultural, 1998. 296 p.

SILVA, Maria Lais Pereira da. *Os Transportes Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992. 179 p. (Biblioteca Carioca).

SINDICATO vai homologar demissões na Centro-Leste. *Hoje em Dia*. Belo Horizonte, 4 set. 1996, Cad. Economia, p. 10.

SHOPPA, René Fernandes. *A Ferrovia é viável*. Rio de Janeiro: JMB Editores, 1985. 104 p.

\_\_\_\_\_. *Para onde caminham nossas ferrovias*. Rio de Janeiro: Juruena & Costa Velho Editores, 1982. 177 p.

SLAMA, Alain-Gérard. Historiens, à vos divans! *L'Histoire*. Paris, (246): p.56-7, sept.2.000.

SOARES, Dirceu. Trenzinho lírico dá seus últimos apitos. *3 Tempos*. Belo Horizonte, 15 fev. 1963, nº 42, Ano II.

SOCIEDADE FERROVIÁRIA. *Revista Atlântida*. Belo Horizonte: Sociedade Ferroviária, jun. 1946; abr. 1947; nov. 1947; jan./fev.1952, nº 66/67; nov./dez. 1953; nov./dez. 1955, nº 38; set./out. 1957; jun./jul. 1959

SOUSA, Maurício de. Fim do trem suburbano penaliza operários. *Hoje em dia*. Belo Horizonte, 02 set.1996. Caderno Minas, p. 2.

SOUZA, Maria Suzana de Lemos. *Guia para redação e apresentação de teses*. 2 ed. Belo Horizonte: Coopmed, 2002. 130p.

THOMPSON, Paul. *A Voz do Passado - História Oral*. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

TOPOLSKI, Jerzy. Teoria del conocimiento basado en fuentes. In: *Metodología de la Historia*. 2 ed. Madrid: Ediciones Catedra, 1985. p. 298-329.

TRANSPORTE. *Diário da Tarde*. Belo Horizonte: 16 ago. 1977, Cad. 1, p. 7.

TRANSPORTES: *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 14 out. 2001. Suplemento JB - Projetos de Mercado. 34 p.

TREBITSCH, Michel. A função epistemológica e ideológica da História Oral no discurso da História Contemporânea. In: MORAES, Marieta de (org) *História Oral e Multidisciplinaridade*. Rio de Janeiro: Diadorim. 1994. p. 19-43.

TREM baiano deixa Moc em sua última viagem. *Hoje em Dia*. Belo Horizonte, 3 set. 1996, Cad. Minas, p. 5.

TREM faz sua última viagem pelo sertão mineiro. *Hoje em Dia*. Belo Horizonte, 4 set. 1996, Cad. Minas, p. 5.

TRENS para o subúrbio têm mais horários. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 1 set. 1977, Cad. 1, p. 5.

TRILHOS brasileiros. *Kaquende*. Sabará, 24 out. 1943, nº 7, p. 1.

TÚNEL da Central é precário e assusta. *Jornal de Minas*. Belo Horizonte, 31 dez. 1977, Cad. 1, p. 3.

UMA providência inadiável. *Kaquende*. Sabará, 21 out. 1945, nº 102, p. 1.

UM PAÍS voltando aos trilhos. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro: 14 out. 2001, p. 9. Transporte: Projetos de Mercado (suplemento).

VASCONCELLOS, Max *Vias Brasileiras de Comunicação*. 3 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

\_\_\_\_\_; *Vias Brasileiras de Comunicação. Estrada de Ferro Central do Brasil. Linha do Centro e Ramaes*. 5 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.

\_\_\_\_\_. *Vias Brasileiras de Comunicação. Estrada de Ferro Central do Brasil. Linha Auxiliar*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935.

VEIGA, José Pedro Xavier da. *Efemérides Mineiras 1664-1897*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998. 4 v em 2.

VELHO, Gilberto. Memória, Identidade e Projeto: uma visão antropológica. *Revista Tempo Brasileiro*. Rio de Janeiro, 95: out. dez. 1988, p. 119-126.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história: Foucault Revoluciona a História*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

VIEIRA, Marta. Gigante do aço ameaça Minas. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 20 fev. 2001. P. 11.

VILANOVA, Mercedes. La historia sin adjetivos con fuentes orales y la historia del presente. In: *Revista História Oral*. São Paulo: Prol Editora. n.1. p.31-42. jun. 1998.

WHATELY, Alberto. *Boletim da Associação de Engenheiros da EFCB*. Rio de Janeiro: Associação de Engenheiros da EFCB. Dez. 1957, nº 11. p. 22-24. (Discurso).

WEBER, Max. *A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo*. 12 ed. São Paulo: Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais, 1996. 233 p. (Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais - Sociologia).

## 10 ANEXOS

## 10.1 Apresentação dos entrevistados

Para efeito de constituição de documentação oral foram entrevistados dois ferroviários com experiências diversas e complementares no cotidiano dos trens suburbanos: o senhor Nominato Magalhães Guimarães, engenheiro aposentado que atuou cerca de trinta anos na conservação da via permanente da RMBH, detendo profundos conhecimentos técnicos dessa história ferroviária; e o senhor José Miguel Ferreira, também aposentado, com experiência na área de tração, tendo trabalhado em todos os sistemas de suburbanos analisados.

O quadro formado pela conjunção de seus depoimentos torna-se riquíssimo pois ambos foram usuários dos trens suburbanos e as especificidades de suas funções permitem associar a visão panorâmica do engenheiro à quotidiana do integrante de equipagens de trens de subúrbio.

Todas as entrevistas foram realizadas em Belo Horizonte, em 2002; com o senhor Nominato Magalhães Guimarães, no dia 19 de março e com o senhor José Miguel Ferreira, nos dias 13 e 20 de março e 25 de abril.

### 10.1.1 Nominato Magalhães Guimarães

O senhor Nominato Magalhães Guimarães nasceu em Lima Duarte, Minas Gerais, em quatro de agosto de 1934. Após cursar o primário nesta cidade mudou-se para a vizinha Juiz de Fora onde concluiu seus estudos, formando-se em Engenharia Civil e Eletrotécnica pela Escola de Engenharia da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Ainda estudante universitário integrou o quadro de estagiários da EFCB, naquela cidade. Graduado, em dezembro de 1957 tornou-se ajudante do engenheiro residente da Ferrovia em Barra do Piraí. Em 1958 assumiu a residência de Buenópolis, na Linha do Centro da Central do Brasil; no ano seguinte foi transferido para Corinto e, em



1960, tornou-se engenheiro residente em Sabará, assumindo os trabalhos do Ramal de Nova Era, de trechos da Linha do Centro e de trechos de circulação dos suburbanos de Belo Horizonte.

Em 1974 passou a ajudante do Chefe da Linha da recém criada 14ª Divisão Operacional do Sistema Regional Centro que abrangeu a malha de bitola estreita da antiga EFCB. Posteriormente, chefiou a Comissão de Obras que geriu recursos do Banco Mundial para remodelação e melhoria de linhas da antiga RMV e EFCB. Tornou-se Chefe da Unidade de Conservação de Linha, do Departamento de Via Permanente da RFFSA/SR-2, vindo, mais tarde, a assumir a chefia do referido Departamento.

Aposentou-se em trinta de outubro de 1983, voltando à Superintendência Regional Belo Horizonte seis meses depois para atuar nas soluções de problemas de trechos da Serra de Campos Altos, região em que residiu por quase um ano. Em outras ocasiões prestou serviços à SR-2 e a empresas de consultoria ferroviária, realizando projetos de ampliação de pátios, de melhoria de linhas e outros.

Além de conhecer em profundidade a malha de circulação dos suburbanos da RFFSA/SR-2, o senhor Nominato viajou durante anos neste trem, quer como simples usuário, quer para atender às demandas de sua ocupação funcional.

### **10.1.2 José Miguel Ferreira**

O senhor José Miguel Ferreira, nascido a oito de maio de 1950, em Belo Horizonte, residente em Roças Grandes, Sabará, após prestar serviços ao Exército, ingressou na RFFSA/SR-2 em 1977 e permaneceu como funcionário desta empresa até o arrendamento desta Superintendência. Trabalhando na área de tração, assumiu as funções de auxiliar de maquinista em 12 de maio de 1978, de maquinista em 20 de junho de 1982 e de supervisor de tração em 31 de dezembro de 1984. Em 1990 como supervisor de tração, foi eleito Operário Ferroviário Padrão, sendo homenageado e

condecorado em cerimônia realizada no Rio de Janeiro. Aposentou-se em nove de março de 2001, como funcionário da Ferrovia Centro Atlântica - FCA.

Exercendo suas atividades, principalmente, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, além de atuar na tração de trens cargueiros, trabalhou em todos os sistemas de suburbanos ofertados pela RFFSA/SR-2, com tração diesel e tração elétrica. Sua experiência com os trens de subúrbio reveste-se de dupla significação, visto que conviveu com o dia-a-dia dos suburbanos como usuário e como profissional; ademais residindo próximo à parada de Castro Brandão, em Roças Grandes, conheceu mais intimamente os trens de subúrbio Belo Horizonte-Rio Acima, os mais antigos e de maior percurso da RMBH.

## 10.2 Glossário de termos ferroviários

Este pequeno glossário tomou como referência as “Instruções para o Serviço de Transportes”, de Geraldo Barrozo do Amaral, engenheiro da EFCB, publicadas na *Revista da Associação de Engenheiros da EFCB - RAE*, de outubro 1959 a janeiro de 1961.

*Automotriz* - Artefato de uso ferroviário destinado ao transporte de passageiros, com acomodações próprias para os mesmos, podendo rebocar material rodante. Nos trens elétricos denominam-se carros motores. (*RAE*, nº 25. p. 33,)

*Bitola* - Distância entre os trilhos que formam a linha. Tipos: bitola larga ou de 1,60m, bitola métrica, estreita ou de 1,00m, bitolinha ou de 0,76m, bitola mista ou de 1,00m e 1,60m.

*Carros* - Veículos destinados ao transporte de passageiros, aos serviços de trens dessa categoria - bagagem, encomendas e correio - e aos serviços da administração - inspeção, pagador e carro técnico (*RAE*, nº 25, p. 33).

*Chave* - É o dispositivo que permite ao trem mudar de linha (*RAE*, nº 25, p. 31).

*Composição* - Conjunto de material rodante que constitui o trem. (RAE, nº 28, p. 35).

*Equipagem* - É o conjunto de pessoal utilizado no serviço de cada trem (RAE, nº 14, p. 25).

*Estação* - É a instalação designada por um nome em ponto conveniente da linha, onde se realizam, normalmente, as operações relativas aos serviços de circulação e de utilização de material rodante e trens, e onde se desenvolvem as relações entre o público e a Estrada de Ferro para a realização dos transportes. A estação compreende o edifício destinado ao expediente e ao abrigo do público, os armazéns, as plataformas, as dependências utilizadas nos serviços de transportes e as linhas controladas pela própria estação. A estação é designada por um nome cuja grafia deve ser a que constar na Nomenclatura Oficial, no próprio edifício, na fachada ou na tabuleta, nome que dessa forma será escrito no itinerário constante do horário dos trens. A cada estação corresponde um prefixo telegráfico composto de uma ou de duas letras, que servirá para designá-la na correspondência telegráfica (RAE, nº 25, p. 31-32).

*Estação de entroncamento* - É a que está situada na ligação de duas linhas, de igual ou diferentes bitolas (RAE, nº 25, p. 32).

*Estação inicial* - Aquela em que um trem começa o seu percurso. É a primeira do itinerário de um trem (RAE, nº 25, p. 32).

*Estação terminal* - Aquela em que um trem termina o seu percurso, cumprindo a tabela. É a última do itinerário de um trem (RAE, nº 25, p. 32).

*Horário* - Reunião metódica das tabelas de trens regulares e facultativos circulando em um determinada linha. O *horário* é destinado ao uso do pessoal de serviço; o *horário* para uso do público contém apenas indicações relativas a trens de passageiros ou misto, com esclarecimentos sobre acomodações e natureza do transporte (RAE, nº 28, p. 35-36).

*Itinerário* - Indicação dos nomes de todas as estações e postos de licenciamento na ordem em que se sucedem, conforme a direção do trem, no percurso em que mantém o mesmo prefixo (RAE, nº 28, p. 35).

*Linha* - Conjunto de trilhos, dormentes e acessórios em suas posições relativas apropriadas para servir à movimentação do material rodante; determinado trecho da estrada que caracteriza um itinerário (RAE, nº 25, p. 30).

*Linha ou desvio particular* - É o desvio que somente deve ser utilizado para serviços de determinado concessionário (RAE, nº 24, p. 31).

*Linha dupla* - Ocorre nos trechos em que normalmente os trens de uma direção circulam sobre uma linha e os da direção contrária, sobre outra. Nos trechos de *linhas quádruplas* (4 linhas) e de *linhas sêxtuplas* (6 linhas), a circulação é feita separadamente em 2 ou 3 grupos de linhas duplas (RAE, nº 25, p. 31).

*Linha singela* - É a dos trechos em que há uma linha apenas entre as estações (RAE, nº 25, p. 31).

*Locomotiva* - Artefato de uso ferroviário destinado a rebocar o material rodante, sem acomodações para passageiros ou mercadorias (RAE, nº 25, p. 33).

*Material rodante* - Abrange indistintamente locomotivas, unidades elétricas, automotrizes, veículos, automóveis de linha, troles, guindastes móveis das bitolas larga e estreita (RAE, nº 25, p. 33).

*Movimento do trem* - Indicação da circulação e das horas de chegada e partida nas estações do itinerário (RAE, nº 28, p. 35).

*Parada* - É um ponto da linha, não considerado estação, com ou sem abrigo apropriado, onde é autorizada a parada de certos trens, para deixarem ou receberem passageiros e pequenas expedições. As estações fechadas em caráter permanente são consideradas como Paradas (RAE, nº 25, p. 32).

*Pátio* - Terreno da estação até onde chegam as linhas sobre as quais a circulação se faz, exclusivamente, pelo controle da estação (*RAE*, nº 25, p. 32).

*Posto de licenciamento* - É uma estação que só atende ao serviço de circulação, não emitindo bilhetes nem efetuando despachos (*RAE*, nº 25, p. 32).

*Prefixo do trem* - Denominação simbólica de cada trem. É formado de letras e algarismos que determinam, para cada dia, um só trem em toda a estrada de ferro, indicando sua categoria, classe, natureza do transporte, linha que percorre, direção da circulação e, às vezes, a ordem de sucessão a outros de igual classificação (*RAE*, nº 28, p. 35).

*Tabela* - É o conjunto de indicações regulando completamente a circulação de um trem, desde a sua formação até o fim do itinerário. São indicações essenciais em uma tabela: o prefixo, o movimento, o itinerário e, em determinados trechos, a linha de circulação. São indicações complementares: os cruzamentos, as passagens e a composição, quando esta não esteja expressa no prefixo. A cada tabela corresponde um só trem (*RAE*, nº 28, p.35).

*Trem* - É uma série de vagões ou carros rebocados por uma locomotiva ou conduzido por unidades elétricas (*RAE*, nº 14, p. 25).

*Trem regular* - Aquele cuja tabela no horário prescreve sua circulação diária ou em determinados dias (*RAE*, nº 25, p. 35).

*Trem de subúrbio* - Trem de passageiro regular e de pequeno percurso. Com tarifa especial, é o trem que circula nos trechos ligados às cidades de grande movimento. (*RAE*, nº 25, p. 37). Quanto à direção, ou seja, em referência ao sentido de sua circulação, recebe a numeração ímpar (os que circulam no sentido da quilometragem) ou par (os que circulam no sentido contrário ao da quilometragem). Designado pela letra (U).

*Unidade elétrica* - Trem composto de um carro motor e dois carros reboques destinados ao transporte de passageiros em pequenos percursos (*RAE*, nº 25, p. 33).

*Vagões* - Veículos destinados ao transporte de mercadorias e animais, circulando em geral, nos trens de carga (*RAE*, nº 25, p. 33).

### 10.3 Conhecendo a programação de um trem de subúrbio da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S. A.

FIGURA 79 - Programação do trem UEB-22 para 1984

FONTE: RFFSA/SR-2. *Plano de Transportes - 1984*, p. 236.

A Figura 79 apresenta o documento identitário necessário a cada trem suburbano. Toma-se a liberdade de estabelecer uma analogia entre ele e uma paródia de certidão de nascimento associada a uma carteira profissional, visto que, metaforicamente, nele

encontram-se a identificação da “filiação”, a descrição das “características físicas” e a indicação da “função” e do “horário de trabalho”. É por meio deste que o “sujeito” histórico, o trem de subúrbio, ganha um registro oficial que lhe confere reconhecimento e, mesmo, existência. Analisando-o, pode-se compreender a “quem” ele se refere.

FIGURA 80 - Linha de circulação do UEB-22, da RFFSA/SR-2.

FONTE: RFFSA. *Ferrovias, Superintendências Regionais, Regiões Metropolitanas, Linhas do Metrô, Estranhas à RFFSA*. 1980. s.p. (Adaptado pela autora).

NOTA: De vermelho, linha de circulação do UEB-22.

Os *Planos de Transportes* trazem os horários de trens suburbanos incluídos nos “Horários de Trens de Interior”, que, por sua vez, integram o “Horário de Trens de Passageiros”. Para identificar o trem de subúrbio faz-se mister observar o *prefixo* que seria algo como um “substantivo próprio” a atribuir-lhe um nome. O Capítulo 6

esboçou uma definição de *trem de subúrbio*, apontando-lhe as particularidades. No presente anexo, limitam-se as explicações necessárias ao entendimento da programação dos citados trens, segundo o modelo inicialmente apresentado pela Figura 79.

FIGURA 81 - Trecho de circulação do UEB-22, da RFFSA/SR-2

FONTE: RFFSA. *Ferrovias, Superintendências Regionais, Regiões Metropolitanas, Linhas do Metrô, Estranhas à RFFSA*. 1980. s.p. (Adaptado pela autora).

NOTA: Em vermelho, trecho de circulação do suburbano UEB-22.

Onde se lê *Linha*, registra-se a especificação de uma ou mais das grandes divisões (linhas e ramais) da malha ferroviária da SR-2. *Trecho* indica a parte da linha ou ramal em que, efetivamente, dá-se a circulação do trem suburbano. Para melhor visualização destes itens, a FIG. 80 indica a linha em que circulava o suburbano UEB-22 e a FIG. 81, o trecho.



FIGURA 82 - Esquema das Regiões da RFFSA/SR-2 - 1980

FONTE: RFFSA/SR-2. *Plano de Transportes - 1984*, p. 200.

O *Prefixo*, elaborado de acordo com as *Normas Gerais para a Formação de Prefixos dos Trens da RFFSA* (RFFSA/SR-2. *Programação de Trens - 1977 - Trens de Cargas*, p.2), assim como praticamente todos os itens deste documento, sofreu modificações ao longo do período de existência da SR-2, e, anteriormente, também das estradas de ferro que vieram a integrar o sistema ferroviário de âmbito nacional, a RFFSA, constituída em 1957. Tanto os trens de carga quanto os de passageiros tinham seus prefixos formados de duas partes distintas: uma literal e outra numérica. A parte literal compunha-se de três letras: a primeira, indicativa da classe e da categoria do trem (QUADRO 10); a segunda, indicando a região de origem do trem (FIG. 82 e QUADRO 13) e a terceira, a sua região de destino (FIG. 82 e QUADRO 13). A parte numérica do prefixo, para os trens suburbanos, apresentava uma diferença em relação aos demais trens, por não incluir quatro algarismos, divididos em duas dezenas: a primeira dezena, combinada com a parte literal, informativa da condição de formação e da ordem de partida dos trens, e a segunda dezena, indicativa da data de saída do ponto de origem e do sentido de circulação do trecho. Para tais trens usava-se apenas a primeira dezena - separadamente das letras - uma vez que percorrendo todo o trecho em um só dia, não necessitavam da indicação da data de partida e de chegada

(QUADRO 14). As dezenas de final ímpar indicavam trens circulando em sentido crescente da quilometragem, ao passo que as de terminação par, trens em sentido decrescente da quilometragem. No caso dos trens suburbanos, de acordo com os maquinistas, quando a locomotiva ficava com a “cara” para Belo Horizonte, o trem tinha numeração par; quando dava a “traseira” para Belo Horizonte, era ímpar. Isto porque a sede da SR-2 localizava-se em Belo Horizonte, ponto de referência (inicial) para cálculo da quilometragem.

QUADRO 13

Regiões da RFFSA/SR-2 servidas por trens suburbanos - 1980

REGIÃO	TRECHO	LETRA	ESTAÇÕES
Belo Horizonte	Belo Horizonte a Mateus Leme	B	Belo Horizonte, Calafate, Eldorado, Bernardo Monteiro, Embiruçu, EYB, Betim, Vianópolis de Minas, Juatuba e Mateus Leme
Ferrugem	Variante Calafate a Eldorado	F	Gameleira, Ferrugem e Parque Industrial
Pedro Leopoldo	Horto Florestal a Leopoldão	P	Horto Florestal, Caetano Furquim, Carvalho de Brito, General Carneiro, Capitão Eduardo, Santa Luzia, Carreira Comprida, Vespasiano, Nova Granja, Pedro Leopoldo e Leopoldão
Esperança	Raposos a Itabirito	E	Raposos, Rio Acima, Esperança e Itabirito

FONTE: RFFSA. *Plano de Transportes - 1984*, p. 196-8.

NOTA: A estação de Sabará não está incluída por integrar a Região de Costa Lacerda ( da CVRD). As paradas ou pés-de-estribos também não foram incluídas.

QUADRO 14

Orientações para a condição de formação e ordem da partida dos trens da RFFSA/SR-2

CONDIÇÃO DE FORMAÇÃO	ORDEM DE SAÍDA
Regulares interdistritais	01 a 09
Regulares do 1º Distrito (Montes Claros)	11 a 19
Regulares do 2º Distrito (Belo Horizonte)	21 a 29
Regulares do 3º Distrito (Lavras)	31 a 39
Regulares do 4º Distrito (Goiânia)	41 a 49
Facultativos	70 a 79
Extraordinários	80 a 89
Intervenientes em mais de uma Unidade Operacional	90 a 99

FONTE: RFFSA, *Plano de Transportes - 1984*, p.195-6.

NOTA: Todos os trens de subúrbio da Grande BH pertenciam ao 2º Distrito de Produção, com exceção do trem do Barreiro que circulavam em trechos da SR-2 e da SR-3.

Após tais esclarecimentos, pode-se compreender o prefixo UEB-22, denominação simbólica de um trem único em toda a ferrovia. Trem de passageiros da categoria Subúrbio (U), originário da região de Esperança (E), com destino à região de Belo Horizonte (B), formado regularmente no 2º Distrito, partindo da maior para a menor quilometragem da linha férrea e sucedendo a outros de igual classificação quanto à

classe, à categoria, à linha, ao trecho e à direção de circulação (22). Identificado o sujeito de quem se fala, seguem-se as informações complementares que permitem conhecer as especificidades de sua operação.

A *Extensão* corresponde à distância percorrida pelo trem, indicada pela unidade quilométrica.

A *Bitola* refere-se à distância entre os trilhos que formam a linha. Na RMBH, existe a bitola larga ou de 1,60m, a bitola métrica também chamada de bitola estreita (1,00m) e a bitola mista ou de 1,60m e 1,00m, formada por três trilhos.

FIGURA 83 - Trens de passageiros da RFFSA/SR-2 planejados para 1991

FONTE: RFFSA. *Plano de Transportes - 1991*. p.122.

A *Frequência* diz respeito aos dias em que circulam os trens, ou seja, indica os intervalos entre eles. Os suburbanos dividiam-se em trens diários, trens que circulavam apenas em dias úteis e aqueles que operavam apenas aos domingos e feriados. Na ausência deste dado - como no caso dos *Planos de Transportes* para os anos de 1988-91 (FIG 83) - pode-se inferi-los através das informações sobre o número de trens planejados por mês.

O item denominado *Carro Fator* apresenta um índice matemático utilizado para o cálculo da tonelagem total da composição, necessário para identificar o número de locomotivas necessárias para tracioná-la. A *Velocidade máxima* indicada é a permitida para o trecho em que circula o trem; as *Médias Cruzeiro* e *Comercial*, são, respectivamente, as mais rápidas e mais lentas permitidas para o trecho. A unidade de medida para todas é km/h. O item *Rampa máxima* informa sobre a condição do trecho mais íngreme da via permanente.

O item *Locomotiva (Loc.)* traz a especificação da máquina que traciona o restante da *Composição* que, no caso de trens de passageiros, são os veículos destinados ao transporte dos mesmos: os *Carros*, de madeira - os mais antigos- ou de aço carbono, os recentes. A denominação da locomotiva traz informações sobre o fabricante (GM-General Motors), e outros dados técnicos que permitem, aos conhecedores do assunto, saber se a tração era a vapor, diesel-elétrica ou elétrica, além da tonelagem passível de rebocagem. No caso deste documento, tem-se que a locomotiva americana de tração diesel-elétrica rebocava 7 carros de aço carbono.

*Lotação e capacidade*, itens medidos em toneladas e nem sempre preenchidos nestes documentos, referem-se ao peso da carga útil a ser transportada. Tratando-se de trens de passageiros, tais medidas (em toneladas) não permitem identificar o número e o peso máximo de passageiros, sem que se recorra a maiores investigações sobre os modelos dos carros e suas especificações de fábrica referentes à lotação e capacidade.

O *Tempo de Percurso* refere-se ao tempo em que o trem está em movimento no trecho, ao passo que o *Tempo de Parada* indica a somatória do tempo em que o trem permanece em repouso nas estações e pés-de-estribos.

As *Estações* e pés-de-estribo (*PE*) compõem o itinerário do trem, sendo apresentadas na ordem em que se sucedem, conforme a direção do trem. Nas estações há instalações reservadas ao expediente e ao público, além de outras possíveis dependências; nos pés-de-estribos, geralmente, apenas a plataforma para embarque/desembarque de passageiros, podendo ou não ser coberta. Somente as estações recebem um *Prefixo* telegráfico, utilizado nas correspondências telegráficas e no material destinado ao uso do pessoal ferroviário (QUADRO 15). As *Distâncias*

*quilométricas* entre as estações e paradas ordenadas no itinerário, assim como o *tempo* necessário para percorrê-las, é indicado. Também, a *hora de chegada* e de *partida* em cada estação e pé-de-estribo são apontadas, permitindo saber quanto tempo para embarque/desembarque faz-se necessário e permitido em cada local.

QUADRO 15

Prefixos das Estações da RFFSA/SR-2 que atenderam aos trens de subúrbio

REGIÃO	TRECHO	ESTAÇÕES	PREFIXO TELEGRÁFICO
Belo Horizonte	Belo Horizonte a Mateus Leme	Belo Horizonte	EBH
		Calafate	ECL
		Eldorado	EEL
		Bernardo Monteiro	EBO
		Embiruçu	EYU
		Posto	EYB
Ferrugem	Variante Calafate a Eldorado	Betim	ECN
		Gameleira	EGM
		Ferrugem	EFR
Pedro Leopoldo	Horto Florestal a Leopoldão	Horto Florestal	EHF
		Caetano Furquim	ECF
		Carvalho de Brito	EVA
		General Carneiro	EGC
Esperança	Raposos a Itabirito	Raposos	ERZ
		Rio Acima	ERA

FONTE: RFFSA. *Plano de Transportes - 1984*. p. 196-8, 224-56.

NOTA: Não estão incluídas as estações do Barreiro (FBO) da SR-3 e Sabará (ESR) da Região de Costa Lacerda.

De posse deste conjunto de informações para cada trem de subúrbio programado pela RFFSA/SR-2 para circular na Grande BH pode-se levantar a oferta e as características operacionais dos sistemas de suburbanos analisados, cabendo a ressalva de que foram localizados os documentos programáticos dos trens que trafegaram de 1976 a 1986 e de 1988 a 1992.

#### 10.4 Modelos de bilhetes de viagem dos suburbanos da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S. A. na Região Metropolitana de Belo Horizonte

FIGURA 84 - Bilhetes de viagem usados nos suburbanos da RFFSA/SR-2 na RMBH

FONTE: RFFSA/SR-2.