



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**

**CENTRO DE TECNOLOGIA E GEOCIÊNCIAS**

**Programa de Pós Graduação em Engenharia Civil**

**Área de Transportes e Gestão das Infra-estruturas Urbanas**

**EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA**

**PERNAMBUCO AUTOVIÁRIA: HISTÓRIA DA  
ASCENSÃO E EXTINÇÃO DE UMA EMPRESA  
DE TRANSPORTES URBANOS DE PADRÃO  
INCOMUM PARA SUA ÉPOCA**

Recife  
2008

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA

**PERNAMBUCO AUTOVIÁRIA: HISTÓRIA DA  
ASCENSÃO E EXTINÇÃO DE UMA EMPRESA  
DE TRANSPORTES URBANOS DE PADRÃO  
INCOMUM PARA SUA ÉPOCA**

Dissertação submetida ao corpo docente da coordenação do programa de pós-graduação em engenharia civil da Universidade Federal de Pernambuco como parte dos requisitos necessários para obtenção do grau de mestre em engenharia civil.

Orientador: Prof. Dr.-Ing. Oswaldo Cavalcanti da Costa Lima Neto,  
Co-orientador: Prof. Antônio Paulo Rezende, D. Sc.

RECIFE  
2008

**C837p**

**Costa, Eduardo José Pereira da**

Pernambuco autoviária: história da ascensão e extinção de uma empresa de transportes urbanos de padrão incomum para sua época / Eduardo José Pereira da Costa. – Recife: O Autor, 2008.

x, 259 f.; il., figs., tabs.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, 2008.

Inclui Referências Bibliográficas, Apêndices e Anexos.

**1. Engenharia Civil. 2. Pernambuco Autoviária. 3. Transportes. 4. Regulamentos. 5. Política. 6. Economia. 7. Urbanismo. I. Título.**

**624 CDD (22.ed.)**

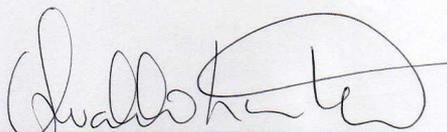
**UFPE  
BCTG/2009-171**

**PERNAMBUCO AUTOVIÁRIA: HISTÓRIA DA ASCENSÃO E EXTINÇÃO DE  
UMA EMPRESA DE TRANSPORTES URBANOS DE PADRÃO INCOMUM  
PARA SUA ÉPOCA**

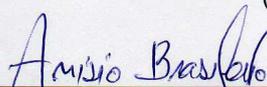
Eduardo José Pereira da Costa

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO COMO PARTE INTEGRANTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS À OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA CIVIL

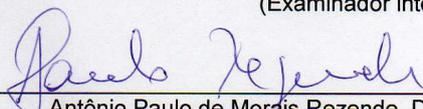
Aprovada por:



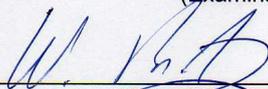
Oswaldo Cavalcanti da Costa Lima Neto, Dr.-Ing.  
(Orientador)



Anísio Brasileiro de Freitas Dourado, Dr.  
(Examinador interno)



Antônio Paulo de Moraes Rezende, D. Sc.  
(Examinador externo)



Walter Porto Júnior, Dr.-Ing.  
(Examinador externo)

Recife, PE – Brasil  
Fevereiro de 2008

## DEDICATÓRIA

À minha esposa, Cláudia e aos  
meus filhos Maria Eduarda e  
Sylvio Henrique, com amor.

## AGRADECIMENTOS

À Deus, nosso Pai, a quem recorro nas horas de dificuldade e me ampara sempre.

À Dinha, Uaba e Lico pelo estímulo, compreensão nas horas de falta e amor de família.

À minha saudosa mãe Cremilda, pela ética, ensinamentos, carinho e amor, sem cobrança.

Aos meus irmãos Alexandre, Andréa, Gertrudes, Orlando e Regina pela preocupação e acompanhamento desde o início.

Às minhas duas sogras, D. Socorro e D. Ivanise, pela paciência e estímulo.

À tia Olívia que nunca deixou de estudar.

Ao Professor e Orientador Osvaldo Lima Neto pela valiosa orientação, apoio, estímulo e escolha do tema.

Ao Professor e Co-orientador Antônio Paulo Rezende pela orientação como historiador, tão necessária a dissertação de tema histórico.

Ao Professor Anísio Brasileiro pela compreensão com a mudança do tema e incentivo.

Ao Professor Enilson e Professora Nona pelas considerações quando da apresentação do PPT, que muito ajudaram no desenvolvimento do tema.

Aos membros da banca, professores Osvaldo Lima Neto, Anísio Brasileiro, Antônio Paulo Rezende e Walter Porto que, com as suas observações, enriqueceram ainda mais o trabalho apresentado.

Aos colegas do mestrado, Adolfo, Angelusa, Adriana, Cláudia, Cristiane, Eliane, Isabel, Janaína, Múcio, Simone e Taciana pelo apoio nas horas difíceis, coleguismo e alegria nas conquistas.

Aos colegas da EMTU, Carlos, Carmelito, Cristiana, Dalka, Erasmo, Fátima Dantas, Fátima Gusmão, Lucia, Luciane, Marçal, Margarida, Regilma, Renato, Roberval, Simone e Vera Cabral pelo apoio e torcida.

Ao pessoal do Arquivo do Judiciário, Arquivo Público, Biblioteca Pública Estadual, Diário de Pernambuco, Fundação Joaquim Nabuco e Junta Comercial, por manterem viva, com sacrifício, abnegação e sem recursos, a memória de Pernambuco.

Aos entrevistados Armando Monteiro Filho, Apolo Francisco Monteiro, Arthur Bruno Schwambach, Carlos Augusto Pontual, Guilherme Menezes, Manuel Correia de Oliveira Andrade, Zezito Oliveira e em especial Egídio Ferreira Lima, pela valiosa colaboração e atenção nas entrevistas dadas.

À Andréa, secretária do Pós Graduação, pelo apoio, preocupação, paciência e organização.

Aos Professores César Cavalcanti e Dirac pela indicação e confiança na seleção do mestrado.

## RESUMO

Resumo da dissertação submetida a Universidade Federal de Pernambuco, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil.

### PERNAMBUCO AUTOVIÁRIA: HISTÓRIA DA ASCENSÃO E EXTINÇÃO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTES URBANOS DE PADRÃO INCOMUM PARA SUA ÉPOCA

Eduardo José Pereira da Costa

Orientador: Prof. Dr.-Ing. Oswaldo Cavalcanti da Costa Lima Neto,  
Co-orientador: Prof. Antônio Paulo Rezende, D. Sc.

Esta dissertação resgata a memória dos transportes urbanos do Recife e de Pernambuco através da história da primeira grande empresa de transporte público por ônibus que existiu na cidade, no período de 1944 até a metade da década de 50, de nome Pernambuco Autoviária Limitada. O objetivo principal é esclarecer as circunstâncias que levaram à criação e os motivos da extinção de uma organização de alto nível técnico que ofertava um serviço de qualidade, cujos padrões situavam-se bem acima das empresas da época. Estes fatores influenciaram para a escolha do tema, cuja importância para a sociedade se faz presente, na medida em que quando se resgata algo passado e integra-se ao presente, de certa forma, se prepara para as surpresas do futuro. Não ser um mero reprodutor ou apenas dar uma panorâmica dos fatos, foi uma premissa que se estabeleceu, empregando-se a metodologia de Análise de Conteúdo, pesquisando-se em jornais, museus, arquivos públicos, junta comercial, judiciário e entrevistas, obtendo-se resultados nos aspectos sociais, políticos, urbanísticos, regulatórios e econômicos. O quadro conceitual definido no trabalho foi utilizado para analisar e compreender os fatores relacionados com a existência desta empresa. Chegou-se à conclusão de que a política, com suas nuances e seus personagens foi o motivo que influenciou para a extinção da empresa.

Palavras-chave: Pernambuco Autoviária – transportes – regulamentos – política – economia - urbanismo.

## ABSTRACT

Abstract of the dissertation submitted to the Federal University of Pernambuco as part of the necessary requirements for the obtaining of Master's degree in Civil Engineering.

PERNAMBUCO AUTOVIÁRIA: HISTORY OF THE RISE AND EXTINCTION  
OF AN URBAN TRANSPORT COMPANY WITH UNCOMMON  
STANDARD FOR ITS TIME

Eduardo José Pereira da Costa

Supervisor: Prof. Dr.-Ing. Oswaldo Cavalcanti da Costa Lima Neto,  
Co-Supervisor: Prof. Antônio Paulo Rezende, D. Sc.

The present dissertation recovers the history of urban transport in Recife and Pernambuco, through the history of the first major public bus transport company that existed in the city, in the period from 1944 until the mid-50's, named Pernambuco Autoviária Limitada. The main objective is to clarify the circumstances that took to its creation and the reasons for the extinction of an organization of high technical level that offered a service of significant quality, whose standards were superior from the businesses of the time. These factors influenced the choice of subject, whose importance to society makes its presence, as far as when something is recovered from the past and integrates to present, in a way, is preparing for the surprises of the future. To be not a mere player or just give an overview of the facts, was an assumption that has been established, using the methodology of Analysis of Content, searching up in newspapers, museums, public archives, commercial joints, judicial and interviews, obtaining results in social, political, urban, regulatory and economic aspects. The conceptual framework was used to analyze and understand the factors related to the existence of this company. It came to the conclusion that the politics, with its tints and its characters was the reason that influenced the extinction of the company.

Key-words: Pernambuco Autoviária - transportation - regulations - politics - economy - urbanism.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS UTILIZADAS

**ABNT** - Associação Brasileira de Normas Técnicas

**AC** - Análise de Conteúdo

**BANDEPE** - Banco de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco

**BANORTE** - Banco Nacional do Norte

**BNDE** - Banco Nacional de Desenvolvimento

**CEHIBRA** - Centro de Estudos Históricos Brasileiro

**CEPAL** - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

**CEPIMAR** - Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão

**CHESF** - Companhia Hidroelétrica do São Francisco

**CIVE** - Comissão de Inventário e Verificação de Escritas

**CMTC** - Companhia Municipal de Transportes Coletivos

**CNA** - Companhia Nacional de Álcalis

**CNP** - Conselho Nacional do Petróleo

**COFAP** - Comissão Federal de Abastecimento e Preços

**COAP** - Comissões de Abastecimento e Preços

**CONDEPE** - Conselho de Desenvolvimento de Pernambuco

**CRT** - Conselho Regional de Trânsito

**CSN** - Companhia Siderúrgica Nacional

**CTU** - Companhia de Transportes Urbanos

**CVRD** - Companhia Vale do Rio Doce

**DASP** - Departamento Administrativo do Serviço Público

**DBO** - Departamento de Bondes e Ônibus

**DCE** - Diretório Central dos Estudantes

**DER** - Departamento de Estradas e Rodagem

**DIP** - Departamento de Imprensa e Propaganda

**DNER** - Departamento Nacional de Estradas e Rodagem

**DOE** - Diário Oficial do Estado

**DOPS** - Departamento de Ordem e Política Social

**DOU** - Diário Oficial da União

**EE.UU** - Estados Unidos da América

**EMTU** - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

**EUA** - Estados Unidos da América

**FNM** - Fábrica Nacional de Motores

**FUNDAJ** - Fundação Joaquim Nabuco

**GWBR** - Great Western Of Brazil Railway

**IAPs** - Institutos de Aposentadorias e Pensões

**IAPTEC** - Institutos de Aposentadorias e Pensões dos Trabalhadores em  
Transporte de Carga

**IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**INPS** - Instituto Nacional de Previdência Social

**IPPUC** - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

**IPSEP** - Instituto de Previdência dos Servidores do Estado de Pernambuco

**ISP** - Inspeção de Serviços Públicos

**JUCEPE** - Junta Comercial do Estado de Pernambuco

**MDB** - Movimento Democrático Brasileiro

**PC** - Partido Comunista

**PETROBRAS** - Petróleo Brasileiro S. A.

**PSB** - Partido Socialista Brasileiro

**PSD** - Partido Social Democrático

**RP** - Rádio Patrulha

**SMTS** - Serviço Municipal de Transportes Coletivos

**STF** - Superior Tribunal Federal

**TSE** - Tribunal Superior Eleitoral

**UDN** - União Democrática Nacional

**UECEP** - União dos Estudantes de Comércio de Pernambuco

**UEP** - União dos Estudantes de Pernambuco

**UESP** - União dos Estudantes Secundaristas de Pernambuco

**UFPE** - Universidade Federal de Pernambuco

**UNE** - União Nacional dos Estudantes

## LISTA DE FOTOS

Foto 1: Ônibus da Autoviária no Porto do Recife.....	69
Foto 2: Propaganda da Autoviária.....	71
Foto 3: Frota da Autoviária na frente do Palácio do Governo.....	82
Foto 4: Ônibus na Linha de Casa Amarela.....	83
Foto 5: Frota da Autoviária na frente do SULACAP.....	113
Foto 6: Bonde lotado em dia de greve.....	136
Foto 7: Ônibus avariado da Autoviária em 1955.....	162

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Forma tentacular da cidade do Recife – 1943.....	36
Mapa 2: Forma tentacular e mancha urbana – 1952.....	38
Mapa 3: Plano Viário do Recife – 1952.....	39

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População Absoluta do Recife e de Pernambuco 1872-1960.....	30
Tabela 2: Salário Mínimo no Recife, em Pernambuco e no Distrito Federal.....	31
Tabela 3: Distribuição do Investimento Estrangeiro no Brasil 1914 - 1972 (Em %).....	32
Tabela 4: Inflação Brasileira – Variação Anual – 1930 a 1959.....	34
Tabela 5: Preço dos Jornais do Recife e das Passagens dos Bondes e Ônibus.....	35
Tabela 6: Número de Passageiros Transportados na GWBR – 1939 – 1944.....	70
Tabela 7: Passageiros Transportados e Material Rodante – 1930 – 1950.....	112
Tabela 8: Distribuição da frota no Recife - 1944 – 1953.....	139
Tabela 9: Quantidade de Linhas, Empresas e Ônibus – agosto, 1953.....	139
Tabela 10: Custo por Quilômetro dos Ônibus de 70 e 110 Lugares e Trolleybus.....	140
Tabela 11: Inflação Brasileira – 1930 – 1959.....	145

## SUMÁRIO

DEDICATÓRIA.....	i
AGRADECIMENTOS .....	ii
RESUMO .....	iv
ABSTRACT .....	v
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS UTILIZADAS .....	vi
LISTA DE FOTOS.....	viii
LISTA DE MAPAS.....	viii
LISTA DE TABELAS .....	viii
CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO.....	1
1.1 – Apresentação do Tema .....	1
1.2 – Importância e Justificativa do Tema.....	4
1.3 – Objetivo Principal.....	5
1.4 – Objetivos Específicos .....	6
1.5 – Limitações .....	6
1.6 – Estrutura do Trabalho .....	7
CAPÍTULO 2 - QUADRO CONCEITUAL, HIPÓTESE E METODOLOGIA.....	9
2.1 – Definição dos Conceitos .....	9
2.2 - Hipótese.....	16
2.3 – Metodologia.....	17
CAPÍTULO 3 – O RELATO DE UMA ÉPOCA (1935-1956) SOB O OLHAR SOCIAL, ECONÔMICO, URBANÍSTICO, POLÍTICO, LEGAL E DO TRANSPORTE .....	26
3.1 - Coleta de Dados .....	26
3.2 - Livros e <i>Internet</i> .....	28
3.3 - Entrevistas .....	28
3.4 – Utilização da Metodologia Escolhida.....	29
CAPÍTULO 4 – RESULTADOS DA ANÁLISE .....	175
4.1 – Social, Econômico e Urbanístico.....	175
4.2 – Política.....	177
4.3 – Normativos .....	179
4.4 – Transportes .....	180
4.5 – Gestão Empresarial.....	182
CAPÍTULO 5 – CONCLUSÃO E SUGESTÕES PARA FUTUROS TRABALHOS	185
REFERÊNCIAS .....	187
APÊNDICE 1 - Entrevista com Guilherme Menezes.....	192
APÊNDICE 2 - Modelo da declaração dos entrevistados .....	195
APÊNDICE 3 – Entrevista com Armando Monteiro Filho.....	196
APÊNDICE 4 - Entrevista com Apolo de Francisco Monteiro.....	205
APÊNDICE 5 - Entrevista com Arthur Bruno Schwambach .....	2099
APÊNDICE 6 - Entrevista com Zezito Oliveira.....	212
APÊNDICE 7 - Entrevista com Carlos Amorim Pontual.....	2133
APÊNDICE 8 - Entrevista com Olímpio José de Carvalho .....	214
APÊNDICE 9 - Entrevista com Egídio Ferreira Lima .....	227
APÊNDICE 10 - Entrevista com Manuel Correia de Oliveira Andrade .....	239
ANEXO 1 - Edital nº. 147, de 7 de junho de 1941.....	2466
ANEXO 2 – Governadores de Pernambuco .....	246
ANEXO 3 – Prefeitos do Recife.....	247

ANEXO 4 - Lei nº. 41, de 11 de dezembro de 1947 .....	247
ANEXO 5 - Decreto de nº. 74, de 14 de maio de 1948.....	248
ANEXO 6 - Lei nº. 108, de 05 de julho de 1948.....	248
ANEXO 7 - Lei nº. 115, de 4 de agosto de 1948 .....	254
ANEXO 8 - Lei nº. 171, de 9 de outubro de 1948 .....	255
ANEXO 9 – Lei nº. 2.210, de 09 de junho de 1953 .....	257
ANEXO 10 - Decreto nº. 703, de 21 de setembro de 1954.....	259

## **CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO**

### 1.1 – Apresentação do Tema

Em meados da década de 40, prenunciava-se o final da Segunda Guerra, com a vitória dos aliados sobre a Alemanha de Hitler, a Itália de Mussolini e o Japão de Hiroito. Logo depois, iniciava-se a Guerra Fria entre a União Soviética e os Estados Unidos, virtuais vencedores daquele ato beligerante, com os dois blocos querendo assumir o comando do mundo, cada qual com a sua ideologia e com os seus interesses econômicos.

O Brasil ainda vivia o tempo do Estado Novo, onde Getúlio Vargas ditava as regras do país, no qual o poder executivo era considerado o “órgão supremo do Estado”.

A política econômica caracterizava-se pela intervenção estatal e o governo como o principal investidor, indutor e controlador da economia, estruturando e profissionalizando o Estado. O Departamento Administrativo do Serviço Público – DASP - era o órgão diretamente subordinado a Presidência da República criado com o objetivo de fazer a reforma administrativa para organizar e racionalizar o serviço público, centralizando a administração e criando uma forte máquina burocrática.

Políticos ligados à oposição, às entidades estudantis como a União Nacional dos Estudantes - UNE e à União dos Estudantes de Pernambuco - UEP, aos sindicatos e à imprensa, faziam oposição aos poderes constituídos, limitados pela Polícia Secreta, pela Delegacia de Ordem e Política Social – DOPS e pelo Departamento de Imprensa e Propaganda – DIP.

A população era predominantemente rural e o Governo Federal concentrava-se na industrialização com a pretensão de que o país saísse deste modelo agrário, com o predomínio das culturas do café, açúcar, algodão e cacau, entre outras, para ser um país industrial, como se pode constatar nos anuários do IBGE.

A criação da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN - (1940), da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD - (1942), da Companhia Nacional de Álcalis – CNA – (1943), da Fábrica Nacional de Motores – FNM - (1943), da Companhia Hidroelétrica do São

Francisco – CHESF - (1945), do Conselho Nacional do Petróleo – CNP – (1945) e do Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica, além de vários conselhos de regulamentação nas áreas de finanças e comércio, confirmavam a ingerência estatal nas atividades de produção.

Agamenon Magalhães governava Pernambuco como Interventor e se destacava com um governo que seguia a linha do regime central da ditadura Vargas, onde havia sido Ministro do Trabalho e depois da Justiça.

Além da monocultura açucareira, onde a zona da mata praticamente sustentava o Estado, Pernambuco possuía uma indústria têxtil bem desenvolvida para os padrões daquela época, notadamente no Recife e nas cidades vizinhas. Em algumas regiões altas do agreste, cultivava-se o café de boa qualidade e para o sertão, sobrava a “indústria da fibra do caroá”, como apregoavam os jornais da época. A pecuária era bem incipiente, dependendo do cultivo da palma para alimentar o gado.

Em termos populacionais, a cidade caracterizava-se pela crescente migração rural-urbana e inter-regional. As secas que afligiam a região aumentavam, consideravelmente, os fluxos migratórios, norte-nordeste para o sul-sudeste e para as cidades litorâneas, notadamente Recife e Salvador, o que aumentava a crise social, sobretudo o desemprego e a proliferação da sub moradia, com os mocambos invadindo os morros e os alagados.

A cultura do Recife destacava-se das demais cidades do Nordeste, onde jornais - Diário de Pernambuco, Jornal Pequeno, Diário da Manhã, Jornal do Comércio, Diário da Noite, Folha da Manhã e Folha da Tarde - rádios - Clube, Jornal do Comércio e Tamandaré – juntamente com teatros – Santa Isabel, Moderno e do Parque – cinemas - Royal, Encruzilhada, Espinheirense, Politeama, Glória e Ideal – e clubes – Internacional, Português, Sport, Atlético de Amadores e Náutico - promoviam a intensa vida social da população. (Rezende, 2002)

O movimento cultural contava com um alto nível de escritores do porte de Gilberto Freire, Mário Melo, Manuel Bandeira e Mário Sette, dentre outros, jornalistas como Assis Chateaubriand, Aníbal Fernandes, Paulo do Couto Malta, além de vários atores, pintores e escultores.

Urbanisticamente, o Recife nesta época, restringia-se, praticamente, aos bairros centrais, com seus becos e suas ruas estreitas, as pontes de madeira ligavam suas ilhas, alguns arrabaldes, como os da Madalena, Torre, Caxangá, Várzea, Afogados, Tejipió, Casa Forte, Dois Irmãos, Apipucos, Casa Amarela, Macaxeira, Beberibe e os bairros da elite açucareira com destaque para Espinheiro, Graças e Aflitos, além dos balneários do Pina e de Boa Viagem, que eram os lugares de veraneio de então.

Para atingir esses lugares, a população daquela que consideravam a terceira cidade do país, dispunha dos bondes movidos a tração elétrica da Tramways, trens da Great Western para os subúrbios e para as cidades do interior, que atendiam alguns arrabaldes, poucos ônibus operados pelos próprios donos e auto-taxis. Estes modos eram acompanhados das “beliscadas” e das “correições”<sup>1</sup>, que constituíam o transporte artesanal da época.

Recife e Porto Alegre eram conhecidas como as cidades que possuíam um dos melhores sistemas de bondes do Brasil. Na metade da década de 40 a Tramways começava a dar sinais de que já não se interessava em manter o serviço. Alegava dificuldade em obter peças de reposição por conta da Guerra, porém, o que parecia mais evidente, era a intenção de só continuar a exploração dos serviços de eletricidade e de telefonia no Estado, pois os bondes já não se apresentavam como um negócio lucrativo porque as beliscadas, os ônibus artesanais e o alto custo de se implantar novas linhas, impediam que a Tramways pensasse em novos investimentos no setor.

Os políticos e a política influenciavam em todos os setores e em conseqüência, o transporte sentia esta ingerência. Segundo Guilherme Menezes, (Apêndice 1) preocupado com a situação dos transportes no país, o Presidente Vargas sugeriu aos Interventores que as grandes cidades deveriam ter um serviço de ônibus que oferecesse as mesmas condições do sistema de bondes, quando este sistema oferecia um serviço de qualidade. Agamenon Magalhães, acatando esta orientação, buscou mecanismos para operacionalizá-la.

<sup>1</sup> Beliscadas - caminhões fora de uso, que seriam dado baixa por não suportar mais o peso de carga, onde colocavam bancos de madeira que beliscavam os que neles sentavam e escada para subir na carroceria coberta com lona; as correições diferenciavam por não ter cobertura alguma. (Rios, 1995)

Estava assim, lançada a base para ser criada uma empresa de ônibus de grande porte na cidade e, em junho de 1944, surgiu no Recife, a Pernambuco Autoviária Ltda., organização que viria revolucionar o sistema de transportes da capital pernambucana, com seus veículos verdes, reluzentes e limpos que cruzavam as artérias da cidade em todas as direções, com motoristas e cobradoras com fardas impecáveis, de *caps* e gravatas, atendendo à população que deixava de andar nos velhos bondes da Pernambuco Tramways, para entrar, no fim da primeira metade do século XX, nos modernos veículos movidos a gasolina.

Durante a existência da empresa, um quadro regulatório surgiu quando da primeira concorrência pública para a operação do sistema de transportes na cidade. Vencida pela Pernambuco Autoviária que foi a única empresa a oferecer uma proposta que atendia os termos do Edital 147 (Anexo 1), o qual estabelecia o monopólio de operação do transporte público do Recife nos próximos vinte anos.

Contudo, o que se esperava que acontecesse pelas condições oferecidas, não ocorreu. A empresa não conseguiu honrar o contrato assinado, vindo a ser extinta onze anos depois de iniciado os serviços.

Através desta pesquisa pretende-se investigar o que ocorreu com a empresa e elucidar as causas que influenciaram na sua extinção e desta forma, contribuir para conhecer melhor o sistema de transporte urbano por ônibus de motor a combustão, que é um assunto recente na nossa história e nas das demais áreas urbanas. Também pretende mostrar como se deu a estruturação institucional, os regulamentos, a gestão empresarial, entre outros aspectos relevantes deste tema.

## 1.2 – Importância e Justificativa do Tema

O arquiteto austríaco Friedenreich Hundertwasser afirmava que “um povo sem passado não tem futuro”. (Reis, 2003)

Conhecer a história da Pernambuco Autoviária e desvendar o que aconteceu com ela, é um trabalho instigante. Busca-se esclarecer as circunstâncias que levaram à sua criação, na década de 40, como uma organização de alto nível técnico, que ofertava um serviço

de excelente qualidade, cujos padrões situava-se nacionalmente bem acima das outras empresas da época e os motivos de sua extinção.

A importância do tema para a sociedade se dá quando se busca algo passado e integra-se ao presente, pois se está de certa forma, preparando-se para as surpresas do futuro. Assim, a oportunidade de desenvolver um trabalho inédito de resgate histórico propiciará aos que militam em tão estimulante assunto, obter novos conhecimentos.

A relevância deste trabalho está justamente em conhecer parte da história da cidade, resgatar a história do transporte coletivo por ônibus, para responder a indagações de como era o sistema de transporte nascente naquela época, de que forma eram atendidos os deslocamentos de uma população de 350 mil habitantes e suas cidades vizinhas. Compreender como se deu a transição do modo ferroviário urbano, os bondes, para o modo rodoviário, os ônibus, em nossa cidade, e como se alterou neste processo a estrutura e o funcionamento do setor empresarial de transporte coletivo urbano.

A ambiência política, econômica e social deste período histórico em que ocorreu a criação e a extinção da empresa Pernambuco Autoviária, além de elemento necessário a investigação, trouxe enriquecimento à mesma contribuindo para sua importância. Outro fator que ressalta a importância deste trabalho é a investigação sobre os passos iniciais do processo governamental de regulamentação de um serviço público da mais alta relevância para a população como é o sistema de transporte público urbano. O financiamento do serviço era e continua sendo um fator crucial a sua viabilização, desta forma, examinar como se equacionava esta questão nos primórdios do sistema de transporte coletivo urbano de nossa cidade, não é só instigante, é motivador.

Portanto, suprir a carência de trabalhos desta natureza, são motivos pelos quais se justificam os investimentos de tempo e de recursos neste tipo de pesquisa.

### 1.3 – Objetivo Principal

O objetivo é investigar e analisar as condições políticas, socioeconômicas e de gestão do transporte urbano da cidade do Recife, para compreender a criação e o desaparecimento

da empresa de ônibus “Pernambuco Autoviária Ltda.”, que operou no período de 1944 a 1955.

#### 1.4 – Objetivos Específicos

Em busca do objetivo geral do trabalho e com vistas a fornecer maiores subsídios a pesquisa, enriquecendo a qualidade pretendida no teste da hipótese levantada, faz-se necessário que os seguintes objetivos específicos sejam produzidos:

- resgatar a história do transporte por ônibus na cidade do Recife de 1944 a 1955;
- identificar e descrever como se dava a influência da política sobre o setor de transporte público neste período histórico e como ele influenciou na formação da Pernambuco Autoviária;
- caracterizar os aspectos sócio-econômicos da sociedade pernambucana da época e como eles interferiam no setor de transporte urbano;
- resgatar e analisar as políticas públicas de transporte proclamadas no período e sua efetiva aplicação e resultados, e;
- levantar e analisar como se deu a estruturação empresarial de um setor embrionário como de transporte coletivo por ônibus e como eram as práticas gerenciais destas empresas.

#### 1.5 – Limitações

Reis (2003) escreveu que “o conhecimento histórico é um conhecimento indireto e não mostra o vivido ao vivo. Conhece o passado recorrendo às testemunhas, intermediários suspeitos que ou não sabiam o que estavam vivendo, ou desejavam controlar a imagem do futuro”.

As limitações para realização da dissertação estão ligadas a alguns fatores por se tratar de um tema histórico e de fatos ocorridos há mais de 50 anos. Dentre outros fatores, destacaram-se a dificuldade de encontrar as pessoas que testemunharam aquele momento, que viveram quando a empresa atravessava o período desejado. Muitas dessas pessoas mudaram-se da cidade, outras já são falecidas, algumas se negaram a

falar no assunto, ou mesmo não quiseram se comprometer por não entenderem a importância que uma pesquisa histórica pode ter no processo de nossa formação.

Outros fatores importantes relacionam-se a necessidade de se administrar o tempo necessário e disponível para cumprir o trabalho de pesquisa descontando-se a quantidade de atividades não relacionadas do cotidiano da pesquisa, assim como satisfazer o limite da capacidade do pesquisador em relação ao tema pretendido.

O material de consulta e dados que o pesquisador necessita, por ser pouco trabalhado por outros autores, implica na inexistência de muitas fontes de consulta e o obrigam a buscar as informações em lugares que necessitam maior espaço de tempo para realizar o trabalho, como pesquisas em jornais antigos, periódicos, dissertações, mapas e anuários.

#### 1.6 – Estrutura do Trabalho

O trabalho foi dividido em cinco capítulos, além das referências bibliográficas, dos apêndices e dos anexos. Nos apêndices consta as entrevistas e o modelo da declaração (Apêndice 2) assinada pelos entrevistados, com autorização para publicação das respostas das entrevistas realizadas e, nos anexos, de acordo com a importância e as suas referências no desenvolvimento do assunto, as leis, os decretos, os regulamentos e o edital da concorrência.

O Capítulo 1 apresenta a introdução ao trabalho, na qual se mostra os motivos que levaram a buscar com a presente pesquisa, a explicação do porque uma empresa que operava na cidade do Recife nas décadas de 40 e 50, com um modelo de gestão e operação, segundo se diziam, avançados para a época, fechou, sem que fossem investigados os motivos. Em seguida traz a importância e a justificativa do tema, ressaltando como é relevante para a sociedade conhecer uma parte da história da cidade. Prossegue, com os objetivos principal e específicos, as limitações que balizaram a direção do trabalho para se atingir a resposta da hipótese formulada e a sua estrutura.

No Capítulo 2 apresentam-se três pontos importantes: 1) - o quadro conceitual com idéias, discussões e opiniões dos conceitos necessários, abordados por diversos escritores, inclusive com comentários do autor da pesquisa acerca dessas definições, que

norteiam o panorama da época e facilitam o entendimento da dissertação; 2) - a hipótese formulada a partir das questões surgidas quando dos estudos preliminares para definir o escopo do trabalho, destacando a pergunta chave de como a empresa foi extinta, e; 3) - a metodologia, com o destaque de ser o tema de caráter histórico e necessitar de um artifício que contemple coletar os dados em textos e entrevistas.

O Capítulo 3 trata da aplicação da metodologia definida, inicialmente, falando-se do início da coleta de dados, para a qual foi realizada uma minuciosa pesquisa nos jornais locais, com uso de máquina digital e de “*softwares*” apropriados para transformar as fotos tiradas das publicações em textos. Em seguida, há referência a leitura dos livros e a busca na “*internet*”, com ênfase nas palavras necessárias para ajudar nas respostas e atingir os objetivos. Posteriormente, trazem-se as entrevistas realizadas com pessoas que vivenciaram a época, e que se dispuseram, espontaneamente, a colaborar com a pesquisa. E, por fim, apresentam-se como foi utilizada a metodologia, com os resultados obtidos em todos os Elementos de Análise escolhidos no Capítulo 2.

O Capítulo 4 faz-se uma análise dos resultados obtidos no capítulo anterior dos Elementos de Análise escolhidos que explicam a solução do problema proposto, através da metodologia aplicada e dos objetivos perseguidos e das discussões formuladas ao longo do trabalho. Nesta análise é feito um entrelaçamento entre os Elementos para chegar à resposta que melhor explique a solução da dissertação.

O Capítulo 5 traz as conclusões e a resposta da hipótese formulada no início do trabalho. Sugerem-se a realização de novos trabalhos históricos que possam abastecer de informações a área dos transportes urbanos por ônibus e que dêem continuidade a história e ao desenvolvimento dos transportes a partir do presente trabalho.

## CAPÍTULO 2 - QUADRO CONCEITUAL, HIPÓTESE E METODOLOGIA

### 2.1 – Definição dos Conceitos

O Quadro Conceitual a seguir definido servirá não somente como glossário, mas terá a finalidade de discutir alguns conceitos e idéias, que serão usados na dissertação e na formulação da hipótese a ser testada no trabalho.

Para facilitar a compreensão do tema tratado, dois conceitos devem ser explicados inicialmente: *história* e *moderno* e suas derivações *modernidade* e *pós-modernidade*. Estes conceitos auxiliam e respaldam uma característica da empresa objeto do estudo que é o de tratar-se de um empresa muito moderna para os padrões da época.

Na definição de Besselar (apud Brasileiro et al., 2001) “*história* é a ciência dos atos humanos do passado e dos fatores que nele influíram vistos de sua sucessão temporal”. Entretanto, os autores consideram o tempo como sendo um objeto da história e o que interessa no estudo são os atos humanos, a sua lógica e desenvolvimento, e os fatores que interferem neste processo. Desta forma, pode-se entender *história* como sendo a narrativa do que aconteceu em determinada época, com determinados grupos de pessoas, obtida através de depoimentos, entrevistas, documentos ou outra forma de perpetuar a vida da humanidade.

Diversos autores destacam a importância do conceito de construção da certeza histórica, pois ele depende da autenticidade das fontes utilizadas, documentos, jornais, literatura, testemunhos, dentre outros, podendo ser considerados como verdadeiros para o objetivo do trabalho.

Diferente da definição do que é *moderno* – dos tempos atuais; mais próximo de nós; recente; atual – como diz Ferreira (1999), no seu dicionário, o vocábulo *modernidade* é de difícil definição, porque fica a dúvida se apareceu com a Renascença, com a Revolução Francesa, com Freud, Marx ou mesmo com o avanço científico. Como surgiu, qual o marco teórico para *modernidade*?

Segundo Reis (2003), a *modernidade* significou uma revolução cultural apenas no ocidente - a Europa em destaque - constituindo uma nova ordem política (Estado burocrático), econômica (ética do trabalho e empresa capitalista) e uma nova ordem social (não fraternidade religiosa). E ele continua, “emerge um novo personagem na história: o homem da cidade, o burguês, o comerciante, que avança pelos oceanos na conquista desse mundo. A *modernidade* é marcada pela busca do novo, do melhor e mais perfeito que, são criações do homem”.

Como discorre Manuel Correia de Andrade no prefácio de Rios (1995), “Parece até que o termo é utilizado como foi o *progresso* no século XIX, onde, às vezes que o Estado ou as grandes empresas procuravam implantar projetos prejudiciais à maioria da população, afirmavam que o povo deveria se curvar diante do *progresso*. Hoje, todas as medidas que os grupos econômicos e políticos tentam impor, em função de seus interesses, e que prejudicam a maioria da população, são apontadas como etapas de um processo de modernização tendo como finalidade o alcance da *modernidade*”.

Antonio Cícero no texto “A Sedução Relativa” (Novaes, 2005) também fala sobre *modernidade*, tendo que descrever determinado tipo de relativismo, que deve ser parte constitutiva da modernidade. Relativismo enquanto um dos fatores que explicam o silêncio dos intelectuais, intelectual como um substantivo no sentido ingênuo, comum cotidiano, tal como é usado pela imprensa.

Assim, entende-se como *modernidade* uma revolução cultural em busca do novo que o homem urbano persegue, mesmo que isto venha prejudicar o próprio homem, em especial as classes dominadas.

“A *pós-modernidade* concretizou-se historicamente após a Segunda Guerra, onde o mundo americano se destacou, a sociedade emergiu, o consumo, a aceleração da mudança, a publicidade agressiva, a mídia, a televisão, a substituição da tensão cidade-campo, centro-província, pela tensão subúrbios-padronização universal. Nessa cultura se perde o sentido histórico. Não se retém mais o passado, que é apenas evocado, sem o compromisso de conhecê-lo como acontecido” (Reis, 2003). Não resta dúvida de que esta *pós-modernidade*, realmente se materializa no aumento indiscriminado do consumo, na superficialidade dos atos, sem o pacto com o que ocorreu.

Faz-se igualmente necessário na construção do quadro conceitual que se pretende neste trabalho, definir o que seja população e urbanização.

No nosso entender para o trabalho, a definição que mais se aplica para *população* é o conjunto de habitantes de um território, de um país, de uma região, de uma cidade, etc. (Ferreira, 1999) fazendo-se necessário destacar, na hora de mostrar como se comportava esta população nos seus deslocamentos do interior e de outras cidades do Nordeste para fixar residência no Recife, além dos deslocamentos dentro da capital.

O campo perde lugar para o urbano na vida das pessoas fazendo-se necessário esclarecer o que é *urbanização*, no sentido do aumento da população que vive nas cidades. A industrialização marca esta migração do campo para a cidade. Não a indústria restrita, mas todo o processo advindo da apropriação da natureza e sua transformação, visto que, as indústrias tomaram as cidades como a sua base de produção e provocaram um impacto sobre o urbano, daí decorrendo vários problemas (Sposito, 2001). Com isso, a *urbanização* contribui para alterar a vida simples de outrora para o “agito da cidade grande”, surgindo assim, novas demandas para se viver melhor.

Um vocábulo que está estritamente ligado ao termo *urbanização* que é o de *infra-estrutura*, conceituado como sendo um “conjunto de obras públicas ou privadas, como sistemas de transportes, energia, telecomunicações, urbanização, etc., edificadas numa localidade, região ou nação, com objetivo de oferecer à população dessas ou a Empresas, condições de pleno desenvolvimento sócio-econômico” (WIKIPÉDIA, 2006). Desta forma, *infra-estrutura* está ligada às condições de cidadania de uma população e, por natureza, é um *serviço público* que deve ser planejado e executado pelo poder público.

Neste trabalho, tanto a *urbanização* como *infra-estrutura*, serão destacados para se entender o processo do serviço urbano de transporte no Recife daquela época.

Como foi dito considerando-se a infra-estrutura como um serviço público, Meirelles em 1964 e suas atualizações posteriores define “*serviço público* como todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples

conveniências do Estado”. E o Estado deverá se preparar para prover, conceder e fiscalizar qualquer que seja o serviço público, necessitando de regulamentação e controle por parte da Administração Pública, de forma direta ou através de seus órgãos.

Meirelles continua em outro trecho do seu livro: “*regulamentação e controle* do serviço público são de utilidade pública. Caberão sempre ao Poder Público, quaisquer que seja a modalidade de sua prestação aos usuários”. E acrescenta, *regulamentos* como “atos administrativos, postos em vigência por decreto, para especificar os mandamentos da lei ou prover situações ainda não disciplinadas por lei. Desta conceituação ressaltam os caracteres marcantes do regulamento: ato administrativo (e não legislativo); ato explicativo ou supletivo da lei; hierarquicamente inferior à lei; ato de eficácia externa”. Destaque-se, entretanto, que a modalidade de prestação do serviço aos usuários, depende da política vigente para o setor.

Entende-se neste trabalho *Poder Público* como aquela entidade que, no exercício de sua competência, diretamente ou através dos órgãos da administração, tem a função de editar os atos normativos com vistas a determinar e estabelecer a forma e as condições de prestação de serviços públicos, responsabilizando-se pela regulamentação e fiscalização da prestação dos serviços quando delegados a particulares.

Para o trabalho é necessário a definição de *concorrência*, ou seja, a modalidade de licitação própria para contratos de grande valor, em que se admite a participação de quaisquer interessados, cadastrados ou não, que satisfaçam as condições do edital, convocados com a antecedência mínima prevista na lei, com ampla publicidade pelo órgão oficial e pela imprensa particular. (Meirelles, 1999)

Para Masagão (1933) a definição de *concessão* é a delegação contratual da execução do serviço, na forma autorizada e regulamentada pelo executivo. Pela *concessão* o poder concedente delega a execução do serviço, nos limites e condições legais ou contratuais, sempre sujeita a regulamentação e fiscalização do concedente.

Na possibilidade da não prestação do serviço conforme combinado em contrato, caberá ao poder público solicitar a *encampação* ou *resgate* que é a retomada do serviço, pelo

poder concedente, durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público. (Meireles, 1999)

Da mesma forma convém entender o que é *planejamento*, “definido como o ato ou processo de estabelecer objetivos (metas), diretrizes (princípios orientadores) e procedimentos para uma unidade de trabalho. Como resultado deste processo forma-se um plano” (WIKIPÉDIA, 2006). Planejamento é o lado racional da ação num processo abstrato e explícito que escolhe e organiza as ações, antecipando resultados esperados. Neste contexto, investigar-se-á se o transporte do Recife tinha algum planejamento, e se a cidade possuía algum plano de urbanismo segundo roteiro e métodos determinados ou mesmo constituía uma *política* de governo.

Política, dentre as várias conceituações do adjetivo *política*, tomar-se-á três, por entender-se necessárias ao trabalho: primeiro, como “sendo a orientação ou a atitude de um governo em relação a certos assuntos e problemas de interesse público, ou seja, política financeira, política educacional, política social, política de transportes, política urbana, etc”; segundo, a definir como “conhecimento ou estudo das relações de regularidade e concordância dos fatos com os motivos que inspiram as lutas em torno do poder do Estado e entre os Estados” (Eckardt appud WIKIPÉDIA, 2006); e, por último, a definição no célebre “O Príncipe”, na qual considera política “a arte de conquistar, manter e exercer o poder, o governo” (Maquiavel, 1973).

Assim, de acordo com as definições acima citadas, o adjetivo *política*, está ligado às coisas do Estado, tais como governar, orientar, respeitar regras e objetivos e, em dois momentos no trabalho, será necessário utilizar este termo: na acepção da palavra e na política de transportes.

Para um país que começava a conviver com o fim dos trens e dos bondes e início da era rodoviária, o termo *subdesenvolvimento* surgiu sob o signo da ambigüidade. “Esse termo corresponde à tradução do inglês *under-development*, ‘fabricado’ pelos políticos americanos pós-Segunda Guerra, para caracterizar os países dominados pela fome, pela doença, pelo desemprego, enfim, pela pobreza, com uma população a crescer cada vez mais, em vias de duplicação em pouco tempo e, com a estrutura social, política e econômica que reflete uma utilização deficiente dos fatores de produção. Os países

desenvolvidos com interesse em fornecer não apenas equipamentos, mas ajuda técnica e militar, passou a apoiar as regiões carentes, com campanhas junto à opinião pública para que aceitasse esta ajuda. Não foi, pois, sem interesse que as campanhas de ajuda ao subdesenvolvimento se desencadearam” (Antunes, 2004).

“A descoberta de ouro e prata na América, a extirpação, a escravização e sepultamento nas minas da produção nativa, o início da conquista e saque das Índias Orientais, a transformação da África num campo para a caça comercial aos negros, assinalaram a aurora da produção capitalista. Esses antecedentes idílicos constituem o principal impulso da acumulação primitiva” que Sposito (2001), cita da obra de Marx, *O Capital*. Porém, nesta época, o trabalho assalariado ainda não havia surgido de forma predominante, mas, é a base para o vocábulo *capitalismo industrial*. Apenas no início do século XX é que o Recife começa a prosperar só com a proliferação da indústria têxtil, deixando, ainda de forma muito sutil, de depender da indústria açucareira.

O início da era Getúlio, com a Revolução de 30, incorpora o Estado provedor, onde a estatização dos serviços públicos é uma das bandeiras daquela gestão governamental. Entenda-se *Estado* como o conjunto dos poderes políticos de uma nação, sua organização político administrativa. Sob esse aspecto no presente trabalho, cabe uma discussão de como o Estado influía na condução do transporte.

Na época em que surgiu a empresa objeto do presente trabalho, vigia o Estado Novo em seus momentos finais, sucedido pela redemocratização, onde foram iniciadas as privatizações nos serviços públicos.

A *empresa privada*, Pernambuco Autoviária Ltda., que pelas próprias características econômicas, visa tão somente à maximização dos lucros, não pode contar, na época com a relação público privado, porque ela não existia como nos moldes atuais. As operadoras construía e operavam os sistemas de bondes e trens, segundo um regulamento instituído pelo Poder Público, no entanto, de forma precária e sob forte influência de seus próprios interesses econômicos, em detrimento do interesse público.

A discussão de política econômica abordada no trabalho envolve novos conceitos que surgiam na época – 1949 -, em que Raul Prebisch, um dos pesquisadores centrais da

Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe – CEPAL, criada em 1948, fala sobre a idéia da independência econômica da Nação. Essa idéia foi por Fernando Henrique Cardoso e o chileno Enzo Falleto, (1970, apud Melo, 1999) nos anos 50 e 60, materializada na *Teoria da Dependência*, concepção progressista sobre desenvolvimento dos países subdesenvolvidos. E, a medida em que se introduzia o rodoviarismo no país, a dependência aumentava, mesmo com a futura indústria automobilística que se avizinhava.

Outro conceito para entender o estudo objeto da pesquisa é o da palavra *cultura*, para se conhecer como a vida social da cidade na ocasião era efervescente. Este termo, embora esteja ligado a várias especificidades, tomar-se-á como na definição pioneira de Edward Burnett Tylor, em sua principal obra escrita em 1874, *Primitive Culture*, que seria “o complexo que inclui conhecimento, crenças, arte, morais, leis, costumes e outras aptidões e hábitos adquiridos pelo homem como membro da sociedade”. Corresponde, neste sentido, às formas de organização de um povo, seus costumes e tradições transmitidas de geração para geração que, a partir de uma vivência e tradição comum, se apresentam como a identidade desse povo (WIKIPÉDIA, 2006). Já Ferreira (1999), define, dentre outras, como *cultura* “a parte ou o aspecto da vida coletiva, relacionados à produção e transmissão de conhecimento, à criação intelectual e artística, etc.”.

A *cultura* está integrada aos costumes de um povo e suas tradições em todos os seus aspectos da vida, passando pelas diversas gerações, agregando novos hábitos que se tornam novas maneiras de se identificar determinados grupos de pessoas, que habitavam o Recife e que estavam acostumadas aos bondes da Tramways e passam a conviver com os modernos ônibus da Autoviária. Um exemplo marcante foi a introdução da “fila”, para embarque nos ônibus da empresa porque, o que se via até então, era a invasão por parte da população aos bondes sem respeitar senhoras, idosos e crianças.

Um outro conceito imprescindível é o de *economia*, pois esse aspecto terá destaque ao longo da pesquisa, por ser um aspecto essencial focado a influenciar sobremaneira nas conclusões do trabalho. Existem muitas maneiras de conceber a *economia* como um ramo do conhecimento. Para os economistas clássicos, como Adam Smith, David Ricardo ou John Stuart Mill, a *economia* é o estudo do processo de produção, distribuição, circulação e consumo dos bens e serviços (riqueza). Pode ser definida

como a ciência das trocas ou das escolhas. Neste caso, para seguir a definição proposta por Lionel Robbins, a *economia* lidaria com o comportamento humano enquanto condicionado pela escassez dos recursos: a *economia* trata da relação entre fins e meios (escassos) disponíveis para atingi-los. Deste modo, o foco da ciência econômica consistiria em estudar os fluxos e meios da alocação de recursos para atingir determinado fim, qualquer que seja a natureza deste último. (WIKIPÉDIA, 2006)

Torna-se, ainda necessário averiguar como se entendia o conceito de economia do Estado naquela época, mais precisamente como ele influenciava a cidade do Recife e suas cercanias.

Destaca-se que toda a economia, qualquer que seja ela, exige um sistema de transporte para ligar o mercado produtor ao consumidor. Entende-se *transporte*, como o “movimento de pessoas e mercadorias de uns locais para outros”, (WIKIPÉDIA, 2006). Esta definição, embora seja muito sintética, é de fácil entendimento para os fins a que se destina o presente trabalho. E o sistema de transporte por sua vez, constitui-se do meio (ônibus), das vias (ruas e avenidas, as trajetórias), das instalações (garagens, terminais, etc) e do controle exercido. Este sistema que começava a incluir o novo tipo de equipamento, um novo modo de transporte, o modo ônibus, vem se juntar aos modos existentes à época que eram: bonde, trem, auto-lotação, táxi, beliscada e correição. Dentro do quadro conceitual apresentado ainda sobre transportes e de forma mais específica, é importante ressaltar que para medir a qualidade do transporte ofertado à população, o nível do serviço, dentre eles os indicadores operacionais, vários índices são importantes destacando-se, entre outros, a regularidade na operação, a velocidade, a confiabilidade, e a modicidade tarifária.

Estes conceitos serão aplicados e analisados no trabalho, na empresa em estudo e as conclusões farão parte do objeto principal do problema proposto.

## 2.2 - Hipótese

Em função da discussão conceitual realizada no capítulo anterior podemos constatar que persiste a falta de uma explicação plausível sobre as razões que levaram a extinção de uma empresa moderna, bem estruturada e com uma demanda por serviços de transporte

coletivo crescente. Desta forma resolvemos formular a seguinte hipótese que gostaríamos de testar no desenrolar deste trabalho: “O fim da empresa Pernambuco Autoviária Ltda., deveu-se majoritariamente por problema de natureza política do que por questões de natureza técnicas”.

### 2.3 – Metodologia

Reis (2003) no seu livro “História & teoria: historicismo, modernidade, temporalidade e verdade”, cita Ricoeur “A obra poética-histórica produz, faz circular, renova e transmite cultura”. “Toda narrativa pressupõe, por parte do autor e do leitor, certa familiaridade com os conceitos de ação”. Assim, no trabalho pretende-se que a interação do autor e dos leitores com o tema seja nos dois sentidos, facilitando a disseminação do trabalho.

Rezende (2002) destaca: “O olhar do historiador está comprometido com a abertura para o infinito, com a certeza de que a história não é um desfile de nomes e datas, mas território de invenção e aventura que tem, na cidade, um espaço privilegiado para a fabricação de um cenário onde os personagens não se sintam como fantoches, mas como produtores do seu próprio texto”.

Os estudiosos e acadêmicos do nosso meio não têm o hábito de pesquisar a história dos transportes urbanos no Recife. Nos poucos trabalhos que se pode encontrar na bibliografia existente, identifica-se que nos acontecimentos relacionados ao setor de transportes de passageiros, muitos ficaram sem esclarecimentos. A maioria dos trabalhos sobre o setor prende-se a narrativas dos fatos, não adentrando a uma análise mais aprofundada das causas desses acontecimentos, sendo passíveis, assim, de repetições. As questões uma vez elucidadas poderiam ter contribuído para o desenvolvimento do setor.

Dessa forma, a escolha da metodologia recairá na necessidade de um procedimento que abranja e se aplique a um modelo que teste a hipótese do tema histórico, aberto e exploratório. A investigação será em textos, principalmente em livros, jornais e periódicos da época estudada, além de dados econômicos e censos demográficos, bem como nas entrevistas com pessoas que vivenciaram de alguma maneira, o período de

existência da empresa de ônibus Pernambuco Autoviária Ltda., atendendo-se os limites de tempo, de recursos humanos e financeiros.

A metodologia a ser aplicada deverá abordar um tema descritivo, que teste a hipótese formulada que não inclui a necessidade de inferências estatísticas e testes matemáticos. Os textos derivados das pesquisas bibliográficas e das entrevistas obrigam que se busque um método para analisar documentos escritos e, a que melhor se justifica e se aplica no nosso entendimento é a Análise de Conteúdo da professora Laurence Bardin e de Chizzotti (1977 e 1991), a ser descrita de forma sucinta.

No Quadro Conceitual ficaram definidos os aspectos importantes sob os quais a revisão de literatura deverá focar em algumas palavras-chave e suas inter-relações que foram: história, população, política, economia, serviço público, urbanismo, planejamento, infra-estrutura, regulamento, subdesenvolvimento, Estado, Pernambuco Autoviária e transporte, incluindo-se: operação, regularidade, confiabilidade, tarifa, custo, financiamento do setor, política tarifária e estrutura tarifária vigente.

A escolha dos Elementos de Análise deve responder de maneira pertinente aos objetivos do trabalho e de forma que permita verificar a hipótese proposta.

Deverá ser considerada também na definição a interação entre os temas quando da análise, possibilitando uma discussão e uma interpretação de fácil entendimento. A seleção destes elementos incluirá a explicação do tema eixo ao redor dos quais o discurso se organiza e os secundários, não menos importantes. O primeiro elemento incluirá as visões sociais, econômicas e urbanísticas; no segundo a visão política; o terceiro a parte normativa; o quarto será o transporte, elemento fundamental; e, por último, a gestão empresarial. “Estes elementos têm por finalidade efetuar deduções lógicas e justificadas do conteúdo das mensagens e da expressão destes conteúdos”. (Bardin, 1977)

No campo social, o estudo buscará entender como a população se comportava diante das crises que o Estado atravessava. A crise dos transportes, por exemplo, onde existia um subemprego, na qual uma classe de motoristas transformava caminhões em ônibus, para transportar pessoas, as migrações e a renda da população.

A análise econômica fornecerá as informações de que maneira a conjuntura econômica influenciava no negócio; o perfil econômico do Estado de Pernambuco que passava pela monocultura da cana-de-açúcar, as tentativas de mudanças vislumbrando a industrialização, as secas que influenciavam na sustentação do Estado e as tecelagens que tinham destaque nas zonas urbanas das cidades.

A evolução da cidade será explorada neste Elemento, como ela se espalhou ao longo dos anos e a obediência ou não aos planos urbanísticos existentes ou projetados. Como se encaixou o novo sistema no plano viário da cidade que, diferentemente dos bondes, exigia vias asfaltadas e largas, sem a dependência da instalação de trilhos e eletricidade e dessa forma, chegava a lugares ainda não atingidos pelos bondes.

A análise política evidenciará que o momento da empresa compreendeu a ditadura e os favores estabelecidos entre interesses, a guerra, que influenciou na vida do país, a redemocratização, com a volta das eleições inclusive para prefeito, a Constituinte de 1946 e as orientações do Estado.

O terceiro Elemento de Análise trará uma dimensão ainda não estudada em relação aos transportes nesta época e englobará a visão normativa e mostrará a evolução de quais foram os órgãos gestores, a que esfera governamental pertenciam e os conflitos existentes para gerenciar o sistema de transportes; indicará como se processavam a entrada de novas empresas no mercado e suas modificações, e, também os regulamentos, leis e decretos que as operadoras eram subordinadas.

Na condição de objeto principal do trabalho, o Elemento transporte, determinará a diretriz da pesquisa. Compreenderá a busca de dados básicos, como se processavam os deslocamentos da população, quantas empresas, linhas, ônibus, modos, itinerários e tarifas e receberá influências dos outros elementos considerados relevantes.

O quinto e último elemento irá elucidar a gestão empresarial focado principalmente na Autoviária, o relacionamento com os outros empresários, gestores, operadores clandestinos e passageiros; a administração do negócio e como era o funcionamento da oficina para a manutenção da frota.

Após a revisão, conclusão e o levantamento da literatura e identificados os elementos de análise, o próximo passo será buscar os dados através da coleta das entrevistas.

A busca de fontes primárias e secundárias consistirá na forma de se obter a literatura desejada; entenda-se por fontes primárias, as que serão obtidas nos dados tirados dos jornais, periódicos e censos e nas entrevistas realizadas com personagens vivas que viveram na época e, secundárias, os livros, dissertações e teses científicas, que já fizeram uso da pesquisa primária para sua publicação.

Os dados históricos serão coletados em jornais, trabalhos científicos, documentos, livros, dissertações, teses, publicações, mapas, imagens, periódicos, recenseamentos, consulta em processos judiciais, atos relativos a negócios jurídicos constitutivos e desconstitutivos de firma, sendo que será dado destaque especial aos jornais.

Dentre os locais que dispõem desses dados, destacam-se as bibliotecas, Estadual de Pernambuco Presidente Castelo Branco, Central e do Mestrado em Transportes da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE -, Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, arquivos dos jornais Diário de Pernambuco e Jornal do Comércio, Junta Comercial de Pernambuco – JUCEPE, arquivo da Delegacia de Ordem e Política Social – DOPS -, Museu da Cidade do Recife, Fundação Joaquim Nabuco – FUNDAJ -, literatura das pessoas a serem entrevistadas e acervo próprio.

Identificadas e localizadas as fontes, será organizado um programa de trabalho para explorá-las, tendo em vista que muito do material disponível estará em acervos que serão consultados *in loco*, não sendo permitido sequer tirar cópias.

O tema escolhido por ser pouco trabalhado, implicará em exaustivas pesquisas nos jornais da época, cujo manuseio desses periódicos é difícil, dado ao desgaste produzido neles pelo tempo.

A “*internet*”, como uma nova fonte de pesquisa, tornou-se uma evolução importante na coleta de dados, entretanto, as informações obtidas através dessa fonte terão de ser validadas para serem utilizadas.

Outra forma tão importante quanto as anteriormente citadas, de se obter informações, reside nas entrevistas com os atores identificados que vivenciaram esta experiência. Será elaborado, mediante um planejamento, um roteiro estruturado de entrevista que terá um caráter exploratório e investigativo, verificando os aspectos relevantes para o trabalho.

O uso do gravador será de fundamental importância nesta hora e deverá ser solicitada autorização por escrito à pessoa inquirida, para publicação das respostas, conforme modelo já citado.

A utilização dos dados e das respostas se fará quando da aplicação da metodologia escolhida, que será detalhada no item específico.

Os documentos serão condensados, indexados e fichados o que permitirá o rápido acesso aos dados quando necessário. Será feita uma análise detalhada de todo o material coletado, em planilhas específicas, onde os Elementos de Análises serão os indutores deste exame. Este material será depois separado para guarda, onde se incluirá o registro relacionado por publicação, o local da pesquisa e a ordem cronológica dos acontecimentos dos fatos.

Para o caso das informações obtidas da *internet*, serão organizadas com os mesmos critérios e catalogações anteriores, tendo-se o cuidado de citar o *site* disponível e a data do acesso.

O produto das entrevistas será submetido ao mesmo tratamento dado, citando o nome do entrevistado para também facilitar no acesso aos dados.

A pesquisa empreendida no sentido de buscar um método que respondesse às diretrizes de análise que se quer explorar, apontou para a utilização do método da Análise de Conteúdo – AC.

Desta forma, dever-se-ia partir do material coletado e do conteúdo das entrevistas realizadas segundo as palavras-chave já mencionadas e que obedecessem aos elementos

de análise e conduzissem aos objetivos pretendidos. A seguir apresentam-se definições deste método elaboradas por alguns importantes autores desta área.

Bardin (1977) ressalta a dificuldade de se compreender a AC como um método uniforme, alertando para o fato de que se trata, antes, de “um conjunto de técnicas de análise das comunicações, que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos”.

Berelson (apud Bardin, 1977) dá uma definição de AC que todo principiante acata como a de mais fácil entendimento, como “uma técnica de investigação que através de uma descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo de manifesto das comunicações, tem por finalidade a interpretação *destas* mesmas comunicações”.

Chizzotti (1991), diz que AC deve ser entendida como “um método de tratamento e análise de informações, colhidas por meio de técnicas de coleta de dados, consubstanciadas em um documento. A técnica se aplica à análise de textos escritos ou de qualquer comunicação (oral, visual, gestual) reduzida a um texto ou documento”.

Mas isto não é suficiente para definir a especificidade da Análise de Conteúdo e assim, faz-se necessário completar o seu conceito com a finalidade (implícita ou explícita) de qualquer Análise de Conteúdo, onde a intenção é a inferência de conhecimentos relativo às condições de produção (ou, eventualmente, de recepção). Por isso, Bardin (1977) e Chizzotti (1991) complementam que se deve entender a AC não como um instrumento, mas como “um leque de apetrechos; ou, com maior rigor, será um único instrumento, mas marcado por uma grande disparidade de formas e adaptável a um campo de aplicação muito vasto: comunicações”.

Como os autores definem, esta metodologia poderá ser aplicada em parte ou uma derivação muito semelhante. Neste caso, será usada com maior ou menor regra, adaptável, contanto que os resultados alcançados sejam os desejados, a compreensão de que o tratamento dos resultados brutos torne-os significativos e válidos e sua posterior interpretação traga resultados expressivos e fiéis.

A elaboração da primeira planilha, de classificação, tem a finalidade de colocar os dados dispostos segundo os elementos de análise escolhidos e ordenados cronologicamente por fonte de consulta ou pela página. Por exemplo, todos os dados coletados de determinado jornal, de vários dias, segundo a visão econômica, ou as informações retiradas de um livro, relacionados à política, ou mesmo, de uma entrevista. Será usada a planilha do *excell*. O exemplo mostra um resumo da base da planilha de um livro.

ANÁLISE DO LIVRO: Uma Cidade e Dois Prefeitos: Narrativas do Recife das Décadas de 1930 a 1950, Virgínia Pontual, Recife, Ed. Universitária, UFPE, 2001.

Elemento		pg. 24	pg. 26	pg. 129
1	transporte			Foram efetivadas pelo governo Pelópidas Silveira as seguintes táticas: quebra do monopólio da Pernambuco Autoviária (...)
2	política	A representação como condutor de ovelhas ou de governadores, designada a Agamenon (...)		
3	gestão empresarial			A ansiedade dos proprietários de ônibus pelo aumento do preço das tarifas decorria das mudanças tecnológicas e organizacionais em curso (...)
4	economia	Pernambuco apresentava condições econômicas (depressão do açúcar, cangaceirismo) e sociopolíticas (agitação operária, ação da imprensa) para reagir (...)		
5	social		Quanto à habitação, o programa propôs a transferência do Serviço Social Contra o Mocambo para o âmbito municipal, (...)	

O segundo passo corresponderá a juntar as planilhas, à união das diversas planilhas classificadas por assunto. Proporcionará introduzir uma ordem, segundo certos critérios, os elementos de análise, na desordem aparente e terá como base as primeiras planilhas. Resultará, por exemplo, numa planilha com todas as informações de política, retiradas

de todos os jornais, livros e entrevistas, ou então em uma planilha com as informações de urbanismo de todos os lugares coletados que poderá ser uma planilha do *Word*.

O terceiro momento, consistirá no tratamento de todos os campos da planilha, identificados por assunto relevante dentro dos elementos de análise, juntando os pólos de atração com a intenção de produzir inferências válidas a partir dos fatos e mais bem aprofundado, sendo orientado em princípio pela hipótese, pelos objetivos e pelo referencial teórico. Desta análise surgirão os quadros de referências, buscando sínteses coincidentes e divergentes de idéias, serão reunidos todos os assuntos considerados importantes e retirados aqueles que não servirão para a análise.

O que vai permitir o seu agrupamento será a parte comum existente entre eles. Como exemplo poderá citar-se, no elemento política, os itens: Governo, Poder Público, políticos, e; no elemento transporte destacam-se os itens: ônibus, tarifas, linhas, itinerários, usuários, estudantes. Depois de agrupados, será possível retirar resultados válidos e analisá-los para concluir a pesquisa.

### **CAPÍTULO 3 – O RELATO DE UMA ÉPOCA (1935-1956) SOB O OLHAR SOCIAL, ECONÔMICO, URBANÍSTICO, POLÍTICO, LEGAL E DO TRANSPORTE**

Para aplicar a metodologia escolhida, já descrita em capítulo específico, fez-se necessária uma ampla e minuciosa pesquisa que teve início com uma busca incessante em jornais e periódicos dos finais das décadas de 30 à de 50. Recorreu-se também a livros que mostravam a situação dos temas escolhidos para análise na ocasião, livros com conceitos relevantes para o trabalho, documentos, anuários e mapas existentes em museus e arquivos, pesquisas na *internet* e entrevistas.

À medida que coletava os dados, todo o material era catalogado e fichado por ordem cronológica de acontecimento, assunto, fonte, data da coleta e qualquer elemento que facilitasse a identificação posterior para que quando da aplicação da metodologia, facilitasse o esclarecimento de quaisquer dúvidas que porventura surgisse.

#### **3.1 - Coleta de Dados**

A investigação começou no Arquivo Público Estadual por não ser permitido o acesso ao acervo da Biblioteca Pública Estadual, quer por não ter o material completo ou por não ser permitido o seu manuseio devido à precária situação de conservação. Houve a possibilidade de efetuar pesquisas no Diário de Pernambuco, não tendo obtido licença no Jornal do Comércio onde se encontram arquivados também o Diário da Noite.

No Arquivo Público, além das edições possíveis destes dois jornais, foram pesquisadas todas as publicações da Folha da Manhã e algumas do Jornal Pequeno, ambos, a exemplo dos outros três, de grande circulação na época.

No acervo dos Diários Oficiais foi possível tirar as cópias pretendidas das matérias que continham dados pertinentes ao assunto, sendo as mesmas autenticadas pelos funcionários do Arquivo. O Diário Oficial da União e o Diário do Estado, atual Diário Oficial, que contém o Diário dos Municípios, encontram-se os atos dos Poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e publicações particulares, das várias esferas, isto fez poupar pesquisa nos anais da Assembléia Legislativa e Câmara de Vereadores. O

arquivo do Poder Judiciário mostrou-se impraticável para qualquer tipo de coleta de dados nos processos por não haver nada catalogado da época pretendida.

A pesquisa nos jornais é um tanto precária porque é de difícil manuseio sendo necessário todo o cuidado para não rasgá-los. Foi utilizada uma máquina fotográfica digital e fotografados os textos, mapas da cidade, propagandas dos jornais e tudo que era documento com os assuntos de interesse, por elementos de análise, para posteriormente, através de um *software* apropriado, transformar em documento do *Word*.

A partir da aquisição deste *software* foram fotografados para o trabalho, facilitando, sobremaneira, a coleta e catalogação dos dados para o avanço da pesquisa.

No prédio anexo ao do Arquivo Público encontram-se arquivados todos os documentos da Delegacia de Ordem Política e Social – DOPS, que na época era chamada de Inspeção. Foi possível pesquisar na pasta da empresa Pernambuco Autoviária Ltda, mas não foi permitido acessar a pasta pessoal do dono da empresa, Sr. Virgílio Torres de Menezes, que dependia de uma autorização, da família do mesmo reconhecida em cartório. Não foi necessária tal providência uma vez que por informação do arquivista, na pasta pessoal do referido senhor continha apenas informações da própria empresa.

Nos arquivos da antiga Inspeção, foram encontradas notícias de jornais ditos “de esquerda”, como Folha do Povo e O Popular e recortes dos jornais diários do Recife já pesquisados, memorandos encaminhando informações sobre motoristas e cobradores que possivelmente pertenciam a “células comunistas”, pedidos de passes gratuitos e encaminhamento de agentes da Secretaria de Segurança para trabalhar como falsos funcionários para observar o movimento dos suspeitos comunistas da empresa.

Um outro local de pesquisa foi a Junta Comercial do Estado de Pernambuco – JUCEPE – onde se encontrou a data da formação da Pernambuco Autoviária, sua composição societária com respectivas modificações e as quotas de cada sócio.

### 3.2 - Livros e *Internet*

Todos os assuntos de interesse nos livros e brochuras lidos foram catalogados da mesma forma que os documentos e jornais.

Nos acessos à *internet* registrou-se como um texto científico publicado em periódico eletrônico deve ser citado, segundo determina a NBR 6023:2002 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), como no exemplo a seguir: “SEGUNDO, Rinaldo, O planejamento urbano municipal e o meio ambiente. Jus Navigandi, Teresina, ano 7, n. 63, mar. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3836>>. Acesso em: 18 jul. 2006”.

### 3.3 - Entrevistas

Foi uma etapa que correu em paralelo à pesquisa bibliográfica, porque na medida em que estavam sendo pesquisados os documentos escritos, surgiam os nomes de pessoas que à época desempenhavam papel de destaque no cenário político, econômico, social e empresarial ou de certa forma tinham algum envolvimento com os assuntos-chave da pesquisa, cujos depoimentos eram necessários e as informações que poderiam prestar extremamente pertinentes a um melhor embasamento da pesquisa.

Com os nomes dessas pessoas identificados para as entrevistas, levando-se em consideração como elas estavam inseridos no contexto do trabalho, seja com conhecimento necessário dos assuntos transporte, política, demografia, urbanismo e economia, passou-se a entrevistar de acordo com a área de conhecimento de cada um.

As entrevistas foram realizadas depois de solicitada a respectiva autorização para publicação das respostas, de maneira que se conseguisse tirar o máximo de informações possível para as pretensões do trabalho.

As pessoas identificadas já falecidas e as que não foram possíveis entrevistar, como Drº. Pelópidas Silveira, foram objeto de pesquisa no CEHIBRA da Fundação Joaquim Nabuco, que possui um acervo de entrevistas e trabalhos produzidos por estas pessoas,

envolvendo vários assuntos. Após a devida seleção dos trabalhos e das questões pertinentes, procedeu-se ao mesmo tratamento de catalogação dos dados obtidos.

### 3.4 – Utilização da Metodologia Escolhida

A utilização da metodologia escolhida - a Análise de Conteúdo – AC -, exigiu inicialmente, a confecção de uma planilha do *excell* por fonte de consulta para cada assunto classificado como estratégica para a busca das respostas, dos resultados e objetivos da dissertação. Esta planilha foi composta de linhas e colunas com o assunto e a data ou página do livro que apareceu, observando a ordem cronológica.

Depois desta primeira seleção, juntou-se todas as planilhas em outras, ordenadas com os temas correlatos já identificados para posterior seleção. Formaram-se, então, as planilhas individualizadas contendo tudo o que foi pesquisado pelos elementos de análise – 1) social, econômica e urbanística; 2) política; 3) normativo; 4) transporte, e; 5) gestão empresarial – e conduzissem aos objetivos pretendidos. Reuniram-se os assuntos coincidentes dentro de cada planilha para descarte do que não era de interesse direto ou mesmo de assuntos repetidos. E, com estas planilhas brutas e agrupadas, tratou-se de torná-las significativas e válidas, interpretando-se e retirando-se os resultados, para depois proceder à análise do desejado e chegar à conclusão do trabalho.

A cidade do Recife nos anos 40 e 50 passava por uma transformação significativa em termos populacionais como pode ser comprovado pela Tabela 1. A população recenseada de 1940 era de 348.424 e a de 1950 alcançava a expressiva marca de 524.682 habitantes, aumentando 51%, a uma taxa de crescimento de mais de 5% ao ano. Em 1960 atingia 797.234, 52% a mais que em 1950 e 129% superior a de 1940, ou seja, nestes 20 anos a cidade aumentou anualmente em média mais de 22.400 pessoas.

Tabela 1: População Absoluta do Recife e de Pernambuco 1872-1960

ANOS	RECIFE	PERNAMBUCO
1872	123.671	841.539
1890	111.556	1.030.224
1900	113.106	1.178.150
1913 <sup>1</sup>	218.255	-
1920	241.888	2.169.626
1930	390.942	-
1937	510.102	3.071.777
1940	348.424	2.687.175
1943	380.000	-
1949	420.444	3.243.909
1950	524.682	3.430.630
1951 <sup>1</sup>	550.000	-
1952 <sup>1</sup>	583.000	-
1953 <sup>1</sup>	618.000	-
1954 <sup>1</sup>	655.000	-
1955 <sup>1</sup>	694.000	-
1960 <sup>2</sup>	797.234	4.136.900

Fonte 1: Diretoria Geral de Estatística - Sec. de Agricultura  
Anuário Estatístico de Pernambuco - vários números.

(<sup>1</sup>) Fonte 2: Relatório "Trolleybus no Recife" - 1954.

(<sup>2</sup>) Fonte 3: Notas Estatísticas sobre o Estado de Pernambuco - IBGE.

Diferente do Recife, Pernambuco acrescentava ao seu contingente populacional apenas 28% de 1940 a 1950 e 21% de 1950 a 1960, aumentando no período de 20 anos 1.449.725 habitantes. Demonstrando assim, a transferência do homem do campo para a cidade, fugindo das secas que sempre atingiam a população rural, este êxodo jamais tinha acontecido daquela maneira, “o empobrecimento é geral, mas no campo assume formas gritantes de desigualdade social”. (Santos, 1979)

“A pobreza é compatível com o crescimento rápido, se este é de origem recente”. (Santos, 1979, appud Johnson) Na realidade, a pobreza agrava-se por toda a parte, tanto nos países subdesenvolvidos que ingressaram recentemente “no caminho do progresso material”, como nos desenvolvidos, que começaram antes seu programa de integração nas idéias de progresso.

A carga mais pesada da modernização é suportada pelos pobres, os que estão bem abaixo da escala dos salários, e os que estão sem emprego e “pagam bem mais que os

outros o custo social dos diversos planos de desenvolvimento”. (Santos, 1979, apud Rattner)

O desnível dos salários entre o campo e a cidade alimentava o êxodo. Assim pode-se falar de transferência da pobreza do campo para a cidade. (Santos, 1979, apud G. Ardant) O salário mínimo do Recife em relação ao Estado em 1940 era 50% maior e manteve-se sempre com valores acima de 30% como mostra a Tabela 2. Por sua vez, em 1952 na mesma Tabela, comprova-se um salário até 85% maior do Distrito Federal em relação ao do Recife e 120% que o do interior do Estado.

Tabela 2: Salário Mínimo no Recife, em Pernambuco e no Distrito Federal

LOCAL	DATA EM VIGOR						
	05/01/40	17/07/43	12/01/43	01/01/52	05/01/54	08/01/56	01/01/59
Recife e Olinda	150\$000	187,50	240,00	650,00	1.600,00	2.700,00	4.500,00
Cidades maiores (*)	-	-	-	-	-	2.200,00	3.700,00
Pernambuco	100\$000	130,00	180,00	500,00	1.200,00	2.000,00	3.000,00
Distrito Federal	240\$000	300,00	380,00	1.200,00	2.400,00	3.800,00	6.000,00

Fonte: Diário Oficial da União, várias edições.

(\*) Cidades maiores: Caruaru, Goiana, Moreno, Paulista, Pesqueira, Garanhuns e Jaboatão.

A população do Recife crescia vertiginosamente e os jornais gabavam-se em dizer a “terceira maior cidade do Brasil”. A cidade não estava preparada para receber esta população, não havia emprego, moradia, condições de higiene, nem escolas e nem saúde. As condições de vida das pessoas nas cidades se deterioraram rapidamente com seu crescimento cada vez mais acelerado. Os mocambos eram o tipo de habitação dessa massa humana. Há de se registrar que, em 1939, 63,7% das construções da cidade eram consideradas mocambos, segundo estatísticas oficiais.

Para Pontual (2001), ao lado das elevadas taxas de crescimento demográfico, o fenômeno das secas, os males do latifúndio improdutivo, as deficiências de distribuição de energia elétrica, as deficiências de transportes, o analfabetismo, a mortalidade infantil, as endemias e a carência alimentar compunham o quadro aterrador do Nordeste e, particularmente, da sua metrópole regional - o Recife.

As transformações internacionais com a vitória dos aliados na 2ª. Grande Guerra contribuíram para que os Estados Unidos começassem a dominar a produção industrial e o cenário comercial no mundo. A indústria automobilística que despontava, tomava conta também do setor transporte, dominando a exportação da nova tecnologia dos ônibus para os países subdesenvolvidos. (Evans 1982, p. 82, apud Rio 1995 p. 25)

A Tabela 3 a seguir, confirmava como o domínio americano se sobrepôs ao inglês no Brasil, ao apresentar uma série histórica, em percentual, como se inverterm as posições de investimentos dos dois países no Brasil.

Tabela 3: Distribuição do Investimento Estrangeiro no Brasil- 1914 - 1972 (Em %)

PAÍS	ANOS				
	1914	1930	1950	1959	1972
EUA	4	21	48	38	37
INGLATERRA	51	53	17	7	8

Fonte: Evans apud Rios p. 25.

Também as exportações brasileiras passaram a ser cada vez mais concentradas para os EUA, chegando a 40% nos anos 50. A Inglaterra, que era responsável pela quase totalidade dos sistemas ferroviários, viu crescer os Estados Unidos como grande incentivador da indústria automobilística. E o Brasil, totalmente dependente do comércio exterior, confirmava a doutrina da Teoria da Dependência, surgida nos debates da CEPAL, sob a liderança de Raúl Prebisch (a relação centro-periferia) e Celso Furtado (subdesenvolvimento), que Fernando Henrique Cardoso e Enzo Falletto, tão bem analisam em 1967, (Cardoso, 1969 e 1985).

Esses intelectuais chegaram às seguintes constatações na época:

- a) - o subdesenvolvimento está conectado de maneira estreita com a expansão dos países industrializados;
- b) - o desenvolvimento e o subdesenvolvimento são apenas aspectos diferentes do mesmo processo universal;
- c) - o subdesenvolvimento não pode ser considerado como a condição primeira para um processo evolucionista, e;

d) - a dependência não é só um fenômeno externo, mas ela também se manifesta sob diferentes fatores interligados na estrutura interna de um país (social, econômica, ideológica e política).

Transportando-se para o plano local, falar da economia do Recife é necessário fazer algumas considerações sobre a economia de Pernambuco no Nordeste como um todo, uma vez que a cidade sempre foi atração da população retirante das secas que afligem a região.

No estudo “A Atividade Industrial de Pernambuco”, (CONDEPE, 1979) é apresentado um comentário sobre Pernambuco, na região nordestina, onde a situação de crise é permanente.

A indústria têxtil com suas fábricas e o modelo de instalar junto uma vila operária, em geral com uma igreja, uma escola, e estrutura mínima para o comércio de gêneros de primeiras necessidades, apostava neste modelo a facilidade para utilizar a mão de obra que ali residia.

Ao lado dos usineiros, dos fornecedores de cana, dos coronéis do interior, dos comerciantes, dos empresários industriais, da classe média urbana, já nos finais dos anos 20 ganha notoriedade política o proletariado urbano. Esse conjunto social formava uma certa configuração espacial do Recife: residências, comércio, porto e indústrias, mas essa aparente complementaridade de funções cidadinas é transfigurada na competição ou no conflito pelo uso, apropriação e fruição da terra urbana.

A inflação ou deflação brasileira nos anos 30, 40 e 50 atingia as marcas da Tabela 4 abaixo.

Tabela 4: Inflação Brasileira – Variação Anual – 1930 a 1959

ANOS	DÉCADAS		
	30	40	50
0	-12,3	6,7	12,4
1	-10,9	10,2	12,3
2	1,6	16,2	12,7
3	-2,0	16,6	20,6
4	6,3	20,6	25,8
5	4,8	14,9	12,2
6	1,6	14,6	24,5
7	9,4	9,0	7,0
8	3,2	5,9	24,4
9	2,0	8,1	39,4

Fontes: Estatísticas históricas do Brasil. Séries  
Econômicas, Demográficas e Sociais. 1550  
a 1988. 2. ed. Rio de Janeiro. IBGE, 1990, p. 118 e 177.

A seguir, na Tabela 5, apresenta-se um comparativo do preço praticado dos jornais do Recife e os valores das passagens dos bondes e ônibus no período de julho de 1940 até setembro de 1955. Inicialmente a moeda vigente no Brasil era o real, usualmente chamada de “contos de réis”, substituída em 07 de outubro de 1942 pelo cruzeiro.

Tabela 5: Preço dos Jornais do Recife e das Passagens dos Bondes e Ônibus

DATA	VALOR (*)		
	JORNAL	BONDE	ÔNIBUS
3/1/1940	0\$300	0\$300	-
4/7/1940	0\$200	0\$300	-
7/10/1942	0\$300	0\$300	-
7/10/1942	0,30	0,30	-
24/6/1944	0,30	0,30	0,80
4/7/1945	0,30	0,50	0,80
2/8/1945	0,30	0,50	1,00
4/1/1946	0,40	0,50	1,00
4/5/1946	0,50	0,50	1,00
7/5/1948	0,80	0,50	1,00
12/10/1948	0,80	0,50	1,00
28/7/1950	0,80	0,50	1,20
25/11/1950	0,80	0,50	1,00
11/5/1951	1,00	0,50	1,00
6/12/1952	1,00	0,50	1,30
26/2/1954	1,00	0,50	1,50
4/8/1954	1,00	0,50	2,00
3/11/1954	2,00	0,50	2,00
10/9/1955	2,00	0,50	2,50

Fonte: Diário Oficial, Folha da Manhã, Jornal do Comércio e Diário de Pernambuco

(\*) A partir de 07 de outubro de 1942 a moeda réis foi substituída pelo cruzeiro. (D. L. 4791 de 05/10/42)

Através da Tabela 5, considerando o intervalo entre 24 de junho de 1944, ano de fundação da Pernambuco Autoviária e abril de 1955, mês da sua extinção, o preço do jornal teve um reajuste de 567%, a tarifa de ônibus de 150% e a do bonde de apenas 67%, contra uma inflação acumulada de 303% no mesmo período e um aumento do salário mínimo de 567%.

Ao longo das primeiras seis décadas do século XX, o Recife foi alvo de um conjunto significativo de propostas, pareceres e planos urbanísticos, cuja elaboração envolveu alguns dos mais conceituados urbanistas brasileiros da época – Saturnino de Brito (1918), Domingos Ferreira (1927), Nestor de Figueiredo (1932), Prestes Maia (1933), Atílio Correa Lima (1936), Ulhôa Cintra (1943) e Antônio Bezerra Baltar (1951) – e um atuante reformador social – Louis Joseph Lebret (1954). (Pontual, 2001)

Entender a cidade de hoje, apreender quais processos dão conformação à complexidade de sua organização e explicam a extensão de sua urbanização neste século, exige uma volta às suas origens e a tentativa de reconstruir, ainda que de forma sintética, a sua trajetória. (Sposito, 2001)

Em “Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas”, Pontual (2001) traz um rico relato sobre a situação urbana do Recife e suas modificações antes, durante e no período ora estudado. Mostra que até as primeiras décadas do século XX, a forma urbana da cidade do Recife permanecia seguindo em cinco direções: norte, sul, sudeste, oeste e noroeste, formando a malha viária principal da cidade. O confronto entre as plantas de 1932 e 1943 mostra menor registro de áreas de mangues devido aos aterros, à ocupação dos morros a noroeste e à expansão urbana, na direção oeste, ao longo da avenida Caxangá, alcançando, então, o bairro de Iputinga, mantendo-se uma forma tentacular.

Mapa 1: Forma tentacular da cidade do Recife – 1943



Em dois momentos distintos, 1951 e 1955, diferentes jornais reportam ao crescimento do Recife no sentido horizontal e este crescimento, sem ocupar os espaços vazios, seria facilmente evitado se incentivasse a construção de grandes edifícios, isto evitaria o custo maior com os diversos serviços públicos, inclusive o transporte.

Gusmão Filho (2005) em seu livro “Pelópidas O Homem e a Obra” cita: “As diretrizes formuladas nos planos de Lebrecht (1954) e de Baltar (1951), afirmando a determinação da economia sobre as condicionantes urbanísticas, são adotada para a definição das intervenções na cidade. Por influência desses planos, Pelópidas Silveira busca o estabelecimento de convênio entre as edilidades do Recife e dos municípios de Olinda, Paulista, São Lourenço e Jaboatão, consideradas como componentes da região metropolitana, com vista à elaboração de um plano comum de planejamento territorial – o Plano de Expansão da Cidade. Os contatos não resultam na efetivação desse convênio em virtude dos obstáculos políticos. Apesar da cidade ter sofrido um explosivo crescimento populacional entre os anos 40-50 e 50-60, o Regulamento de Construções de 1936 permanece vigorando, só tendo sido substituído pelo Código de Obras ou Lei nº. 7.427 de 19/10/1961”.

Antônio Bezerra Baltar (Pontual, 2001) apresentou um Plano como tese de concurso para cadeira de urbanismo e arquitetura paisagística, em 1951, intitulado “Diretrizes de um Plano Regional para o Recife”, onde a idéia fundamental era mostrar a cidade integrada na região com a qual mantinha intensa vida de relação; afirmar o planejamento regional e refutar as idéias primitivas de urbanismo voltadas ao embelezamento da cidade, às soluções de higiene da habitação, de trânsito e de perspectivas urbanísticas.

Uma síntese do Plano voltado para a área que tem relação com o trabalho foi retirado do livro de Virgínia Pontual (2001). Ela destaca que o modelo urbano de uma cidade regional proposto por Baltar, compunha-se das seguintes unidades: o núcleo urbano da cidade regional; as cidades satélites, com os respectivos núcleos urbanos e unidade residenciais; as unidades residenciais com os respectivos centros locais; as unidades industriais e as zonas verdes – agrícolas e florestais -, além do sistema rodo-ferroviário.

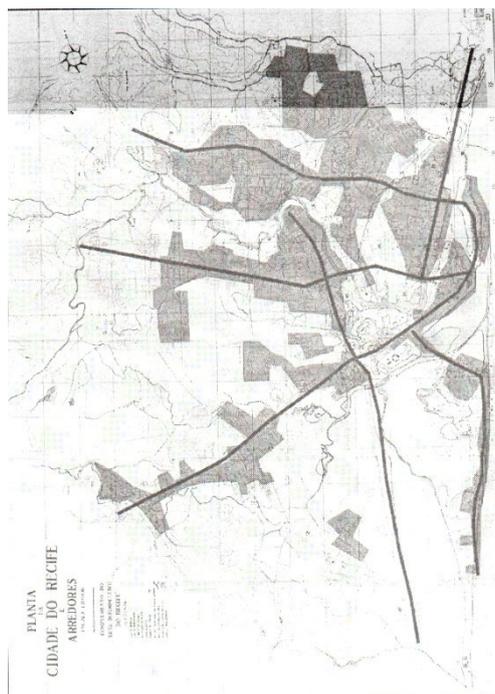
Por meio da montagem de um sistema de circulação rodo-ferroviária, continua Pontual, seriam efetuadas as ligações do núcleo urbano com as unidades periféricas, com a realização dos cruzamentos das rodovias e das ferrovias em passagem superiores ou inferiores. Sugeriu, ainda, Baltar a separação das diversas modalidades de trânsito interno a cada unidade, isto é, a hierarquização viária, desde as auto-estradas, como vias arteriais do sistema, até as vias capilares de tráfego exclusivo de pedestres. A

otimização desse fluxos estaria proporcionada, também, pela organização das atividades de habitação, de trabalho e de recreação, minimizando os deslocamentos dos indivíduos no exercício dessas atividades.

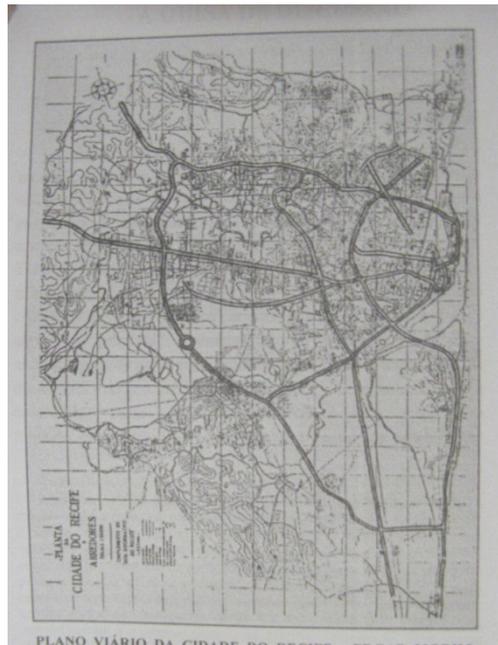
Para Santos (1979) a população depende essencialmente da existência de vias e meios de transportes e da possibilidade efetiva de sua utilização pelos indivíduos, com o objetivo de satisfazer necessidades reais ou sentidas como tais. Mas a incapacidade de acesso aos bens e serviços é, em si mesma, um dado suficiente para repelir o indivíduo, e jogá-lo numa situação periférica.

Conclui Santos (1979), os elementos que nos interessa é a localização da produção, a organização dos transportes e a acessibilidade física e financeira dos indivíduos aos serviços e bens desejados.

Mapa 2: Forma tentacular e mancha urbana – 1952



Mapa 3: Plano Viário do Recife - 1952



A modificação da forma urbana tentacular foi assim enunciada por Baltar: (Pontual apud Baltar, 1951) “Essa morfologia que, pode-se dizer, se manteve até cerca de trinta anos atrás, quando se acelerou o ritmo de urbanização do Recife e os setores até então desocupados começaram a ser cobertos de edificações”.

Os alongamentos ou tentáculos da cidade foram-se tornando mais largos, perdendo aos poucos a configuração linear primitiva. Os bairros e subúrbios foram-se ampliando e se soldando melhor uns aos outros e ao espaço central para formar uma massa de construções contínuas. (Pontual, apud Melo, 1978)

Embora a ocupação das áreas entre os tentáculos fosse um fato percebido desde os anos 20, a ruptura da forma urbana no transcurso da década de 40 foi um fato abrupto e vertiginoso, provocando estranheza registrada nos enunciados dos urbanistas e jornalistas à época. Nestor de Figueiredo propalava "*crescimento desordenado*" (Diário da Manhã, 3/9/1931); nesse mesmo sentido, o jornalista Mário Melo (Jornal do Comércio, 9/8/1941) utilizava a metáfora "*menina mal educada, cheia de vontades, a fazer o que bem entende*". E mais, ao "*equilíbrio ecológico perdido*", evocado por Baltar”. (apud Mello, 1951)

Os ônibus com motores a combustão interna tornaram mais acessíveis os transportes públicos, que, por sua vez, se espalharam pelas cidades. A partir dos anos 50, o crescimento das cidades foi acompanhado pelo crescimento da rede de transporte público por ônibus. (Sant`Anna, 1992)

Destaca como a cidade, devido ao êxodo rural e o início da industrialização nos primórdios do século XX, provocam mudanças nas condições de vida do recifense, deteriorando-se rapidamente, com seu crescimento cada vez mais acelerado, a cidade não tinha infra-estrutura para suportar tamanho acréscimo populacional.

A indústria têxtil com suas fábricas e o modelo de instalar junto uma vila operária, em geral com uma igreja, uma escola, e estrutura mínima para o comércio de gêneros de primeiras necessidades, apostava neste modelo a facilidade para utilizar a mão de obra que ali residia.

Lembrando Marx, (Pontual, 2001) à medida que se aprofunda a divisão do trabalho na cidade e a oposição entre os interesses não só entre capital e trabalho mas entre segmentos do capital e do trabalho, intensificam-se os conflitos entre as classes sociais na cidade e pelo funcionamento da cidade.

O bairro de Casa Amarela chegou a ter 81.746 habitantes, em 1950, passando para 126.474 em 1960, a ocupação dos morros de Casa Amarela começou na década de 1940, com as pessoas buscando alternativas de moradia depois da erradicação dos mocambos nas áreas mais centrais do Recife. Com relação ao bairro de Boa Viagem, assinala-se seu significativo aumento de população. De 27.862 pessoas, em 1950, passou para 75.600 habitantes em 1960. Constatando com o afirmado acima, o núcleo formado pelos bairros do Recife, São José e Santo Antônio fazia o movimento contrário, que tinha 6.229, em 1950, em 1960, para 4.794 habitantes. Assim, a cidade ganhava, efetivamente, outros contornos, alargava-se, deixando o seu centro de ser área residencial importante, para ser invadido pelo comércio e pelo setor de serviços. (Rezende, 2002)

E prossegue Pontual, com o interventor Agamenon Magalhães, o combate aos mocambos tornou-se uma das principais linhas de ação do Estado Novo em

Pernambuco. Num primeiro momento, a atuação do governo de Agamenon Magalhães caracterizou-se apenas pela destruição dos mocambos; porém, após as articulações com as carteiras prediais dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs), assistiu-se a um surto construtivo de vilas habitacionais destinadas às entidades profissionais e corporativas e aos segmentos profissionais não-organizados.

A cidade modificava-se vertiginosamente pela decomposição do complexo rural; a cidade modificava-se pela emergência de novas forças sociais e políticas; a cidade modificava-se pelo crescimento do número de mocambos; a cidade modificava-se pela destruição de mocambos e pela construção de vilas habitacionais; a cidade tornava-se rebelde em suas múltiplas expressões; portanto, como fazer essa menina, tornada mal-educada, parodiando o jornalista Mário Melo, voltar a ser a sinhazinha de outrora?

O crescimento demográfico tratava-se de um incremento explosivo a ser explicado pelo aumento correspondentemente acelerado da parcela de crescimento vegetativo e do incremento da parcela, ao que tudo indica, ainda maior, representada pelos fluxos migratórios ou, mais precisamente, pelos saldos do balanço migratório. Esse crescimento, no transcurso da década de 1950, significou a passagem de uma situação de quase equilíbrio da distribuição populacional entre urbana (55,5%) e rural (44,5%), para uma outra, em que há dominância da primeira (1960, 65,7%) sobre a segunda.

Prossegue Pontual dizendo que o lugar urbano abrangia os bairros do Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista, bem como parte de Santo Amaro, Graças, Encruzilhada, Afogados e Madalena. O suburbano incluía os remanescentes territórios desses últimos cinco bairros e parte dos de Tejipló, Boa Viagem, Várzea, Poço, Casa Amarela e Beberibe. Compreendia, portanto, a maior porção do território. As áreas restantes em relação a esses seis últimos bairros formavam o quadro rural do município.

A cidade modificava-se pelas mazelas econômicas e pelo crescimento demográfico. Sem dúvida, os mocambos, em que pese a sanha demolidora de Agamenon Magalhães, permaneciam como antes. A cidade da miséria já era propalada nos anos 30, porém não com a ênfase conferida nos anos 50, principalmente por ter sido feita a associação entre miséria e atraso regional. Parodiando Mário Melo, a cidade poderia ser figurada como a menina maltrapilha e desajustada, relegando-se a segundo plano os enunciados de

descaracterização, desordem e descontrole relativos ao distanciamento entre o homem e a natureza.

As transformações urbanas no contexto em andamento no Recife da época visavam as alterações no tráfego urbano, estrutura viária e circulação e nos transportes. A batalha pela implantação do novo, do progresso, com a destruição e desfiguração da cidade é encarada como o “desejo” da população, a solução para os seus problemas de deslocamentos.

Rios, 1995 traz uma citação interessante de Berman, “O homem moderno arquetípico (...) é o pedestre lançado no turbilhão do tráfego da cidade moderna, um homem sozinho, lutando contra um aglomerado de massa e energia, velozes e mortíferas. (...) O homem na rua se incorporará ao novo poder, tornando-se o homem no carro. A perspectiva do novo homem no carro gerará os paradigmas do planejamento e ‘design’ urbanos do século XX. (...) Nessa rua, como na fábrica moderna, o modelo mais bem equipado é o mais altamente automatizado”. Também cita La Corbusier que, em suas utopias à época, em 1929, exclamava: “Precisamos matar a rua!”, pois “o novo homem precisa de outro tipo de rua, que será uma máquina para o tráfego, uma fábrica para produzir tráfego”. (Rios, 1995 apud Berman)

Mostrar no trabalho uma compreensão do quadro político do País, do Estado e do Município, é de fundamental importância ao entendimento dos acontecimentos no setor de transporte e por decorrência na Pernambuco Autoviária.

Paulo Cavalcanti em entrevista (Fernandes, 1982) disse muito propriamente sobre sua visão da política neste período histórico: “No meu tempo houve a luta contra o fascismo, que era o grande inimigo da época, o fascismo externo, representado por Hitler e Mussolini, e o fascismo interno, que era o Estado Novo de Getúlio”. E continua o seu comentário, “E dentro desse esquema de Estado Novo de Getúlio, o Estado, a unidade da Federação onde se fez sentir com mais força o ideário fascista do movimento Estado Novo foi Pernambuco, com Agamenon. Depois se redimiram de muitas coisas; ele e os seus auxiliares, adaptando-se às novas formas de governo”.

Gregório Bezerra fez um comentário interessante em seu depoimento à mesma Fernandes (1982), disse ele: “Vargas marchava para o fascismo, com o integralismo, como porta-voz, praticamente, de Hitler e de Mussolini aqui no país, aqueles militares, que pretendiam derrubá-lo pelas armas, deram todo apoio a ele e agora então, quando Vargas realmente passou a fazer concessões democráticas - concedeu anistia aos presos políticos e a todos os perseguidos políticos - reconhecimento da União da República Socialista Soviética, pela primeira vez iríamos ter, como tivemos realmente, a embaixada soviética no Rio de Janeiro. Ia convocar uma assembléia Nacional Constituinte livremente eleita, e nós aceitávamos isso sob a sua direção, dado a posição progressista que ele vinha tomando, inclusive já na luta contra o imperialismo, indiretamente”. Prossegue Gregório: “E o golpe de 29 de outubro (de 1945) não foi só porque os militares queriam derrubar Vargas, foi porque na medida em que ele avançava em favor da democracia, em favor do povo, passou a ser mal visto pelas potências imperialistas, principalmente pelos Estados Unidos”.

Manoel Correia de Andrade têm opiniões parecida com a de Paulo Cavalcanti, (Fernandes, 1984 e 1982), que as lideranças de Pernambuco passavam pelos partidos de destaque, o Partido Social Democrático – PSD - e a União Democrática Nacional – UDN – com ênfase especial para o próprio Agamenon, Barbosa Lima, Etelvino Lins, Carlos de Lima Cavalcanti, Osvaldo Lima, Ferreira Lima, José Maciel, Pelópidas Silveira e Gregório Bezerra. Agamenon se tornou tão importante que no fim do Estado Novo, foi convocado por Getúlio para ocupar o Ministério da Justiça e organizar a legislação eleitoral. Correia de Andrade dizia: “Político hábil e decidido organizou uma legislação que facilitou aos antigos Interventores controlar o eleitorado através do PSD, que se oporia com vantagens ao partido da oposição, a UDN. Foi substituído, na Interventoria do Estado, por seu antigo Secretário de Segurança Pública, Etelvino Lins, que era profundamente autoritário e em cujo governo ocorreu o histórico 3 de Março”. Marcado pela morte do estudante de direito Demócrito de Souza Filho, assassinado na sacada do Diário de Pernambuco, após vários discursos dos opositores, inclusive de Gilberto Freire, colunista deste jornal de oposição ao Estado Novo.

A efervescência política na época da fundação da Pernambuco Autoviária mostra como viria a ser a sua existência diante das circunstâncias de agitação pós Estado Novo, com

os estudantes de engenharia, medicina e principalmente os de direito, extravasando a liberdade, depois de anos de ditadura. A implantação nesta época dos órgãos de representação estudantil e sindical vieram marcar profundamente as discussões, conflitos e polêmicas vivenciados durante toda a existência da empresa, agravado pelas crises políticas, institucionais, regulatórias e econômicas.

A redemocratização processada no pós-guerra passa por alguns governos de menores mandatos na presidência (José Linhares) e nos governos estaduais e municipais, sendo seis governadores e cinco prefeitos distintos de 1945 a 1948. (anexos 2 e 3) Depois viria a eleição dos deputados constituintes de 1946 junto com a eleição direta para Presidente, que deu a vitória a Eurico Gaspar Dutra em 1945.

Em 1948 Alexandre Barbosa Lima Sobrinho assume o governo do Estado que havia conquistado em conturbada eleição direta do ano anterior e nomeia Moraes Rego para Prefeito do Recife, ficando ambos no cargo até 1951, com a cidade e o Estado passando quatro anos com os mesmos governantes.

Na Prefeitura do Recife, que ainda não existia eleições diretas para o cargo, sucedem-se Jorge Martins durante seis meses, José do Rego Maciel, dois anos e Djair Brindeiro dez meses, até dezembro de 1955, coincidindo nesta gestão, a extinção da empresa que aconteceu em abril.

A Pernambuco Autoviária começou a operar em 1944 e com certeza foi pensada alguns anos antes, em plena existência do Estado Novo, estatizante, que comandava o ordenamento institucional. Surgia o boato na imprensa que o governador, através do seu filho, Paulo Germano, era sócio na empresa com Virgílio Menezes e que havia facilitado um empréstimo para a aquisição dos primeiros ônibus. Sobre Agamenon falou Paulo Cavalcanti (Fernandes, 1982) “(...) embora não concordasse com as posições políticas de Agamenon, o considerava ‘um homem durão, severo, mas antes de tudo severo consigo mesmo; ele era um homem insondável’. (...) Era muito violento, mas tinha espírito público”.

Da mesma forma sobre este boato, desta relação empresarial, Armando Monteiro Filho, (Apêndice 3) que foi entrevistado em 2006 pelo autor, falou: “(...) o velho Agamenon,

eu era genro dele, era um homem de uma conduta absolutamente impecável, um homem ético na expressão da palavra, ele dizia que um homem público não devia nem vender nem comprar, ele era exclusivamente político, incapaz de uma bandalheira dessas, ter um filho sócio de uma empresa concedida pelo Estado, jamais isso seria possível, mas o boato correu na época”. Quanto ao empréstimo, “era possível ter sido realizado porque o Governo estava incentivando a iniciativa privada no fim da guerra”.

Pelópidas Silveira em entrevista concedida em 1985 a Fernandes, dizia: “Em 1946, pouco tempo depois da redemocratização do país, foi eleito Presidente da República o general Dutra. A Assembléia Constituinte foi em 1946, quando já havia presidente eleito e nos Estados ainda haviam interventores. Com Dutra, esses interventores foram substituídos. Assumi aqui o Dr. José Domingues, que era procurador da Justiça Federal e nunca tinha sido político. Foi interventor durante seis meses, ele me convidou, por amizade pessoal, para prefeito. Fui prefeito, nomeado seis meses, porque naquela época o Recife ainda não tinha autonomia. Fui prefeito de fevereiro a agosto de 1946. (...) Nesse período, enfrentei alguns problemas, não tinha maiores ligações políticas, não era filiado a partido nenhum, fiz somente administração, trabalhando em urbanização, como a abertura da av. Dantas Barreto”. (Fernandes, 1985)

Como principal líder do PSD, Agamenon tinha o domínio do partido e dependendo de quem ele escolhesse como candidato, seria o novo Governador, Novais Filho lançou o nome de Barbosa Lima Sobrinho para tirar da disputa o nome de Etelvino, que foi aceito pela executiva. No entanto, as desavenças existentes entre os dois, levaram a expulsão de Novais Filho e de Neto Campelo do PSD que se bandearam para a UDN, sendo este último lançado candidato ao governo, apoiado pelo Presidente Dutra e pelo Interventor Estadual, general Dermeval Peixoto.

Pelópidas Silveira foi lançado candidato pelo Partido Socialista Brasileiro – PSB, unindo as esquerdas, na Frente do Recife.

A opinião de Paulo Cavalcanti é relatada em Fernandes (1982): “A Frente do Recife, passou a história com esse nome, surgiu depois da redemocratização, tem as características de ser uma frente popular. Havia os partidos, onze ou doze, partidos que não se diferenciavam um do outro; um absurdo. Um programa, cada partido e tal, mas

na prática eles usam os mesmos expedientes. (...) Em cinquenta e dois, se lançou Etelvino Lins para candidato a governador do Estado. Com a morte de Agamenon, que tinha sido eleito, morrera no meio do mandato, houve por Lei uma convocação de eleição para se completar, para o novo governador complete o mandato, dois anos e pouco. Então, todos os partidos que existiam apoiaram Etelvino. Ele foi candidato de Cid Sampaio da UDN, curiosamente da UDN que combateu o Estado Novo, de certa fase em diante, nessa hora, apoiou Etelvino. (...) Uma campanha de oito dias, mas brilhante e de que participamos todos nós. O povo reagiu muito bem a isso e uma campanha um tanto dolorosa. A partir dessa vitória, quer dizer, dessa euforia com um lançamento de um candidato com oito dias antes das eleições e com os ganhos eleitorais de ter vencido no Recife, em Olinda e tal, com expressão na Zona da Mata, nos animou. Pelo lado político; nós começamos então a formar, a consultar, a nos entender. Formou o que se chamou depois de Frente do Recife, que teve uma atuação muito grande até 1964. De dezessete eleições majoritárias que houve no Recife entre 1945 e 1962, de Presidente a Governador, Senador, e a Prefeito do Recife, nas eleições majoritárias, no bojo das eleições gerais, de uma maneira geral, em dezoito eleições que houve nessa época, nós vencemos, a Frente do Recife venceu dezesseis e perdemos uma para Jânio. (...) A Frente do Recife não tinha assim uma unidade ideológica, mas tinha unidade política e eleitoral.

A análise sob a perspectiva institucional, legal e regulatória, do estudo trás, comentários às leis e decretos editados a época pelo Poder Público dentro de suas respectivas esferas de competência, assim como o Edital da Concorrência Pública que concedeu a exploração dos serviços de transporte por ônibus no Recife, cujos textos em suas versões originalmente publicadas nos jornais oficiais da época, constituem anexos ao presente trabalho.

Este aspecto mostra o tratamento que era destinado ao transporte pelos governantes de todas as esferas de poder, demonstrando através da legislação a intenção em normalizar essa prestação de serviços, e gerir o contrato celebrado com o prestador de serviços mediante a edição de decretos e regulamentos próprios, sem desconsiderar o contexto político e econômico vigente a época que de certa forma influenciou na elaboração dos dispositivos legais e regulamentares baixados.

Quando da criação da Pernambuco Autoviária em 1944 o Brasil vivenciava a tutela da Constituição outorgada em 1937, que foi estabelecida sem a participação popular, através de imposição do poder da época. Quando deixou de operar, em 1955, vigorava a Constituição de 1946, promulgada e, portanto, democrática porque foi derivada de uma Assembléia Nacional Constituinte.

A história dos primeiros regulamentos de trânsito no Brasil inicia-se com o Decreto-lei nº. 2.994, de 28 de janeiro de 1941, que instituiu o primeiro Código Nacional de Trânsito, que foi revogado em 25 de setembro do mesmo ano e novamente instituído no mesmo dia, através da edição do Decreto-lei nº. 3.651 de 25 de setembro de 1941 que, no seu artigo 14, especificava as condições técnicas e equipamentos obrigatórios que os ônibus deveriam ter e a exigência de que a Tramways operasse segundo padrões operacionais pré-determinados pelo poder público.

Logo depois, em 13 de novembro de 1941 no Estado de Pernambuco, o Interventor Federal em Pernambuco, Agamenon Magalhães e o Secretário de Segurança Pública, Etelvino Lins, assinaram o Decreto nº. 675, publicado no Diário Oficial do Estado de Pernambuco em 15 de novembro de 1941, que obedecia às determinações do Código Nacional de Trânsito e constituiu a primeira disposição regulatória para operação de ônibus no Recife.

Este decreto já continha algumas premissas para operação das linhas de ônibus municipais e intermunicipais. Para o Recife, pela primeira vez, definia-se como seria o regime de operação, no caso, concessão. Instituíam-se como deveriam ser os veículos, itinerários, inclusive as tarifas a serem praticadas.

A Seção II do referido decreto referia-se exclusivamente aos transportes coletivos, e o artigo 20, falava do regime de concessão local, que estabelecia a competência, as especificações, placas dos veículos, o seu número, os horários, os preços das passagens e os itinerários.

A cidade do Recife, que não dispunha de nenhum tipo de regulamentação para o transporte, passou a contar com este Decreto que definia a Delegacia de Trânsito como gerenciadora do sistema e o Conselho Regional de Trânsito - CRT - como órgão

recursal. Este decreto torna-se apropriado para o Recife e para o Estado, na medida em que se tentava por ordem no trânsito e nos transportes urbano e interurbano.

Seguindo as disposições legais acima citadas, relativamente a abertura de concorrência pública para delegação da concessão da prestação dos serviços de transporte por ônibus, o Município do Recife publicou no Diário do Estado de 07 de junho de 1944, o Edital nº. 147 de Concorrência Pública para a exploração dos serviços de ônibus nas zonas urbanas e suburbanas da cidade do Recife, estabelecendo que as propostas fossem recebidas até o dia 06 de julho de 1944, na Secretaria da Prefeitura do Recife.

Dois dias antes da data marcada para a abertura da concorrência, ou seja, em 04 de julho de 1944, a Prefeitura Municipal do Recife publicou o Decreto-lei nº. 391, de 1 de julho de 1944, que “autorizava a Prefeitura Municipal do Recife a contratar, mediante concorrência pública, a exploração do serviço de transporte em ônibus, em condições semelhantes a do Edital de Concorrência Pública nº. 147 publicado em 07 de junho de 1944, próximo passado”.

O Edital nº. 147 e o Decreto-lei nº. 391 pela primeira vez estabeleciam uma concorrência pública para a exploração dos serviços de ônibus no Recife, seriam motivos de muita discussão na cidade, pelo menos nos próximos dez anos. A concorrência foi autorizada pelo Interventor Federal de acordo com um despacho do Presidente da República e processado no Conselho Administrativo da República e seria realizada no dia 6 de julho de 1944.

A combinação dos dois instrumentos citados estabelecia uma melhora significativa para os transportes da cidade, na medida em que determinava uma evolução no sistema até então existente, com arranjos de ônibus e auto-lotações, querendo ocupar o monopólio dos bondes, operado pela Pernambuco Tramways. Estabelecia, contudo, um novo tipo de monopólio, desta vez o de uma única empresa de ônibus, representado pela operadora que vencesse a concorrência.

Alguns comentários são necessários pelas coincidências que tiveram com o já previsto início da operação da Pernambuco Autoviária, que veio a acontecer no dia 24 de junho de 1944. A empresa possuía dezesseis ônibus, suficientes para satisfazer o item do

Edital que falava em quatro ônibus em cada uma das quatro linhas iniciais, naquela época, nem a Auto Viação Progresso possuía tamanha frota. Os funcionários da empresa trabalhavam todos fardados e, durante muito tempo só a Autoviária permaneceu com esta característica. As vias que estavam sendo pavimentadas eram, coincidentemente, das linhas da empresa que Vivi Menezes passava. As linhas Cidade (Circular) e Espinheiro, já eram operadas pela Autoviária com as mesmas tarifas fixadas pelo Decreto-lei.

Teriam sido estas semelhanças motivo de muitas discussões e questionamentos por parte de empresários, políticos, jornalistas e da sociedade de uma maneira geral. Várias ações na justiça foram depois impetradas por empresários, pela própria Prefeitura e pelo Estado, denunciando o contrato assinado com suposto vasto privilégio para Vivi Menezes.

Além de ser autorizada a contratar mediante concorrência pública o Decreto-lei, coincidia em quase todos os itens com o Edital, exceto a inclusão dos nomes das linhas, das tarifas a serem praticadas e dos nomes das vias a serem pavimentadas. Os destaques que os dois traziam passavam pelo prazo da concessão, que seria de vinte anos, sendo os primeiros dez com isenção de todos os impostos estaduais e municipais; o concessionário comprometer-se-ia a colocar, no mínimo quatro ônibus em cada uma das quatro primeiras linhas, com horários e itinerários aprovados pela Delegacia de Trânsito, ao preço máximo de dez centavos por quilômetro; os funcionários deveriam estar fardados, e; a prefeitura se comprometia, dentro das suas possibilidades, a pavimentar as ruas do itinerário das linhas que fossem autorizadas a funcionar a pedido da concessionária.

Apresentou proposta apenas a empresa Pernambuco Autoviária Ltda., a qual foi entregue em 6 de julho de 1944 na Secretaria da Prefeitura e aberta no mesmo dia, pela Comissão composta do Secretário da Prefeitura, Diretor de Obras Municipais e o Diretor da Fazenda Municipal. A empresa venceu e assinou o contrato de concessão em 07 de julho de 1944, com vigência fixada para 20 anos.

O Contrato de Concessão celebrado entre o Município e a Pernambuco Autoviária passou a sofrer fortes críticas por parte de outros empresários e de pessoas influentes na

imprensa e ligadas aos poderes públicos, críticas essas em torno da exclusividade garantida à contratada, por essa razão, não poderiam ser estabelecidas na cidade novas empresas de transporte.

O governo municipal, entretanto, tendo em vista a situação aflitiva dos transportes, cujo atendimento a população era feito de forma deficiente, propôs a criação de linhas de auto-ônibus para subúrbios não servidos pela Autoviária, e sugeriu que fossem celebrados com operadores, contratos a título precário, com interveniência da Autoviária, mediante os quais se permitiria a exploração das mesmas linhas, até que a empresa que possuía o privilégio estivesse em condições de servi-las.

Tal proposta deveu-se ao fato de que a concessão dada pela Prefeitura à Pernambuco Autoviária, para exploração em caráter de exclusividade, do sistema de transporte da cidade do Recife, só em parte alcançou os seus objetivos porque a quantidade de ônibus era insuficiente para o atendimento da população de forma igualitária.

Diante de tal proposta, insurgiu-se de forma veemente o proprietário da Pernambuco Autoviária, valendo-se dos termos do contrato assinado, que lhe conferia exclusividade na exploração do transporte por 20 anos. A exclusividade era colocada como ponto pacífico e que não abriria mão para empresa nenhuma porque dependia dela, segundo ele, para honrar os compromissos.

As críticas continuavam, sobretudo em torno dessa exclusividade, a qual, no entendimento de muitas pessoas, o monopólio criado estaria funcionando como um facilitador para os desmandos da empresa concessionária em detrimento da satisfação da população com os serviços, a exemplo da modificação por parte do operador do itinerário de algumas linhas, criando outras linhas, estabelecendo os horários que lhes eram convenientes e aumentando preços das passagens, sob a alegação de que “a renda da empresa estava diminuindo”.

Após a edição da Lei Estadual nº. 41 (Anexo 4) foi editado pelo Município e publicado no Diário Oficial de 18 de maio de 1948, na seção dos Municípios, o Decreto de nº. 74, de 14 de maio de 1948 (Anexo 5), assinado pelo Prefeito Manoel César de Moraes Rego, que trazia como destaque a anulação do artigo que falava do privilégio para

exploração do serviço de ônibus dada a Virgílio Torres de Menezes, proprietário da Pernambuco Autoviária Ltda., da concessão das linhas.

Outro destaque do referido Decreto foi que para as demais empresas ficavam garantidos os seus contratos assinados e que a Prefeitura poderia assinar contrato com as empresas que operavam a título precário. O mesmo Decreto estabelecia que os motoristas e cobradores estavam obrigados a usar uniforme; determinava que todas as linhas dos subúrbios seriam obrigadas a manter ônibus para a cidade antes das 5 horas e da cidade para o subúrbio depois da 24 horas; definia que enquanto não fosse organizada a fiscalização municipal, caberia a Repartição de Serviços Contratados a imposição de multas; (...) as empresas que também faziam serviço intermunicipal, para trafegar no centro da cidade, seriam obrigadas à observância deste regulamento.

Ainda o referido Decreto estabeleceu que nenhuma empresa poderia cobrar tarifa superior a: 0,60 para os três primeiros quilômetros, acrescentando-se, a partir daí, 0,10 por quilômetro, limitado a 1,40; (...) todas as linhas dos subúrbios seriam obrigadas a manter ônibus para a cidade antes das 5 horas e da cidade para o subúrbio depois da 24 horas; o intervalo entre viagens não poderia ser superior a dez minutos; a passagem da 2ª classe não poderia ser superior a dez centavos o quilômetro; ficavam criadas as multas que não poderiam ser inferiores a 100,00 cruzeiros e superiores a 500,00.

Até década de 30 imperava no sistema de transporte do Recife os bondes da Pernambuco Tramways, porém o serviço vinha perdendo gradativamente em qualidade e esse processo se acelera durante a II Grande Guerra devido a dificuldades de importação de peças de reposição. O grande fluxo migratório para a Capital Recife fez crescer a população e a demanda pelo serviço, que não conseguia atender-la acarretando altos níveis de superlotação, e conseqüentemente ofertando um baixíssimo nível de serviço. Este processo traçaria um cenário atrativo ao aparecimento dos serviços providos por ônibus.

Em entrevista concedida ao autor em 2006, Apolo de Francisco Monteiro, (Apêndice 4) cunhado de Vivi Menezes, dizia: “Em junho de 1942 – na realidade foi em 1944, grifo nosso - surgiu no Recife uma das maiores e melhores empresas de ônibus das décadas de 40 e 50, a Pernambuco Autoviária, eu trabalhei nesta empresa, era tesoureiro, gerente

geral, era tudo na empresa, começou com 4 linhas de 4 carros, 16 no total, Casa Amarela, Torre-Madalena, Espinheiro, Circular. Operava com um sistema de horários, Casa Amarela de 4 em 4 minutos, ônibus de Casa Amarela, no pico fiz expresso de 12 em 12 minutos com 100 passageiros cada ônibus”.

Um dos maiores empresários que o Recife tem, proprietário da Borborema Imperial Transportes, a maior empresa da cidade, Arthur Bruno Schwambach, (Apêndice 5) em entrevista concedida em 2004, disse que não houve reação da Tramways com a adoção do novo sistema de ônibus, porque os bondes eram muito bons, limpos, andavam no horário e era considerado o melhor do Brasil. Também foi uma exigência da prefeitura que os ônibus fossem modernos porque a cidade tinha um ótimo serviço de bondes. Ele acredita que o governo financiou o empreendimento por conta do alto custo daqueles veículos super modernos.

Todos tinham acesso aos ônibus, mas a tarifa por ser maior que a do bonde, restringia os seus usuários às classes mais favorecidas e não havia estruturação da cidade, nem qualquer idéia de ligações entre bairros vizinhos.

Para Manoel Correia de Oliveira Andrade em entrevista concedida à Fernandes (1984), as dificuldades na época da II Guerra que ele destacava eram “o abastecimento, a iluminação, os transportes, diziam que o Recife tinha o melhor serviço de bondes. Então, houve uma queda estúpida e esse serviço de bonde não foi repostado, não foi conservado. E o transporte para o interior também. O combustível foi racionado. E o abastecimento alimentar mesmo. Faltou muita coisa. Porque não havia transporte, não havia abastecimento de alimento. No interior, se vivia melhor. Mas acontece também que o Recife daquele tempo não era o de hoje”.

A situação da Pernambuco Tramways não era nada boa, a Autoviária já oferecia os seus serviços, muito embora com uma tarifa superior, mas um serviço de qualidade pelas opiniões e colocações de pessoas que moravam no Recife com as quais manteve-se contato informal em 2006, destacando-se entre as quais, Sidrack Cordeiro (professor universitário aposentado), Abelardo da Hora (escultor) e Romildo Maia Leite (jornalista aposentado) além dos entrevista dos e, pelo noticiário dos jornais da época.

A Pernambuco Tramways era a maior propagandista dos transportes por ônibus, pela incapacidade de bem servir por intermédio do transporte por bondes e pelos constantes aumentos das tarifas, que pleiteava, para cada vez pior operar, gerava uma crise desencadeada calculadamente para impor as suas condições ao governo e ao povo do Recife.

Gercino Pontes era um conhecedor do sistema de transportes do Recife, além de ter sido secretário de Viação, depois chegou a ser presidente da Rede Ferroviária do Nordeste e, as observações dele quanto às condições da cidade, a sua topografia e a grande área calçada, davam todas as condições para ter um bom sistema de transportes, desde que as empresas particulares cumprissem algumas premissas, que a Prefeitura alargasse e calçasse as vias, a aquisição de novos ônibus e a Tramways priorizar os bondes em vez da força e luz. Era necessário que o Poder Público se utilizasse de novos mecanismos de gestão, obrigando as empresas a cumprir com o contratado, beneficiando a população.

Explica também que o aumento a que alude a publicação não foi suficiente para cobrir as exigências dos decretos que o autorizaram pelo Decreto-lei n.º. 7.524, o qual veio agravar ainda mais o estado deficitário de que há muito vem operando como concessionária dos serviços que presta ao público desta Capital.

A situação precária dos bondes da Tramways obrigava a sugestões de soluções absurdas como a citada na Folha, utilizar caminhões fazendo às vezes de ônibus, esta solução já estavam materializadas com a chegada das chamadas “beliscadas” e “correções” no auge da crise dos transportes. A Tramways ultimamente sempre alegando a crise que passava, não cumpria com o acertado em acordos com o Poder Público, o que não era nenhuma novidade, era necessário porém, que os responsáveis pelos transportes agisse com firmeza na condução dos problemas causados pela empresa estrangeira.

Um fato interessante eram as críticas de Aníbal Fernandes aos bondes, alegando que este tipo de transporte estava sendo substituído nos países mais adiantados, inclusive em cidades de menor porte que o Recife, o bonde deveria ser banido da cidade, segundo as deduções dele, talvez por apenas ter considerado uma situação pontual, naquela época de nenhum investimento por parte da concessionária estrangeira.

Muito embora algumas notícias trouxessem melhoramentos nas condições de transportes da população, como aumento de frota, novos atendimentos, quantidade de viagens e limitação de passageiros em pé, as alternativas de deslocamentos estavam cada vez piores, era necessário que a Prefeitura pedisse auxílio ao Exército para que colocasse caminhões operando em linhas pré-fixadas e sem cobrar tarifas para auxiliar na condução dos passageiros, tarifas estas que apresentavam uma variação não entendida pelos usuários, que questionavam os contratos de prestação do serviço.

A Pernambuco Autoviária procurava com o acréscimo de frota satisfazer as necessidades do povo que continuava a recorrer às correições, às beliscadas e ao Exército. Aumentava-se a frota, mas não atendia-se à população com satisfação, ela não conseguia cumprir o contrato acordado com a Prefeitura.

Em dois artigos, Henry (1999) fala da formação do setor privado de empresas de ônibus urbanos que se inscreve no contexto do desenvolvimento capitalista e do crescimento das grandes aglomerações brasileiras pelo afluxo de populações imigrantes e, posteriormente, dos períodos de urbanização massiva que resultou de importantes correntes migratórias internas em direção às regiões e cidades mais dinâmicas. Nas suas origens e desde o começo do século XX, muitos dos pequenos transportadores cresceram à margem dos sistemas convencionais assentados nas companhias de bondes e nas empresas municipais.

Continua Henry, à semelhança da maior parte das cidades latino-americanas, a reprodução simples desta atividade artesanal apoiava-se na exploração de demandas insatisfeitas na periferia. Para chegar a atuar progressivamente no centro das cidades, foi preciso um mínimo de regulação da atividade destes pequenos artesãos, sujeitos a mudanças cíclicas de rentabilidade. Os poderes municipais outorgaram permissão de exploração precária por linha e disto resultou uma organização corporativa da exploração bem como sistemas baseados na multi-propriedade das frotas heterogêneas de veículos.

Henry prossegue na sua análise, a passagem para a pequena empresa supõe a posse de vários veículos, permitida no Brasil e interdita em outros países pelas relações corporativas entre transportadores e autoridades públicas. Superando o artesanato, estas

empresas se capitalizaram, interiorizaram suas relações salariais assim como um mínimo de atividades de manutenção e investimento. O forte crescimento da demanda, a elaboração de regulamentos municipais e a capitalização interna marcaram a passagem para a reprodução ampliada do setor, ao mesmo tempo em que os exploradores dos serviços de ônibus se configuravam como um novo ator dos sistemas de transporte urbanos.

Conclui Henry, depois dos anos 1930, estas empresas cresceram através da recondução ou transferência da permissão de exploração e aquisição de frotas de veículos e pela extensão das redes urbanas. A acumulação capitalista no setor traduziu-se na formação de empresas que atingiram uma centena de ônibus. Foi, então, necessário inovar os modos de gerenciamento interno que permitissem o crescimento da eficácia na prestação do serviço público bem como a rentabilidade financeira: estabilização de relações salariais, equipamentos de manutenção, controle da exploração e compatibilidade. Desde então, os ônibus, que substituíram os antigos bondes, suplantaram os microônibus, os empresários deslocaram os artesões e se transformaram na principal modalidade dos sistemas de transporte.

Com a finalidade de compor o início da existência da Pernambuco Autoviária, foram identificados e localizados alguns personagens que de uma forma ou de outra estiveram ligados ao início da operação, meio e fim da empresa. Foram identificados o filho de Virgílio Menezes, Guilherme Menezes, um motorista da empresa, Olimpio José de Carvalho, dois empresários, Arthur Bruno Schwambach e Zezito Oliveira e Apolo de Francisco Monteiro, cunhado e funcionário de confiança de Vivi.

Na entrevista com Guilherme Menezes, o pesquisador identificou algumas peculiaridades que tornou possível a fundação da Pernambuco Autoviária e conheceu alguns detalhes da existência da Pernambuco Autoviária.

O pai de Vivi era assim que Virgílio Menezes era conhecido, foi fiscal de rendas, tinha muitos filhos e tinha muita amizade. Vivi começou a trabalhar com revenda de pneus e depois foi trabalhar com um irmão, Álvaro, com caminhão, transportando açúcar das usinas para o Porto do Recife, era a Empresa Brasil, considerada a melhor do Nordeste.

Juntou dinheiro e comprou o seu primeiro caminhão, era um homem de muita visão, conhecido como “olho de boto”, enxergava na frente, muito arrojado.

No início dos anos 40, o Governo Federal, através de Getúlio Vargas, queria ônibus em todo o Brasil, antevendo a extinção dos bondes, abriu uma concorrência em todas as capitais do país para implantar este novo tipo de transporte, a licitação caducou aqui na primeira fase, ninguém queria investir por causa da guerra.

Continua Guilherme, Agamenon era o interventor e em Fortaleza teve um empresário que ganhou a concorrência, Fernando de Alencar Pinto, informações colhidas no *site* da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão - CEPIMAR, (2008) afirmam que ele foi realmente empresário do setor, mas não tem nenhuma informação sobre o que ocorreu com a empresa dele, nem o nome, sabe-se apenas que foi extinta no início da década de 40. Ele veio para o Recife tentar ganhar a concessão e Agamenon não gostou da idéia, não queria nenhum “estrangeiro”, queria que um pernambucano assumisse e não o cearense.

Paulo Germano, filho de Agamenon, conversando com ele, disse que tinha um amigo, Vivi, que achava seria a pessoa certa para assumir o transporte de ônibus na cidade. Agamenon fez um contato com Vivi e pediu que ele se interessasse, ele disse que não podia porque ter duas empresas de ramos diferentes não era interessante. Agamenon então quase que impôs, ele era interventor e teve que aceitar.

Agamenon explicou que estavam sendo importados 16 ônibus Chevrolet dos Estados Unidos, Vivi fez uma avaliação e comprou com o aval do governo, foi pagando o financiamento com o crescimento da empresa. Ele era muito arrojado, empreendedor, caprichoso e determinado.

Prosseguiu Guilherme, houve uma concorrência pública para operar as linhas de ônibus na cidade do Recife que ele ganhou a concessão com exclusividade. As linhas que não quisesse ou falta de capacidade por não ter ônibus suficiente, ele podia ceder para outros interessados que tivesse empresa, foi o caso de João Tude, que continuou a operar a linha de Boa Viagem e do Pina, que naquela época o acesso era muito ruim, só tinha

uma ponte estreita e só cruzava um ônibus com um carro, quando eram dois ônibus ou caminhão, um tinha que esperar o outro passar. E assim, surgiu a Pernambuco Autoviária.

O escritório era no edifício Sulacap, na av. Guararapes, possuía rádio em cada terminal e em três ou quatro ônibus por linha, além de ter camionetes equipadas, verdadeiras oficinas volantes, paradas em pontos estratégicos nos terminais. Qualquer problema acionava Vivi no escritório que se comunicava com a oficina que intervinha para consertar os ônibus através das camionetes.

A empresa quando começou ganhou dinheiro e foi crescendo, cresceu muito, teve o problema da política, a concessão pública. Era considerada a melhor da América do Sul, vinha gente de São Paulo e de outros países para conhecer a organização. Ele era convidado para dar palestras sobre a organização da empresa.

Neste tempo de existência só conseguiu um aumento de tarifa, de 1945 a 1952 ficou com o mesmo valor, depois aumentou. Tinha o problema dos comunistas e dos estudantes que deram abatimento e viviam queimando ônibus.

Continua Guilherme, quando ele importava os ônibus, fazia um desfile antes de começar a operar, - até pouco tempo havia desfile do tipo que a Autoviária implantou - houve um desfile desses ônibus novos, uns dez ou doze, Vivi estava no escritório, na Sulacap, na janela do primeiro andar, quando viu foi um grupo de pessoas, uma manifestação e os estudantes tocaram fogo em quatro ônibus novos.

Os motoristas às vezes entravam com ônibus e tudo nas lojas da rua Imperatriz, de propósito e a empresa arcava com o prejuízo. Alguns mecânicos, que eram estrangeiros, boicotavam, um deles com certeza, fazia boicote para entrar também com uma empresa, - naquele tempo existiam várias empresas com um único ônibus.

Guilherme finaliza dizendo que Vivi entrou com uma ação contra a Prefeitura, ganhou até no Supremo e até hoje não pagaram à família, porém não explicou como isto aconteceu.

Através de Olímpio José de Carvalho, motorista da Pernambuco Autoviária foi possível identificar algumas características na gestão da empresa. Ele disse: “Era uma empresa muito segura, mas não recompensava as horas de trabalho dos seus funcionários e queria manter um regime militar que ninguém gostava”.

“O povo via os funcionários trabalhando fardados, bem alinhados, mas não sabia que quem pagava a farda era o próprio pessoal que trabalhava na empresa, tinha que ter dois jogos da farda”.

Olímpio continuava: “Tinha muito cearense, quando a empresa inaugurou, ele trouxe os motoristas de Fortaleza, sempre deu preferência a motoristas de Fortaleza, eles eram habilitados, tinham carteira assinada, pelas empresas cearenses, então ele deu a preferência a quem era habilitado em transporte coletivo, não queria motorista de Pernambuco, o primeiro motorista que entrou do Estado de Pernambuco na Pernambuco Autoviária, fui eu, que tinha a opção de ser ex-combatente, e ex-combatente tinha prioridade”. Esta informação faz sentido na medida que um dos sócios no início da empresa era cearense.

Um dos dois empresários que surgiu no final da existência da Autoviária foi o Arthur Bruno Schwambach, que em declaração afirmou que haviam técnicos nas empresas e no órgão gestor. As empresas definiam os horários, frota, itinerário, etc. A aquisição de ônibus modernos foi uma exigência da prefeitura porque a cidade tinha um ótimo serviço de bondes. A Pernambuco Autoviária tinha autonomia de criar e extinguir linhas, apenas informando ao poder público a sua pretensão. Com o correr dos tempos, foram surgindo pequenas empresas de ônibus para os arrabaldes que a Autoviária não operava e aos poucos foram se expandindo e depois tomando o lugar dela e ela foi encolhendo.

Um outro empresário que hoje não está mais no sistema e que também começou a trabalhar com ônibus no ocaso da empresa, tendo inclusive adquirido um carro reboque da Autoviária, foi Zezito Oliveira, (Apêndice 6) pessoa super caprichosa, que tinha na sua empresa um exemplo de organização, dentre as informações que não interessaram ao trabalho, por se referir a um período pós Autoviária, ele afirmou que a degradação da

empresa iniciou-se com o alto custo de manutenção. Estas informações foram passadas ao pesquisador através de entrevista no seu escritório.

Em conversa com Apolo de Francisco Monteiro, cunhado de Vivi, que se dizia também diretor técnico-administrativo, ele afirmou que todos os sócios eram “pró-forma”, que a empresa era de um proprietário só, surgindo através de empréstimos na Caixa de Crédito Mobiliário de Pernambuco, do empréstimo senhor Shorto da Coca-Cola, do filho de Jorge Batista do Banorte e da mãe, dona Raquel Teixeira.

Continua Apolo: “A empresa chegou a ter 1.100 funcionários, inclusive mais de 100 secretas, possuiu no total 197 ônibus sendo 110 rodando no auge; teve 54 White a gasolina, em 1946 tinha 76. Era uma variedade muito grande de ônibus, Chevrolet, White, Volvo (14), Super-White (7), Reo, Chaussant (5 ou 6), Renault (1) e Flora (1) estes dois últimos de experiência. Abastecia diariamente com 6.000 litros de gasolina e 2.000 de óleo diesel e optou por ônibus a gasolina e não a óleo, porque a gasolina não trepidava, ‘dava uma sensação boa ao passageiro’; tínhamos 30 rádios comunicadores, naquele tempo a polícia toda só tinha 5, tínhamos nos ônibus, no escritório, nas garagens e nos 6 reboques”.

As audições radiofônicas eram uma maneira da empresa manter contato com seus usuários, inclusive, uma música foi composta pelo funcionário, Linhares, que dava ênfase ao problema da fila, o refrão dizia, segundo Apolo:

“Sai daí pára-quedista  
Seu lugar é lá atrás  
Quem quiser ficar na frente  
Chegue cedo um pouco mais”

Um telefone colocado a disposição para quaisquer reclamações ou sugestões, colocava os passageiros em linha direta com a empresa, era mais uma maneira demonstrada na preocupação de bem servir, inovando no tratamento ao usuário, procurando cativa-lo.

Conclui Apolo dizendo que ele não possuía um relacionamento muito cordial com os outros empresários, e que a empresa possuía duas garagens e mais um depósito, uma na

Cruz Cabugá onde hoje é a Igreja Universal e outra na rua do Brum, garagem dos 54 Whites a gasolina. Para o serviço de manutenção a empresa mantinha seis engenheiros europeus para reformar os ônibus em 1948/49. Quando a empresa começou a se degradar, a empresa retirava dos ônibus mais velhos as peças que serviam de reposição para os que quebravam.

“A questão do troco é sempre a origem dos casos, o que poderia ser evitado, si a empresa de Boa Viagem emitisse cadernetas de passes, como o fazem a Autoviária e a Tramways”.

Novamente, a Autoviária partia na frente na questão da imagem com a população, a tarifa de Cr\$0,80 exigia o troco de Cr\$0,20 e como havia dificuldade de moedas divisionárias, a empresa emitia passes neste valor, que depois eram trocados no escritório no edifício Sulacap.

Existiam empresas que não tinham a mínima preocupação com os seus passageiros, a população estava dependendo dos péssimos bondes e das precárias condições dos ônibus de algumas empresas estabelecidas legalmente como a Progresso que operava no Pina e em Boa Viagem e as empresas “artesanais”.

As informações colhidas indicam que a Autoviária começou a operar com dezesseis ônibus Chevrolet. Chegou a possuir 197, sendo 110 operando, teve 54 White a gasolina, mais 46 a diesel, 7 Super-White, 54 REO, Volvo, Chaussant e, Flora e Renault em experiência. Os jornais publicaram que ela chegou a ter uma frota diária nas ruas de 150 veículos. Abastecia com 6.000 litros de gasolina e 2.000 de óleo diesel diariamente, em 1946.

A primeira linha foi Circular, com 4 ônibus, tarifa de Cr\$0,40, inaugurada em 24 de junho de 1944. A segunda Espinheiro, com 4 ônibus, tarifa de Cr\$0,80 foi inaugurada em 28 de junho de 1944. A informação inicial era de que não seria permitido excesso de lotação, viajando todos os passageiros sentados.

No auge possuiu 14 linhas, Cidade Circular, Espinheiro (2), Casa Amarela, Tamarineira, Iputinga, Largo da Paz, Estância, Casa Forte, Dois Irmãos, Salgadinho,

Madalena-Torre e Torre-Madalena e Rádio Clube. Estas informações de Apolo chocam com a dos jornais que informam que operou também para o Derby, Macaxeira, Campo Grande, Peixinhos e duas linhas para Olinda, Olinda – Farol - Preço Cr\$1,20 e Olinda - Prefeitura - Preço Cr\$1,20; Linha - 6 - Iputinga: Preço Cr\$1,20; Linha - 4 - Derby (via Conde da Boa Vista), Preço Cr\$1,00.

A operação era definida, inicialmente, pelo contrato com a Prefeitura, quatro ônibus em cada linha, mas quem definia era o próprio Apolo, itinerário, quantidade de viagens, intervalos, etc., o intervalo entre viagens era definido pela lotação, quando o ônibus lotava, saía para fazer a viagem, quando chegava era só enrolar e sair de novo.

A empresa optou por ônibus a gasolina por não trepidar e ser mais confortável e “dava uma sensação boa ao passageiro”. Os diesel batiam muito. Os ônibus tinham radiocomunicadores, eram 30, a empresa possuía mais rádios do que a polícia de Pernambuco que possuía 5. Havia comunicação com o escritório e as garagens, que eram três, uma no Brum, outra na Cruz Cabugá e um depósito em um terreno na Madalena, onde os ônibus ficaram quando a empresa acabou. O escritório era no edifício Sulacap, na av. Guararapes, antiga 10 de Novembro.

A Pernambuco Autoviária que chegou a ter 110 ônibus em operação diária em 1950, com uma frota total de 197, segundo Apolo, gerente da empresa e o filho de Vivi, Guilherme Menezes em entrevista prestada em 2007 ao autor, em 1953 possuía 59 em operação, ainda a maior empresa em quantidade, 81 ônibus cadastrados na Prefeitura, transportando no mês de agosto, 2.987.109 passageiros.

A prática de utilizar agentes da polícia, com ou sem ônus para o Estado e ceder passagens gratuitas era normal na empresa de Vivi Menezes, que se utilizava desse pessoal para trabalhar como usuários disfarçados e apanhar no fragante cobradores e motoristas fazendo irregularidades na operação, e isto foi confirmado pelo motorista da empresa, Olímpio José de Carvalho, em entrevista concedida ao pesquisador em 2006.

Segue os cinco elementos de análise nos seus dados brutos, coletados por ordem cronológica de acontecimento a partir de 1935, ano que surgiu as primeiras notícias

sobre ônibus na cidade, dados coletados dos jornais, entrevistas, livros, processos judiciais, arquivos da Junta Comercial e anuários.

Data da década de 1930, o noticiário sobre transporte no Recife quando, segundo Carlos Amorim Pontual (Apêndice 7) herdeiro da Auto Viação Recife entrevistado em 2006, operou com quatro ônibus verdes, depois mais dois, marca REO, conhecidos como “galinha verde”, nas linhas de Casa Amarela e Afogados com sede na rua das Ninfas. Em 1940 a empresa não mais existia, havia falido segundo Carlos Pontual devido às colisões com os bondes da Tramways, pelo pouco poder político e medo da operadora dos bondes de perder o controle dos transportes no Recife.

Em 1935 a firma Ottoni & Cia. de Olvídio Barretto e Ottoni Barretto, que eram em Campina Grande agentes da Ford e vendedores de acessórios para automóveis resolveu estabelecer a “Empresa Pernambucana de Viação” aqui no Recife composta de 6 ônibus para o serviço de tráfego nesta cidade. Pouco depois a referida firma foi modificada, passando a ser “Empresa Pernambucana de Viação Limitada”, uma vez que entraram para a mesma, como sócios, os srs. Pablo Barretto, irmão dos srs. Olvídio e Ottoni, e Mario Lins, que pertencia como empregado do sr. Ibrahim Nejahin, estabelecido nesta cidade.

Em 1937, em virtude do decreto 333 da Prefeitura da capital, criando novas obrigações para as empresas de transportes de ônibus, os sócios da “Empresa Pernambucana de Viação Limitada” resolveram liquidar a mesma, amigavelmente, tendo um prejuízo de 180:000\$000”. (cento e oitenta mil réis) (Folha da Manhã de 10 de março de 1939)

Na Folha da Manhã de 26 de abril de 1939, falava do problema dos transportes e das sugestões dadas à Tramways: “A entrevista concedida, ontem, pelo dr. Gercino de Pontes, secretário de Viação, obteve a mais ampla repercussão em todos os círculos da cidade”. (...) “- O problema dos transportes nas grandes cidades - inicia o secretário de Viação as suas declarações - se torna cada dia mais complexo. Dahi a dificuldade de uma solução integral. (...) O inquérito que a Secretaria de Viação procedeu em todo o Brasil, demonstrou que o Recife é, depois de São Paulo e Rio de Janeiro, a cidade que tem maior extensão de linhas e maior número de bondes em tráfego”. (...) “- O preço único - continua o dr. Gercino de Pontes - que veio collocar os subúrbios em igualdade

de condições de transportes com o centro da cidade, respeitou, todavia, o interesse dos estudantes gymnasiaes e normalistas, reservando uma redução nas passagens dentro do horário escolar", (...)

O Governo imaginava que a adoção da tarifa única resolveria as péssimas condições de moradia no centro da cidade, transferindo a população para a periferia, passariam a morar em condições melhores e se beneficiariam da tarifa única nos deslocamentos. As declarações do secretário Gercino de Pontes das providências adotadas “com o maior carinho”, sugeria que a operadora adotasse as indicações dadas, citava o secretário: “Espero que a Tramways se resolva adoptar a nova orientação (...)”. Para a Tramways era evidente que ela praticaria o que havia sido colocado como sugestões porque só traria benefícios com o fim da tarifa seccionada e aumento da quantidade de passageiros que teria de usar mais o transporte por está morando distante do centro. O fato estranho era que o Poder Público, como responsável por oferecer o serviço, estava sugerindo e não determinando o que deveria ser feito pela operadora. A tarifa reduzida dos estudantes não foi esclarecida quanto ao percentual.

Os transportes urbanos dependiam dos trens e principalmente dos bondes, que eram operados, na sua maioria, por antigos concessionários ingleses, como era o nosso caso. Em Pernambuco, a Great Western fazia o transporte de longas distâncias e alguns subúrbios na passagem para as cidades do interior e, no Recife, a Tramways monopolizava o serviço de bondes, energia elétrica e telefonia.

Em 15 de julho de 1939, o prefeito Antônio de Novais Filho decreta, a proibição de se construir mocambos nas zonas urbana e suburbana da cidade, estabelecendo multas e dando isenção de imposto predial por quinze anos e três tipos de planta para quem quiser construir casa de alvenaria. (Estado, 1941)

O Recife recebia um expressivo contingente populacional vindo da zona rural, sonhando em melhorar de vida. É interessante assinalar que, em 1940, a população da cidade era de 348,4 mil pessoas, aumentando para 524,7mil habitantes em 1950, tendo o município do Recife expandindo sua área territorial na década de 50 de 180 km<sup>2</sup> para 209 km<sup>2</sup>. A cidade não estava preparada para receber esta população, não havia emprego, moradia, condições de higiene, nem escolas e nem saúde. As condições de vida das pessoas nas

idades se deterioraram rapidamente com seu crescimento cada vez mais acelerado. Os mocambos eram o tipo de habitação dessa massa humana. Há de se registrar que, em 1939, 63,7% das construções da cidade eram consideradas mocambos, segundo estatísticas oficiais. No primeiro governo de Agamenon Magalhães, entre os anos de 1939 e 1945, 13.355 mocambos foram demolidos. Através da recém criada Liga Social Contra o Mocambo, Agamenon tentava erradicar este tipo de moradia. (apud ibid)

A cidade adquiriu, nesse período, a forma urbana atual. As políticas modernizadoras não transformaram o cenário urbano no sentido de debelar a crescente miséria. A densidade populacional assustava e desafiava os planejadores, fossem eles tecnicistas ou humanistas, como o engenheiro Antonio Baltar, preocupado também em criar alternativas para superar as gritantes injustiças sociais.

A notícia que saiu nas “Publicações Particulares” do Diário do Estado de 24 de maio de 1944 publicava o estatuto detalhado e a notícia da fundação do Pioneiro Ônibus Clube, uma sociedade que se compromete em comprar um ou mais ônibus para seus sócios terem uma condução cômoda e confortável, dos subúrbios ao centro da cidade. Esta publicação mostra a dificuldade existente nos transportes, na medida que informa a intenção de comprar um ou dois ônibus que serviriam para deslocar os seus sócios para o centro da cidade e retorno ao arrabalde.

Em matéria de 23 de junho de 1944, a Folha da Manhã apresentava a seguinte manchete e matéria: Inauguração, amanhã, novo serviço de ônibus serão beneficiados os bairros de Boa Vista, Santo Antonio e Recife

“A Delegacia de Trânsito está avisando que no próximo sábado, 24 do corrente, a Empresa Pernambuco Autoviária Limitada iniciará o serviço de ônibus nesta capital”.

“A referida Empresa, que se propôs a explorar várias linhas, começará com a Circular ligando os bairros do Recife, Sto. Antônio e Boa Vista”. “A passagem será cobrada ao preço de Cr\$ 0,40. As paradas obedecerão a distância de 200 metros de uma para outra, e terão sinalização apropriada, não só na linha Circular como nas que proximamente serão inauguradas para os subúrbios”. “O acesso aos ônibus só será permitido ao passageiro que estiver na fila”.

O costume das filas inexistente até então no Recife, eram destaques nos jornais da época, como atesta a coluna “O minuto da cidade e do Porto do Recife” da Folha da Manhã de 24 de junho de 1944. E, na ditadura de Vargas, falava que a “Fila” era um sinônimo de afirmação da democracia.

“A Fila (Um comunicado da Diretoria de Estatística, Propaganda e Turismo ao rádio e a imprensa da capital)

A nova empresa de "ônibus" promete, com as autoridades do trânsito, regularizar o serviço de filas para o acesso aos mesmos nos pontos de parada.

A fila disciplina e educa. Nada mais deponente do que o assalto aos lugares de um veículo, sem nenhuma consideração pelos velhos, pelas mulheres acompanhadas de crianças, como se fora uma luta por uma praça forte inimiga.

A fila é ainda uma afirmação de democracia, de garantia e de respeito a um lugar conquistado, honestamente, sem recurso aos métodos fascistas. (...)

No dia 28 de junho de 1944 a Folha da Manhã destacava o seguinte: “Notas”

“A Pernambuco Autoviária Limitada, iniciará, amanhã, o serviço de ônibus para o Espinheiro.” (...)

Cinco anos depois da notícia da Folha da Manhã, de que Recife tinha condições de possuir um moderno serviço de ônibus, chega, no dia 24 de junho de 1944, um novo tempo para o transporte de passageiro urbano, que faria história e que ficaria por muito tempo na memória da população, com a inauguração dos serviços da Pernambuco Autoviária Ltda., empresa bem estruturada, com ônibus novos e pessoal de operação fardado, prática que até então não existia nas poucas empresas existentes, pretendia ocupar uma lacuna nestes serviços na cidade.

A empresa introduzia novos costumes, com a adoção da fila para embarque nos ônibus, também as paradas exclusivas para os seus veículos obedecendo uma distância mínima regulamentar entre as mesmas e alertava para os seus usuários que todos viajariam transportando passageiros apenas sentados.

O contrato de constituição inicial da sociedade da Pernambuco Autoviária Ltda. data de 09 de agosto de 1944 e foi registrado na Junta Comercial do Estado de Pernambuco no dia 16 do mesmo mês. JUCEPE (1944) Os sócios formadores da sociedade com suas respectivas quotas para formação do capital social da empresa de Cr\$1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros) foram: Virgílio Torres de Menezes, com Cr\$850.000,00, José Torres de Menezes com Cr\$100.000,00 e Aprígio de Miranda Castro com Cr\$50.000,00. Este contrato era isento de pagar o selo devido ao contrato referente ao Edital nº. 147 e Decreto-Lei Municipal nº. 391, de 1º. de julho de 1944, a concorrência que ele venceu e a sua regulamentação.

Para realização da sua quota, o sr. Virgílio Menezes entrou com dezesseis auto-ônibus marca “Chevrolet”, matriculados na Delegacia de Trânsito com as placas 88-01 a 88-16, os quais se achavam empenhados à Caixa de Crédito Mobiliário de Pernambuco em primeiro lugar e ao senhor Fernando de Alencar Pinto, em segundo lugar. Este senhor era o mesmo cearense que tentou entrar na concorrência e Agamenon não permitiu.

O Diário de Pernambuco de 18 de fevereiro de 1945, Aníbal Fernandes na sua coluna Causas da Cidade comentava sobre Transportes Urbanos.

“Como vai ser o transporte para Dois Irmãos, daqui a dois meses? Consta que a Autoviária vai receber algumas dezenas de ônibus a mais; e isso anima o recifense a continuar a sua vida de subúrbio, que se vai tornando um sacrifício. Na verdade, são os ônibus que mais segurança oferecem, pois os das demais empresas estão quase caindo aos pedaços. Os de Boa Viagem não tem mais molas, circulam com assentos esburacados, cortinas esfarrapadas, às vezes sem freios e muitas vezes param no caminho, por desarranjo no motor e até por falta de óleo combustível”.

Em 08 de março de 1945, José Torres de Menezes transfere para o Virgílio a sua quota de Cr\$100.000,00. JUCEPE (1945)

No Diário de Pernambuco de 17 de maio de 1945, novamente na coluna Causas da Cidade, falava das péssimas condições dos Transportes para Boa Viagem, além dos “bondes onde as linhas estão positivamente em ruínas. Há trechos onde os trilhos

apresentam fendas que exigem imediata substituição. Quase diariamente bondes descarrilam e ficam atravessados na avenida”. (...)

O Diário de Pernambuco de 31 de maio de 1945 trazia uma notícia sobre o aumento que o Sindicato de Trabalhadores de Carris Urbanos pede ao poder público para as tarifas dos bondes, uma vez que, o Decreto-lei nº. 7.524 condicionava o aumento dos salários à majoração das tarifas de serviço dessas empresas. Comenta que no caso particular da Pernambuco Tramways, esse aumento de tarifas ainda é mais justo ressaltando-se que todas as demais empresas de transporte do Estado tiveram suas tarifas reajustadas durante o estado de guerra, convindo salientar que a Great Western teve diversos aumentos.

Diário de Pernambuco de 31 de maio de 1945 Continua o jornal, eis, pois, explicado o interesse dos funcionários no sentido de se elevar o preço das passagens de bondes, que, vale, salientar, era, apesar das sérias dificuldades em que se debatia a Companhia em consequência da guerra inferior, ao de 1937. Com efeito, enquanto até 1937 os bondes de longo curso a passagem de primeira classe era de Cr\$0,50, naquela ocasião, essa mesma passagem custava apenas Cr\$0,30 centavos. (...)

O sócio Virgílio, em 10 de julho de 1945, aumentou sua quota em Cr\$950.000,00 e Aprígio em Cr\$50.000,00. JUCEPE (1945)

O Diário de Pernambuco de 31 de julho de 1945 a Pernambuco Tramways And Power Company, Limited, divulgava a seguinte nota: “Nota da Administração”

“Diante dos comentários ultimamente publicados na imprensa local a respeito das irregularidades que se verificam no serviço de bondes, mesmo depois da elevação do preço das passagens, a administração da Companhia vem esclarecer à imprensa e ao público o seguinte: reconhece a Companhia que o atual serviço de bondes é muito deficiente, apresentando, além disso, irregularidades que não puderam, até agora, ser eliminadas em face das dificuldades existentes quanto à aquisição e transporte dos materiais indispensáveis a conservação normal”.

(...) “Vem a propósito, incidentalmente, esclarecer que, nestes quatro últimos anos, enquanto as estradas de ferro gozaram de prioridade para aquisição e transporte dos materiais necessários aos seus serviços, as companhias de transporte urbano nenhuma facilidade puderam obter, sequer, quanto a aceitação das encomendas que apresentaram”. (...)

(...) “Apresentando estas explicações às autoridades, à imprensa e ao público, deseja por último a Companhia acentuar, e o faz com um apelo ao bom senso de cada um, que não é razoável supor que um sistema de tráfego como o seu, submetido durante vários anos a um desgaste violento que o conduziu ao estado de quase desmoronamento em que hoje se encontra, possa, de uma semana para outra, rejuvenescer e apresentar-se regular, somente por efeito de um aumento de tarifas que lhe foi concedido”.

A Folha da Manhã e o Diário de Pernambuco de 02 de agosto de 1945 anunciavam a chegada de novos ônibus, atendendo ao plano de maior número de ônibus para todos os bairros e subúrbios, a Autoviária já tem encomendado nos Estados Unidos, 50 confortáveis carros White, o que há de mais moderno e luxuoso em carros de transporte coletivo. Estes deverão chegar até o fim do corrente ano.

No Diário de Pernambuco de 2 de agosto de 1945 a Autoviária anunciava: “Audições mensais de música popular” “Ontem, tendo início às 20:30, a Autoviária realizou interessante audição radiofônica, através da PRA-8, em regozijo pela ampliação das suas linhas de transporte.”

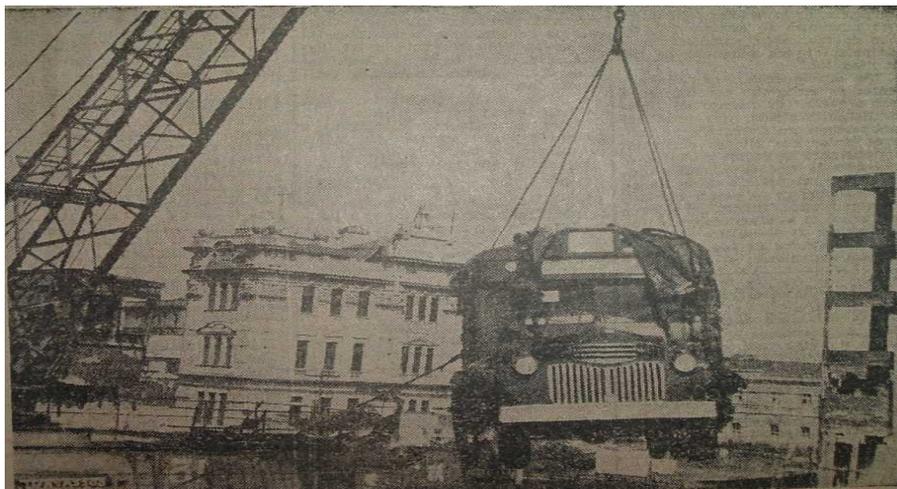
“Aproveitando a oportunidade, lembram seus dirigentes que no primeiro domingo de cada mês, a partir de setembro futuro, será transmitido um programa com a duração de uma hora, comandado pelo locutor Jose Renato e onde serão divulgados detalhes do maior interesse para os seus passageiros, inclusive conselhos e instruções de serviço a todos os quadro de funcionários”.

“Alem desse trabalho de permanente contacto com o público a que serve, por intermédio da Rádio Clube de Pernambuco, está a Autoviária pondo à disposição de todos o seu telefone 6458 que atenderá, com solicitude a quaisquer reclamações sobre

irregularidades que porventura surjam no desempenho do seu trabalho diário, orientado sempre com o intuito de bem servir ao público”.

A foto abaixo foi publicada no Diário de 2 de agosto de 1945, em matéria paga, e mostrava um ônibus chegando dos EE.UU.

Foto 1: Ônibus da Autoviária no Porto do Recife



A chegada dos novos ônibus da Autoviária eram sempre comemorada por todos, pela população, que passava a ter novas opções de transportes, se livrando das beliscadas e das correições e de novas linhas; pelo Governo, que via a possibilidade de diminuir as críticas a ele dirigida devido ao monopólio estabelecido na cidade, e; pela empresa, naturalmente, que aumentava a sua influência, consolidando a pretensão de operar em toda a cidade, cumprindo com o contrato assinado e aumentando seus lucros.

Mais um prova da visão empresarial dos gestores da Autoviária era dada no Diário de 19 de agosto de 1945, quando apresentava esta propaganda de página inteira publicada em todos os jornais da cidade.

No Diário de Pernambuco de 07 de setembro de 1945, a “The Great Western Of Brazil Railway Company Limited”, publicava uma nota: “Esta Companhia aproveita a ocasião para agradecer aos senhores viajantes, a maneira fidalga com que estão cooperando com a Empresa para que continua com regularidade o serviço de transporte de passageiros, que, não obstante as dificuldades criadas pela guerra, e o considerável aumento de

números de viajantes, tem sido feito com a máxima regularidade”. Com a nota, apresentava a Tabela 6 abaixo.

Tabela 6: Número de Passageiros Transportados na GWBR – 1939 – 1944

ANO	1ª Classe	2ª Classe	Total
1939	1.478.724	1.989.872	3.468.596
1940	1.510.058	2.178.123	3.688.181
1941	1.506.694	2.151.341	3.658.035
1942	1.729.936	2.215.255	3.945.191
1943	2.415.122	2.732.606	5.147.728
1944	3.285.605	3.727.773	7.013.378

Fonte: Folha da Manhã de 29 de janeiro de 1946.

O Diário de Pernambuco de 10 de outubro de 1945 publicava: “Incidentes nos omnibus” “Os incidentes entre trocadores e passageiros estão se sucedendo nos omnibus de Boa Viagem. Não acontece o mesmo nos carros da Autoviária. Tem-se a impressão de que há nessa empresa maior disciplina e maior espírito de cooperação para com o público”.

Propagandas eram exibidas nos jornais da cidade, estas foram publicadas na Folha da Manhã de 21 de novembro 1945 e exibiam os bairros com as linhas que a empresa operava ou passaria a operar: Boa Viagem – Pina - Afogados – Tejió – Madalena – Torre – Casa Forte – Caxangá – Casa Amarela – Encruzilhada – Beberibe – Campo Grande. Anunciando para breve a chegada de mais 50 ônibus.

Foto 2: Propaganda da Autoviária



Novamente os sócios aumentaram suas quotas em Cr\$950.000,00 Virgílio e Cr\$50.000,00, Aprígio, em 03 de janeiro de 1946. JUCEPE (1946)

Em 19 de janeiro de 1946 a Folha da Manhã divulgava o aumento do preço de emplacamento – ônibus passa para Cr\$400,00 e micro-ônibus Cr\$300,00. Automóveis Cr\$250,00 e automóveis de corrida Cr\$400,00.

A Autoviária continuava com seu intuito de bem servir, importando novos ônibus e inaugurando novas linha, inclusive para o município vizinho de Olinda.

Em comentário na Folha da Manhã de 29 de janeiro de 1946, o ex-Secretário de Viação da interventoria de Agamenon Magalhães no Estado, Gercino de Pontes, falava da situação dos transportes Coletivos. Eis o que ele disse: “O Recife é uma cidade por sua topografia favorável a um econômico serviço de transportes coletivos, embora a sua extensão, em qualquer sentido, comprometa esta condição vantajosa em grande parte. Com uma das maiores áreas calçadas entre as capitais dos Estados brasileiros, a

danificação dos veículos se verifica com mais frequência por motivos de acidente do que pelas condições de suas ruas”.

“Isto no que diz respeito aos automóveis e ônibus. No que diz respeito aos bondes elétricos permanecem aquelas vantagens, mas infelizmente elas não são de molde a apresentar resultados apreciáveis, porque de longa data a empresa vem relegando para o último plano o seu serviço de transporte, procurando auferir os resultados dos fornecimentos de luz e força, enquanto o transporte em bondes, dando resultado deficitário, era inteiramente esquecido”.

Continuava Gercino: “A última revisão do contrato reajustou os preços de passagem de sorte a cobrir as despesas de custeio e reservar dez centavos em cada passagem de cinquenta para se aplicar num plano de melhoramentos devidamente fiscalizado”. (...) “Não fosse pela Secretaria de Viação conseguindo interessar capitais cearenses na montagem da Autoviária, qual seria a situação da população recifense, com os cento e poucos bondes em tráfego dos 249 que a empresa possui”?

“Estou convencido que, com cem ônibus, e concluído o calçamento de Beberibe e da Volta do Mundo, entre Caxangá, Dois Irmãos e Casa Forte, como era do projeto do grande prefeito Novaes Filho, poderemos contar com um bom serviço de transportes coletivos, desde que a Pernambuco Tramways se restabeleça dos erros de sua alta administração de transportes a fim de readquirir a estima e confiança do público nos serviços que lhe estão concedidos”.

A Folha da Manhã de 02 de abril de 1946 dizia que no Rio de Janeiro estavam usando caminhões adaptados para transportar a população na volta para casa à noite e que o mesmo deveria ser feito aqui devido a precariedade do transporte oferecido pela Tramways. (...) E o jornal sugere: “Temos diante de nós a mais desalentadora perspectiva do transporte. A prefeitura do Recife deveria adquirir ônibus para servir à população”.

A Folha da Manhã de 8 de maio de 1946 comentava “a reunião sobre o problema do transporte e que a Autoviária disse que não abriria mão do seu direito de operar por vinte anos, em contrato assinado com a prefeitura, que a empresa possui 62 ônibus e que

comprou mais 62, que já estão para chegar. Estes ônibus foram comprados com empréstimo, praxe comercial muito em uso, não sendo interessante deixar de lado a sua exclusividade”.

Em 13 de maio de 1946, Virgílio aumentou em Cr\$1.900.000,00 e Aprígio em Cr\$100.000,00, a estas alturas, o primeiro sócio já detinha um total de Cr\$4.750.000,00 e o segundo, Cr\$250.000,00. JUCEPE (1946)

No dia 14 de maio de 1946, entrou na sociedade Maria do Carmo Torres de Menezes, através da cessão de Cr\$50.000,00 do sócio Virgílio. JUCEPE (1946)

O sócio Aprígio saiu da sociedade em 17 de maio do mesmo ano de 1946, cedendo a sua parte para Virgílio. JUCEPE (1946)

Folha da Manhã de 02 de junho de 1946 e na entrevista concedida ao autor, o filho de Virgílio Menezes, Guilherme Menezes, confirma a tese defendida por Armando Monteiro Filho (2006) de que o dinheiro para o início da empresa foi de empréstimos e da família, contudo a Empresa deve ter sido de alguma forma beneficiada pelo fato do Diretor Presidente e um diretor da Cooperativa Banco de Crédito Popular de Pernambuco, instituição ligado ao governo estadual, respectivamente Osvaldo Salsa e Edson Cavalcante Valença, serem também advogados da Autoviária.

Em matéria do Diário de Pernambuco do dia 17 de maio de 1946 e novamente no dia 18, Aníbal Fernandes comentava: (...) “Para subúrbios calçados é fácil encaminhar ônibus. E o ônibus tem de ser o veículo do Recife e não o bonde. A tendência é para eliminar o mais possível o bonde. E para isso deve o governo calçar e facilitar as linhas de auto-viação. É assim que se está fazendo em toda a parte do mundo e em cidades menos importantes do que a nossa”. (...) “É preciso que cada um fique convencido que o bonde é o sistema de transporte urbano mais antiquado e rotineiro, que há no mundo. Vamos deixar de lado os bondes e tratar de criar novos transportes”.

A notícia da Folha de 17 de maio de 1946 mostrava o problema da convivência entre os dois sistemas, o rodoviário e o transviário: “(...) A Tramways retirou bondes da linha de Dois Irmãos, para botar em Casa Amarela, tendo em vista que a Autoviária aumentou

em dois ônibus a sua frota naquela linha, e que toda vez que a Autoviária faz isso, é comum a Tramways aumentar a sua frota, prejudicando os outros usuários”.

Em razão de tais críticas que vinham se tornando cada vez mais acirradas, e que estavam contribuindo para um possível início de uma crise no setor, os jornais receberam da Prefeitura do Recife e publicaram em 19 de maio de 1946 a seguinte nota oficial: “A Prefeitura Municipal do Recife vem trazer ao público alguns esclarecimentos acerca dos serviços de transporte em auto-ônibus, nesta cidade”.

“Em 1944 o Governo do Estado submeteu a apreciação do Exmo. sr. Presidente da República um projeto de decreto-lei que permitia contratar a exploração do serviço de transporte de passageiros em ônibus, nas zonas suburbanas do Recife, com Fernando de Alencar Pinto ou a empresa que organizasse. Encaminhando a S. Excia. o citado projeto o então Ministro da Justiça, o dr. Alexandre Marcondes Filho, foi de parecer que a competência para efetuar o contrato era da Prefeitura do Recife e sugeriu fosse a mesma Prefeitura autorizada a fazê-lo. O chefe da Nação exarou, no processado o despacho seguinte: ‘Ancorado, quanto à competência, que é do Município. O processo deve voltar, para que a Prefeitura da Capital faça a concessão, na base do projeto, mediante concorrência’”.

“Foi então, pela Municipalidade publicado o edital de nº. 147, de 7 de junho de 1944, pelo qual ficou aberta, por trinta (30) dias, concorrência pública para a concessão dos serviços de ônibus, nas zonas urbanas e suburbanas da cidade de Recife”.

“Esgotado o prazo, a 6 de julho de 1944 apresentou-se apenas um candidato, o sr. Virgílio Torres de Menezes, cuja proposta foi aprovada sendo assinado termo de contrato na Secretaria da Prefeitura, com interveniência do Estado. Por esse contrato adquiriu a Pernambuco Autoviária o privilégio de explorar nos vinte anos, o serviço de transporte de passageiros em auto-ônibus nesta cidade, respeitado os direitos dos concessionários então existentes”.

“A Prefeitura não pode, pois, fugir a responsabilidade que assumiu uma vez que a empresa concessionária investiu naturalmente grandes capitais em suas atividades e

movimentou um largo crédito, todo ele baseado no privilégio que obteve. Assim, o contrato será mantido”.

“Ao mesmo tempo a situação dos transportes na cidade, é a mais precária possível. A Prefeitura não poderia ficar indiferente ao problema e, sem afastar os compromissos assumidos, está procurando atenuar a situação. Assim é que obteve da Pernambuco Autoviária o assentimento para o Município firmar, com outras pessoas contratos de transporte de passageiros em linhas ainda não servidas pela empresa que tem privilégio, contratos esses que vigorarão até que a mesma empresa esteja em condições de explorá-las”.

“A partir da próxima semana começarão a trafegar um ônibus de 20 lugares para Peixinhos (Matadouro), um de 40 lugares para Água Fria, dois para a Encruzilhada (Auto Viação Progresso) e possivelmente outros para o Pina. Novas linhas estão em estudo e serão iniciadas logo que os interessados na exploração das mesma procurem a Municipalidade”.

“O transporte para Casa Amarela, cujo calçamento já está concluído, melhorou com a criação da linha do mesmo nome, dotada de quatro ônibus. Até o fim do corrente mês deverá a Autoviária receber mais oito carros, dos quais dois serão incorporados a linha de Madalena, dois as de Iputinga e de Olinda, integrando os quatro restantes a linha de Casa Forte, ao preço de Cr\$ 1,20 a passagem”.

“O Exmo. Srº. Interventor Federal, em despacho recente, considerou em vigor o contrato da empresa João Tude de Melo, relativo à exploração da linha de Boa-Viagem. Isso vai melhorar os transportes para aquela região, que será servida por ônibus novos e vai permitir o estabelecimento, imediato, de contratos a título precário para outros locais com o srº. João Tude de Melo. A Pernambuco Autoviária tem, ainda, adquiridos nos EE.UU., 50 ônibus White, de 37 lugares que, segundo se espera, começarão a ser embarcados em breve”.

No Diário de Pernambuco de 19 de maio de 1946, a Pernambuco Tramways publica uma “Nota Oficial” visando esclarecer uma carta de um leitor do Jornal do Comércio, criticando e lembrando que o prazo para implantar as melhorias no sistema de bondes

havia acabado, ela informou que embora haja decorrido, de fato o prazo aludido, somente a 21 de janeiro do corrente ano, (1946) é que veio a ser aprovado pela Comissão Fiscalizadora da Execução do Plano de Novas Obras e Melhoramentos da Pernambuco Tramways, o plano para o exercício de 1946.

No dia 21 do mesmo mês, dizia o Diário: “Depois de historiar como surgiu o contrato vigente, que deu a Autoviária o privilégio de explorar por 20 anos o serviço de auto-ônibus, levando em conta os direitos dos concessionários então existentes, anuncia que respeitará o que ficou estabelecido”.

Em memorando de 26 de janeiro de 1946, o delegado da Inspetoria de Ordem Social, envia o nome de 38 funcionários que deveriam ter passe livre nos ônibus da Pernambuco Autoviária. (DOPS, 1946)

A Folha da Manhã de 23 de junho de 1946, quando do segundo aniversário da Pernambuco Autoviária, trás uma matéria na qual a empresa havia encomendado 50 ônibus de 39 lugares à The White Motor Company, por intermédio da Companhia Brasileira de Maquinaria – COBRAMA e que fatores alheios ao fabricante haviam impedido de ter feito a entrega até aquela data. “A grande falta de material fez com que o fabricante não pudesse ainda fazer a entrega dos ônibus”.

“Chegando depois os 50 falados anteriormente, não parando por aí o programa de desenvolvimento do serviço de transportes de passageiros. E finaliza dizendo que: ‘Somente quando as necessidades do Recife em matéria de transporte coletivo estiverem plenamente satisfeitas, então poderemos dizer: ‘Cumprimos o nosso dever’”.

Em 21 de julho de 1946, o Diário de Pernambuco exibia uma foto com a partida de um advogado representando a Pernambuco Autoviária e dizia: (...) “A viagem do conhecido advogado conterrâneo realiza-se por iniciativa da Pernambuco Autoviária Limitada, que o envia aos Estados Unidos no trato dos seus interesses”.

“Adquirindo, há meses, naquele país, grande frota de omnibus destinados a solução do premente problema do transporte entre nós, a vinda desses veículos está se processando de maneira retardada. Em virtude disso, sendo intuito da Pernambuco Autoviária

Limitada dotar, no menor prazo possível, o Recife com um serviço de omnibus realmente eficiente, resolveu que o dr. Edson Valença fosse *'in-loco'*, verificar dos verdadeiros motivos importando no retardamento do embarque dos seus veículos”. (...)

O editorial de 28 de julho de 1946 do Diário de Pernambuco dizia: (...) “Teve excelente repercussão o ato do comandante da Região, mandando que os carros do exército, inclusive *'jeeps'*, carros auto-comando, carros turismo e caminhões, sempre que possível, servissem aos pedestres, que estivessem aguardando condução e que se deslocassem no eixo de seus itinerários de ida e volta entre a cidade e os quartéis”.

“Por outro lado, é pensamento do comando da Região organizar um serviço regular de autos entre Recife-Olinda, Tejipió, Casa Forte, Beberibe e Várzea. No momento atual, tudo o que for possível fazer, no sentido de melhorar as condições de vida do povo, merece apoio e estímulo. Alias, não seria fora de propósito insistir para que os particulares também cooperassem no mesmo fim, dispondo-se a atender ao público sempre que for possível e sempre que se possa afirmar a sua capacidade de servir”.

Em 31 de julho de 1946 o Diário de Pernambuco e a Folha da Manhã publicaram uma nota da Prefeitura: (...) “A partir de amanhã a linha Madalena da Pernambuco Autoviária, terá aumentada de dois ônibus e o preço será de Cr\$ 1,00”.

Com a eminente entrada do novo Prefeito do Recife, Clóvis de Castro, Aníbal Fernandes adverte na coluna Cousas da Cidade de 07 de agosto de 1946 do Diário de Pernambuco sobre a necessidade de continuar as modificações em andamento no Recife: “As obras iniciadas pelo prefeito demissionário Pelópidas Silveira deverão continuar. Todos nós que, acima de tudo, amamos e queremos bem ao Recife temos a certeza de que esse prefeito demissionário fez pelo melhor para atender aos vários problemas urbanos”. (...)

O Diário de Pernambuco de 09 de agosto de 1946 trazia: “Recebemos: De acordo com a nota já publicada, o comandante da 7ª Região Militar avisa ao público que, a partir de amanhã, serão estabelecidas as seguintes linhas de caminhões para transporte de civis” (...)

Novamente, no dia 12 de agosto de 1946, o delegado da Inspetoria de Ordem Social, envia o nome de Álvaro Francisco de Paula, como investigador especial da Inspetoria para servir junto à Autoviária, sem ônus para a Fazenda Estadual. (DOPS, 1946)

Em 24 de agosto de 1946 o Diário informava: “Anteontem, publicamos uma reclamação contra o excesso de velocidade com que trafegam os ônibus da Autoviária e da empresa Amorim no serviço entre Olinda e o Recife, acentuando ainda que os motoristas das duas companhias tivessem transformado a estrada, entre esta cidade e a capital, numa pista de corridas. No mesmo dia em que publicávamos a reclamação, um carro Amorim engavetou-se num da empresa do sr. Menezes; e foi um milagre que, além dos prejuízos materiais, não tivéssemos a registrar acidentes pessoais”. (...)

A concorrência das duas empresas para servir a população de Olinda provocava situações de perigo constante nos deslocamentos diário a que eram sujeitos os usuários, o Poder Público não era a Prefeitura e o órgão concedente, o Estado de Pernambuco não causava nenhum tipo de problema para as duas empresas.

A Folha da Manhã de 08 de setembro de 1946 noticiava que a “Autoviária a partir de hoje, manterá nos seus ônibus, serviço de fiscalização sobre as passagens destacadas, vendidas pelas cobradoras”. (...)

No Diário de Pernambuco de 06 de novembro de 1946 vinha o aviso: “A Pernambuco Autoviária Ltda., em face da carência de moedas divisionárias, solicita do público que a prefere o obséquio de, em extremo caso, receber troco em passes que serão resgatados pela empresa no seu escritório de tráfego, à avenida 10 de Novembro, 111 (andar térreo), todos os dias, das 5 às 23 horas”.

A empresa sempre inovava nos seus controles e serviços, e procurava facilitar a vida dos usuários, com pequenas ações como a tentar suprir o problema da falta de troco e mantendo uma equipe de fiscalização.

O Diário de Pernambuco de 06 de novembro de 1946 e Folha da Manhã de 23 de novembro de 1946 traziam a matéria a seguir, publicada no jornal O Imparcial de Salvador: “Um julgamento insuspeito’ - 'Dentre muitos outros atos dignos de registro

quem quer que vá à 'Veneza Brasileira' tem referências elogiosas para perfeição dos serviços mantidos pela Pernambuco Autoviária Ltda., empresa de ônibus das mais bem organizadas do país". "O Imparcial". São Salvador, Bahia, 23-10-46.

No Diário de Pernambuco de 30 de novembro de 1946 saiu a notícia: "A Federação das Indústrias de Pernambuco e a Associação Comercial reuniram-se, ontem em sessão conjunta de assembléia geral, sob a presidência do sr. Antonio Pereira, no salão nobre do edifício de propriedade dessa última entidade, para tomar conhecimento do contrato coletivo de trabalho entre os referidos órgãos de classe e o Sindicato dos Trabalhadores de Veículos Rodoviários do Estado".

"Os motoristas e demais trabalhadores em transporte, já há tempos, vinham pleiteando melhor salário, mesmo depois do último aumento alcançado, dadas as dificuldades de vida que atravessam". "(...) De acordo com o novo plano adotado, a entrar em vigor desde já os motoristas passarão a perceber a mensalidade de Cr\$ 1.200,00 e os trabalhadores a diária de Cr\$ 25,00, além do pagamento por serviços prestados fora das 8 horas a que são obrigados".

Os jornais continuavam dando notícias das eleições que foram realizadas no dia 19 de janeiro de 1947. Barbosa Lima foi eleito na soma total do Estado por uma diferença de 845 votos, com Pelópidas obtendo mais votos que a soma dos outros candidatos na cidade do Recife. E esta pequena diferença levou a justiça eleitoral a contar e recontar os votos e, por fim no Tribunal Superior Eleitoral, o deputado Oswaldo Lima sair consagrado como o "Marechal da Vitória" por sua atuação junto ao Tribunal Superior Eleitoral - TSE. Entre os advogados da UDN estavam Nehemias e Esdras Gueiros, que depois seriam defensores da Autoviária em causas contra a Prefeitura do Recife.

Enquanto estas pendengas não se resolviam, sucederam-se na interventoria Amaro Gomes Pedrosa e Otávio Correia de Araújo e na Prefeitura do Recife, Antônio Alves Pereira.

Em 24 de janeiro de 1947 os sócios Virgílio e Maria do Carmo, admitiram na sociedade Vênus Monteiro de Menezes e aumentaram o capital para Cr\$7.000.000,00, distribuídos

Cr\$5.950.000,00 para Virgílio, Maria do Carmo permaneceu com a mesma quota de Cr\$50.000,00 e a nova sócia, Vênus com Cr\$1.000.000,00. JUCEPE (1947)

A Folha de 15 de fevereiro de 1947 em artigo de J. Queiroz, falava que os bondes eram para dá 4 mil e tantas viagens por dia com 150 bondes e está operando com 55 bondes e fazendo somente mil e poucas viagens, fazendo com que os passageiros ande mais de ônibus, tendo aumento obrigatório de 60, 100, 140 e até 200%, tomando por base o preço fixo das passagens do bonde e os variados preços dos ônibus, entre Cr\$0,80, 1,00, 1,20 e até 1,50 para diferentes linhas.

Como se sabe, a Pernambuco Tramways era a concessionária de energia elétrica e operadora do sistema de bondes e a Pernambuco Autoviária era operadora dos serviços de transporte de passageiros por ônibus, e detinha a concessão dos serviços por 20 anos, de acordo com o contrato celebrado após se sagrar vencedora do certame licitatório de concorrência pública promovido pelo Estado de Pernambuco.

Em artigo publicado no Diário de Pernambuco de 15 de fevereiro de 1947, Assis Chateaubriand comentava sobre Virgílio Menezes, dono da Pernambuco Autoviária: (...) “Quem fixou em contrato as tarifas que proporcionam ao empreiteiro de um serviço público, tão espantosos lucros? O sr. Agamenon Magalhães, o mesmo interventor que perseguia a Pernambuco Tramways, a empresa local de bondes, recusando-lhe, durante anos e anos, o aumento mais que justificado de 10 centavos numa passagem e chamando para o seu serviço, em artigos de jornal, por ele assinados a odiosidade pública. (...) De dois pesos e duas medidas era a ação do sr. Agamenon Magalhães em face dos transportes urbanos: para uma concessionária negava pão e água; a outra dava tarifas tão altas que o empresário pode, numa festa de carnaval, despende 400 mil cruzeiros redondos”. (...) O Estado fixou-lhe a tarifa das passagens em um cruzeiro por pessoa, e deu-lhe, para explorar, o serviço público de transporte de passageiros na cidade e seus subúrbios. (...) Ele organizou um serviço, que ouço toda a gente gabá-lo como excelente. (...) Todos o estimam e o encorajam como um empresário, que serve bem ao público, deslocando massas substanciais da população, de uns para outros bairros da cidade, em condições que suscitam um mínimo de reclamações. (...) A vocação para nabado, atacado de uma frenética e vulgar mania de esbanjar economias do até ontem obscuro transportador do serviço de ônibus explica-se pelos lucros, que

dizem os seus amigos ele obtém, de 300 contos mensais, com a exploração desse negócio. (...) Quem fixou em contrato as tarifas que proporcionam ao empreiteiro de um serviço público tão espantosos lucros? O sr. Agamenon Magalhães, o mesmo interventor que perseguia a Pernambuco Tramways, a empresa local de bondes, recusando-lhe, durante anos e anos, o aumento mais que justificado de 10 centavos numa passagem e chamando para o seu serviço, em artigos de jornal, por ele assinados a odiosidade pública”.

O empresário era criticado e enaltecido por um dos maiores jornalista e político do Brasil, comandante de um império jornalístico do país que atravessava fronteiras, influenciando a opinião do povo e dos seus colegas de profissão.

No editorial de 20 de março de 1947 o Diário de Pernambuco continuava a falar dos transportes: (...) “Não se pode acabar com as ‘correições’ ou restringir o seu funcionamento; mas se deve melhorar as suas condições, fiscaliza-las e tratar de baratear o preço, pois, como todo mundo está vendo, trata-se de um serviço muito caro. Caros são, alias todos os ônibus no Recife, muito mais caros do que em qualquer outra parte do Brasil. Dai a prosperidade das empresas; prosperidade essa que vai muito além dos lucros razoáveis, quando a exploração de serviço público não deve dar margem a vantagens excessivas”. “Para isso existe uma fiscalização de Serviços Públicos Contratados, sendo de elementar prática administrativa que se trate sempre de melhorar os Transportes e de torná-los mais acessíveis ao povo”. (...) “As ‘correições’ estão indo aonde não vai nem o ônibus nem o bonde. É um meio de transporte de emergência. Só se pode admitir numa cidade como esta, onde o problema do calçamento nunca foi tratado num plano de larga envergadura. Mas desde que isso se faça as ‘correições’ devem desaparecer, pois o povo tem direito a uma condução mais decente. A esse preço os cariocas viajam em carros de luxo, do último modelo”.

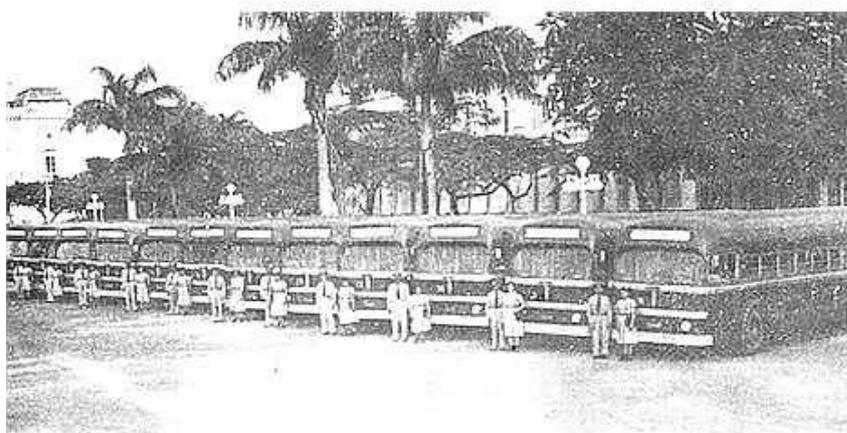
Prosseguia o Diário, “As ‘correições’ não devem ser suspensas, ao menos por enquanto, eis o que pensa o homem da rua, porque a despeito de tudo, inclusive do desconforto e da carestia, as ‘correições’ prestam serviços”.

Em editorial de 25 de abril de 1947, o Diário de Pernambuco fala do caos urbano que passa a cidade: “(...) O que o sr. Agache disse sobre o Recife e a sua desordem urbanística está a vista de todo mundo, menos da Prefeitura e de sua Diretoria de Obras, uma e outra responsáveis por tantos erros e por tanta anarquia. Nunca se viu maior casa de Orates do que essa Prefeitura, que vive a ensaiar planos, a fazer uma coisa hoje e a desfazer amanhã, como muito bem disse Agache: ‘O ideal seria ter havido um plano único e executá-lo integralmente’”.

No editorial do dia 13 de maio de 1947, o Diário falava da perseguição ao capital particular, por Agamenon no Estado Novo, época da estatização pelos governantes, provocando êxodo de vários capitalistas e industriais pernambucanos, esta perseguição se contrapõe a chegada da Pernambuco Autoviária. No dia 14 confirmava a situação pré-falimentar a que chegou a Tramways, mostrando o descaso com que tratavam o serviço de bondes e deixavam a população.

A Folha de 27 de maio de 1947 publicava o seguinte convite: “A Autoviária convida para a exposição dos novos ônibus da empresa nos jardins do Governo do Estado”.

Foto 3: Frota da Autoviária na frente do Palácio do Governo



O Diário de Pernambuco e a Folha da Manhã de 04 de junho de 1947 publicavam: A "Pernambuco Autoviária", comunica ao público que, devidamente autorizada pelas autoridades competentes, dentro de quinze dias, a contar desta data, a proporção que for

sendo ultimada a montagem de seus ônibus recém-chegados, promoverá o reforço das suas linhas e a instituição de mais duas, da seguinte maneira”: (...)

No dia 14 de junho de 1947, novamente o Diário e a Folha da Manhã, estampavam os debates na Assembléia Legislativa que giravam em torno dos transportes: (...) o restante foi tomado por um amplo debate sobre o serviço de "ônibus" no Recife, especialmente o contrato da "Autoviária" com a Prefeitura e a situação da Tramways.

Foto publicada no Diário de Pernambuco de 21 de junho de 1947 Ônibus da Pernambuco Autoviária Ltda., servindo a linha de Casa Amarela.

Foto 4: Ônibus na Linha de Casa Amarela



A Folha da Manhã e de 23 e o Diário de Pernambuco de 24 de junho de 1947 traziam a seguinte nota: “A Pernambuco Autoviária Ltda.”

“Completa, hoje, o seu terceiro aniversário de funcionamento. Há três anos, no dia 24 de junho de 1944, animados pela força da nossa fé, transitavam os primeiros ônibus com os quais iniciávamos os nossos serviços no Recife”.

“Aqueles que, decorosamente, colocam acima e além das próprias conveniências o respeitável interesse da coletividade, reconhecem — estamos certos — o rendimento

honesto e fecundo do esforço e da dedicação, para a serventia pública, da Pernambuco Autoviária Ltda., empresa genuinamente pernambucana, isso que, cômicos da sua modelar organização, é o principal motivo do nosso enorme envaidecimento”. “Ninguém é profeta em sua terra...”.

“Os outros - aqueles pouquíssimos sob a limitação do egocentrismo, insulados na cobiça dos lucros individualistas e quase sempre, ou por isso mesmo, bastardos - esses, aleivosos, perversamente apenas, buscam obscurecer o mérito, grande mérito, da Pernambuco Autoviária Ltda. Apagar-lhe, notadamente, o denodo, a lisura, a audácia manifestados na aceitação de árdua tarefa entre nós tantas vezes iniciada e tantas outras malograda; negar-lhe — contra o que, precipuamente, protestamos — o sincero propósito de cooperar com as autoridades e o povo para o maior progresso material e o máximo acendimento social desta nossa bonita cidade”.

“Contra o verbalismo anemizado e a fragilidade das insinuações malévolas, apresentamos o iniludível dos fatos”. “Está na consciência de todos a imensurável dificuldade de transporte que atingira o Recife. Possivelmente, fora a capital brasileira mais de imediato e mais plenamente tocada pela deficiência. O panorama era desolador: as estradas cheias de pedestres, de zonas longínquas caminhando para as fábricas, para os escritórios, para as repartições públicas, para os colégios distantes, aonde chegavam extenuados, desprovidos da precisa energia física ou mental de produção. Nessa angustiante contingência, o mais fácil meio de locomoção mecânica era o automóvel, inatingível, porem, a maioria da população em virtude da sua modesta condição econômica”.

“Em face do problema - já considerado grave ameaça de sérios prejuízos para as diversas atividades locais - o Governo do Estado facilitava recursos materiais e financeiros aqueles que se dispusessem a exploração do transporte coletivo urbano. Essas facilidades não fascinavam. Maiores e mais concludentes eram os exemplos objetivados nas tentativas, no gênero frustradas. Como medida última, o Governo abre uma concorrência pública, nela figurando, simplesmente, a Pernambuco Autoviária Ltda. que, vencedora, assina com a Prefeitura Municipal, sendo o Estado interveniente, o contrato conseqüente da concorrência idônea. O Governo, exigindo juros normais pagos sobre a importância emprestada, auxilia-nos financeiramente - ajuda, aliás,

prometida em cláusula da concorrência e não favoritismo ou proteção particularizada. Esse auxílio não era o suficiente. Dos seus próprios recursos, despendeu a Pernambuco Autoviária Ltda. um milhão e duzentos mil cruzeiros. O considerável cometimento a que nos dispúnhamos não era, evidentemente, 'jogar com o dinheiro alheio'. Além do nosso privativo elemento pecuniário, tivéramos a responsabilidade de pagar débito tão garantido e tão rigorosamente comercial quanto qualquer outro”.

“E começamos a obra até então abandonada e que assustara - susto pânico - a gregos e troianos. A nós mesmos, até técnicos estrangeiros especializados no assunto, fizeram injunções desanimadoras”.

E prosseguia a nota: “No dia 24 de junho de 1944 - quando quase impraticável a obtenção de maquinismos, não somente pelo seu alto custo, mas, em especial, pela sua carência nos mercados nacionais e no irrealizável do envio pelos mercados estrangeiros - naquele dia, dezesseis omnibus de nossa propriedade transitavam no Recife. Ainda premidos no mesmo conhecido aspecto da impossibilidade aquisitiva no comércio automobilístico, sem medir sacrifícios, e levávamos em 1945, o número dos nossos veículos para vinte e seis, número que, em 1946, subiu para quarenta e quatro e atualmente totalizado em cinquenta e oito. Em fins do próximo mês de julho, pretendemos possuir em tráfego cem veículos, para o que temos comprados nos Estados Unidos e já em viagem para esta capital, vinte e dois omnibus do famoso fabricante "Reo Motor Inc.", com lotação, cada um, para sessenta e oitenta passageiros, e vinte a "General Motor do Brasil S/A", por intermédio dos seus agentes no Recife, srs. Jose T. de Moura & Cia., com a capacidade, cada um, para quarenta passageiros”.

“Resta-nos, agora - quando, jubilosos, comemoramos o terceiro aniversário do nosso desempenho - no cumprimento de profundo dever de gratidão, agradecer a todos quanto nos tem ajudado com o seu apoio e colaboração, notadamente ao generoso público conterrâneo”. Pernambuco Autoviária Ltda. Recife. 24-6-947

A Folha de 25 de junho de 1947 informava que a Autoviária havia recebido um telegrama da Reo Motores, que haviam sido embarcados 20 ônibus em 3 vapores diferentes e em outro telegrama General Motors do Brasil dizia que foram embarcados 4 dos 20 ônibus no porto de Santos.

Na Folha da Manhã 06 de julho de 1947 em comentário do sr. Gercino Pontes, falava que via a Tramways prestando péssimo serviço à população. Criticava a Prefeitura que mandou tirar uma empresa para colocar outra que detinha o monopólio. "A ação de qualquer das empresas de ônibus, no sentido de prejudicar as demais, paralisando carros existentes ou perturbando a aquisição de novos, além de impatriótica, revela uma orientação egoística que os novos tempos não comportam".

No editorial de 07 de julho de 1947 do Diário: Anuncia-se que a Delegacia Geral de Trânsito intimou aos proprietários das "correções" a se transformarem em ônibus populares ou a desaparecerem da circulação.

O Diário de Pernambuco de 18 de julho de 1947 trazia: "Na sua entrevista de anteontem a este jornal, o interventor Amaro Pedrosa abordou outros assuntos sem relação com o artigo 2º. - Das Disposições Transitórias de nossa Constituição - objeto da entrevista em questão. (...) 'Tenho em mão um legítimo abacaxi a descascar - disse o interventor. É o caso da Pernambuco Tramways. Essa companhia na impossibilidade de prosseguir com o serviço de bondes, acaba de pedir ao governo, por intermédio dos seus diretores srs. Jack Mighell Close e Anthony Kelly, que nomeie um interventor para dirigir os respectivos serviços, de vez que não pode continuar com os mesmos'. 'O Estado é obrigado - veja bem, obrigado! - a acatar o pedido de intervenção. O assunto deverá ser resolvido nestes próximos dias'. - 'Agravando tudo, amanhã (hoje) deverá ser decidido um importante dissídio trabalhista em que está envolvida a empresa'. - 'Solicitou a Tramways que o Estado se aposse do acervo, no valor de 50 milhões de cruzeiros'".

No Diário de Pernambuco de 27 de julho de 1947 as notícias sobre transportes continuaram em destaque: "O governo do Estado se encontra no dever de dar ou encaminhar uma solução ao caso da Pernambuco Tramways, tendo em vista que o assunto é desses que não podem ser protelados. A Assembléia Legislativa, (...) parece que deseja meter um cravo na roda, para dar expansão à sua demagogia".

Continua o jornal, "o Sr. Agamenon sempre tratou a Tramways aos pontapés, como se isso resolvesse alguma coisa. E de tanto pontapé que levou, chega a Tramways junto ao Sr. Amaro Pedrosa e lhe entrega o serviço de bondes, para que o Estado o administre".

Conclui com um comentário: “Pergunta-se: pode o Estado tomar a si essa administração? (...) O governo decreta a intervenção, mas essa intervenção fica no ar, porque a Assembléia pede que suste qualquer medida. E estamos diante do impasse”.

A situação da Tramways era cada vez mais crítica, apelos da diretoria da empresa ao Governo do Estado de nomear, inclusive, um interventor para administrá-la fazia parte da estratégia de salva-la e do contrato celebrado entre as duas partes, não se podia ignorar a existência da Tramways. Ela “podia ser mesmo um mal, no entender de jornalistas, da população e de setores organizados”, mas era necessário chegar ao seguinte impasse: ruim com ela, pior sem ela.

O Diário de 11 de setembro de 1947 dizia: “Ontem, das 11 às 13 horas, mais ou menos, houve momentos de verdadeira expectativa ante um ensaio de greve levado a efeito pelos proprietários de ônibus balizados com o nome de ‘beliscadas’, ‘correições’ e ‘barrigas’. No próximo dia 15, expira o prazo concedido pela Delegacia de Trânsito para que os proprietários desses transportes coletivos tenham regularizado a situação de seus carros, (...) Os carros que naquela data, não tiverem mudado as carrocerias e feito outras instalações, serão obrigadas a sair da circulação”.

(...) Continuava o jornal: “Nessa emergência, a Cooperativa dos Proprietários de Veículos resolveu ir à Assembléia Legislativa do Estado pleitear a revisão do contrato da Autoviária. Para tanto, os diretores da entidade fizeram distribuir boletins com os seguintes dizeres: ‘A Cooperativa dos Proprietários de Veículos para Transporte Coletivo do Estado de Pernambuco solicita a todos os proprietários de ônibus, bem como os de carros populares, conhecidos pela denominação de ‘beliscadas’, compareceram no dia 10 do corrente mês às 14 horas, a Assembléia Estadual, afim de pleitear a revisão do contrato anticonstitucional que a Prefeitura do Recife concedeu a Pernambuco Autoviária Ltda. Para maior brilhantismo dessa manifestação, pede que se faça paralisar os aludidos ônibus podendo dessa maneira também comparecer os empregados, os quais estão intimamente interessados na anulação do referido contrato, em face da ameaça de ficar proibido o tráfego de veículos não pertencentes a Pernambuco Autoviária Ltda. — A Diretoria. (a) Manuel Alcântara Bezerra, Moisés Barbosa e Valdemar Marinho”.

(...) “Enquanto isso, motoristas e cobradores, guiados naturalmente por elementos exaltados, resolveram fazer parar os restantes ônibus, não pertencentes à Autoviária e, se possível, os desta empresa. (...) A reportagem deste Jornal esteve na Assembléia Legislativa, antes de iniciar-se o expediente ali. Neste meio tempo, conseguimos ouvir a palavra de alguns diretores da Cooperativa que lá se achavam, afim de encaminhar um memorial à Casa, pedindo a revisão do contrato da Autoviária”.

- "Não houve greve - disse-nos o sr. Manuel Alcântara Bezerra como afirmaram por ai. Os nossos propósitos estão claros nos convites que fizemos aos proprietários de veículos para comparecer a Assembléia". (...) "Ainda há pouco - prossegue o sr. Manuel Alcântara Bezerra — estivemos no Palácio do Governo, em companhia dos srs. Osvaldo Lima Filho e Luiz Magalhães Melo, afim de avistar-nos com o sr. Otavio Correia e pedir providencias. Ao governador interino fizemos ciente do ocorrido, dando-lhes uma idéia da nossa situação",

A Folha da Manhã de 11 de setembro de 1947 trazia o seguinte artigo: “Atendido o apelo dos proprietários das beliscadas – ontem os proprietários desse tipo de transporte começaram a recolher, numa espécie de greve. ‘Uns diziam que a greve seria pela pretensão das empresas de ônibus de estender os serviços até a linha de Beberibe, outros porque a Delegacia de Trânsito não iria renovar o prazo concedido para estes veículos continuarem transformados em ônibus’”.

“Falam do que seria o transporte da população pobre sem esses veículos e para os seus proprietários. Houve ameaça de depredação dos ônibus das empresas regulares; desvio de itinerário e os dois deputados pedessistas Luis Magalhães Melo e Osvaldo Lima Filho acalmaram os ânimos dos donos das beliscadas, prometendo esforços no sentido de ser dada uma solução satisfatória do caso. Foram junto com os diretores da Cooperativa dos Proprietários de Veículos para o Transporte Coletivo ao Palácio do Governo, onde foram recebidos pelo governador Otávio Correia, que liberou a circulação até que a Assembléia Legislativa deliberasse sobre o caso. O capitão Murilo Rodrigues, secretário de segurança disse que das 151 beliscadas, 91 foram transformadas em auto-populares, deixando de cumprir as determinações 60, confeccionadas antes de 1940”.

O Diário de Pernambuco de 23 de setembro de 1947 trouxe: “Acompanhado o deputado Elpídio Branco, a Comissão Parlamentar incumbida de apresentar sugestões ao governo sobre o caso da Tramways decidiu, em reunião de ontem, recomendar ao executivo que administre o serviço de bondes. Foi voto vencido o do deputado Etelvino Pinto”.

“A possibilidade de encampação foi examinada pelo relator - sob três aspectos:

- a) - o da indenização devida à Empresa pelas instalações correspondentes aos serviços de força e luz que têm contrato distinto de tração;
- b) - obtenção de numerário para indenização a Tramways e movimentação dos serviços, e;
- c) capacidade administrativa do Estado para dirigir os serviços de transporte”.

“No seu voto em separado o deputado Lael Sampaio foi de parecer: que seja criada com toda urgência. a ‘Comissão de Transportes Urbanos do Recife’, afim de orientar os problemas do tráfego, de acordo com os dispositivos que regulam a atividade do Conselho Regional de Trânsito, já existente em Pernambuco por decreto federal. Que o governo intervenha, desde logo, no serviço de tração da Tramways (sem outro ônus para o Estado, além da remuneração do interventor), afim de tornar efetiva a regularização ou normalização dos serviços de tração, sob bases razoáveis, dentro do prazo de um ano; podendo a intervenção ser extensiva aos serviços de força e luz se no decorrer desse período se tornar necessária tal providência”.

A Folha da Manhã de 23 de setembro de 1947 falava da tentativa de greve dos motoristas da Autoviária devido ao fato de um motorista ter sido suspenso por desobedecer a determinação da empresa, seis outros foram reclamar e levaram a mesma punição, gerando insatisfação nos companheiros. Devido a intervenção do delegado José de Melo e de Clóvis Arcoverde junto a direção da empresa e aos funcionários, a ameaça foi logo debelada.

O Diário de Pernambuco de 04 de novembro de 1947 trazia: “Há pouco mais de três anos, numa época em que o nosso sistema tradicional de transportes coletivos estava em franca desorganização e falência, por motivos de variada natureza que as imperativas condições da guerra agravavam e levavam ao estado mais agudo, surgiu a Pernambuco Autoviária Ltda. - consequência do idealismo, da tenacidade, da resolução de colaborar

no progresso material do Recife. Pelas suas avantajadas dimensões, pelas enormes dificuldades que se lhe antepunham, pelo ineditismo da tentativa, era uma empresa arriscada essa de dotar a capital pernambucana com serviço de ônibus capacitado ao seu desenvolvimento urbanístico e ao sempre crescente volume da sua população. O audacioso cometimento não podia ser iniciativa livre e arbitrária, mas tinha que se condicionar a normas, a exigências jurídicas, que assumiram a forma tangível de um contrato celebrado entre a Prefeitura Municipal e a Pernambuco Autoviária Ltda. - contrato resultante duma concorrência pública, perfeitamente lógico e idôneo”.

“Três anos. . . Três anos de serviços prestados a população recifense, serviços que crescem, alargam-se, aperfeiçoam-se dia a dia e cuja alta qualidade e eficiência é proclamada não só pelos nossos, mas por muitas pessoas esclarecidas que têm conhecido esta capital. O srº. Hilton Santos, presidente do I.A.P.T.E.C., após ter visitado o Recife, declarou ao jornal carioca ‘Diretrizes’: - ‘A Pernambuco Autoviária Ltda. é uma organização que honra o serviço de transporte no Brasil’. Também há pouco, tendo permanecido entre nós por dois meses, o grande dramaturgo patricio drº. Renato Viana disse: “Conheço todo o país. Desconhecia, porém, empresa de transporte coletivo que reunisse tantos predicados merecedores de aplausos como a Pernambuco Autoviária Ltda.”.

“Três anos... E agora levanta-se a maledicência infecunda, numa campanha apaixonada sem serenidade, numa celeuma inconseqüente e perversa pela reforma daquele contrato - campanha que é, data vênia, verdadeiro atentado contra a normalidade a segurança das operações desse gênero, contra a própria estabilidade dos negócios, sejam os de natureza meramente particular, sejam os que digam respeito a serviços públicos”.

“Alega-se - argumento de pasmosa fragilidade - que esse contrato foi celebrado sob a vigência da ditadura. Mas, quantos e quantos o foram? Deve-se ser reformado pela simples suspeição de que há esse tempo não havia livre crítica, então será precisa uma revisão em todos os instrumentos dessa espécie entre 10 de novembro de 1937 e 29 de outubro de 1945... Tudo, então, será instabilidade, inquietação, pavor, sob a contingência de não ficar pedra sobre pedra...”

Os sócios aumentaram as quotas em 4 de dezembro de 1947 para Cr\$8.600.000,00 do Virgílio, Cr\$100.000,00 para Maria do Carmo e Cr\$1.300.000,00 para a sócia Vênus, totalizando Cr\$10.000.000,00. JUCEPE (1947)

Do Diário de Pernambuco de 07 de dezembro de 1947 sobre um passeio que Vivi Menezes ofereceu e noticiava: "A Pernambuco Autoviária Ltda. proporcionou, naquele dia, um passeio às altas autoridades federais, estaduais e municipais, a imprensa e pessoas convidadas. Nessa excursão, sendo empregados os veículos de que vimos tratando, tomaram parte os Srs.: Dr. Otavio Correia, Governador do Estado; Dr. Edson Moury Fernandes, Presidente da Câmara Estadual; Antonio Pereira, Prefeito do Recife; Capitão Paulo Pires, representante do almirante Antonio Guimarães; Deputados Elpídio Branco, Antônio Carício e Esdras Gueiros; Dr. F. Pessoa de Queiroz, Diretor do Jornal do Comércio; Arnaldo Moreira Pinto, Diretor do Rádio Clube; Capitão Murilo Rodrigues, Secretário da Segurança Pública; Comendador Jaime Ferreira dos Santos, Diretor do Banco Comércio e Indústria; Beroaldo Melo, Diretor gerente do Banco Nacional do Norte; Artur Napoleão Goulart, Gerente do Banco do Brasil; Alzir Leal, Jorge Nascente e Orlandin Rubem Correia, altos funcionários do Banco do Brasil; Edson L. Booch e Romildo Martins, respectivamente gerente e sub-gerente do City Bank; Geraldo Magela, gerente do Banco de Minas Gerais; Celestino Silveira, gerente do Banco Irmãos Guimarães; industrial Vasco Rodrigues; Murilo Ramiro Costa; Mirocem Navarro; Jorge Pontual; Abelardo Pinto, gerente da Atlantic; Reginaldo Mac-Crow, representante da matriz da Atlantic; advogados Osvaldo Salsa e Evandro Gueiros e muitas outras pessoas de destaque. Toda a imprensa local enviou representante”.

Continuava o jornal: “Depois de percorrer alguns trechos da cidade, os excursionistas foram conduzidos para a sede do ‘Caxangá Golf Club’, onde o Sr. Virgílio de Menezes, presidente da "Pernambuco Autoviária Ltda" ofereceu a todos os presentes um *cock-tail* que decorreu na maior cordialidade”.

Desta vez, o empresário convidou, como pode ser lido no noticiário, desde governador, a almirante, prefeito, empresários, banqueiros, proprietários de órgãos de imprensa, jornalistas, dentre outros, depois ofereceu um coquetel aos convidados. Era uma maneira de fazer o marketing de uma empresa privada que na época consolidava-se como a maior e mais organizada da cidade, também era um modo de impressionar e

conquistar os representantes das classes dominantes de todas as esferas federais, estaduais, municipais e empresariais, além dos jornalistas.

A empresa procurava através de ações que agradassem os formadores de opinião, mudar a visão de que se tratava de uma direção intransigente, cativando principalmente os jornalistas que sempre criticavam a maneira que a empresa foi formada no Estado Novo.

A matéria do dia 14 de dezembro de 1947 no Diário de Pernambuco, depois do passeio pela cidade, dá uma demonstração de como foi bom para a Autoviária a excursão proporcionada. Ao noticiar a lei que autorizava a revisão do contrato firmado com a Prefeitura e seus artigos, o jornal já não é tão crítico quanto às suas colocações contra a empresa, pelo contrário, faz elogios e se mostra preocupado com o destino que os transportes podem ter se não forem mantidos os padrões oferecidos e se preocupa com os investimentos por ela realizados.

Ocorre que, em 12 de dezembro de 1947, durante a vigência do contrato de concessão, foi publicada a Lei nº. 41, de 11 de dezembro de 1947, sancionada pelo governador interino que autorizava a revisão do contrato de concessão firmado entre a Prefeitura e a "Pernambuco Autoviária".

Esta lei não foi a única editada durante a vigência do contrato. Vários foram os decretos, leis e resoluções expedidas pelo Município para regulamentação da prestação dos serviços, entretanto, com a edição da Lei nº. 41, o Governo interino do Estado ao intervir na esfera de competência municipal, gerou a interposição de ação judicial.

A repercussão da Lei foi vista no Diário de Pernambuco que editou matéria no dia 14 de dezembro de 1947, pelo teor das seguintes considerações: “estamos certos, no caso, dos bons intentos dos legisladores e nada temos a ver com o destino de empresários particulares senão até o ponto de contacto delas com os inteirices do público. Mas é por isso mesmo que sugerimos prudência na aplicação da nova lei, afim de que esta não ultrapasse o objetivo que a inspirou e venha a tornar-se um instrumento de ódio e competições. No segundo caso, em vez de melhorados, teríamos agravados os serviços de transportes no Recife, aos quais seria irrisório negar o inestimável impulso trazido pela ‘Autoviária’”.

E continua: “o que seria da população sem os seus omnibus, sobretudo agora quando os bondes tornaram-se tão raros que os exemplares sobreviventes já constituem notas de curiosidade na paisagem da cidade”?

Em 03 de fevereiro de 1948 Vivi aumenta sua quota em mais Cr\$5.000.000,00, ficando Cr\$13.600.000,00 e totalizando a sociedade Cr\$15.000.000,00. JUCEPE (1948)

Após esta data, nenhuma informação foi mais conseguida sobre a variação do capital da empresa, nem documentos comprovando a sua extinção na JUCEPE.

O aumento sistemático das quotas devia-se ao crescimento da empresa experimentado nos primeiros anos de operação. Neste pequeno período, com a crise dos bondes, sem peças de reposição, os ônibus junto com as beliscadas e as correições, tornaram-se o transporte da população.

Os jornais do dia 14 de fevereiro de 1948 proclamavam a posse do novo governador Barbosa Lima Sobrinho, que logo depois dá posse a Moraes Rego como novo Prefeito para ficarem no poder até 1951 quando Agamenon Magalhães reassume o governo eleito pelo voto direto e reconduz Antônio Alves Pereira para a Prefeitura do Recife.

Esta matéria estampada na coluna do Diário “Cousas da Cidade” de 25 de março de 1948, Aníbal Fernandes, mostra a necessidade que a Prefeitura do Recife teria de ter em seus quadros, técnicos da área de urbanismo, que só assim, aberrações verificadas nas reformas da cidade, não teriam sido cometidas. A matéria trazia: “Dizem os urbanistas que o que caracteriza a cidade moderna é a ‘linha reta’, porque a ‘linha reta’ é a linha da marcha do homem. O homem marcha pela linha reta: o jumento é que dá voltas e cabeçadas”.

Continua a matéria: “Na Prefeitura do Recife sempre fez falta um arquiteto-urbanista, o qual, numa cidade plana como a nossa, teria muitas facilidades diante de si. E por isso mesmo que não há lugar para esse arquiteto, quando há lugares demais para toda sorte de sinecuristas, é que o Recife está tão errado. Veja-se, por exemplo, o bairro novo do Pina. É um bairro surgido com o governo Sérgio Loreto que construiu a Avenida. Um

arquiteto-urbanista teria traçado no papel o desenvolvimento futuro do novo aglomerado urbano. Nada disso se fez. O resultado é que o Pina é um verdadeiro pandemônio. (...) Um Departamento Municipal tendo à frente um técnico urbanista lido e corrido e formado numa boa Escola é ainda hoje uma necessidade. Porque muita coisa se pode evitar e muita coisa se pode corrigir, sem grandes danos para a Municipalidade”.

A Folha e o Diário de 4 de maio de 1948, já com Barbosa Lima, o novo Governador eleito e o Prefeito indicado, Moraes Rego, noticiavam o mesmo assunto, sobre a solicitação da Autoviária que pleiteava operar na linha de Sítio Novo, município de Olinda. Ciente do que se passava o Delegado de Trânsito Reinaldo Carneiro, encaminhou, por escrito, uma advertência a empresa que não toleraria que os carros fizessem tal percurso. A advertência não foi levada em conta por parte da direção da empresa e a autoridade policial decidiu que os veículos para aquela linha seriam apreendidos e conduzidos à Secretaria da Segurança Pública.

Os jornais continuam: “Ocorreram então cenas de brutalidade até mesmo com senhoras que eram passageiras dos ônibus da Pernambuco Autoviária, no Largo da Encruzilhada, obrigadas a deixar os carros sob coação de elementos da Delegacia do Trânsito. Enquanto isso, no centro, fatos idênticos foram observados em relação aos funcionários da empresa, inclusive as condutoras. Quase todos foram presos e conduzidos para a Secretaria da Segurança, como se fossem criminosos comuns. (...) Em suas declarações ao DIÁRIO, a noite de ontem, o srº. Virgílio Menezes alegou que o contrato de sua empresa com a Prefeitura lhe assegura o direito de fazer correr seus carros em locais devidamente calçados, desde que a repartição competente fosse avisada com a devida antecedência, o que alias aconteceu; que a Delegacia de Trânsito falta competência para proibir seus veículos de fazer tal ou qual linha, de vez que essa atribuição é da Prefeitura do Recife, cumprindo a esta solicitar o auxílio da polícia quando suas ordens não forem cumpridas e isso não ocorreu. Tanto não ocorreu, que a Edilidade avocou a si, a solução do problema, devendo o prefeito dar a última palavra sobre o caso”.

As últimas notícias veiculadas nos jornais comprovam a maneira arrojada de administrar de Vivi Menezes quando mandou seus ônibus operarem na cidade de Olinda, uma vez que seu contrato era de trafegar exclusivamente no município do Recife. Por sua vez, ele reclama da interferência da Delegacia de Trânsito, alegando que

quem tem que fiscalizar é a prefeitura e, o fato de um fiscal da Prefeitura ter interesse nas beliscadas, deixou a Delegacia em situação delicada junto à opinião pública e à imprensa.

O fato ocorrido mostra como a direção da empresa pretendia impor a sua vontade, operando nas linhas de Olinda que, segundo a concorrência, as licitadas foram as da cidade do Recife, a empresa alegava que, caso existisse calçamento na via, ela tinha o direito de trafegar, oferecendo seus serviços.

Em 15 de maio de 1948, no Diário a notícia que seria iniciada a construção da nova ponte do Pina, cuja conclusão se daria cinco anos depois, com a inauguração em 13 de maio de 1953, como atesta a Folha da Manhã. Esta ponte modificaria a situação de moradia da zona sul para sempre, antes região de veraneio e de pouca afluência da população, passando a uma área onde a especulação imobiliária mudou por completo a maneira de morar. O Diário noticiava: “Cousas da Cidade: Não sabemos que avenida Meridional é essa, que o presidente Dutra vem inaugurar no Recife no próximo mês de julho de 1953, segundo foi divulgado; mas o recifense ficou satisfeito em saber um dos motivos de sua vinda a Pernambuco é assistir o batimento da primeira estaca para a construção da ponte do Pina. Ponhamos uns três anos diante de nós; e quem viver verá o grande melhoramento”. (...)

O Diário de Pernambuco de 16 de maio de 1948 trazia uma propaganda de ônibus Ford de 27 passageiros, custando Cr\$92.000,00, em São Paulo.

Do dia 07 de junho até 10 de novembro de 1948, quando o desembargador Cunha Barreto mandou sustar a lei 171, as notícias autorizando e suspendendo o aumento da tarifa, foram uma constante nos jornais, os empresários, que desde 1945 não tinham reajuste no preço da tarifa, viam o desfecho das discussões serem contra eles e a favor dos estudantes que comemoraram junto com a população a decisão do desembargador.

Editorial de 15 de junho de 1948 do Diário de Pernambuco: “Afim, foi o Regulamento do Serviço de Ônibus aprovado na Câmara Municipal. Parece que esse era o motivo de não ter sido ainda posto em execução, o que vai acontecer no espaço de 48 horas”.

“Essa regulamentação era necessária e urgente. Não se contesta que o Serviço de Ônibus veio tirar a população do Recife de um verdadeiro impasse, em face da imprestabilidade a que chegaram os bondes da Tramways. Foi a iniciativa particular que salvou a situação, fazendo-se circular os ônibus para as diferentes linhas, mesmo aquelas que não dispunham ainda de calçamento”.

E, “O Recife possui hoje um regular serviço de ônibus, de que é justo destacar, pela sua boa organização e bom aspecto de seus veículos; a Pernambuco Autoviária, Não estamos aqui para fazer carga sobre essas companhias ou para incompatibilizá-las com o público, antes o público deve reconhecer que elas vieram ao encontro de suas necessidades, quando o negócio ainda era precário e incerto”.

A Folha da Manhã de 17 de junho de 1948 trouxe a notícia de que havia sido aprovado em primeira discussão o projeto de lei que estabelecia a taxa de 10 por cento nas passagens de ônibus para, exclusivamente calçar e manter as ruas da cidade.

Em 19 de junho de 1948, na sua parte dedicada ao município do Recife foi publicado no Diário do Estado, o Decreto nº. 9 da Câmara Municipal do Recife, de 16 de junho de 1948, que aprovou o Decreto nº. 74 de 14 de maio de 1948 e regulamentava os contratos de concessão dos serviços de auto-ônibus na cidade.

A Folha da Manhã de 24 de junho de 1948 falava que a partir do dia 5 de julho novas tarifas de ônibus entrariam em vigor. A Comissão de Fiscalização do Serviço de Ônibus avisava que o aumento seria de acordo com o decreto nº. 74 de 14 de maio. Sendo os seguintes valores: Cr\$0,60; 0,70; 0,80; 0,90; 1,00; 1,10; 1,20; 1,30; 1,40”.

Depois a Folha noticiava no dia 02 de julho de 1948 o adiamento para entrada em vigor só no dia 20 as novas tarifas. E, depois, no dia 21 avisava que o aumento havia sido suspenso.

Posteriormente, no dia 7 de julho, a Folha noticiava que havia sido criada pelo Prefeito do Recife, a Comissão de Concessão e Fiscalização do Serviço de Ônibus, pelo Ato nº. 1.740, de 7 de junho de 1948, em face do Decreto nº. 74 que regulamentou o serviço.

Tal comissão era um órgão opinativo sobre as futuras concessões e fiscalizador das existentes ou a serem dadas. A Comissão foi extinta em 29 de maio de 1953 pelo Prefeito José do Rego Maciel, através do Decreto 443, de 29 de maio de 1953, publicado no Diário Oficial de 30 de maio de 1953, passando as suas atividades para a Inspeção de Serviços Públicos, do Departamento de Engenharia e Obras.

Sob a vigência do Decreto n.º. 74 e do Contrato de Concessão da empresa Pernambuco Autoviária, no ano de 1948, foi publicada no dia 08 de julho no Diário Oficial do Estado na Seção do Município, a Lei n.º. 108, de 05 de julho de 1948, (Anexo 6) concedendo gratuidade no transporte às categorias elencadas de funcionários públicos em todas as esferas de governo e abatimento de 50% no valor das passagens para estudantes mediante apresentação da respectiva carteira escolar, e obrigando as empresas a transportar os referidos beneficiários na forma prescrita, sob pena de cassação da concessão.

Dois meses depois, no Editorial de 09 de julho de 1948 do Diário e na Folha do dia 10 de julho, voltavam a comentar sobre os diversos vexames que foram infligidos à população pelo bel prazer de guardas civis e guardas noturnos, que se julgavam com direito de viajar de graça nos ônibus em circulação. O Secretário de Segurança dirigiu ao Delegado de Trânsito um memorial no sentido de impedir qualquer ato de violência contra os ônibus porque interpretaram errado a lei número 108 que dava gratuidade até duas pessoas, em cada omnibus, que pertençam as seguintes classes, e quando em serviço: carteiros e estafetas dos Correios e Telégrafos; praças de preto das forças armadas; fiscais de trânsito e guardas civis; guardas sanitários; fiscais da Municipalidade e guardas noturnos.

Era a primeira vez que se estabelecia gratuidade e abatimento no sistema de transporte público de passageiros, que mais tarde seria motivo de várias discussões e brigas na justiça e nas ruas entre empresários, à frente Vivi Menezes e estudantes. De outra forma, os atos de violência praticados pelos policiais e a repressão do Secretário a estes atos, comprovavam a arrogância dos guardas e a confusão que as leis baixadas pelos vereadores causavam no sistema.

No Diário de 13 de julho de 1948 falava a título informativo, o jornal divulgava, em números aproximados, o percurso das diversas linhas, segundo medição oficial da Prefeitura:

Oito quilômetros — Casa Forte, Porto da Madeira, Olinda (Prefeitura), Sítio Novo, Campina do Barreto, Bom Sucesso e Nova Descoberta; Nove quilômetros — Beberibe, Iputinga, Peixinhos, Olinda (Farol), Salgadinho, Boa Viagem, Macaxeira e Rio Tapado; Dez quilômetros — Caxangá, Olinda (bairro novo) e Jatobá; Onze quilômetros — Tejipió, Ibura (Vila dos Sargentos), Dois Irmãos; Doze quilômetros — Várzea, Sucupira, Camaragibe; Treze quilômetros — Piedade, Prazeres e Rio Doce; Catorze quilômetros — Paulista, e; Dezesesseis quilômetros — Jaboatão.

Após a edição das leis estadual e municipal antes referidas, dado a repercussão que causaram, o Diário de Pernambuco de 13 de julho de 1948 noticia a convocação, em caráter extraordinário, da Câmara de Vereadores, com a finalidade de estudar a situação do serviço de "ônibus" e o reajustamento do funcionalismo municipal.

Na notícia veiculada, consta que: “Como se sabe, existem a respeito do serviço de ‘ônibus’ duas leis sancionadas: uma estadual (a de n.º. 41) e outra municipal (a de n.º. 74), a última regulamentando a primeira — e ambas tidas por inexecutáveis, tanto pelo prefeito, como pelos vereadores, e até mesmo pelos proprietários de empresas”.

“A lei estadual, no seu art. 3.º., estabelece que só poderão continuar servindo ao tráfego as companhias organizadas, compreendendo-se como tais as que possuam em tráfego quatro ou mais veículos. Preliminarmente, em virtude desse dispositivo, cerca de 500 ‘sopas’ ficarão automaticamente proibidas de trafegar. São carros que servem a subúrbios longínquos, como Beberibe, Várzea, Tejipió, de péssimas estradas, e até onde não se aventuram os ‘ônibus da Autoviária’ e de outras empresas organizadas”.

“Tais ‘sopas’ pertencem a proprietários individuais, que se veriam na conjuntura imediata de retirá-las da circulação”.

“Também a lei municipal, que regulamentou a estadual, oferece anomalias gritantes. Pode-se apontar pelo menos duas:

1<sup>a</sup>) - as linhas de longo percurso, ao contrário das de pequeno, tiveram majorados os preços das passagens (e a lei visava diminuir, e não aumentar);

2<sup>a</sup>) - as passagens por secções, somadas, saem menos onerosas do que as viagens diretas - ao contrário do que sucede em qualquer parte”; (...)

“Ainda na Câmara Municipal, o sr. Wandenkolk Vanderlei e o sr. Demócrito Silveira protestaram, ambos, contra o fato de ter o sr. João Roma, secretário de Segurança, determinado, em portaria, que não se cumprisse a lei municipal nº. 108, que concede 50 % de abatimento aos colegiais, nas passagens de ônibus, e, condução gratuita a determinadas classes, como soldados, carteiros, etc. (em número de dois, em cada veículo)”.

Entretanto, a Lei nº. 108/48 teve sua eficácia suspensa pela Lei nº. 115, de 04 de agosto de 1948, (Anexo 7) publicada no Diário dos Municípios e no Diário de Pernambuco de 05 de agosto de 1948, até a publicação da lei de regulamentação da concessão dos serviços de transporte de pessoas em auto-ônibus.

No dia 01 de agosto de 1948, pela primeira vez o Diário falava dos ônibus elétrico no Editorial: “Não vamos esperar que tão cedo aconteça no Recife o que já vai sucedendo em São Paulo: a introdução dos ônibus elétricos. Quatro desses ônibus vão ser enviados para aquele Estado e serão os primeiros a vir da Inglaterra para a América Latina. São acionados pela eletricidade dos cabos que atualmente servem aos bondes. Os ônibus são tão perfeitos que, no caso de uma paralisação de energia, poderão correr considerável distância, movidos pelas próprias baterias”.

“O principal é que se removam de uma vez por todas, do Recife, os bondes atuais, que estão causando péssima impressão a todo o mundo. Esta tão decantada ‘terceira cidade do Brasil’ ostenta hoje um serviço de bondes que é uma tristeza”.

No dia 24 de agosto de 1948, o Diário de Pernambuco noticiava: “A companhia concessionária dos serviços de transporte em bondes, estudou o caso sob vários aspectos, levando mais em conta a parte econômica do problema”.

“Dos vários estudos efetuados e resoluções apresentadas, convém destacar os seguintes:

- a)- Solução tomando por base o aumento de bondes, para número igual ao da época posterior a 1939, com o acréscimo da passagem única para CR\$ 1,10;
- b)- Solução baseada na substituição dos bondes por ônibus elétricos, no prazo de 5 anos;
- c)- Redução do número de bondes com redução do número das linhas.

“Vamos estudar cada um destes casos apresentados, comparando-os com os estudos da Secretaria de Viação e Obras Públicas”.

O jornal aproveitava a notícia dos ônibus elétricos em São Paulo para criticar o serviço ofertado pelos bondes que, vez por outra, surgia nos comentários e noticiários. O Diário se posicionava contra os bondes em todos os sentidos.

Em 03 de setembro de 1948, a Folha da Manhã publicava: (...) “diz que a Pernambuco Autoviária está perseguindo os funcionários sindicalizados em face do ganho de causa dado pela Justiça do Trabalho, que deu ganho de causa a um dissídio coletivo suscitado”.

A Folha da Manhã de 11 de setembro de 1948 dizia que foram aprovadas as novas tarifas de ônibus e obrigatoriedade dos ônibus de segunda classe. O artigo 150 das novas tarifas fixava: linhas até 7 km, Cr\$0,80 e nas demais, Cr\$1,00. A linha “Cidade” foi fixada em Cr\$0,50. Os estudantes teriam direito a 50% de abatimento no decorrer do ano letivo e apanhariam mensalmente nas empresas as cadernetas com 50 passes.

Enfim, em 14 de setembro de 1948 noticia a Folha da Manhã, que foi “Aprovada a regulamentação dos transportes em ônibus. As empresas são obrigadas a continuidade dos seus serviços e ônibus das 5 às 24 horas”. O regulamento dos transportes entrou em vigor em outubro de 1948.

No dia 22 de setembro de 1948 a Folha noticiava: “Passagem única de um cruzeiro para toda a cidade exceto as linhas de segunda classe e Circular. Não haverá passe gratuito”.

Mais uma vez, o Diário do Estado, publica a edição de outra lei, desta feita no dia 12 de outubro de 1948, na sua parte dedicada ao município do Recife, traz a Lei 171, de 09 de outubro de 1948 (Anexo 8) sobre o Contrato de Concessão com o sr. Virgílio Menezes,

tornando nula a letra “a” do art. 2º. da Lei Estadual nº. 41 de 11 de dezembro de 1947. (...) Art. 2º. À Pernambuco Autoviária fica assegurada a exclusividade da exploração das linhas Espinheiro, Torre-Madalena, Prado, Casa Forte, Casa Amarela, Tamarineira, Iputinga, Largo da Paz e Cidade. (...) Art. 15º. Parágrafo Único diz que as passagens de todo o Recife será de Cr\$1,00 de segunda classe, Cr\$0,50. A linha Cidade custará Cr\$0,50. Art. 17 as empresas são obrigadas a conceder o abatimento de 50% aos estudantes. (...) Art. 24º. Fica criado o “Fundo de Serviço de Ônibus”, destinado ao serviço de fiscalização na parte que toca ao custeio, cada empresa contribuirá com Cr\$80,00 por carro mensalmente. (...) A presente lei só poderá ser revista depois de 4 (quatro) anos. (...) Ficam revogados o Decreto nº. 74, a Lei nº. 108 e outras quaisquer disposições em contrário. Ass. Edgar Galvão Raposo, Presidente da Câmara.

Noticiava a Folha de 27 de outubro de 1948: “Em vigor os novos preços das tarifas de ônibus fixados em 12 do corrente”.

Em nota da Empresa Progresso, a Folha de 02 de novembro de 1948 dizia que a linha do Pina, que desde 1945 era Cr\$0,80, passa, a partir de hoje, a ser cobrada Cr\$1,00, aumentando Cr\$0,20 e a linha Boa Viagem que era desde 1944, Cr\$1,20 foi reduzida para Cr\$1,00. Que a linha de Boa Viagem tem 12 km, pouco povoada, do aumento do custo de produção por ser zona de praia, a ponte do Pina é péssima, o aumento do óleo, da gasolina, salários, o abatimento de 50% para os estudantes, etc.” (...) Falava que o governo iria cumprir integralmente a lei que estabeleceu as novas tarifas, que as empresas desafiaram a fiscalização, cobrando o que queriam, que houve incidentes entre o sr. Virgílio Menezes, o sr. Apolo e um indivíduo conhecido como “Fogão” e usuários, inclusive com o jornalista Cláudio Tavares. Outro jornalista de nome Clóvis Melo, também disse que foi agredido pelo sr. Virgílio, até do vereador Ramiro Justino que foi agredido pelos srs. Apolo, Maximiano Ferreira e por Aluísio Lopes que dizia ser investigador. A Autoviária foi multada em quase Cr\$50.000,00.

A Folha da Manhã noticia em 04 de novembro de 1948 a insatisfação manifestada pelas empresas prestadoras de serviços de transporte público, com a desobediência da Pernambuco Autoviária aos termos da citada Lei, as quais ameaçavam recorrer ao Judiciário argüindo a inconstitucionalidade da Lei 171 e reclamando o cumprimento dos seus antigos contratos com a municipalidade, que se achavam em vigor. A Comissão

avisa que a partir do dia 8 do corrente, as empresas concessionárias do serviço de ônibus, inclusive aquelas que ainda não tem contrato, são obrigadas a conceder o abatimento de 50% nas passagens dos escolares, nos termos do art. 17, da Lei 171.

O Popular de 07 de novembro de 1948 trazia: “Ameaçam as companhias com ‘lock-out’”.

O jornal Folha da Manhã em sua edição de 07 de novembro de 1948 dizia que a empresa Progresso avisava que já estavam disponíveis no seu escritório as cadernetas de 50 passes no valor de Cr\$25,00 para os comprovadamente estudantes.

No dia 09 de novembro de 1948 em nota publicada na Folha da Manhã pela Autoviária, concordava em aceitar a lei enquanto não fosse decidido em juízo.

Na Folha da Manhã de 10 de novembro de 1948 falava que o desembargador Cunha Barreto mandou suspender a lei 171.

A já conhecida arrogância de Vivi Menezes fazia-se, novamente, agir em novo caso no sistema de transportes da cidade, era marcante o seu gênio e a sua maneira de conduzir os assuntos relacionados à Autoviária, não admitindo interferência nos seus negócios, admitir a lei antes de sair a decisão final, deveria fazer parte de uma estratégia para ter alguma vantagem dentro do seu negócio. Verifica-se a total desobediência por parte do srº. Virgílio e das outras empresas das determinações da Prefeitura, e a truculência dele e do srº. Apolo, que não aceitavam o abatimento dado aos estudantes.

O Diário de 11 de novembro de 1948 publicou: “É necessário que a Secretaria da Viação ou a Prefeitura do Recife se articulem para facilitar a ligação com o aeroporto do Ibura. Em toda a parte do mundo, o aeroporto tem suas comunicações asseguradas com o centro urbano e tudo da maneira mais acessível ao público”. (...)

A partir de 24 de novembro de 1948 saíram várias notícias sobre a pretensão da Autoviária de aumentar a frota de Macaxeira. A Folha da Manhã de 24 de novembro de 1948 noticia o protesto do vereador Vandenkolk Vanderley sobre a permissão do prefeito Moraes Rego de autorizar a Autoviária a operar a linha Macaxeira,

prejudicando as pequenas empresas. Também combateu a pretensão da Autoviária de estender o seu predomínio sobre todas as linhas da cidade.

Nos arquivos do DOPS, o jornal “O Popular” de 25 de novembro de 1948 noticiava: “A Autoviária contra o povo em Casa Amarela”.

A manchete da Folha de 30 de novembro de 1948: Continuam detidos os ônibus da Autoviária, o assunto se deve ao fato de a prefeitura mandar reduzir de oito para dois os ônibus da Autoviária na linha de Macaxeira e a mesma não reduziu, alegando que as pequenas empresas estão tirando os passageiros quando passam na Estrada do Arraial e na Rosa e Silva, o empregado da Autoviária não recebeu o ofício e foi preso por desacato à autoridade, o senhor Vivi Menezes pagou a fiança e liberou o funcionário. Os ônibus saíam com placa de Estância e iam operar em Macaxeira, fazendo o itinerário pela av. Beberibe, burlando a fiscalização. O delegado João Roma sabendo disso, instruiu ao delegado de trânsito, drº. José de Melo que com alguns e inspetores, prendeu nove ônibus e que só seriam liberados após o pagamento das multas no valor de Cr\$8.000,00. Os motoristas agrediram os policiais.

No dia 01 de dezembro de 1948 a Folha noticiava: “Continua suspenso o tráfego de ônibus para a Macaxeira, o Procurador Geral do Estado Manuel Pessoa de Luna dirigiu uma petição a Tomaz Cirilo, suspendendo a concessão que dera no despacho anterior e suspendeu através do mandado de segurança dado à Autoviária. Em nota oficial, a prefeitura determinou que os ônibus deveriam voltar do Largo de Casa Amarela. 20 ônibus foram presos”.

Notícia do Diário Oficial de 11 de dezembro de 1948 e que não foi devidamente comentada pelos matutinos foi a criação, através da Lei 172, de 06 de dezembro de 1948, que determinava uma taxa de 5% sobre o preço das passagens, que seria paga pelos proprietários de ônibus, sem aumento das tarifas e cujos valores seriam utilizados, exclusivamente para pavimentação das vias onde passavam ônibus. Esta Lei só foi regulamentada no dia 05 de março de 1949 pelo Decreto 87 publicado no Diário Oficial, seção dos Municípios em 11 de março de 1949. Já em 12 de abril de 1949, o Diário do Estado, trazia o Decreto nº. 92, de 09 de abril de 1949, que prorrogava a data de entrada de validade para o dia 30 do corrente.

A Folha da Manhã de 12 de dezembro de 1948 trazia: “A Empresa Pedrosa saúda o grande líder pernambucano Agamenon, lança ao tráfego para a linha Fundão e Água Fria mais quatro ônibus com capacidade para 37 passageiros, e os senhores Pedrosa e Araújo falam da preocupação em bem servir com ônibus higiênicos”.

Novamente a Folha da Manhã, no dia 24 de dezembro de 1948 noticiava: “Repelida pelo judiciário a pretensão descabida da Autoviária; restaura o direito da A. V. Santo Antônio fazia parte do plano o aniquilamento das empresas pequenas, a exploração da linha de Salgadinho via Campo Grande, em cima do itinerário da Santo Antônio”.

No dia 22 de maio de 1949, a Folha da Manhã noticiava: Julgado pelo judiciário a pretensão descabida da Autoviária; restaura o direito das A. V. Santo Antônio e Imaculada, hoje Linhas Unidas Ltda., da exploração da linha de Salgadinho via Campo Grande e condena a Autoviária a pagar Cr\$5.000,00 de custas a cada um dos dois advogados.

Como já era uma constante a Autoviária tentava sufocar as pequenas empresas aumentando a frota nas linhas onde havia concorrência, em detrimento das outras que ela operava, tirava das linhas onde tinha exclusividade para aumentar sua participação nas outras, isto ainda ocorreu em outras linhas e não era só exclusividade dela fazer este tipo de pressão, a Pedrosa na linha de Beberibe, com a intenção de prorrogar a Fundão até aquela localidade (Folha da Manhã de 16 de agosto de 1949) e a Progresso utilizaram-se do mesmo expediente na linha Sucupira (Folha da Manhã de 19 de fevereiro de 1950), com o agravante de que só o fez depois que foi inaugurado o calçamento. Vivi Menezes tinha tanta influência na cidade, que chegava a causar crises no governo por conta do seu tipo de administrar, sem respeitar as determinações da Delegacia de Trânsito e do Judiciário.

A propaganda veiculada nos jornais e na Rádio Clube, onde nos primeiros anos da operação patrocinava um programa com duração de uma hora todos os domingos. Realizava passeios com pessoas influentes, desfiles dos novos ônibus e votos de “Feliz Natal e Ano Novo”, atitudes essas que criaram um clima favorável a empresa junto aos poderes públicos e propagavam a perfeição dos serviços ofertados como um dos

melhores e com os ônibus mais modernos do país e com isto conseguia as vantagens de que necessitava para sufocar as menores.

No entanto, ultimamente, o que se via era uma reação por parte da imprensa que começava a mostrar a população recifense que a empresa não possuía frota suficiente para operar todas as linhas que desejava, e que seria necessário muito mais ônibus para atuar nos trajetos do seu monopólio conseguido na concorrência, enfim, que a Autoviária não era a excelência de empresa tão propalada.

A Folha da Manhã de 02 de outubro de 1949 exibia a manchete de matéria paga da Empresa Pedrosa: “Solucionado o problema do tráfego em Beberibe”, e noticiava: “Lança oito novos carros Ford, com capacidade para 37 passageiros para a população de Água Fria e Beberibe, a pioneira do transporte para a zona norte mantém o título de campeã da segurança, abatimento de 50% para os estudantes, assistência social e dinamismo, enquêta dá as melhores impressões sobre a empresa, apoio das autoridades o principal fator da vitoriosa iniciativa”.

No dia 08 de outubro de 1949 a Folha publicou que: “empresa Amorim convidava para a inauguração do prolongamento da linha Recife – Olinda - Rio Doce com seus novos ônibus, domingo, saindo as 8 horas do Palácio do Governo”.

A concorrência com a Autoviária em algumas linhas fazia-se através da exibição das vantagens de andar com mais segurança, abatimento para estudantes, assistência social aos funcionários e apoio das autoridades, ou seja, procurava apresentar diferenças do oferecido pela concorrente para tirar e cativar os passageiros da empresa de Vivi.

O jornal Folha da Manhã fez uma enquêta sobre as preferências da população, em 100 destaques de negócios, resultado publicado em 25 de outubro de 1949, que apontou a Auto Viação Amorim vencedora no quesito 76, com 7.122 votos, que perguntava “Qual a empresa de ônibus que melhor atende ao Recife e seus arredores?”

Nos dias 24, 26 e 27, a Folha da Manhã publicou diversas propagandas das empresas concorrentes da Autoviária, como a Progresso, Amorim, Pedrosa, Pernambuco Rodoviária Ltda. e a Auto Viação Conceição anunciando a compra de novos ônibus.

Cinco diferentes pequenas empresas no curto período de quatro dias publicaram maciça propaganda nos jornais, enfatizando o ampliação da frota com modernos ônibus e melhoria no atendimento, era um nítido desafio à Autoviária e o seu contrato de exclusividade de concessionária na cidade. Era um alento para a população do Recife que continuava a depender das beliscadas, das correições, dos bondes, do trem e da Autoviária.

O problema do transporte coletivo tornou-se cada vez mais insolúvel. Verificou-se que, paralelamente ao progresso urbanístico, com o crescente aumento da população, não houve a desejada e inadiável revisão nos meios de comunicação.

A imprensa falava das críticas às empresas, das filas, a superlotação, a Comissão de Concessão e Fiscalização do Serviço de Ônibus órgão controlador do serviço, limitava-se a multar, sem fiscalizar, controlar e tomar medidas para por termo aos abusos da Pernambuco Autoviária.

Fotos da Folha da Manhã de 29 de janeiro de 1950, mostravam a fila da linha de Casa Amarela e dois ônibus no terminal na Iputinga.

A Folha dos dias 08, 09, 10 e 11 de fevereiro de 1950, noticiaram o incidente entre a Rádio Patrulha e os motoristas da Autoviária na avenida Guararapes, a polícia espancou os motoristas que estavam soltando foguetes por terem ganho uma ação e os prenderam. O Deputado Osvaldo Lima Filho comentava que na realidade o que acontecia era que alguns soldados tinham interesses em outras empresas e nas beliscadas. Em nota o Delegado de Trânsito, drº. José de Melo falava que a Autoviária era uma empresa grande e que estava querendo espremer as empresas pequenas, ela tinha colocado matérias pagas nos jornais, que não tinha interesse nas beliscadas, convidando o deputado Osvaldo Lima Filho a mostrar as provas necessárias, para então habilitar a delegacia e representar as autoridades superiores sobre as providências que a gravidade do fato denunciado estavam a exigir. Em resposta o srº. Osvaldo Lima Filho deu o nome

de dois funcionários, um inspetor geral que era gerente da Empresa Santa Terezinha e um fiscal geral como interessado na Empresa São Cristóvão, e que “não reconhecia autoridade naquela repartição para fazer um inquérito honesto”. Depois ele deu o nome de mais um funcionário do Conselho de Trânsito, cuja esposa era sócia da Empresa Amabel, disse que não faria mais declarações e que não havia nenhuma incompatibilidade legal no fato de um funcionário daquela repartição pertencer a uma empresa de transporte, no entanto via mesmo era uma incompatibilidade de ordem moral.

Esta atitude do Delegado de Trânsito e da Polícia Militar vinha chocar com os diversos pedidos de passes pela Polícia Civil e dos funcionários postos à disposição da empresa Autoviária através dos vários memorandos encaminhados e encontrados nos arquivos do DOPS. As prisões dos motoristas, efetuadas por parte da polícia, era uma prova de que existiam retaliações contra a empresa que “espremia” as beliscadas e comprovadas pelas denúncias do deputado Oswaldo Lima Filho.

Usando da prática de se relacionar bem com a Folha da Manhã e a Rádio Clube, em 31 de maio de 1950, a Pernambuco Autoviária publicava neste jornal: “A Pernambuco presta uma homenagem a veterana PRA-8 e a população do bairro de Santo Amaro, inaugurando sua nova linha de ônibus Rádio Clube, é mais um relevante serviço a ser lançado na folha de créditos de boas iniciativas que os recifenses devem à conceituada empresa de transportes urbanos. A linha será estendida quando da inauguração do Palácio do Rádio”.

A criação da linha Rádio Clube que transportava os passageiros do centro para a avenida Cruz Cabugá, local da Rádio que tinha vários programas no seu auditório, foi outra maneira da empresa agradar à população usuária e parte da imprensa, uma vez que na época existia um litígio entre a PRA-8 e os Diários Associados, e esta emissora estava coligada com a Folha da Manhã, jornal da família de Agamenon, depois a justiça reintegrou a Clube aos Diários Associados. O Diário de Pernambuco pertencente à cadeia de Assis Chateaubriand não noticiou a criação da linha.

Continuando a prática acima citada, a Folha da Manhã de 23 de junho de 1950 publicava: “Ônibus de São João”, “um ônibus conduzindo artistas da Rádio Clube,

percorrendo as ruas centrais e os arrabaldes, a Rádio Clube transmitirá direto do ônibus os cantores, humorista e sanfoneiros, e alguns passageiros, graças à sua moderna e eficiente aparelhagem técnica de que dispõe a difusora da Cruz Cabugá, seria possível a Pernambuco Autoviária oferecer à população do Recife esse espetáculo radiofônico verdadeiramente inédito”.

A Pernambuco sempre inovava, buscava o novo, nas suas ações de divulgação da empresa, o “Ônibus de São João” era mais um exemplo disto.

Na Folha da Manhã de 24 de junho de 1950, apenas um pequena nota assinada por Vivi Menezes, assinalava a criação há seis anos, “impulsionado pelo desejo patriótico de bem servir o recifense”, da Pernambuco Autoviária.

A Folha da Manhã de 29 de junho de 1950 publicou uma matéria, cuja manchete dizia: “A fiscalização de ônibus e os obstáculos criados pelas empresas de transportes”

Recebemos do eng. Edgar Amorim, presidente da Comissão de fiscalização do Serviço de Ônibus: "Sr. redator da 'Folha da Manhã' - A Comissão de Concessão e Fiscalização do Serviço de ônibus, foi criada pelo Ato n°. 1.740, de 7 de junho de 1948 em face do Decreto n°. 74 que regulamentou o serviço". (...) “Atualmente, a comissão vem desenvolvendo os seus trabalhos nos pontos seguintes: a) lotação; b) itinerário; c) horário; d) fiscalização da 1ª e última viagem; e) parada junto ao meio fio; f) fardamento de motorista e cobradores”.

“Grande resistência foi apresentada pelas empresas e proprietários de ônibus para a fiscalização do número de passageiros em pé em cada veículo. No princípio foi fixado o número de quatro pessoas por metro quadrado de espaço livre, sendo depois esse número elevado para cinco. Com esta orientação os nossos ônibus de maior lotação em pé, dão 36 lugares e os menores 15”.

“Uma exceção neste caso, é da justiça fazer à Pernambuco Autoviária, que poucas multas tem recebido sobre excesso de lotação, coisa que é somente em benefício dos carros, da rapidez das viagens e conforto dos passageiros”.

“Depois de ter regularizado o serviço de lotação, a Comissão começou o estudo sobre itinerário, horário e fixação da última e primeira viagem”.

“Em um serviço público não era possível deixar ao critério das empresas estes três assuntos de interesse vital para os passageiros. Foi solicitado a cada empresa apresentar sugestões sobre horário, 1ª. e última. viagem, fixando a Prefeitura, em conjunto com a Delegacia de Trânsito, os itinerários com pontos iniciais e terminais”.

“a)- Nas linhas consideradas principais, a primeira viagem foi calculada para chegar ao centro da cidade antes das 5 e a saída depois de 24 horas. O intervalo fixado entre viagens, como máximo tolerável, foi determinado com um estudo para cada caso, verificando-se as necessidades de cada linha”.

“b)- No dia 1º. de julho (1950) entrarão em vigor os últimos horários aprovados. As linhas Casa Amarela, Pina e Várzea têm intervalo máximo de 5 minutos. Nas linhas Cidade, Campo Grande, Peixinhos, Casa Forte, Tamarineira, Prado, Iputinga, Torre-Madalena; Estância, Caxangá e Espinheiro, 10 minutos de intervalo nas horas de maior movimento e 15 minutos no restante do dia”. “As linhas Estrada dos Remédios, Hipódromo, Engenho do Meio, Boa Viagem, Santa Cruz; Rádio Clube, Rosarinho, Fundão e Bongi tem intervalo máximo entre viagens, de 15 minutos. Neste horário não estão incluídos os ônibus ditos ‘Expressos’”.

“Ainda estamos em face experimental. A resistência apresentada pelas empresas é grande, todas só fazendo serviço com intensidade, nas horas de maior movimento, prejudicando o público depois daquelas horas”.

“Hoje mesmo a Pernambuco Autoviária suprimiu, sem qualquer autorização, a linha de Casa Forte”. “Estamos combatendo estes desrespeitos a autoridade da Prefeitura, aplicando multas e chamando ao cumprimento do dever, os infratores”.

“A Comissão deseja ainda, para melhoria do serviço, obrigar as empresas a manter os seus motoristas e cobradores fardados e fazer com que seja observado o que determina o Código Nacional de Trânsito, sobre parada encostada ao meio fio”.

“A Fiscalização da Comissão, composta unicamente de onze fiscais, não poda executar o serviço com maior eficiência, devendo o público exigir que o carro não ultrapasse a lotação reclamando com provas à Comissão todas as vezes que, sem motivos justos, os carros estejam com intervalo entre viagens, superior ao fixado”.

“Muito se tem falado sobre a sujeira existente nas ruas onde o tráfego de ônibus é mais intenso. Quatro fatores causam esta sujeira: 1) - abastecimento nos terminais; 2) - vazamento natural do óleo nas juntas e nos dispositivos de lubrificação; 3) - uso de motores a óleo; 4) - conserto na via pública”.

“Sobre o 1º. ponto a Câmara Municipal legislou proibindo o abastecimento nos pontos terminais e iniciais; mas como a lei não está clara e só se refere estes dois pontos, as empresas se aproveitam para fazê-lo a cem ou duzentos metros do ponto inicial da cidade, sem que possamos proibir ou exigir que o mesmo passe a ser feito nos pontos terminais”.

“Para o 2º. ponto é impossível eliminar os vazamentos, principalmente quando o carro já tem algum uso, com desgaste natural de peças”.

“O 3º é uma conseqüência da defesa econômica que se reflete também no país, pois um motor a gasolina de um carro grande White da linha Casa Amarela consome mais ou menos Cr\$400,00 de combustível, durante as 20 horas de tráfego, no entanto um motor Volvo a óleo consome na mesma linha e com o mesmo tempo diário de serviço, pouco mais de Cr\$40,00 de óleo”.

“Pela lei nº. 171 cujos efeitos foram suspensos na Justiça, tinham as empresas de transporte coletivo a obrigação de contribuir com taxas destinadas a manter a Fiscalização, conservação do calçamento, limpeza das ruas, etc”.

A Comissão formada com as melhores das intenções, dispunha de poucos fiscais e muitas vezes era desrespeitada por muitos dos empresários que consideravam a prestação do serviço de transportes um favor que eles prestavam à população. Outro dado importante nestas notícias, foi o fato de que a Autoviária possuía muitos ônibus a óleo e tinha um custo excessivo para abastecer seus veículos.

A Folha da Manhã de 21 de julho de 1950 trazia o comentário do deputado Bruno Barreto que fez um protesto contra o aumento das tarifas de ônibus solicitado e fala da calamidade que foi, em Manaus, onde o chefe da polícia proibiu de fumar dentro dos ônibus e que este absurdo não chegasse aqui. Também o deputado Mário Lira criticou o anunciado aumento.

No que se refere à tarifa praticada no sistema, em 28 de julho de 1950 foi publicado no Diário Oficial, ato da Comissão de Concessão e Fiscalização de serviços de ônibus, criada pelo Ato nº. 1.740/48, fixando as tarifas a serem cobradas de acordo com as linhas.

Na Folha da Manhã de 29 de agosto 1950 a Câmara de Vereadores dizia que era contra o aumento das passagens e falava da Comissão nomeada pelo Estado para estudar o assunto, se metendo na autonomia do município.

Existia uma interferência em vários assuntos do legislativo estadual no municipal e vice-versa o que era motivo de discursos e discussões das duas casas criticando a intromissão, principalmente no assunto transportes.

A Folha da Manhã de 31 de agosto de 1950 noticiava a volta do preço das passagens para o antigo, houve manifestações estudantis que ameaçaram depredar os ônibus, que não houve graças a atuação do cel. Viriato Medeiros. Os preços haviam aumentado para Cr\$1,30 e nas linhas de Olinda e Iputinga para Cr\$1,50, as principais empresas visadas foram a Autoviária e a Amorim.

Em nota oficial, a Comissão dizia que o aumento dado foi em função do aumento de peças, combustível, dissídio do pessoal de operação e os empresários que não estavam renovando a frota. Mas, algumas empresas não praticaram o aumento e nem deram o reajuste ao pessoal, sendo assim, o prefeito voltou atrás no aumento.

A Folha da Manhã de 28 de outubro de 1950 publicava a negativa da Autoviária de que suas linhas sejam pesquisadas: “A Comissão que quer pesquisar a quantidade de passageiros em todas as linhas da cidade, não é permitida a sua entrada nos ônibus da Autoviária, que não reconhece esta comissão, tendo parado os ônibus de Casa Amarela

e desviado alguns para a linha de Salgadinho, operada pela Linhas Unidas, a Comissão botou outras empresas para operar em Casa Amarela, até que a Autoviária aceitasse”.

A diretoria da Autoviária chegava ao cúmulo de deixar de operar na sua mais rentável linha, para evitar que a Comissão de Concessão e Fiscalização do Serviço de Ônibus, órgão responsável por gerir o sistema de transportes, conhecesse o que acontecia com as suas linhas.

A Folha de 19 de novembro de 1950 trazia uma opinião do sr. Gercino Pontes, que falava da necessidade de se ter ônibus melhores para a área urbana e interior, e que o preço dos ônibus estavam variando entre Cr\$350 e 250.000, para os de 45 sentados e 45 em pé.

Tabela 7: Passageiros Transportados e Material Rodante – 1930 – 1950

ANOS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ANUAL	MATERIAL RODANTE	
		ELEMENTO DE TRAÇÃO (1)	ELEMENTO DE TRAÇÃO (2)
1930	61.041.000	111	137
1931	59.061.000	111	137
1932	57.950.000	110	132
1936	102.977.532	175	269
1937	105.594.822	175	277
1938	107.009.153	175	278
1942	70.477.000	-	290
1945	50.454.000	-	279
1946	42.757.000	-	258
1947	33.495.000	-	256
1948	15.384.000	-	46
1949	10.374.000	-	35
1950	7.866.000	-	22

Fonte: Anuário Estatístico de Pernambuco – vários números.

(1) Corresponde a transporte de passageiros e carga.

(2) Corresponde a transporte de passageiros.

Com matéria paga e foto, a Folha da Manhã de 21 de novembro de 1950, a Autoviária aparecia dizendo “ser uma perfeita organização a serviço da população recifense, com foto da frota e funcionários em frente ao SULACAP, na Guararapes. Fala que na época

da guerra, o interventor Agamenon oferecia recursos materiais e financeiros aos que quisessem entrar no negócio do transporte coletivo urbano, e, através de uma concorrência, com o contrato com a prefeitura e a interveniência do governo do Estado, ela enfrentou e o governo ajudou, porém com juros de mercado e que estão previsto, inclusive, no contrato assinado. Dos seus recursos foram Cr\$1.200.000,00.”

Foto 5: Frota da Autoviária na frente do SULACAP



A chegada dos novos ônibus da Autoviária eram sempre comemorada por todos, pela população, que passava a ter novas opções de transportes, se livrando das beliscadas e das correições e de novas linhas; pelo Governo, que via a possibilidade de diminuir as críticas a ele dirigida devido ao monopólio estabelecido na cidade, e; pela empresa, naturalmente, que aumentava a sua influência, consolidando a pretensão de operar em toda a cidade, cumprindo com o contrato assinado e aumentando seus lucros.

O Diário Oficial do Estado de 25 de novembro de 1950, publicou a Lei nº.1023 da Câmara de Vereadores, que ficava suspenso o último aumento das tarifas por 60 dias.

Uma das causas do fim do transporte por bondes é sem dúvida o incentivo que se tem dado ao uso do transporte individual e ao coletivo por ônibus e o descaso como se trata bonde na cidade do Recife o entrave à circulação dos outros veículos. E outro ponto importante é a desigualdade de classes existentes na cidade, em que o ônibus chega para

atender as classes que tinham mais posses as mais abastadas, ficando os bondes, como o transporte do atraso, para a classe mais pobre, o ônibus como o futuro que chega, sendo considerado o moderno, e o bonde o atraso, daí a necessidade de se gerenciar este problema dependendo de como as pessoas são vistas e se vêm na sociedade. E decorreu do fracasso do serviço de bondes a instalação de dezenas de empresas de ônibus, se é que, a maioria delas pudesse ser chamada de empresas.

A Folha primeiro noticiava em 28 de janeiro de 1951 “que o perímetro urbano do Recife está cada vez maior e que deveria ser incentivado a construção de edifícios maiores próximo ao centro por conta do sistema de transportes, as linhas de ônibus estão cada vez mais distantes e o preço das passagens de ônibus é muito alto”.

Em 1948 Alexandre Barbosa Lima Sobrinho assume o governo do Estado que havia conquistado em conturbada eleição direta do ano anterior e nomeia Moraes Rego para Prefeito do Recife, ficando ambos no cargo até 1951, com a cidade e o Estado passando quatro anos com os mesmos governantes.

Nas eleições de 1950, Getúlio Vargas e Agamenon Magalhães retornam ao poder pelo voto quando foram eleitos para a Presidência e o Governo do Estado respectivamente e logo que assume em 31 de janeiro de 1951, Agamenon nomeia Antonio Alves Pereira para Prefeito do Recife.

A Folha de 01 de março de 1951 falava que o governador Agamenon tinha declarado ser do seu propósito, a fundação de uma empresa mista, entrando o Estado inicialmente com dez milhões de cruzeiros para organização da sociedade. A medida seria inspirada em São Paulo, onde a CMTC vinha dando os maiores resultados.

Em entrevista concedida em 2006 a este pesquisador, Armando de Queiroz Monteiro Filho, que havia sido Secretário de Viação e Obras no segundo Governo Agamenon, disse: “Eu tive alguma interferência, neste assunto era também ligado à secretaria. Eu fui fazer uma visita a São Paulo, porque nós tínhamos aqui na secretaria três setores fundamentais entregues também à secretaria, era o setor de transportes coletivo, era o setor de energia e também o problema telefônico. Pernambuco tinha uma péssima densidade telefônica”.

“Eu fui convocado para a Assembléia, fiz lá uma exposição sobre esses três assuntos, fui a São Paulo, visitei a CMTC e visitei a SMTS de Santos, fui lá assessorado por um grande brasileiro, professor da Escola de Engenharia, professor Mário Lopes Leão. O Jânio Quadros quando foi presidente da República, o nomeou presidente do DNER, uma figura muito interessante, me mostrou tudo lá, exame psicotécnico, que não havia lá, ele me disse pessoas surdas guiando ônibus, fizeram uma revolução, nesse tempo eu defendia uma tese diferente da que eu defendo hoje, eu li um trabalho de um juiz da Suprema Corte Americana, nesse trabalho que eu li na Assembléia, o juiz Brand, ele dizia que o transporte devia ser público, porque não interessava ao usuário se a empresa estava ganhando dinheiro ou perdendo dinheiro, interessava ao usuário ter o transporte naquela hora que ele precisava”.

A fundação de empresas de economia mista para gerenciar e operar os transportes públicos começou a transformar o entendimento de alguns governantes quanto a este serviço público. A CMTC de São Paulo foi o carro chefe desta nova forma de enfrentar o problema de transportar os cidadãos. A futura estatal municipal, a Companhia de Transportes Urbanos – CTU, que seria fundada por Pelópidas Silveira no final da década de 50, espelhou-se neste modelo de gestão.

Em 8 de abril de 1951 foi publicado no Diário Oficial, a Lei nº. 1.168, de 03 de abril de 1951, estabelecendo que os preços de passagens sejam fixadas em lei especial e que durante o ano de 1951 não sofreriam aumento.

A Folha de 18 de abril de 1951 falava dos debates na Assembléia que giraram em torno da situação de calamidade pública dos transportes no Recife e a necessidade de se criar um serviço de ônibus elétrico ou voltar os bondes.

A Folha da Manhã de 27 de maio de 1951 falava que Glauco Pinheiro, candidato a vereador do Recife pelo PSD, que após dois anos, volta ao Recife e vê com tristeza a situação dos transportes públicos, pesa a incapacidade da iniciativa privada em colaborar com o Estado, de que é testemunho do fracasso generalizado das empresas concessionárias de transportes, a começar pela mais poderosa, a Pernambuco Autoviária. (...) “uma das principais razões para a atual situação, é o desalento que se

apoderou o pessoal de serviço, da Autoviária, e a exemplo dela, quase todas as empresas”.

“Diz que no início, quando motoristas, cobradores, despachantes e mecânicos tinham ótimos salários e hoje não, desiludidos, sem entusiasmo, a maioria trabalhando de má vontade”. “Os serviços públicos não são fonte de lucro, mas é fato que o capital privado não se fixará em empreendimentos que não lhe ofereçam lucros”.

“Caberia, então, o Estado, em perspectiva remota, encarar, intervindo para evitar a desorganização dos transportes, encampando os serviços que uma empresa estrangeira fracassou e que várias companhias nacionais parecem prestes a fracassar”. (...)

(...) “é precisamente nas linhas servidas pelas empresas que mantêm com a edilidade contrato de concessão com a cláusula de exclusividade, em que mais sofrem os recifenses”, (...)

A Folha de 04 de junho de 1951 noticiou: “Ao observador menos atento, a situação dos transportes urbanos no Recife se apresenta simplesmente crítica. Os bondes desapareceram praticamente a um lastro. Como decorrência da guerra e pela falta de providências da empresa concessionária de bondes, a Tramways, os elétricos foram minguando até o ponto de chegar a constitui uma novidade um bonde reformado no tráfego”.

(...) “Ônibus surgem, exatamente há sete anos, quando o problema do transporte apareciam agravados extraordinariamente e o estribilho ‘eu quero ver é a pé’, era glosado pelos compositores populares, o governo de Pernambuco, então sob a esclarecida orientação de Agamenon Magalhães, abriu concorrência para o serviço de auto-ônibus, apenas a Pernambuco Autoviária se submeteu a concorrência.”

(...) “a frota inicial sendo aumentada, progressivamente, até atingir a mais de 150 unidades, a proporção que os pequenos ‘Chevrolet’ do princípio com capacidade para 30 passageiros, eram substituídos pelos ‘Reo’, ‘Volvo’ e ‘Super-White’, os chamados ‘gostões’, com lotação superior a 100 passageiros”.

(...) “entrando no serviço de transportes a título precário, muitas empresas tomaram ares de ‘donas’ das linhas em prejuízo daquela que tinha direito adquirido, mediante contrato. O resultado é que, em face da crise, foram as autoridades permitindo a circulação de toda espécie de veículos, criando-se uma competição desenfreada”.

(...) “agora apareceram quase uma centena de lotações ‘micro-ônibus’, isto é, camionetes com lotação de 12 passageiros. Cobrando 3 cruzeiros por pessoa e empregando apenas uma pessoa, o motorista faz as vezes de cobrador, sendo adquiridas por cem mil cruzeiro, fazendo um número muito maior de viagens, com mais rapidez.”

(...) “Em última análise, o público é que irá sair perdendo porque nenhum proprietário de ônibus hesitará em substituir a sua frota de veículos gigantescos (os Super-White custam 600.000 cruzeiros e empregam seis empregados, no mínimo), pelas lotações, que não tardarão a saturar as linhas, forçando a população a andar nas camionetes referidas, pagando Cr\$3,00”.

(...) “o problema é dos mais sérios, e as autoridades precisam tomar uma providência”. Continuavam as críticas ao sistema de transportes, os governantes e políticos tinham conhecimento dos fatos, mas nada de concreto faziam, enquanto isto, a população continuava sofrendo com o péssimo serviço oferecido.

O problema sério dos transportes é colocado pelo jornal, que vê a degradação do sistema de ônibus, com as empresas legalmente estabelecidas, sendo engolidas pelas lotações e micro-ônibus, as beliscadas e correições haviam desaparecidas do sistema, substituídas por estes novos tipos de concorrentes. De fato o jornal antevia a crise nos transportes da cidade que já estava se estabelecendo e que se agravaria mais tarde. As autoridades eram alertadas e não pareciam está preocupadas com o fato, pela falta de pulso em tentar resolver o problema.

A Folha da Manhã de 05 de junho de 1951 anunciava que: “Os proprietários de auto-lotação pediram para baixar o preço das passagens em Cr\$1,00, ficando Cr\$2,00, o que não foi aceito pela prefeitura”.

Seria mais um duro golpe na economia das empresas que não recebiam aumento de passagens há anos.

A Folha de 13 de junho de 1951 falava que o serviço de micro-ônibus deveria existir e não ser extinto como noticiou o DP, fruto da reunião do CRT; que os proprietários de ônibus compravam um ônibus por Cr\$500.000 ou 600.000, empregavam 6 funcionários, cobrando uma tarifa de 1 cruzeiro ou 1,20, enquanto que os micros custam 150.000 cruzeiro e cobram 3,00 com só 3 funcionários.

Na Folha da Manhã de 17 de junho de 1951, publicava que um ônibus da Autoviária pegou fogo em Santo Amaro, sendo totalmente destruído, por um curto circuito. Estava superlotado só havendo ferimentos leves.

No mesmo jornal no dia 03 de julho de 1951 comentava que saiu na coluna de Mário Melo do Jornal do Comércio que um ônibus da Autoviária bateu num prédio na rua Conde da Boa Vista com Hospício e a casa ainda não foi demolida.

A Folha também no mesmo dia dizia que um ônibus da Autoviária, ao descer a ponte da Boa Vista em direção a praça Joaquim Nabuco, faltou-lhe freio e atropelou e matou um fiscal de trânsito e feriu duas senhoras.

As três notícias mostravam como a operação e manutenção, antes motivos de orgulho da Pernambuco, tornara-se negligente, causando perdas irreparáveis para a população e para a própria Empresa.

No Diário Oficial do Estado de 19 de julho de 1951, a Comissão Interpartidária para o Estudo do Problema do Transporte Coletivo na Cidade do Recife fazia críticas e falava da situação precária, que os bondes eram ideal para o Recife e que os ônibus estavam em situação de calamidade.

A Folha de 03 de agosto de 1951 falava do projeto dos ônibus elétricos para o Recife, aproveitando a rede da Tramways e a energia de Paulo Afonso. Fala da agonia dos bondes, substituídos pelos ônibus novos e modernos com tarifas mais caras, com a

população fugindo para as beliscadas. Os elétricos custavam em torno de 500.000 cruzeiros, utilizam “*trole*” a banana e podem se locomover 5 metros para cada lado.

As últimas notícias eram antagônicas no seu sentido, uma elogiava e a outra falava da “agonia” dos bondes, a Comissão criada para estudar o problema dos ônibus, chegava a conclusão de que o ideal para o Recife seriam os bondes, ou mesmo, segundo a notícia da Folha deveria investir nos ônibus elétricos.

A seguir, de 02 de setembro de 1951 até 11 de junho de 1952 os jornais apresentaram várias matérias, concentrando sobre o propalado pedido de aumento das tarifas de ônibus, que havia mais de dois anos que pediram o reajuste e até aquela data nada tinha conseguido, com a alegação da Prefeitura de que não podia conceder devido à lei que proibia qualquer aumento antes de 31 de dezembro de 1951.

A Folha de 02 de setembro de 1951 falava que os motoristas estavam pedindo aumento de salário através do seu sindicato: motoristas-mensalistas Cr\$1.800,00, diaristas Cr\$85,00 e horistas Cr\$15,00; cobradores-mensalistas Cr\$800,00, diaristas Cr\$35,00 e horistas Cr\$6,00; chefe de tráfego mensalista Cr\$2.000,00, diaristas Cr\$90,00 e horistas Cr\$10,00; fiscal-mensalista Cr\$1.000,00, diaristas Cr\$45,00 e horistas Cr\$7,00, e; as mesmas bases dos cobradores.

Na Folha de 25 de setembro de 1951 falava do agravamento da crise dos transportes que há sete anos não tinha aumento de tarifa, desde 1944; que havia a possibilidade de greve devido ao pedido de aumento dos salários do pessoal de operação. Que as empresas não apoiavam tal movimento.

A Folha de 28 de setembro de 1951 noticiava o movimento subversivo que queria fazer greve, tirando os passageiros e motoristas dos ônibus na Rio Branco, que 80% do pessoal não era motoristas segundo o sr. Anísio Resende, líder sindical, o movimento foi prontamente debelado pela Rádio Patrulha. Eles não aceitavam a sugestão da Justiça do Trabalho de examinar as contas das empresas para dar o aumento.

O Diário Oficial do Estado de 13 de outubro de 1951, em ato do Prefeito, criava uma comissão para estudar o memorial enviado pelas empresas de transportes do Recife sobre o aumento das tarifas.

A Folha na edição de 17 de outubro de 1951 trazia a palavra do vereador Lins e Silva, sobre a crise dos transportes com o aumento de peças e acessórios e que o pessoal de operação havia sete anos que não tinham aumento nos seus salários.

Folha da Manhã de 07 de novembro de 1951 dizia: “A Conceição só concerta seus 30 ônibus no meio da rua, derramando óleo e fazendo barulho”.

Apenas a Autoviária não se utilizava da prática usual das empresas do Recife de usar as vias públicas para fazer reparos e estacionar seus ônibus improvisando as ruas como garagens.

O Governo Federal em 28 de dezembro de 1951 publicou no Diário Oficial da União, a Lei nº. 1.522, de 26 de dezembro de 1951, que criou a Comissão Federal de Abastecimento e Preços – COFAP que tinha como auxiliares nos Estados, Municípios e Territórios as Comissões de Abastecimento e Preços – COAP, cuja atribuição era dentre outras, a fixação dos preços.

A Folha de 09 de janeiro de 1952 noticiava que a Câmara municipal chamara para si a decisão do aumento da tarifa e que os empresários ameaçavam fazer “*lock-out*”, que eles haviam pedido o aumento havia mais de dois anos e até aquela data, nada. O prefeito nomeou uma comissão composta de representantes das empresas, do sindicato dos empregados, da Associação Comercial, um vereador e um deputado, ouvindo o parecer dos três peritos nomeados, que depois de longos estudos, a necessidade de aumento imediato.

A Comissão esteve com o Secretário de Segurança e os vereadores, o cel disse que entendia a situação mas não poderia resolver o problema; falaram com o prefeito que disse estar com a Câmara para resolver. Pediram ao vereador Hilo Lins que convocasse a Câmara alegando que o estado era desesperador.

Os empresários ficaram em reunião permanente, esperando prazo de cinco dias dado e esperavam que não acontecesse o que aconteceu com os bondes.

No dia 11 de janeiro de 1952 o Diário trazia a pretensão dos proprietários: as tarifas de Cr\$1,20 para Cr\$1,80 e as de Cr\$1,00 para Cr\$1,50. E continuavam reunidos em assembléia na Rua da Roda os empresários e os donos de táxi que também pleiteavam aumento. O presidente da Câmara, Hilo Lins e Silva, não acreditava em greve, mas em redução sensível dos ônibus em circulação. Os empresários ameaçavam que no próximo dia 15 não tivessem resolvido, a cidade amanheceria no dia 16 sem ônibus e táxi.

A Folha e o Diário de 16 de janeiro de 1952 falavam que alguns vereadores chamaram os empresários de ônibus de ladrões e chantagistas e eles responderam que ladrões são alguns vereadores que viviam sugando o dinheiro do povo.

A Folha de 29 de janeiro de 1952 noticiava que em reunião no sindicato, alguns empresários foram a favor da greve, o Osvaldo Salsa, representante da Autoviária foi a favor, foi aceita a proposta de Osvaldo Salsa de ir, em comissão, falar com o governador Agamenon Magalhães. Foi acertado que todos os empresários iriam, mas só uma comissão entraria no palácio. Na reunião com o governador o representante da Autoviária argumentou competência de poderes e que não poderia deliberar sobre o assunto em face de Lei Federal nº. 1.522 de 26 de dezembro de 1951, que regulamentava a matéria. Sugeriu a criação de uma empresa de economia mista para cuidar dos transportes, com participação do Estado. A Prefeitura arcaria com os prejuízos, que seriam revertidos em benefício do povo, através da manutenção das atuais tarifas.

Os proprietários de ônibus não concordaram com a proposta do governador. Às 13 horas, ainda reunidos, distribuíram nota a imprensa, comunicando a paralisação total dos veículos. À noite o prefeito informou que havia sido procurado pelos empresários e pediu que eles fizessem uma relação dos credores e se dispôs a fazer contatos com todos os interessados e pedir uma moratória de sessenta dias. Assim, concordaram em não fazer greve, devido à moratória conseguida pelo prefeito.

A Câmara aprovou, no dia 30 de janeiro de 1952, a manutenção das atuais tarifas, através dos fundamentos técnicos do Serviço Rodoviário do Departamento de Estradas e Rodagem, que estimam em Cr\$0,170 o preço de passageiro por quilômetro.

Na reunião, o vereador Carlos Duarte disse que a greve era uma ação maquiavélica da Pernambuco Autoviária, procurando envolver as demais empresas e os motoristas de táxis. Citou que, de 1944 a 1948, de acordo com dados fornecidos pela própria empresa, o lucro mensal líquido que auferia, por veículo em circulação, era de Cr\$23.125,70, e isto com os primeiros 16 carros adquiridos a crédito, ao preço médio de 100 mil cruzeiros. E em poucos anos, o seu proprietário se apresentava com um capital de 17 milhões de cruzeiros.

A Folha de 31 de janeiro de 1952 anunciava que não haveria greve devido a moratória conseguida pelo prefeito.

Mais uma vez, desta feita em 7 de fevereiro de 1952 foi publicada no Diário Oficial, a Lei nº. 1.677, de 31 de janeiro de 1952, sancionada pelo Prefeito Antonio Pereira, que proibia o aumento de tarifa de ônibus até a elaboração e aprovação de lei que reja e discipline o regime de concessões no município do Recife.

Em mais uma prova de que a Autoviária operava da maneira que queria, a Folha informava que no dia 19 de fevereiro de 1952, a empresa havia acabado com a linha Largo da Paz e o vereador José Sobrinho pedia que voltasse.

A Folha da Manhã de 03 de março de 1952 fala, em editorial, da necessidade de todos os ônibus e lotações, adotarem o tacógrafo, como meio eficaz de controlar os maus motoristas.

Na Folha de 06 de março de 1952 os proprietários de ônibus voltavam a pedir aumento das tarifas, alegavam que a matrícula dos ônibus na inspetoria era apenas de 800 e poucos cruzeiros, tendo-se elevado para 3.000 e tantos cruzeiros. O prefeito disse que assinaria o aumento assim que a Câmara desse o aval.

Distribuição da Frota da Autoviária: 1944 início 16 ônibus, 1945 1 ano 26, 1946 2 anos 44, junho de 1947 3 anos 58 e julho de 1947 100 ônibus.

A parte policial da Folha destacava em 19 de abril de 1952, que “uma gang de 14 funcionários, entre motoristas, fiscais e cobradoras que estava roubando em torno de

Cr\$8.000,00 diariamente, através da reutilização das senhas. Eles foram descobertos e entregues à polícia pela própria Autoviária”.

A descoberta do roubo mostrava que os controles já não estavam tão eficientes na empresa, muito embora a quadrilha tenha sido desbaratada.

No mesmo dia e jornal, a notícia de que passava a ser obrigatório o uso de fardamento por motoristas e cobradores (roupa caqui, cap e gravata), mesmo fardamento da Autoviária.

No dia 06 de maio de 1952, a Folha da Manhã dizia que os empresários desistiram da greve, Oswaldo Salsa da Autoviária queria e a Empresa Pedrosa, Pelágio Silveira da Progresso e da Conceição, não, bem como a Pedrosa.

A Folha de 03 de junho de 1952 falava que a Câmara, mais uma vez adiara a decisão sobre aumento das tarifas de ônibus.

No dia 10 de junho de 1952, a Folha noticiava que a Câmara definira um aumento de Cr\$0,30 nas passagens de ônibus da capital. O sr. Sérgio Godoy e outros, demonstraram a necessidade do aumento, tendo narrado que em 1949 existiam 597 carros, em 1950, 398 e em 1951, 356 ônibus e nesses seis primeiros meses, antes da vistoria anual, já haviam sido retirados 36 veículos imprestáveis ao serviço”.

Ele sugeria que o aumento só fosse dado às empresas que não tivessem ações judiciais e as que tivessem, teriam que tira-las, isto visava atingir a Autoviária, que permitiria rever o seu contrato de concessão.

A Folha da Manhã de 11 de junho 1952 trazia um artigo do jornalista Orlando Moraes, falando que há dois anos atrás haviam 600 ônibus em serviço e que naquele momento existiam pouco mais de 300. O povo estava andando de lotação, ao preço de Cr\$3,00 e que 1/3 dos recifenses passaram a pagar 3 em vez de 1 cruzeiro. Precisava-se de uma fórmula de atender a classe trabalhadora e sugeria que fossem estabelecidas três classes

de tarifas, (A, B e C). A compreendia até 5 quilômetros, B com percurso de 5 a 10 quilômetros e C superior a 10 quilômetros.

A Folha de 11 de junho de 1952 noticiava que tinha sido aprovado em segunda discussão o projeto que aumentava as passagens em Cr\$0,30 de todas as linhas, havendo uma tarifa única de Cr\$1,00 para os estudantes, inclusive os universitários e alunos da escola técnico-profissionais, desde que tivessem atestado de pobreza. As empresas ficavam obrigadas a manter uma apólice de seguro contra acidentes e só a brasileiros ou empresas constituídas no país seria outorgada concessão para exploração do serviço.

A Assembléia Legislativa protestou veemente contra a estranha e inesperada capitulação do legislativo municipal. Foi aprovado por unanimidade, um requerimento de Osvaldo Lima Filho, fazendo um apelo no sentido de que o prefeito vetasse o projeto da Câmara, já que o povo teria que fazer um racionamento mais rigoroso do pão, manteiga, leite e carne, em benefício dos donos das empresas de ônibus.

No Diário Oficial do Estado, na sua parte dedicada ao Diário dos Municípios de 28 de junho de 1952, trazia a Lei nº. 1.797, que dizia: “Art. 1º que fica mantido o regime de concessão nos Serviços de Transportes Coletivos, observadas as leis e resoluções federais e estaduais sobre o assunto. (...) Art. 5º o prazo não poderá ser inferior a 10 e nem superior a 20 anos. (...) Art. 10º. Serão aumentadas as atuais tarifas em Cr\$0,30 para as linhas de 1ª. classe; Art. 11º. Os estudantes pagarão a tarifa única de Cr\$1,00; Art. 12º. As concessionárias serão obrigadas a manter os ônibus de 2ª. classe com tarifa de Cr\$1,00. Antonio Alves Pereira, Prefeito”.

Os pedidos de aumento de tarifa eram uma constante. Bem antes, dois anos atrás, os empresários já vinham com esta solicitação e a ameaça de greve sempre a reboque. As brigas entre os poderes legislativos municipais e estaduais sobre o assunto continuavam a acontecer com deputados acusando os vereadores de se submeterem aos pedidos das empresas, inclusive com de acusações de ambas as partes, vereadores e empresários, de serem ladrões do povo.

A situação crítica dos transportes com os empresários solicitando a justa remuneração pelos serviços ofertados, diante das evidências dos fatos, com a redução dos serviços

por parte das empresas e a invasão das beliscadas e dos auto-lotações, criava um impasse para os vereadores que não queriam ser responsabilizados por onerar o bolso da população que garantia a posição na Câmara e as operadoras que não tinham como atender aos pedidos de melhoramento e expansão dos serviços.

A Folha da Manhã de 02 de julho de 1952 trazia a notícia da futura adoção do tacógrafo pelos ônibus. “Benefícios aos passageiros, autoridades de veículos - Sugestão do Conselho de Trânsito.”

Os jornais de 24 de agosto de 1952 anunciaram o falecimento repentino do professor Agamenon Magalhães, expoente maior da política pernambucana das décadas de 30 e 40, o governador do Estado foi vítima de infarto fulminante. Assumiu o governo Antonio Torres Galvão, presidente da Assembléia Legislativa e conforme determinava a Lei, convocou eleições governamentais.

Com a morte de Agamenon Magalhães, a Autoviária perdeu um grande aliado na condução dos interesses que ela detinha na cidade uma vez que quando foi Interventor, Agamenon, foi o grande incentivador da mudança do negócio de Vivi Menezes, trocando o transporte de cargas pelo transporte público de passageiros.

Carlos Luis de Andrade (Fernandes, 1986) fez uma análise após a morte de Agamenon: “Bem, vamos partir de uma fase anterior; a articulação ou a rearticulação das forças de esquerda no Nordeste, das forças populares, começou nos fins dos anos quarenta com as campanhas nacionalistas, sobretudo com a campanha em defesa da exploração nacional do petróleo e outras”. “Mas esse foi o momento fundamental que caracterizou a mobilização popular, ela fez através disso, através desse movimento em defesa das riquezas nacionais da autodeterminação brasileira, etc. Esses grupamentos foram pouco a pouco se caracterizando, sob o ponto de vista partidário, na proporção em que surgiu uma oportunidade e essa oportunidade surgiu com a morte de Agamenon Magalhães, que aconteceu em cinquenta e dois”. “Com a morte do Agamenon o governo, para ser recomposto, convocou a eleição e as forças políticas todas do Estado se confraternizaram e escolheram Etelvino Lins para candidato. Essas forças que estavam coligadas não o eram partidariamente, e lançaram a candidatura de Osório Borba ao

governo do Estado. Nessa época eu era secretário geral do partido socialista e fui incumbido pelo partido, não só pelo partido, mas pelas outras forças políticas, eu digo pelo partido porque o Osório era do partido socialista, mas pelos comunistas, pelos sem partido, simples nacionalistas democratas assim como médicos”.

Duas pequenas gestões se sucedem no Governo do Estado. Primeiramente o mandato tampão de um ano e três meses do Presidente da Assembléia Torres Galvão, porque naquela época não existia a figura do Vice-governador, depois Etelvino Lins que ganha a eleição e assume por dois anos e dois meses, período que corresponderia à conclusão do mandato de Agamenon. Em seguida, em nova eleição direta, Cordeiro de Farias é eleito e governa de janeiro de 1955 a novembro de 1958, período no qual a Autoviária foi extinta.

A Folha, o Diário e o Jornal do Comércio de 28 e 30 de outubro de 1952 noticiavam que na eleição para Governador, Etelvino fora eleito e ganhara com larga margem de votos no interior, mas perdeu para Osório Borba na capital e em Olinda, tomando posse no dia 12 de dezembro de 1952 e o novo Prefeito, indicado, José do Rego Maciel, assumiu no dia 16, 4 dias depois, permanecendo no cargo até 1955.

O Diário Oficial do Estado, no Diário dos Municípios de 21 de novembro (1952) publicou a Lei 2.022 da Câmara que o Prefeito Jorge Bezerra Martins sancionou, que até o dia 30 deste mês, a municipalidade estaria autorizada a receber as multas impostas às pessoas físicas ou jurídicas concessionárias dos serviços de transportes com 70% de redução.

A Folha de 04 de dezembro de 1952: “Ameaça de paralisação dos ônibus”.

A Folha da Manhã do dia seguinte confirmava o “lock-out”: “A cidade amanheceu sem ônibus, a Prefeitura providenciou carros oficiais, apelo aos donos de carros particulares”.

O aumento de passagens reivindicado pelas empresas concessionárias resultou na expedição pela Prefeitura do Recife, do Decreto nº. 420, de 05 de dezembro de 1952,

publicado no Diário Oficial de 6 de dezembro de 1952, fixando aumento das tarifas em Cr\$ 0,30 sobre os preços vigentes a época.

No dia seguinte a Folha noticiava que havia acabado a greve com o aumento de 0,30 centavos.

A Folha de 07 de dezembro de 1952 noticiava que as beliscadas tinham voltado.

O que havia sido uma ameaça em janeiro se concretizava agora no fim do ano, sendo vitorioso o pleito das empresas, porém com o agravante do retorno das beliscadas.

Sete anos depois do último aumento de tarifa, finalmente o valor foi reajustado em 30%, passando a valer Cr\$1,30. Para alguns a Prefeitura e a Câmara haviam capitulado frente à pressão dos empresários, para outros a necessidade do reajuste era imperativo há muito tempo.

Na Folha de 20 de dezembro de 1952 trazia a notícia: “Ludibriados os motoristas de ônibus pelos empresários, ameaçam greve”.

Esta notícia não seria mais comentada nos jornais da época, sendo resolvido o impasse.

No dia 01 de fevereiro de 1953 a Folha da Manhã noticiava: “Apenas algumas horas a greve dos motoristas da Autoviária, tendo em vista a atitude da empresa de não querer pagar o aumento dos salários decretado pela Justiça do Trabalho”.

A diretoria da empresa não queria pagar o aumento já acertado na Justiça do Trabalho, desde o reajuste de dezembro, mas uma prova da sua intransigência.

A Folha da Manhã de 11 de fevereiro de 1953 falava da grande seca que assolava o Nordeste.

Motivo de êxodo para as cidades grandes, as secas traziam novos “moradores” para ocupar os morros e alagados do Recife, aumentando a quantidade de mocambos,

agravando o desemprego e contribuindo para agravar cada vez mais a crise dos transportes no Recife.

Para Pontual (2001), ao lado das elevadas taxas de crescimento demográfico, o fenômeno das secas, os males do latifúndio improdutivo, as deficiências de distribuição de energia elétrica, as deficiências de transportes, o analfabetismo, a mortalidade infantil, as endemias e a carência alimentar compunham o quadro aterrador do Nordeste e, particularmente, da sua metrópole regional - o Recife. Assim, nos anos 50, como de há muito, a cidade refletia a situação de paralisação econômica por que passava a região Nordeste. Essa situação de paralisação econômica era reportada à dominância da economia açucareira. Impunha-se desentrelaçar a economia regional da produção açucareira e promover a industrialização do Nordeste. Essa foi a idealização política maior dos intelectuais e dos industriais à época, para fazer frente aos entraves econômicos, à miséria do povo e ao crescimento populacional.

No Diário Oficial do Estado, na seção Diário dos Municípios de 15/03/1953, foi publicada a Lei 2114, que tornava sem efeito o ato do ex-prefeito Novais Filho que cedeu a área ocupada pela Pernambuco Autoviária, no Brum, dando um prazo de 2 anos para fazer a entrega do espaço.

Na Folha de 29 de março de 1953 os empresários pediam aumento das passagens para Cr\$1,50. Organizado uma campanha para adquirir a Autoviária, no valor aproximado de 20 milhões de cruzeiros.

Na Folha da Manhã de 13 de maio de 1953: Cinco anos depois de iniciada a construção, em sua manchete um destaque para a inauguração e o nome da ponte: “Inaugura-se hoje a ponte Agamenon Magalhães, justa homenagem”.

Todos os jornais de 03 de junho de 1953 trazem a mesma notícia na primeira página: “Aprovada a encampação da Pernambuco Autoviária por oito milhões de cruzeiros pela Câmara de Vereadores”. “Aprovado um substitutivo ao projeto do prefeito — Aquela empresa receberá oito milhões de cruzeiros e a Prefeitura assumirá o seu passivo e ativo”.

“A matéria, ou melhor, o projeto do prefeito que há mais de três meses vinha rolando de mão em mão, chegou ao seu destino final. O projeto aprovado estabelece ainda que a municipalidade estude como deverá ser efetuado esse pagamento, podendo inclusive recorrer ao aumento das passagens de ônibus, a fim de reter certa importância em cada passagem, de acordo com cálculos efetuados. Dias da Silva apresentou uma emenda que mereceu aprovação, estabelecendo que na hipótese de ser aumentada a tarifa das passagens, esse aumento vigorará até enquanto for feita a retenção pelo município, a fim de cobrir a despesa com a encampação da ‘Pernambuco Autoviária’”.

No auge da crise pela qual passava o serviço de transporte e a concessionária, foi publicado no Diário Oficial de 18 de junho de 1953, a Lei 2.210, de 09 de junho de 1953, (Anexo 9) que autorizava a Prefeitura do Recife a encampar a empresa Pernambuco Autoviária Ltda.

Para a Autoviária significava uma excelente saída do sistema, porém a lei foi vetada pelo Prefeito José do Rego Maciel que iria pagar Cr\$8.000.000,00 pelo valor do contrato, dinheiro proveniente do aumento a ser dado nas tarifas de Cr\$0,10, que voltaria aos valores anteriores quando atingisse a verba da rescisão.

Ao sugerir e aprovar uma Lei para encampar a Pernambuco Autoviária a Prefeitura e a Câmara Municipal do Recife estavam transferindo o problema dos transportes coletivos da cidade para a população porque aumentariam a tarifa e repassariam para a população uma situação que ela não deu motivos para acontecer. Para Vivi Menezes era uma situação muito cômoda, desde que este valor cobrisse o preço de venda da empresa.

Em discurso pronunciado pelo Deputado Paulo Cavalcanti na sessão de 28 de julho de 1953, quando da convocação do secretário da Viação, Sr. Armando Monteiro Filho, para explicar os problemas da energia elétrica, transportes e telefones, começa falando do primeiro contrato firmado no início do século para exploração dos serviços de bondes com a “Dodsworth & Cia”, depois transferido para a “Pernambuco Tramways and Power Company Limited” com prazo de vigência da concessão até 17 de julho de 1972.

(...) “Tendo servido bem a população do Recife durante vários anos, auferido lucros fabulosos em seus serviços de transportes, a Tramways entrou em colapso durante os anos da Segunda Guerra Mundial, época em que foi difícil a aquisição de peças e acessórios para aquele departamento. Isso se deveu principalmente ao fato de a companhia não ter tido o menor cuidado em conservar o seu patrimônio, aplicando todos os seus lucros na distribuição de dividendos. O seu material rodante, obsoleto e gasto, foi sensivelmente reduzido pelo excesso de trabalho decorrente do crescimento demográfico do Recife.”

“(...) A respeito da política de imprevidência da empresa, vale citar, por insuspeito, o seguinte trecho de um relatório da Comissão de Inventário e Verificação de Escrita da Pernambuco Tramways (CIVE), criada pelo Dr. Murilo Coutinho, operoso Secretário de Viação e Obras Públicas no Governo José Domingues, em 1946”. “(...) Essa Comissão, integrada de conhecidos técnicos do Estado, efetuou um pormenorizado estudo de todos os departamentos da Pernambuco Tramways, constituindo-se os seus cinco longos relatórios num verdadeiro libelo acusatório contra os crimes monstruosos levados a efeito pelo truste.”

“(...) Entre os anos de 1943 e 1944, as infrações contratuais, pelo mau funcionamento dos serviços de bonde, elevaram-se a tal ponto, que o Poder Público foi forçado a aplicar a Tramways multas no valor de nove milhões de cruzeiros, depois suspensas pelo Sr. Gercino de Pontes, então Secretário de Viação e Obras Públicas, sob o criminoso pretexto de que era reconhecida a impossibilidade de serem as multas recebidas pelo Estado, dada a situação de insolvência da concessionária.”

“Diante da cumplicidade dos responsáveis pela fiscalização de seus serviços, pode, aos poucos, a Tramways ir extinguindo o departamento de transporte, reduzido, hoje, as proporções de uma oficina de sucata, com meia dúzia de bondes a se arrastar pelos subúrbios.”

“(...) Enquanto a Pernambuco Tramways processa, para oportuno recebimento, as contas de iluminação pública, devidas pelo Estado e pela Prefeitura, o Governo manda cancelar as suas multas tornando impossível um ajuste de débitos e créditos, no caso de encampação. (...) Segundo o contrato celebrado com o Estado, a Tramways teria de

pagar por linha de bonde suprimida a multa de dez mil cruzeiros por dia. Ora, sabe V. Excia. que quase todas as linhas de bonde foram suspensas ou suprimidas. Quanto deveria a Tramways pagar. Afinal, ao Estado, num acerto de contas?”

“(…) A Tramways não poderia vender seu patrimônio, a não ser com autorização do Governo. Pois bem, a companhia, valendo-se das boas graças dos governos e das repartições fiscalizadoras, alienou grande parte de seus bens, burlando a vigilância do contrato. Segundo cálculos da CIVE, feitos em 1947, a Tramways realizou 35 vendas de bens reversíveis, no Recife e em Olinda, no valor aproximado de dois milhões e quinhentos mil cruzeiros. Isso representa um verdadeiro furto! A CIVE considerou o fato tão grave que sugeriu ao Governo a propositura de uma ação de executiva a fim de que o Poder Público se ressarcisse dos danos. Que fez o Governo? Nada, absolutamente nada!”

“(…) Costuma-se dizer que o serviço de bondes se extingui no Recife por culpa dos que se opuseram, na época da guerra, a conceder aumentos de tarifas desejados pela Tramways. Nada mais falso. Foi exatamente naquela época que a empresa obteve os maiores lucros de toda a sua vida. Vejamos as rendas do Departamento de Tráfego, no período de dez anos em 1936 o saldo foi de 16 milhões de cruzeiros, em 1940, 18,9, em 1943, 20,3 milhões e em 1945 de 18,8 milhões. Por aí se ver que as receitas do Departamento de Tráfego, nos anos da guerra, foram fabulosas, sem se esquecer que tais cifras constavam dos próprios balanços oficiais.”

“(…) Outro fato explica o estado de aguda crise dos serviços de bonde. A Tramways devia enormes fortunas a bancos estrangeiros, notadamente da América do Norte. Esses bancos são os que, costumeiramente, operam com os trustes de eletricidade. Em face de razões óbvias, a Tramways teria o maior interesse em ajudar a esses estabelecimentos de crédito, cujos acionistas são os mesmos da *‘Bond and Share’*. Em pouco tempo a companhia pagou cerca de 15 milhões de cruzeiros a tais bancos.”

“(…) Temos, assim, as principais causas do estado de decadência da empresa, no setor de transporte. Ao tempo em que a população do Recife era de 300 mil pessoas, os bondes da Tramways, segundo cálculos a respeito, transportavam, diariamente, cerca de 200 mil passageiros. Hoje, com o desaparecimento dos bondes elétricos, esses milhares

de passageiros, aumentados com a elevação dos índices demográficos do Recife, são obrigados a se servir de ônibus, transporte caro, acima das possibilidades médias das classes trabalhadoras.”

“Por tudo isso é responsável, em primeiro lugar, o Poder Público, que se acumpliciou, durante várias administrações, com o truste internacional, aqui representado pela Pernambuco Tramways.”

“(…) Queremos acreditar que ninguém honestamente aceitaria, diante de tantas verdades e de tamanhas revelações, a permanência da Tramways como fornecedora da energia elétrica, sobretudo agora, quando se avizinha a chegada da energia de Paulo Afonso. Só temos um caminho, pois, a seguir: a imediata confiscação da companhia americana. Nem mais aquele dilema *shakspereano* do governador Barbosa Lima Sobrinho nos resta. Basta de capitulação! O Estado dispõe de recursos com que prover a sua indústria e o seu povo de farta energia elétrica. O que não tem é governo. O que lhe falta é decisão e sinceridade, por parte dos que dirigem, no trato das coisas públicas. Em 1948, a encampação nos custaria cerca de sessenta milhões de cruzeiros.”

O sr. Armando Monteiro Filho disse: “Hoje, custaria mais de oitenta e três milhões!”.

E Paulo Cavalcanti retomou: “E quantos milhões deve a Tramways ao Estado e ao povo, de multas, de furtos, de alienação indébita do seu patrimônio? Se tivéssemos de fazer um acerto de contas, talvez a companhia pagasse mais ao Estado, do que este a ela.”

O Diário de Pernambuco de 30 de julho de 1953 trazia em seu Editorial: “A Prefeitura e a Delegacia de Trânsito devem interferir junto à maioria das empresas de ônibus do Recife acerca do traje dos cobradores e cobradoras. Pois, não havendo uniforme, eles se apresentam em condições que quase os incompatibilizam com as suas tarefas”. (...)

A obrigatoriedade da farda foi noticiada no dia 19 de novembro de 1952, e até então não foi posto em prática pelas empresas. A imprensa da oposição criticava a Autoviária mas,

na hora de ver as modificações que Vivi Menezes implantou no sistema, poupava as palavras.

O Diário de Pernambuco de 02 de agosto de 1953, após a visita do Secretário Armando Monteiro Filho e a explanação do deputado Paulo Cavalcanti, comentava em editorial: “Além dos telefones, o secretário da Viação, sr. Armando Monteiro Filho, tratou de outros problemas do Recife, na sua exposição perante a Assembléia Legislativa do Estado. Entre eles, o dos transportes coletivos, dos quais estamos pessimamente servidos”.

“Com a extinção dos bondes, um erro hoje dificilmente recuperável, derivamos para os ônibus e estes, com o tempo, se transformaram em calhambeques, sem ter os passageiros para quem apelar.” (...)

O depoimento de Paulo Cavalcanti consubstanciado nas evidências e nas provas do relatório da Comissão de Inventário e Verificação de Escrita da Pernambuco Tramways – CIVE – mostrava que, diferente do que até então se pensava, a crise do transporte por bondes não estava ligada única e exclusivamente às dificuldades advindas da guerra e a não concessão de aumento de tarifa, mas aos problemas econômicos e políticos e a necessidade da companhia de pagar vultosas somas aos bancos americanos.

O comprometimento político denunciado com ênfase por Gercino de Pontes, Secretário de Viação e Obras Públicas de Agamenon Magalhães, quando ele perdoou as multas e permitiu a quebra do contrato assinado por parte da Tramways que não honrava as cláusulas de não alienação, suprimia as linhas e não era multada. Havia a conivência do Estado, através dos órgãos fiscalizadores manterem estas condições, mostravam a falta de compromisso do Poder Público com a população que deixou de oferecer um transporte barato e universalmente reconhecido como um dos melhores do mundo, perdendo apenas para o metrô.

O editorial do Diário de Pernambuco de 09 de agosto de 1953 trazia: (...) “De fato, não raro, nas viagens de ônibus, se presencia troca de desaforos entre passageiros e cobradoras, mormente nos veículos que cobram pela passagem um cruzeiro e trinta centavos. No cumprimento do seu dever e pelo fato de não dispor de verba especial para

o caso a cobradora é obrigada a não abrir mão dos dez centavos que faltam para completar o preço da tarifa. O ‘passe’ da Autoviária tem resolvido em parte a situação, porém com a propalada notícia de que vão ser fornecidos ‘passes’ de trezentos réis, a crise vai se complicar”.

O uso do vale era uma constante por parte dos empresários, medida essa implantada pioneiramente pela Autoviária, inovações que já se tornara costume na empresa. Desta vez, as empresas venderiam as cartelas com valores de Cr\$0,30 centavos para os passageiros, que com Cr\$1,00 em dinheiro, pagariam a tarifa.

No Editorial do Diário de Pernambuco de 02 de setembro de 1953, trazia: (...) “Todo mundo sabe o que é o problema de transporte urbano no Recife. A demagogia acabou com os bondes, coisa absolutamente incompreensível numa cidade como o Recife. De que servem termos quase 600 mil habitantes, como em sua mensagem afirma o prefeito Maciel? Esses 600 mil habitantes poderiam reduzir-se à metade. O mais é ‘inchação’, é ‘doença’, espécie de ‘elefantíases’”. (...)

(...) “Pois esta cidade não tem bondes. Bondes têm a Bahia, o Rio, São Paulo, Porto Alegre. Mas não têm bondes cidades pobres do Nordeste, sendo que aquelas que ainda possuem esse meio de transporte popular, assistem com pesar o seu desaparecimento”.

“Afora os ônibus da Autoviária a maioria deles não poderia trafegar em nenhuma cidade civilizada. Não há no mundo civilizado caso parecido ao que aqui ocorre: ônibus botando fumaça ou derramando óleo nas ruas. Não se vê uma gota de óleo em nenhuma rua de Madrid ou de Lisboa ou de Paris, ou de Roma. Sendo o Recife uma cidade de ruas estreitíssimas, seria necessário, desde já, pensar noutro meio de transporte. E esse meio, único possível, é o rio”.

A Folha da Manhã de 04 de setembro de 1953 comentava: A fiscalização dos ônibus ganha o primeiro “round”, melhorou consideravelmente a organização do serviço de transporte coletivo no Recife.

O Diário de Pernambuco de 29 de novembro de 1953 dizia: Regime de estafa para os motoristas de ônibus - Dezoito horas quase consecutivas de trabalho, com um pequeno intervalo, e 24 horas de folga — Um sistema que pode ser prático, mas não corresponde às exigências normais do organismo.

A exploração do pessoal de operação começava a aparecer nos comentários dos jornais e nas reuniões dos sindicatos.

Um ano depois do “*lock-out*”, a Folha da Manhã noticiava, no dia 19 de dezembro de 1953, que os empresários ameaçavam entrar, mais uma vez em greve. Aumento das passagens de ônibus, verdadeira sangria que se pretende fazer no bolso do povo.

A maneira de conseguir aumento com a ameaça de “*lock-out*” pelos empresários, já se tornara uma constante na cidade, e a população ficava na expectativa e na dependência de uma ação mais enérgica do Governo.

As manchetes dos jornais dos dias 19, 22, 24 e 25 de dezembro de 1953, falavam da greve iniciada no dia 23 por parte dos empresários que forçavam um aumento das tarifas. De sua parte, o Governo de Etelvino Lins reafirmava, através do Delegado de Trânsito, Augusto Lucena, a disposição do Governo de não aceitar nenhuma tipo de pressão para conceder o reajuste e que não haveria colapso no sistema de transportes. Com isto, a situação das empresas se complicava mais ainda uma vez que já vinham pedindo este reajuste há vários anos. Por outro lado, o Governo perdera a confiança em Vivi Menezes que se comprometeu a avisar caso houvesse o movimento e a estratégia de fazer um movimento paredista às vésperas do Natal só parecia complicar mais ainda a imagem das empresas. Os jornais e as rádios também noticiavam a volta aos poucos dos ônibus e o movimento das viaturas oficiais ajudava no transporte da população, enfraquecendo o movimento paredista.

Novamente a Autoviária era foco das atenções do sistema de transportes da cidade, desta vez contornado rapidamente com o cumprimento da promessa feita.

Na Folha de 22 de dezembro de 1953 trazia a notícia de que na Assembléia Legislativa, tiveram vários discursos e proposta de socialização dos transportes.

O Diário de Pernambuco de 24 de dezembro de 1953 dava a seguinte manchete e notícia: “O Secretário da Segurança e as alegações das empresas paredistas”

“A palavra do governo é não ceder - Ilegalidade da greve - Impasse”

(...) “O sr. Esdras Gueiros, em nome da comissão dos proprietários de ônibus respondeu ao coronel Salm de Miranda lembrando o memorial que em primeiro de dezembro de 1953 enviaram os proprietários ao prefeito, memorial em que documentavam o estado deficitário das empresas e solicitavam o aumento das passagens - aumento que poderia ser concedido, permitir melhoramento nas frotas de omnibus. O prefeito após quinze dias, respondeu que o povo de maneira alguma suportaria um aumento naquelas condições”. (...)

“Declarações do delegado de Trânsito - Greve sem aviso” (...) “Acrescentou que, ao lado das medidas de ordem geral tomadas para debelar a greve, foi concedida autorização aos omnibus que trafegam para o interior a que estes fizessem, enquanto no Recife, o transporte da população, seguindo o itinerário comum”. (...)

Foto 6: Bonde lotado em dia de greve



A população lembrou-se dos poucos bondes que ainda circulam desengonçadamente, e os tomou praticamente de assalto

Em outra seção, o Diário publicava: “Cerca de sessenta carros estavam trafegando à noite de ontem”

“Pela manhã apenas 20 circularam - 50 viaturas oficiais a disposição do povo - Irredutíveis as grandes empresas”

“Decorridas 24 horas do lockout promovido pelos proprietários de ônibus, a situação de dificuldades criada para a população, se bem não se haja modificado substancialmente, tende a se atenuar, com a mobilização de viaturas do Exército, Marinha e Aeronáutica, para cooperar no transporte”. (...)

(...) “Normalmente, circulam no Recife, contando-se os carros de 2ª classe, quase 500 ônibus. Desses só uns vinte ou trinta se encontravam trafegando na manhã de ontem”.

A Folha da Manhã de 24 de dezembro de 1953 noticiava: “Fracasso na greve dos ônibus do Recife. As viaturas foram escondidas até nos matagais. Furou a greve a Empresa Amorim”.

No dia 25 de dezembro de 1953, tanto a Folha como o Diário falavam do final da greve: “Desde a tarde de ontem foi normalizado inteiramente o serviço de ônibus do Recife. Transportes para todas as linhas”.

“Ao meio dia de ontem, os ônibus da Pernambuco Autoviária, de acordo com entendimentos realizados entre os proprietários das empresas e o governo do Estado, entraram em circulação, obedecendo ao itinerário normal da Delegacia de Trânsito. Três ônibus (e, mais tarde, dois outros) foram distribuídos de início para as linhas 20 e 28, do subúrbio de Casa Amarela, seguindo-se as linhas de Torre-Madalena, Prado, Casa Forte e Dois Irmãos”.

A Folha de 10 de fevereiro de 1954 noticiava: “Concluído os trabalhos do industrial Mário Nigro, instalação de ‘TROLLEYBUS’ nesta capital”

No relatório do engenheiro Mário João Nigro de janeiro de 1954, apresentado ao Prefeito José do Rego Maciel, “Trolleybus no Recife”, foi mostrado um diagnóstico do Recife com a situação do transporte em agosto de 1953.

Cita o relatório: “O apogeu do serviço de bondes foi atingido em 1942 quando a cidade possuía 139 bondes e 77 reboques, em 1953 o número foi reduzido para 22 e 27 respectivamente”.

Continua com alguns dados da situação dos bondes que, a exemplo de Porto Alegre, eram considerados os melhores do Brasil. Transportou em janeiro de 1943, 6.286.581 passageiros, com 1.012.661 quilômetros percorridos e 80.376 horas de operação; em 1953, período da pesquisa, transportou no mesmo mês, 969.520 passageiros, em 127.061 quilômetros e 11.050 horas, redução para 15% dos passageiros, 12% da quilometragem e 14% das horas trabalhadas.

Após mostrar estes e outros dados do sistema de bondes, o relatório apresenta o primeiro estudo mais detalhado sobre o sistema de ônibus, realizado no mesmo mês.

A quantidade de passageiros foi estimada mensalmente e para agosto de 1953, em 12.500.000, sendo 11.630.913 transportados em ônibus, lotações, correições e beliscadas em 869.087 nos bondes.

O centro do Recife, compreendido pela Ilha de Santo Antônio e a zona portuária do Recife, eram a linha de desejo desses passageiros e, para alcançar essa área, mais de 400.000 usuários por dia, passavam por seis radiais: 1. Boa Viagem via Ponte do Pina, 2. Tejipló via Afogados, 3. Caxangá, 4. Casa Amarela-Dois Irmãos, 5. Beberibe e 6. Olinda, todas essas via Pontes da Boa Vista, Duarte Coelho e Santa Izabel.

Um dado a se destacar no relatório é a distribuição anual, com a situação em 31 de dezembro, de frota de ônibus no Recife.

Tabela 8: Distribuição da frota no Recife - 1944 - 1953

ANO	QUANTIDADE
1944	21
1945	52
1946	84
1947	282
1948	397
1949	442
1950	529
1951	435
1952	405
1953 (1)	501

FONTE: relatório Trolleybus no Recife – 1954

(1) Situação em agosto

O Recife possuía em 1953, 501 nas 128 empresas que operavam em 63 linhas distribuídas nas áreas segundo a Tabela 9 abaixo:

Tabela 9: Quantidade de Linhas, Empresas e Ônibus – agosto, 1953

ÁREA	LINHAS	EMPRESAS	ÔNIBUS
TOTAL	63	-	431
BOA VIAGEM	6	6	20
TEJIPIÓ	10	50	106
CAXANGÁ	13	25	66
DOIS IRMÃOS	8	28	81
BEBERIBE	17	37	119
OLINDA	6	6	21
OUTRAS	3	3	18

FONTE: Relatório Trolleybus no Recife – 1954.

O relatório apresenta conclusões aparentemente paradoxais para o momento de crise de transportes na cidade, mas a preocupação é com a racionalização das linhas, o aumento das quantidades de assentos nos ônibus, eliminação das peruas microônibus e dos

ônibus com menos de 40 lugares e acabar com o uso do motor a explosão empregando gasolina como combustível.

Realmente com essas medidas o transporte do Recife ganharia outra feição e a adoção do trolleybus, sugestão do relatório que, com a energia abundante de Paulo Afonso, a cidade voltaria a ter o transporte que o bonde propiciou nas décadas de 30 até meados de 40.

No relatório, outro dado importante que vem corroborar com crise que a Autoviária passou por não ter cobertos os seus custos foi o fato de nesta época, 103 microempresas terem falido, que somadas as 108 existentes, o Recife junto com Olinda, Paulista, São Lourenço e Jaboatão chegaram a ter 231 empresas de ônibus.

Relevante também neste relatório, é a apuração do custo do transporte na situação de 1951, onde ele apresenta os custos dos ônibus para 70 e 110 lugares e o do trolleybus. Na época uma primeira estimativa apurou em Cr\$6,67 por carro-quilômetro, mas a concessionária Autoviária falava em Cr\$7,49. Segue a Tabela 10 com os custos discriminados.

Tabela 10: Custo por Quilômetro dos Ônibus de 70 e 110 Lugares e Trolleybus

CUSTO CARRO X KM	LUGARES		TROLLEYBUS
	70	110	
TOTAL	7,667	8,263	7,448
Conservação de material rodante	1,761	1,97	1,472
Pneus e câmaras de ar	0,395	0,503	0,503
Depreciação	0,907	0,989	0,615
Combustível e lubrificantes	0,596	0,76	-
Motoristas e Cobradores-arrecadação e fiscalização	2,288	2,288	2,169
Seguros e Indenizações	0,138	0,138	0,138
Despesas fixas	1,034	1,034	1,237
Outras despesas	0,057	0,057	0,057
Remuneração	0,491	0,524	0,639
Conservação de linhas	-	-	0,028
Energia elétrica e lubrificantes	-	-	0,59

FONTE: Relatório Trolleybus no Recife – 1954.

No Relatório de Mário Nigro, muito embora não cite o valor do custo do bonde, porém, apresenta como sendo ele o equipamento do custo mais reduzido, mas, continua o estudo, nas atuais condições não seria aconselhável ampliá-lo, pois o acréscimo de depreciação e juros consumiria a vantagem atual.

Assim, o trolleybus é o sistema mais econômico e seria o mais aconselhável para a cidade do Recife, desta forma, o serviço proposto pelo estudo, previa a operação das linhas Tejió, com 18 carros, Estância, com 10 e Largo da Paz com 9, totalizando 37 trolleybus, transportando 84.762 passageiros. A outra área servida seria a da Madalena-Torre, com 7 carros para cada uma, somando 14, com 48.096 passageiros. Derby via Parque Amorim e via Payssandu transportaria 24.336 passageiros com 3 veículos em cada linha. Duas outras linhas foram sugeridas: Parque Amorim e Circular, com 3 veículos cada e transportando, respectivamente, 8.568 e 10.368 passageiros cada.

A área de Beberibe e Água Fria não foi esquecida, mas exigiria muito investimento na atual Avenida Beberibe, que não tem nenhuma condição de circulação, só sendo possível até a Encruzilhada.

A passagem sugerida para a operação seria de CR\$1,50 (um cruzeiro e cinquenta centavos), a frota seria de 63 ônibus, ofertando 190.000 lugares e transportando 140.631 passageiros.

O estudo também apresenta uma sugestão da construção do “Terminal de Transferência Livre” na praça Adolfo Cirne. Neste ponto, haveria o entroncamento de várias linhas em um abrigo para passageiros, dispondo de vias de acesso aos pontos de parada dos diversos itinerários de trolleybus, ônibus e bondes confluentes, com que seria livre para cada passageiro e transferência de uma linha para outra.

Evidente que seria uma obra de certo vulto e mereceria cuidados arquitetônicos e técnicos para conciliar a orientação geral urbanística e de trâmite nesta parte da cidade. Fica a idéia para estudos futuros.

O Relatório traz todos os custos de implantação do novo sistema sugerido e a Lei nº. 147, de 3 de julho de 1940, na qual a Prefeitura de Belo Horizonte organiza o Departamento de Bondes e Ônibus – DBO.

As diretrizes básicas do relatório de Mário Nigro estão muito bem relatadas no trabalho de Pontual (2001 p.147), destacando-se as seguintes providências: “i) articulação geral do sistema de transporte urbano, suburbano e intermunicipal; ii) determinação de transporte urbano pelos diferentes meios: bondes, ônibus e ‘trolleybus’, com a indicação dos tipos de veículos indicados para cada zona com a linha a servir; iii) determinação das tarifas adequadas para cada tipo de serviço a executar; e iv) indicação completa das instalações fixas do seu aparelhamento, para a operação racional de todo o serviço de transporte coletivo”.

A Folha de 14 e o Diário de 15 de fevereiro de 1954 comentavam o mesmo assunto: “O Ônibus incendiou-se por completo”

A frota da Autoviária apresentava graves sinais de problemas na manutenção, com os citados nos jornais.

Estes problemas e acidentes comprovavam que a gerência da empresa já não era mais a mesma, segundo Guilherme Menezes, dos seis estrangeiros contratados para a manutenção, alguns estavam sabotando porque tinham interesse em entrar como empresário no sistema.

O Diário de Pernambuco de 18 e a Folha da Manhã de 19 de fevereiro de 1954 noticiavam: “Esperada nova paralisação dos ônibus” “Possivelmente durante festejos carnavalescos” “Combustíveis (gasolina, óleo) haviam aumentado; os pneumáticos estavam sendo adquiridos por preços altos. Em resumo: não podemos mais continuar a cobrar apenas Cr\$ 1,50 de cada passageiros”. (...)

No dia 20 de fevereiro (1954) a Folha anunciava: “Prometem os proprietários das empresas - Não haverá paralisação dos transportes coletivos” “Ao contrário, será reduzido o número de veículos em circulação, caso não seja concedido o aumento pleiteado”.

O Diário e a Folha no dia 25 de fevereiro de 1954 noticiavam: “Mais 20 centavos nas passagens dos ônibus que cobram Cr\$1,30” “O aumento foi concedido em caráter provisório”

“O aumento parcial foi estabelecido na seguinte base: a partir de amanhã as empresas que cobrassem Cr\$1,30 (a passagem) estavam autorizadas a aumentar o preço das tarifas para Cr\$1,50, até que fossem concluídos os estudos que uma Comissão designada pelo Prefeito está realizando desde janeiro (1954) sobre o memorial apresentado pelos proprietários de ônibus”.

A crise nos transportes acentuada, segundo os empresários, pelos constantes reajustes dos insumos, gerava as ameaças de paralisações e a prática de redução de frota. O aumento (ainda que provisório) veio tornar oficial uma situação já adotada pelos cobradores de ônibus, motivado em parte pela falta de moeda divisionária e de outra parte, pela esperteza destes profissionais. Os custos aferidos eram de conhecimento das autoridades, que reconheciam a necessidade do reajuste.

A Folha da Manhã de 23 de março de 1954 e o Diário de 24 de 1954, falavam do mesmo assunto: “Após o jogo São Paulo e Sport, haverá transporte para todas as linhas”.

A prática de colocar ônibus para realizar viagens especiais já naquela época era utilizada, o diferente era que as empresas solicitavam e não os órgãos gestores que determinavam aquele tipo de serviço extra.

O Diário de Pernambuco em sua edição de 29 de abril de 1954 noticiava: “Desapareceram do Recife os ‘ônibus da madrugada’”

“A meia-noite, é dado o ‘toque de recolher’ nas garages das Empresas - Já se pode voltar aos tempos do ‘tilbury’ e da maxambomba”

Novamente a Folha noticiava, em 06 de maio de 1954 o novo pedido de reajuste: “Passagem de ônibus a Cr\$1,80, dentro de quatro dias será assinado o aumento concedido, resultado da reunião de ontem”.

Isto viria se repetir nos próximos dias, com notícias nos jornais: “Em 14 de maio de 1954: ‘novo protesto contra o aumento dos ônibus’; no dia 15: ‘Aprovado ontem pela COAP novo aumento das passagens dos ônibus’; dia 20: ‘Preço único de Cr\$1,80, prosseguem os estudos sobre o aumento das passagens de ônibus, novo memorial dos proprietários das empresas’; dia 29: ‘COAP aprovou, dois cruzeiros o preço único da passagem dos ônibus’; dia 30: ‘Estão vigorando - Passagens de ônibus a dois cruzeiros - Assinado o decreto, anteontem, pelo prefeito José do Rêgo Maciel - As linhas de Coelho e Cidade continuarão com o preço antigo, Cr\$ 1,00’; dia 2 de junho de 1954: protesto contra o aumento das passagens.

No Diário de 03 de junho de 1954: “O preço das passagens dos ônibus”  
“Esclarecimentos da Prefeitura do Recife”

“Sobre a nota oficial em que os proprietários de ônibus tornaram pública a deliberação de cessar o tráfego de coletivos no dia 5, caso não seja decretada para entrar em vigor imediatamente, a nova tabela sugerida pela Comissão e aprovada pela COAP, o sr. Costa Porto, que responde pelo expediente da Prefeitura, prestou os seguintes informes: ‘De acordo com o que adiantei a imprensa ao receber o ofício em que a COAP comunicara sua aprovação a nova tabela de preços expus a situação ao governador Etelvino Lins, cujo ponto de vista já foi também tornado público o governo, tomando em consideração as alegações dos interessados e devidamente apuradas pela Comissão e pela COAP, estava disposto a decretar o aumento para dois cruzeiros, mas a partir de 1º de julho (1954) quando entrará em vigor o novo salário mínimo’”.

Em matéria transcrita do Jornal Pequeno de 05 de junho de 1954, o Diário de Pernambuco do dia seguinte trazia: “O Salário Mínimo – Arma do Catete Contra Pernambuco”.

“É bem triste e lamentável o gráfico acima, por onde se verificará a terrível desproporção do salário mínimo determinado para a região nordestina. Trata-se, tão somente, dum capricho pessoal do Governo Federal atendendo aos pedidos dos sabotadores políticos, que não conhecem em verdade, os problemas em comum duma vasta região periodicamente devastada pelas secas e sem aqueles auxílios econômicos e financeiros doutras zonas”.

Com efeito, esta diferença dos valores do salário mínimo do Nordeste em relação ao Centro-Sul, alvo de críticas dos governadores está demonstrada nas notícias dos jornais desta época. E, a Tabela 2, com o salário mínimo praticado, já mostrada a partir de várias edições do Diário Oficial, confirma a disparidade questionada. Como exemplo, tomando o salário mínimo de 1954, a diferença era de 50%, das cidades de Recife e Olinda e de 100% para o restante do Estado em relação ao Rio de Janeiro, o antigo Distrito Federal, capital do Brasil, isto agravava a crise social, inclusive com a população optando por andar no transporte não regulamentado, de tarifa mais baixa.

A inflação ou deflação brasileira nos anos 30, 40 e 50 atingia as marcas da Tabela 11 abaixo.

Tabela 11: Inflação Brasileira – 1930 – 1959

ANOS	DÉCADAS		
	30	40	50
0	-12,3	6,7	12,4
1	-10,9	10,2	12,3
2	1,6	16,2	12,7
3	-2,0	16,6	20,6
4	6,3	20,6	25,8
5	4,8	14,9	12,2
6	1,6	14,6	24,5
7	9,4	9,0	7,0
8	3,2	5,9	24,4
9	2,0	8,1	39,4

Fontes: Estatísticas históricas do Brasil. Séries

Econômicas, Demográficas e Sociais. 1550

a 1988. 2. ed. Rio de Janeiro. IBGE, 1990, p. 118 e 177.

O aumento de tarifa perseguido pelas empresas operadoras somente veio a ser deferido pela COAP em 1954 gerando a edição do Decreto nº. 592 de 6 de junho de 1954, do Município do Recife que concedeu um ajuste no valor da tarifa, que passou de Cr\$ 1,50 para Cr\$2,00, para os carros de 1ª. Classe, mantido o de Cr\$1,00 para as linhas do centro comercial, a de 2ª. classe Entretanto, este decreto somente entrou em vigor a partir de 01 de julho, (1954) coincidindo com o aumento do salário mínimo.

O Diário de Pernambuco de 19 de junho de 1954 trazia sua manchete: “Na Assembléia Legislativa” “Abatimento nas passagens de ônibus para escolares” (...)

“O sr. Fernando Lacerda pediu a COAP medidas concernentes a redução de 50% nas passagens de ônibus para os escolares”.

Como já havia acontecido em dezembro de 1953, novamente os jornais da cidade noticiavam no início de junho de 1954, a nova solicitação de aumento das tarifas. Na nota oficial das empresas publicada nestes jornais, baseada na tabela sugerida pela COAP, os proprietários de ônibus tornaram pública a deliberação de cessar o tráfego de coletivos no dia 5, caso não fosse decretada para entrar em vigor imediatamente, a nova tabela sugerida pela Comissão e aprovada pela COAP.

Em nota oficial, a Prefeitura estava disposta a dar o aumento para Cr\$2,00, mas só depois do dia 01 de julho, (1954) com a entrada em vigor do novo salário mínimo do Estado, o Governador Etelvino Lins já tomara conhecimento dos fatos e concordou com a determinação do Prefeito.

O problema continuava e a disposição dos proprietários das empresas de ameaçar com paralisação, esbarravam na disposição do Poder Público de não tratar do assunto sob pressão, como já havia ocorrido anteriormente.

O reajuste foi dado em 04 de agosto, (1954) ficando a tarifa em Cr\$2,00.

O Diário de Pernambuco dos dias 20 e 29 de junho de 1954 falavam do mesmo assunto, os abrigos que estavam sendo construídos pela prefeitura: “A Prefeitura do Recife, atendendo a circunstância de que a população está desabrigada, sujeita ao sol e a chuva,

nos pontos de ônibus, tem construindo pequenos abrigos, com cobertura de alumínio, no perímetro urbano, nos locais de maior concentração de passageiros: praça da República, parque 13 de Maio, praça da Faculdade de Direito, etc. A medida não deixa de ser acertada e oportuna. Contudo, a municipalidade deve estendê-la, também, aos bairros e subúrbios. Assim, também reclamam esses abrigos, outros pontos do centro e arrabaldes do Recife”.

O Diário de 01 de julho de 1954 noticiava: “Suspensão o aumento das passagens de ônibus” “Só entrará em vigor após a solução judicial do caso do salário mínimo”

A Folha da Manhã do dia 04 e o Diário de Pernambuco de 06 de agosto de 1954, falavam do aumento das tarifas de ônibus, passando para Cr\$2,00 desde o dia 04.

No Diário de 06 de agosto de 1954, na coluna de Aníbal Fernandes Cousas da Cidade, comentava sobre o “TROLLEY BUS.”

“Não faz muito tempo estive na Caxangá um engenheiro que entendia, entre outras especialidades, de problemas ligados a transporte”. (...)

(...) “Pintou esse engenheiro quadro tão negro sobre ônibus elétricos que, ao tempo da palestra, o meu entusiasmo e das pessoas presentes por sistema de transporte ficou inteiramente abalado e com a confiança que se tinha na adoção - panacéia para dificuldades locais de locomoção”. (...)

(...) “Uma linha dessas apenas uma linha dessas, ia além de cem milhões de cruzeiros”! Mais uma vez o reajuste dado, alvo de críticas, vem acompanhado das sugestões de novos equipamentos, como foi o do transporte fluvial no passado recente, o estudo de Mário Nigro que colocava os ônibus elétricos para a saída da crise, ainda demoraria a sair do papel, além do mais, a crítica feita por um engenheiro – nome não mencionado na crítica de Aníbal Fernandes - ao sistema, deixava os interessados e jornalistas, preocupados com a crise, ainda mais alarmados com o assunto.

O Diário de Pernambuco de 13 de agosto de 1954 comentava o apelo feito pelo vereador Hilo Lins e Silva na Câmara Municipal - “Abatimento nas passagens de ônibus para os estudantes - Apelo à COAP e às empresas”

O Diário Oficial do Estado, Diário dos Municípios, de 13 de agosto de 1954 trazia o edital nº. 282 da concorrência pública para instalação dos ônibus elétrico no Recife.

O Diário de 31 de agosto de 1954 noticiava: “Dois problemas do trânsito: fila e numeração dos ônibus” “Determinações a que ninguém obedece - Os números que vieram para confundir os Passageiros” (...) “O problema das placas”

“Outro assunto que não vem sendo encarado com simpatia pelos passageiros é o problema da numeração dos ônibus. Ainda hoje muita gente permanece indecisa, não cabendo o número do transporte que procura para locomover-se ao lugar que deseja. Pessoas residentes na Madalena, Torre, Tamarineira e Tejipió, por exemplo, não sabem qual o número e o ponto de parada dos ônibus de Fundão ou Jardim São Paulo. O pior de tudo é para os visitantes”. “Trata-se, em fim, de uma medida que necessita ser revogada pela Delegacia de Trânsito”.

Na Presidência da República existiu a troca de Getulio Vargas que havia se suicidado em agosto de 1954, pelo Vice-presidente Café Filho, que assumiu e concluiu o mandato.

O editorial do Diário de Pernambuco de 11 de setembro de 1954 falava sobre o aumento das tarifas: “Passagens de ônibus – Editorial”

“Concedido o aumento de 25% sobre o preço das passagens de ônibus, chegou a. vez de perguntar: para quê? O aumento foi obtido depois de uma longa e impertinente ‘campanha-reivindicatória’”. (...)

(...) “O povo iniciou o pagamento de todas as majorações. As reais e as hipotéticas. Mas - isso parece estanho - não se sabe a aplicação que lhe deram pois os ônibus vão de mal a pior. Praticamente caindo aos pedaços nas ruas, sujos desconchavados, sem freios.Recebendo mal os passageiros e quase todo dia atropelando ou matando os pedestres”.

A partir do dia 17 de setembro de 1954 até o 12 de novembro várias foram as matérias nos jornais sobre a reivindicação dos estudantes a meia passagem, direito adquirido pela classe através do Decreto assinado pelo Prefeito e que não estava sendo respeitado pelas empresas. As agitações foram um protesto pelo fato de não haver sido posto em execução o ato da Prefeitura, que reduziu para um cruzeiro o preço das passagens a serem cobradas dos estudantes nos transportes coletivos. Depois de vários episódios, com reuniões, ações na justiça, quebra-quebra de ônibus, tiros, prisões e invasões, chegou-se a um acordo em novembro.

O Diário Oficial do Estado, na seção Diário dos Municípios de 23 de setembro de 1954 trazia o Decreto nº. 703, de 21 de setembro, que concedia o abatimento de 50% (cinquenta por cento) nas passagens de ônibus dos estudantes. (Anexo 10)

Apenas quinze dias depois do acordo, os jornais do dia 07 de outubro de 1954, voltavam a noticiar que a concessão dos 50% estava sendo burlada, com várias empresas adotando uma atitude insólita e francamente passível de repressão e punição por parte da Prefeitura.

Os estudantes querendo a todo custo a aplicação do Decreto Municipal nº. 703 que havia sido suspensa pelo Tribunal de Justiça em Pernambuco e que lhes garantia o benefício, não tentaram o Supremo Tribunal Federal. Partiram então, para a destruição do patrimônio alheio, utilizando-se de um expediente não aconselhável de destruir os ônibus em circulação por causa das divergências, principalmente com a Autoviária. Com o estrago causado, o povo do Recife foi que ficou sem ônibus, porque não havia meios de substituir os destruídos e os bondes existentes estavam reduzidos a 27 unidades. O dever dos estudantes era aguardar uma solução amigável, como foi admitido pelo Presidente da UEP, o acadêmico Egídio Ferreira Lima, que nunca concordou com as depredações.

As empresas, por sua vez, que conseguiram na justiça a anulação do que lhes parecia prejudicial, deveriam tentar uma solução negociada. Era necessário que abrissem um canal de negociação para chegar a um pacto que fosse bom para ambas as partes. O fato de partirem logo para o enfrentamento, com a intransigência em não aceitar a meia

passagem para os estudantes, não foi pensado de maneira sensata, principalmente por parte do dirigente da Autoviária, principal operadora do sistema, que já era hostilizada pelos estudantes e foi a autora do mandado judicial.

Enquanto isto, os políticos ao determinar através de lei a meia passagem, não pensaram como seria compensado o benefício, na medida em que as empresas já estavam reclamando da situação difícil que passavam, com as despesas não sendo compensadas pelos altos custos alegados pelos empresários. Quem assumiria os 50% restantes da tarifa?

Os governantes que detinham o poder e davam as ordens, temiam novos casos de extremismo por parte da polícia, que sempre encontravam infiltrações comunistas em todas as manifestações estudantis e sindicais nestes tempos de ebulição política e recomendaram que não se metessem na defesa da Autoviária, permitindo que destruíssem o patrimônio privado. Esse fato agravado pela situação de insatisfação que já havia entre o empresário Vivi Menezes e os políticos da época, o empresário já não contava mais com o apoio do grupo do Ex-governador Agamenon Magalhães que o colocou indiretamente no sistema de ônibus. A obrigação do governo de garantir os bens de entidades públicas e privadas não foi considerada pelo Governador e pelo Secretário de Segurança Pública.

No dia 26 de outubro de 1954, o Diário trazia a manchete: “Anulado o abatimento nas passagens dos ônibus”, e a matéria: “Em sessão plenária de ontem foi julgado o Mandado de Segurança n. 42.867, impetrado pela Pernambuco Autoviária Limitada e as demais empresas de ônibus desta capital, contra o Decreto nº. 703, do prefeito do Recife, que determinara o abatimento de 50% nas passagens de estudantes, declarando inconstitucional, por ferir o direito de propriedade consubstanciado no art. 141, § 13, da Constituição Federal”.

Na edição do dia 30 de outubro de 1954 o Diário noticiava a depredação dos ônibus da Autoviária e em represália, a empresa tirou os ônibus de circulação em todas as linhas. Ontem, a situação indicou tendência a agravar-se: e logo após a reunião promovida pelos estudantes, grupos saíram a atacar os ônibus que trafegavam normalmente, o que

obrigou a empresa, como medida de defesa do seu patrimônio, a retirar imediatamente da circulação todos os seus ônibus.

“Uma comissão da UEP e do DCE procurará o apoio das autoridades”

“Realizou-se, ontem, na Escola de Engenharia, uma reunião promovida pelos estudantes secundários, afim de debater a questão do abatimento das passagens nas empresas de ônibus”.(...)

(...) “comissão dos estudantes secundários ligada à UEP e DCE que irá dirigir a campanha em favor do abatimento”.

A empresa que mais demonstrou intolerância no caso do abatimento de 50% das passagens para os estudantes era sempre a mais visada pelos manifestantes e, como não poderia deixar de ser, foi atingida pelo ato de vandalismo, atos estes não impedidos pela polícia. Não era expediente aconselhável destruir os ônibus que serviam à população.

A revolta dos estudantes contra a Pernambuco Autoviária chegou ao clímax no dia 08 de novembro de 1954 e o Diário de Pernambuco do dia seguinte noticiava: “Em luta patrulheiros da ‘R.P.’ e estudantes” Revoltantes cenas presenciou a população do Recife, durante a noite de ontem, quando a cidade viveu horas de inquietação e desordem, com depredações, incêndios, agressões em plena via pública. Houve então a invasão dos escritórios da Pernambuco Autoviária, e sua destruição completa. Cadeiras, vidros, central telefônica, bolsas contendo dinheiro, fichários, lâmpadas, postes de parada luminosos, fichas, caderno, mesas, instalações de ar-condicionado, relógios, tapetes, nada escapou. Inspetores de trânsito assistiram ao ato. Vários tambores de gasolina e óleo foram empurrados para o centro da Guararapes e ali incendiados. Quando as labaredas ameaçavam os prédios, a Polícia entrou em ação.

A Rádio Patrulha efetuou inúmeras prisões de elementos subversivos, como também simples estudantes, que foram depois postos em liberdade, por ordem do coronel Salm de Miranda.

Continua o jornal noticiando: “Realizou-se ontem, às 17 horas, no gabinete do coronel Salm de Miranda, secretário de Segurança, a reunião por ele convocada, de

representantes da União de Estudantes de Pernambuco (UEP), União dos Estudantes Secundários de Pernambuco (UESP) e União de Estudantes de Comércio de Pernambuco (UECEP)

O acadêmico Egidio Ferreira Lima, presidente da UEP, prestou a seguinte declaração: "Em nome da classe universitária agradeço a atenção que o coronel Salm de Miranda a reivindicação da classe. Encontro-me desolado com esta reunião entre estudantes e empresários, sentindo-me apreensivo com esta atitude sistemática e absurda, uma vez que nos dias antecedentes, em companhia do diretor do Centro Acadêmico e diversos representantes da classe, vinha contendo a todos, evitando mesmo a todo custo, que saíssem as ruas, certo como estava, de que do presente encontro seria encontrada uma solução satisfatória para o caso. Logo mais, às 20 horas, terei que me reunir com diversos líderes estudantis a propósito de traçar os novos rumos que serão tomados pelos estudantes. Todavia não arredaremos um passo, na defesa da classe.

Segundo Olímpio Carvalho (Apêndice 8) motorista da Autoviária, a polícia não foi lá tentar proteger quando aconteceu a invasão do escritório. Comentado este assunto para Egidio Ferreira Lima, (Apêndice 9) ele concordou que seria possível, porque ele não entendia "a polícia ali perto, o movimento nas ruas já antes daquilo, precedendo, como é que a polícia não se aproximou de lá? Como é que botaram fogo? Inclusive dominaram o vigia armado e não houve morte, ferimento?" Uma outra informação passada para Egidio era a de que o Governador Etelvino Lins disse: "Eu não quero um outro Demócrito", com o que ele também concordou, achava claro porque todo o comportamento revelava isso, ele tinha mancha, ele tinha marcas, ele era um repudiado.

Na entrevista de Egidio também foi perguntado sobre a notícia, nesta ocasião, dos jornais de que jogaram um ônibus da Autoviária da ponte do Pina embaixo, ele disse que sabia até o nome do motorista, do estudante que fez isso, que pegou o ônibus e correu e saltou antes do ônibus cair, não lembrava do nome do estudante, não sabia se havia caído, mas que houve esse negócio, quebrou a murada da ponte.

No Diário de Pernambuco de 09 de novembro de 1954 saía a notícia: "Fracassaram as tentativas para resolver o caso do abatimento"

“Realizou-se ontem, as 17 horas, no gabinete do coronel Salm de Miranda, secretário de Segurança, a reunião por ele convocada, de representantes da União de Estudantes de Pernambuco (UEP), União dos Estudantes Secundários de Pernambuco (UESP) e União de Estudantes de Comércio de Pernambuco (UECP)”.

“O coronel Salm de Miranda iniciou a sessão, afirmando tê-la convocado em virtude de uma sugestão conciliatória apresentada pelo sr. Virgílio de Menezes, diretor da Pernambuco Autoviária, que viria solucionar satisfatoriamente o caso, com a concessão, por parte das empresas de determinado número de "passes", com abatimento, as entidades de classe, UEP e UESP afim de serem distribuídos com os estudantes reconhecidamente pobres”.

“O advogado das empresas, Osvaldo Salsa, fez uso da palavra para fazer uma larga explanação acerca da situação de penúria em que se encontram as empresas de ônibus da cidade. Procurou, habilmente, desviar o assunto da reunião, afirmando que no atual estado das coisas as empresas deviam receber ajudas e nunca ‘dar’ ajudas, a quem quer que fosse. Terminou fazendo uma proposta, para que os estudantes nomeassem uma comissão composta de peritos a fim de que fosse examinado o estado deficitário das empresas, impossibilitadas pois, de conceder qualquer abatimento. Durante o tempo que falou, foi vivamente aparteado pelos estudantes”.

“O acadêmico Egidio Ferreira Lima, presidente da UEP, usou da palavra para lamentar que o sr. Osvaldo Salsa estivesse desviando o verdadeiro sentido daquela reunião, procurando trazer assuntos inteiramente desnecessários e inadequados para discussões”.

(...) “Aderbal Jurema declarou estar o governo inteiramente favorável a um convênio entre estudantes e proprietários de ônibus o que viria satisfazer as duas partes, de uma maneira honrosa e amigável. A fórmula, ainda em estudo prevê uma ‘trégua’ de ambas as partes, ficando as empresas fornecendo o abatimento de 50% por mais trinta dias, período que resta para o término do ano letivo, podendo o governo intervir depois para uma perfeita regulamentação de cadernetas e ‘passes’ aos estudantes, no sentido de evitar os abusos por parte de elementos que possuem cadernetas estudantis sem pertencerem aos colégios da capital”.

O Diário de Pernambuco noticia o assunto através da seguinte manchete de 10 de novembro de 1954: “Concedido aos estudantes abatimento nos omnibus”. “Decreto assinado, ontem, pelo prefeito José do Rego Maciel. O secretário Aderbal Jurema dissolveu o ‘quebra-quebra’ - Nota da U.E.P. desaprovando as agitações. Foi amplamente vitorioso o movimento estudantil realizado nesta cidade para conseguir o abatimento de 50% nas passagens de omnibus das diferentes linhas”.

E relata como foi recebido pela classe o benefício, detalhando os atos praticados da seguinte forma: “Na manhã de ontem, o secretário de Educação, srº. Aderbal Jurema, esteve com o prefeito José do Rego Maciel, que lavrava, naquele momento, o decreto concedendo abatimento de 50 centavos aos estudantes nas passagens de omnibus”.

Tal medida trouxe a tona novos desentendimentos entre a classe estudantil e as empresas de transportes coletivos, gerando por parte do governo estadual a edição de Nota Oficial publicada no Diário Oficial do Estado de 10 de novembro de 1954, na qual apela para o bom senso na realização dos protestos por parte dos estudantes, em prol da ordem e da paz social.

Novamente tem início uma batalha judicial com a impetração pela Pernambuco Autoviária e demais empresas operadoras de Mandado de Segurança sob a alegação de inconstitucionalidade da Lei nº. 703, de 21 de setembro de 1954, tendo sido acatado o pedido e anulado por sentença os efeitos da referida Lei que concedia o abatimento nas passagens dos ônibus para os estudantes.

No julgamento do feito, em sessão plenária do Tribunal de Justiça, a declaração de inconstitucionalidade da Lei foi decretada sob o fundamento de violação ao direito de propriedade consubstanciado no artigo 141, § 13, da Constituição Federal.

O abatimento de 50% nas passagens estudantis, nos ônibus da cidade permaneceu válido até que o acórdão fosse redigido e publicado.

No dia 11 de novembro de 1954, o Diário noticiava: “Policiais cometeram excessos - registraram-se, ontem, diversos incidentes nas ruas da cidade”

“A cidade amanheceu relativamente calma, com as atividades comerciais reduzidas, grupos de populares a procura de conduções”. (...)

Ainda no dia 11, “Resolvido o litígio entre a classe estudantil e as empresas de ônibus”

“Abatimento de 25 % nos preços das passagens durante 2 anos”

“O convênio firmado ontem, a tarde, no Palácio do Governo - Apoio dos srs. Etelvino Lins e José Maciel - Proposta que fracassou”

“É a seguinte integra do Convênio firmado, ontem, entre as empresas de transporte coletivo em auto-ônibus, nesta cidade, e as entidades estudantis”:

“Entre as Empresas abaixo assinadas, que fazem o serviço de transporte de passageiros em auto-ônibus nesta cidade, e as entidades estudantis também abaixo assinadas, fica estabelecido um Convenio, com a duração de dois (2) anos, relativo a uma concessão de abatimento de preço nas passagens para estudantes, conforme as cláusulas seguintes”:

1 - “Concedem as Empresas abaixo assinadas, em favor dos estudantes, o preço especial e fixo de um cruzeiro e cinquenta centavos (Cr\$ 1,50) por passagem nos seus ônibus de 1ª classe, compreendendo-se como beneficiados por essa concessão exclusivamente os estudantes realmente matriculados nas escolas e colégios da cidade do Recife, para o que deverão exhibir aos cobradores dos ônibus a competente caderneta, que deverá ter o carimbo a que se refere o item dois a seguir”;

2 - “Só terão valor para o efeito da concessão aqui estabelecida as cadernetas de estudantes que, além de expedidas pelos respectivos colégios, escolas ou entidades estudantis, tragam ainda o visto (carimbo) da Inspeção dos Serviços Públicos Municipais, à qual competirá a fiscalização, junto às escolas ou colégios, sobre a identidade do estudante matriculado”;

3 - “O preço especial ora concedido aos estudantes vigorará pelo prazo de dois (2) anos, a contar desta data, e manter-se-á o mesmo durante todo esse prazo, ainda que sobrevenha em favor das Empresas qualquer aumento de tarifa”;

4 - “Ficam excluídos, para o efeito deste Convenio, os domingos e feriados nacionais”;

5 - “Fica estabelecido o prazo de trinta (30) dias, a contar desta data, para que as cadernetas a que alude o item dois sejam regularizadas na Inspeção dos Serviços Públicos Municipais, sem prejuízo da execução imediata deste Convenio; e, nos anos seguintes, também trinta (30) dias após o encerramento das matrículas”;

6 - “Durante o prazo previsto no item 5 (cinco) será solicitada às escolas e colégios desta capital, pela Inspeção dos Serviços Públicos Municipais, a relação dos alunos matriculados para o efeito previsto no item dois (2)”;

7 - “O presente Convênio vai assinado por todas as Empresas e pelos representantes das entidades estudantis, com a concordância de S. Excia. O Governador do Estado e do sr. Prefeito da Capital”.

“(Assinam todos os representantes de Empresas)”

O Diário de 12 de novembro de 1954 a notícia: “Apoio da classe estudantil ao convênio sobre passagens” “Normalizado o problema do transporte - Notas da UEP e UESP — Contra a agitação vermelha”

“Com a assinatura, anteontem, do convenio entre estudantes e proprietários das empresas de ônibus, a cidade voltou à tranqüilidade, depois de três dias consecutivos de agitações gerais”.

“Ontem, todos os ônibus circularam normalmente, sendo cobrado o preço de Cr\$ 1,50 para os estudantes, em todas as linhas. Mesmo assim, o comércio teve suas atividades diminuídas, não se registrando, porem, nenhuma manifestação estudantil nas ruas ou colégios”. (...)

“Nota oficial da UESP”

“Da União dos Estudantes de Pernambuco, recebemos ontem a seguinte ‘Nota Oficial’”:  
- “A União dos Estudantes de Pernambuco (UESP), tendo em vista a conjuntura atual, resultante do movimento encetado pela classe estudantil em prol do abatimento de 50% nos transportes coletivos, torna público que, em reunião de seu Conselho de Representantes, de 9 do corrente, resolveu”:

I - Homologar o convênio firmado entre as Empresas de ônibus e as entidades estudantis desta capital;

II - Suspender a passeata convocada por decisão anterior do Conselho de Representantes e programada para o dia 12, às 16 horas;

III - Estranhar a atitude da municipalidade que, fazendo do abatimento das passagens de ônibus arma eleitoral, constituiu-se uma das principais culpadas pelos graves acontecimentos, verificados nos últimos dias;

IV - Salientar o interesse com que agiu o governo do Estado, no sentido de que fosse encontrada uma solução para o impasse;

V - Protestar contra as arbitrariedades praticadas por alguns elementos da polícia, quando, ao reprimir as depredações efetuadas, no dia 9 do corrente, espancaram estudantes e pessoas do povo que não participavam das aludidas depredações, a exemplo do que ocorreu com dois alunos da Escola de Engenharia que se encontravam na Av. Guararapes;

VI - Protestar, igualmente, contra a atitude de certos policiais que, dissolvendo os manifestantes, na tarde de sábado último, lançaram água no recinto da Escola de Engenharia, quebrando assim a tradição até então mantida, de que as Escolas são invioláveis, bem como contra o desacato e tentativa de agressão física sofrida pelo colega presidente do Diretório Acadêmico de Engenharia, quando protestava, em uma das dependências da Secretaria de Segurança Pública, contra o fato acima relatado”.

A agitação causada pelos estudantes nos transportes urbanos diante dos acontecimentos daqueles dias gerou para a população, para o comércio, para a vida da cidade,

transtornos nunca antes visto. O alunado querendo a todo custo a aplicação do Decreto Municipal nº. 703 que havia sido suspensa pelo Tribunal de Justiça em Pernambuco e que lhes garantia o benefício, não tentaram o Supremo Tribunal Federal. Partiram então, para a destruição do patrimônio alheio, utilizando-se de um expediente não aconselhável de destruir os ônibus em circulação por causa das divergências, principalmente com a Autoviária. Com o estrago causado, o povo do Recife foi que ficou sem ônibus, porque não havia meios de substituir os destruídos e os bondes existentes estavam reduzidos a 27 unidades. O dever dos estudantes era aguardar uma solução amigável, como foi admitido pelo Presidente da UEP, o acadêmico Egídio Ferreira Lima, que nunca concordou com as depredações.

As empresas, por sua vez, que conseguiram na justiça a anulação do que lhes parecia prejudicial, deveriam tentar uma solução negociada. Era necessário que abrissem um canal para um pacto que fosse bom para ambas as partes. O fato de partirem logo para o enfrentamento, com a intransigência em não aceitar a meia passagem para os estudantes, não foi pensado de maneira sensata, principalmente por parte do dirigente da Autoviária, maior operadora do sistema, que já era hostilizada pelos estudantes e foi a autora do mandado judicial.

Enquanto isto, os políticos ao determinar através de lei a meia passagem, não pensaram como seria compensado o benefício, na medida em que as empresas já estavam reclamando da situação difícil que passavam, com as despesas não sendo compensadas pelos altos custos alegados pelos empresários.

Os governantes que detinham o poder e davam as ordens, temiam novos casos de extremismo por parte da polícia, que sempre encontravam infiltrações comunistas em todas as manifestações estudantis e sindicais nestes tempos de efervescência política e recomendaram que não se metessem na defesa da Autoviária, permitindo que destruíssem o patrimônio privado. Esse fato agravado pela situação de insatisfação que já havia entre o empresário Vivi Menezes e os políticos da época, o empresário já não contava mais com o apoio do grupo do Ex-governador Agamenon Magalhães que o colocou indiretamente no sistema de ônibus. A obrigação do governo de garantir os bens de entidades públicas e privadas não foi considerada pelo Governador e pelo Secretário de Segurança Pública.

No depoimento dado por dr<sup>o</sup>. Egídio Ferreira Lima, ele dizia: (...) “Já na época corria que a Autoviária não ia bem, estava se aproximando da falência e ele estava encontrando dificuldade dela crescer, a outra informação é que durante o tempo que ela serviu, e, antes dessa fase, talvez por isso mesmo, talvez porque ela já estava a boca da falência, se tenha conquistado o abatimento, porque ele já não tinha o prestígio, a admiração, a circunstância de ser um inovador, um empresário inovador (...).

Nas declarações do dr<sup>o</sup>. Egídio, a empresa só veio aceitar o abatimento dado aos estudantes quando já não tinha mais o prestígio político. Realmente procede, pois Agamenon havia falecido em agosto de 1952, e a amizade de Paulo Germano com Vivi Menezes era muito grande. Considerava uma empresa eficiente, na medida que cumpria com os horários.

O Diário de 12 de novembro de 1954 trazia a possibilidade de greve na Autoviária: “Entrariam em greve hoje os motoristas da ‘Autoviária’” “Motivo: aumento de vencimentos”

“Logo após solucionado o movimento pró-abatimento das passagens, realizado pelos estudantes, os recifenses se vêm, novamente, ameaçados de nova paramente, ameaçados de nova paralisação dos transportes coletivos, caso se torne realidade a greve programada para hoje, pelos motoristas desta capital, em represália à negativa da Pernambuco Autoviária, em conceder o aumento, aprovado pela Justiça do Trabalho, em 16 de agosto de 1954, que elevou os seus salários, de 68 para 90 cruzeiros”. (...)

Após os acontecimentos do enfrentamento entre estudantes e empresários, o Diário de Pernambuco de 13 de novembro de 1954, anunciava: Não haverá greve na "Pernambuco Autoviária" - a empresa pagou aos motoristas o prometido aumento de salário.

Diversos motoristas, presentes, na ocasião, aos escritórios da Autoviária, reforçaram as declarações do gerente, no sentido de que, realmente, foi afastada por completo a idéia de uma greve geral da classe, desde que suas pretensões de aumento do salário, já haviam sido atendidas.

Mais uma vez a Autoviária era foco das atenções do sistema de transportes da cidade, desta vez contornado rapidamente com o cumprimento da promessa feita.

O Diário de 27 de novembro de 1954 noticiava: “Correm superlotados, sem vidros e com a coberta esburacada” “O abuso do não cumprimento das filas - Falta total de fiscalização”

O Diário de Pernambuco de 01 de dezembro de 1954 noticiava a abertura das propostas do tróleibus: “Troleibus, futuramente no Recife”

O Diário noticiou no dia 30 de dezembro de 1954: “Segundo o D.E.R., há ônibus demais na cidade” “Proibiu a circulação de novos coletivos na linha de Olinda”

“Prejudicados os moradores e uma das empresas que servem ao vizinho município”

“Enquanto isso - e desde o dia 19 - a empresa concessionária exclusiva está sofrendo um prejuízo diário de 10 mil cruzeiros. E, enquanto isso, o povo sofre, andando feito sardinhas nos ‘calhambeques’ verdes da empresa do sr. Vivi Menezes”.

O Diário de 29 de janeiro de 1955 e no dia 03 de fevereiro de 1955 trazia notícias sobre o contrato e o atendimento da Autoviária: “A ‘Autoviária’ só dispõe de 30 carros, sendo 22 veículos no tráfego e 8 em conserto nas oficinas”.

“Sem solução o caso da venda de linhas - O prefeito é formalmente contra”

“O caso da venda das linhas”

“Sabe-se, por outro lado, que o proprietário da Pernambuco Autoviária continua vivamente empenhado junto às autoridades municipais, no sentido de vender as linhas que, por força de contrato, lhe pertencem”.

“Na Câmara Municipal do Recife transitou, no último período legislativo do ano passado (outubro-novembro), uma mensagem do então prefeito José do Rego Maciel, solicitando que o deliberativo da cidade estudasse o caso da entrega das linhas a outras

empresas, sem que isso importasse na rescisão do contrato existente entre a edilidade e a Pernambuco Autoviária”.

“Chegada a mensagem a Câmara, o presidente da Mesa a entregou as comissões de Legislação e Justiça e Viação e Obras. Feito o parecer, a mensagem foi enviada a plenário, não sendo votada, todavia, visto ter-se esgotado o período de reuniões”.

“Essa mensagem do ex-prefeito Jose do Rego Maciel deverá entrar em discussão, em fevereiro próximo, (1955) quando a Câmara Municipal reiniciará os seus trabalhos legislativos deste ano”.

“Enquanto isso, a população do Recife continua quase sem transporte, utilizando-se, apenas, dos auto-lotações e dos poucos bondes que ainda restam. Isso com os moradores dos subúrbios servidos pela Pernambuco Autoviária, enquanto durar a questão entre a Prefeitura e o seu proprietário”.

“Contrário o prefeito”

“A reportagem procurou saber do prefeito Antonio Moury Fernandes em que pé andava a mensagem do sr. Jose do Rego Maciel, lá Pela Câmara Municipal, ao que ele respondeu que a mesma entrará em votação em fevereiro próximo”.

- “Eu, pessoalmente - adiantou o sr. Moury Fernandes - sou sistematicamente contrário a venda das linhas, pela Autoviária, a qualquer outra empresa. Mesmo porque elas pertencem ao povo e não é coisa que se negocie”.

“O contrato existente entre a "Autoviária" e a Prefeitura está prejudicando vários bairros do Recife”

“A ‘Pernambuco Autoviária’, com o desinteresse que vem demonstrando pela renovação da frota de veículos e, até mesmo, pela recuperação das viaturas que se encontram encostadas, está entrando em verdadeiro colapso”. “Ainda o contrato”

“Ligada a contrato existente com a Prefeitura, não pode, portanto, outra empresa qualquer fazer concorrência à ‘Autoviária’, até que a Câmara Municipal decida sobre a mensagem do prefeito. concedendo permissão de venda de linhas”.

Foto 7: Ônibus avariado da Autoviária em 1955



“À tarde de ontem, apenas 22 ônibus da Pernambuco Autoviária Limitada estavam trafegando nas diversas linhas servidas por essa empresa de transportes coletivos (Casa Amarela, Olinda, Iputinga, Torre-Madalena, Prado, etc.)”

“Essa a informação que a reportagem colheu de funcionários da Autoviária, que adiantaram, inclusive, estar o sr. Vivi Menezes tratando de negociar os seus pertences (uma granja e prédios) para abandonar o Recife”.

O contrato existente entre a Autoviária e a Prefeitura prejudicava os moradores de vários bairros do Recife. O desinteresse que vinha demonstrando pela renovação da frota de veículos e, até mesmo, pela recuperação das viaturas que se encontravam encostadas, estava pondo a empresa em verdadeiro colapso.

Mesmo na situação que se encontrava, Vivi permanecia com a sua maneira intransigente de administrar a empresa, não permitindo que a população desfrutasse de um transporte digno.

A esperança da possibilidade da empresa vender as linhas para outras, esbarrava na Câmara, sendo impedida pela Prefeitura de realizar o seu intento. Vivi já não tinha poder político para bancar uma saída para o grave problema que a empresa atravessava, em regime pré-falimentar.

Em 31 de janeiro de 1955 assumiu o Governo do Estado, o General Oswaldo Cordeiro de Farias que ficaria até novembro de 1958 e na prefeitura do Recife o Prefeito Djair Brindeiro para o período de março a dezembro 1955. Estes dois governantes presenciaram a extinção da Pernambuco Autoviária das ruas da cidade.

A próxima eleição seria neste mesmo ano, 1955, com a consagração de Pelópidas Silveira como Prefeito eleito pelo voto direto no Recife, onde obteve, como foi dito anteriormente pelos jornais da época, 67% do sufrágio dos eleitores da cidade. Segundo Miguel Arraes (Gusmão Filho, 2005) no livro “Pelópidas o Homem e a Obra”, “esta eleição tornara-se um marco pelo feito das forças de esquerda ter se consagrado nas urnas depois de 60 anos sem eleição”. E continua com ênfase nas mudanças empreendidas e com a quebra da hegemonia do PSB e da UDN: “É essa força de conotação política bastante diferente que não se enquadrava nos partidos tradicionais da época em que assumiu a direção da cidade, a administração de Pelópidas. Esta começou a redirecionar a ação para coisas novas, mais ligadas a população da periferia da cidade”. Pelópidas foi eleito pela união das esquerdas através da chamada Frente do Recife, que conseguiu eleger o primeiro prefeito pelo voto da cidade.

Enquanto que o Diário, em 13 de fevereiro de 1955, relacionava este assunto à crise dos transportes, em editorial: (...) Recife tem quase 600 mil habitantes, mas a metade mora nos mocambos, nos "morros", nos "córregos", e em cais abandonados.

A cidade não cresceu verticalmente, isto é, aproveitando todos os espaços vazios, no centro. Se assim tivesse acontecido, mais baratos sairiam os serviços públicos: iluminação, abastecimento, transporte, saneamento, calçamento. Esse era o conselho do velho Saturnino de Brito: fazer os canais da cidade, drenando os alagados e construindo o mais possível, no perímetro urbano.

Que se fez? Justamente o contrário. Entupiram-se os alagados e botou-se a cidade para correr pelos subúrbios. Veio daí que o problema do transporte se agravou cabeça. (...) Comentava o prefeito: “Recife é uma cidade que cresce vertical e horizontalmente. Inúmeros são os problemas de caráter urbano que surgem - problemas que devem merecer especial atenção do Município através de seus órgãos competentes”.

Os anos 50 marcaram igualmente o início da planificação em países subdesenvolvidos, enquanto nos anos 60 apareceram os primeiros estudos concernentes à planificação espacial. (Santos, 1979)

Certos problemas urbanos não se resolvem apenas em reuniões de gabinetes, olhando-se a planta da cidade, tem que se considerar, é importante os aspectos ligados diretamente à ecologia da região.

O Diário de Pernambuco de 13 de fevereiro de 1955 trouxe na coluna Causas da Cidade, de Aníbal Fernandes e no Editorial do dia 15: “Bondes para o Recife”, “Com o aumento do preço da gasolina (que o povo do Recife agradeça esse favorzinho aos homens da Petrobrás, da Eletrobrás e da chamada Burrobrás) cada vez pior se torna o problema do transporte”.

“Primeiro, porque cada vez se tornam mais raros os veículos para condução do povo (muitíssimo obrigado aos patrícios que tocaram fogo, aos olhos da polícia bestificada, nos carros da Autoviária e noutros veículos, durante a agitação do ano passado); depois porque se a gasolina encarece, encarece automaticamente o preço do transporte”. (...)

(...) "Como é possível, em um país onde não se produz gasolina e não se fabrica automóveis, eliminar os bondes?".

(...) “Há bondes, que podem ser recuperados, como o fez em São Paulo, quando prefeito, o sr. Jânio Quadros. Há linhas, que também o podem ser. Se temos a energia de Paulo Afonso, em marcha ascendente, é o caso então de aproveitá-la o mais possível; e não ficarmos sujeitos as variações dos preços de combustível importado”. (...)

Como já foi falado, o Diário de Pernambuco agora era defensor dos bondes antes tão criticado por ser um transporte ultrapassado, que impedia o novo, teria que dá lugar ao moderno.

O Diário de Pernambuco de 23 de março de 1955 noticiava: “A ‘Autoviária’ estaria interessada na transferência da linha de Casa Amarela - mantidos os entendimentos com a empresa Auto-Viação Pedrosa”

“Foi levado ao conhecimento do Conselho que a empresa Pernambuco Autoviária estaria mantendo entendimentos com a empresa de transportes Pedrosa a fim de transferir-lhe a linha de Casa Amarela”.

“O Conselho Regional de Trânsito deverá dentro de poucos dias dar o seu parecer sobre a transferência da linha onde sendo designada para redigir o memorial, uma comissão integrada pelos srs. Edgar Amorim, Rido Marques o tenente-coronel Bayard Ayres de Miranda”.

“No parecer do Conselho será sugerido que a Prefeitura deve acrescentar no novo contrato de concessão, cláusulas de obrigação com a Municipalidade”. (...)

“Tende a agravar-se o problema com a maior ação do preço dos combustíveis - O transporte fluvial amenizaria a situação - O caso da transferência de linhas da ‘Autoviária’ - Ônibus elétricos”

“É deveras perturbadora a situação dos transportes coletivos, na capital pernambucana. E o problema tende a agravar-se mais, principalmente agora, com a majoração do preço dos combustíveis líquidos - disse, ontem, o prefeito Djair Brindeiro”.

“Quanto à possibilidade de aumento do preço das passagens de ônibus - frisou - tenho a informar que nada se fará neste sentido, antes de ser o assunto devidamente estudado pelos órgãos competentes”.

“Enquanto não se organizarem todas as empresas de transporte existentes na cidade - continuou - e não se processarem, inclusive, exames no sentido da criação de capital misto, com a participação da Prefeitura e mesmo do Estado, visando uma cooperativa de

caráter privado, a exemplo das que existem em Porto Alegre e São Paulo, não terá o problema uma solução satisfatória”. (...)

No Diário de 31 de março de 1955 a notícia: “Conseqüências da majoração dos combustíveis” “Aumento geral nos preços dos transportes”

“A propósito dos novos preços dos combustíveis líquidos, homologados, há dias atrás, pelo presidente da COFAP, e que entrarão em vigor a partir da zero hora de amanhã, a reportagem procurou ouvir proprietários das diversas empresas de transportes coletivos da cidade”.

“Como é sabido, os preços da gasolina, para o Recife, foram tabelados em Cr\$ 4,60, o que determinará uma majoração nas tarifas de ônibus e lotações”.

“De Virgílio Menezes, colhemos as seguintes declarações”:

“Sem dúvida, a medida sobre-carregará em muito o serviço de transportes do Recife. A evidência do fato é insofismável. Não somente pela majoração do preço da gasolina por si mesmo, majoração essa superior a 50 por cento, mas, também, pelo seu reflexo sobre o custo das peças acessórias. Não esqueçamos, ainda, os lubrificantes, que, igualmente, serão grandemente onerados”.

“Tomando por base um dos ônibus da nossa frota - continuou - seu consumo médio diário de gasolina é de 300 litros que, ao preço antigo, custavam 870 cruzeiros. Essa despesa, somente ela - a de combustível - passará a ser de 1.440 cruzeiros, havendo, conseqüentemente, um aumento de 570 cruzeiros. Julgo que as cifras citadas são uma afirmativa apavorante. Com os preços das passagens, atualmente em vigor de há muito que é difícilíssima a situação financeira das empresas de transportes coletivos. Fácil, portanto, de calcular o volume a que ascenderá o nosso prejuízo, levando em conta apenas a majoração do preço do combustível consumido pelos veículos”.

“Procuramos escutar, ainda, o sr. Antonio Pinto Amorim, proprietário da "Auto-Viação Amorim" que serve a cidade de Olinda. São estas as suas palavras sobre as conseqüências do novo tabelamento da gasolina: ‘A majoração dos preços dos

combustíveis líquidos será de efeitos gravíssimos. As atuais tarifas de ônibus, naturalmente, que terão de ser também majoradas. Isto porque todos os transportes rodoviários serão atingidos com esse aumento, em consequência do que subirão também os preços das peças e acessórios”.

“Estivemos, segunda-feira, com o prefeito Djair Brindeiro, tratando do fato. Não acredito possa qualquer empresa de ônibus se manter cobrando 2 cruzeiros por passagens. O aumento dado ultimamente já estava carecendo de novo estudo. Porque, depois disto, já concedemos desconto de 25 por cento aos estudantes. Agora, a situação tende a piorar sensivelmente. E não estamos considerando apenas os efeitos da nova majoração. Temos que atentar para o desgaste dos veículos, que é considerável e muito onera as empresas. Para isso contribui o grau de conservação do calçamento da cidade”.

“Os srs. Vivi Menezes e Antonio Pinto Amorim, a uma pergunta do repórter, adiantaram não se ter cogitado, ainda, em quanto serão aumentadas as tarifas dos ônibus. Soubemos, porém, de fonte segura, que estariam os proprietários de empresas de transportes coletivos do Recife pleiteando 1 cruzeiro de aumento nas passagens”.

O Diário de Pernambuco estampava na sua edição de 05 de abril de 1955: “O aumento das passagens esconderia um plano das grandes empresas”

(...) “Ontem, segundo uma denúncia trazida à nossa reportagem um plano teria sido organizado pelos dirigentes da Autoviária, Empresa Pedrosa e outras companhias, do qual resultaria que a nossa população vai pagar pela liquidação dos débitos da empresa do Vivi Menezes”. “Será pedido um aumento de 1 cruzeiro”

“No entanto, as empresas reivindicarão o aumento de um cruzeiro. De antemão já sabem que não conseguirão mais do que 50 centavos, coisa que eles aceitarão, depois de alguma relutância. Esse aumento será um emprego muito diverso do que pode a população do Recife julgar... Graças à majoração do preço das passagens em 50 centavos, a ‘Pernambuco Autoviária Ltda.’ poderá livrar-se finalmente dos seus débitos, vendendo suas linhas às outras empresas interessadas”.

“Liquidação da Autoviária em 36 meses”

“Com os 50 centavos conseguidos, os proprietários deixariam 25 para o custo real da gasolina e os outros 25 serviriam para aquisição das diversas linhas da “Pernambuco Autoviária”, sendo o pagamento efetuado em 36 meses pois o aumento da tarifa possibilitará esta compra”.

“A Empresa Pedrosa, principal interessada na majoração das passagens, embora não consuma gasolina, pois todos os seus ônibus funcionam com óleo diesel, ficaria com as linhas de Casa Amarela, Tamarineira e Avenida Norte, pagando a importância de Cr\$3.200.000,00”. “A Viação Petrópolis pagaria a importância de Cr\$1.500.000,00 pela linha de Campo Grande, enquanto a 7 de Setembro ficará com Beberibe, por Cr\$1.000.000,00. Outros contratos estariam sendo apresentados às partes interessadas”.

O interesse do sr. Vivi Menezes coincidia com a dos empresários que tinham algum tipo de influência no sistema por terem empresas mais organizadas no momento e o aumento da tarifa tornava um interesse mútuo, o governo sabedor da proposta do dono da Autoviária, não poderia permitir essa negociata. Alguns empresários do setor tentavam mais uma manobra para livrar a Autoviária do prejuízo total na saída daquela que tinha sido a maior empresa de ônibus no Recife nos últimos onze anos, adquirindo suas linhas, fazendo gestões para encampação pela Prefeitura através do aumento da tarifa e mais uma vez a população arcaria com os custos das negociações dos empresários sem o conhecimento do Poder Público.

O Diário de 08 de abril de 1955 estampava: “Após a volta do governador - os estudos sobre os transportes” “Sobre a crise - A Prefeitura enfrentará o problema - Transferência da concessão de serviço de ônibus da linha de C. Amarela”

(...) “Disse o Prefeito: ‘Estamos apenas aguardando a volta do governador Cordeiro de Farias, do Rio, a fim de - em conjunto com outros órgãos técnicos - promover um estudo para a solução Conjunta dos problemas de transportes coletivos do Recife’”.

(...) “Embora o Dr. Brindeiro ainda não tenha conhecimento, a reportagem foi informada de que já estariam em sua fase final as negociações entre a Autoviária e a Pedrosa, para transferência da concessão dos transportes coletivos de Casa Amarela.

Até o Conselho do Trânsito já havia sido informado por um dos seus membros, em recente reunião, dos detalhes do acordo”. (...)

As notícias novamente não eram nada boas, o aumento dos insumos voltava a tona, e os empresários novamente procuravam os governantes atrás de reajuste, os boatos de que as empresas estavam incluindo no reajuste um percentual para cobrir os custos das aquisições das linhas da Autoviária, faziam sentido, uma vez que as linhas, por contrato, deveriam ser operadas pela empresa de Vivi, ele tinha interesse em repassá-las pois não tinha mais condições de por a frota, que já foi de 110 ônibus na rua diariamente.

No entanto, treze dias depois, o Governo do Estado nomeava um Procurador para acompanhar a cessão das linhas da Autoviária para outra empresa, conforme saiu publicado no dia 21 de abril de 1955, no Diário Oficial do Estado, com os seguintes termos: Ato nº. 1.323 do Governador no qual nomeava o Procurador Fiscal do Estado, Luiz Patury Accioly para representar o Estado como parte interveniente na cessão das linhas da Autoviária para a Empresa Pedrosa e a Prefeitura do Recife, como interessada. Esta cessão ainda se processou sem o aval do Governador que estava viajando.

O Diário de 23 de abril de 1955 trazia: “Iniciada a liquidação da ‘Autoviária’ cedem-se linhas, pagam-se as dívidas e demitem-se funcionários” “Apenas 3 ônibus circularam ontem - Os débitos - A Prefeitura e as novas empresas”

“À tarde de ontem, circularam rumores de que a Pernambuco Autoviária teria encerrado as atividades, antes mesmo de concluídos os estudos que se vinham realizando sobre a cessão de linhas dessa empresa a terceiros. Sabe-se que o Estado foi chamado a intervir na escritura pública de cessão parcial de direitos, a ser lavrada entre as duas empresas interessadas (Autoviária e Pedrosa) e a Prefeitura Municipal do Recife”.

Exigências da prefeitura: “Da Pedrosa, por exemplo, que ficará com a linha de Casa Amarela, exigiu a Prefeitura uma frota mínima de 30 veículos, corrigindo, assim, uma das cláusulas do contrato da Autoviária que estima em 4 o número de carros para cada bairro”. “A propósito disse-nos o advogado Osvaldo Salsa”: - “É razoável essa exigência. Em 1944, quando iniciamos os nossos trabalhos, a Prefeitura exigiu apenas 4.

Considere-se, porém, que, àquela época, além de índice inferior de população dos bairros a ser atendidos, existiam os bondes".

Era visível o interesse de se tirar alguma vantagem na péssima situação que se encontrava a empresa, sem frota, sem dinheiro, sem crédito na praça, sem perspectiva alguma, viu no repasse das linhas, com algum ganho financeiro, a salvação dos negócios de Vivi Menezes.

Segundo Manuel Correia de Andrade, (Apêndice 10) em 1955 quando acabou de vez a Autoviária, “o transporte ficou mal organizado. Porque quando a Autoviária foi caindo, a situação do transporte foi piorando. Os bondes já não funcionavam bem, e aí apareceram as empresas pequenas, e não tinham o nível da Autoviária, nem tinha condições de atender como a Autoviária atendia”.

O dia 23 de abril de 1955 poderia ser marcado como o último que a Pernambuco Autoviária rodou com seus ônibus verdes nas ruas do Recife, símbolo da modernidade e do progresso, a empresa deixaria saudade naqueles que por mais de uma década utilizaram-se dos seus serviços, o fim da Autoviária que não teve o aumento dos seus custos devidamente acompanhados pelos reajustes na tarifa, pode ser atestado pelo relatório de Mário Nigro (1954).

A suspensão dos serviços da Pernambuco Autoviária nunca foi citada em nenhum Diário Oficial, nem do Estado nem do Município, não existe, inclusive na JUCEPE, documentos que comprovem o encerramento das suas atividades, sabe-se que a empresa entrou na justiça com uma ação de perdas e danos contra a Prefeitura e, segundo Guilherme Menezes em conversa com o autor, ganhou no supremo (Supremo Tribunal Federal) e a Prefeitura do Recife jamais pagou o devido, alega até hoje que as contas da Autoviária estavam erradas e que o valor reclamado não é o que realmente deveria ser pago. Afirmou ainda o STF que a declaração de inconstitucionalidade retroage, abrangendo os fatos ocorridos e não somente os que posteriormente a ela se tenham verificado, reformando deste modo o acórdão paulista. O STF admitiu portanto que o Estado responde civilmente pelo dano causado em virtude de ato administrativo praticado com fundamento em lei declarada inconstitucional e que esta declaração retroage “*ex tunc*”, até a edição do ato danoso.

No Diário de 24 de abril de 1955 noticiava nova ameaça: “Levantam-se os empresários numa voz única: aumento ou greve” - “Milhares de brasileiros estão na iminência de ficar sem transportes”. “Fizeram greve na cidade do Salvador - Espancado um estudante no Maranhão e passeata de protesto - ‘Ultimatum’ ao governador da Paraíba - ‘Quebra-quebra’ e morto um estudante em Fortaleza - Protestos e unificação de passagem em Belém - Novas tarifas em Pernambuco e aumento nos ônibus do interior - Verdadeiro tumulto na cidade de Natal - Retiram ônibus em Curitiba - O descontentamento é geral”.

Desta vez, a crise estava instalada em quase todas as cidades do País, com as empresas ameaçando paralisação, o já conhecido “*lockout*”. Houve protestos e solicitações de aumento das tarifas em vários lugares. As empresas operadoras detectavam que o reajuste concedido já estava diluído no aumento da gasolina e nos outros insumos e partiam para mandar os famosos “memoriais” através dos Sindicatos das Empresas de Transporte de Passageiros, que eram logo descartados porque os políticos e governantes não queriam se comprometer com qualquer tipo de reajuste. Recife não era diferente, a crise existente há poucos meses que culminou com a invasão e destruição dos escritórios da Autoviária e o quebra-quebra de vários ônibus, estava muito viva na memória dos políticos, empresários e da população. Esta marca ficaria para sempre na cabeça dos que trabalhavam no setor e passaram por aquela situação de calamidade nos transportes do Recife.

No Diário de 24 de abril de 1955: “Estão sendo ultimados pela Prefeitura os estudos sobre a instalação, no Recife, do serviço de ônibus elétricos. Sabe-se que, há cerca de um mês atrás, varias concorrências públicas foram efetuadas para a aquisição das redes aéreas, fios e cabos ‘*opperweld*’ e, por último, para a compra dos veículos e subestações”. “As concorrências para as redes aéreas e cabos já foram julgadas pela Prefeitura, faltando apenas a do fornecimento dos ônibus, o que deverá ocorrer na próxima terça-feira, segundo colheu a nossa reportagem, ontem, na ISP”.

Estas notícias eram um alento para a sofrida população do Recife que durante muitos anos usufruiu um dos melhores sistemas de bondes do Brasil, depois utilizou-se dos ônibus da Pernambuco Autoviária, com seus modernos equipamentos importados e agora estava na dependência das beliscadas e dos auto-lotações e dos poucos ônibus.

Nos dias 01, 04, 17 de maio de 1955 o Diário noticiava que a Autoviária iria voltar a operar por determinação da Prefeitura através de medida judicial, dando um prazo de 48 horas; que a empresa perdeu a primeira batalha judicial contra a Prefeitura.

No dia 05 de maio de 1955 o jornal dizia: “Torrões amanheceu sem transporte porque a empresa São Severino transferiu os dois últimos carros dos quatro que tinha para a linha da Iputinga, disputada do espólio da Pernambuco Autoviária”.

O Diário de Pernambuco de 07 de maio de 1955 noticiava que houvera ontem a primeira audiência trabalhista dos motoristas contra a Pernambuco Autoviária, o advogado da empresa reconhecia o débito com os cerca de 300 ex-funcionários e diante da péssima situação da empresa, propusera um prazo de 60 dias para pagar as indenizações a que tinham direito.

A situação que era ruim, cada vez mais se tornava pior e dilatar prazos para saldar dívidas era a saída encontrada até então pelos negociadores das dívidas da Autoviária.

O Diário de 15 de maio de 1955 noticiava: “O sr. Mário Nigro definiu com a prefeitura sobre a operação dos trolleybus, que agora depende da Câmara de Vereadores”.

Nos dias 21 de maio e 03 de junho de 1955, o Diário dizia: “Serão colocadas em concorrência pública todas as linhas após resolvido o caso da Autoviária, que será uma exploração por zona e não mais por linha, a exceção será a área de Boa Viagem devido ao contrato que a prefeitura mantém com a A. V. Progresso”. “Está quase pronto o estudo pelo eng, Reginaldo Magno de Sá as empresas operarão por zona, será sugerido que as pequenas empresas se juntem em cooperativas”.

As primeiras sugestões de zoneamento e de cooperativas surgiram neste estudo para os transportes da cidade, era mais uma tentativa de se por ordem na desordem que estava transformado o sistema da cidade.

No dia 22 de maio de 1955 o Diário falava: “Empresários pediram um aumento emergencial de Cr\$0,50 no preço das passagens de ônibus, os estudantes continuarão pagando Cr\$1,50, respeitando-se o convênio assinado no ano passado”. Também

noticiou: "A Prefeitura pediu 330 mil dólares para a aquisição dos primeiros 52 ônibus elétricos e 52 mil francos suíços para as estações".

No Diário Oficial do Estado, Diário dos Municípios de 27 de maio de 1955 em ato nº. 2760, o Prefeito Djair Brindeiro designou uma comissão para emitirem parecer sobre o pedido de aumento de tarifas feito pelo sindicato das empresas de ônibus.

O Diário Oficial do Estado, Diário dos Municípios de 16 de junho de 1955 publicou: "A Câmara de Vereadores decreta e promulga a lei que proíbe à Pernambuco Autoviária de ceder linhas parcial ou total, que todos os processos relativos a este assunto, terão que ser estudados pela Câmara".

O Diário Oficial do Estado, Diário do Poder Judiciário e o Diário de Pernambuco de 19 de julho de 1955, noticiavam: "Em decisão unânime foi negada à Autoviária a vender as linhas, com a decisão espera-se uma mudança radical no sistema de transportes".

A decisão da Câmara acabava com as esperanças de barganhar alguma coisa com as linhas do contrato. Comprovava-se o pouco prestígio político que agora ostentava Vivi Menezes, uma marca que no início da empresa era falada por todos na cidade. Esta decisão da Câmara também deveria ser do interesse das outras empresas que tinham o caminho aberto para ampliar sua fatia no mercado.

O Diário de Pernambuco de 21 de julho de 1955 diz que foi decretada a intervenção na Pernambuco Autoviária atendendo a requerimento do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Trabalhadores em Transportes de Carga, IAPTEC, e designado o srº. Elísio Guedes de Melo, depositário.

Como já era esperado, algum organismo, estatal ou não, sindicato, Prefeitura ou o Estado, entraria com o pedido de intervenção na Pernambuco Autoviária.

No Diário Oficial do Estado, Diário dos Municípios de 09 de setembro de 1955, o Prefeito Pelópidas Silveira de acordo com a comissão criada para estudar o pedido do sindicato para aumento das tarifas, fixa em Cr\$2,50, preço a partir de 10 do corrente e Cr\$1,50 as linhas cidade e Coelhos.

No Diário Oficial do Estado, Diário dos Municípios de 27 de setembro de 1955, falava que o Prefeito vetou o projeto da Câmara que mandava que os automóveis e caminhonetes da municipalidade que se dirigiam a cidade teriam de levar as pessoas que estivessem nos pontos de ônibus para a cidade.

## **CAPÍTULO 4 – RESULTADOS DA ANÁLISE**

Transporte público é uma atividade derivada da localização das atividades urbana e de suas relações econômicas, sociais, tudo isto submetido a um corpo normativo, que gera um quadro institucional e organizacional. Portanto, partindo da descrição detalhada dos elementos de análise que cobriu toda esta gama de aspectos do legal, regulatório, social ao transporte, passando pelos aspectos econômicos, urbanísticos, políticos e de gestão, permite extrair através de um análise apurada do material apresentado no Capítulo 5, conhecimento que pode explicar o desenrolar dos acontecimentos a que foi submetido o objeto de pesquisa deste trabalho, ou seja, o aparecimento, funcionamento e desaparecimento da maior empresa de transporte público da cidade, a Pernambuco Autoviária. Desta forma, este capítulo tem o objetivo de extrair deste rico material produzido elementos que possam ter contribuído para que a existência desta empresa tenha se dado da forma como se deu.

### **4.1 – Social, Econômico e Urbanístico**

A população do Recife quando da fundação da Autoviária beirava os 380.000 habitantes, tendo um crescimento vertiginoso, a taxas de 5% ao ano, chegando em 1955 a estimadas 694.000 residentes. Isto fez com que a cidade tomasse proporções não imaginadas pelos urbanistas das décadas de 20 e 30. Este crescimento repentino provocava o acréscimo da área habitada.

Não existia emprego para todo este contingente populacional, o sub-emprego imperava na cidade, as condições de moradia, caracterizada pelos mocambos, era uma preocupação constante dos governantes que tentavam erradicar este tipo de moradia de péssimas condições sanitárias dos bairros centrais e, os moradores eram obrigados a principalmente, ocupar os morros da área norte da cidade, e isto implicava no aumento da distância dos deslocamentos ao centro do Recife.

A necessidade ressaltada da falta de um Departamento Municipal tendo à frente um técnico urbanista ainda é visível no Recife, e no próprio país, onde as cidades, a exceção de Curitiba com o IPPUC, não dispõe de um organismo capaz de “pensar a cidade”, planejá-la e de propor um verdadeiro plano de desenvolvimento urbanístico que leve o

crescimento urbano a consolidação de uma cidade sustentável e com qualidade de vida compatível com seus habitantes.

O estímulo à ocupação do centro da cidade tão propalado pelos urbanistas não era incentivado pela Prefeitura, a obediência aos Planos urbanísticos com certeza não levaria a cidade a possuir uma dispersão urbana tão acentuada, aumentando o custo de todos os serviços, incluindo-se o do sistema de transportes, uma vez que as linhas de ônibus estavam cada vez mais distantes e o preço das passagens de ônibus mais alto.

Recife era transfigurada pela ocupação desenfreada, a construção de mocambos sobre os rios e os aterros que daí resultavam, concorriam para a união das suas tão faladas ilhas, tornando contínua a cidade, sem preocupação nenhuma com a ecologia da região.

Outra importante consideração que se fazia necessário, era a integração das cidades vizinhas à capital, Recife não podia ser pensada sozinha, era preciso pensar um plano comum para toda a Região Metropolitana, incluindo-se os transportes.

O monopólio que a empresa Pernambuco Autoviária conquistou pela concorrência pública, na realidade nunca se estabeleceu, no começo a concorrência com os bondes e a empresa Progresso, depois com os outros ônibus, concorrência esta acirrada pelos fatores demográficos e espaciais relatados que impuseram um ritmo de crescimento incapaz de ser seguido pela oferta de serviço da Empresa, o que era visto como um fator de ineficiência dela, os auto-lotações e a grande quantidade de transporte artesanal, as beliscadas e as correições. Ela detinha este monopólio com fortes barreiras a entrada de outras operadoras, mas na prática o que existiu foi uma completa desorganização, pelo desmantelamento do serviço público, onde existiam muitas empresas ofertando um serviço similar ao oferecido pela Autoviária.

Outro fator importante que influenciou nas dificuldades vivenciadas pela Autoviária foi a forte dependência externa da economia brasileira, a importação de peças e acessórios e a renovação da frota, esbarravam no alto custo para quem estava operando com dificuldades financeiras decorrentes da conjuntura existente.

Assim, a Pernambuco Autoviária não estava preparada para assumir um substancial aumento populacional, localizado de forma espalhada no território o que gerava deslocamentos maiores, concorrência predadora, um alto grau de desemprego e um baixo nível de renda da classe trabalhadora, incompatível com o preço das tarifas de um transporte público que sofria dificuldades de concorrência clandestina e o alto custo do sistema, notadamente, das importações de peças de reposição, aliando-se a isto, os dirigentes políticos que não davam a tarifa necessária para cobrir os custos de operação.

#### 4.2 – Política

A Pernambuco Autoviária atravessou várias mudanças de governos estaduais e municipais e cada político que assumia o executivo, tratava a empresa de maneira diferente, uns beneficiando e outros perseguindo a empresa com suas posturas, e isto se agravava nas crises institucionais, regulatórias e econômicas.

O bom relacionamento inicialmente existente entre os políticos e a Pernambuco Autoviária era patente nas atitudes de ambas as partes. Prova disto, foram as benesses na sua entrada no sistema, quando conseguiu financiamento através do banco oficial do Estado para comprar os dezesseis primeiros ônibus que compuseram sua frota e o pedido do Interventor para assumir o transporte público na cidade.

O Estado Novo sempre era acusado de ter causado a situação de monopólio dos transportes, todo o político que tivesse alguma ligação com aquele regime de governo totalitário, tinha que assumir o ônus ou aproveitar-se do bônus das condições dos transportes. Muitos políticos falavam do interesse público do serviço, mas, muitas vezes, esqueciam da população para defender os seus apadrinhados.

Os políticos das duas Casas Legislativas, a Assembléia e a Câmara Municipal também mostravam interesses na empresa, quando uma casa interferia nos assuntos da outra em relação aos transportes, ou mesmo, nas discussões a favor ou contra os aumentos das tarifas, com projetos de lei impedindo, adiando, ou qualquer tipo de ação na área.

Os jornais da cidade não ficavam atrás na sua maneira de tratar a Pernambuco Autoviária, as matérias da Folha da Manhã eram antagônicas em relação às do Diário de

Pernambuco, do Jornal Pequeno e do Jornal do Comércio, e isto faz lembrar que a Folha era fruto do regime implantado por Getulio Vargas, cujo filho do Interventor Estadual, Paulo Germano, era proprietário do matutino e os artigos que na Folha saíam, em regra, eram de apoio à empresa.

Um fato importante ocorrido no Estado foi o falecimento repentino do Governador Agamenon Magalhães em 1952. Este acontecimento alterou não só a vida política de Pernambuco como também influenciou nas outras atividades do Estado perante a Nação, uma vez que, o ex-ministro do Presidente Vargas desempenhava papel importante como condutor dos interesses regionais. E isto foi péssimo para a empresa que se viu privada do seu principal político incentivador.

Quando da aprovação pela Câmara Municipal, em junho de 1953, do projeto do Prefeito José do Rêgo Maciel para encampar a empresa, a pretensão nunca obteve sucesso devido às pendengas que haviam entre Vivi Menezes e os políticos, reflexo da sua queda de prestígio junto ao Governador do Estado, Etelvino Lins.

No movimento paredista sugerido pelas empresas para forçar um aumento nas tarifas em dezembro de 1953, véspera de Natal, acabou com a já escassa confiança que os governantes ainda tinham em Vivi, por ele ser o líder da classe empresarial, mentor da parede e, além do mais, por ter ficado de avisar às autoridades caso fosse definido alguma paralisação, não o fazendo, apanhando a população e as autoridades de surpresa.

No ano seguinte a história se repetiu desta vez com as empresas não concordando com o Decreto Municipal que concedia o abatimento de 50% aos estudantes na tarifa de ônibus e o cancelamento por parte da justiça. Nesta ocasião ficou patente o rompimento dos dirigentes políticos com o proprietário da Pernambuco Autoviária, na ocasião em que os estudantes depredaram vários ônibus e invadiram e destruíram os escritórios da empresa, com a passividade da polícia que olhava a tudo sem esboçar nenhuma atitude para defendê-la, só o fazendo depois da ameaça dos estudantes de atear fogo no escritório e nos ônibus em plena avenida Guararapes.

Desta forma, a política e seus representantes em todas as esferas de governo, influenciaram com intensidade na existência da Pernambuco Autoviária, nos assuntos

de interesse da empresa, hora a favor, hora contra e, principalmente, contribuindo de sobremaneira para o encerramento das suas atividades.

#### 4.3 – Normativos

Os meios institucionais que nortearam a existência do sistema de transportes na cidade do Recife só começaram a existir depois da edição do Código Nacional de Trânsito em 1941 pelo Governo Federal, acompanhado pelo Decreto Estadual que determinava a Delegacia de Trânsito como responsável por tudo que envolvesse trânsito e transportes.

Este decreto também definia que a contratação do serviço seria através de concorrência pública de responsabilidade da Prefeitura Municipal, o que de fato aconteceu, entretanto, em várias ocasiões os responsáveis pelo Poder Público confundiam as suas responsabilidades, com o Estado entrando na competência da Prefeitura e vice-versa. Acrescente-se que a Prefeitura também alterava o responsável direto em gerir o sistema, mudando da Delegacia de Trânsito para a Comissão de Fiscalização dos Serviços Contratados, depois para a Inspeção, tendo passado pela Secretaria de Viação e Obras do Estado, omitindo-se na condução das políticas de transportes, sem planejar nem intervir no sistema.

Com este quadro, a empresa que iniciou a operação obedecendo às determinações legais e regulatórias, passou a desobedecer as decisões do poder concedente, fazendo o que ela achava que era correto, alterando tarifa, itinerário, criando linha, todo tipo de ação não condizente com o serviço contratado na concorrência pública por ela ganha em 1944. Os legisladores eram os maiores culpados por esta situação uma vez que votavam leis que alteravam as condições acertadas na concorrência, causando isto várias ações judiciais e mandados de segurança.

A cidade passou por uma grave crise nos transportes e o governo tinha o dever de diminuí-la com medidas emergenciais que pudessem tornar menos amarga a situação vivida. Uma destas providências, seria abrandar os rigores do privilégio concedido à Pernambuco Autoviária Limitada para, sem maiores prejuízos da dita empresa, contratar com outros proprietários de ônibus, a título precário, este importante serviço público.

Resumindo, existia um mercado com fortes falhas e distorções dos regulamentos, bem como, erros técnicos na formulação das políticas públicas dos transportes e a intervenção estatal, sempre questionada, era necessária para regularizá-lo, o que vem ocorrer só depois da criação da companhia municipal para operar e gerenciar transportes públicos, inicialmente os ônibus elétricos, depois também os a diesel.

Portanto, a empresa passou vários anos da sua existência a depender de mudanças institucionais, legais e de regulamentos que eram alterados pelos deputados e vereadores, pelos órgãos competentes das decisões operacionais, o que a impelia a entrar com vários mandados e ações judiciais prejudicando nas suas pretensões de investimentos pelas dúvidas decorrentes desta situação imposta.

#### 4.4 – Transportes

A chegada da operadora de ônibus no Recife aconteceu quando a Tramways oferecia um serviço de bondes compatível com as necessidades da cidade, dizia-se que era um dos melhores do Brasil ao lado de Porto Alegre.

O anúncio do novo equipamento para concorrer com o transporte sobre trilhos não afetou, a princípio, os bondes e os trens de subúrbio, a diferença de tarifa tornava o ônibus um transporte até certo ponto elitizado, porém, com o desinteresse e o descaso da concessionária estrangeira, voltando seus interesses só para a energia e telefonia, aliados às dificuldades de importação do material rodante, fez com que o ônibus passasse a ter importância nos deslocamentos da cidade.

A empresa sempre anunciava a compra de novos ônibus, aumentando a frota, mas este acréscimo não acompanhava o crescimento da cidade, as opções de moradia foram diminuindo próximo do centro, os mocambos eram destruídos e a população procurava os morros dos arrabaldes na periferia para fazer suas casas, aliado a isto, diariamente, somavam-se aos habitantes do Recife, contingente desenfreado de imigrantes, exigindo aumento da quantidade de viagens e, os ônibus para suprir esta carência, não eram suficientes, dando opção para entrada no mercado de novas empresas e das beliscadas.

A Pernambuco Autoviária teve oportunidade de aumentar sua participação no sistema pela exclusividade que ela detinha e aproveitando a condição de precariedade que a Tramways chegou, e o que se viu foi o aumento da quantidade de empresas, que operavam a título precário, dos auto-lotações e dos transportes clandestinos.

Este transporte clandestino, onde as beliscadas e correições destacavam-se como um tipo de transporte único no Brasil resultado, de um lado, da ineficiência dos bondes, de outro, da ausência do calçamento, colaborando com isto, o serviço que as empresas ofereciam, em destaque a Autoviária que não operava nos terminais das linhas com ruas sem asfalto devido ao contrato de concessão que rezava operar em vias asfaltadas.

O transporte artesanal degradava o regular, com uma concorrência danosa, fazendo com que sistematicamente as operadoras enfrentassem crises, recorrendo ao pedido de aumento de tarifa que não era atendido pelo poder público, gerando redução de frota, greve das empresas e, com isto, só piorava a situação já crítica do transporte ofertado. Como consequência, decorreu todas as dificuldades que a população da cidade defrontou-se para locomover-se a tempo e a hora com as justas reclamações que surgiram de todos os lados.

Aliado a este transporte artesanal – muitas vezes permitido pelos políticos -, os custos decorrentes das importações, o aumento das benesses, das taxas da Prefeitura e de licenciamento, salário do pessoal e aumento dos combustíveis, não permitia a justa remuneração que fizesse atender a necessidade de melhoramento e expansão dos serviços ofertados pela Autoviária, porque sendo o transporte um serviço público, que não visa lucros, mas, sendo operado por capital privado, ele não se fixa em empreendimentos que não lhe oferecessem lucros, foi o que aconteceu com a empresa de Vivi.

Com isto, o problema dos transportes assumiu proporções verdadeiramente extraordinárias, não havia transportes. Uma grande massa humana sofria todas as consequências dessa carência absoluta e não existia outra solução, todos foram prejudicados, o Poder Público, que não cumpriu o seu papel de prover a população do serviço, a Pernambuco Autoviária que só em parte alcançou os seus objetivos e não teve condições de honrar o contrato assinado pelos motivos que ela também deu

oportunidade de aparecer e, principalmente a população que ficou privada de locomover-se com dignidade, recorrendo à péssima qualidade de transportes impostas pelo serviço irregular das beliscadas, correições e pelo alto preço cobrado pelas auto-lotações que se aproveitavam da situação.

#### 4.5 – Gestão Empresarial

O início da Pernambuco Autoviária coincide com o começo da decadência da Pernambuco Tramways como operadora de bondes, os interesses da empresa estrangeira estavam voltados para a energia e para a telefonia.

A empresa estabeleceu-se ocupando um mercado em evolução com o aumento populacional e a visão de que não tardaria os bondes deixar o setor, abrindo as portas para que ele se consolidasse com os seus modernos ônibus movidos a gasolina.

Vivi tinha uma visão empresarial muito aguçada, era arrojado, empreendedor, caprichoso e determinado, implantou novos costumes e isto contribuiu para que aqueles novos tempos do transporte na cidade fossem vistos pela população como a redenção da sua maneira de atingir o trabalho, as escolas, os serviços.

A empresa preocupava-se com a qualidade do serviço oferecido, a compra dos ônibus a gasolina é uma das muitas provas, optou-se por este combustível porque o motor não trepidava, causando incômodo aos passageiros e não soltava muita fumaça, possuía um telefone na empresa para receber reclamações dos seus clientes e rádios comunicadores nos seis carros reboque, terminais, garagens e no escritório. Estes serviços eram provas do seu interesse em manter o usuário cativo e impressionar pela imagem de empresa cumpridora dos seus deveres.

A maneira moderna e avançada para a época de gerir a empresa, fazia com que ele sistematicamente fosse convidado para dar palestra em outros Estados sobre a organização da empresa, chegando, inclusive, a dá palestra em São Paulo sobre a gestão da Pernambuco Autoviária, como falaram Guilherme Menezes e Apolo, Vivi também era considerado um líder empresarial e mantinha uma situação de comando na classe que, na hora de defendê-la, era a ele que recorriam.

A Pernambuco Autoviária tinha autonomia de criar e extinguir linhas, apenas informando ao poder público a sua pretensão, no início cumpria a operação com regularidade, atendendo os horários determinados por ela mesma e a frota programada pelo contrato. Isto permitia que a empresa priorizasse as linhas de seu interesse e fizesse concorrência com outras de menor porte, procurando sufocar as de menores condições financeiras. Este tipo de concorrência existia no começo até com os bondes, quando a empresa retirava ônibus de algumas linhas cativas para concorrer com o transporte sobre trilhos em outras coincidentes, acontecendo este mecanismo, também na forma inversa.

Pelo noticiário dos jornais e pelo depoimento do ex-motorista da empresa privada, Olímpio, o tratamento concedido ao pessoal de operação era um tanto quanto severo, segundo ele, parecia ser um regime militar e não recompensava o trabalho com salários digno. A ação de funcionários, militares e policiais civis disfarçados de passageiros para encontrar falcatruas praticadas pelo pessoal de operação, mostrava a falta de confiança nos seus funcionários.

No início a empresa oferecia a motoristas, cobradores, despachantes e mecânicos ótimos salários depois, com o congelamento das tarifas, desiludidos, sem entusiasmo, a maioria passou a trabalhar com má vontade. Em seguida, a empresa passou a ter uma gestão ambígua, aparecia para a população como avançada para os padrões da época, no entanto, os controles efetuados sempre estavam a procura dos fraudadores dentro do próprio negócio, com perseguições ao pessoal.

Uma prova da má condução dos negócios foi a compra de diversificado tipo de ônibus, era comum, nas garagens da Autoviária, a paralisação simultânea de vários carros, por defeito em locais ou peças diferentes. Numa frota homogênea apenas ter-se-ia que parar um veículo, que daria suas peças para que outros continuassem andando. Depois, com uma frota heterogênea, era impossível manter-se um estoque de peças que mais se desgastavam para substituições, uma vez que não existiam peças de reposição devido às dificuldades de importação.

Outra característica de Vivi era a intransigência, o gênio muito forte, induzia a não obedecer às leis - criadas pelos políticos -, quando ia de encontro aos seus interesses,

como foi no caso da meia passagem dos estudantes que culminou com a destruição dos escritórios da empresa e dos ônibus remanescentes da frota que foi de 197 unidades.

Esta desobediência, aliada aos fatores na administração como a dificuldade de compra das peças de reposição, a utilização de veículos a gasolina, uma enorme variedade de equipamentos, a utilização de veículos super-modernos por exigência de Agamenon, para uma cidade de população que não tinha condição de pagar a tarifa justa de remuneração dos custos e do capital empregado, contribuíram para o fim da Pernambuco Autoviária.

A empresa ainda tentou vender as linhas para outras empresas com objetivo de tirar alguma vantagem financeira, pois julgava ser a proprietária das linhas por contrato, mas foi proibida por lei específica criada na Câmara de Vereadores para impedir o repasse. Desta forma Vivi entrou na justiça e até hoje, segundo Guilherme Menezes no seu depoimento, ganharam a ação no STF, mas a Prefeitura não pagou o débito à família, alegando erro nos cálculos da dívida.

## **CAPÍTULO 5 – CONCLUSÃO E SUGESTÕES PARA FUTUROS TRABALHOS**

Na formulação da hipótese do trabalho acreditava-se que os problemas políticos fossem cruciais para a extinção da Pernambuco Autoviária e, realmente, isto se comprovou com as discussões realizadas ao longo do trabalho e as conclusões de todos os elementos pesquisados e analisados, sempre influenciados por aqueles que dominavam o Estado.

O aumento populacional da cidade devido às secas obrigou o espalhamento da população pobre do Recife passando a morar nas zonas mais afastadas da cidade, não atingidas pelo transporte sobre trilhos, estes lugares não possuíam calçamento e esta população deveria ser atendida pela Autoviária, o que não era feito, abrindo espaço para as empresas não cadastradas, pelas beliscadas ou pelas correições, cumprir o papel de transportar as pessoas, convergindo para aumentar a concorrência do serviço, com o complicador destes “ônibus” transportarem com a tarifa menor que a necessária para cobrir os custos de operar o serviço.

A dependência legal, de regulamentos e mudanças institucionais, que sempre eram alterados a partir de interesses pontuais de políticos demagogos interessados no voto da população, influenciava quando a empresa tentava cobrir os déficits originários em sete anos sem reajuste de tarifa ou quando pretendia fazer alguma mudança operacional.

Muito embora possuísse a visão dos negócios, anos na frente em relação aos seus colegas empresários, Vivi Menezes não soube conter a intolerância com os assuntos relacionados ao sistema de transportes, principalmente no trato com os governantes e isto contribuiu para o fim da empresa, além do que, a boa administração no início da empresa, implantando novos conceitos administrativos e de marketing, não foi suficiente para cobrir o desgaste da Autoviária no final da sua existência.

As beliscadas e correições eram consideradas o transporte irregular da época. Os autolotações de outrora, que também existiram nas décadas de 60 e 70, faziam parte deste contingente irregular. Os kombeiros, clandestinos de um passado recente, enquadravam-se neste tipo de transporte cíclico, artesanal como sugere Brasileiro, (1996) e estes operadores eram permitidos operar por conveniência política, dependendo do interesse.

Também ao longo do trabalho surgiram outras indagações cujas respostas certamente enriqueceriam a pesquisa, por exemplo, a possibilidades de avaliações e comparações com os padrões praticados atualmente, no sentido de analisar porque motivo os modelos de qualidade e padrões técnicos implantados pela Pernambuco Autoviária não persistiram após a sua extinção.

Um aprofundamento nesta maneira atípica de transportar pessoas e buscar respostas para a evolução dos padrões de serviço no setor ficam como sugestões para novas pesquisas.

## REFERÊNCIAS

(A. da HORA, comunicação verbal, 2006)

ANTUNES, Manuel de Azevedo, 2004, Do Crescimento Econômico ao Desenvolvimento Humano em Tempos de Globalização, Revista Lusófona de Ciências Sociais, Portugal, p. 73-83. Disponível em: < <http://campussocial.ulusofona.pt/DoCrescimentoEconomico.pdf> >. Acesso em 27/03/2006.

BARDIN, Laurence, 1977, Análise de Conteúdo, Edições 70, Lda, Lisboa, Portugal.

BRASILEIRO, Anísio, Santos, Enílson Medeiros dos, Aragão, Joaquim José Guilherme de, Senna, José Menezes, Lima Neto, Oswaldo, Orrico Filho, Rômulo Dante, 2001, Transportes no Brasil: história e reflexões, Editora Universitária da UFPE, Recife, PE.

BRASILEIRO, Anísio, 1996, Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil?, in. Ônibus urbano: regulamentação e mercados, organização, L. G. E., Brasília, DF, parte IV, p. 265.

CARDOSO, Fernando Henrique de, 1985, Repensando Dependência e desenvolvimento na América Latina. In: (org). Economia e movimentos sociais na América Latina, Brasiliense, São Paulo, SP.

CARDOSO, Fernando Henrique, e Faletto, Enzo, 2004, Dependência e desenvolvimento na América Latina, ensaio de interpretação sociológica, 8. ed. rev., Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, RJ.

CEPIMAR, Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, Banco de Dados do Transporte Coletivo de Passageiros do Estado do Ceará, [http://www.cepimar.org.br/bdceara/empresa/ficha.php3?cod\\_emp=17](http://www.cepimar.org.br/bdceara/empresa/ficha.php3?cod_emp=17). Acesso em: 14 jan. 2008.

CHIZZOTTI, Antonio Pessoa, 1991, Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais, Cortez, Rio de Janeiro, RJ.

CONDEPE, 1979, Instituto de Desenvolvimento de Pernambuco, A Atividade Industrial de Pernambuco 1949-1977, volume 2, Recife, PE.

DOPS, 1946, Delegacia de Ordem Política e Social, memorando do próprio arquivo, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1946, memorando do próprio arquivo, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1947, memorando do próprio arquivo, Recife, PE.

ESTADO, Diário do, Decreto nº. 181 de 15 de julho de 1941, publicado no Diário dos Municípios, encarte, nº. 154, ano XVI, de 16 de julho de 1941, p. 10, Recife, PE.

FERNANDES, Eliane Moury e Zaverucha, Jorge, 1985, entrevista com Pelópidas Silveira, CEHIBRA, Fundação Joaquim Nabuco, Recife, PE.

FERNANDES, Eliane Moury, 1986, entrevista com Carlos Luis de Andrade no Rio de Janeiro, CEHIBRA, Fundação Joaquim Nabuco, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1982, entrevista com Gregório Lourenço Bezerra, CEHIBRA, Fundação Joaquim Nabuco, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1984, entrevista com Manoel Correia de Oliveira Andrade, CEHIBRA, Fundação Joaquim Nabuco, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1982, entrevista com Paulo de Figueiredo Cavalcanti, CEHIBRA, Fundação Joaquim Nabuco, Recife, PE.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda, 1999, Dicionário Básico da Língua Portuguesa, Editora Nova Fronteira, São Paulo, SP, p. 437.

\_\_\_\_\_, 1999, Dicionário Básico da Língua Portuguesa, Editora Nova Fronteira, São Paulo, SP, p. 518.

\_\_\_\_\_, 1999, Dicionário Básico da Língua Portuguesa, Editora Nova Fronteira, São Paulo, SP, p. 190.

GUSMÃO FILHO, Jaime de A., 2005, Pelópidas o Homem e a Obra, Ed. Universitária, UFPE Recife, PE.

HENRY, Etienne, 1999, Os funis, um esquema analítico. Da produção simples do serviço à empresa capitalista, Viação Ilimitada, Cultura Editores Associados, São Paulo, SP, p. 373-400.

\_\_\_\_\_, 1999, OnibuCad, cadastramento tipológico e dinâmica de escala da viação, Viação Ilimitada, Cultura Editores Associados, São Paulo, SP, p. 233-282.

JUCEPE, Junta Comercial do Estado de Pernambuco, 1944, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1944, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1945, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1945, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1946, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1946, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1946, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1946, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1947, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1947, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 1948, arquivo da Junta, documentos averbados, Recife, PE.

MELO, Adriana A. Sales de, 1999, Repensando a Relação entre Dependência, Desenvolvimento e Educação, Comunicação Técnica, Universidade Estadual de Campinas-UNICAMP, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.bibli.fae.unicamp.br/gepalc/aasm01.htm>>. Acesso em: 23 mar. 2006.

NIGRO, Mário João, 1954, Trolleybus no Recife, Relatório, São Paulo, SP.

PONTUAL, Virgínia, 2001, Uma Cidade e Dois Prefeitos: Narrativa do Recife das Décadas de 1930 a 1950, Editora da UFPE, Recife, PE.

\_\_\_\_\_, 2001, Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas, Revista Brasileira de História, 200, vol. 2 n°.42, São Paulo, SP. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01882001000300008](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882001000300008). Acesso em: 17 mar. 2006.

REIS, José Carlos, 2003, História & teoria: historicismo, modernidade, temporalidade e verdade, Editora FGV, Rio de Janeiro, RJ, p. 200.

REZENDE, Antonio Paulo, 2002, O Recife Histórias de uma Cidade, organização Magdalena Almeida, Fundação de Cultura da Cidade do Recife, Recife, PE, p. 123, 124 e 135.

(R. M. LEITE, comunicação verbal, 2006)

RIOS, Gilvando Sá Leitão, 1995, Linhas Apagadas do Coletivo como Arcaico ao Individual como Moderno (a Extinção dos Bondes na Década de 40), Editora Universitária, UFPB, João Pessoa, PB, p. 154 e 161.

SANT'ANNA, Jose Alex, 1992, Reordenamento urbano pelo transporte, Revista dos Transportes Públicos, ANTP, São Paulo, SP, número 55 p.41, 42, 56.

SANTOS, Milton, 1979, O Espaço Dividido, Livraria Francisco Alves Editora S. A., Rio de Janeiro, RJ, p. 239 e 240.

(S. de H. CORDEIRO, comunicação verbal, 2006)

SPOSITTO, Maria Encarnação Beltrão, 2001, Capitalismo e Urbanização, Editora Contexto, São Paulo, SP, p. 11.

WIKIPEDIA, A Enciclopédia Livre, origem: cultura, 2006. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Cultura>>. Acesso em: 27 mar. 2006.

\_\_\_\_\_, origem: política, 2006. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Cultura>>. Acesso em: 27 mar. 2006.

\_\_\_\_\_, origem: população, 2006. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/População>>. Acesso em: 18 jul. 2006.

\_\_\_\_\_, origem: economia, 2006. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Economia#Conceitos>>. Acesso em: 18 jul. 2006.

\_\_\_\_\_, origem: transporte, 2006. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte>>. Acesso em: 18 jul. 2006.

\_\_\_\_\_, origem: planejamento, 2006. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Planejamento>>. Acesso em 18 jul. 2006.

## APÊNDICE 1 - Entrevista com Guilherme Menezes

ENTREVISTA COM O SRº GUILHERME MENEZES, POR TELEFONE EM 16 DE DEZEMBRO DE 2007, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Como se processou a criação da Pernambuco Autoviária? O srº. Virgílio Menezes já trabalhava com caminhões ou ônibus?

Na década de, melhor, no início dos anos 30 ou 40, o Governo Federal, através de Getúlio Vargas queria ônibus em todo o Brasil, antevendo a extinção dos bondes, abriu uma concorrência em todas as capitais do país para implantar este novo tipo de transporte. Meu pai trabalhava com caminhões, no transporte de carga de açúcar das usinas para o Porto do Recife era a Empresa Brasil.

Como ele começou com esta empresa?

Ele iniciou com um caminhão, era muito arrojado e a empresa era a melhor do Nordeste. Houve uma licitação nacional para ônibus por determinação de Getúlio Vargas em todas as capitais, os bondes estavam acabando e a licitação caducou aqui na primeira fase, ninguém queria investir por causa da guerra.

Agamenon era o interventor e em Fortaleza teve um que ganhou, Fernando Pinto, que veio para o Recife e Agamenon não queria nenhum “estrangeiro” queria que um pernambucano assumisse e não o cearense.

Paulo Germano, filho de Agamenon, conversando com ele, disse que tinha um amigo, Vivi, chamavam meu pai de Vivi, que achava era a pessoa certa para assumir o transporte de ônibus na cidade. Agamenon fez um contato com meu pai e pediu que ele se interessasse, ele disse que não queria porque ter duas empresas não era interessante. Agamenon então quase que impôs, ele era interventor.

Agamenon explicou que estavam sendo importados 16 ônibus Chevrolet dos Estados Unidos meu pai fez uma avaliação e comprou com o aval do governo e ele foi pagando com o crescimento da empresa. Ele era muito arrojado, empreendedor, caprichoso e determinado.

Ganhou a concessão com exclusividade das linhas da RMR, as linhas que não quisesse ou falta de capacidade por falta de ônibus, ele podia ceder para outros interessados que tivesse empresa, foi o caso de João Tude, que ele cedeu a linha de

Boa Viagem que naquela época o acesso era muito ruim, só tinha uma ponte estreita que só passava um carro e o outro tinha que parar.

A empresa tinha ônibus White, Super-White, Reo, ônibus super-modernos com embreagem semi-automática. Tinha três garagens, uma no Brum outra na Cruz Cabugá e a outra atrás do casarão da Madalena, que funcionou mais como depósito.

O escritório era no Sulacap, na av. Guararapes, possuía rádio em cada terminal e em três ou quatro ônibus por linha, além de ter camionetes equipadas, verdadeiras oficinas volantes, paradas em pontos estratégicos nos terminais. Qualquer problema acionava meu pai no escritório que se comunicava com a oficina que intervinha para consertar os ônibus através das camionetes. Devia ter de trinta a quarenta camionetes, não tenho certeza.

Onde conseguiu o capital era da família ou conseguiu empréstimo bancário?

Meu avô era fiscal de rendas, tinha muitos filhos e tinha muita amizade como meu pai também tinha. Papai começou a trabalhar com revenda de pneus e depois foi trabalhar com um irmão, Álvaro, que era meu padrinho, com caminhão, transportando açúcar. Foi juntando dinheiro e comprou o seu primeiro caminhão, ele tinha muita visão, era conhecido como “olho de boto”, envergava na frente.

A empresa quando começou ganhou dinheiro e foi crescendo, em dezesseis anos cresceu muito, teve o problema da política, a concessão pública, era considerada a melhor da América do Sul, vinha gente de São Paulo e de outros países para conhecer a organização e a concessão foi prorrogada por mais dez anos. Ele era convidado para dar palestras sobre a organização da empresa.

Meu pai tinha muito amor à empresa, ao negócio, era como uma segunda filha, ele vestia a camisa.

Neste tempo de existência só conseguiu um aumento de tarifa. Tinha o problema dos comunistas e dos estudantes que deram abatimento e viviam queimando ônibus. Quando ele importava os ônibus, fazia um desfile antes de começar a operar, - até pouco tempo havia desfile do tipo que meu pai iniciou - houve um desfile desses ônibus novos, uns dez ou doze, meu pai estava no escritório, na Sulacap, na janela do primeiro andar, quando viu foi um grupo de pessoas, uma manifestação e os estudantes tocaram fogo em quatro ônibus novos.

Os motoristas as vezes entravam com ônibus e tudo nas lojas da rua Imperatriz, de propósito e ele tinha que pagar o prejuízo. Alguns mecânicos, que eram estrangeiros,

boicotavam, um deles com certeza, faziam para entrar também com uma empresa, (naquele tempo existiam várias empresas com um único ônibus).

Chegou a ter 140 ônibus.

Meu pai indicou Oscar Amorim, da Empresa Amorim para operar a linha de Olinda.

Aumentava óleo, gasolina, salários e não aumentavam a tarifa, veio o abatimento dos estudantes e nada. Ele era determinado, sustentou a empresa durante dois anos.

A empresa ficou gigantesca e não tinha como sobreviver. Uma ocasião, lá em Gravatá, estava falando com Arthur Bruno Schwambach, ele soube quem eu era e ele disse que não havia nenhuma empresa em termos de organização como a Autoviária.

Acabou em 56.

Ele passou então para a construção civil, associou-se a Núbio Gadelha, grande amigo do meu pai, era a Gadelha e Menezes, construíram os edifícios Cannes em Boa Viagem, o Canadá na Conde da Boa Vista e outros, fundou o Sete Casuarinas lá em Aldeia.

Aos 53 anos ele teve um AVC, mas recuperou-se e morreu em 1966 com 56 anos de idade.

Entrou com uma ação contra a Prefeitura, ganhou até no Supremo e até hoje não pagaram.

APÊNDICE 2 - Modelo da declaração dos entrevistados autorizando a publicação das  
respostas das entrevistas

CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL

Pelo \_\_\_\_\_ presente \_\_\_\_\_ documento, \_\_\_\_\_ eu,

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Nacionalidade, \_\_\_\_\_ Estado Civil, \_\_\_\_\_ CPF \_\_\_\_\_

residente \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ domiciliado \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Cidade, \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

à rua \_\_\_\_\_, n.º \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_,

no bairro \_\_\_\_\_, declaro ceder à Eduardo José Pereira da Costa, sem quaisquer restrições quanto a seus efeitos patrimoniais, a plena propriedade e os direitos autorais do depoimento de caráter histórico e documental que prestei ao mesmo, para utilização na sua tese de mestrado do Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de Pernambuco - UFPE.

O mesmo e a UFPE ficam autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins culturais e educacionais, o mencionado depoimento, no todo ou em parte, bem como a permitir o acesso ao mesmo, segundo as normas da UFPE, a terceiros, para os mesmos fins, com a única ressalva de sua integridade e indicação de fontes e autor.

Recife, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(assinatura )

## APÊNDICE 3 – Entrevista com Armando Monteiro Filho

ENTREVISTA COM DRº ARMANDO MONTEIRO FILHO, EM 27 DE JANEIRO DE 2006, NA NORAÇO, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Qual o nome completo do senhor, quando e onde nasceu?

Eu me chamo Armando de Queiroz Monteiro Filho, sou filho de Armando de Queiroz Monteiro e de Maria José Dourado de Queiroz Monteiro, sou pai de Maria Letícia Monteiro Cavalcanti, de Armando de Queiroz Monteiro Neto, de Eduardo de Queiroz Monteiro, de Horácio de Queiroz Monteiro e de Cláudio de Queiroz Monteiro. Meus avós paternos foram Caetano Correa de Queiroz Monteiro e Maria Amélia Arruda de Queiroz Monteiro. Meus avós maternos foram Sebastiana Cavalcanti do Amorim Salgado, era solteira e passou a ser Sebastiana Dourado Cavalcanti, até inverter o nome e meu avô materno José Dourado da Costa Azevedo.

Nasci no município do Recife em 1925, no quarto número 1 do Hospital Centenário, hoje é o Hospital do IPSEP. Morei no interior do Estado, em Sirinhaém, meu pai trabalhava em Sirinhaém, tomava conta da Usina de Minervino (?), de maneira que, quando eu nasci, fui morar na casa de meu avô materno que morava em Olinda na rua do Bonfim, 102, lá os meus primeiros dias. Tão logo foi possível, meus pais me levaram para o engenho Ubá, que fica no município de Sirinhaém, ele trabalhava com Minervino. Lá eu passei até os oito anos de idade.

Aos oito anos de idade, fui para Barreiros, ele foi tomar conta de outra usina que estava sobre as ordens de Minervino, a usina Barreiros que era de Estácio Coimbra, que tinha sido deposto na Revolução de 30, foi para o estrangeiro, Minervino era credor, tomou conta e meu pai foi lá. Eu fiquei dos oito até onze anos, quando eu vim para o Recife, para fazer exame de admissão.

Eu estudei no Colégio Oswaldo Cruz, no Colégio Oswaldo Cruz eu fiz o último ano do curso complementar, depois da minha turma veio o curso colegial, minha turma eram cinco de ginásio e dois de complementar.

Entrei na Escola de Engenharia, formei-me em engenharia industrial em 1948, casei-me em 49 e comecei a minha vida pública em 50. Eu não digo que a vida pública tenha sido a minha vocação, porque era a engenharia, naquilo que sempre foi a minha fascinação,

no colégio, no ginásio, aquele movimento de combate ao Eixo, nós fizemos passeata, quando os navios foram colocados a pique.

Fui presidente do diretório da Escola de Engenharia, fui presidente da UEP, fui secretário geral da UNE e ingressei na política na eleição de Barbosa Lima Sobrinho, que era muito amigo do meu pai, apesar de eu ter votado no brigadeiro Eduardo Gomes, eu era estudante, estava muito inoculado com aqueles discursos, foram todos fundadores da UDN, que a desgraça do Brasil se devia a Getúlio e eu fiquei com essa prevenção com o Estado Novo, continuo contra qualquer ditadura, mas sou hoje um grande admirador de Vargas, eu acho que foi o grande estadista do século XX, de todos os tempos que o Brasil teve e o Juscelino foi o grande democrata e o grande empreendedor que mudou o Brasil.

O senhor já respondeu algumas perguntas aqui. Mas especificamente sobre a vida universitária, quais eram as grandes bandeiras da época?

Contra a ditadura. Os professores, estes futuros Udenistas, o Lacerda, que eu acabei tendo horror a Lacerda, aquela maldade, o negócio com Getúlio, uma coisa horrível, ele chamava Getúlio chefe de uma quadrilha, chamava Amaral Peixoto, que foi um grande brasileiro do PSB, “alzirante” Amaral Peixoto, que era casado com Alzira, de maneira que, eu realmente mudei minha maneira de pensar, eu votei no brigadeiro, mas eu acho que não mudei de bandeira quando apoiei Barbosa Lima, há um ditado espanhol que diz “Si hay gobierno, soy contra!”, eu tenho uma tendência de oposição, de maneira que o brigadeiro era essa oposição.

Papai foi colega e muito amigo de Barbosa Lima Sobrinho e eu então me engajei na campanha de Barbosa Lima Sobrinho, o primeiro discurso que eu fiz a ele no interior, num jantar, eu disse “coisa estranha talvez pareça” e o brigadeiro virou-se “seja hoje um barbosista exaltado como eu era”, de maneira que daí em diante, minha atuação foi no PSD, eu fui, em 1950, participei da campanha de drº. Agamenon, ele elegeu-se, fez o seu secretariado, nomeou o secretário de Viação o drº Gercino de Pontes, 90 dias depois da sua posse, ele indicou Gercino para ser superintendente da Rede Ferroviária do Nordeste, vagou a Secretaria de Viação. Eu tinha 25 anos, ele me chamou para secretário.

Eu nessa noite não dormi, achei a carga estava muito acima de minhas forças, eu não tinha sequer exercido a minha profissão de engenheiro, mas passeia noite acordado, na madrugada, deu um estalo na minha cabeça, eu tinha acompanhado com muito interesse

a administração de Baltar, Antônio Bezerra Baltar, no Departamento de Estradas de Rodagem. Ele fez um levantamento, até contratou uma firma americana, um levantamento da zona da mata de Pernambuco para construção de estradas pavimentadas. O plano não foi realizado, não houve recursos, mas eu, naquela madrugada, eu disse, quem sabe se eu não posso realizar este programa e fiz uma exposição para o governador dizendo que o pedágio, contribuição de melhorias, era uma grande fonte de receita.

E começamos a luta, eu tenho um elemento aqui que eu vou lhe dar, que você pode utilizar, se informar mais detalhadamente de tudo que aconteceu (drº Armando me deu a separata do boletim técnico – volume XXIII – julho a setembro de 1951), eu fiz uma atualização, porque isto aconteceu em 51, nós pavimentamos 330 quilômetros de estradas.

Pavimentamos até Caruaru, até Goiana, até Palmares e até Carpina. Não arrumamos dinheiro federal, eu levei uma carta para o presidente Getúlio Vargas, ele me mandou para Manuel Filho que era presidente do BNDE, ele disse as estradas são federais na sua maioria, 90% eram federais, só a de Carpina era estadual, mas não pode receber financiamento do BNDE, porque não estão no plano de primeira urgência.

Quando eu dei a entrevista, drº Agamenon, eu fiz a exposição a ele e disse: “dê uma entrevista imediatamente”. Chamou Luiz Beltrão, que era redator chefe da Folha, e eu dei uma entrevista, está aqui a entrevista, mas eu recebi no princípio do ano passado uma homenagem muito honrosa do Conselho Federal de Engenharia, Agronomia e Arquitetura, me conferindo a Medalha do Conhecimento, duas pessoas receberam esta medalha, esta medalha foi criada em 2003, foi atribuída a Oscar Niemeyer e 2004 a mim, uma distância muito grande entre eu e o Oscar Niemeyer, mas eu estive deveras sensibilizado.

Então aqui tem toda a passagem que se chamou “batalha de pavimentação de nossas rodovias”. Eu aqui, em função dessa homenagem que eu recebi, fiz um histórico do que aconteceu, de forma que o negócio realmente começa aqui.

Tem o nome “batalha de pavimentação”, tem a introdução, tem a entrevista que eu dei, tem as concorrências da vida, tem o serviço que começou, tem as fotografias das obras, isso eu vou dar a você.

Fiz um secretariado de alto nível, chamei para diretor do DER uma pessoa que eu não conhecia mas tinha sido diretor de obras de Morais Rêgo na prefeitura, no governo Barbosa Lima, Abdias de Carvalho, chamei para o Departamento de Obras Dival Luna,

meu colega de turma, chamei para lá também Isaac David de Souza, engenheiro, meu colega, chamei também Murilo Paraíso, que era um pouco mais adiantado do que eu mas era uma figura muito interessante. Chamei Arnaldo Barbalho para o Departamento de Águas e Energia, ele depois chegou a altas posições na catedraticana da faculdade, encontrei e mantive no saneamento dr<sup>o</sup> Antônio Figueredo, um pouco mais velho, encontrei no porto já o Viriato, tornei-me, foi meu auxiliar e tornei-me muito amigo dele, botei para o serviço de luz e força Ivan Macedo, um engenheiro jovem, de maneira que era uma equipe de alto valor e nós nos saímos muito bem durante quatro anos que passamos na secretaria.

As estradas foram pavimentadas e eu deixei tudo pronto a exceção da Serra das Russas, era um trabalho penoso, em pedra, de maneira que só no governo seguinte foi concluído o trecho de dez quilômetros, que era dez quilômetros de pedra, a Serra das Russas antiga você subia, descia, para subir de novo, essa que nós construímos era continuamente ascendente, o que o Simões, um grande engenheiro do DNER, descobriu uma passagem chamada variante dos Brandões, que havia esta continuidade, a estrada subia o tempo todo, a rampa menor conseguida foi 6%, subir seis metros em cada 100 metros.

Nesta duplicação que o Jarbas fez, a coisa evoluiu, o equipamento é outro, os recursos são outros, eles conseguiram com aquele túnel e aquele viaduto fazer uma declividade de 3%, quer dizer, a estrada nova é de ida, a estrada velha é de vinda.

E especificamente sobre transportes urbanos, o senhor tinha alguma interferência aqui no Recife?

Eu tive alguma interferência, este assunto era também ligado à secretaria. Eu fui fazer uma visita a São Paulo, porque nós tínhamos aqui na secretaria três setores fundamentais entregues também à secretaria, era e setor de transportes coletivo, era o setor de energia, o abastecimento de energia do Recife era subordinado, era a Tramways, 5.000 kilowats, era uma catástrofe, eu tive o privilégio de ver a primeira turbina de Paulo Afonso funcionando e o Recife acendeu, porque era uma escuridão, era pouca energia, e vi também o problema telefônico. Pernambuco tinha uma péssima densidade telefônica.

Eu fui convocado para a Assembléia, fiz lá uma exposição sobre esses três assuntos, fui a São Paulo, visitei a CMTC e visitei a SMTS de Santos, fui lá assessorado por um grande brasileiro, professor da Escola de Engenharia, professor Mário Lopes Leão.

O Jânio Quadros quando foi presidente da República, o nomeou presidente do DNER, uma figura muito interessante, me mostrou tudo lá, exame psicotécnico, que não havia lá, ele me disse pessoas surdas guiando ônibus, fizeram uma revolução, nesse tempo eu defendia uma tese diferente da que eu defendo hoje, eu li um trabalho de um juiz da Suprema Corte Americana, nesse trabalho que eu li na Assembléia, o juiz Brand, ele dizia que o transporte devia ser público, porque não interessava ao usuário se a empresa estava ganhando dinheiro ou perdendo dinheiro, interessava ao usuário ter o transporte naquela hora que ele precisava.

Há linhas boas e linhas ruins, isso ao longo do tempo foi consertado com linhas mistas, uma Borborema tem uma linha magnífica que é Boa Viagem, tem uma linha ruim, para que a população não seja sacrificada e a coisa não seja examinada exclusivamente pelo tema comercial do uso.

Em 1944 houve uma concorrência pública que levou a Pernambuco Autoviária, do sr. Virgílio Menezes, a obter o monopólio do sistema de transportes por 20 anos. Era interventor o dr. Agamenon Magalhães e o prefeito o sr. Antônio Novais. O senhor lembra deste fato?

Lembro, eu era estudante em 44, em 44 eu tinha 19 anos e eu assisti, era um serviço que honrava Pernambuco, um serviço do mais alto nível, com rádio já funcionando, era um serviço. Agora havia naquele tempo já esse movimento a favor da estatização, havia até boato de que o filho do governador era sócio dele.

Existia alguma relação empresarial entre Vivi e Paulo Germano?

Nunca, o velho Agamenon, eu era genro dele, era um homem de uma conduta absolutamente impecável, um homem ético na expressão da palavra, ele dizia que um homem público não devia nem vender nem comprar, ele era exclusivamente político, incapaz de uma bandalheira dessas, ter um filho sócio de uma empresa concedida pelo Estado, jamais isso seria possível, mas o boato correu na época.

Sabe-se que o Estado Novo era altamente estatizante. Como é que surgiu uma empresa do porte da Autoviária de capital privado em substituição a uma privada de bondes? Porque esta empresa deve ter sido pensada em 1942 ou 1943, em plena vigência da ditadura Vargas. Havia facilidades de crédito por parte do Estado para particulares através da Caixa de Pernambuco?

Eu acho que ele recorreu a rede privada. Vivi Menezes era um empresário muito competente e arrumou naturalmente financiamento, esta parte eu não estou muito ao par, eu não tinha nenhuma ingerência nesta época, eu era estudante do colégio, mas eu acho que ele tinha financiamento da rede privada.

Mudou a mentalidade, o transporte durante uma grande fase devia ser público, todas as teorias eram neste sentido, que o transporte devia ser público. Depois as coisa tornou-se ineficiente, quando acabou-se a CTU, o Jarbas quando elegeu-se prefeito do Recife a primeira vez, eu sempre me dei com ele, era companheiro do MDB, ele me disse: “Armando, as privadas tinha, era um sistema misto, tinha a CTU que era pública e tinha as empresas privadas, Borborema e muitas outras por aí, na empresas privada, se eu não me engano, um funcionário para oito usuários, na pública, um funcionário para quatro usuários, quer dizer que os custos eram elevadíssimos.

A CTU desempenhou um papel de certa importância porque ela para não se tornar deficitária, precisava de tarifas melhores e aí os particulares ganharam muito dinheiro, porque os custos deles eram muito mais baratos, mas acabou, acabando a ..... porque o governo Roberto Magalhães na prefeitura, ele vendeu a CTU e hoje eu acho o Recife uma das cidades mais bem servidas de transportes coletivo.

O senhor chegou a ser secretário de Etelvino?

Eu continuei a ser secretário, Etelvino me chamou para ser prefeito quando drº Agamenon morreu e eu não aceitei ser prefeito porque eu estava empenhado nas obras de pavimentação e um amigo meu, muito querido, de Serra Telhada ..... Soares, um matuto muito inteligente, eu disse, olha o Etelvino me chamou para ser prefeito e indicar o secretário, ele disse: Armando não aceite de jeito nenhum. Você está com 26 anos está saindo bem, fazendo estas estradas que vão lhe consagrar, você vai aceitar um prefeitura com Câmara de Vereadores, e em dois anos você não vai fazer nada , é uma péssima escolha. Fui a Etelvino e disse que não aceitava, “pois então você continua na secretaria”, eu disse “eu aceito”.

No governo Barbosa Lima, o prefeito Morais Rego, Barbosa Lima passou um ano lutando para tomar posse, de maneira que nesse inter-régio houve o governo de Otávio Correia, um governo de um ano mais ou menos, aí é que eu tenho a impressão, não tenho certeza, é que Jorge Martins nessa época, pode ter sido prefeito.

Antonio Pereira foi durante todo o governo de Barbosa e drº. José do Rego Maciel foi prefeito durante todo o governo de Etelvino.

Pode ser que Jorge Martins tenha sido prefeito antes de Barbosa Lima, quando houve uma pendência jurídica, houve uma decisão da Assembléia e o presidente da Assembléia assumiu o governo, talvez neste governo transitório de drº Otávio Correia, tenha sido, um governo que durou menos de um ano, Jorge Martins tenha sido, pode ter sido, foi um período muito curto, não foi com certeza nem de Agamenon, nem do de Etelvino.

A empresa de Vivi era muito organizada. Como foi que a empresa cresceu tanto? Foi com empréstimo ou com a própria tarifa?

Não sei, a tarifa foi uma tarifa técnica, feita, mas acabou a empresa sendo mal sucedida, porque apertaram na tarifa, veio uma grande demagogia, que a empresa era uma empresa privada, estava ganhando muito dinheiro, apertaram muito nas tarifas e acabou fechando esta empresa, esta empresa desapareceu.

Mas isso se deu quando drº Agamenon faleceu em 1952, nessa época ele continuou crescendo?

Não, quando eu cheguei na secretaria esta empresa já era muito decadente.

E o transporte no Brasil? O senhor tem uma idéia de como era o transporte urbano?

Todas as capitais tinham bonde e o bonde foi sendo substituído pelos ônibus. O bonde desempenhou seu papel importante, agora o problema do tráfego, inviabilizou o bonde.

Quando eu me elegi deputado em 1954, no Rio de Janeiro não tinha o aterro de Botafogo, tinha a passagem para Copacabana, passava na porta do Hotel Glória e tinha um bonde ainda para atrapalhar, o tráfego era muito fraco naquele tempo, com essas ruas hoje, o Recife recebe por mês 50 quilômetros de automóveis, recebe cinco mil automóveis, a distância de um automóvel para outro, considerando o seu tamanho, é aproximadamente dez metros, a distância para a frente, a distância pra trás, a distância do carro. Se você multiplicar cinco mil por dez, são 50 quilômetros, quer dizer, nós recebemos no Recife 50 quilômetros de automóveis por mês, não há rua que resista a isso, esse tráfego tá aí, que você está vendo, todas as grandes cidades tem este problema terrível de engarrafamento, isso é um problema de solução difícil, o metrô é uma grande solução, solução muito caro.

É um problema sério, a cidade, infelizmente, você não pode delimitar o tamanho da cidade, uma cidade vive em condições ideais até um milhão de habitantes, dois milhões

de habitantes, quando passa daí, os serviços públicos não acompanham as demandas, quer dizer que você tem deficiência no abastecimento d'água, na energia elétrica, nos transportes, tudo passa a ser deficiente.

São Paulo hoje está uma cidade inabitável. Há muitos anos atrás fui a São Paulo, nesse tempo eu tinha relações com a Volkswagen, eu saí do hotel Othon, de automóvel, e nosso representante, Carlos Beltrão me apanhava lá para ir à fábrica e a gente passava meia hora e uma pessoa que passou na porta do hotel, nós a cortamos meia hora depois de a gente ter saído do hotel, ela andou mais ligeiro do que nós.

No Recife você tem engarrafamento para Boa Viagem, você tem engarrafamento em todas as ruas, tem na Herculano Bandeira, na do Espinheiro, na Rosa e Silva.

No final de 1953, os empresários fizeram uma greve quando o governador era drº. Etelvino, o prefeito José do Rego Maciel, o delegado de Trânsito drº. Augusto Lucena, o secretário de Segurança o cel. Salm de Miranda e o senhor era secretário de Viação. Os empresários pressionaram por aumento de tarifa. Era comum este tipo de pressão ao governo? Como foi esta greve?

Este assunto já estava atribuído a Prefeitura do Recife, já não estava na ordem da secretaria, a minha ação nesta hora foi uma ação paralela, nunca esteve entregue à secretaria, eu era curioso, eu fui à São Paulo, eu trouxe essa colaboração, eu fiz um relatório do que era a CMTC.

Eles estavam pressionando por aumento de tarifa. Era normal este tipo de pressão na época?

Era normal, isto está muito atenuado hoje com o vale-transporte, o vale-transporte quem paga é a empresa, não é o usuário, de maneira que sobe a tarifa e não pesa no bolso do trabalhador, porque quem paga é a empresa, de maneira que não há mais este movimento que havia de revolta quando subiam a tarifa, e é por isso que as empresas estão hoje todas lucrativas, Oswaldo Lima é um “*expert*” em matéria disso, é um estudioso.

Em setembro de 1954, atendendo ao projeto de lei do vereador Hilo Lins e Silva, o prefeito José do Rego Maciel sancionou a lei que dava desconto de 50 % aos estudantes na tarifa de ônibus. Algumas empresas não quiseram conceder este abatimento. Houve um “quebra-quebra” de ônibus que culminou com a destruição dos escritórios da

Pernambuco Autoviária, além de atear fogo em alguns ônibus. Poderia falar sobre estes fatos, os jornais da época noticiaram que não houve muito empenho da polícia em defender a empresa e é verdade que jogaram um ônibus da ponte do Pina no rio?

Não me recordo deste episódio, deve ter acontecido, já havia uma grande prevenção, isso eu sei que havia contra a empresa. O cabra que ganhava dinheiro, a população era revoltada, isto que tenha ensejado a criação da CTU.

Depois da falência da Autoviária, como ficou a população servida de transportes? Houve até um projeto de lei determinando que todos os veículos funcionais da Prefeitura dessem “carona” às pessoas que estivessem nas paradas de ônibus e se dirigissem ao centro ou dela demandasse, projeto este vetado pelo prefeito Djair Brindeiro.

Não me lembro deste fato.

Beliscadas e correições, o senhor lembra-se destes nomes? Caminhões transportando pessoas, o senhor lembra?

Não me lembro, e tenho boa memória, não me lembro de caminhão transportando no Recife, transportando passageiros, não me lembro absolutamente, não me lembro, não tenho condições de esclarecer nada a este respeito.

O senhor tem alguma coisa a acrescentar, o próprio Vivi Menezes chegou a ser dono do Restaurante Leite com mais um grupo de pessoas.

Ele foi sócio? Nem me lembrava disso, um restaurante tradicional. Eu tinha oito anos, nós quando íamos viajar para o interior, meu pai levava a gente na sexta-feira, a gente passava para almoçar no Leite, era uma festa, tinha um Miranda que era um garçon, ele vinha com uns dez pratos na mão, uma coisa que a gente achava, ficava impressionado com é que ele carregava tantos pratos na mão, Miranda, chamava-se ele.

Minha passagem foi exitosa na secretaria, nós fizemos muita coisa, muita coisa mesmo no departamento de obras, muita ponte aí que não era do DNER, era Departamento de Obras, modernizamos o departamento de obras, serviço de água e luz foi modernizado, eu tinha uma equipe muito boa e tinha uma sensação muito agradável, eu não tinha ligação nenhuma com drº Agamenon, eu era estudante, eu era contra o Estado Novo, eu me casei com, eu era deputado quando me casei com a filha dele, mas tinha com ele um magnífico relacionamento, apesar desta divergência quando estudante, contra o Estado

Novo, quando ele me chamou para ser secretário, eu recebi com surpresa, quando eu escolhi minha equipe, muito boa equipe, fui mostrar a ele, ele me disse eu não quero ver, tudo que acontecer de bom na secretaria o responsável é você, tudo que acontecer de ruim você é o responsável, me dizia.

Nós íamos todo sábado correr as estradas, eram quatro frentes de serviços. Eu fiz a concorrência, ganhou a L. Quatronic esse trecho de Recife a Palmares e os outros concorrentes perderam a concorrência, eu chamei todos os que perderam, vocês aceitam o preço unitário desse vencedor para nós darmos a vocês outros trechos?, então ficamos assim, todas as estradas foram atacadas na mesma oportunidade.

Queiroz Galvão começou aí, a primeira obra de Queiroz Galvão foi essa pavimentação; a firma de terraplanagem chamava-se Bereta de Paulista, até Jaime de Queiroz Galvão foi que pavimentou; aqui no centro foi Genésio Gouveia, para Camaragibe, aquela pedreira ali no engenho de Ney Maranhão, toda aquela pedra foi fornecida.

A terraplanagem aqui de Carpina foi feita pela Move Terras, uma firma d'aqui e o Gerson Carneiro Leão era a única pavimentação que era rotineira, era na base do, ficou até boa a estrada, ele fazia no sistema antigo, compactar com um dispositivo de madeira em cima das lajes de concreto, depois a coisa evoluiu muito, você para ter uma idéia, a junta de dilatação era de 2,5 centímetros, hoje é 2,5 milímetros, você não sente aquele negócio que sentia antigo.

Mas o fato é que, até o Lula fez uma referência a mim, quando fez esta visita aí na BR-101, “Esta estrada foi pavimentada por Armando Monteiro na década de cinquenta e só agora que nós estamos duplicando ela”.

Foi um prazer conhecê-lo e esclarecer alguma coisa em relação a sua tese. Um abraço grande e felicidades.

Muito obrigado.

#### APÊNDICE 4 - Entrevista com Apolo de Francisco Monteiro

ENTREVISTA REALIZADA COM O SENHOR APOLO, EM 07 DE ABRIL DE 2006, NA SUA RESIDÊNCIA EM CASA CAIADA, OLINDA, COM A PRESENÇA DE SUA ESPOSA, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Qual o seu nome completo e onde nasceu?

Apolo de Francisco Monteiro, nasci em 06 de setembro de 1924, no Engenho Gurjaú de Baixo.

O senhor tinha algum parentesco com o sr. Virgílio Torres de Menezes?

Era cunhado, ele era casado com minha irmã.

Em junho de 1944, surgiu no Recife uma das maiores e melhores empresas de ônibus das décadas de 40 e 50, a Pernambuco Autoviária. O senhor trabalhou com o sr. Vivi Menezes nesta empresa, em qual o período e qual a sua função?

Em 1942, com 4 linhas de 4 carros, 16 no total, Casa Amarela, Torre-Madalena, Espinheiro, ... Eu era tesoureiro, gerente geral, “era tudo na empresa”.

Como era o sistema de transportes naquela época, antes do surgimento da empresa?

Sistema de horários, Casa Amarela de 4 em 4 minutos, ônibus de Casa Amarela, no pico fiz expresso de 12 em 12 minutos com 100 passageiros cada ônibus.

Como era o sistema de transportes naquela época, antes do surgimento da empresa?

Da sociedade inicial, constavam os nomes dos senhores José Torres de Menezes, Aprígio de Miranda Castro, depois Maria do Carmo Torres de Menezes e o de Vênus Menezes. Quem eram estas pessoas e por que o senhor José e Aprígio saíram logo da sociedade?

José Torres de Menezes era irmão, Aprígio era sócio dele na Empresa Brasil carregando açúcar para usineiros com caminhão, Maria do Carmo era irmã, todos eram sócios pró-forma.

Sabe-se que o sr. Virgílio ganhou uma concorrência pública para rodar 20 anos no Recife. De que forma ele conseguiu capital para comprar tantos ônibus? Era empréstimo ou de posses da família? Ele era cearense? Tinha muitos motoristas de lá, segundo o sr. Olímpio, que foi motorista da Autoviária.

Através de empréstimo do senhor Shorto da Coca-Cola, do filho de Jorge Batista do Banorte, da mãe dona Raquel Teixeira. Não era cearense.

A empresa começou a rodar com quantos ônibus, quantos chegou a ter no seu auge e quantos funcionários?

1.100 funcionários, inclusive mais de 100 secretas, possuiu no total 197 ônibus sendo 110 rodando; teve 54 White a gasolina, em 1946 tinha 76. Abastecia diariamente com 6.000 litros de gasolina e 2.000 de óleo diesel.

Quantas linhas a empresa chegou a ter e lembra qual era o nome delas?

14 linhas, começou com 4, Casa Amarela, Tamarineira, Espinheiro (2), Iputinga, Largo da Paz, Estância, Casa Forte, Dois Irmãos, Cidade Circular, Salgadinho, Madalena-Torre (2) e Rádio Clube.

Em média, quantos passageiros cada ônibus transportava por dia em cada linha?

A capacidade era 27 sentados mais 25 em pé nos Chevrolet, nos White era 46 mais 54, nos Reo e Volvo não lembro.

Mais de 100.000 passageiros por dia, na linha de Casa Amarela eram 36.000; na festa do Morro da Conceição uma vez colocamos 50 ônibus.

Como era definida a operação das linhas? Quantidade de carros, de viagens, intervalos, itinerários, etc.

Por contrato eram 4 ônibus, a própria empresa e eu mesmo definia, eu era como um Diretor Técnico Administrativo.

Por que se optou por ônibus a gasolina e não a óleo? É verdade que os ônibus tinham radiocomunicadores com a garagem e com o escritório?

A gasolina não trepidava, dava uma sensação boa ao passageiro; tínhamos 30 rádios comunicadores, naquele tempo a polícia toda só tinha 5.

Quantas garagens tinha e onde ficavam?

Duas, uma na Cruz Cabugá onde hoje é a Igreja Universal e outra na rua do Brum, garagem dos 54 Whites a gasolina. O serviço de manutenção tinha 6 engenheiros europeus para reformar os ônibus em 1948/49; e o desgaste começou a vencer.

Quais os tipos de ônibus que a empresa possuía?

Chevrolet, White (54), Volvo (14), Super-White (7), Reo, Chaussant (5 ou 6), Renault (1) e Flora (1) estes de experiência.

Como era o relacionamento dele com os outros empresários da época? João Tude, Amorim, Jerônimo, etc.

Não muito cordial.

A política na época era muito efervescente, época do Estado Novo e da redemocratização, de políticos como Agamenon, Paulo Germano, Etelvino Lins, Gercino Pontes, Novais Filho, Pelópidas, Antonio Pereira, Clóvis Castro, Morais Rego, Barbosa Lima e tantos outros. O sr. Virgílio mantinha alguma forma de relação empresarial com alguns deles? Quais?

Ele era apolítico.

A Autoviária era considerada modelo de empresa moderna, com motoristas e cobradoras fardados e de caps, ônibus limpos, com radiocomunicadores, etc. Como se deu o crescimento da empresa? Com empréstimos bancários ou mesmo renda do negócio?

Do negócio mesmo.

A política de oposição fazia muitas críticas à exclusividade dada à Autoviária, com artigos na imprensa e também pressão dos estudantes. Como via esta crítica?

Não tinha muita crítica.

Como começou a queda da empresa e a queda aconteceu depois da morte de Agamenon em 1952?

Desgaste dos motores mesmo, sem peça de reposição.

No Natal de 1953, os empresários fizeram uma greve por aumento das passagens. Lembra disto?

Já tinha ido para São Paulo, fui para São Paulo em 1953 fazer cinema.

O senhor Apolo trabalhou na CMTA, nas relações públicas, tinham 1.100 ônibus em 1956, em 1959 saiu para fazer o filme “A Morte Comanda o Cangaço”, no Ceará.

O senhor Linhares da Pernambuco Autoviária fez a música:

Sai daí pára-quedista

Seu lugar é lá atrás

Quem quiser ficar na frente

Chegue cedo um pouco mais

Os ônibus a gasolina trepidavam menos e isto foi um dos motivos para a compra destes veículos. E hoje, a mudança para o gás, só visa o lado econômico.

#### APÊNDICE 5 - Entrevista com Arthur Bruno Schwambach

ENTREVISTA COM O EMPRESÁRIO ARTHUR BRUNO SCHWAMBACH, EM 06 DE MAIO DE 2004, ATRAVÉS DE QUESTIONÁRIO, PARA O ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

1 – Como era o sistema de ônibus antes da fundação da Pernambuco Autoviária? Só os bondes operavam? Existiam grandes empresas?

Não havia sistema organizado. Além dos bondes da PERNAMBUCO TRAMWAYS existiam veículos adaptados de caminhões, conhecidos por “BELISCADA”, com bancos laterais de madeira, cobertura de lona que circulavam para diversos locais, sem qualquer idéia empresarial.

2 – Quais foram as condições de entrada da empresa no sistema? Houve licitação? O que era exigido?

Não houve licitação, constituindo na concessão de direitos, dada pelo Sr. Governador Interventor, Sr. Agamenon Magalhães, atendendo a uma proposta de um empresário na época, Sr. Virgílio Torres de Menezes.

3 – Qual foi a reação da companhia de bondes diante do novo sistema e da nova empresa? E o relacionamento entre elas?

Pode-se dizer que não houve reação de vulto, talvez com base na idéia de que o novo sistema não vingaria, visto que o transporte em bondes da cidade, era considerado o melhor do Brasil. Na época, devido aos aspectos de limpeza, comodidade e horário.

Quanto ao relacionamento, nada há a ser considerado visto que eram dois sistemas divergentes em equipamentos, com empregos energéticos diferentes, o ônibus utilizando energia de combustão (gasolina e óleo) e o bonde, usando eletricidade.

4 – Como era a organização da delegacia de trânsito ou poder público (inspetoria de serviços públicos) na época?

Parece-nos que a Delegacia de Trânsito tinha sua subordinação à Secretaria de Viação, Obras e Engenharia.

5 – Existia legislação específica para transportes?

Não.

6 – Quantos anos eram dados de concessão?

A concessão não estabelecia prazo para sua validade

7 – Como era o relacionamento entre a empresa e a delegacia de trânsito?

Inicialmente havia bom relacionamento o qual foi se deteriorando no decorrer do tempo, com o crescimento da empresa (agigantamento) que tinha o monopólio do serviço e o órgão público, sem meios de impor qualquer restrições às linhas da Autoviária.

8 – As empresas pagavam algum tipo de taxa ou imposto à Prefeitura?

9 – Como era o controle pela Prefeitura?

10 – Como era resolvida a questão tarifária (aumento de tarifa)?

Por solicitação da empresa e atendimento pelo órgão público na quase totalidade das ocasiões, pelos valores propostos.

11 – Havia algum tipo de subsídio? Estudantes pagavam menos?

Os estudantes já desfrutavam do abatimento de 50%.

12 – Como era a organização da cidade? Como surgiam as linhas? A população reivindicava?

Não havia uma estruturação da cidade, sem qualquer idéia de interligação entre bairros vizinhos (eixos paralelos). A cidade, pode-se dizer, tinha um formato de mão com seis dedos que constituíam eixos convergentes para o centro.

Em muitas situações, para se deslocar de um bairro para outro, quase vizinhos, tinha-se que ir ao centro da cidade e tomar outra condução que se dirigisse eixo do destino.

13 – Qual o critério para decidir as linhas que a Pernambuco operaria, a definição foi do empresário ou o Poder Público interferiu?

A empresa Autoviária, pode-se dizer, tinha autonomia para criar linhas ou extinguir, limitando-se a informar ao poder público.

14 – Era um transporte restrito a determinada classe de usuários? Ou todos tinham acesso?

15 – Como era a organização das empresas?

16 – Existiam técnicos na empresa ou no órgão gestor?

Tanto as empresas como o órgão gestor possuíam seus técnicos.

17 – Como eram programados os serviços, pelo empresário ou pelo Poder Público?

Quase sempre essa organização dos serviços era da distribuição das empresas.

18 – Por que se optou por um tipo de equipamento tão avançado para a época? O Poder Público opinou?

A escolha do equipamento, altamente sofisticado e moderno, como veículos importados, foi uma exigência do governo estadual, de modo a manter o elevado conceito de que gozava a cidade, de possuir o melhor serviço de bondes.

19 – Houve financiamento Público?

O poder central foi o financiador do empreendimento.

20 – Qual a reação da população como o novo tipo de transporte?

21 – Outras empresas do porte da Pernambuco Autoviária entraram no sistema na época? Quais e como?

Com o correr do tempo foram surgindo pequenos empresários de ônibus com frotas reduzidíssimas que começaram a se aventurar, operando nos arrabaldes não servidos pela Autoviária, que foram se expandindo à medida que a Autoviária se encolhia.

22 – Como se iniciou o processo de decadência da Autoviária?

Com a ação do poder cedente, que passava a exercer uma fiscalização mais enérgica, não só em virtude do desleixo da Autoviária, como também, visando limitar a concessão, procurando criar melhores condições do transporte.

23 – Como se processou a extinção da Pernambuco Autoviária? Questões políticas influenciaram?

Não respondeu.

24 – E após a extinção, de que maneira as outras empresas entraram no sistema de transportes?

Não respondeu.

#### APÊNDICE 6 - Entrevista com Zezito Oliveira

ENTREVISTA COM O SRº ZEZITO OLIVEIRA, EX-EMPRESÁRIO DE TRANSPORTE NO RECIFE, PROPRIETÁRIO DA EMPRESA OLIVEIRA EM 11 DE MARÇO DE 2004, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Em entrevista informal, o srº. Zezito Oliveira contou alguns fatos da Pernambuco Autoviária.

O proprietário era Virgílio Menezes, conhecido como Vivi Menezes. Possuía os melhores ônibus da época, os Super-White, os Reo e Chanson. Tinham doze cilindros e eram a gasolina, faziam 2,5 km/l.

Ele começou a empresa com um empréstimo na Caixa de Crédito Mobiliário de Pernambuco. Dizem que em condições especiais com a intervenção de Agamenon Magalhães mas nunca foi provado.

A degradação da empresa iniciou-se com o alto custo de manutenção.

Pagava-se uma licença para operar e mais nada.

Havia fiscais da Inspetoria dos Serviços Públicos – ISP.

Srº. Zezito falou muito da empresa dele, que havia comprado, quando a empresa acabou e ele estava começando o “buraco do tatu” - tinha este nome porque era aberto atrás - um dos vários carros reboques da Pernambuco Autoviária.

#### APÊNDICE 7 - Entrevista com Carlos Amorim Pontual

ENTREVISTA COM CARLOS AMORIM PONTUAL, HERDEIRO DA AUTO VIAÇÃO RECIFE, EM 01 DE JUNHO DE 2006, NA RESIDÊNCIA DO MESMO NA RUA DOS NAVEGANTES, 293, BOA VIAGEM, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Devido a problemas de saúde, esta entrevista ocorreu sem perguntas, com o depoente contando os fatos lembrados.

Auto Viação Recife, ônibus verdes, marca Reo e conhecidos no Recife como “galinha verde”. A sede funcionava na rua das Ninfas. Fazia as linhas Afogados e Casa Amarela. Eram quatro ônibus e depois compraram mais dois.

O transporte de açúcar dava mais lucro.

A empresa faliu, tinha muito prejuízo com as colisões que os bondes e os ônibus da Tramways davam de propósito com a finalidade de destruir os ônibus e a empresa não tinha a quem recorrer porque não tinham prestígio político nem econômico.

A Tramways tinha medo de perder o controle dos transportes no Recife.

Manuel Antônio Dias Pontual – proprietário da Auto Viação Recife e sócio do senhor Oscar Amorim representante da Carterpillar tratores.

Em 1940 a A. V. Recife já não existia.

Marianna Pontual Marques – filha do sr. Manuel, casada com Guilherme Marques.

Vivi tinha caminhões e a idéia de uma empresa de ônibus para o Recife.

Outra empresa Viação Amorim era dos portugueses. Família Amorim e existia uma proteção política por essa empresa.

O outro irmão, Telmo Amorim Pontual, foi advogado de Vivi Menezes que na época, transportava açúcar ele encampou o que Telmo tinha com a ajuda da prefeitura. Ele trocou aos poucos o transporte de carga por passageiros através do prestígio político que ele tinha no Recife.

Aprígio Miranda de Castro, que foi sócio de Vivi, casou-se com a prima de dr. Carlos que formou uma empresa de transporte de carga, a Transportadora Brasil e possuía um posto de gasolina.

Vivi Menezes era da família de Ademir/Adonir Menezes, primeiro revendedor das baterias Heliar.

#### APÊNDICE 8 - Entrevista com Olímpio José de Carvalho

ENTREVISTA COM O SRº OLÍMPIO JOSÉ DE CARVALHO, EM 05 DE FEVEREIRO DE 2006, NA SUA RESIDÊNCIA NO BAIRRO DA IMBIRIBEIRA, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Qual o nome do senhor completo?

Olímpio José de Carvalho.

Quando e onde o senhor nasceu?

Nasci no dia dez de março de 1922 no Recife.

Quando e como foi que começou a trabalhar na Pernambuco Autoviária?

Eu comecei a trabalhar na Pernambuco Autoviária em 1947, eu trabalhei em muitas empresas do estado e depois fui para a Pernambuco Autoviária.

Como era trabalhar na Pernambuco Autoviária, era bom?

Era uma empresa muito capaz, era segura, mas não recompensava as horas de trabalho dos seus funcionários e queria manter um regime militar. Eu tinha sido na época da

caserna e eu sabia o que era aquele regime para dentro da caserna e não para uma empresa particular. Eles queriam impor este regime e ninguém queria.

Eu fui trabalhar na casa de uma família que veio do Rio para aqui, indicado pelo próprio dono da empresa, Virgílio Menezes. Eu trabalhei nessa residência, fui bem recebido, tratado, bem remunerado e tive um incidente provocado por ele mesmo, numa transversal e esqueci da hora e fiz uma mau criação, imediatamente ele telefonou lá para a dona da casa lá em Boa Viagem, para me dispensar. Daí eu voltei para apanhar a documentação e procurei trabalhar em outra empresa.

Os funcionários da Autoviária andavam todos fardados, camisas de mangas compridas, de caps, etc. as outras empresas também tinham este tipo de fardamento?

Andávamos limpos, ele não aceitava, tinham duas peças.

Quem dava este fardamento?

Ele fornecia mas a gente tinha que pagar.

Tinha outras empresas com este tipo de fardamento?

Não, outras empresas a gente trabalhava a vontade, mesmo a Progresso, uma empresa popular, o dono era simpático, foi um homem que venceu na vida, e até hoje tem aí, a herança com os filhos. Daí eu trabalhei mais ou menos um ano e pouco, daí eu fui para o Rio e daí eu fiquei trabalhando cinco a seis anos em transporte coletivo. Fui juntando dinheiro e cheguei a comprar um carro no Rio de Janeiro e vim de volta, eduquei meus filhos todos.

Em 1948 a Escola de Samba Marinha do Brasil, de componentes da Marinha, apresentou-se no Pátio do Paraíso e trouxe um samba de autoria de Luiz Wanderley, Preta, em homenagem as trocadoras da Autoviária. Lembra deste fato, do samba?

Lembro mas não me lembro do samba não. Eu pensava em trabalhar e vencer, a gente quando era mais moço, a gente se preocupa em uma vida da mocidade, eu gostava muito de brincar, freqüentar tudo que era escola de samba, de clubes. Eu me lembro de tudo que era clube da minha época, eu me lembro de todos eles, a maioria eu freqüentava bem, mas em relação à convivência entre trabalhar e a empresa eu não guardei muito em memória, porque quando você trabalha num setor que você é bem

recebido, que você é um bom operário, que você bota o serviço regimento certo, então você merece uma recompensa, não é um fato?

Mas você receber como recompensa castigo e ingratidão, porque eu caí dentro das Forças Armadas, porque eu já estava realmente na época de servir.

Mas eu quando fui embora para o Rio de Janeiro, eu cheguei lá, quando chegou a hora de apresentar a documentação, exigiram a carteira de reservista.

Eu não tinha servido ainda, então eu tive que retornar a Pernambuco, porque eu era da 7ª Região, lá eu estava na 1ª, então eu não podia servir lá, eu tinha que servir aqui, então eu vou servir um ano e ser licenciado, foi ao contrário, porque na época que eu fui servir, rompeu a guerra, então não havia licenciamento, havia era Forças Armadas para você enfrentar na Itália.

Quando eu voltei, eu embarquei em 43 para 44, mas quando eu voltei, eu já tinha a profissão, foi quando eu tive a opção de trabalhar na Pernambuco Autoviária, isto foi em 46, a guerra acabou em oito de maio de 45, de forma que eu fiquei aguardando o licenciamento, para vir embora para o Brasil.

Esta foi a minha história de obediência ao exército e a minha conduta foi que me quem aspirou e eu consegui tudo graças a Deus e eu ter servido às Forças Armadas, que eu tive até hoje este patrão que foi maravilhoso para mim e ainda hoje eu estou contando com ele e permanesse, por exemplo, se a Pernambuco Autoviária ainda existisse, pelo regulamento que ela queria impor, não havia condições, eu saí batalhando pelo Brasil inteiro, conquistei a liberdade e a realização.

Agora mais especificamente sobre a empresa. Tinha 16 ônibus White e Reo, importados dos Estados Unidos. Como eram estes ônibus, a mecânica, se era a diesel, a gasolina, andavam limpos, a mecânica em geral?

Tinha assistência, a diesel e a gasolina, os White e os Volvo, começou com Chevrolet, a empresa foi crescendo e foi ampliando, ampliando até que chegou a ....

Ele exibia muita ordem, muita disciplina, mas trabalhava bem, um serviço limpo, chegava a conquistar as exigências da empresa, eu acho que o operário merece ser reconhecido, mas a gente fazer tudo pelo patrão e o patrão não dá a recompensa, você fica desgostoso, no caso aí, vai sofrer as duas coisas, a empresa e o patrão, aí o operário não vai se corrigir e trabalhar dentro daquele plano sincero, tem que relaxar um pouco, porque ele não é recompensado, porque se você trabalha numa firma e você sabe da sua responsabilidade perante o emprego que você achou, então você quer o que? Você quer

uma recompensa, então se você não tem uma recompensa e você sabe que você é um profissional, então você não vai se cansar a benefício de uma empresa, você vai enfrentando até o dia que não der, “Olhe você não serve mais para a empresa, aqui os seus direitos que você conquistou”.

Nesta época ainda o trabalhador não tinha o direito que nós temos atualmente, não existia a lei trabalhista, mas você esperava, pelo menos, para ele chamar você para dar uma gratificação, indenização não existia, a ocorrência de emprego era muito, ele não tava fazendo questão, se você era bom operário ou bom empregado, porque se saía você, vinham dois ou três, entendeu?

Quantos ônibus a empresa chegou a ter no seu auge e quantos funcionários?

Ele chegou a ter uma faixa de 30 ônibus (na época que o senhor estava aqui), na época que eu saí da empresa ela tinha doze a catorze ônibus. Ele comprou ônibus importados, ele aumentou, ele venceu na linha GMC, depois ele .... os ônibus eram de luxo, eram carros automáticos, White, Reo, Volvo, nestas alturas as despesas de uma empresa que demonstrava ser a número um do estado, então ela tinha que aparecer na propaganda, nas comunicações, aí tinha que se valorizar perante o serviço e assistência que ele dava ao povo.

E aí, o lado dele foi melhorando, melhorando, as alterações em relação às despesas, porque quando surgiu a lei da obrigação de a gente pagar o instituto, então ninguém tinha nada, nem tinha como, então foi que veio a lei e nós tivemos que recolher o nosso seguro, que era contribuição ao seguro da previdência social, mas ele tinha que deixar tudo em dia, e ele não quis assumir, aí a firma foi decaído, aí acabou.

Da sociedade inicial, constavam os nomes dos senhores José Torres de Menezes, Aprígio de Miranda Castro, depois Maria do Carmo Torres de Menezes e o de Vênus Menezes. Quem eram estas pessoas e por que o senhor José e Aprígio saíram logo da sociedade?

Estas eram pessoas que trabalhavam o escritório central.

O senhor Vivi Menezes era uma pessoa simpática?

Ele tinha estudo, preparado, ele tratava os operários com muita dignidade, ele devia facilitar mais o regime de trabalho, que tinha código de disciplina. Eu me lembro que Vivi não dava a mão, assim como a gente dá, ele dava com as pontas dos dedos, parecia

que ele tinha nojo do semelhante, a pessoa tem que apertar vendo que está sentindo, que está conversando com a pessoa, se identificou no olhar, mas dá a mão com as pontas dos dedos, será que você tem alguma contaminação que não possa apertar a minha mão? Isso é um termo antigo de confiança, porque tem legião maçônica que você se identifica pelas mãos, então se a gente dá a mão é porque está esperando um retorno em código, entendeu né?

Então como é que vai dar as mãos com as pontas dos dedos? As pontas dos dedos não resolvem nada, nem tá contaminando nem nada.

Ele tinha esse preconceito que não era agradável nem para a classe operária, nem para ninguém. Essa minha esposa trabalhou numa loja e ele fazia barba e cabelo lá, ele era um tipo assim, da minha altura, alto, puxando o cabelo mais para, assim feito você, mas se tornava muito distante, foi por isso que a tendência dele não prevaleceu, porque vamos valorizar as pessoas que merecem, tanto do ritmo de trabalho, como do ritmo da instrução, na prática e a gente merece, aquilo que se diz, a gente colhe o que planta depois.

Dr.º Armando Monteiro, dono de banco, influenciado em política, jamais ele passava por você para não cumprimentar e não dar a mão, popularíssimo demais, então tem que valorizar uma criatura dessa, porque dr.º Monteiro, ele foi político, porque quiseram que ele entrasse na política, porque ele era um homem digno e ele foi, politicamente, não tem uma má notícia do falecido Armando Monteiro, não tem do pai.

Resultado, são essas coisas que a gente vê e dava a punição e já outros que trata, vende um e mata o outro, ele para fazer, ser bem ao próximo, geralmente aqueles que merecem e se valorizam, agora tirar de mim para dá a você, eu não estou sendo honesto, eu estou sendo desonesto, então, politicamente, quem for político, não conte comigo, porque eu, depois que me entendi politicamente, é difícil a gente lembrar, eu ainda me lembro de alguns que fez pelo nosso país, eu, por exemplo, ganhei muito na gestão dele, era um homem que soube governar o país, ele também não dirigia com eficiência por causa de política, mas era um homem sério, Juscelino Kubitschek, esse foi um homem que governou o país, todo mundo viveu e a política, se tivesse algum político desonesto, não tinha acordo, um desse que está aí, esse aí se saiu da pobreza, para hoje ser presidente da corte, mas é um homem que se preparou, porque influenciou um homem mais importante do que ele e quando ele chegou lá dentro, ele já estava feito nos argumentos que ele projetou. Então ele foi sentindo a parte da desonestidade da política atual, e ele não podia falar, porque ele está lá dentro da política, ele tinha realmente autoridade, por

ele ser o presidente da república, tinha o poder, mas politicamente ele foi fraco demais, essa bandalheira toda que fizeram, ele sabia e ele acertou porque ele estava precisando do futuro na vida política.

Como era a política na empresa, existia muita influência? Ela surgiu no Estado Novo, em 44.

Existia influência do PC (na empresa?) não, na empresa também tinha, mas é o tal negócio, quando o pessoal ficava sentindo o lado do funcionário, então ele vai sendo dispensado, porque se apoiar aquela pessoa, tem uma política, mas se por um lado não apoiar. Havia aquela briga de político, de forma que Cid Sampaio era coligado com Arraes, quando ele sentiu que Arraes puxava para o PC, ele como governador e Arraes prefeito, aí ele disse não, porque ele estava na posição de governador, então ele não ia apoiar um político que estava puxando para envenenar o país.

Então começou no governo do Estado, foi quando veio a Revolução de 64.

O povo reclamava muito do preço da passagem?

Não, a passagem em si era muito barata, porque a passagem era reconhecida porque na época não tinha mais bonde, (o Recife tinha um serviço de bondes muito bom na época da Segunda Guerra), mas o que aconteceu foi que os bondes não estavam servindo, realmente, a população, porque o Estado foi crescendo, foi produzindo, existia realmente a empresa, mais fracas, a Caxangá, eu trabalhei lá, era uma empresa com quatro ônibus, tinha uma empresa de ônibus em Olinda, fraca e quando acabou realmente os bondes, chegaram a botar caminhões feito “beliscadas”, com aquela placa, a “beliscada” era um caminhão que com uma grade carregava boi, ali eles carregavam gente, botavam banco, cobria de lona e faziam rede de Camaragibe, Tejipió e chamava-se “beliscada”, porque os empresários não tinha progredido na faixa de ônibus, porque o bonde fazia concorrência, mas quando o bonde foi caindo, aí foi se ampliando, se ampliando, foi o caso da Pernambuco Autoviária. Foi a primeira empresa que surgiu com presença e manutenção, propaganda, ela de saída comprou 24 ônibus, botou na linha de Olinda, botou na linha de Espinheiro, botou na Estância, não ficou na linha .... porque a manutenção que era mais, botava Espinheiro via Torre Madalena, aí fazia o circular, um vinha e o outro voltava e vice-versa, era um carro só para fazer vice-versa, Olinda, por exemplo, era um, Iputinga não ia até a Várzea, só ia até a Iputinga, na praça

junto da Igreja da Iputinga, Estância da cidade para a Estância, não ia até Tejipió, então Tejipió já tinha a “beliscada”.

O que era “correições”, o senhor lembra deste termo?

“Correição” era justamente a mesma coisa, botaram o apelido de “beliscada” por causa da passagem mínima, eu trabalhei na “beliscada” de Beberibe, existia o carona era um banco aqui e outro ali, era um olhando para a cara do outro, ia gente em pé os bancos não carregavam dez passageiros, ia gente em pé, senado no salão, queria era movimento; essa empresa São Paulo, ela era do tempo das “beliscadas”, e muitas outras aí, que eram do tempo das “beliscadas”, essa linha que tinha calçamento, ele rodava, rodava, até o fim da linha Beberibe. Olinda tinha calçamento, Espinheiro tinha calçamento, Estância tinha calçamento, rua Imperial Afogados, São Miguel até a subida da Estância, para lá ainda areia do bonde.

Esses ônibus, eles transportavam muitas pessoas sentadas e em pé?

Eles tinham uma tabela de carregar dez passageiros em pé ou quinze, e o empregado da empresa que largava do serviço e queria ir para casa, só podia viajar dois, mais de dois não viajava, levando mais de dois passageiros, estava deixando de ganhar, o passageiro não queria saber se em pé ou sentado, ele quer é viajar, quando larga do trabalho, ele que é ir para casa.

E a bancada, quantas pessoas dava?

Era em média 40 passageiros sentados, e de dez a quinze em pé.

O intervalo de um ônibus para o outro era grande?

O intervalo era você chegar, esperar o último passageiro entrar e receber a ordem para largar porque a quantidade de ônibus era pequena, tinha um volume de passageiro que era tripla, ia bater na esquina, quer dizer, lotava um já tinha outro esperando e lá no terminal, eu sei porque morava lá, só demorava enquanto os passageiros tivessem lá na fila e entrava, daí você chutava e era pegando e saltando, pegando e saltando, quando eu largava do trabalho, estava com a roupa molhadinha, molhada dos pés a cabeça.

Em 1953, no Natal, houve uma greve dos empresários por aumento de tarifas, lembra deste fato?

Em 1953 não, eu não estava aqui.

E em 1954, estava?

Estava mas não estava na profissão, eu já tinha o carro próprio, eu vim embora em 52, já com a família, eu tenho até uma filha que nasceu no Rio.

O senhor lembra da lei que deu 50% de abatimento aos estudantes...

Houve até greve, as empresas mais fortes se recusavam, e outras empresas, mas os pequenos empresários, não levaram em consideração, a Pedrosa, a São Paulo, foram empresas que vieram de baixo, vieram das “beliscadas”, então montaram empresa, então não fizeram muito obstáculo, não para andar, dar o abatimento ao estudante.

Tinha também os ônibus lotação, pequenos, lembra?

Trabalhei também em lotação, era carrinho de oito passageiros, dez passageiros.

A Transcol do sr. Luis começou com lotação em 1954.

Casa Amarela, com duas lotaçõesinhas, ele guiando uma e o filho que guiava a outra (sic). Depois eles compraram ônibus, ainda hoje tem a empresa.

Na época desse abatimento de estudantes, eles quebraram os ônibus, principalmente da Autoviária, chegaram a quebrar a própria empresa.

Eles quebravam os vidros, já havia quebra-quebra, as vezes eles recolhiam os ônibus e não rodavam não.

O senhor lembra quando quebraram o escritório?

Lembro, eles quebraram tudo, só não foram no primeiro andar, embaixo quebraram tudo.

O senhor sabe por que a polícia não quis defender logo a empresa, ficou olhando os estudantes quebrando, tinha alguma confusão política?

Porque ele era antipático com os policiais, ele queria ser o maior, ele criou muita inimizade com o Departamento de Trânsito, o Departamento não era coligado com a polícia civil.

Que era comandado por Augusto Lucena.

Era, depois ele foi prefeito e que trabalhou muito pela cidade do Recife, ali na Dantas Barreto ocupava três ruas, rua Augusta, Dias Cardoso e rua das Laranjeiras, tinha a Igreja dos Martírios, ele fez uma pressão para tirar aquela igreja dali.

Esta confusão com os estudantes decretou, praticamente, a extinção da Autoviária. E os funcionários, como ficaram?

Ficaram dispensados, sem indenização, até aí não tinha indenização, a indenização surgiu no governo de Getúlio Vargas, havia obrigação dele pagar o IAPTEC, mas muitas empresas não recolhia, chauffeur de praça não recolhia, chauffeur de praça não recolhia porque não dava. Mas depois, com o tempo, o IAPTEC foi extinto, veio o INPS, IPSEP, eles construíram casa, ali no IPSEP, a maioria foram vendidas na faixa de três mil réis, contos de réis e cinco era um dinheiro que a gente nunca mais precisava pagar. Eu mesmo tive para comprar uma, mas tive medo de não pagar, mas hoje se não paga, não é dispensado, quer dizer, é diferente, mas tudo isso foi a benefício dos associados.

Depois da falência da empresa, ela transportava muita gente, como ficou a população, os bondes já não tinham mais? Houve até um projeto de lei para transportar nos carros da prefeitura a população para trabalhar e voltar, foi vetado pelo prefeito Moraes Rego. Havia nessa época muito carro particular, então eles faziam a linha e cobravam dos passageiros, a desvantagem de tarifa do transporte do coletivo, era um mínimo, muitas linhas não tinham transporte, então o transporte era o auto-lotação e o carro particular, quem rodava muito nessa época era o carro de praça, porque fazia lotação na hora do movimento, ali na pracinha, ali era o ponto central, ali saía lotação de Casa Amarela, Olinda, Tejipló, na hora do serviço, largou do serviço, lotação na hora de largar e na hora de entregar, isso quando a empresa acabou. Tinha empresa que explorava, que tinha ônibus nas linhas certas, era João Tude que explorava a Progresso era Boa Viagem. A Caxangá era Caxangá, Camaragibe, a Jerônimo de Gil que era filho do pai dessa empresa Caxangá, na partilha, depois nasceu esse menino da Borborema, seu Arthur Schwambach, (sic) ele tomou conta de Casa Amarela que era a que dava mais movimento, aí oh, subiu, hoje é essa potência, eu conheci eu conheci ele, aquilo era sargento do exército.

Nos 80 anos do Jornal do Comércio saiu uma reportagem sobre o senhor João Ferreira Neves que foi motorista da Autoviária e o filho dele, Marcos Antônio de ônibus elétrico, o senhor lembra deles?

Eu trabalhei muito tempo no Recife e quando estava nas horas vagas, eu ficava ali no Diário de Pernambuco e aparecia e fazia aquele bloco de colegas para conversar, esse pessoal hoje quando se encontra, é uma palestra de hora, começa a lembrar dos tempos. Tinha um que trabalhou no Diário, morava na Torre.

E na Pernambuco, o senhor lembra de mais alguém?

Meu compadre Madruga, trabalhou comigo, morava o filho dele na subida de Alto da Conceição, ele era mais velho do que eu, o filho dele é comissário de polícia e chamavam também de Madruga.

Trabalhou Madruga, o falecido Clóvis, morreu na Viação Caxangá, era cearense, tinha muito cearense, quando a empresa inaugurou, ele trouxe os motoristas de Fortaleza, não queria motorista de Pernambuco, o primeiro motorista que entrou do Estado de Pernambuco na Pernambuco Autoviária, foi o senhor Olímpio José de Carvalho, eu tinha a opção de ser ex-combatente, e ex-combatente tinha prioridade, enquanto o falecido meu cunhado que trabalhou na loja que ela trabalhava, fazia, era barbeiro, fazia cabelo e barba dele, ele falou que “eu tenho um cunhado que veio da Itália, é ex-combatente, ele é um profissional, um rapaz moço, dá para colocar ele?”, ele sempre deu preferência a motoristas de Fortaleza, eles eram motoristas habilitados, tinham carteira assinada, pelas empresas lá de Fortaleza, então ele deu a preferência a quem era habilitado em transporte coletivo, mas ele deu opção para mim, primeiro fazer um exame, tinha um motorista mais antigo, chamado Sobral. Era ele que examinava os candidatos a motorista, aí eu cheguei lá, o inspetor ali na frente, aí ele disse “Sobral, examine este rapaz que ele vai trabalhar na empresa”. Quando entrou o último passageiro, ele disse: “assume aí o comando”, entrei no carro, virei o motor, fechei a porta e toquei. A gente fazia o retorno ali na Pracinha, pegava a Guararapes, Conde da Boa Vista, Derby, Madalena e lá vai por ali, esse carro que eu fiz, ele estava fazendo a linha de Torre-Madalena, aí eu tive que ir por João de Barros. Eu só recebi uma advertência dele, seu Sobral era um ótimo profissional, “diminua mais a velocidade porque as vezes dentro do ônibus tem secreta da empresa e denuncia”, aí eu pensava que desenvolvendo eu estava certo, mas aí ele disse assim, quando o carro foi ficando mais livre, aí ele disse para mim: diminui a velocidade que dentro do carro sempre tem secreta para denunciar.

Graças a Deus quando terminei de fazer a viagem ele disse: “está aprovado”, aí já me deram o documento para eu ir lá no Derby, que tinha um alfaiate contratado para fazer a farda de motorista, fui e fiz a farda, tive que comprar sapato, fiz a farda mas descontava.

E a história do casamento dele?

Ele comprou logo um Cadillac, verde, novo 46, como eu trabalhava ali na rua Diário de Pernambuco ....

Tinha uma casa de nome Casa Maia, casa de eletricidade, Mainha se dava muito com a gente. Quando foi um dia, um noivo chamado Mainha, foi falar com seu Virgílio, aí seu Virgílio queria se amostrar, e não tinha um carro bom, particular, só tinha carro velho, mas como eles eram amigos e comerciante e empresário, aí ele pediu o Cadillac se seu Virgílio para fazer o casamento, ao seu Virgílio... Eu fui na estrada do Arraial, peguei o carro automático, trouxe o carro e fui fazer o casamento dele. Só tinha gente de classe “A”, levei o carro para servir o casamento, o casamento foi na Matriz de Boa Viagem. Depois do casamento retornei ..... a essas alturas, seu Virgílio já me conhecia, fiquei trabalhando.

Quando é um dia, ele me chamou no escritório, minha chapa era 59, ele disse: “59, você tem terno completo para se apresentar?”, tenho, “porque no meu casamento você estava direitinho, de gravata e tal e eu tenho uma família que todo verão vem passar o verão aqui, mora no Rio e vem passar o verão aqui com a família e pede um motorista para mim emprestado, para passar o período de verão aqui. Você tem uma roupa só ou tem duplicata?”, eu tenho duplicata. Aí me deu o endereço e fui com a farda.

Cheguei lá na avenida Boa Viagem, “eu sou o rapaz que seu Virgílio mandou para falar com dona Eurídice”, aí ela perguntou o meu ordenado, “meu ordenado lá é Cr\$750,00”, “eu vou lhe pagar Cr\$1.500,00 ao senhor”, aí mandou eu ver logo os documentos do carro, foi lá atrás e me mostrou o carro.

O carro era um Studebacker 47, zero, tava lá na garagem. Botei o carro para fora, dei uma lavagem, dei uma cera, pois aí eu estava prestando serviço, precisava de motorista.

O marido era usineiro, tinha a Usina Laranjeira aqui em aliança e tinha uma outra usina em Campos, no Estado do Rio, ele passava mais tempo lá, que aqui. Ele tinha um sócio. Fiquei servindo ele, fazendo o serviço direito e, três ou quatro meses que eu estava lá.

Dona Eurídice me chamou, “Olimpio”, “diga dona”, “venha cá, vá lá na Western, passe esse telegrama”, era lá na praça Artur Oscar, depois da Bom Jesus, naquela praça, estava quase na hora de largar, e por sinal eu estava gostando do emprego, que eu estava

ganhando mais, com assistência, com a comida, etc., aí eu peguei o carro, nesta época não tinha aquelas pontes que tem hoje no Pina, tinha aquela pontezinha estreitinha, ligando a Herculano Bandeira a onde ficava o Saneamento. Quando vinha o bonde na época, tinha que parar para o bonde atravessar a ponte para ir seguir. O bonde e um carro não passava e, mesmo assim. Quando vinha o ônibus, aí tinha que esperar.

Quando o sinal abriu para mim, abriu para mim e abriu ao contrário, porque eram dois carros de passeio, eu andei uns duzentos metros, aí vem um carro d'aqui pra lá e de lá para cá, eu vinha com a luz alta, aí cortei para baixa, ele permaneceu com alta, eu cortei alta e baixa, cortei umas três vezes, ele permanecia na alta, quer dizer, o carro em sentido contrário tende dar luz alta, você queria, você se encandeia, duas coisas, ou bate ou você pára.

Eu fiz dois ou três sinais, ele não parou, não desligou a luz, aí você sabe, o vocabulário de chaffeur, propriamente dito, é xingar, aí eu parei o carro no meio-fio, colei no meio-fio e deixei ele passar, quando ele foi cruzando assim, eu disse “desliga essa luz seu corno”, aí ele reconheceu que era o carro de dona Eurídice e disse: “vai tomar banho”, e lá estavam ele e a mulher que tinham casados há pouco tempo, eu aí, eu fui embora para a Western, passei o telegrama e voltei.

Eu namorava com esta criatura aí, eu tinha pressa para entregar o carro, ela também estava trabalhando e ela me esperava para depois no caminho, deixar ela em casa, que ela morava no Porto da Madeira e eu ia de ônibus com ela ou na “beliscada” ou no carro, sei que ia levar ela, resultado, quando eu cheguei lá em Boa Viagem, buzinei mesmo na avenida Boa Viagem 2558, era o número da casa, isso eu não esqueço nunca, buzinei, a empregada veio, abriu o portão, eu entrei, já entrei direto para a garagem e fui com o papel na mão para dar a ela o recibo do telegrama.

“Seu Olímpio o que foi que houve?”, “Sobre?”, “Vivi, ela chamava Vivi”, “Vivi telefonou para eu mandar você embora, dispensar você”, “Quem me dispensa, quem me dispensa é ele, que eu faço parte da empresa, mas se ele mandou a senhora me dispensar, não tem problema, a senhora vai aceitar naturalmente o que ele disse, ele mandou a senhora me dispensar, então o que a senhora vai fazer?”, “Amanhã o senhor passe aqui para apanhar as suas contas e o senhor apresentar lá as suas contas”.

Aí eu fui embora para casa desanimado, agora foi ele que provocou, mas também eu só larguei esta indireta porque eu não conheci, se eu conhecesse, eu não ia soltar, chamar o patrão de corno. Já pensou?

Aí no outro dia eu fui lá, troquei de roupa, fui fardado, lá para a empresa, cheguei lá, subi lá no escritório, chamava senhor Antônio o encarregado, o chefe, a segunda pessoa da empresa.

Quando entrei, seu Antônio não perguntou nada a mim, só fez entregar a carteira, assinada e coisa e tal, eu também não podia exigir indenização, porque eu não sabia se era justa causa, ele assinou a carteira, eu já tinha recebido a carteira de dona Eurídice, aí não disse mais nada.

Saí de lá, trabalhei na João Tude, trabalhei nestas “beliscadas” todas, fui embora para o Rio.

Cheguei lá fui trabalhar em ônibus, trabalhei, trabalhei, trabalhei, quando eu tinha condições de comprar o meu carro, comprei o carro, eu já tinha me casado, eu já tinha constituído família, venci na vida.

Lutei, lutei, lutei, cheguei aqui, botei o carro na praça, aí fiquei trabalhando na praça, achei negócio para o carro, vendi, comprei outro, vendi, aí eu disse, o negócio de carro está dando melhor, aí eu fui para comprar e ajustar e vender.

Quando foi um dia me ofereceram um carro de doutor Virgílio, ele morava ali na Tamarineira, onde tem aquele cruzamento que liga a estrada do Arraial com a estrada da Boiada, onde hoje é a perimetral que vem de água Fria. Quando eu cheguei lá, eu me surpreendi, ele estava numa cadeira de rodas (isso foi em que ano?), era um carrinho velho, eu não me lembro nem que marca era (o senhor lembra qual foi o ano?), foi entre 54 e 55 (sic) ele estava paraplégico, aí eu estava lá no mecânico, ele disse: “Bom dia”, “Bom dia, senhor Virgílio”, ele olhou assim “59, tu vieste comprar o meu carro?”, “Foi. Agora eu sou profissional mas não vivo da profissão, agora sou comprador de carro e estou com dinheiro aqui para comprar o carro”, em duas palavras eu comprei o carro.

Foi aí que eu senti que ele viu o meu lado de batalhar e de vencer, eu negociava com o meu dinheiro. Ele perguntou: “É para você mesmo?”, “É pra mim mesmo”, aí comprei o carro, ele me deu os documentos, ele contou o dinheiro sentado numa cadeira de balanço (os meninos dele eram grandes ou pequenos?), já tinha um rapazinho, não sei, tinha um casal de filhos (o rapaz é Guilherme). Mas rapaz, o mundo dá muita volta e continuei na minha vida.

Tem alguma coisa a acrescentar?

Entre lutas, empregos, estou realizado. Fiz meu patrimônio graças a Deus, isso aqui está com 36 anos que eu construí, tinha mais casas, mas dava trabalho para receber aluguel. Eu sei que me sinto realizado.

Muito obrigado, foi muito rico para a minha pesquisa.

#### APÊNDICE 9 - Entrevista com Egídio Ferreira Lima

ENTREVISTA COM DRº EGÍDIO FERREIRA LIMA, EM 25 DE MAIO DE 2006, NA SUA RESIDÊNCIA EM JABOATÃO DOS GUARARAPES, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Egídio Ferreira Lima - Quem foi que sugeriu que me procurasse?

Eduardo Costa – Eu quando estava fazendo as minhas pesquisas, vi que o senhor participou da UEP, o senhor foi da UNE.

E. F. L. - Eu disse isso a você pelo telefone, não foi? Por que você disse que tinha uma pessoa que me conhecia?

E. C. - Foi através de dona Marisa Gusmão, ela lhe conhece.

E. F. L. - Ela é casada?

E. C. - Ela é viúva e a irmã dela, Glória Berenice, é quem eu conheço, então ela me deu o telefone de dona Marisa, falei com ela e ela me disse que talvez, me deu o telefone do escritório.

E. F. L. - Vamos conduzir objetivamente.

E. C. - O resumo é esse, há essa dúvida de quando surgiu.

E. F. L. - Pelo registro do contrato da sociedade ela teria surgido quando?

E. C. - Em 1944.

E. F. L. - A data oficial é essa, aí ela pode ter existido até antes ou já existia outra empresa, ou era uma empresa individual, naquele tempo então...

E. C. - Ele tinha uma empresa de transporte de cargas, talvez isso na cabeça do sr. Apolo.

E. F. L. - Você tem que pegar o nome das duas empresas.

E. C. - Transportadora Brasil e Pernambuco Autoviária.

E. F. L. - Tem correlação?

E. C. – Tem; e os caminhões e ônibus White.

E. F. L. - Você vai contar a história dele no início, que transportava açúcar, como terminou. Vamos para a frente.

E. C. - Tem umas perguntas básicas que eu faço, inclusive fiz para drº. Armando Monteiro Filho.

E. F. L. - Você disse que ia falar comigo?

E. C. - Disse.

E. F. L. - O que foi que ele disse?

E. C. - Ele disse: “eu o conheço muito”. Inclusive teve uma solenidade, eu vi o senhor e ele na televisão.

E. C. - Qual o nome completo do senhor?

E. F. L. - Egídio Ferreira Lima.

E. C. - Quando e onde nasceu?

E. F. L. - Nasci em 26 de agosto de 1929 em Timbaúba.

E. C. - Como foi sua entrada na política estudantil, primeiro a UEP e depois a UNE? E como foi a sua atuação?

E. F. L. - Eu sempre tive, a partir do ginásio, tendência muito para grêmio, para movimento estudantil, mas isso foi muito estimulado por duas figuras. Eu tive pólio quando era menino, pólio total, fiquei com problemas sérios. Nesta época eu tinha muita dificuldade em me locomover e eu não consegui ficar no Recife.

Eu fiz exame de admissão no Nóbrega, mas aquelas escadas imensas, o dormitório ficava no último pavimento, as salas no segundo. Aquele pé direito daquele prédio enorme dá uns seis ou oito edifícios de apartamento de hoje, então terminei na enfermaria, e daí terminei saindo, fui para a casa do meu padrinho. Papai ainda tentou, mas não deu certo.

Eu fui para o Ginásio São José que tinha sido fundado recentemente. O diretor desse ginásio era padre Nobre, que tornou-se bispo de Afogados e que era irmão de Mauro, que era uma figura e educador notável, professor do colégio, muito ligado a ele, o padre Daniel que era filósofo. Então esse pessoal foi muito importante nessa coisa.

Foi criado no colégio, foi criada uma associação desportiva, um grêmio, era o Leão XIII e eu fui o primeiro presidente desse grêmio, ele me fez, inclusive, que eu disputasse, para ser o diretor sócio-esportivo, eu disse, “como é que eu vou disputar, sócio-esportivo, se eu não jogo bola que eu não posso, tire esse peso de cima”, “você não vai

jogar bola, você vai é dirigir, é isso que eu quero”. Então a partir daí eu já era, tinha uma vivência política.

E foi que a partir desse momento, dessa vivência política, ela não era meramente o movimento em si, aqueles contatos, aparecer e ia para a missa com os colegas.

Eu tenho uma linha de pensamento, eu já era essencialmente um homem voltado para o processo político, isso eu era menino, veio tornar claro mais tarde.

Então quando eu cheguei em Recife, quando foi no terceiro ano ginásio, eu aí não quis ficar lá, isso foi em 46, quando terminei o terceiro ano ginásio em 46, eu disse: “eu vou para o Recife”, eu estava achando que Timbaúba era pequena, aí vim para o Oswaldo Cruz, já existia a UESPE – União dos Estudantes Secundaristas de Pernambuco e eu comecei a me movimentar ali, participei do Grêmio Literário, que não tinha nenhuma relação com ela e fiz política universitária com Hélio Ramos, que era estudante de direito de Barreiros, entrou na escola comigo, fez todo o curso secundário aqui, foi presidente da UESPE; participei de dois congressos nacionais da UESPE, um no Rio, na sede da UNE, que era na Praia do Flamengo e o outro em São Paulo, lá no ..... no bairro da Boa Vista, em 50. Então eu tive uma atividade como estudante secundário já de liderança, muito ligado à Hélio.

Depois eu entro na escola, na Faculdade de Direito. Logo no primeiro ano eu me entrosei, fui candidato a representante, fui eleito. Em 54 eu fui candidato ao diretório, perdi para o candidato ..... mas nessa mesma oportunidade, eu fui lançado, embora tenha perdido na escola, não tivesse a representação dela, eu fui lançado para presidente da UEP, isso foi. Eu fui à Escola de Engenharia, lançaram minha candidatura para presidente da UEP da universidade. Houve um quiproquó, “não, não pode ser, não tem representação, vamos perder espaço todo”, e eu fui eleito na disputa com Waldemar Borges, Deminha, que depois foi deputado estadual.

E passei todo o ano de 54 até março de 1955 como presidente, eu tenho muito ..... teve representação como o deputado em 45, se eu não me engano e 47.

A Universidade Rural no Rio, foi um congresso lá, o presidente de lá nessa época era João Pessoa que era da Paraíba, mas radicado no Rio, lá se elegeu secretário um colega meu de turma que era muito ligado a mim, e era primo de minha esposa. Porque nessa época eu ia à casa dele e a conheci.

Ela era mocinha, e depois foi estudar ..... na Universidade Federal de Brasília ..... e eu ia aos conselhos, percorria o país todo e enquanto isso, houve uma efervescência muito grande nessa fase, já lutava há algum tempo pela passagem de

ônibus reduzida, especial (na verdade foi em 1949 que começou e depois o vereador Hilo Lins e Silva, veio com essa idéia que o senhor está falando) é está certo, eu pensei que você tinha dito que o passe, a redução, se constava ou não por aí, foi o primeiro passo.

Então esse movimento foi crescendo muito de ano a ano. Quando eu cheguei e ..... eu tive o cuidado, eu sempre fui um cara muito responsável, muito coerente, por isso a esquerda, direita, centro, todo mundo votava em mim. Até agora .... mas eu era muito ponderado e eu levei a coisa com muita ponderação porque eu não tinha como fugi, permaneci a distância, conduzindo e atento ao desenrolar, me lembro que eu fiquei irritadíssimo quando eles invadiram, eu não me lembro bem, foi no ano de 44 e eu acho que no primeiro semestre, maio, junho deve ter sido maio, (Quando invadiram?), quando invadiram a Pernambuco (44 não porque), não, 54, foi 54, maio ou junho de 54, está certo.

Eu me lembro que eu estava no prédio, ia passando e estava no prédio, na calçada do prédio Santo Albino, do outro lado, o Sulacap é lá, tinha o escritório e eu consegui conter um pouco aquele movimento, mas terminaram espancando o vigia que era um cabra forte e Vivi vivia lá.

Então vamos dar uma parada que eu vou situar o problema no universo de Pernambuco naquela época.

Quem era o governador? O governador era Etelvino Lins, que com a morte de Agamenon, foi eleito governador, inclusive contou até com a UDN, que eu muito estranhava porque Etelvino foi muito combatido.

O secretário de Segurança Pública era o coronel (Salm), isto, Salm Miranda. O secretário da Educação era Aderbal Jurema.

Então houveram dois episódios, o prefeito do Recife era José do Rêgo Maciel, pai de Marco Maciel e esse episódio, o movimento já vinha pelas ruas, passeatas antecederam este fato, que foi culminante que se deu a invasão. Polícia nas ruas, pessoal, prendeu estudantes e Etelvino, que tinha sido do regime autoritário de Getúlio e que diziam que arrancava unha, tinha sido secretário de Segurança Pública, Etelvino pisava em ovos, ele não queria, ele queria tirar aquela imagem com a qual ele saiu do regime autoritário de Getúlio.

Agamenon tinha morrido em 52, houveram duas coisas. Eu era muito atento embora não participasse diretamente mas, era atento para as coisas dos estudantes do estado. O que era que tinha ocorrido e muitos deles foram presos, inclusive Djaci Falcão Magalhães,

que era estudante de direito e dirigente, integrante dirigente da Juventude Comunista naquela época, brilhante; aí, quando os estudantes começaram a ser presos, eu fui à secretaria para resolver, e, Salm Miranda recebia o estudante naquele tempo e presidentes das entidades estudantis, tinham muito mais prestígio que muitos deputados naquela época, eu entrava e saía do gabinete de Aderbal, no gabinete de Salm, estou dizendo isso para você só para mostrar a estatura do cargo naquela época.

Nessa época a gente tinha, a política universitária era um negócio relativamente sério. Hélio Ramos, que eu lhe falei, foi vice-presidente da UNE, morreu..... foi presidente da UESPE, depois da UNE, ele com Paulo Braga, fundaram o Clube Universitário, ali no Entroncamento, talvez aquele último prédio entre o Banco Real e o Colégio, é o Regina Pacis ali? (não, o Regina Pacis era junto do Internacional, ali é o Vera Cruz), o Vera Cruz comprou, então tinha ali um prédio, embaixo era o Clube Universitário, tinha um auditório em cima, tinha o gabinete da UEP, meu gabinete, então eu fui e o coronel brabo ”Mas estão soltando esses comunistas perigosos e tal”, “Que nada, são estudantes”, entendeu, e ele terminou rindo e soltava.

Eu me lembro que não tem nada com esta história, Djaci depois na substituição, na eleição que Cordeiro terminou o mandato, não foi Djaci, foi outro colega nosso também, esqueci o nome dele e ele era de Caruaru e foi preso.

Quando eu entrei para ver, ia ver Djaci que tinha sido preso por outro motivo, ele estava ali sentado, “O que é que você está fazendo aqui?”, ele disse “Eu fui preso”, “Foste preso? Boa coisa você não fez”, ele disse não sei o que, aí eu entrei, quando terminei de resolver o problema de Djaci, eu disse, “Senhor coronel, tem um estudante aí que veio preso de Caruaru e o senhor vai soltar ele, tire o flagrante doutor”, aí ele disse, ”O que? Senhor Egídio, você sabe o que esse homem fez? Chamou a mulher do governador de patifaria”, porque o apelido dela era Pati, patifaria, a mulher do governador, eu aí ri, “Está certo, o mande ele ir embora”, chamou e mandou-o ele ir embora.

Não no dia que eu subi, no dia da greve, no dia do quebra-quebra, na secretaria, não teve nada desse papo de Caruaru não, nada disso. Eu fui na hora, quando eu subi, conversei com ele, que desci, tava um homem sentado, todo cheio de escoriações, com a cara horrível, era o vigia de Vivi, passou, mas ficou lá dentro, aquilo ali foi um episódio.

No dia seguinte, ou no dia seguinte ou dois ou três dias seguintes, eu estava em casa, cheguei de madrugada. Uma vez eu cheguei e tive remorso, eu era obrigado e veja que

nessa época eu era estudante de direito, bom estudante, político universitário, ao mesmo tempo vereador de Timbaúba.

Nesse tempo eu não ia, quase não ia jantar em casa, outro dia eu lembrei. Papai ficava em Timbaúba, cuidando do engenho e mamãe ficava aqui, a família era grande, doze filhos, “Mamãe, eu venho jantar hoje em casa”, “Graças a Deus”, aí eu não pude, tive um problema lá com os estudantes, quando eu cheguei lá em casa eram três horas da madrugada, de longe, quando eu entrei lá na rua da Amizade, eu vim pela Rui Barbosa, eu vi uma pessoa no portão da casa, era a última casa a direita, 39, “Será que é mamãe?”, aí chega me deu uma pancada de remorso, cheguei lá era a pobre da velha, “Meu filho, você disse que vinha jantar?”.

Mas voltemos ao problema, de logo depois, dois ou três dias depois do episódio da sede da Autoviária, Aderbal Jurema, com quem eu me dava muito bem, tinha boas relações e ele era diretor do colégio que ele tinha ali na Real da Torre, não sei se você se lembra disso, ele tinha um colégio lá, perto do casarão, um colégio conceituado, quase perto da praça (era o Joaquim Távora?), não, era naquele tempo um colégio de fama, que ele era capaz, aí me bateram na porta de casa, eram duas horas da manhã, eu estava dormindo, aí quando eu abri, era Aderbal, veio atrás de mim, “Olhe, o governador quer fazer uma reunião com todos os empresários e quer que você vá a essa reunião” (os empresários de ônibus?), sim, “no palácio e quer vê se encontra uma solução para isso”, aí eu disse: “Chame Zé Cadete”, que era o presidente do Diretório Central dos Estudantes, Zé Cadete, ele disse, “está certo, eu vou chamá-lo”.

Aí no outro dia eu fui para lá, pensei logo na coisa que a gente estava querendo, veja que negócio danado, a gente estava querendo um abatimento de 50% e queria, mas só queria (era a lei que tinha sido aprovada já), só queria duas, lei na prefeitura, foi José Maciel, só tinham duas, só queríamos duas passagens, dois passes, um para ir e outro para voltar, para a escola, me lembro só naquele tempo, Arthur Bruno Schwambach já era empresário, e, se não me engano, Fernando Pedrosa, que depois seria a Empresa Pedrosa, ele desapareceu e os filhos ficaram, não me lembro de outro não, (João Tude?), João Tude eu acho que já era (da Progresso), da Progresso, mas não me lembro não, dele eu não me lembro não. Aí não queriam e tal, 25% de abatimento, um terço, não dava para sair, se eu não me engano eram dois cruzeiros. Eu parei, fiz um pouco de suspense, vamos fazer uma coisa, está dois tá certo, o estudante paga um e meio, um cruzeiro e cinquenta centavos, mas toda vez que ele tomar o ônibus, ele não paga, pode fazer dez viagens, eles toparam, mas tinha outra regra ainda, entendeu. Agora se no

período de um ano houver aumento, na hora desse aumento, não se bole no estudante, e o percentual dele será, ele vai ficar para sempre, eles toparam. Menos de um ano depois, seis, sete meses, a passagem foi para três e o estudante ficou um e quinhentos, aí nasceu a meia.

Eu levei isso para o colegiado da UESPE, da UEP, que era formado por dois representantes de cada escola, eu tive aprovação de todo mundo, mas encontrei dificuldades na Escola de Medicina, que era uma estupidez, a solução era uma solução hábil, inteligente e que o tempo iria tornar efetiva, como tornou.

Mas briga vai para lá, para cá, no fim aprovou-se sem a aprovação da medicina, era uma só, tinha dois votos só, e aí foi conquistado o abatimento.

Eu posso dizer duas coisas importantes, o prefeito foi muito correto, muito sério na condução do problema, a lei foi votada na época dele, foi sancionada por ele e Etelvino que pese o passado que ele tinha, de truculento, ....., conduziu com todo o cuidado e forçou a solução, essa solução a gente não pode dizer que ele criou problema e aí foi conquistado.

A minha contribuição que eu tenho foi essa, só que eu vou dar outra informação antes de você voltar.

Já na época corria que a Autoviária não ia bem, estava se aproximando da falência e ele estava encontrando dificuldade de ela crescer, a outra informação é que durante o tempo que ela serviu, e, antes dessa fase, talvez por isso mesmo, talvez porque ela já estava a boca da falência, se tenha conquistado o abatimento, porque ele já não tinha o prestígio, a admiração, a circunstância de ser um inovador, um empresário inovador e, mas antes disso, durante todo o tempo que eu fui estudante aqui, antes do problema, em 47, até, 54, 53, 53 porque 54 ela já estava, até 53 (em 53 teve uma greve dos empresários querendo aumento) eu não me lembro disso não, até um pouco antes disso, ela foi uma empresa eficiente, que se espalhou pela cidade inteira, foi a primeira empresa, que era pontual nos seus horários. Eu me lembro que como estudante eu via naquela luta daquela empresa, e quase toda a noite eu estava lá, na Sertã, a Sertã já tinha uma confeitaria, bazar, era mais confeitaria do que bazar, que tinha ali na esquina do Trianon, o prédio (o nome do edifício é Sertã) por isso que a casa chamava-se Sertã e eu muitas vezes, eu tomava o último ônibus era meia noite e era da Autoviária, ele saía ali de frente da Sulacap, quando a gente passava disso, a gente tinha que descer a pé e era uma loucura, isso é o que eu tenho. Não sei se você pode aproveitar alguma coisa (eu tinha outras perguntas aqui, mas o senhor já foi me falando aqui, a efervescência da

política, a formação da empresa o senhor não estava aqui) os primeiros anos da empresa, se ela foi fundada em 44, dois anos eu não estava aqui, o terceiro ano eu passei, e talvez, a impressão que eu sempre tive boa dela, tenha partido daí que, ela se estruturou bem, os ônibus tinham uma pintura bonita, eram ônibus bons, White, (eu ia fazer uma pergunta sobre a formação dela, dizem que o senhor Shorto da Coca-Cola, o senhor lembra desse nome?) não (porque dizem que a formação dela foi financiamento da família, esse senhor Shorto, que era da Coca-Cola e do Banorte, mas isso aí era uma questão) no Banorte eu tinha um parente, no Banorte que terminou uns dias depois, que era uma figura importante no Banorte, na época, José Porfírio de Moraes Andrade, era primo de Jarbas, Jarbas também é meu primo. (Os ônibus eram super limpos, tinham radiocomunicadores) limpos, tinham presença, os funcionários eram bons, bilheteiros, motoristas.

E. C. - É verdade que o senhor Virgílio pedia aumento de passagens, mas não davam? Porque teve um período que foi justamente depois da morte de Agamenon, que a empresa pedia aumento e negavam.

E. F. L. - Eu tenho a impressão, porque Agamenon morreu em 52, dois anos atrás desse fato eu acho que ele já vinha se agüentando, ela já vinha num processo de deterioração financeira. Ele teve alguma doença, algum problema? (depois) Que idade ele morreu? (eu não sei) porque é um fato importante (eu não sei porque estou tentando entrevistar a esposa, a viúva, e o filho dele, Guilherme, eu tentei entrevistar diversas vezes, a quase dois anos e ele diz é hoje, é amanhã e eu não consigo falar e ele não deixa eu ter acesso a ela, então isso, mas soube que ele teve um derrame, porque eu entrevistei um motorista que trabalhou lá, e esse motorista, consegui localizá-lo, ali nas proximidades do Diário de Pernambuco, na rua do Imperador, tem um pessoal que vende carros, então ele foi motorista e uma vez foi comprar um carro de seu Virgílio e ele estava numa cadeira) Cadeira de rodas? (Foi) Que ano isso? (Isso ele diz que foi no final da década de 50 mas, ao mesmo tempo, eu tenho outras informações de uma colega professora da Federal, que brincava com a filha dele e com Guilherme, e pelo que ela diz, ele não era doente) foi um serviço de transportes de importância muito grande durante dez anos e ele foi pioneiro.

E. C. - Uma coisa que aconteceu nessa invasão do escritório, eu soube por esse motorista, a polícia não foi lá tentar proteger.

E. F. L. - É possível porque inclusive como é que eles conseguem, a polícia ali perto, o movimento nas ruas já antes daquilo, precedendo, como é que a polícia não se aproxima

de lá? Como é que botaram fogo? Inclusive dominaram o vigia armado e não houve morte, ferimento? (E aí eu já tive uma outra informação de que Lins, que era irmão de Etelvino Lins) Quem é ele? Rui Lins que foi do Tribunal de Contas, ministro? (Não sei, uma pessoa que me falou, eu tenho essa informação e não anotei, de que o Etelvino disse “Eu não quero um outro Demócrito”) isto está claro e todo o comportamento revelava isso, ele tinha mancha, ele tinha marcas, ele era um repudiado.

E. C. - Nessa reunião o doutor Virgílio estava presente?

E. F. L. - Não me lembro não, devia até estar, ou tinha alguém dele ou Etelvino tinha já conversado com ele antes e tinha dado plenos poderes a Etelvino, eu não sei, isso você tem que saber, procurar outras fontes.

E. C. - Uma coisa que me contaram, alias eu li nos jornais, que jogaram um ônibus na ponte do Pina embaixo, isso é verdade?

E. F. L. - É, eu sabia até o nome do motorista, do estudante que fez isso, ele pegou o ônibus e correu e saltou antes do ônibus cair, ele caiu no meio da rua, eu não sei, eu não me lembro do nome do estudante, eu sei que era meio maduro, era estudante secundário (e caiu embaixo da ponte?) eu não sei se ele caiu, eu sei que houve esse negócio, quebrou a murada da ponte, isso eu sei, eu não vi o ônibus, houve esse fato, eu sei que botaram, eu sempre dava uma olhada nos jornais (eu sei que peguei isso nos jornais mas não diz o nome da pessoa, apenas esse fato) eu sabia, eu perdi, não era uma pessoa que eu tivesse muita intimidade, mas eu conhecia, sabia quem era. Conheci e aprendi quase todo decorado o Recife na época por causa da política universitária.

E. C. - O escritório da Guararapes voltou a ser aberto?

E. F. L. - Eu acho que não, não tenho certeza, mas tenho a impressão que desapareceu, eu não tenho certeza a respeito, mas o inconsciente da gente é um negócio muito forte, quando a gente não tem certeza de uma coisa e era outra, pelo menos há a dúvida que deixa na sua cabeça, quando não há dúvida, quando você não sabe, de nada, aí você diz eu sei, mas quando você diz eu não sei, eu não me lembro, eu tenha a impressão, é ele lá querendo lembrar.

E. C. - O senhor lembra, a gente quando está lá não sabe que está fazendo história e está fazendo história. O senhor Virgílio tentou negociar as linhas com outras empresas, ele tinha a concessão pública, ele ganhou por dez anos renováveis por mais dez, de toda a cidade do Recife, por direito seria dele, embora seja um serviço público, ele tentou negociar essas linhas com outras empresas. O senhor lembra desse fato? E também tentou que a prefeitura comprasse os ônibus dele, o senhor lembra disso?

E. F. L. - Não. Olhe, você tem como ter acesso a Arthur Schwambach da Borborema? (Tentei, ele não quis que o entrevistasse, ele pediu que fizesse por escrito e ele respondeu.) Você perguntou essas coisas? (Perguntei, algumas coisas ele não lembra. As vezes ele vai à EMTU, ele me conhece) Ele é muito atencioso, ele é muito prestativo, agora o filho dele, não sei se Pedro conhece (Pedro talvez, mas ele é novo) e Pedro é um homem, eu gosto muito dele. (Como o próprio João Tude, o filho dele, Chico Tude da Vera Cruz, ele disse que tem alguma coisa, umas fotos, não sei, mas eu vou falar com ele, não sei se a mãe dele) Você tem que saber como ela surgiu e quais eram as empresas de então (a maior que tinha, ele surgiu com dezesseis ônibus, o contrato era de quatro ônibus em cada linha que ele fosse abrindo, quatro ônibus, existia a Progresso que fazia Pina, Boa Viagem e vinha até aqui e outras pequenas) a Boa Viagem ela hoje é de Schwambach, desde 73, foi ali que Schwambach começou a crescer (inclusive tem um livro sobre a vida dele) inclusive eu escrevi a orelha daquele livro, ele pediu, eu escrevi. Ele foi meu cliente um bom tempo, ele me tinha um respeito muito grande.

E. C. - O senhor lembra quando foi que a empresa deixou de rodar, como foi?

E. F. L. - Não, como ela morreu e como ele surgiu, eu não me lembro não. (Ações na justiça, ela teve várias ações na justiça) Eu tenho a impressão que nessa época já havia algumas, várias ações. Você devia fazer pesquisa no tribunal (eu tive lá, e coloco o nome para pesquisa, só tem parte trabalhista, mas a parte dessa ação eu consegui agora a cível) a cível, defesa comum? (chegou para a Federal) Supremo Federal? (Sim, e eu consegui o número da ação que uma estudante da Universidade Católica fez uma tese e fala sobre o direito do particular e ela cita o número da ação, eu falei com a minha esposa, descobri segunda-feira, ela disse a gente vai ver aqui, ela já está encaminhada para isso. E aquele depósito que tem lá na Abdias de Carvalho, da justiça, arquivo da justiça, é aquela bagunça, “ela disse está aqui”, agora é aquele monte de negócio, ações e é humanamente impossível, não está organizado, nem por ano está) o problema é que na época não havia computação, não é? Daí o arquivo do tribunal deve ser um inferno. Na minha profissão, quando eu tenho necessidade de ir lá, eu vou.

E. C. - Depois que a empresa acabou o senhor lembra como é que ficaram os transportes, antes de vir o elétrico, o senhor lembra como ficou? Porque a empresa acabou e eu acho que já era doutor Pelópidas.

E. F. L. - Ele acabou, porque Pelópidas foi de 45, 46 (46 só aquele pedaço de oito meses mais ou menos, depois ele foi eleito em 55) Pelópidas, esse episódio daí, da queima, da

invasão, do quebra-quebra, aquilo foi oito anos, oito ou nove anos antes de Pelópidas, porque a Guararapes daquela época, já era a Guararapes de hoje (foram oito anos antes de Pelópidas?) Pelópidas foi prefeito do Recife (em 55) E foi em 55? (depois entrou Arraes e Arraes continuou, eu estou até com um livro que lançaram agora) É, pode ser. (porque teve Djair Brindeiro, José do Rego Maciel) É, pode ser, pode ser. É porque ele foi prefeito antes (em 46) é isso aí que eu estou dizendo a você e foi ai em 46 que ele abriu aquela avenida Guararapes, não foi depois não, quando ele foi eleito. Ele foi nomeado depois da ditadura de Getúlio, depois da constituinte de 46. Entendeu? Pelópidas tem muito a dizer a respeito disso (mas ele está blindado, ninguém entrevista, eu estou com quatro ou cinco perguntas para ele e já tentei de todo jeito, inclusive com dona Marisa, esta senhora que lhe conhece e tentei com um colega nosso) eu não fui a isso. Eu fiquei doente porque não fui, eu me dou muito bem com ele (ele não foi, ele não pode ir, mas ele conversa e tudo. Porque a irmã de um colega nosso é fisioterapeuta dele) Você não tem ninguém com ligação a Marilu não? (Esta dona Marisa é que conhece dona Marilu) Ela é uma pessoa excelente. (A pessoa para ir, para ter acesso é a filha dela, Elba) casada com José, lá de Arcoverde. (O acesso tem que ser com ela. Eu estou com as perguntas feitas.) Você está caminhando bem, agora você vai levantar uma coisa interessante, é preciso você saber, Schwambach é importante, porque não tem mais velhos, os velhos daquela época estão se acabando, se acabaram, não é? (Eu ia entrevistar doutor Arraes, encontrei com ele no lançamento do livro de Raimundo Carrero e eu vou entrevistar doutor Arraes, e, na outra semana ele foi internado) veja como isso é importante (doutor Arraes foi importante) as vezes eu tenho necessidade de saber coisas da minha família, quando papai comprou o engenho tal, quando foi que houve tal fato, e as pessoas que podiam me dizer era papai, era mamãe, eram meus tios e eles não existem mais, meu irmão mais velho, o Torquato, o terceiro, Geraldo, morreu, porque esses viveram mais no interior. Quando eu entrei na escola, eu vim para a cidade e daqui não sai mais, foi quando eu vim para o quarto ano do ginásio, eu ia só passar as férias, depois nem ia passar as férias por causa da política estudantil.

E. C. - Quando acabou a empresa, como ficou o transporte?

E. F. L. - Mas acontece o seguinte, a morte de um, é o crescimento do outro, isto é das coisas, das instituições, das empresas, das pessoas, da morte de um nasce o outro. Schwambach vinha de um ônibus, que ele comprou velho, comprou pneus velhos para botar, ele tinha sido sargento do exército, serviu lá na Paraíba, que ele é do Espírito Santo, Schwambach cresceu a partir da morte de Vivi, mais esperto. João Tude também

creceu a partir dele, porque em relação a Schwambach não, em relação a João Tude, eu acho que ele era. Vivi foi um empreendedor que morreu no caminho. (eu vi uma crítica muito interessante no Diário de Pernambuco que era opositor à empresa, porque a Folha da Manhã, que era de Agamenon, apoiava a empresa, o Diário de Pernambuco, Aníbal Fernandes era contra) Você sabe quem era o secretário da Folha? (Quem dirigia era Paulo Germano) Correto, mas o chefe de redação era Edmundo Morais, foi meu colega, ele já morreu. (Sim, Assis Chateaubriand fez uma crítica muito interessante sobre Vivi Menezes, se eu não me engano ele não cita o nome dele, mas fala de um empreendedor, fala muito bem de Vivi Menezes, ele faz uma crítica sobre um jovem empreendedor) Ele tinha uma visão, eu não conheci pessoalmente, mas tinha uma visão de um sujeito novo, moderno, de pensamento ousado, é um Armindo Moura, ele lembra muito Armindo Moura, Armindo eu conheci pessoalmente, os filhos estão aí, e Armindo tinha a concessão da Ford aqui, era concessionário único, ali na Imperial (uma pessoa que poderia ajudar é Sócrates) Ele ainda é vivo? Eu acho que não, até pouco tempo, a dez, oito, dez anos atrás, Sócrates mandou um livro dele, e ele não tava saindo mais, mas eu não sei se ele está vivo ainda (Porque ele foi candidato a vice na chapa de Pelópidas, muito embora não tenha ganho) é exato (quem ganhou foi Augusto Lucena) por isso que ele assumiu quando Pelópidas foi deposto.

E. C. - O senhor tem mais alguma coisa a acrescentar?

E. F. L. - Eu estava quase telefonando para dizer a você que não ia me meter nessa coisa, não ia dizer, aí eu parei, porque eu achei uma coisa estranha, a pessoa está preocupada com Vivi Menezes em si, eu pensei, era um daqueles, porque aí tem um bocado de escritor improvisado, que pega um empresário desse, pega a pessoa e vai fazer a biografia dele, eu pensei nisso, mas depois eu disse, não custa receber o rapaz aqui e constatar quem ele é. Eu tenho uma experiência de vida que me diz o seguinte, era, eu aprendi com meu pai, quando você não conhece a pessoa e se encontra com ela e trata de qualquer assunto, quando terminar esse fato, você sabe quem é a pessoa, independente disso tudo, isso é verdade. Quando eu estava no escritório que entrava um cara que eu sabia que era trapaceiro, era conversador, via logo, raramente você erra, nunca errei, eu ficava sob suspeita e não avançava, não aceitava a coisa.

E. C. - Muito obrigado, o senhor pode assinar, porque realmente é para a minha tese, eu não sei se o professor Oswaldo quer escrever um livro sobre a história dos transportes, com todos os fatos, não só a empresa.

E. F. L. - Ele quer que você faça, é? (É, ele quer fazer comigo porque eu vivo direto lá nos jornais.) Ele está na prefeitura? (É, na Federal e na prefeitura.) Na Federal ele ensina, é capaz. Eu não sei se vai entender a minha letra. (A universidade sugere isso, a cessão de direitos.) Está certo. (O senhor já deu entrevista ao CEHIBRA?) Dei, da Fundação Getúlio Vargas? (Não, de Apipucos, Fundação Joaquim Nabuco.) Eu dei para Célia, a filha de Pandolfi, Dulce e Célia, mas elas são do Rio, elas vieram duas vezes aqui.

E. C. - Muito obrigado.

#### APÊNDICE 10 - Entrevista com Manuel Correia de Oliveira Andrade

ENTREVISTA COM O PROFESSOR MANUEL CORREIA DE ANDRADE, EM 18 DE JANEIRO DE 2006, NA CÁTEDRA GILBERTO FREYRE, DEPOIMENTO COLHIDO PELO ALUNO EDUARDO JOSÉ PEREIRA DA COSTA.

Qual o nome completo do senhor?

Manuel Correia de Oliveira Andrade.

Quando e onde nasceu?

Nasci no engenho ..... em Vicência, no dia 03 de agosto de 1922.

Como foi sua vida na universidade, quais as bandeiras de luta na época da UNE, UPE, as entidades estudantis?

Fiz o curso primário em Vicência e aos dez anos de idade vim interno para um colégio aqui em Recife, que era o Liceu Pernambucano, dirigido por um educador chamado Pedro Augusto Carneiro Leão. Lá eu fiz a admissão e cinco anos do ginásio, depois eu sai para a universidade, fazer no Instituto Carneiro Leão, o chamado pré-jurídico que era um curso que dava acesso ao ... dois anos depois fiz o vestibular de direito e entrei, eu não estava muito interessado em fazer direito, eu queria fazer ciências sociais, mas não havia aqui o curso de ciências sociais e eu era estudante profissional, meu pai não teve recursos para mandar para São Paulo e eu fiz direito. Quando eu estava no terceiro ano de direito, criaram a faculdade de geografia particular da católica, aí eu fiz vestibular lá para geografia e história, porque lá não houve ciências sociais. Depois me formei, me dediquei ao ensino de geografia e história e fiz o curso de pós-graduação lá

no Rio de Janeiro em 1956 na chamada Universidade do Brasil, que é a UFRJ e depois doutorado na França e .... de Paris, já na década de 60.

E na universidade, o aluno de direito normalmente é muito politizado. Quais eram as bandeiras da época?

Na realidade, como diz Ariano Suassuna que foi meu colega na faculdade de direito, naquela época no Recife, quando terminava o ginásio, tinha três opções: engenharia, medicina ou direito. Engenharia ia o pessoal que sabia matemática, e a Escola de Engenharia d'aqui era famosa na época como centro de estudos de matemática, tinha Luis Freire, Milton Maia, Luis Siqueira, João Hermes, eram grandes professores. Para medicina os meninos que gostavam de abrir barriga de lagartixa, para direito os que não davam para nada.

Na faculdade de direito a gente estudava literatura, teologia, filosofia. Tinha um grupo que queria ser advogados, juízes e estes eram mais politizados. Tinha um diretório acadêmico se envolvia muitas pessoas de fora. No meu tempo, eu entrei em 1941, era o auge da guerra, os alunos se dividiam entre os a favor da Alemanha e os contrários a Alemanha. Esses contrários a Alemanha eram, geralmente, contrário ao governo de Getúlio Vargas, que era a ditadura da época e eu participei das campanhas contra Vargas e fui preso, fui processado pelo Tribunal de Segurança Nacional e um colega meu foi morto na rua, o Demócrito de Souza Filho, e foi ele que deu nome ao diretório acadêmico de direito.

... na Escola de Engenharia, enquanto o pessoal de medicina era geralmente mais direitista digamos assim.

O movimento de direita era maior mas com um grande percentual de alunos ligado a Armando Monteiro Filho, participava do grupo nosso, depois ele casou com a filha de Agamenon, mas isso aí é outra historia da vida, mas ele era contra o ditador.

Mas tinha o Becker. Esse Becker era um judeu que era estudante de engenharia também, o pai dele foi assassinado dentro de casa por um ladrão. Ele era muito exaltado e um dia ele topou com um ladrão dentro de casa.

Nós tínhamos um apoio fora muito forte de Gilberto Freyre, era do Diário de Pernambuco, Aníbal Fernandes, .... Brasileiro, Sylvio Rabelo, um médico famoso, Barbosa Lima , que foi diretor do Hospital Centenário, ele era o dono, Simão Barbosa, ele morreu a pouco, então fazia o movimento de rua, também éramos apoiados pelo major do exército Juraci Magalhães, que foi governador da Bahia e ia para praça pública a paisano.

Mas foi um período de grande mobilização no Recife, culminou com a prisão nossa e fui processado pelo Tribunal de Segurança Nacional, mas antes de concluir o processo, veio a anistia para os presos políticos.

E no 30º dia da morte de Demócrito, veio aqui um cidadão que era jornalista que ficou famoso que era Carlos Lacerda, que era jornalista, ficou famoso, fez discursos em praça pública. Terminando numa reunião na casa de um colega nosso chamado Rui Antunes, era colega nosso, fez opção de esquerda, era estudante de direito, muito preparado, filho único de pai rico. Então ele recebia diversas pessoas, ele recebia Luis e na casa de Rui, ele, o Carlos Lacerda, disse: “eu só descanso quando for presidente da república”, eu tinha 26, 27 anos de idade, aí, um colega nosso José Medeiros do Rio Grande do Norte, disse: “eu só descanso quando for promotor público”.

Agora mais direcionando para a área de transportes, o Recife era conhecido por ter um ótimo serviço de bondes e isto não se manteve por ocasião da 2ª Grande Guerra. O que o senhor poderia falar sobre isto?

Eu usei muito bonde, inclusive quando eu era estudante de direito, eu morava na Torre, na rua Conde de Irajá, e pegava o bonde todo dia de manhã para ir para a faculdade e meio dia para voltar para casa. Todo mundo andava de bonde, havia os bondes abertos que andava puxado a reboque e havia os bondes fechados, bem bonito, o Zeppelin e então os bondes faziam o serviço muito bem. A rua Nova e a rua da Imperatriz eram mão dupla, o bonde indo e vindo, e o trânsito era tão pouco que dava. Aí os bondes se deterioraram muito com a guerra, porque as empresas internacionais não puderam ou não quiseram investir mais. Eram duas empresas, a Pernambuco Tramways, para os serviços urbanos e a Great Western, trem, ligando Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte. Então funcionavam bem, a Great Western passou a usar carvão vegetal, aí passou a sair fuligem.

A Tramways quando terminou a guerra estava em situação periclitante, então o governo federal desapropriou a empresa e a Tramways foi caindo, caindo e apareceu o serviço de ônibus. A própria Tramways tinha serviço de ônibus, mas eram poucos ônibus, e a principal companhia de ônibus foi a Pernambuco Autoviária. Eram uns ônibus verdes e brancos, acolchoados, era de Vivi Menezes ele era de gente de família burguesa e tal. Ele já faleceu há muito tempo. Os ônibus eram muito bons e funcionavam bem, mas eu não sei o que foi que houve, que ele caiu também.

E na guerra, quais eram os limites da população? Transportes, abastecimento, energia?

Tudo era precário. O transporte de caminhão, do transporte ferroviário, do interior para cá, e dizem que havia uma política das multinacionais produtoras de automóveis, visando acabar com a disposição do governo. Houve um debate muito grande na época discutindo políticas, sobretudo os livros de engenharia, naquela época era engenharia civil, só existia civil mesmo, e eles escreveram muitos livros a este respeito, inclusive tinha um, e nunca li uma obra dele, chamado Victor Leusigken, ele tem um livro “Controvérsias Antológicas” ele era engenheiro civil e professor de geografia física na Universidade do Brasil, no Rio de Janeiro. Também quem meteu-se muito nesta discussão foi o general Juarez Távora, o Juarez hoje está esquecido, mas teve um período que ele era muito badalado e teve muito poder aqui no Nordeste e no Brasil inteiro e ele entrou nesta discussão técnica, ele não era engenheiro mas era militar, não sei se era de engenharia militar, e se aproximou, naquele tempo havia também o seguinte na área de geografia, a área que eu me formei, os geógrafos ou eram engenheiros ou eram bacharéis de direito. Geralmente os engenheiros cuidavam da parte da geografia física e os bacharéis da geografia humana. Então a geografia física e a humana ficou como se fosse dois ramos, o Victor Leusigken era famosíssimo, porque além de conhecer bem, ele era um homem bem sucedido na engenharia.

Outro famoso que era um dos maiores geógrafos da época, o Everaldo Maion, era engenheiro também, filho de alemão, falava bem alemão, tenho a impressão que ele estudou lá pela Alemanha, esse desenvolveu muito a geopolítica, mas a geopolítica muito a base de números, numérica, porque a engenharia era muito ligada à matemática.

Nesta época de crise dos transportes existiam dois termos, um eu sei o que é, as “beliscadas” e o outro “correções”, o senhor lembra disso?

Na realidade não entendo de transportes, eu sou cara que viveu demais e tenho as recordações, muito curioso, tenho um irmão engenheiro, ele é aposentado, ele é Mais moço que eu doze anos, eu estou com mais de 80.

Em 1944 houve uma concorrência pública que levou a Pernambuco Autoviária, do sr. Virgílio Menezes, a obter o monopólio do sistema de transportes por 20 anos. Era interventor o dr. Agamenon Magalhães e o prefeito o sr. Antônio Novais. Qual a sua lembrança deste fato? Existia alguma relação empresarial entre o sr. Virgílio Menezes e Agamenon ou Paulo Germano o filho de Agamenon?

Paulo Germano era meu colega, Agamenon era um homem muito ácido, brigava muito e ele brigou logo com os usineiros e brigar com os usineiros não é bom negócio, imagine naquela época. Ele brigou com um grande usineiro daquela época chamado Costa Azevedo, de Catende. Agora o Novais eu conheci bem, era um homem macio, cauteloso, era amigo dos senhores de engenho, não era dos usineiros. Naquela época havia os senhores de engenho, pode ser que Novais tivesse ligação; Novais era desses caras que enrola, enrola, muito calmo, muito fino e ele era o prefeito do Recife.

O Estado Novo era muito estatizante. Como é que surgiu uma empresa privada naquela época, em substituição a uma empresa de bondes privada estrangeira? Como é que se explica isto?

São as contradições no Brasil. Eu vou dizer uma coisa, eu passei uma tarde na frente do Americano Batista, e tem uma placa escrita Faculdade São Miguel, Batista, São Miguel, aí eu procurei saber, é que a Faculdade São Miguel aluga o prédio, é uma relação muito íntima, protestante com católica, então é a contradição, no Brasil as contradições são terríveis. O Estado Novo foi estatizante, mas o Getúlio serviu ora à Deus, ora ao diabo e a minha impressão é que nesta época ele não dispôs de recursos para fazer outra coisa, a desapropriação da Great Western foi feita depois de Getúlio. Também no período de Getúlio havia os protegidos do regime, inclusive concessões, muitas negociatas, a minha impressão é esta, havia uma via geral, mas esta via geral era quebrada por conta de interesses do momento.

Naquela época havia a Caixa de Pernambuco, será que ele conseguiu empréstimo facilitado?

A Caixa que deu origem ao BANDEPE, eu fui até diretor do BANDEPE no primeiro governo Arrais que transformou a Caixa em BANDEPE.

A Autoviária do sr. Vivi Menezes era considerada modelo de empresa moderna, com motoristas e cobradoras fardados e de caps, ônibus limpos, com radiocomunicadores, etc. Como se deu o crescimento desta empresa?

Foi muito bem recebido pela população de classe média alta, foi muito bem recebido porque o preço era acessível, os preços da passagem e os serviços funcionavam muito bem. Agora eu não sei pelo povão, porque o povão usava muito pouco, porque as fábricas eram localizadas em bairros e certamente o operário não usava. Torre era um bairro operário, tinha ali umas duas ou três fábricas. Pega a avenida Visconde de Suassuna, Macaxeira de Othon, a Caxangá, a Iolanda, as fábricas se espalhavam e as empresas geralmente, as vilas operárias eram nas fábricas.

Era uma coisa interessante, eu tive uma série de conversas com Gileno de Carli a respeito de residências de operários nas usinas. Fazia-se as vilas operarias, depois o governo fazia as vilas, o próprio governo.

No Natal de 1953 os empresários fizeram uma greve por aumento das passagens. Era comum este tipo de pressão? Lembra como ocorreu este fato?

Não lembro não.

Em setembro de 1954, atendendo ao projeto de lei do vereador Hilo Lins e Silva, o prefeito José do Rego Maciel sancionou a lei que dava desconto de 50 % aos estudantes na tarifa de ônibus. Algumas empresas não quiseram conceder este abatimento. Houve um “quebra-quebra” de ônibus que culminou com a destruição dos escritórios da Pernambuco Autoviária, além de atearem fogo em alguns ônibus. Poderia falar sobre estes fatos, os jornais da época noticiaram que não houve muito empenho da polícia em defender a empresa e é verdade que jogaram um ônibus da ponte do Pina no rio?

Não lembro não, a memória falha.

O senhor sabe como foi que esta empresa começou a decair?

É uma coisa que eu não entendo, ela ia muito bem e depois caiu rápido.

Será que foi depois da morte de Agamenon?

Provavelmente. Agamenon, eu fui preso no governo dele, não tinha nenhum motivo para elogiá-lo. Agamenon era muito eficiente nas coisas, sabia querer. Depois de Agamenon veio Etelvino Lins, não tenho nada contra ele pessoalmente, mas era um homem muito limitado ideologicamente. Então ele teria muita dificuldade de manter aquele jogo de Agamenon. Agamenon você pode ter como ele o diabo. Agamenon era uma figura exponencial em matéria de capacidade de fazer o bem e o mal. Mas Etelvino era aquele cara autoritário, “eu quero, eu posso e mando”. Então quando Etelvino assumiu, se elegeu governador, que Cleofas fez um acordo mas depois o PSD saiu para governador.

Em 1955 foi que acabou de vez a Autoviária, o senhor lembra como é que ficou o transporte aqui no Recife?

Aí o transporte ficou mal organizado. Porque quando a Autoviária foi caindo, a situação do transporte foi piorando. Os bondes já não funcionavam bem, e aí apareceram as empresas pequenas, e não tinham o nível da Autoviária, nem tinha condições de atender como a Autoviária atendia.

E logo depois da falência da Autoviária, como ficou a população servida de transportes? Houve até um projeto de lei determinando que todos os veículos funcionais da

Prefeitura dessem “carona” às pessoas que estivessem nas paradas de ônibus e se dirigissem ao centro ou dela demandasse, projeto este vetado pelo prefeito Djair Brindeiro.

Foi uma decisão de época de crise, falta de transportes. Djair Brindeiro era médico e parteiro e Etelvino era paciente dele, foi quem botou ele na política, mas ele não tinha vocação política.

A população do Recife cresceu muito nas décadas de 40 e 50. O Recife tinha em 1920, 238.000 habitantes, em 40 passou para 348.000 e em 50, 524.000, quer dizer, a cidade cresceu demais, inchou. Imagine como era o transporte dessa população?

Meu pai tinha automóvel e vinha ao Recife sempre tratar dos negócios dele, e as vezes vinha. A cidade do Recife para quem vem da zona norte, só era calçada a partir da praça João Alfredo, na Caxangá, era barro, então noite de chuva, o automóvel atolava.

Na praia do Chupa passava os trens da Great Western, que vinham para a estação de Cinco Pontas.

Tinha um trem que passava, que ia pela ponte do Limoeiro, pela avenida Norte.

O trem de Limoeiro. No começo ele saía do Brum, ele ia pela avenida Norte, Encruzilhada, para pegar Limoeiro. Agora, depois quando a Great Western centralizou os serviços de trem, tirou o trem e botou para a Estação Central. O trem vinha de São Lourenço e desviava para a Estação Central, passando por Edgar Werneck, Ipiranga, Cavaleiro...

Muito obrigado pela entrevista...

Depois eu quero ver a tese.

ANEXO 1 - Edital n.º 147, de 7 de junho de 1941 (DOE, Diário dos Municípios, 7/06/1941)

**DIÁRIO DO ESTADO**

REPARTIÇÕES ESTADUAIS      REPARTIÇÕES FEDERAIS

**Recebedoria do Estado**

REPARTIÇÃO N.º 14

Pelo presente tem intimada a firma Henrique Fonseca de Melo, a tabelada à Rua Barão de S. Borja n.º 285, bairro da Boa Vista, a receber a multa que lhe foi imposta em face do artigo de infração n.º 20, em prazo de dez (10) dias, a contar da data da publicação desta.

Às 15 horas 3 de Junho de 1941.

Maria Angelina de Almeida Vianna.

Vianna.

O. Guimarães, Chefe.

**Escola Técnica do Recife**

REPARTIÇÃO N.º 14

Comunicação pública para material permanente — Máquinas Permanentes etc.

A Diretoria da Escola Técnica do Recife AVISA aos interessados que se acham abertas as inscrições para a compra pública para aquisição de material permanente que se abrirá em dia 17 de Junho no presente mês, conforme Edital publicado no Diário do Estado, do dia 24 do corrente.

Agenciador Silva Gomes, Secretário.

CES 30 — 3 vezes P. F. 9283

**Junta Comercial de Pernambuco**

REPARTIÇÃO N.º 14

Pela Secretaria da Junta Comercial do Estado de Pernambuco, se faz publico a quem interessar possa, que em resultado da reunião Junta, de 3 do Março p. findo, foi decidido o requerimento em que a filiada Leopoldina Alves Lima, solicitou a exclusão de seu nome de acordo com a disposição no parágrafo 1.º do artigo 7.º do Regulamento a que se refere o Decreto n.º 21.001 de 18 de Outubro de 1932, o texto ainda em termos do seguinte:

Art. 7.º — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

III — Os direitos de voto não serão exercidos se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

IV — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

V — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

VI — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

VII — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

VIII — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

IX — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

X — O nome dos associados não será inscrito no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, se os associados não forem inscritos no livro de associados, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

**Secretaria da Prefeitura Municipal do Recife**

REPARTIÇÃO N.º 147

Comunicação pública para a exploração dos serviços de limpeza na cidade do Recife.

A Prefeitura do Recife, de acordo com o Decreto Federal e de acordo com o Decreto do Estado de Pernambuco, de 1934, e de acordo com o Edital n.º 147, de 7 de Junho de 1941, publica a seguinte condição:

I — O prazo da concessão é por 3 anos, sendo as primeiras duas (2) anos com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho, e a terceira com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

II — O concessionário comprometer-se-á a colocar, no mínimo, quinze (15) milhas em cada linha, variando o número de milhas para a cidade de Recife, de acordo com o Edital n.º 147, de 7 de Junho de 1941.

III — O concessionário deverá, no prazo de 15 dias, apresentar proposta, pelo menos quatro (4) milhas, com honras e itinerários aprovados pela Delegacia de Trabalho.

ANEXO 2 – Governadores de Pernambuco

- Dezembro de 1937 a fevereiro de 1945 - Agamenon Sérgio de Godói Magalhães
- Fevereiro de 1945 a outubro de 1945 - Etevlino Lins de Albuquerque
- Novembro de 1945 a fevereiro de 1946 - José Neves Filho
- Fevereiro de 1946 a agosto de 1946 - José Domingues da Silva
- Agosto de 1946 a março de 1947 - General Dermeval Peixoto
- Março de 1947 a julho de 1947 - Amaro Gomes Pedrosa
- Julho de 1947 a fevereiro de 1948 - Otávio Correia de Araújo
- Fevereiro de 1948 a janeiro de 1951 - Alexandre José Barbosa Lima Sobrinho
- Janeiro de 1951 a agosto de 1952 - Agamenon Sérgio de Godói Magalhães
- Agosto de 1952 a dezembro de 1952 - Antônio Torres Galvão
- Dezembro de 1952 a janeiro de 1955 - Etevlino Lins de Albuquerque

Janeiro de 1955 a novembro de 1958 - General Oswaldo Cordeiro de Farias

Novembro de 1958 a janeiro de 1959 - Otávio Correia de Araújo

### ANEXO 3 – Prefeitos do Recife

Dezembro de 1937 a outubro de 1945 - Antônio Novaes Filho

Outubro de 1945 a fevereiro de 1946 - José dos Anjos

Fevereiro a agosto de 1946 - Pelópidas Silveira

Agosto de 1946 a agosto de 1947 - Clóvis de Castro

Agosto de 1947 a fevereiro de 1948 - Antônio Alves Pereira

Fevereiro de 1948 a fevereiro de 1951 - M. C. de Moraes Rego

Fevereiro de 1951 a setembro de 1952 - Antônio Alves Pereira

Setembro de 1952 a fevereiro de 1953 - Jorge Martins

Fevereiro de 1953 a março de 1955 - José do Rego Maciel

Março de 1955 a dezembro de 1955 - Djair Brindeiro

Dezembro de 1955 a dezembro de 1959 - Pelópidas Silveira

### ANEXO 4 - Lei nº. 41, de 11 de dezembro de 1947 (DOE, Diário dos Municípios 12/12/1944)

Autoriza a Prefeitura Municipal do Recife a rever o contrato de concessão dos serviços de transporte de passageiros em auto-ônibus, em Recife, firmado entre aquele Município e a Empresa Pernambuco Autoviária Limitada, em Julho de 1944.

O Presidente da Assembléia Legislativa, no exercício do cargo de Governador do Estado:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte resolução:

ART. 1º - A Prefeitura Municipal do Recife deverá rever, no prazo de vinte dias, a partir da promulgação desta Lei e na forma do artigo cento e sessenta, parágrafo único, da Constituição Estadual o contrato de concessão dos serviços de transporte de passageiros em auto-ônibus, em Recife, firmado entre aquele Município e a Empresa Pernambuco Autoviária Limitada, em julho de 1944.

ART. 2º - A revisão será procedida nas seguintes bases:

- a) anulação da cláusula que outorga o privilégio, por vinte anos, para exploração do referido serviço, ficando entretanto, assegurada à Empresa em questão, a exclusividade nas linhas chamadas de “Espinheiro”, “Torre-Madalena”, “Prado”,

- “Casa Forte”, “Casa Amarela”, “Tamarineira”, “Iputinga” e “Largo da Paz” que atualmente explora;
- b) estabelecimento de um regime de multas e cláusulas penais que permita à Prefeitura fazer cumprir as suas deliberações;
  - c) reexame das tarifas vigorantes e conseqüente fixação das mesmas em termos racionais, atendendo-se, preferentemente, ao interesse da população;
  - d) obrigação da parte da concessionária, de manutenção de determinado número de auto-ônibus nas linhas exploradas número que será reduzido ou acrescido a juízo da Prefeitura, quando as necessidades do tráfego o exigirem, ficando sem efeito a exclusividade, no que disser respeito à linha objeto do acréscimo ou redução do poder concedente, quanto aos mesmos acréscimos e reduções;
  - e) referência expressa ao direito do poder concedente de, em qualquer tempo, proceder a modificações nos preços das passagens.

ART. 3º - As empresas ou particulares que, atualmente, exploram, a qualquer título, outras linhas não compreendidas na discriminação acima, têm, por esta lei, a sua exclusividade assegurada, uma vez comprovada a sua idoneidade técnica e financeira, devendo assinar contratos de concessão nas bases estabelecidas no artigo segundo.

Parágrafo Único – No caso de haver duas ou mais empresas ou particulares explorando a mesma linha, deverá o Município limitar o número de carros afim de a concorrência não se tornar prejudicial à execução do serviço, levando-se sempre em conta as condições de idoneidade técnica e financeira supra citadas.

ART. 4º - São respeitadas as concessões em caráter exclusivo estabelecidas anteriormente à lavratura do contrato firmado entre a empresa Pernambuco Autoviária Limitada, sem prejuízo das modificações de que serão objeto os respectivos contratos, na forma prevista nesta Lei.

ART. 5º - No que diz respeito às concessões inter-municipais, de transporte de passageiros em auto-ônibus, o Governo do Estado, ainda dentro das normas fixadas nesta Lei, determinará, no prazo de sessenta dias, a regulamentação das mesmas.

ART. 6º - revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de Pernambuco, em 11 de dezembro de 1947.

(a) Otávio Correia de Araújo.

ANEXO 5 - Decreto de nº. 74, de 14 de maio de 1948 (DOE, Diário dos Municípios, 18/05/1948)

DECRETO Nº. 74, de 14 de maio de 1948.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DO RECIFE, usando das atribuições que lhe são conferidas pela Lei 31 de 6 de novembro de 1935, e para execução da Lei Estadual 41, de 11 de dezembro de 1947,

DECRETA:

## CAPÍTULO 1º.

### Dos contratos de concessão

ART. 1º - Considera-se nulo e de nenhum efeito, e, face do que a letra A do Art. 2º da Lei Estadual nº 41, de 11 de Dezembro de 1947, privilégio de exploração de serviço de ônibus nesta Cidade, constante da cláusula primeira, do contrato de concessão firmado entre a Prefeitura Municipal do Recife e Virgílio Torres de Menezes, com data de 7 de Julho de 1944, respeitada a estipulação relativa a isenção contida na mesma cláusula.

ART. 2º - Ao concessionário Virgílio Torres de Menezes ou a Empresa por ele organizada fica garantida a exclusividade das linhas que atualmente explora, pelo prazo de 20 anos, contado da mesma data de assinatura do seu contrato de concessão lhes garantam exclusividade de determinadas linhas, continuarão a reger-se pelos contratos existentes, obedecendo ao disposto nos Capítulos 2º e 3º deste Regulamento.

ART. 3º - As demais empresas de ônibus, cujos contratos de concessão lhes garantam exclusividade de determinadas linhas, continuarão a reger-se pelos contratos existentes, obedecendo ao disposto nos Capítulos 2º e 3º deste Regulamento.

ART. 4º - As disposições dos Capítulos 2º e 3º do presente Regulamento se aplicam a todas as empresas que mantenham ou venham a manter contratos de serviços de ônibus da Cidade do Recife.

ART. 5º - A Prefeitura Municipal do Recife, poderá assinar contratos de concessão com as empresas que, atualmente exploram a título precário, o serviço de transportes em ônibus, conferindo-lhes exclusividade nas linhas exploradas desde que satisfaçam as exigências de ordem técnica e financeira, e se submetam às normas do presente Regulamento.

## CAPÍTULO 2º

### Das condições técnicas do serviço

ART. 6º - Os auto-ônibus, para que possam ser admitidos ao serviço de transporte de passageiros, além do equipamento obrigatório, deverão oferecer as seguintes condições:

- a) chassis especialmente construídos para ônibus, ou a ele especialmente adaptados, com capacidade mínima de 2500 Ks, centro de gravidade baixo, permitindo a colocação da carroserie na altura máxima de 0,80.
- b) Carroserie de aço, feclada, com a altura mínima de 1,80 do piso ao teto, providas de janelas com vidros e cortinas de proteção contra luz, e, varões de metal até a altura de 0,30 acima do peitoril.

- c) Portas de entrada com 0,60 de largura mínima, colocada do lado de dentro, com dispositivo de manobra pelo motorista, e ainda porta de emergência, na parte posterior.
- d) Bancos alcochoados, com largura mínima de 0,42 para cada passageiro, afastado de um para o outro 0,70, com passagem central de 0,43.

§ Primeiro – Além de tais requisitos deverão os ônibus observar o que a respeito prescreve o Decreto Estadual nº 1610, de 3 de fevereiro de 1947, oferecendo todas as condições de segurança, conforto e asseio, e limite de lotação.

§ Segundo – Os motoristas e cobradores serão obrigados ao uso do uniforme.

ART. 7º - As exigências do Artigo anterior se aplicam ao veículo de 1ª classe, admitindo-se, em caráter provisório, dada a situação anômala da Pernambuco Tramways, ônibus de 2ª classe destinados ao transporte de passageiros e carga, com tarifas inferiores, devendo, entretanto, a sua admissão obedecer as seguintes normas:

- 1) – carroserie de aço.
- 2) – segurança.
- 3) - asseio completo.

§ ÚNICO – Estes ônibus poderão ser providos de bancos de madeira neles se admitindo o transporte de bagagem, até certo volume, previamente determinado e sob tabela de preços previamente aprovada.

ART. 8º - Os atuais ônibus populares que se encontrarem em desacordo com as normas do Artigo anterior, deverão ser adaptados às exigências do presente Decreto, no prazo de 90 dias, pena de não mais serem admitidos ao tráfego.

### CAPÍTULO 3º

#### Das tarifas

ART.9º - Nenhuma empresa exploradora de serviço de transporte em ônibus, mesmo as que atualmente mantêm contrato com a Prefeitura, poderá cobrar passagem superior à seguinte: “ sessenta centavos (Cr\$ 0,60) para os três primeiros quilômetros, acrescentando-se daí por diante, por quilômetro, dez centavos, não podendo, entretanto, seja qual for a extensão percorrida exceder de Cr\$ 1,40 o valor de cada passagem.”

ART. 10 – As linhas de percursos superior a sete quilômetros, e para a qual se cobre mais de um cruzeiro (Cr\$ 1,00) por passagem, serão divididas em duas secções, ao preço máximo de oitenta centavos (Cr\$0,80) para cada uma; sendo sempre facultada a passagem direta pelo preço fixado no contrato de concessão.

§ ÚNICO – Serão permitidas nas linhas assim seccionadas, as viagens diretas nas horas de maior intensidade do serviço, ou seja, das 7 às 9, das 12 às 14 e das 17 às 20 horas.

ART. 11 – Todas as linhas de subúrbios serão obrigadas a manter ônibus para a cidade, antes das 5 horas, e da Cidade para o subúrbio, depois das 24 horas.

ART. 12 – O número mínimo de ônibus para cada linha deverá ser calculado de maneira a não haver entre uma e outra viagem intervalo superior a dez minutos.

ART. 13 – A passagem de ônibus de 2ª classe não poderá ser superior a dez centavos por quilômetro, nem a um cruzeiro num percurso total.

ART. 14 – Não será admitido o tráfego de ônibus de 2ª classe em linha com percurso inferior a 7 quilômetros.

§ ÚNICO – As linhas destes ônibus serão também seccionadas não podendo ser cobrada para cada secção, passagem superior a cinquenta centavos, sem prejuízo do direito a passagem direta, pelo preço estabelecido no contrato.

ART. 15 – Os pontos de secção, de acordo com o que estabelecem os artigos IX e XIV serão os seguintes:

Lado sul – Largo da Paz e Pina. Lado norte – Largo de Santo Amaro e Encruzilhada.

Lado central – Parque Amorim e João Alfredo.

ART. 16 – Aos ônibus de 2ª classe não será permitido o tráfego em trechos atravessados pela linha “Cidade” a ser criada.

ART. 17 – A Delegacia de Trânsito estabelecerá, de acordo com as necessidades do tráfego, os pontos de partida, para os ônibus de 2ª. classe.

#### CAPÍTULO 4º.

##### Das cláusulas penais

ART. 18 – Nos contratos de concessão de serviço de ônibus que venham a ser lavrados a Prefeitura fará consignar cláusulas relativas às multas a que se sujeitará o concessionário nos casos de infração contratual, não podendo tais multas ser inferiores a cem cruzeiros (Cr\$100,00) nem superiores a quinhentos cruzeiros (Cr\$500,00), em cada espécie.

§ Primeiro – Enquanto não for organizada a fiscalização municipal competirá a imposição de multa a Repartição de Serviços Contratados, a quem a Prefeitura enviará cópia dos contratos assinados. Da imposição da multa cabe recursos para o Prefeito, no prazo de 10 dias contados da data da notificação oficial.

§ Segundo – Imposta a multa, a Fiscalização de Serviços Contratados, dará ciência de sua imposição à Diretoria da Fazenda Municipal, para que esta fique habilitada a

proceder na forma do Artigo anterior, quanto à intimação da empresa contratante para recolhimento da respectiva importância.

§ Terceiro – No caso de não provimento de recurso interposto a contratante será novamente intimada a recolher a multa imposta, e não fazendo dentro das 24 horas seguintes a intimação, será ela deduzida da caução existente intimando-se, em seguida a contratante a integralizar, no prazo de 10 dias, a caução, sob pena de não o fazendo, considerar-se rescindido o contrato, revertendo então em favor dos cofres municipais, a parte restante da caução feita.

ART. 19 – Nos contratos de concessão dos serviços de ônibus, instituir-se-á, obrigatoriamente, a prestação de caução pelo concessionário, constituída por um depósito em dinheiro, não inferior a dez mil cruzeiros. A caução somente poderá ser levantada depois de finda ou rescindida a concessão.

#### CAPÍTULO 5º.

##### Da Fiscalização

ART. 20 – A Prefeitura criará, por intermédio da sua Diretoria de Obras, uma Comissão composta de três membros, a qual de acordo com a Delegacia de Trânsito, exercerá permanentemente a Fiscalização da boa execução dos contratos assinados.

ART. 21 – Aos membros da Comissão fiscal será atribuída uma gratificação mensal de quinhentos cruzeiros (Cr\$500,00) para cada.

ART. 22 – Para custeio da Comissão, cada empresa contratante depositará anualmente nos cofres da Prefeitura, a importância de duzentos cruzeiros (Cr\$200,00) por veículo coletivo que explora.

§ ÚNICO – No corrente exercício o depósito será efetuado no segundo semestre, e reduzido a 50% do valor acima previsto.

ART. 23 – Designada a Comissão, a qual se comporá de um Engenheiro Chefe, de um Secretário e de um Fiscal, esta organizará o seu regulamento.

ART. 24 – Enquanto não for dada execução ao que se prescreve no art. XX, a Fiscalização será exercida pela Repartição dos Serviços Contratados do Estado.

#### CAPÍTULO 6º.

##### Das disposições gerais

ART. 25 – A linha “Cidade” por cuja manutenção a contratante Pernambuco Autoviária, não poderá ser feita dentro de um percurso superior a 4 Kilômetros, devendo envolver tão somente a parte central dos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista.

§ ÚNICO – A Prefeitura providenciará junto a Delegacia de Trânsito no sentido de ser estabelecido, para tal linha o itinerário mais conveniente.

ART. 26 – Para a linha “Cidade”, não poderá a concessionária cobrar, pela passagem, mais de cinquenta centavos, para qualquer trecho do percurso.

ART. 27 – A Prefeitura Municipal do Recife, entrará em entendimento com o Governo do Estado, quanto à execução dos serviços previstos e que tenham de ser confiados provisoriamente a Repartições do Estado, e bem assim quanto as providências outras necessárias à organização e facilidade do tráfego de ônibus na linha “Cidade” ou quaisquer outras.

ART. 28 – As empresas de transportes, que tenham contrato com outros municípios, fazendo serviço intermunicipal, para que possam trafegar no centro da cidade serão obrigadas às observâncias do presente Regulamento.

§ ÚNICO – As empresas aludidas que não quiserem adaptar os seus veículos às normas do presente Decreto, terão os seus pontos terminais fixados pela Prefeitura.

ART. 29 – Revogam-se as disposições em contrário.

Recife, 14 de maio de 1948

(a) Manoel César de Moraes Rêgo  
Prefeito

ANEXO 6 - Lei nº. 108, de 05 de julho de 1948, (DOE, Diário dos Municípios, 6/07/1948)

LEI Nº. 108

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DO RECIFE

Faço saber que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono a seguinte resolução:

ART. 1º. – As empresas de auto-ônibus concessionárias do Serviço de transporte de pessoas com o Município do Recife, ficam obrigadas a, gratuitamente, conduzir em cada um dos seus veículos até duas pessoas, sob a categoria de passe que pertençam as seguintes classes e quando em serviço: a) carteiros e estafetas dos Correios e Telégrafos; b) Praças e prot das Forças Armadas; c) Fiscais de trânsito e guarda civil; d) Guardas do Serviço Nacional da Febre Amarela; e) Fiscais da Municipalidade do Recife; f) Fiscais dos Serviços Públicos Contratados, e; Guardas Noturnos.

ART. 2º. – As referidas empresas ainda obrigatoriamente, concederão, nos dias úteis, entre seis e vinte e duas horas, um abatimento de 50% sobre o preço das suas passagens a colegiais matriculados nos cursos primário, secundário, clássico, científico e pedagógico benefício que, ao ser prestado, ficará o respectivo beneficiado na obrigação de exhibir carteira de identidade escolar, na qual deverá estar anotada a frequência mensal, por parte da diretoria da escola.

§ ÚNICO – Em se tratando de aluno de curso superior a prova de identidade escolar de que trata este artigo será feita apenas pela apresentação do cartão de matrícula do ano letivo corrente.

ART. 3º. – A recusa formal ao cumprimento desta lei, por parte das empresas concessionárias, determinará a imediata cassação dos serviços concedidos, por parte do Executivo Municipal, e as demais infrações, quando apurados regularmente, darão lugar a suspensão temporária dos mesmos serviços, a juízo do srº. Prefeito do Município.

ART. 4º. – Revogam-se as disposições em contrário.

Recife, 3 de julho de 1948. Manoel César de Moraes Rêgo

ANEXO 7 - Lei nº. 115, de 4 de agosto de 1948, (DOE, Diário dos Municípios, 5/08/1948)



ANEXO 8 - Lei n.º 171, de 9 de outubro de 1948, (DOE, Diário dos Municípios, 12/10/1948)

LEI N.º 171	
	O Presidente da Câmara Municipal do Recife faz saber que o Poder Legislativo do Município decreta e promulga a seguinte Lei:
	Dos contratos de concessão
	ARTIGO 1.º — Considera-se nulo e de nenhum efeito, em face do que determina a letra "a" do art. 2.º da Lei Estadual n.º 41, de 11 de dezembro de 1947, o privilégio para a exploração do serviço de ônibus nesta Cidade, constante da cláusula primeira do contrato de concessão firmado entre a Prefeitura Municipal do Recife e o cidadão Virgílio Torres de Menezes, em 7 de junho de 1944, ficando respeitadas, entretanto, as estipulações relativas à isenção que se contém na mesma cláusula.
	ARTIGO 2.º — A Empresa "Pernambuco Autoviária Limitada" fica assegurada a exclusividade das linhas de "Espinho", "Torre-Madaleira", "Prado", "Casa Forte", "Casa Amarela", "Tamarineira", "Ipingua" e "Largo da Paz", bem como a de "Cidade", nos termos da Lei e deste Regulamento.
	ARTIGO 3.º — As demais pessoas físicas ou jurídicas que tinham concessões de linhas em caráter preferencial estabelecidas anteriormente à lavratura do contrato firmado com Virgílio Torres de Menezes, continuam com os seus direitos plenamente assegurados.
	ARTIGO 4.º — As pessoas físicas ou jurídicas, que, ao entrar em vigor a Lei n.º 41, de 11 de dezembro de 1947, exploravam a qualquer título, com o conhecimento da Municipalidade, outras linhas não compreendidas pelos artigos 2.º e 3.º acima mencionados, ficam com a sua preferência assegurada.
	§ ÚNICO — No caso de haver duas ou mais pessoas explorando a mesma linha dever-se-á limitar o número de carros em circulação, de cada uma, a fim de que a concorrência não venha prejudicar a garantia de continuidade do serviço e a sua eficiência.
	ARTIGO 5.º — Os contratos de concessão para a exploração do serviço de transporte coletivo por auto-ônibus deverão levar em conta em primeiro lugar, a idoneidade técnica e financeira daquele a quem aproveitar a concessão. O poder concedente, por solicitação de qualquer dos seus órgãos, poderá determinar a abertura de inquérito para o fim de apurar a existência de fato ou condições que, infringindo esta regra, venham prejudicar a eficiência e continuidade do serviço, bem como o interesse público.
	ARTIGO 6.º — Os contratos de concessão mencionarão o número mínimo de veículos necessários a cada linha, podendo este limite ser alterado para mais, de acordo com as necessidades, bem como determinarão o número mínimo de viagens, o início e o término dos serviços.
	§ ÚNICO — O número mínimo de ônibus para cada linha deverá ser calculado de maneira a não haver entre uma e outra viagem, intervalo superior a quinze minutos, salvo se o número de veículos destinados à linha a ser explorada não permitir essa regulamentação.
	ARTIGO 7.º — Os pontos terminais ou iniciais, os itinerários ou a sua alteração serão determinados pelo poder concedente, conforme preceitua o Código Nacional de Trânsito, no seu artigo 67.
	§ Primeiro — Os atuais itinerários respeitadas as franquias asseguradas, poderão ser alterados, sendo, entretanto, necessário fazer-se a publicação de Editais sobre as alterações, para conhecimento, sugestões ou restrições dos interessados, antes de o novo itinerário ser posto em vigor.
	§ Segundo — Cada ônibus submetido ao transporte de

personas, terá que obedecer a uma tabela numérica, e em ordem de saída, a fim de ser evitado o corte, ou seja, a passagem de outro veículo que siga o mesmo destino e pertença à mesma linha, salvo caso especial, comprovado.

ARTIGO 8.º — As pessoas físicas ou jurídicas que exploram linhas em caráter exclusivo por força da Lei Estadual n.º 41, fica facultado explorar as extensões das respectivas linhas, sem caráter de exclusividade.

§ Primeiro — Para a concessão dessas extensões levar-se-á em conta a obrigatoriedade de continuidade, eficiência e uniformidade do serviço.

§ Segundo — No caso do concessionário passar a explorar a extensão da linha, deverá aumentar o número de veículos correspondente ao que se destinar à exploração da extensão. Em nenhuma hipótese serão admitidas exclusividades sobre bifurcações com artérias-tronco e cruzamento, bem como privilégios de trafegar nas aludidas artérias-tronco.

ARTIGO 10.º — Toda concessionária fica obrigada a manter escrita, de acordo com as prescrições legais, como também deverá obedecer a todas as Leis e Regulamentos que lhes forem aplicáveis, em todas as suas atividades.

ARTIGO 11.º — As concessionárias serão obrigadas a manter apólice ou apólices de seguro que garantam o pagamento de indenização por pessoas ou cousas sinistradas por sua culpa.

§ ÚNICO — Este seguro deverá estabelecer, no caso de morte, uma indenização de Cr\$ 50.000,00 (cincoenta mil cruzeiros) não querendo isto dizer que a indenização devida não possa ser inferior ou superior a esta importância.

ARTIGO 12.º — São consideradas de utilidade pública para todos os efeitos legais as Empresas de transportes coletivos em auto-ônibus que mantenham concessão com a Prefeitura Municipal do Recife, na conformidade desta Lei e as que venham a se constituir.

#### Das auto-ônibus

ARTIGO 13.º — Os auto-ônibus, para que possam ser admitidos ao serviço de transporte de passageiros no Município do Recife, deverão preencher todas as formalidades e exigências estabelecidas pelo Código Nacional de Trânsito, pelo Regulamento de Trânsito do Estado de Pernambuco e por esta Lei.

ARTIGO 14.º — Toda concessionária será obrigada a manter um serviço de ônibus de 2.ª classe adaptados à condução de pequenas bagagens em qualquer linha que explore, na proporção de um (1) para cada quatro carros de 1.ª classe.

a) — Toda concessionária que mantiver menos de quatro (4) carros em cada linha deverá conservar pelo menos um (1) carro de 2.ª classe-bagageiro trafegando na mesma linha.

b) — A concessionária que explorar linhas intermediárias ou extensões, com relação à linha principal, poderá se com isto concordar a Prefeitura, fazer trafegar seus carros de 2.ª classe-bagageiro entre os terminais mais distantes, omitindo os terminais intermediários.

c) — Ficam excluídas as linhas Espinheiro-Derbi da obrigatoriedade da proporção 1x4, embora a concessionária seja obrigada a manter pelo menos um carro de 2.ª classe.

d) — A pessoa física ou jurídica que explorar menos de três carros poderá classificar um ou mais deles de 2.ª classe e, se não o fizer e houver entre eles, diferença de estrutura e condições tais que mereçam diferença de classificação, o poder público por sua Repartição competente fará a devida classificação.

#### Das tarifas

ARTIGO 15.º — As tarifas serão estabelecidas tomando-se por base o disposto no artigo 151 da Constituição Federal que determina que os lucros da concessionária, não excedendo à justa remuneração do capital, lhes permitam atender à necessidade de melhoramentos e expansão dos serviços.

§ ÚNICO — As passagens de ônibus serão cobradas na Cidade do Recife na base seguinte: para os ônibus de 1.ª classe a preço único de Cr\$ 1,00 (um cruzeiro); para os ônibus de 2.ª classe o preço único de Cr\$ 0,50 (cincoenta centavos) e para os ônibus da linha "Cidade" o preço de Cr\$ 0,50 (cincoenta centavos).

ARTIGO 16.º — A Prefeitura não permitirá seccionamento dentro do Município às concessionárias de serviços inter-municipais de modo a não prejudicar aquelas de âmbito puramente municipal.

ARTIGO 17.º — As concessionárias são obrigadas a emitir cadernetas de "passes escolares" com 50 (cincoenta) passagens cada uma, vendidas com 50% (cincoenta por cento) de abatimento para uso dos alunos dos cursos primário, secundário, clássico, científico, pedagógico e superior, válidos por

dias úteis, durante o período de 15 de fevereiro a 15 de dezembro, excluindo o mês de julho.

§ Primeiro — O aluno para poder utilizar os passes deverá exibir, quando exigido, sua carteira de identidade escolar fornecida pela Diretoria da Escola a que pertença, salvo o que viajar devidamente fardado.

§ Segundo — As concessionárias só estarão obrigadas ao fornecimento de uma caderneta mensal a cada aluno.

§ Terceiro — Até que sejam expostas à venda as cadernetas de que trata este artigo, os favores nela indicados serão vendidos sem que precise se faça a aquisição, por compra, das cadernetas e de passagens, mas, simplesmente, pela apresentação da caderneta de frequência ou cartão de matrícula, conforme o caso, autorizando isso o pagamento de 50% apenas, sobre o valor da passagem.

#### Das cláusulas penais

ARTIGO 18.º — Nos contratos de concessão de serviço de ônibus, deverão constar estipulações relativas a multas que serão impostas pela Prefeitura nos casos de infração contratual e que poderão variar entre Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros) a Cr\$ 1.000,00 (um mil cruzeiros), indo até o máximo de cancelamento da concessão.

§ Primeiro — Da imposição da multa que além de ser publicada no Diário Oficial, será informada a concessionária por carta registrada, caberá recursos para o Prefeito, no prazo de 10 (dez) dias do recebimento da notificação.

§ Segundo — Decorrido o prazo para o recurso, será notificada a Diretoria da Fazenda para proceder o desconto necessário na caução existente.

§ Terceiro — Feito o desconto, será a concessionária intimada a integralizar, no prazo de 10 (dez) dias a sua caução sob pena de não o fazendo, sujeitar-se ao cancelamento da concessão por infração ao disposto no art. 5.º relativo à garantia financeira a ser mantida pela concessionária.

ARTIGO 19.º — As Empresas que tiverem até 3 (três) ônibus farão um depósito de Cr\$ 2.000,00; de 4 a 10 (dez) ônibus Cr\$ 6.000,00; de 10 a 20 (vinte) ônibus, Cr\$ 10.000,00, adicionando-se a esta quantia a importância de Cr\$ 50,00 (cincoenta cruzeiros) por cada carro, além dos 20. A caução somente poderá ser levantada depois de finda ou rescindida a concessão.

ARTIGO 20.º — Será imposta às concessionárias uma multa de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros) quando deixarem de cumprir o que determina o § 2.º do art. 17.

ARTIGO 21.º — A Prefeitura Municipal do Recife, criará dentro de 4 (quatro) dias a contar da publicação da presente Lei, uma "Comissão de Concessão e Fiscalização do Serviço de Ônibus" composta de três (3) membros dentre os funcionários da Edilidade, com a colaboração do Delegado de Trânsito, que não terá direito a voto nas deliberações.

ARTIGO 22.º — A Comissão de que trata o artigo anterior opinará sobre tudo quanto se relacionar com o serviço de concessão, tendo ainda as atribuições do órgão fiscalizador.

ARTIGO 23.º — Os três (3) membros designados pelo Prefeito para comporem a Comissão, reunir-se-ão duas vezes por semana, sendo-lhes atribuída uma gratificação de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros) por sessão.

ARTIGO 24.º — Fica criado na "Diretoria da Fazenda" o "Fundo de Serviço de Ônibus" destinado ao serviço de fiscalização na parte que toca ao custeio.

§ Primeiro — Cada concessionária contribuirá para o "Fundo de Serviço de Ônibus" com Cr\$ 80,00 (oitenta cruzeiros) por carro, mensalmente.

§ Segundo — As importâncias de que trata o § anterior serão recolhidas até o dia 10 (dez) subsequente ao mês em que forem devidas.

ARTIGO 25.º — As importâncias deduzidas das cauições das concessionárias em virtude de multas serão lançadas a crédito do "Fundo de Serviço de Ônibus".

ARTIGO 26.º — A Comissão de Fiscalização indicará ao senhor Prefeito a necessidade da designação de funcionários do Quadro da Prefeitura para o Serviço externo da Fiscalização, os quais perceberão uma gratificação mensal estipulada no ato de sua designação.

ARTIGO 27.º — A Comissão organizará o seu Regimento dentro de 10 (dez) dias a contar da publicação dos nomes que a integrarão.

#### Das disposições gerais

ARTIGO 28.º — A Comissão deverá reaver todos os contratos de concessão existentes a fim de adaptá-los a presente Lei.

ARTIGO 29.º — A Comissão se entenderá com as autoridades competentes com o fim de resolver os conflitos resultantes dos serviços municipais e inter-municipais explorados por pessoas diferentes, levando em consideração os interesses

das concessionárias municipais que não devem ser prejudicadas, quando em choque com aquelas.

ARTIGO 30.º — As linhas de ônibus estabelecidas após a promulgação da Lei n.º 41, serão objeto de estudo por parte da Comissão, a fim de que, respeitadas as prescrições legais, se adaptem à presente Lei.

ARTIGO 31.º — As Empresas de ônibus que atualmente fazem o serviço de transporte de passageiros de 2.ª classe, fica garantido o direito de continuidade desse serviço, desde que satisfaçam as exigências legais.

ARTIGO 32.º — Para cumprimento de que trata o artigo 14.º fica estabelecido um prazo improrrogável de 180 (cento e oitenta) dias, considerando-se rescindidos os contratos das concessionárias que não satisfizerem esta exigência.

ARTIGO 33.º — A Comissão abrirá no prazo de 15 (quinze) dias, concorrência para criação de novas linhas.

ARTIGO 34.º — A concessionária que atualmente tem a franquia da linha denominada "Cidade" fica obrigada a duplicar o número de veículos ora empregados, estabelecendo a Comissão, de comum acordo com a concessionária outros itinerários, os quais deverão consultar os interesses da população nas horas de maior movimento no centro comercial da Cidade.

ARTIGO 35.º — O senhor Prefeito designará um dos Procuradores dos Feitos da Fazenda Municipal para servir junto à "Comissão de Concessão e Fiscalização de Serviços de Ônibus".

ARTIGO 36.º — A presente Lei só poderá ser revista após quatro (4) anos de sua vigência.

ARTIGO 37.º — A interrupção total do serviço por espaço de um dia implicará na cassação da licença da linha ou linhas em que isso ocorrer, salvo motivo de força maior, tais como greves, epidemias, incêndios nas oficinas ou garagens, inundações e outros motivos a esses comparáveis, a juízo da Prefeitura.

ARTIGO 38.º — Além da taboleta dianteira e superior, os ônibus deverão ter também uma outra lateral, superior, com a indicação do destino do carro, a qual deverá ser também iluminada à noite.

ARTIGO 39.º — Os carros deverão ter no seu interior, na parte dianteira, dois espaços de dimensões convenientes, onde serão afixados Editais ou avisos de interesse público.

ARTIGO 40.º — Quando o veículo estiver com a lotação completa, será isso indicado por meio de taboleta colocada em parte visível.

ARTIGO 41.º — O cruzamento, ou percursos comuns, numa extensão de 600 metros não serão considerados para efeito de se diferenciar itinerários.

ARTIGO 42.º — Todas as Empresas que mantiverem linhas de ônibus para os subúrbios, serão obrigadas a manter ônibus para a Cidade, antes de 5 (cinco) horas, e da Cidade para os subúrbios, depois das vinte e quatro (24) horas.

ARTIGO 43.º — Fica estabelecida a tarifa única de Cr\$ 1,50 (cincoenta centavos) para os ônibus de 2.ª classe-bagageiro.

ARTIGO 44.º — A lotação dos passageiros que viajarem em pé, em cada ônibus, não poderá ultrapassar de 50% dos que viajam sentados.

ARTIGO 45.º — A presente Lei entrará em vigor 15 (quinze) dias após a data de sua publicação.

ARTIGO 46.º — Ficam revogados o Decreto n.º 74, a Lei 108 e outras quaisquer disposições em contrário.

Sala das Sessões da Câmara Municipal do Recife, em 9 de outubro de 1948.

(a) Edgar Galvão Raposo,  
Presidente.

ANEXO 9 – Lei n.º. 2.210, de 09 de junho de 1953, (DOE, Diário dos Municípios, 18/06/1953)

DIÁRIO DOS MUNICÍPIOS

PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE

LEI N.º. 2.210

A CÂMARA MUNICIPAL DO RECIFE

RESOLVE:

ART. 1.º. – É o Prefeito autorizado a encampar a Pernambuco Autoviária Limitada, dentro das condições estabelecidas nesta lei.

ART. 2.º. – A Municipalidade pagará à Pernambuco Autoviária Limitada a importância de oito milhões de cruzeiros (Cr\$8.000.000,00) valor do contrato celebrado em 15 de julho de 1944 e da desistência das ações propostas contra o Município; e assumirá a

responsabilidade de todas as dívidas da empresa, devidamente apuradas em exame regular de escrita e documentos.

§ 1º. – Os ônibus de segunda (2ª) terão os mesmos itinerários e horários dos de primeira (1ª) classe e representarão, no mínimo, um terço (1/3) dos carros de primeira classe, caso a empresa não explore apenas carros de segunda (2ª) classe.

§ 2º. – Para a classe estudantil em geral, será cobrado a tarifa única de um cruzeiro (Cr\$1,00), mediante atestado do Diretor do estabelecimento de ensino ou da respectiva carteira estudantil.

ART. 3º. – Afim de habilitar financeiramente o Município para o cumprimento do disposto no Art. 2º. desta lei, fica estabelecida a retenção de dez centavos (Cr\$0,10) por passagem de ônibus de primeira classe.

§ 1º. – A retenção será feita diariamente, com a aquisição pelas empresas de ônibus, dos talões de passagens uniformizados e carimbados pela Prefeitura.

§ 2º. – No caso de qualquer aumento de tarifas, este aumento será cobrado enquanto perdurar a retenção a que alude o presente artigo.

ART. 4º. – Uma vez paga a importância de oito milhões de cruzeiros (Cr\$8.000.000,00) à Pernambuco Autoviária Limitada, e mais as dívidas aludidas no Art. 2º da presente lei, cessará a retenção prevista no seu Art. 3º.

ART. 5º. – As linhas de ônibus serão exploradas por empresas idôneas, organizadas do país, de capacidade financeira comprovada e mediante contrato, pelo prazo de dez (10) anos.

§ 1º. – A concessão de linha caberá à empresa que oferecer melhores condições, apuradas em concorrência pública.

§ 2º. – Em igualdade de condições terá preferência a empresa que, atualmente, estiver explorando a linha.

ART. 6º. – A concessão do serviço de ônibus não impede o Município de explorar diretamente, ou através de concessionários o serviço de ônibus elétrico (troleibus).

ART. 7º. – É o Prefeito autorizado a fixar as tarifas de ônibus, mediante decreto executivo, no caso da aplicação total ou parcial desta lei.

ART. 8º. – O Prefeito fica autorizado a tomar todas as providências necessárias para a perfeita execução desta lei, podendo expedir para este feito, os competentes decretos executivos.

ART. 9º. – Esta lei entrará em vigor dez (10) dias depois da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 9 de junho de 1953.

(aa) Hilo Lins e Silva – Presidente – Antônio Batista de Souza – 1º. Secretário – Clóvis Corrêa – Servindo de 2º. Secretário

Veto o parágrafo 1º. do artigo 2º. Os ônibus de 2ª. Classe não podem ter o mesmo itinerário e horário dos de primeira classe.

Não podem ter o mesmo itinerário porque não apresentam as mesmas condições de conforto e rapidez dos de primeira classe e porque se destinam também ao transporte de bagagens.

Não podem observar o mesmo horário dos ônibus de primeira classe uma vez que são em número muito menor e dotados de velocidade inferior.

Veto o texto “mediante atestado do Diretor do estabelecimento de ensino ou da respectiva carteira estudantil”, que se acha contido no final parágrafo 2º. do artigo 2º. Como se acha redigido o inciso parcialmente vetado não há controle algum da condição de estudante, pois o “atestado” gracioso é muito comum entre nós.

Veto o texto “no caso da aplicação total ou parcial desta lei” final do artigo 7º.

A competência de fixar tarifas é do Prefeito e não pode ficar tolhida pelo cumprimento de outras prescrições legais. Aliás uma lei se cumpre totalmente e na parcialmente.

Recife, 17 de junho de 1953. (a) José do Rego Maciel - Prefeito

ANEXO 10 - Decreto nº. 703, de 21 de setembro de 1954, (DOE, Diário dos Municípios, 22/09/1954)

DECRETO Nº. 703, de 21 de setembro de 1954.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DO RECIFE,

No uso de suas atribuições e tendo em vista a autorização da Comissão de Abastecimento e Preços,

RESOLVE: - É concedido o abatimento de cinquenta por cento (50%) nas passagens de ônibus de primeira classe aos estudantes, durante o período letivo e nos dias úteis, revogadas as disposições em contrário.

Recife, 21 de setembro de 1954.

(a) José do Rego Maciel  
Prefeito

# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)