

Cocheiros e *Chauffeurs* no Trânsito Urbano da Belo Horizonte Adolescente

José Carlos Vargens Tambasco

Doutor em História, pela UFF/ Membro do IHGV e da Academia de Letras de Vassouras / Pesquisador independente.

Resumo: *As memórias de um viajante francês visitando a cidade de Belo Horizonte e a região Centro do Estado de Minas Gerais, no ano de 1912, , levam-nos a uma reflexão sobre o impacto da chegada dos veículos automotores naquela capital, bem como sobre o progressivo deslocamento dos tradicionais veículos com tração animal, até então usados nos transportes urbanos locais. Observamos a progressiva adaptação da legislação urbana, em função da nova e avassaladora modernidade, que era o automóvel. A questão da concessão de cartas de habilitação para os condutores com idade superior a quinze anos, é situada como decorrência de legislações anteriores aos veículos autopropelidos; verificamos, entretanto, que os acidentes ocorridos com estes veículos, naqueles primeiros anos, não pareciam guardar relações com a baixa idade dos condutores, então admitida, antes, relacionavam-se aos adultos inexperientes, que àqueles veículos se adaptavam com maior lentidão.*

Palavras-chave: *I - Belo Horizonte e a locação urbana de veículos, em 1912; II - Carruagens, automóveis e o trânsito urbano em Belo Horizonte; III- Habilitação de menores na Belo Horizonte de 1912.*

Cochers et chauffeurs dans la circulation de véhicules à la Belo Horizonte adolescente

Resumé: *Les mémoires d'un voyageur français au Minas Gerais, particulièrement, dans la ville de Belo Horizonte, au printemps de 1912, nous amènent à une réflexion sur la question du remplacement des véhicules à traction animale par l'automobile, bien comme à ses conséquences pour les diverses modalités de transports que pourraient servir à la population urbaine. L'adaptation progressive de la législation urbaine à la réalité d'une modernité si attirante, est évoquée. La question de la concession du "Permis de Conduire" aux jeunes de basse âge est discuté comme découlement d'une législation antérieure aux véhicules automobiles. Néanmoins, il est vérifié qu'il n'y a eu jamais aucune relation entre les accidents enregistrés et la basse âge des chauffeurs, mais plutôt avec les adultes, généralement peu adaptés aux nouvelles machines.*

Mots-cléfs: I - Belo Horizonte et le loyer urbain de veicules en 1912; II - Le trefic urbain avec le reemplacement des chars tirpes à chevaux par les automobiles, en Beko Horizinte au début du siècle XX; III- Jeunes-gens de basse âge er ses permis à conduire: BH, 1912

1. A época e os personagens

Na última década do século XIX, no Estado de Minas Gerais, era inaugurada a sua nova capital, a qual recebeu o nome de *Cidade de Minas*, posteriormente mudado para Belo Horizonte.¹ No decorrer das suas duas primeiras décadas de existência, a cidade de Belo Horizonte tornara-se objeto da curiosidade geral, tanto no Brasil, quanto no exterior. Esse grande interesse decorria das peculiaridades ligadas à novidade radical da sua criação, bem como do seu curioso planejamento urbanístico. Tornara-se empreendimento comentado com interesse em todos os centros intelectuais de cultura Ocidental, porque obra inusitada e portadora da aura do pensamento sociológico positivista de então (BARRETO, 1995).

Inúmeros viajantes acorriam à *Cidade Vergel*, para melhor conhecê-la. Suas opiniões eram publicadas, com destaque, na imprensa nacional e, envolvidas em justificado orgulho, na imprensa local.

Entre os visitantes estrangeiros, nos ocuparemos de dois, em especial: o Conde *Guillaume Sabrant de Pontevès* e do seu primo, *Jean de Montlaur*. Eram, os dois visitantes, oficiais de alta patente, reformados, do exército francês. Visitando Belo Horizonte durante alguns dias, em outubro de 1912, estes oficiais realizariam, logo após, uma pequena incursão pelo interior mineiro; restringir-se-iam, entretanto, à Região Centro: partindo de Belo Horizonte e visitando Sabará, Caeté, Serra da Piedade, Asilo São Luís (Em Caeté, aos pés da Serra da Piedade), Macuco, Taquarassú, Serra do Cipó, Paraúna, Jaboticatubas e Macaúbas, daí retornando ao ponto de partida. De Belo Horizonte até Caeté, a viagem se fazia por ferrovia e, daí por diante, à cavalos, porque estradas não haviam em condições de trânsito veicular.

Jean de Montlaur, a exemplo dos viajantes europeus do século XIX, mantinha um registro cuidadoso de suas impressões de viagem, registro este que veio a tornar-se no livro de memórias intitulado *Sur la trace des Bandeirantes* (MONTLAUR, 1918).²

Para nós, a importância deste livro vem do registro de paisagens, facetas e costumes de época não muito distante da nossa atualidade; mas, que sendo descritos a partir de um olhar europeu pouco científico e sem metodologia própria, por isso mesmo ressalta comportamentos que nos passariam despercebidos, porque ainda coevos da geração que nos antecedeu nessas paragens.

Aqueles ilustres visitantes chegaram a Belo Horizonte numa bela tarde primaveril, desembarcando na estação da então Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), situada no centro urbano da cidade. Montlaur registrou o seu espanto ao não reconhecer, na

aproximação da cidade, para ele apresentando aspectos atípicos para uma cidade tradicional, aos hábitos europeus:

Não víamos senão massas de arbustos verdes, sementeadas aqui e ali de casas brancas, rosas ou verdes-pistache, todas com telhados planos, de telhas vermelhas... outras, cercadas de andaimes, em construção. Tudo isto entre as árvores verde-escuro, verde-claro, amarelas, malvas, de porte robusto ou esbeltas, jequitibás ou coqueiros, figueiras ou bananeiras: não é uma cidade, é um bosque (MONTLAUR, 1918; p.22).³

Diante desses registros podemos imaginar o impacto visual que a aproximação da cidade causava nos visitantes. Compreendemos, também, a razão do apelido *Cidade Vergel*, atribuído a Belo Horizonte nos seus quinze anos de existência. Eram personalidades gradas, esses visitantes, tanto que eram conduzidos por Afonso Arinos de Melo Franco – o autor de *Pelos sertões* – e sua esposa. Foram recebidos em audiência, por Wenceslau Brás, então Presidente do Estado de Minas Gerais. O Presidente fez destacar um capitão da Força Pública, “com seu cavalo e ordenança”, que foram postos à disposição dos oficiais franceses durante toda a sua permanência no Estado de Minas; além disso, mais dois cavalos, da mesma Força Pública, foram postos à disposição dos visitantes, para a sua projetada viagem pelo interior mineiro.

No dia seguinte, através carta do Diretor da empresa concessionária dos serviços de energia elétrica e de bondes da Capital, eram cientificados de que seria posto à sua disposição um bonde especial, para conduzi-los em uma visita detalhada à cidade. Na tarde daquele dia, o próprio Diretor da concessionária, conduzido no bonde especial, vinha buscar os visitantes para o passeio programado (MONTLAUR, 1918; pp.37-39).

Retornamos às impressões dos ilustres visitantes, ao chegarem à estação da EFCB, em Belo Horizonte, naquele 13 de outubro: Montlaur registrara em seu diário que “O serviço de ordem é perfeito; os *tramways*, ou ‘bondes’, são limpos; a polícia, vigilante e firme.” Entretanto, não seria tão lisonjeira a sua apreciação quanto aos serviços dos taxis: “Os motoristas são pouco experientes; mas, há tão pouco tempo que existem os taxis...” E, fazendo correr, densa, a sua ironia, sentencia:

E depois, quando se fixar a...dezesesseis anos, por exemplo, a idade mínima para obter-se a permissão de conduzir um veículo, teremos uma menor possibilidade de matarmo-nos, confiando nossas vidas – tal como hoje somos levados a fazê-lo – à crianças de baixa idade, que brincam de motoristas (MONTLAUR, 1918; p.28).

Timbrando suas observações, Montlaur completava a informação, escandalizado: “Ao sairmos da estação ferroviária, os ‘babys-chauffeurs’ (sic) nos conduziram a uma velocidade perigosa, para a residência dos parentes de Arinos, onde deveríamos hospedar-nos durante a nossa permanência” (MONTLAUR, 1918; p.28).

2. Novas questões para o administrador municipal

Qual seria uma velocidade “perigosa”, naqueles primórdios do veículo automotor, no trânsito urbano da Belo Horizonte adolescente? 20 quilômetros por hora? Talvez um pouco mais; talvez, um pouco menos... Realmente, os urbanistas, projetistas de Belo Horizonte, não se preocuparam com o trânsito de veículos motorizados. No seu plano viário, fora prevista a circulação de pedestres, veículos de tração animal e, para o transporte de massa, os bondes (GOMES, 1996; p.30). Contudo, o movimento crescente de veículos circulando, desde o ano de 1900, já levava as autoridades municipais à implantação de algumas regras para o tráfego, com a exigência de rolamento pelo lado direito das vias; ao estacionamento, também no lado direito da mão de direção (PENA, 1997; 28/07/1900).

Tais medidas, comuns às cidades de trânsito mais denso, eram tomadas em Belo Horizonte desde quando circulavam exclusivamente veículos de tração animal, e tudo se referia a eles, já que o primeiro automóvel a circular ali, o fez no dia 24 de fevereiro de 1908; o segundo, circulou em 23 de julho do mesmo ano, e era um veículo destinado ao serviço de aluguel (PENA, 1997; 24/02/1908 e 23/07/1908).⁴

De fato, somente em 1910 o Prefeito Municipal procurava disciplinar os locais para estacionamento dos veículos de aluguel, motorizados, que já eram mais de 37, distribuídos por quatro pontos diferentes, pela região central da cidade. O movimento sempre crescente da demanda por taxis, levava o prefeito a reformular, ainda outra vez, a distribuição daqueles pontos, procurando conciliar os interesses dos seus proprietários com aquele dos passageiros (PENA, 1997; 16/12/1910).

Por outro lado, a se crer na polida indignação de Montlaur, em outubro de 1912 já não haveria veículos com tração animal, para aluguel ao público, disponíveis na estação da EFCB; seu registro leva a esta conclusão, posto - dizia o cronista - não haver outra alternativa, senão os “baby chauffeurs”, “confiando nossas vidas - tal como somos levados a fazê-lo.” Contudo, em 1910 ainda coexistiam os veículos de tração animal e os modernos veículos automotores, o que inferimos de acontecimento memorável, ocorrido quando da visita de Rui Barbosa à capital mineira, em 22 de fevereiro daquele ano. Tratava-se, este, de mais um capítulo da luta política, que foi a *campanha civilista*, pela sua eleição à Presidência da República, quando da sucessão a Nilo Peçanha. De fato, desembarcando na estação da EFCB, em Belo Horizonte, dirigiu-se Rui Barbosa a um veículo de tração animal, escolhido entre os diversos automotores que ali estacionavam. Tomados de entusiasmo - ao crermos no noticiário da imprensa da época - os admiradores de Rui desatrelaram a parrelha de cavalos do carro de aluguel e passaram a empurrá-lo pelas ruas da cidade. A cena foi descrita pelo próprio cocheiro e proprietário do veículo, Sr. Ricardo Guido, quem o relatou: “Fiquei nervoso quando...vi Rui Barbosa dirigindo-se ao meu carro e subindo nele; e logo a multidão começou a desatrelar os animais e empurrou o carro pelas ruas da cidade.” Guido comentou que não tivera outra alternativa, senão passar a mão na parrelha de animais e seguir o povo conduzindo o seu carro (TASSINI, 1947; pp.89-90).⁵

A cena foi de grande efeito plástico e muito favorável à construção mítica da liderança de Rui Barbosa; esses efeitos não seriam obtidos caso o veículo escolhido, naquele momento, fosse um automóvel. Por outro lado, ainda em Tassini, no registro da entrevista com Ricardo Guido, a expressão que este usou, foi “...o populacho conduzindo o meu carro.” Estaria ele se referindo a uma ralé remunerada, ou simplesmente empregara o vocábulo na acepção de *povaréu*? Tassini não o esclareceu, nem teceu comentários a respeito. Também, não é do nosso intento discutir o acontecimento, buscando esclarecer se a cena fora, ou não, montada pelos correligionários e promotores da visita do prócer político à Belo Horizonte. Vale o seu registro como um fato pitoresco ocorrido numa época em que, em Belo Horizonte, o automóvel expulsava carruagens e cabriolés das ruas da cidade.

O número de automóveis circulando na cidade crescia continuamente, causando certa perturbação na vida urbana. O crescimento do número de veículos automotores estimulava a constituição de empresas cuidando da reparação e “afinamento” de motores, que se faziam anunciar na imprensa local.⁶ Essa mesma imprensa noticiava a preocupação das autoridades policiais quanto à criação de uma regulamentação para os serviços públicos oferecidos pelos condutores independentes: tratava-se de obrigar aos “chauffeurs” e cocheiros o cumprimento de prazos de permanência na estação da EFCB, nos horários da chegada ou da partida das composições ferroviárias.

A portaria n° 60, expedida pela Prefeitura Municipal em 28 de janeiro de 1911, indicava que a preocupação com o crescimento desordenado do trânsito de veículos motorizados já estava presente desde os fins de 1910. Essa portaria estabelecia a obrigatoriedade do registro dos automóveis junto à Prefeitura, enquanto revigorava o Decreto n° 1377, de 3 de abril de 1900. A Portaria n° 60 era exemplar quanto à divulgação das preocupações que continuavam a afligir o Conselho Deliberativo, porque - considerava o Conselho - que o Decreto n° 1377 previa as disposições necessárias ao trânsito de veículos mais lentos; porém, com a introdução dos automóveis, motocicletas e bicicletas, havia uma tendência dos seus condutores ao abuso da velocidade, pelo que se obrigava o registro de todos esses veículos na Prefeitura, para um maior e mais adequado controle da segurança urbana. Ao mesmo tempo, o Conselho estipulava os limites de velocidade a 10 quilômetros por hora, quando circulando na zona urbana, e a 20 quilômetros por hora, na zona suburbana. Por outro lado, as bicicletas deveriam rolar fora dos passeios de pedestres e sempre com velocidades “compatíveis com a eliminação dos riscos de abalroamento dos transeuntes” (COLEÇÃO, 1922).

3. A dominação dos veículos automotores

A modernidade dos veículos automotores também passava a influir sobre as soluções construtivas dos veículos de tração animal, na medida em que aqueles passavam a exigir leitos de rolamento mais elaborados, em geral macadamizados. O macadame, por sua natureza própria, era rapidamente danificado pelas rodas de aro de ferro, muito estreitos, então usadas por estes últimos. A Lei Municipal nº53, de 30 de setembro de 1911, autorizava o Prefeito, entre outras medidas, a reduzir em 50% os impostos incidindo sobre os veículos de tração animal, desde que fossem equipados com rodas revestidas de borracha (COLEÇÃO, 1922).⁷

O Decreto nº 1377, sancionado em 3 de abril de 1900 pelo então Presidente do Estado, Silviano de Almeida Brandão, era agora revigorado, embora regulando assuntos relativos ao

trânsito de veículos de tração animal; era bastante minucioso, aquele decreto, no que estatuiu, como por exemplo, nos seus artigos 1º e 2º, onde eram estabelecidas as condições para a expedição da “Carta de Habilitação” para os cocheiros. Esse documento seria expedido pela Prefeitura Municipal, mediante uma “guia de aprovação” previamente emitida pela autoridade policial, após submeter o candidato aos exames de capacitação. Estes exames eram aplicados por dois funcionários policiais, devidamente nomeados pelo Secretário de Polícia da Capital. Dando continuidade à via burocrática, e já de posse da “guia”, o candidato dirigia-se à Prefeitura onde, mediante apresentação daquela, far-se-ia o registro dos seus dados pessoais, bem como dos dados cadastrais do seu veículo, como passos prévios à expedição da “Carta”.

A lei interditava, explicitamente, a concessão da habilitação para os menores de quinze anos; para aqueles com idade compreendida entre 15 e 21 anos, seus pais ou tutores, deveriam ser solidariamente responsáveis pelos atos decorrentes da habilitação (Parágrafo 1º do artigo 4º). O artigo 5º instruía sobre a identificação rápida do veículo, através a pintura do seu número de matrícula em local visível, geralmente em um dos paralamas ou lanternas. Finalmente, o artigo 25º tratava das punições aos infratores, onde estavam previstas multas pecuniárias de 10\$000 até 100\$000, que podiam ser cumulativas com a pena de prisão de 7 a 15 dias. Ainda, segundo a gravidade da inobservância, a habilitação do infrator poderia ser cassada.

Podemos, então, compreender o espanto de Montlaur, bem como suas referências aos “babys-chauffeurs”(sic): certamente, os motoristas dos taxis que os conduziram teriam uma aparência de menores de quinze anos, embora estivessem na faixa da baixa idade permitida pela legislação da época; foram por isso mesmo, referidos como “chauffeurs - bebês”. Quanto à sua experiência, que não fosse muito grande, beneficiavam-se da sua juventude: sabemos que os mais jovens têm uma superior capacidade de adaptação e aprendizado das novas tecnologias, e não teria sido diferente para os jovens motoristas da Belo Horizonte adolescente, que já dominavam muito bem o volante, a crermos na ausência de registros de eventuais acidentes com seus veículos, em que pese o julgamento de Montlaur, de que brincavam de motoristas.

Entretanto, ainda há a reclamação quanto à velocidade de condução dos automóveis,

tida como imprudente para a condução dos taxis. Para caracterizá-lo, Montlaur usa a expressão “...nous conduisent à tombeau ouvert...”, valia dizer, “a uma velocidade de se ter o túmulo aberto”⁸. Esta expressão, que por si só dá a medida da estupefação do nosso viajante, não nos indica a que ponto seria levada qualquer eventual imprudência, porque uma avaliação subjetiva, sem referenciais às velocidades permitidas para as condições de trânsito do local e da época.

Não obstante, há que considerarmos a audácia própria de uma juventude que dominava uma tecnologia de ponta o que, de qualquer modo, a nosso ver, estaria bem distante dos julgamentos de irresponsabilidade registrados por Montlaur. De fato, contra a expectativa por ele criada, naquela época ainda não se registravam acidentes de vulto com os automóveis de aluguel, em Belo Horizonte. O primeiro acidente de que temos notícia, ocorreu em pleno centro da cidade, com um automóvel Mercedes-Benz, particular, recém-recebido na cidade e pertencia ao insigne professor Antônio Aleixo, e por ele era conduzido: perdendo a direção, o veículo conduzido pelo insigne professor de Direito subiu no passeio e atropelou um jovem acadêmico de Direito (seu aluno, talvez), que teve a perna fraturada (PENA, 1997; 13/08/1911). Porém, em 25 de agosto do ano seguinte, registrava-se um acidente com um auto de aluguel que, vindo do Barreiro, capotava e causava três feridos graves, entre os seus sete passageiros (PENA, 1997; 24/08/1912). Mas, a seguir, em junho de 1913, um primeiro acidente com vítima fatal enlutou Belo Horizonte: um auto de aluguel provindo do Acaba-Mundo, ao atingir a confluência das ruas Paraíba e Bernardo Guimarães, perdendo a direção, caiu no leito do córrego ali existente, causando uma vítima fatal (PENA, 1997; 08/06/1913).

Ainda neste mesmo ano, outro acidente era registrado pela imprensa belorizontina, neste caso, mais pelo inusitado do fato e pelos efeitos plásticos da foto tomada: tratava-se de uma ambulância da Assistência Pública que, numa conversão desastrada, tombou em plena avenida Afonso Pena, sem vítimas a se lamentar (VITA, 1913; ano 1, n° 1). Contudo, em agosto de 1914, ocorria o primeiro desastre de grandes proporções, quando um veículo de transporte de cargas, retornando de um convescote realizado na região de Venda Nova, e com a carroceria repleta de passageiros, precipitou-se em um barranco de mais de 10 metros de altura, com um saldo de dois mortos e dezessete feridos graves (PENA, 1997; 23/08/1914).

Percebemos em todos esses acidentes, uma conjugação de possíveis abusos de velocidade e condução perigosa, com más condições de pistas de rolamento. Em todos esses acidentes, não foram registrados protestos contra possíveis condições de inexperiência dos motoristas, principalmente ligadas às idades imaturas. Em particular, o primeiro acidente registrado envolveu, não um taxi, mas o veículo particular do professor Antônio Aleixo, a quem talvez pudéssemos julgar inexperiente, mas nunca imprudente.

Dessa forma, a experiência vivida por Montlaur e seus amigos, teria sido restrita: poucos jovens de baixa idade conduziam carros de aluguel em Belo Horizonte e, os que o faziam, faziam-no bem, com toda a propriedade, a se julgar pela ausência de registros policiais contra os mesmos.

Cocheiros e *Chauffeurs* no Trânsito Urbano da Belo Horizonte Adolescente

Maria Lucia Mexias-Simon

**Dossiê Temático:
Cultura, Civilização e Cidadania**

Por outro lado, providências efetivas com relação à portaria nº60 somente seriam adotadas no dia 17 de maio de 1912, quando medidas complementares de ordenamento do trânsito foram tomadas, através da portaria nº101. No dia seguinte, deu-se início aos exames regulares para a habilitação de condutores de veículos motorizados, conforme aos critérios da anterior portaria nº60. A ação das autoridades municipais orientou-se para o cumprimento estrito das normas baixadas, em particular com relação à observância das punições previstas, mas consideradas exageradas pelos motoristas.

A ação policial à respeito, exacerbou-se no início de 1917. Em consequência, no dia 20 de janeiro, os motoristas de taxi de Belo Horizonte entraram em greve pacífica, por 48 horas.

Notas

- ¹ Uma crônica tratando desse acontecimento, e de fatos pitorescos ocorridos nos seus primeiros anos de existência pode ser encontrada em (TAMBASCO, 2006).
- ² Uma tradução literal seria: *Sobre o caminho dos Bandeirantes*. Estamos certos de que não era intenção de Montlaur projetar uma imagem de explorador dos sertões mineiros e paulistas, mas tão somente transmitir impressões de viagens, com algumas observações sobre as populações interioranas, e dos seus costumes atávicos. *Sobre os vestígios de passagem dos Bandeirantes*, seria uma tradução mais adequada a esse livro, segundo os léxicos franceses. Trabalhamos com exemplar original, que pertenceu a Afonso Arinos de Mello Franco, e que se encontra depositado no acervo do Museu Mineiro, em Belo Horizonte.
- ³ A expressão “telhados planos”, quereria referir-se a uma comparação com os telhados típicos do Leste europeus, muito inclinados pela necessidade de obrigar a um escoamento, rápido e eficaz, da neve caída durante os tempos do rigoroso inverno daquela região. Por outro lado, espanta-se o cronista: a cidade “...é um bosque.” Não era só ele que se maravilhava... afinal, ele entrava na “Cidade Vergel”, como era denominada Belo Horizonte!
- ⁴ Era um automóvel de propriedade da empresa *Trajano de Medeiros*, de marca Popp-Hartford, de cor vermelha; seu primeiro motorista foi o Sr. J. Martins Pena. Registrou-se que os seus primeiros passageiros foram os Srs. Benjamim Jacob, então Prefeito de Belo Horizonte, e o Sr. J. Santa Cecília. O segundo, era um veículo da marca WHITT, com 20 HP de potência no eixo; o seu proprietário foi um certo Sr. Dixon, que soubera antever as possibilidades de lucro oferecida pela exploração da nova modalidade de transporte;
- ⁵ O relato que apresentamos é uma reprodução parcial da entrevista obtida por Raul Tassini, com o antigo cocheiro, Ricardo Guido. Um artigo versando sobre esse curioso episódio foi publicado na “Coluna do IHGV”, no jornal *Tribuna do Interior*, no ano de 2008.
- ⁶ Ver, por exemplo, a propaganda da “Garage Rio Branco”, funcionando à rua Guaicurús, no Centro, pertencendo à firma *A. Santiago & Cia* e cujo ponto forte era o seu gerente de oficina, o Sr. José Carlos Halfeld, “mecânico e eletricitista especializado em autos”. A propaganda foi publicada no jornal *A TARDE*, de Belo Horizonte, em 20 de setembro de 1912.
- ⁷ Essa lei também instituiu os impostos incidentes sobre bicicletas e motocicletas: aquelas pagariam 2\$000 por ano e estas, pagariam 20% a mais. Portanto, parece-nos que a introdução generalizada das motocicletas e das modernas bicicletas, em Belo Horizonte, data dessa época.
- ⁸ Expressão que pode ser traduzida por “nos conduziram à uma velocidade imprudente.”;

Referências

- A CAPITAL. *Belo Horizonte: A Capital*, Ano 1, nº1, 3 de junho de 1902.
- A TARDE. Belo Horizonte: Jornal diário, 20 de fevereiro de 1912.
- BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva – história antiga e história média*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995.
- COLEÇÃO de Leis do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte (1900-1911): Belo Horizonte: Imp.Oficial do E. de Minas Gerais, 1922.
- Mosaico – Revista Multidisciplinar de Humanidades, Vassouras, v. 1, n. 2, p. 1-10, jul./dez., 2010

Cocheiros e *Chauffeurs* no Trânsito Urbano da Belo Horizonte Adolescente

Maria Lucia Mexias-Simon

Dossiê Temático:
Cultura, Civilização e Cidadania

COMÉRCIO DE MINAS. *Belo Horizonte; jornal diário*, ano2,nº208,21 de setembro de 1902.

GOMES, Maria do Carmo Andrade. *Omnibus. Uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Fund. João Pinheiro, 1996;

MONTLAUR, Jean de. *Sur la trace des bandeirantes*. Paris: L'Édition Française Illustrée, 1918.

PENA, Octávio. *Notas cronológicas de Belo Horizonte:1711-1930* (2ed.) Belo Horizonte: Fund. João Pinheiro, 1997.

TAMBASCO, J. C. Vargens. *Deslizes cronológicos: a transição dos séculos na infanta Cidade de Minas*. Im: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Vassouras*. Vassouras: IHGV, 2006; p.19-22.

TASSINI, Raul. *Verdades históricas e pré-históricas de Belo Horizonte, antes Curral Del Rey*. Belo Horizonte: Imp.Oficial do E. de Minas Gerais, 1947.

VITA, Revista Mensal. Belo Horizonte: Ano 1, nº 1, julho de 1913.

VITA, Revista mensal. Belo Horizonte: Ano 1, nº4, outubro de 1913;