

*Os rios e a cidade:  
espaço, sociedade e as políticas públicas  
em relação ao saneamento básico  
em Belo Horizonte, 1964 – 1973.*

Yuri Mello Mesquita<sup>1</sup>

**Resumo:** Através do estudo das canalizações dos rios de Belo Horizonte, percebemos a importância da relação do homem com a natureza nos ambientes urbanos. Elementos naturais dentro da cidade podem adquirir inúmeros significados afetivos, urbanísticos, de referência, sociais e políticos. As canalizações fizeram parte de um projeto desenvolvimentista que transformou o automóvel no protagonista dos projetos urbanísticos da cidade, onde os rios, já poluídos por esgoto e dejetos de todos os tipos, foram sendo erradicados do cenário urbano para a ampliação da malha asfáltica.

**Palavras chave:** História Ambiental, Belo Horizonte, Rios, Políticas Públicas

**Abstract:** Through the investigation about the rivers in Belo Horizonte we realize the importance of the relation between men and Nature in the cities. Natural elements in urban spaces can acquire affective, social and, specially, political significance. The canalizations of rivers in Belo Horizonte were part of a urban project that prioritize the car. In this process the rivers were eliminated of the urban scenario with the purpose of the enlargement of paved streets.

**Key-words:** Environmental History, Belo Horizonte, Rivers, Public Politics

---

<sup>1</sup> Bacharel em História pela Universidade Federal de Minas Gerais. Apoio: FAPEMIG e CNPq. E-mail: [yuri\\_mesquita@yahoo.com.br](mailto:yuri_mesquita@yahoo.com.br)

## I – INTRODUÇÃO

Belo Horizonte crescia de maneira acelerada nos anos de 1950. O ritmo da cidade começou a mudar e os veículos começaram a tomar conta das ruas. O cenário mutante da capital mineira despertou inúmeros sentimentos nos moradores, principalmente nos mais antigos, que estavam acostumados com uma cidade provinciana, mais lenta e silenciosa. Vários problemas urbanos se agravaram nesse período, provocando incertezas nos cidadãos. Esses temores podem ser vistos em reportagens de jornais que faziam um apanhado geral da cidade na época e projetavam um futuro de caos. Uma matéria do Diário de Minas de janeiro de 1956 imaginava a capital mineira em 1966, dez anos depois, quando a população chegaria a um milhão de habitantes, e fazia projeções do quanto a vida se tornaria mais complicada e dinâmica na metrópole. (DM, 1956, pág. 11)

A reportagem de uma página profetizava a morte das conversas tranqüilas sob as marquises, o fim das casas e das “ruazinhas” que davam à cidade um ar de província, o aumento do tráfego de automóveis e o fim do verde na cidade, substituído pelos edifícios:

Durante muito tempo a glória da capital era ser a “cidade jardim”. Mas, agora... no jardim que era, gigantes troncos de concreto armado surgiram e, quando formos um milhão, esses troncos estarão multiplicados. Os jardins centrais que temos já estarão sacrificados pelo holocausto do progresso.

A reportagem citava ainda o problema “interminável” da água e afirmava que a questão seria facilmente resolvida até 1966 com a abertura de poços artesianos por toda a cidade. Também se demonstrava preocupação com a questão do Ribeirão Arrudas. Para a reportagem “*O Arrudas é um arroio modesto para arcar com a responsabilidade de limpar a cidade de seus detritos*”. Isso nos mostra que, já na década de 1950, o principal rio da cidade era percebido como uma válvula de escape de esgoto prestes a esgotar-se com o aumento da poluição.

O artigo ainda dizia que a possibilidade de escapar da vida caótica e agitada da cidade, através da nova rodovia entre Belo Horizonte e o Espírito Santo, “*não*

*compensará as desgraças da metrópole e, sobretudo a ausência de viver numa roça asfaltada (como chamam nossa capital)”.*

A reportagem acertou em muitas de suas profecias. Na verdade, entretanto, a situação estaria muito pior, na década de 1960, do que então se imaginou.

Após o golpe de estado de 1964, os militares fizeram da industrialização a prioridade do regime. O novo grupo dirigente planejava fazer do Brasil um país de maior destaque econômico no cenário mundial com um crescimento baseado principalmente no incremento da produção industrial. Dessa forma, foi proposta uma “tripla aliança” que financiaria os investimentos econômicos com capital local, estrangeiro e Estatal. (EAKIN, Marshall C. 2001, pág. 129)

Esse modelo desenvolvimentista, inicialmente, encontrou problemas em Minas Gerais, onde o governo do estado tinha um papel mais importante na economia que o Governo Federal. O capital local mineiro (composto por bancos, indústrias e empreendedores) ainda era fraco no início dos anos 60 e, como se não bastasse, a economia brasileira passava por um momento difícil (EAKIN, pág. 130).

Mas, apesar da crise, a indústria em Minas Gerais começou a crescer a partir desse período bastante desfavorável e atingiu seu auge entre 1970 a 1977, quando a industrialização no estado crescia cerca de 20 % ao ano. (EAKIN, pág. 132). O crescimento industrial foi concentrado na região metropolitana de Belo Horizonte que, na década de 1970, já produzia 1/3 das novas vagas de trabalho do estado. Devido a esse *boom* das indústrias, somado com outros fatores, a população da capital e de sua região metropolitana cresceu muito a partir dos anos de 1940.

Entre 1950 e 1970, Belo Horizonte teve a maior taxa de crescimento do país. Pulou de uma população de 352.000 habitantes em 1950 para 1.250.030 em 1970. A taxa de crescimento da capital aumentou muito a partir da década de 1930 e encontrou seu ápice nas décadas de 1950/60. Já a RRMBH<sup>2</sup> apresentou uma taxa maior na década de 1960/70, devido à concentração de indústrias naquelas cidades. (EM, 1971, pág. 03) (BRITO, SOUZA, 2008: pág. 4) (BRITO, SOUZA, 2008: pág. 05)

Belo Horizonte foi mudando rapidamente, passando a ter um ritmo mais acelerado e intenso. A conversa tranqüila nas portas dos cafés do centro tinha agora como concorrente o barulho dos carros. As calçadas diminuíram e as árvores foram sendo cortadas para dar lugar aos automóveis, que se tornariam protagonistas dos

---

<sup>2</sup> Todos os municípios da RMBH (região metropolitana de Belo Horizonte), com exceção de Belo Horizonte.

projetos urbanos a partir de então. Outro fenômeno que pode ser observado nesse período é a verticalização da cidade. Os casarões e sobrados foram substituídos por edifícios que começaram a surgir na área central da cidade. Os locais para morar ficaram cada vez mais escassos, aumentando a especulação imobiliária e a abertura de novas vilas por parte do poder público. A especulação imobiliária e o crescimento populacional elevaram as taxas da inflação, provocando reclamações dos moradores. As moradias irregulares também cresceram, favelas surgiam em todos os cantos da cidade, inclusive nas ruas centrais e nas beiras dos rios e córregos. (DM, 1956: pág. 11) (EM, 1971: pág. 01-10)

A capital mineira cresceu muito rapidamente e de forma desordenada. A infraestrutura da cidade não acompanhou o aumento da população provocando uma crise nos serviços de saneamento básico nas décadas de 1950 e 1960. Os esgotos arrebentavam pelas ruas e a água fétida escorria pelas sarjetas. O lixo, que se acumulava nas calçadas, assoreava os córregos que, a cada chuva, transbordavam. Após as inundações sobrava um mar de lama, sujeira e lixo, onde as crianças adoravam brincar sem saber dos riscos que corriam de contrair doenças como a esquistossomose e gastroenterite. Para piorar, as ruas e os passeios tinham mais buracos que asfalto.

A crise chegou ao nível mais crítico no final da década de 1960. A poluição já começava a ser preocupante e a piora da qualidade do ar era sentida pela população devido ao aumento da industrialização, do desmatamento e do crescimento do número de carros (CONTINENTINO, 1966). O sistema de saneamento básico de Belo Horizonte entrou em pane na mesma época. Enquanto os esgotos arrebentavam pelas ruas e as enchentes aumentavam, faltava água até para beber em alguns bairros da cidade.

Ao mesmo tempo em que os belo-horizontinos exigiam um fornecimento regular de água, reclamavam dos rios e ribeirões que cortavam toda a cidade. Para resolver as inundações, o problema do mau cheiro e dos posseiros (que faziam suas casas nas margens dos córregos), foi escolhida a solução mais rápida, ou seja, a canalização. A partir dos anos 60 houve um surto de obras de canalização seguido pelo asfaltamento das áreas onde antes havia rios.

A canalização era vista como o espelho do progresso para os políticos da capital, além de ser considerada obra de embelezamento. Para a concepção urbanística adotada pelos administradores de Belo Horizonte o asfalto, além de ser mais útil, era mais bonito. A pavimentação também possibilitaria o plantio de árvores e flores nos canteiros

recém inaugurados dentro da máxima de fazer Belo Horizonte voltar a ser a “Cidade Jardim”, só que nesse jardim de asfalto não havia água.

## II – OS RIOS NA DÉCADA DE 1960:

Na década de 1960 os rios que passavam por Belo Horizonte já estavam muito degradados devido a quase seis décadas de despejo de esgotos. A situação piorou nesse período devido ao aumento do volume de detritos provocado pelo enorme e desordenado crescimento populacional. O mau cheiro dos córregos da cidade tornou-se então insuportável, ninguém desejava viver ao lado deles já que, além da poluição, os rios apresentavam outro inconveniente, as enchentes.

O transbordamento dos córregos era algo rotineiro no período de chuvas em Belo Horizonte. Vale ressaltar que esse fenômeno não era recente, mas se agravou muito nos anos 1960, já que o volume de esgoto crescia e as águas pluviais não tinham um sistema eficiente de escoamento. Outro motivo que agravou as enchentes foi o assoreamento dos córregos devido à crise no sistema de recolhimento de lixo em Belo Horizonte.

O lixo se acumulava nas calçadas dentro de latões, caixas, sacos quando não era jogado livremente nas vias públicas. Muitas vezes era juntado em montes que demoravam uma eternidade para serem removidos. Quando chovia, a enxurrada levava parte da sujeira acumulada aos rios, provocando o assoreamento. Em alguns locais, o despejo de lixo era feito diretamente nos córregos já que muitas das vilas da cidade não contavam com caminhões que recolhiam os detritos. (DM, 13/02/1965) (DM, 7/04/1965, pág 9) (DM, 27/02/1965, pág 9)

As reportagens e cartas publicadas nos jornais dão pistas do estado dos córregos de Belo Horizonte em 1965, mostrando também a percepção que os moradores da cidade tinham em relação aos rios, vistos como uma ameaça à saúde e ao bem estar da população, sujos e inconvenientes, além de mal cheirosos. Pedia-se a canalização de vários córregos como o Acaba Mundo, na Avenida Afonso Pena onde “*As águas que o córrego despeja no Parque Municipal traz (sic) cada vez mais perigo para aqueles que passam por ali*” (DM, 02/02/1965, caderno DM2).

A situação do Córrego do Leitão pode ser percebida em outro jornal através da carta de Paulo Duarte, morador da Rua São Paulo com Avenida Bias fortes, ao Diário de Minas. Na correspondência, Paulo pediu o soterramento do córrego que transbordava a cada chuva inundando as ruas e os passeios com lama (DM, 22/03/1965, pág. 09):

As águas do Leitão são enlameadas de modo que ao fazer sol elas secam, mas deixam na rua uma boa quantidade de barro. O barro seca, vira poeira, vêm os funcionários da Prefeitura, juntam montinhos e deixam tudo lá mesmo.

As chuvas do verão de 1965 provocaram inundações em todos os pontos da cidade, principalmente nas regiões cortadas por córregos. No dia 18 de fevereiro de 1965, foram medicadas no Pronto Socorro cerca de 20 pessoas feridas devido aos desabamentos e enxurradas provocadas por uma tempestade. Os Bombeiros atenderam a vários chamados, salvando várias crianças que eram levadas pelas enxurradas e até um cavalo que havia caído em um barranco que enchia de água. (DM, 1965: pág. 7)

Devido a todos esses problemas os rios foram sendo postos cada vez mais à margem da vida urbana. O despejo de esgoto aumentava e o lixo começou a tomar conta das margens e, às vezes, do próprio leito dos ribeirões. Em alguns casos, o volume de dejetos era tamanho que até impedia o curso da água. Esse foi o caso do Ribeirão Arrudas na Avenida Tereza Cristina. A coluna “A cidade reclama”, do Diário de Minas, recebeu diversas reclamações dos moradores da região onde lixo havia se acumulado de maneira a quase impedir o curso normal da água. Outra queixa era em relação ao mato, que crescia na beirada do Arrudas tomando conta da calçada e até a própria rua. Mas, de acordo com os moradores, o principal problema eram os animais mortos jogados no canal que, além do mau cheiro, atraíam “urubus matreiros”. (DM, 21/03/1965, pág. 09)



**Imagem 1:** Lixo jogado na beirada do ribeirão Arrudas na Avenida Teresa Cristina. 24 de Maio de 1966. APCBH, Fundo Assessoria de Comunicação.

As cartas, que trazem reclamações da população, mostram que, para parte dos belo-horizontinos, e até para alguns funcionários da prefeitura, os rios poderiam servir como depósito de lixo. Para alguns moradores era preferível jogar os latões de lixo nos rios a deixá-los na porta da sua casa, devido à falta da regularidade da coleta por parte da Prefeitura. Até animais mortos eram desovados nos córregos, aumentando o mau cheiro e o risco à saúde. A cada chuva as enchentes encarregavam-se de levar todos esses detritos de volta as ruas, sujando os passeios e as casas, reforçando assim a imagem negativa dos rios.

Esses fatores fizeram com que os pedidos de canalização dos rios aumentassem. As reivindicações eram feitas através de abaixo-assinados, ligações telefônicas para a Prefeitura e de cartas enviadas aos jornais. O Diário de Minas de 13 de abril de 1965 fez uma reportagem sobre o Córrego das Piteiras, nos bairros Prado e Calafate, devido ao grande número de cartas e telefonemas que o jornal recebia.

A pequena reportagem fez um apanhado geral da situação do rio (DM, 13/04/1965, pág. 09):

(...) por falta de canalização e obras sanitárias, o Córrego das Piteiras se espalha pela rua, trazendo com suas águas imundas o perigo de doenças muito sérias, pois ele recebe, antes de chegar ao Calafate, o esgoto do sanatório Morro das Pedras. O mau cheiro que se espalha na região é ainda menos perigoso que os perigos provocados pela água poluída onde a menina, sem juízo e sem noção do risco que corre, brinca a vontade desde que consiga escapular da vigilância materna.

A reportagem relatou, ainda, a mobilização dos moradores em prol da canalização do córrego. A comunidade já havia enviado um abaixo-assinado ao prefeito além de ter mandado várias cartas à redação do jornal, mas a prefeitura ainda não tinha tomado qualquer providência em relação à queixa.

A canalização foi vista então como a grande solução do problema dos córregos. Esse tipo de obra resolveria o problema das inundações e, parcialmente, do mau cheiro. Mas um outro fator seria determinante para o grande número de canalizações realizadas em Belo Horizonte a partir da década de 1960: o automóvel.

O número de veículos na cidade, assim como a população, aumentou muito naquela década. A malha de asfalto não agüentou o número crescente de veículos, fazendo com que buracos surgissem por toda a parte. Foram realizadas muitas operações “tapa buraco” a fim de dar uma solução paliativa ao problema. Oswaldo Pieruccetti, então prefeito municipal, mobilizou a Polícia Militar para tapar buracos por toda cidade em fevereiro de 1965, vinte dias após sua posse, devido à gravidade da situação. (DM, 20/02/1965)

O automóvel tornou-se o protagonista das políticas urbanas em Belo Horizonte. As obras de asfaltamento e alargamento de ruas tinham muito destaque através de propagandas em jornais e nos relatórios de prefeitos. O asfalto transformou-se no símbolo do progresso e, de forma autoritária, passou por cima de quase tudo que havia no caminho, inclusive árvores, moradores de regiões desapropriadas e rios.

Esse processo não foi exclusivo de Belo Horizonte, ele pode ser percebido em diversas partes do mundo a partir dos anos 20, principalmente na Europa e nos Estados Unidos. Le Corbusier, um dos maiores arquitetos do século XX, foi um grande defensor do asfalto como o protagonista do *design* urbano. Para ele o “novo homem”, habitante da cidade do futuro, precisaria de um novo tipo de rua que seria uma máquina para o

tráfego. Uma rua moderna precisaria ser bem equipada e automatizada, como uma indústria. Nada de pessoas, exceto as que operam as máquinas, nesse caso, os carros. Não poderia haver pedestres desprotegidos e desmotorizados, que serviriam somente para atrapalhar o fluxo. (BERMAN, 1987: pág.161)

Os projetos urbanos de Belo Horizonte nos anos de 1960 foram influenciados por essa linha de pensamento onde a modernização se basearia em uma ideologia de modernismo apoiado no desenvolvimentismo para neutralizar a “desordem” da organização cidade naquele período. Tentava-se definir claramente os espaços de cada órgão da vida urbana, mas os carros teriam a preferência. Os moradores de favelas que se alojavam em locais onde as novas ruas seriam abertas, ou nas beiradas de rios que seriam canalizados, tinham seus pertences jogados nas ruas e depois assistiam à demolição de suas moradias. A maioria dos “favelados” não recebia qualquer indenização, somente os que haviam sido cadastrados pela prefeitura, que alegava ser essa a única maneira de evitar o “golpe” por parte dos moradores irregulares e posseiros. (DM, 23/12/1965: pág. 01)

Muitas vezes houve resistência por parte dos despejados. Em agosto de 1966 moradores da vila São Vicente, que seriam removidos para a abertura de uma via para desafogar o trânsito da Avenida Amazonas, rebelaram-se contra o autoritarismo dos funcionários da prefeitura. Os servidores estavam retirando os pertences das casas e colocando-os em caminhões, não fornecendo quaisquer explicações acerca do local para onde estes seriam levados. Dona Carmelina Leonel, a primeira moradora a ser despejada, foi colocada para fora de sua casa junto com sua filha de um ano e observou, em prantos, seu barraco ser demolido. Isso gerou revolta dos moradores que inclusive ameaçaram os funcionários da prefeitura, que tiveram que retornar depois com proteção policial. (DM, 20/08/1966).

Além das desapropriações, várias árvores foram cortadas para dar lugar ao asfalto, assim como foram canalizados diversos córregos que passavam em áreas de fluxo intenso de veículos. É interessante notar que, ao contrário do que aconteceu com os rios, o corte de árvores gerou protesto por parte dos moradores de Belo Horizonte. Em julho de 1965 um morador da cidade escreveu uma carta ao Diário de Minas protestando contra o corte de árvores e a ausência do verde na configuração da capital. Ele concluiu a correspondência pedindo o plantio de novas árvores e a substituição de plantas mortas. Na carta percebe-se que o maior ressentimento do remetente foi o corte dos *ficus* da Avenida Afonso Pena, realizado da noite para o dia, e cuja maior

consequência teria sido a perda por Belo Horizonte do *status* de cidade jardim: “*pois o machado impiedoso do clamado progresso destruiu de uma noite para o dia a ornamentação da principal Avenida [Afonso Pena] que era orgulho para todos*”. (DM, 15/06/1965, pág. 07)

O verde foi um elemento inaugurador de um sentido comum importante para os habitantes de Belo Horizonte, as árvores da cidade foram investidas do significado de um patrimônio coletivo e o corte delas gerou inúmeros debates e reações diversas por parte da população e pela imprensa (DUARTE: pág. 06). Mesmo com o grande número de cortes de árvores na década de 1960, a política de embelezamento de ruas através do plantio de mudas sempre foi colocado em destaque pelos prefeitos, assim como a idéia de fazer Belo Horizonte voltar a ser a cidade-jardim, um dos termos mais evocados pelos políticos da cidade. (DUARTE: pág. 6); (RELATÓRIOS, 1960-1973); (PIERUCCETTI, 1966).

Já os rios não possuíam em Belo Horizonte o mesmo *status* que as árvores devido a vários fatores. Para o homem urbano contemporâneo, as manifestações hídricas da natureza remetem a aspectos negativos, o clima chuvoso é considerado como “tempo ruim”, trazendo problemas no trânsito, enchentes, além de desconforto. Os rios também evocavam diversos sentimentos negativos por parte dos belo-horizontinos. Eram vistos como esgotos que corriam pela cidade, além de feios e invasores de casas quando transbordavam. O progresso era o curso “natural” que o Brasil deveria seguir, portanto a extinção de um rio não era vista com muita perplexidade, pelo contrário, as canalizações eram comemoradas pelos administradores da cidade, que acreditavam estar fazendo o progresso e o saneamento ao colocar uma camada de asfalto por cima de um rio sujo e inútil. Houve, portanto, uma inversão de valores ao perceber o “natural” no Brasil. Para os propagandistas do desenvolvimento os tratores, as indústrias, as obras e o asfalto eram os elementos que deveriam predominar na paisagem. Só através do progresso o Brasil poderia superar seu atraso em relação às potências mundiais e o desenvolvimento deveria vir a todo custo. (STORY, 2007).

Os rios passaram a ser “alienígenas” dentro de Belo Horizonte, pois estariam tomando um grande espaço que poderia ser dos automóveis, ou seja, do progresso. Os córregos eram feridas abertas que atravancavam o crescimento da capital. As enchentes que devolviam parte da enorme carga de dejetos jogados nas suas águas criavam um

elemento de imprevisibilidade que não combinava com uma cidade que tinha a pretensão de ser uma das mais modernas e bonitas do país.

Devido a esses fatores, as obras de canalização passaram a ser prioritárias dos prefeitos que passariam pela prefeitura na década de 1960. Nos relatórios apresentados por Jorge Carone (1963 – 1965), Oswaldo Pierucetti (1965 – 1967 e 1971 - 1975) e Sousa Lima (1967 – 1971), as canalizações foram colocadas como obras essenciais e serviriam para a melhoria do saneamento básico, do trânsito, além de embelezar a capital (RELATÓRIOS, 1963-1975). Muitas propagandas eram feitas nos jornais mostrando todos os supostos benefícios adquiridos pela extinção dos rios dentro do cenário urbano.

Esse tipo de obra foi amplamente documentada pelos fotógrafos da Prefeitura e os registros de todas as etapas da substituição dos rios pelo asfalto podem ser vistos no acervo da Assessoria de Comunicação do Município, disponível no Arquivo Público da Cidade. O enorme volume de fotos que destacam as canalizações no período de 1960 – 1975 evidencia a importância que os administradores da cidade davam a esse tipo de intervenção. Visitas oficiais eram feitas durante várias fases da obra, mas a principal era realizada após a sua conclusão quando o prefeito, junto com vereadores e engenheiros, fazia uma caminhada triunfante por cima do asfalto novo, como se tivessem acabado de conquistar um terreno inimigo. Os ritmos das obras de canalização e asfaltamento iam intensificar-se no último ano do mandato do Prefeito Oswaldo Pierucetti através do projeto “Nova BH-66”.



**Imagem 02:** Canalização do córrego do Acaba Mundo. Rua Professor Moraes, 1964-1965. APCBH, Fundo Assessoria de Comunicação.



**Imagem 03:** Prefeito Oswaldo Pieruccetti (4º da esquerda para direita, à frente) caminha no asfalto onde antes havia o córrego do Acaba Mundo na Rua Professor Moraes. 3º Eliseu Resende; 6º Hélio Carnevalli. APCBH, Fundo Assessoria de Comunicação.

### III – PROJETO “NOVA BH 66”

O projeto “Nova BH-66”, uma parceria da Prefeitura de Belo Horizonte com a Escola de Arquitetura da UFMG, marcou o auge do processo em que o asfalto e o carro se transformaram em protagonistas das políticas urbanas de Belo Horizonte. O projeto consistia em inúmeras obras por toda a cidade para atualizar sua infra-estrutura, já que a capital mineira se encontrava em péssimas condições, com buracos nas vias públicas, iluminação insuficiente ou inexistente, além do velho problema da falta de água. Mas o principal foco era a canalização dos córregos na região central, a ampliação do asfalto nas ruas, a criação de novas avenidas para melhorar o fluxo do trânsito e a substituição gradativa dos bondes e dos trólebus pelos ônibus movidos a diesel. O projeto foi financiado pelo governo federal e por empréstimos junto a bancos. (NOVA BH 66, 1966)

A prefeitura alargava e trocava o asfalto da maioria das ruas e avenidas que sofreram a intervenção do projeto “Nova BH-66”. Uma mudança paisagística também era realizada, uma vez que a grande prerrogativa do projeto era de fazer a cidade ficar mais bonita, florida e moderna, pois assim ela se desenvolveria com bem estar para a população “*que se sentiria como turista em sua própria cidade*”. Nessa mudança de paisagem as árvores de grande porte, como os *ficus*, foram substituídas por outras com raízes comportadas e verticais. Flores, como cravos e rosas, também foram plantadas nos canteiros centrais das avenidas. (RELATÓRIO, 1966) (NOVA BH 66, 1966).

Mas o grande beneficiado com o projeto foi o automóvel. O novo *design* das ruas da capital foi inteiramente pensado com base nos veículos. Os novos canteiros e jardins não foram planejados para alguém parar e apreciar, mas deveriam ser vistos do interior do carro ou dos ônibus. As ruas foram projetadas para diminuir o tempo de deslocamento feito através de veículos automotores, não para a melhoria da circulação de pedestres.

A preferência pelo automóvel era claríssima. Em uma propaganda sobre as realizações do projeto “Nova BH-66” a prefeitura convidou o cidadão de BH a sair por aí como turista para ver os “*tapetes de asfalto em toda a cidade*” onde “*a gente chega a sentir o ondular gostoso dentro do carro ou do lotação*”. A publicidade ainda ofereceu um roteiro de asfalto novo para o belo-horizontino experimentar, citando todas as ruas recém recapeadas, totalizando um milhão de metros quadrados de asfalto num custo de dois bilhões de cruzeiros (DM, 04/09/1966, pág. 02). Outra prova da predileção do

projeto pelo carro está no panfleto de prestação de contas do “Nova BH-66” com os dizeres: *“O cheiro de asfalto quente invadiu toda a cidade e rodar de automóvel ou ônibus, em qualquer lugar, transformou-se num suave deslizar”*. (NOVA BH 66, 1966: pág. 10)

Os transeuntes dessas ruas se sentiram cada vez mais acuados pelo número crescente de automóveis e, percebendo que estavam perdendo espaço, começaram a reclamar. Mais de uma vez os moradores da cidade de Belo Horizonte enviaram à coluna “A cidade reclama”<sup>3</sup>, do Diário de Minas, reclamações nesse sentido.

Esse é o caso de M.C. Gomes. Sua carta foi publicada no dia 21 de outubro de 1966. Na carta ele fez um breve apanhado das obras do projeto naquele ano e argumentou que os novos jardins e canteiros construídos, onde antes havia calçada, tiraram completamente o espaço do pedestre (DM 21/10/1966, pág. 06):

Entre as reformas já em andamento nota-se que o Departamento de Obras tem feito várias mudanças nas praças e avenidas, construindo meio-fios com a finalidade de melhorar o trânsito. É uma pena que não se lembre também dos pedestres, pois parece que seus projetos são unicamente para facilidade dos automobilistas. O pedestre não é contado.

Na carta ele reclamou, também, dos novos canteiros centrais construídos nas avenidas. Devido a eles agora seria preciso deslocar muito mais para se atravessar uma rua e se o pedestre se deparasse com um carro no meio da travessia ele não poderia subir nos meio-fios centrais *“pois esses são exclusivamente para embelezar os logradouros, não servindo para a proteção do pedestre”*. (DM, 21/10/66: pág. 6)

Já o morador G. Lazarotti escreveu para a mesma coluna e reclamou que, apesar da boa vontade da Prefeitura em suas obras, havia uma grande falta a ser reparada, que eram os passeios. Ele completou com as seguintes palavras: *“Observa-se isso, com tristeza, até nas ruas mais centrais onde os pedestres são obrigados a uma ginástica, pulando daqui para ali, o que vem contrastando muito com as ruas e avenidas asfaltadas”*. (DM, 25/10/1966, pág 06)

---

<sup>3</sup> Na coluna “A cidade reclama” do *Diário de Minas* eram publicadas reclamações de moradores da cidade e grande parte delas referia-se aos rios e a falta de água. O jornal, durante o mandato de Oswaldo Pieruccetti, publicou diversas reclamações referentes a problemas sanitários da cidade, mas as cartas eram editadas a fim de evitar ataques pessoais ao Prefeito. Muitas dessas cartas vinham com frases como: *“apesar do grande trabalho do Prefeito Pieruccetti, ainda falta água em diversos pontos da cidade”*, mas as reclamações não deixaram de ser publicadas. Durante o mandato de Sousa Lima (1967 – 1971), as cartas tinham um tom mais pessoal e atacavam diretamente o Prefeito.

Várias outras reclamações em relação ao projeto foram feitas como o aumento da poluição provocada pelos novos ônibus movidos a diesel, o transtorno provocado pelo mau planejamento das obras, já que quase todas começaram ao mesmo tempo, e a falta de atenção necessária para a solução do problema da água na cidade.<sup>4</sup>

Devido às reclamações em relação às suas obras, a Prefeitura publicou uma propaganda ridicularizando quem não concordava com o projeto “Nova BH-66” personificando todos os seus críticos no senhor D.B. “*que tem opinião formada sobre um monte de coisas*”. Após ironizar o gosto do senhor D.B. devido ao fato dele achar a atriz Ursula Address feia, a propaganda continua:

Acha o senhor D.B. que por causa da operação “Nova BH-66”, Belo Horizonte está se tornando inabitável. É poeira das novas obras por todos os lados, cheiro ruim de asfalto em tudo quanto é rua, córregos sendo drenados e cobertos (...) mas o pior não é isso: a Prefeitura pôs em circulação vinte ônibus diesel novinhos. E o Sr. D.B. enjoa e sente náuseas com o cheiro de óleo ou gasolina<sup>5</sup>.

Várias obras de canalização de córregos e de águas pluviais foram começadas no ano de 1966, com uma extensão aproximada de cinco mil e setenta e seis metros quadrados e gasto estimado de sete milhões e oitocentos e quarenta e seis mil cruzeiros. Entre as obras de maior relevância podemos citar a canalização do córrego do Acaba Mundo, na Avenida Afonso Pena, do Córrego do Gentio, na Rua Pium-í e na Avenida Francisco Deslandes, e do Córrego do Leitão na Avenida Prudente de Moraes. (NOVA BH 66: pág. 10)

O problema do lixo, apesar do investimento feito no “Nova BH-66”, continuou, visto que a cidade continuava crescendo em um ritmo muito maior do que poderia suportar. Os latões cheios de detritos imundos ainda se acumulavam nas ruas, os terrenos baldios e os córregos continuaram a receber os dejetos não recolhidos pela prefeitura. Em outubro de 1966, Maria A. C. Moraes, residente na rua D, bairro Joaquim Silvério (Vila Oeste), mandou uma carta para o jornal Diário de Minas pedindo a canalização do Arrudas, pois “*o mesmo está sendo utilizado como depósito de lixo uma*

---

<sup>4</sup> Deputados e vereadores de oposição criticavam a falta de infra-estrutura e o improvisado das obras. O prefeito Sousa Lima, ao assumir a Prefeitura em janeiro de 1967, parou todas as obras dando a entender que o orçamento era insuficiente e que as obras estavam sendo executadas no improvisado. “Sousa Lima diz que vai contar a verdade sobre a Prefeitura”. Diário de Minas, Belo Horizonte, quarta-feira, 22/02/1967. Página 3.

<sup>5</sup> A propaganda foi publicada pela primeira vez no Diário de Minas de domingo, 31 de julho e segunda-feira dia 1º de agosto de 1966 na página 2.

*vez que não contamos ainda com o serviço de limpeza pública e menos ainda com o recolhimento de lixo*". A moradora descreveu o ribeirão Arrudas como uma ameaça constante a saúde dos moradores, principalmente devido às inundações no período de chuvas (DM, 06/10/1966: pág. 09).

A própria prefeitura, além de deixar o lixo na rua (levado aos rios pela enxurrada), contribuía ainda mais diretamente com o assoreamento dos córregos. Os moradores da Rua Levi Coelho enviaram reclamações ao mesmo jornal acusando a Prefeitura de jogar entulho no córrego vizinho, causando enxurrada após as chuvas (DM, 20 e 21/11/1966: pág. 7).

O projeto "Nova BH 66" foi realizado no último ano do primeiro mandato do Prefeito Oswaldo Pieruccetti (1966). Muitas das obras propostas eram de prioridade máxima e realmente precisavam ser feitas, mas Belo Horizonte estava com a infraestrutura muito defasada e continuava a crescer muito mais rápido do que conseguia suportar.

Dessa forma, as obras não conseguiram atender às demandas básicas da cidade, principalmente no que se refere à coleta de lixo e à questão sanitária. Com o agravamento dos problemas econômicos vividos por Minas Gerais no final dos anos sessenta, a situação ficaria ainda mais difícil. Sousa Lima, prefeito que sucedeu Oswaldo Pieruccetti, suspendeu quase todas as obras do "Nova BH-66", pondo fim ao projeto. Devido à crise financeira, o novo Prefeito viu-se obrigado a fazer uma reestruturação no orçamento, reduzindo verbas de alguns departamentos da municipalidade. (RELATÒRIO, 1967).

Um dos órgãos mais prejudicados com a crise foi o DEMAÉ (Departamento Municipal de Águas e Esgoto) A autarquia, de menos de dois anos de idade, teria de se adaptar a à sua nova situação jurídica e financeira. Para preencher os requisitos do BID, que emprestaria 12 milhões de dólares para a conclusão da rede de água, ela deveria ser independente, não podendo contar com a ajuda da Prefeitura, que, por sua vez, andava mal das pernas. Devido a esses fatores, somados ao aumento populacional e à falta de um plano gestor que regulasse seu crescimento, a cidade viveu a sua pior crise sanitária entre 1967 e 1973. Nesse período é percebida uma maior incidência de esgotos entupidos e a piora da qualidade de água que abastecia Belo Horizonte devido, em

grande parte, aos desmatamentos das nascentes dos córregos e à mineração. Isso causou uma grande incidência de gastroenterite<sup>6</sup> e de outras doenças, como esquistossomose.

#### **IV – O COLAPSO DO SISTEMA SANITÁRIO EM BELO HORIZONTE.**

Em dezembro de 1967, em uma entrevista realizada pelo jornal Diário de Minas, o engenheiro sanitarista Lincoln Continentino fez um apanhado da situação sanitária de Belo Horizonte. Ele mostrou-se muito preocupado com o aumento da população da cidade, do parque industrial e da poluição do ar e da água. Chamou atenção, também, para os cursos de água de Belo Horizonte. Para ele os rios da capital depositavam no Ribeirão Arrudas todos os detritos, passando este a ser um esgoto a céu aberto. Mas sua maior preocupação era com as doenças que a crise sanitária poderia trazer (DM, 03/12/1967, pág. 21):

Belo Horizonte está se tornando uma cidade inabitável, pela falta de garantias que oferece à população, principalmente às crianças. Hoje, segundo cálculos dos sanitaristas, 60% da população está contaminada por todas as formas de verminose. (...) A poluição das águas é cada vez maior e enquanto a população cresce não se combate o mal que nos atrasa mais de 30 anos.

O engenheiro terminou dizendo que apenas 40% da população belo-horizontina era servida por esgotos sanitários e, com o aumento do parque industrial e dos habitantes da cidade, Continentino supôs que poderia se prever para breve um estado de calamidade pública. (idem, pág. 21)

O sanitarista não foi alarmista em anunciar um possível estado de calamidade pública, pois ele se baseou em situações que já aconteciam por toda a cidade e fez uma projeção levando em conta aumento exponencial da população e das indústrias.

O sistema de esgotos, que já não era suficiente antes, entrou em pane em 1967 e começou a transbordar em diversos pontos da cidade. Os consertos realizados eram meros paliativos visto que todo o sistema deveria passar por uma reforma total. A situação piorava no período da cheia, quando a cada chuva as enchentes arrastavam tudo

---

<sup>6</sup>A gastroenterite, também conhecida por gastroenterite, é uma Infecção provocada por bactérias e vírus que atacam o estômago e o intestino, causando náusea, vômito, diarreia moderada a intensa e perda de apetite causando desidratação. A doença pode matar e é particularmente perigosa a crianças e idosos. A causa da grande incidência da doença em Belo Horizonte nos verões de toda a década de 1960 foram as péssimas condições sanitárias da cidade, além da poluição da água consumida pelos belo-horizontinos, principalmente os de menor renda.

pelo caminho, deixando depois represas de água suja nas ruas mais baixas de Belo Horizonte.

O número de esgotos vazando por toda a cidade aumentou muito nos anos de 1967 e 1968, inclusive na área central. Em um dos exemplos mais graves, na Rua Tupis, o esgoto rompeu no início de 1966, escorrendo pelas ruas com pedaços de papel higiênico, entre outros detritos, e até março do outro ano a água contaminada continuava a escorrer pela rua. (DM, 02/07/1966, pág. 09) (DM, 03/03/1967, pág. 06)

Em muitos bairros e vilas os moradores não tinham sequer o “luxo” de ter um sistema de esgotos. Esse é o exemplo da Rua Brumadinho, onde os moradores jogavam água de esgoto na rua. (DM, 24/01/1967, pág. 06) Outro exemplo é a Rua Beira Córrego, no bairro Dom Bosco, onde o escoamento de detritos e águas pluviais era feito por um “*rego de água*” que foi cavado no meio da rua, onde as crianças desavisadas brincavam no esgoto contaminado. Os moradores da região reclamavam da alta incidência de gastroenterite e esquistossomose, principalmente nos mais novos. Os problemas eram tantos que a vizinhança, apesar de ser pobre, levantou 2 milhões de cruzeiros através de doações e *vaquinhas* para pagar metade da obra para construir a rede de esgoto do bairro. (DM, 03/09/1966. Pág. 07)

O crescimento descontrolado de Belo Horizonte não parava, provocando uma explosão de aberturas de vilas habitacionais nas periferias da cidade. Essas vilas eram abertas por empresas (ou donos de terrenos) particulares e cabia à prefeitura aprovar os projetos urbanísticos. Por necessidade de abertura de novas áreas de habitação, somada ao *lobby* político, a prefeitura autorizou o funcionamento de vários bairros novos sem os serviços públicos mais básicos. O jornal Diário de Minas do dia 26 de junho de 1968 denunciou essa situação (DM, 26/06/1968):

“Isto vem acontecendo de longa data, e, sobretudo ultimamente, com o surto vertiginoso do progresso de nossa capital, não se preocupando os donos de terrenos loteados de cumprir as exigências da municipalidade (...) No Bairro Ribeirão de Abreu, moradores reclamam da Cia. Etil, proprietária do terreno loteado (...) A companhia não realizou alo os serviços exigidos”.

No caso dessa vila, e de muitas outras, não se tinha água (nem rede de distribuição da mesma), muito menos coleta de esgoto que, não raro, corria pelas ruas causando erosão e perigo para as crianças que brincavam na água fétida.

Devido a esse cenário calamitoso, em uma semana quente de novembro de 1968, após as primeiras chuvas do mês, houve o maior surto de gastroenterite da cidade até então. Somente no Hospital de Gastroenterite do Estado foram atendidas, entre os dias cinco e doze de novembro, 4.000 crianças, com um total de 21 mortes, o que fez de Belo Horizonte a cidade de maior foco da doença no Brasil. Segundo os médicos a grande causa da moléstia seria a água para consumo, cuja qualidade deixava muito a desejar. A falta de esgotos e alimentos contaminados também contribuiu para o surto. A gastroenterite já era uma preocupação nos verões passados, tendo matado muitas pessoas, principalmente crianças. Mas em 1968 o número de contaminados subiu assustadoramente, evidenciando os problemas sanitários da cidade.<sup>7</sup>

O grave problema sanitário não passou despercebido pelas autoridades públicas. Para Sousa Lima, o prefeito de Belo Horizonte entre 1967 e 1971, as obras de canalização dos córregos e das águas pluviais seriam a solução para a crise. No relatório de 1968, logo na primeira página, o prefeito mostrou claramente que as canalizações seriam a principal medida adotada pela municipalidade para solucionar a crise do sistema sanitário: *“Nas obras de canalização e esgotos está surgindo a solução para o problema sanitário de Belo Horizonte”*. (SOUSA LIMA, 1969)

Uma das obras consideradas de maior importância pela Prefeitura na época foi a canalização do Córrego do Gentio, nas Ruas Outono e Grão Mogol, no bairro Carmo. Mas com os problemas financeiros da Prefeitura a obra foi paralisada várias vezes, causando muito transtorno para os habitantes da região (DM, 5/2/1968.). A paralisação das obras e a demora para sua conclusão, causou revolta nos moradores que, como forma de protesto, afixaram cartazes, pintaram muros e faixas contra a morosidade da Prefeitura. A maior das faixas, que podia ser vista bem de longe na movimentada rua Grão Mogol, tinha a inscrição: *“Canalização do rêgo do Prefeito”*, ironizando o prefeito e as suas promessas de finalização da obra.. (DM, 27/02/1968)

Essa mobilização popular mostra como os cidadãos de Belo Horizonte não eram indiferentes em relação aos problemas sanitários da cidade. A maior parte da população demandava a canalização dos córregos, imaginando ser esta a grande solução para os problemas sanitários e para as enchentes. Isso, em grande medida, deveu-se ao poder

---

<sup>7</sup> “Mais de 600 casos de *gastro* em um dia na capital”; “Calor diminui, mas *gastro* continua matando”; Mais de 650 casos de *gastro* ontem na capital “; “*Gastro* levou 4000 crianças ao hospital em uma semana”. Diário de Minas, Belo Horizonte, 5, 6, 7, 8,12 de novembro de 1968.

público, que priorizou esse tipo de intervenção nos rios. Dessa forma, restava aos belo-horizontinos cobrar a realização dessas obras.

Durante o período de 1965 a 1973, inúmeras cartas relacionadas aos problemas sanitários foram publicadas nos jornais, grande parte delas pedindo intervenções nos córregos da cidade. Nas cartas os rios eram retratados como esgoto por parte dos belo-horizontinos e a canalização foi exigida na maioria das correspondências. A população parece ter visto a canalização como a única alternativa possível, não havia simpatia com os córregos, eles eram descritos como sujos, deteriorados e poluídos, como se essa fosse a situação permanente deles. Durante toda a pesquisa só foi encontrado um caso de uma moradora que pediu a limpeza do rio. Everaldina Lima, residente na Avenida Arthur Guimarães, fez um apelo ao prefeito Sousa Lima para que mandasse limpar o córrego que passava na sua rua, devido à gravíssima situação do curso de água. (DM, 7/12/1968. página 6):

Quando o sol esquenta muito, o mau cheiro é enorme. Na época das chuvas, como agora, não se pode passar de uma rua para outra, pois o córrego transborda de tal modo que enche as ruas vizinhas impedindo que se saída da casa até mesmo para trabalhar.

Infelizmente a carta de Everaldina foi um caso isolado e as obras de canalização continuaram como prioridade dos administradores de Belo Horizonte, mesmo em um período em que se discutia a importância da despoluição dos rios dentro do ambiente urbano. Esse foi o caso do rio Sena, em Paris, e o rio Tâmsa, em Londres. Os mesmos jornais que noticiavam as canalizações em Belo Horizonte publicavam grandes reportagens sobre o início dos trabalhos de despoluição, principalmente do rio Tâmsa. Junto com a despoluição dos rios na Europa era feito um trabalho de conscientização da importância da água. O trabalho mostrava como as cidades nasciam em volta dos rios (caso de Londres e o rio Tâmsa) e de como eles foram importantes no desenvolvimento do perímetro urbano. (DM, 20-21/07/1973.)

Belo Horizonte andou na contramão das idéias de valorização dos rios no espaço urbano. No final de sua gestão, Sousa Lima concluiu as canalizações dos córregos do Leitão (na Prudente de Moraes e nas ruas Tupis e Mato Grosso), dos Pinhões e do Zoológico. Após as obras foi publicada uma reportagem com o título “Grandes Canalizações” ressaltando o apelo popular em prol das obras. (DM, 12/12/1970) (SOUSA LIMA, Relatório de 1970). Oswaldo Pieruccetti, quando assumiu a prefeitura pela segunda vez em 1971, fez um plano de canalizar todos os córregos que sobraram na

cidade para “*promover o saneamento e a urbanização de várias e importantes áreas*” (PIERUCETTI, Relatório de 1971) (D.M., 03/07/1973). As mais importantes obras desse período foram a canalização do Córrego da Serra, nas ruas Aimorés, Piauí, Maranhão, Avenida Brasil e Praça 13 de Maio; e do córrego do Acaba Mundo, na Avenida Uruguai.

O que chamou atenção nas duas obras foi a forma como os rios foram tratados nas propagandas e reportagens pagas que comemoraram a sua canalização. No dia da inauguração da obra do Córrego da Serra uma propaganda da SUDECAP saiu em vários jornais com o seguinte título: “*O córrego da Serra ficou por baixo desse asfalto*”. A publicidade enumerou todas as vantagens que o asfalto trazia para a região, além de embelezar e urbanizar a área. (PIERUCETTI, 1971)

Os Jornais de Belo Horizonte dessa época frequentemente traziam reportagens pagas pela prefeitura que não vinham em formato de publicidade. As matérias traziam elogios aos feitos da Prefeitura e eram assinadas pelo jornal como se fossem independentes. Algumas dessas matérias foram pagas por notas promissórias que podem ser consultadas nos documentos do Acervo Fazendário no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte.

É importante ressaltar que nem todas as matérias pró-prefeitura eram pagas. A maioria dos jornais de Belo Horizonte apoiava o governo de Oswaldo Pierucetti (1965-1967, 1971-1974), principalmente os jornais Diário de Minas e Estado de Minas. Uma das exceções era o Jornal de Minas que fazia uma forte oposição ao prefeito durante seu segundo mandato (1971-1974). Já o Prefeito Sousa Lima (1967-1971) encontrou mais oposição na imprensa, sendo frequentemente criticado por vários jornais da cidade, mas as matérias pagas também eram comuns durante seu governo.

No caso do córrego do Acaba Mundo, na Avenida Uruguai, outra peça publicitária da SUDECAP (Superintendência de Desenvolvimento da Capital) observou que um bairro nobre como o Sion não poderia continuar com “*Aquele córrego mal cheiroso interrompendo a Avenida Uruguai*”. A propaganda continuou: “*Em nome do progresso a prefeitura eliminou-o da paisagem, abrindo em seu lugar uma ampla avenida pavimentada*”. (DM, 03/07/1973) O título da propaganda, “*O Acaba Mundo já era*”, mostra como os córregos eram indesejados dentro do projeto urbano de Belo Horizonte naquela época. Os termos usados para descrever a “vitória” obtida pela canalização são muito incisivos e o texto deixa bem claro que o rio “já era”, ou seja, não iria mais atrasar o progresso da cidade nem enfeiar as ruas com sua péssima aparência.

Uma reportagem do Diário de Minas com o título: “*Cidade ficou mais bonita domingo, há uma nova avenida no bairro Sion*”, publicada na mesma semana em que a propaganda saiu, mostra como o asfalto novo era visto também como elemento embelezador da paisagem. O título da reportagem já deixa bem claro a posição do jornal afirmando que a cidade ficou muito mais bonita sem o rio. O artigo enumerou ainda todas as vantagens da canalização: (DM, 1/07/1973, pág. 05):

[o rio] era um verdadeiro emissário de esgoto ao céu aberto, poluindo extensa área da capital comprometendo a saúde dos moradores e prejudicando o ambiente e a visão estética de uma zona das mais nobres de Belo Horizonte, foi inteiramente canalizado implantando-se em seu lugar uma ampla e bonita avenida.

Essa obra do Acaba Mundo levanta várias questões em relação às canalizações. Vemos muito claramente que o rio não tinha espaço dentro do projeto urbanístico da capital, que ele deveria dar lugar ao asfalto, considerado mais bonito e mais útil para a vida urbana que os córregos. A canalização resolveria uma série de problemas sanitários de forma rápida, sem interferir na produção industrial e na mineração nos arredores da capital mineira. Devido a esses fatores, a despoluição dos mananciais não era, ainda, cogitada.

A obra do Acaba Mundo mostra também o caráter “seletivo” das políticas públicas da época. Um bairro “nobre”, como o Sion, não poderia continuar com o córrego mal cheiroso, ao mesmo tempo em que diversas vilas e favelas da capital não tinham nem esgoto, muito menos uma previsão de instalação de redes sanitárias.



**Imagem 04:** Inauguração da obra de canalização do Acaba Mundo e construção de novo asfalto na Avenida Uruguai. 1º de Julho de 1973

## V – A ÁGUA

Enquanto as canalizações eram cada vez mais reclamadas pela população, a falta de água aumentava na cidade. Não se percebia que parte da água bebida em Belo Horizonte vinha dos mesmos córregos que estavam sendo canalizados. A rede de água projetada pela CCNC (Comissão Construtora da Nova Capital) compreendia a captação dos córregos do Cercadinho e da Serra. Mas o volume dos dois córregos não era suficiente para matar a sede de toda a cidade e em 1913 foi inaugurado o reservatório do Carangola, que tinha água proveniente dos córregos Capão da Posse e de seu afluente, o Córrego do Clemente. (VIANNA, 1997: pág: 20-35).

No final da década de 1920 já se notava o problema da falta de água em Belo Horizonte. Em 1929, a população era de aproximadamente 114 mil habitantes e o líquido disponível conseguiria suprir o abastecimento regular de 85.457 habitantes. No início da década de 1930, a cidade era abastecida por sete córregos, mas o volume de água não era suficiente para toda a população (VIANNA, 1997: pág. 35) (NEGRÃO DE LIMA, 1930).

O problema da falta de água foi aumentando com o passar dos anos e várias soluções paliativas para aliviar o problema foram tentadas. Como a captação de outros córregos, construção de novos reservatórios (como o do Morro Redondo em 1953). Fazia-se, ainda, a distribuição através de caminhões pipa e a perfuração de poços artesianos. Essa última solução era difícil levando em consideração o solo de algumas regiões da capital, impossibilitado a construção dos mesmos em alguns bairros<sup>8</sup> (CONTINENTINO: 1960).

Na década de 1960, o sistema de abastecimento entrou em pane. Muitos bairros passavam vários dias sem receber água e, quando esta vinha, chegava de madrugada somente por cerca de duas horas, o que não era suficiente para encher as caixas de água. O fornecimento era irregular em todos os pontos da cidade, obrigando os cidadãos a realizarem verdadeiras peregrinações em busca do precioso líquido. Em fevereiro de 1965, um morador do bairro Renascença escreveu ao Diário de Minas reclamando da falta de água, descrevendo como era sua vida sem ela (DM, 11/06/1965, pág. 09):

estamos na base da lei seca (...) o precioso líquido sumiu das torneiras e não há meios de faze-lo aparecer. O senhor (Oswaldo Pierucetti) não imagina como estamos vivendo , andando quarteirões em busca do mesmo para, pelo menos, podermos comer, banho, lavagem de roupa e outros “luxos” são coisas que há vários dias não acontece por aqui

Para amenizar o problema, a prefeitura reforçava a distribuição em bairros com pouca (ou nenhuma) água através dos caminhões tanque, conhecidos pela população como “manobreiros”. O número de caminhões não era suficiente para atender a demanda da população. Alguns motoristas, percebendo que não havia água para todos, começaram a cobrar ilegalmente. O preço variava, e no bairro Vera Cruz os manobreiros cobravam 5.000 cruzeiros, mas como a maior parte da população era pobre, “composta de operários na sua maioria”, e não tinha como pagar, os motoristas levavam a água para outro bairro, causando revolta nos moradores que tinham que andar mais de dois quilômetros para conseguir água. A cobrança irregular feita pelos “manobreiros” oficiais da prefeitura acontecia em quase todos os bairros onde havia distribuição através de caminhões tanque (DM, 13/09/1965, pág. 09).

---

<sup>8</sup> É importante ressaltar que, diferente de outras capitais, o serviço de água de Belo Horizonte era totalmente custeado pela municipalidade. Em São Paulo o sistema de águas e esgotos era custeado pelo Estado. No Rio de Janeiro, então capital do Brasil, os serviços eram custeados pelo Governo Federal.

Havia também um comércio irregular de água realizado por donos de caminhões tanque e comuns com barris improvisados, sem qualquer tipo de vínculo com a municipalidade, que viram aí uma oportunidade de obter lucro fácil. O preço cobrado era maior, mas eles poderiam fornecer água com muito mais regularidade. A origem da água era desconhecida já que esses motoristas não podiam obtê-la nos reservatórios municipais. Na maioria das vezes a água era buscada em poços artesianos particulares que, por sua vez, também cobravam pelo líquido gerando toda uma rede de comércio. Mas muitos comerciantes quiseram extrapolar seus lucros obtendo água gratuita nos pontos mais altos dos córregos poluídos da cidade, onde o volume de esgoto era menor, e em outros locais ainda mais inusitados. O Jornal de Minas, em maio de 1973, fez denúncias em relação à origem da água vendida pelos manobreiros clandestinos mostrando inclusive fotos de caminhões tanque pegando água na poluída Lagoa da Pampulha!(JM, 04/05/1973, pág. 01)

A solução definitiva viria através da captação de água do Rio das Velhas. A obra era de grande vulto e de responsabilidade do Governo Federal através do DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento), mas também envolveu a Prefeitura. É importante dizer que o Rio das Velhas já estava poluído na época em que os estudos para a realização das obras começaram. O rio Paraopeba, também poluído, seria outra possibilidade, mas o Rio das Velhas foi escolhido por ser mais próximo (VIANNA: Pág. 59). Isso pode ser notado no relatório do engenheiro Saul Macedo, de agosto de 1956, sobre a escolha do local da adutora: *“Entre o Rio Paraopeba e o das Velhas, ganha este último pela menor distância, uma vez que a elevação é sensivelmente a mesma e as águas de ambos são poluídas.”* (Apud Vianna, pág. 59).

A obra da Adutora virou uma verdadeira novela, foi paralisada várias vezes e os prazos da conclusão foram sendo adiados. Na década de 1960, com a devastação das florestas em Minas Gerais, o volume de água dos rios diminuiu bastante. Várias reportagens de jornais chamaram atenção para o problema da devastação de matas, principalmente nas cabeceiras dos cursos de água que matavam a sede da capital. Em 1966 o caderno DM2, do Diário de Minas, publicou uma série de reportagens sobre a devastação das florestas, indicando todos os problemas que poderiam surgir, sendo o principal a degradação dos rios que forneciam água a Belo Horizonte. (DM, 11/12/1966)

Havia uma preocupação especial em relação ao Rio das Velhas, principalmente depois da escolha dele para abastecer a cidade. Algumas reportagens da década de 1960

mostram-se preocupadas com a poluição do rio e com a diminuição do volume de água. Uma reportagem do Diário de Minas, de abril de 1966, pediu mais cuidado em relação ao Rio das Velhas, já que a água da cidade viria dele. De acordo com a reportagem não se sabia se é um riacho ou ribeirão devido à diminuição do seu volume de água e dos bancos de areia visíveis durante todo o seu curso provocados pela devastação das matas ao seu redor. A poluição da água provocada pelas indústrias mineradoras também era preocupante e já havia afetado a fauna do rio, atingindo a mortalidade dos peixes níveis alarmantes em 1966. (DM, 3 e 4/07/1966: DM rural)

Isso mostra uma diferença de sentidos atribuídos aos rios. Fora da cidade, onde a água era obtida, os cursos de água precisavam ser conservados a todo custo já que o precioso líquido, em falta na capital, era obtido ali. Já dentro da cidade, os córregos deveriam ser erradicados da vida urbana, dando espaço ao asfalto e ao progresso, sendo a sua única serventia levar o esgoto para longe da cidade. Para isso deviam ser canalizados, para cumprir sua finalidade sem atrapalhar..

Devido ao desflorestamento, o clima da capital também mudou na década de 1960 e os verões passaram a ser cada vez mais quentes. Como as vias começaram a ser alargadas e as árvores cortadas, o calor ficou ainda mais intenso devido a falta de sombra (DUARTE: Pág.: 26). O clima infernal era ainda mais sentido pela população se levarmos em conta a falta crônica de água e a péssima qualidade da mesma.

Uma das maiores reivindicações dos Belo-horizontinos na década de 1960 foi a melhoria do abastecimento de água e essa mesma questão se tornou uma das maiores promessas políticas da época. Oswaldo Pieruccetti, quando assumiu a prefeitura pela primeira vez, pediu aos vereadores que colocassem a questão da água em primeiro lugar, garantindo à população a inauguração da Adutora do Rio das Velhas em 1967. (DM, 13/07/66: pág. 01) (DM, 11/05/1965: pág. 05) (PIERUC CETTI, 1966)

O prazo não foi cumprido devido a grande dificuldade em perfurar o Túnel do Taquaril, na Serra do Curral, aumentando o desespero da cidade. O DEMA E foi obrigado a contratar fiscais para impedir o desperdício de água, já que alguns bairros eram mais abastecidos que outros, e ameaçou cortar a distribuição para quem a desperdiçasse lavando calçada ou carros (DM, 03/07/1967). A crise ficou ainda mais grave a partir de 1966, chegando a níveis muito preocupantes em 1967. O Prefeito Sousa Lima (1967 – 1971) recebeu duras críticas devido à situação de seca em que a cidade vivia naquele ano. O Diário de Minas chegou a escrever um editorial com duras críticas ao Prefeito

que estaria em uma “urna de marfim”, sem ligar para o desespero da população provocado pela falta de água. (DM, 01/07/1967. Pág. 04)

Para tentar resolver de vez o problema, a prefeitura tentou intensificar o andamento das obras no Rio das Velhas, cuja inauguração da captação de água foi prometida por Sousa Lima para 1969, mas foi adiada outra vez devido a enorme dificuldade na perfuração do túnel do Taquaril. A obra estava praticamente pronta, entretanto, a construção do túnel, que passava por dentro da Serra do Curral, mostrou-se o maior desafio que os engenheiros de Belo Horizonte tinham enfrentado até então. A cada metro perfurado acontecia um desmoronamento que fechava dois metros, sendo inclusive um risco aos operários. Como o túnel não ficaria pronto tão cedo, foi adotada uma solução provisória que bombeava água através de tubulações que circulavam a Serra do Curral, mas a quantidade que poderia ser distribuída não chegava a 1/3 da capacidade programada. No final de 1969, Belo Horizonte já tinha começado a receber água do rio, amenizando a crise. (VIANNA: pág. 65-75) (DM, 22/12/1969: pág. 16).

A inauguração da obra só ocorreu, efetivamente, no início de julho de 1973, depois de 17 anos de muitos problemas, reclamações e promessas. Os hidrantes da cidade foram todos abertos para comemorar a chegada da água do Taquaril. A notícia tomou conta dos jornais que dedicaram várias páginas para contar toda a trajetória da construção da adutora e todos os problemas enfrentados. Ressaltou-se, também, a importância da obra que garantiria água à cidade até o ano 2000. (DM, 02/07/1973: pág. 02) (EM, 01/07/1973: pág. 05) (JM, 01/07/1973: capa).

Rondon Pacheco, Governador de Minas Gerais na época, fez um longo discurso sobre a importância da Adutora na sua inauguração. Além de ressaltar que aquela era a “obra do século”, comentou que Belo Horizonte finalmente poderia ter um rio para chamar de seu: “*faltava um rio para beneficiar a capital, mas desde 28 de junho o belo-horizontino pode associar, com muito orgulho, o Rio das Velhas com sua capital*”. (EM, 01/07/1973, pág 05)

Mais uma vez notamos aqui o desprezo dos administradores públicos em relação aos rios de Belo Horizonte. Para o Governador os córregos da capital não traziam nenhum benefício à cidade sendo que só agora os belo-horizontinos poderiam se orgulhar de um rio. Isso mostra um profundo desconhecimento de Pacheco, já que Belo Horizonte era abastecida há mais de 70 anos pelos mesmos rios que causavam “transtornos” à cidade. Vale lembrar que os córregos da capital fazem parte da bacia do

Rio das Velhas e, portanto, de certa forma ele sempre esteve presente na vida do belo-horizontino.

## **VI – CONCLUSÃO**

As obras de canalização não podem ser consideradas obras de saneamento básico, pois elas camuflam a poluição dos rios e não resolvem o principal problema que é a degradação dos cursos de água, além de provocar problemas ambientais como o aumento da temperatura, a diminuição da umidade e prejudicando a fauna que vive diretamente em função dos rios. Esse tipo de obra foi amplamente realizada na cidade, pois atendia à demanda dos especuladores imobiliários, das empreiteiras e das indústrias automobilísticas e também da população. Esse apoio popular deveu-se, entre outros motivos, à falta de conhecimento de outras soluções possíveis em relação aos rios, fazendo com que as canalizações fossem divulgadas como a melhor alternativa para a cidade.

A substituição do rio pelo asfalto continuou presente na vida dos belo-horizontinos nas décadas seguintes. Muitas pessoas que nasceram a partir da década de 1980 se espantam ao saber que havia vários rios na cidade e só conhecem o rio Arrudas, que teve um trecho canalizado para a construção do “Bulevar Arrudas” no ano de 2006. A justificativa da obra era a “requalificação” da área, tornando-a mais agradável, além de melhorar o trânsito da região. O ribeirão também seria canalizado no município de Contagem, através do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) lançado pelo Governo Federal, que liberou 205 milhões para a obra que traria avanços e progresso para a região. Isso mostra como as canalizações em Belo Horizonte e na região metropolitana ainda são vistas pelos poderes públicos como a melhor solução para os problemas dos rios em pleno século XXI.

## SIGLAS INDICATIVAS

Prefeitura de Belo Horizonte – PBH  
 Departamento de água e esgotos – DAE  
 Departamento municipal de água e esgotos (autarquia criada em 1965) – DEMA  
 Região metropolitana de Belo Horizonte – RMBH  
 Departamento Nacional de Obras de Saneamento – DNOS  
 Cidades da região metropolitana de Belo Horizonte, sem a capital – RRMBH  
 Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte – APCBH  
 Comissão Construtora da Nova Capital - CCNC

## FONTES

### ***JORNAIS DE BELO HORIZONTE CONSULTADOS (1956 – 1973) E RESPECTIVAS SIGLAS INDICATIVAS:***

Diário de Minas – DM  
 Estado de Minas – EM  
 Diário do Comércio – DC  
 Jornal de Minas – JM

## REFERÊNCIAS

ARANTES, Antonio A., "A guerra dos lugares: sobre fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano",  
*Revista do Patrimônio/IPHAN-Ministério da Cultura*, nº. 23, 1994, pp. 191-203.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

BRESCIANI, Maria Stela. "Cidade e história". In: *CIDADE: história e desafios* / Lúcia Lippi Oliveira, organizadora. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002. p. 16-35.

CONTINENTINO, Lincoln. "Sanitarista diz que Belo Horizonte é cidade condenada". Diário de Minas, Belo Horizonte, Domingo 3 e segunda-feira, 4 de dezembro de 1967. Página 21.

DUARTE, Regina Horta. *À sombra dos fícus: cidade e natureza em Belo Horizonte*. (mimeo) Belo Horizonte, UFMG, 2006.

DUARTE, Regina & OSTOS, Natascha Stefania. "Entre ipês e eucaliptos". In *Nômades*. Bogotá, n. 22, 74-85, abril 2005.

EAKIN, Marshall C. *Tropical Capitalism: The industrialization of Belo Horizonte, Brazil*. New York: Palgrave, 2001

GARCIA, Luiz Henrique Assis. "Ruptura e expansão: Pampulha em contrastes" (1954 – 1979) in: PIMENTEL, Thaís Velloso Cougo (org.) *Pampulha Múltipla: uma região da cidade*

*na leitura do Museu Histórico Abílio Barreto*. Belo Horizonte, Museu Histórico Abílio Barreto.

LEGÉ, Bernard. Reabilitação e desobstrução simbólica. É possível uma justiça espacial? *Revista do programa de estudos pós-graduados em história e do departamento de história*, PUC-SP. São Paulo, educ, FAPESP, 1999.

PIERUCCETTI, Oswaldo. *Nova BH-66 – balanço da administração Oswaldo Pieruccetti*, Belo Horizonte – suplemento de O Cruzeiro, ASA, 1966.

SCHAMA, Simon. *Paisagem e Memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SILVA, Regina Helena Alves da. *A cidade de Minas*. Dissertação de Mestrado em Ciências políticas – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG, Belo Horizonte, 1991.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: Bidou-Zachariassen, Catherine (org.). *De volta à cidade, dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo, Annablume, 2006.

STORY, Emily. *The heart of Brazil: envisioning the Planalto Central*. In: História ambiental e Cultura da Natureza, resumos do IV Simpósio da Sociedade Latino Americana e Caribenha de História Ambiental. Diamantina, Editora Maria Fumaça, 2008.

TELLES, Vera da Silva. Trajetórias Urbanas: Fios de uma descrição da cidade in: Telles, Vera da Silva e Cabanes, Robert (org.). *Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios*. São Paulo, Humanitas, 2006.

VIANNA, Newton dos Santos. *Belo Horizonte e seu abastecimento de água e sistema de esgotos 1890 – 1973*. Belo Horizonte, 1997.

## **OUTRAS FONTES**

Acervo fotográfico do fundo Assessoria de Comunicação do Município (ASCOM). *Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte*.

RELATÓRIOS anuais apresentados pelos prefeitos, 1930-1975. *Arquivo da Cidade de Belo Horizonte*