

A reestruturação do sistema de transporte público e a cena *headbanger* de Belo Horizonte nos anos 1980s

The restructuring of the public transport system and the headbanger scene of Belo Horizonte in the 1980s

La reestructuración del sistema de transporte público y la escena headbanger de Belo Horizonte en la década de 1980

Leonardo Henrique Alves de Lima Nascimento

<https://orcid.org/0000-0002-2833-6>

lhalnascimento@gmail.com

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, PUC-MG, Belo Horizonte, MG

Gleyber Eustáquio Calaça Silva

<https://orcid.org/0000-0002-6815-8854>

gleyber3001@gmail.com

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, PUC-MG, Belo Horizonte, MG

Alexandre Magno Diniz Alves

<https://orcid.org/0000-0002-5649-7736>

alexandremadiniz@gmail.com

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, PUC-MG, Belo Horizonte, MG

Paulo Henrique Caetano

<https://orcid.org/0000-0002-3536-867>

phcaetano@ufsj.edu.br

Universidade Federal de São João del Rei, UFRJ, São João del Rei, MG

Resumo: Este estudo analisou de que forma a reestruturação do sistema de transporte público na cidade de Belo Horizonte colaborou para a expansão territorial do grupo identitário ligado ao Heavy Metal. A partir das revisões de documentos do planejamento urbano da RMBH e de trechos de entrevistas realizadas com os músicos da cena, constatou-se que a mudança da estrutura de mobilidade favoreceu a aceleração do espraiamento do movimento Heavy Metal, que coincidiu com o período de popularização e maior acessibilidade a este gênero musical, resultando em uma nova relação entre os *headbangers* e o espaço urbano da cidade.

Palavras-Chave: *Heavy Metal*, Cena musical, Mobilidade urbana.

Abstract: This paper analyzes how the restructuring of the public transport system in the city of Belo Horizonte collaborated with the territorial expansion of the Heavy Metal identity group. Based on the revisions of urban planning registers from RMBH and excerpts from interviews conducted with the musicians of the scene. It was clear mobility structure changes have increased the spreading of the Heavy Metal movement. It has coincided with the period of this musical genre popularization and greater accessibility to it, which resulted in new relationships between headbangers and the urban space of the city.

Keywords: Heavy metal, Music Scene, Urban Mobility.

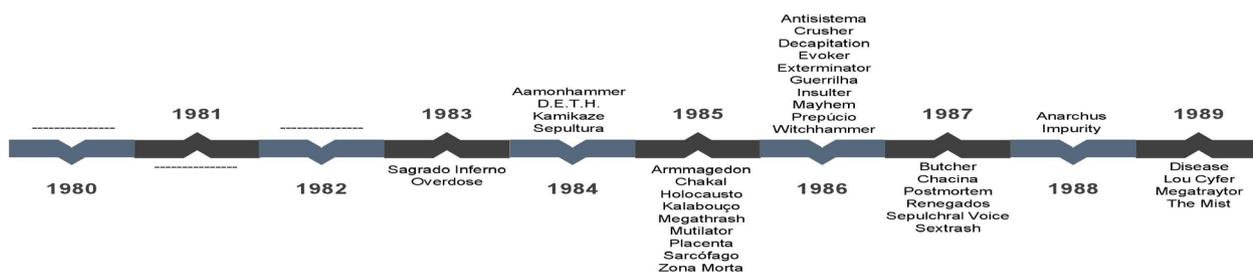
Resumen: Este artículo analiza cómo la reestructuración del sistema de transporte público en la ciudad de Belo Horizonte contribuyó a la expansión territorial del grupo identitario vinculado al Heavy Metal. A partir de las revisiones de los documentos urbanísticos de RMBH y extractos de entrevistas con los músicos de la escena, se constató que el cambio en la estructura de movilidad favoreció la aceleración de la expansión del movimiento Heavy Metal, que coincidió con el período de popularización. y una mayor accesibilidad al género musical, resultando en una nueva relación entre los headbangers y el espacio urbano de la ciudad.

Palabras llave: Heavy Metal, Escena musical, Movilidad Urbana

INTRODUÇÃO

A cidade de Belo Horizonte, durante os anos 1980s, vivenciou a gênese de uma das mais importantes cenas Heavy Metal do mundo. Com marco inicial em 1983, ano de fundação do Sagrado Inferno, primeira banda da qual se têm registros, a cena local era espacialmente restrita a poucos pontos, concentrados na porção central da cidade. Contudo, a partir de 1985, a cena Heavy Metal belo-horizontina observou um crescimento exponencial no que tange ao número de bandas e seus respectivos fãs, locais de shows, pontos de encontro dos adeptos, entre outras externalidades envolvidas com o gênero. A Figura 1 evidencia a expansão no número de bandas criadas ao longo dos anos 1980, com os seus respectivos nomes.

Figura 1: Ano de formação das bandas de Heavy Metal em Belo Horizonte, criadas entre 1980 a 1989.



Fonte: Encyclopaedia Metallum, 2018.

Coincide com este momento de profusão no número de bandas, fãs, produtores musicais e, conseqüentemente, equipamentos voltados ao Heavy Metal, uma importante mudança estrutural nos serviços de transporte público em Belo Horizonte: a alteração do

planejamento de transportes da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), mudando a concepção de linhas de ônibus limitadas à ligação bairro-centro para a conexão bairro a bairro.

Portanto, objetiva-se neste artigo investigar se a adoção do novo sistema de transporte público, especificamente, das linhas de ônibus, articula-se com a descentralização e expansão do número de bandas *headbangers*¹ pela cidade, e de locais vinculados à cena Heavy Metal (em especial os locais de shows).

Estima-se que essa nova possibilidade de locomoção no espaço urbano belo-horizontino teria conectado diretamente os bairros onde as primeiras bandas de Heavy Metal surgiram, permitindo, ainda, que músicos e fãs permanecessem se congregando nos pontos de encontro tradicionais, como a loja de discos Cogumelo, localizada no Centro da cidade. O Heavy Metal teria se difundido em Belo Horizonte conforme essa conexão foi se estabelecendo, propiciando a criação de laços entre os adeptos do gênero que viriam a fundar novas bandas e ocupar novas localidades. Justifica-se a pesquisa pela necessidade de compreensão da imbricação da Geografia dos Transportes com a Geografia Cultural, sendo que aspectos relacionados ao planejamento da cidade e à mobilidade urbana possuem implicação no modo de vida dos seus habitantes, neste caso, a cena específica *headbanger*.

O artigo aborda as terminologias de cena e mobilidade urbana enquanto possibilidade de discussão geográfica e discute sobre projetos de política pública da RMBH. Caracteriza-se a estrutura de mobilidade de Belo Horizonte em seus dois momentos, durante o período de 1980 a 1984 e depois da reestruturação das linhas de ônibus, retratando o novo cenário de 1985 a 1989. Por fim, faz-se uma apresentação da própria cena Heavy Metal, assumindo o mesmo recorte temporal.

Pensando a cena musical e a mobilidade urbana

Este estudo articula duas áreas do saber geográfico no intuito de compreender o espraiamento *headbanger* belo-horizontino dos anos 1980. Há, por um lado, a Geografia da Música, materializada aqui pela discussão de cenas musicais, ao passo que o outro enfoque conceitual se aproxima da Geografia dos Transportes, se atentando sobre a apreensão da mobilidade urbana propiciada pelo transporte público.

A noção de cena, pilar deste texto, é recorrentemente mencionada por adeptos de diversos gêneros musicais, incluindo o Heavy Metal. O termo, que foi cunhado originalmente por jornalistas norteamericanos em referência aos atores sociais envolvidos com o *Jazz* nos anos 1940 (Janotti Jr & Pires, 2011), acabou sendo aplicado a diferentes agrupamentos musicais urbanos.

O termo foi absorvido pela academia, sendo definido pelo canadense Will Straw como “específicos espaços geográficos para a articulação de múltiplas práticas musicais” (2006, p. 7). Straw acabou se destacando ao propor a cena como alternativa perante o

¹ *Headbangers* são os adeptos do grupo identitário ligado ao gênero musical Heavy Metal, podem ser também chamados de metaleiros e até *metalheads*. Essa categorização abrange tanto os agentes de produção musical quanto os consumidores (Nascimento, Calça, Diniz & Calvo, 2019).

conceito de comunidade, que de maneira simplista e até mesmo determinística analisava apenas a relação entre pessoas, sem considerar o dado espacial. No cerne do debate da cena, por sua vez, objetiva-se compreender formas e processos de agrupamentos musicais no espaço, tornando-se um conceito chave para análises da Geografia da Música.

A formação de uma cena carece de um dinamismo provocado pela música, partindo inicialmente de afirmações identitárias individualizadas que são posteriormente compartilhadas entre pessoas, de preferências musicais correlatas. Tais trocas entre indivíduos podem acontecer em diferentes escalas conforme apresentam Bennet e Peterson (2004), que classificam as cenas em três tipos: locais, translocais ou virtuais. Nesta classificação, a que mais se adequa à presente pesquisa é a cena local, que diz respeito às práticas musicais presentes na tessitura intraurbana. Assim, além de toda troca informacional proveniente do contato entre os membros de uma cena, há também processos de territorialização sobre diferentes espaços que atendem às demandas do grupo, tais como locais de shows, lojas de artigos especializados, estúdios de gravação (no caso dos músicos e produtores) e pontos de encontro de determinada coletividade musical.

Mazer (2017, p. 5-6) infere que tais espaços podem ser cartografados a partir do enfoque territorial geográfico, permitindo “identificar sociabilidades e suas interconexões”. No caso do Heavy Metal belo-horizontino, Calaça, Nascimento e Diniz (2018) realizaram um pioneiro mapeamento territorial da cena *headbanger* local, destacando os bairros de origem das bandas, os locais mais frequentados por seus membros e os trajetos habitualmente adotados no deslocamento entre os pontos de relevo da cena. Entretanto, o estudo ignora os deslocamentos e fluxos espaciais internos à cena, que estimamos ser influenciados pela oferta de transporte público na cidade.

Desta forma, busca-se explorar as interfaces entre a mobilidade urbana da capital mineira, representada pelo seu sistema de transporte público rodoviário, e a multiplicação de locais vivenciados e ocupados por membros da cena Heavy Metal local. Nesse sentido, recorre-se ao balanço que Straw fez de seu próprio trabalho em uma entrevista cedida a Janotti Jr. (2012, p. 3), salientando que o conceito de cena “tem muito a ganhar com um diálogo mais estrito com teorias de redes e infraestruturas”, onde o pesquisador pode se debruçar em compreender “nodos e trajetórias de circulação”.

Na busca de um suporte conceitual para o estudo do espraiamento espacial dos músicos *headbangers* belo-horizontinos, possivelmente facilitado pela oferta de linhas de ônibus conectando bairros da capital mineira, a Geografia dos Transportes se faz presente. Parte-se do entendimento de que “as redes de transporte materializam e caracterizam as relações de equilíbrio entre os diferentes agentes que tendem a adquirir certo controle do espaço terrestre” (Ritter, 1971, p. 6). Ainda que os estudos precursores da Geografia dos Transportes estivessem mais voltados ao desenvolvimento regional, é possível adotar suas premissas para a parte interna das metrópoles, como a de Belo Horizonte. Nessa dimensão, a mobilidade urbana merece um cuidado mais específico, pois está intimamente relacionada ao direito de acesso e à ocupação dos espaços citadinos pelos mais diversos indivíduos, como apontam Silveira e Cocco (2013, p. 41) ao afirmarem que “a mobilidade

proporcionada pelo transporte público facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais etc.”.

A mobilidade urbana tem sido pauta de discussão desde os anos 1980 entre os defensores da reforma urbana, como movimentos comunitários, sindicais e setoriais (Gomide & Galindo, 2013). Os referidos autores demonstram que a importância da temática se encontra articulada aos desafios postulados para o desenvolvimento urbano, para além do transporte coletivo, abarcando as “condições de deslocamento das pessoas e bens nas cidades, independente do modo de transporte utilizado (coletivo ou individual, motorizado ou não motorizado)” (Gomide & Galindo, 2013, p.33).

Se a teoria da mobilidade urbana se firmou como resultado da adoção de políticas sociais neste milênio, tais como a Lei Federal 12.587/12, sua demanda, ainda que discretamente, já se fazia presente nas metrópoles brasileiras ainda nos anos 1980, que experimentavam um grande crescimento desordenado. Neste contexto, mais do que uma ferramenta de locomoção individual, o transporte público pode servir como base de ações coletivas de ocupação do espaço. Este é um amplo debate, apresentado, dentre outros, por Gomes (2018) ao dissertar sobre a condição existencial e política de se fazer presente na rua, às vezes alijada de seu caráter público devido às normatizações que lhe são impostas.

(...) ao contrário daquilo que intuitivamente se apresenta como definição, os espaços públicos são fortemente normatizados e discriminam, usos, comportamentos, funções, acessos etc. Os princípios da vida em comum em sociedades republicanas organizam materialmente esses espaços. (Gomes, 2018, p. 117)

À margem da sociedade em termos estéticos, ideológicos e identitários, culturas marginais como o Heavy Metal precisam negociar sua existência espacial, mesmo que inconscientemente, para poder se locomover e territorializar locais específicos da cidade. Diante disso, a oferta de linhas de ônibus para a mobilidade urbana *headbanger* torna-se imprescindível. Esta acepção social da mobilidade é emprestada de Caccia (2015, p. 133), que a estima como suporte para a disputa pelo espaço e a define como “reflexo da organização espacial e das relações sociais estabelecidas”. Nesse viés a mobilidade nada mais é do que uma questão de classe e pode ser acentuada por variáveis como gênero, faixa etária e aspectos socioculturais.

Ressalta-se que a disponibilidade de serviços de transporte público depende diretamente de intervenções estatais, embora também dialogue com esferas empresariais (como concessionárias de linhas de ônibus, por exemplo). Isto implica em dizer que a oferta do transporte público está condicionada a fatores políticos, atrelados ao planejamento urbano, demanda e pressão popular e interesses dos setores dominantes. Esses tópicos são explorados mais adiante, quando traçaremos um panorama do transporte público na metrópole belo-horizontina.

MATERIAIS E MÉTODOS

Este esforço investigativo foi possível graças ao levantamento documental da gestão de transportes públicos de Belo Horizonte nos anos 1980 realizado junto à biblioteca da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), Arquivo Público Mineiro e Fundação João Pinheiro. Foram escrutinados os planos de estruturação e reestruturação do sistema de transportes coletivos, além de informações sobre os transbordos dos principais corredores da cidade. Nesses documentos havia croquis que representavam o sistema modal adotado entre 1979 e 1995, reorganizados com técnicas de geoprocessamento. Essas fontes subsidiaram a construção de um cartograma ilustrando como se dava a disposição do transporte público em momentos distintos: antes da utilização das linhas bairro-bairro e depois de sua consolidação, abordados mais adiante neste artigo.

Complementando essas informações institucionais, realizaram-se entrevistas com membros de algumas das mais influentes bandas de Heavy Metal de Belo Horizonte, que tiveram destacada participação em shows e produção fonográfica nos anos 1980s. Tais bandas foram identificadas a partir da disponibilidade de dados na plataforma colaborativa *Encyclopaedia Metallum*, na qual constam informações de bandas de todo o mundo. As entrevistas tiveram como objetivo identificar o impacto das alterações no sistema de transportes públicos de Belo Horizonte na cena Heavy Metal da cidade. Ao todo foram entrevistados 14 músicos, vinculados a 11 bandas (Quadro 1), que forneceram valiosas informações sobre os espaços de vivência dos fãs e músicos de Heavy Metal em dois momentos: entre 1980 e 1984, quando o sistema de ônibus estabelecia ligações entre os bairros e o centro da cidade; e entre 1985 e 1989, quando o sistema passou a interligar os bairros da cidade, geralmente cruzando em sua trajetória o centro de Belo Horizonte.

Quadro 1: Relação das bandas, cujos músicos foram entrevistados

Banda	Ano de Fundação
Sagrado Inferno	1983
Overdose	1983
Sepultura	1984
Holocausto	1984
Sarcófago	1985
Mutilator	1985
Placenta	1985
Insulter	1986
Chakal	1985
Witchhammer	1986
Sex Trash	1987

Do Planejamento Nacional à RMBH

Para compreender a relação entre a oferta de transporte público e a cena Heavy Metal de Belo Horizonte nos anos 1980, é necessário acompanhar as políticas urbanas que

viabilizaram a articulação territorial da cidade. Destaque-se que a formulação de políticas urbanas, tal qual é concebida nos dias atuais, acompanha um dos mais acelerados processos de urbanização do mundo (Brasil, 2006), com um ciclo que se inicia nos anos de 1950, marcado por intenso fluxo do campo para a cidade. Esse crescimento se deu de forma intensa e concentrada em alguns centros urbanos, de forma desconectada das práticas racionais de planejamento urbano, gerando uma defasagem referente à oferta de serviços públicos capazes de atender às crescentes necessidades da população urbana.

Nesse contexto de dilatação urbana surgem, na segunda metade dos anos 1960s, os primeiros esforços de concepção de políticas públicas, cuja meta era minimizar os crescentes problemas sociais inerentes aos grandes aglomerados urbanos. Destaque-se como exemplo o *Plano Metropolitano de Belo Horizonte* (PLAMBEL), cuja finalidade era articular os municípios que viriam a compor a futura RMBH, criada após a aprovação da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973 (Brasil, 1973), que estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

O PLAMBEL, no fim da década de 1970s, efetuou uma série de estudos da situação metropolitana em diversas áreas, dentre os quais se destaca o *Plano Metropolitano de Transportes*, que teria as suas disposições atendidas pela recém-criada Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Metrobel), em 1978. O plano se pautava, conforme Metrobel (1981), em três grandes áreas de atuação, sendo elas a infraestrutura, modernização e a implantação tecnológica, elementos que orientaram a construção dos grandes projetos urbanos de Belo Horizonte na primeira metade da década de 1980.

A atuação metropolitana foi um consenso nacional das diversas instâncias administrativas dos transportes coletivos nas grandes capitais. Vigia à época em Belo Horizonte o paradigma da tarifa única – que já vigorava em São Paulo, Salvador e Porto Alegre. Na capital mineira o debate acerca do tema avançou com a proposição da Viação Itamarati, que colocava como única solução para a uniformidade dos preços o redimensionamento de todo o sistema de transporte público. Este sistema era concebido até então com base em itinerários que conectavam os diversos bairros até o Centro de Belo Horizonte, havendo a necessidade de reestruturá-lo, passando a basear-se em itinerários bairro a bairro a fim de que houvesse uma equidade na extensão das linhas de ônibus, e, conseqüentemente, a possibilidade de implantação de uma tarifa única que não acarretasse em déficits ou superávits excessivos para as companhias.

Notava-se uma discrepância enorme em termos socioeconômicos entre os próprios bairros de Belo Horizonte e os demais municípios pertencentes a RMBH. Nesse sentido, a atuação da recém criada Metrobel seria fundamental para unificar as tarifas dispare, aponta o *Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte* de 1995, como o da linha Caeté (Cr\$32,00) em relação a linha Avenida (Cr\$2,30).

O projeto da tarifa única de acordo com Metrobel (1981) somente foi viabilizado graças ao momento histórico, marcado pelo debate nacional acerca da oferta de transporte público atrelado à criação das regiões metropolitanas. Essa oferta não poderia mais ser pensada de forma fragmentada sob a organização de um sistema de jurisdições como

a antiga Secretária Municipal de Transportes (SMT), ou o Departamento de Estradas e Rodagens (DER) em nível estadual, mas de forma integrada.

A adoção de uma nova racionalidade se fazia imperativa em Belo Horizonte, uma vez que no início dos anos 1980s o município contava com mais de duzentas linhas de ônibus, com cerca de 2.716 veículos em circulação (Metrobel, 1981). Essa condição era agravada pela intensificação do processo de metropolização de Belo Horizonte e a consequente dispersão populacional. Levando esses aspectos em consideração, os primeiros passos rumo à reestruturação da oferta de transporte público na RMBH organizaram e redistribuíram as linhas de ônibus em três categorizações, sendo as linhas expressas, as diamétricas e, por fim, as circulares (Metrobel, 1981).

A inauguração de linhas bairro a bairro em Belo Horizonte provém de todo este cenário apresentado, somando o crescimento populacional da RMBH, que se desdobrava em novas demandas de serviços públicos, com o inchaço urbano da capital, ainda carente de políticas eficazes, e o fluxo intenso no Centro da cidade. Para sanar parte desses problemas, medidas foram tomadas em toda a região metropolitana, mudando a concepção do transporte público. Na seção a seguir será descrita a implementação de tais mudanças, a partir das alterações modais.

O transporte belo-horizontino: antes e depois

Belo Horizonte estava saturada em sua área central, com todo o fluxo de ônibus convergindo para a parte interna da Avenida do Contorno. Tendo em vista a necessidade de descentralização, foi criado o Projeto da Área Central (PACE) em 1980 visando dirigir os fluxos de tráfego, por meio da hierarquização do sistema viário, como proposto no Quadro 2. Essa reorientação era válida não somente para a capital, englobando municípios da RM que também destinavam suas linhas para o Centro de Belo Horizonte. Para elucidar a força de atração do Centro belo-horizontino para os municípios vizinhos, observa-se que “a maioria das linhas de ônibus de Contagem são radiais com relação ao Centro de Belo Horizonte ao invés de o serem com relação à sede do município”, conforme aponta a Metrobel (1981, p.8). A dificuldade de funcionamento do modelo bairro-centro no contexto de crescimento urbano de Belo Horizonte era notória. O traslado de passageiros que precisavam de ir de um bairro a outro, passava impreterivelmente pelo Centro da cidade. A consequência deste *modus operandi* foi o aumento do tempo de viagem, que contava com 50% do seu total associado à espera nos pontos de parada durante os intervalos de horários e ao deslocamento dos passageiros entre paradas ou entre um ponto de interesse a parada mais próxima (Metrobel, 1981), demonstrando a defasagem do sistema em relação às novas demandas que se impunham. Acrescentam-se a este cenário os inúmeros congestionamentos provenientes do afunilamento de linhas de ônibus na região central.

Quadro 2: Hierarquização do Sistema Viário da RMBH.

Modalidade da Linha	Características
a) Linhas expressas: destinadas a promover a interligação de áreas centrais ou polos geradores de tráfego.	Extensão aproximada - 20Km Espaçamento entre pontos - 800m Velocidade operacional - 30Km/h Características espaciais - Radial/diametral Ponto de controle - Terminal Central
b) Linhas semi-expressas: destinam-se a promover a interligação de um polo gerador à área Central de Belo Horizonte, Contagem ou Betim.	Extensão aproximada - 10 a 20km Espaçamento entre pontos - 600m Velocidade operacional - 25km/h Características espaciais - Radial Ponto de controle - Periferia
c) Linhas de serviço: são linhas que promovem a ligação de dois ou mais polos geradores de tráfego, passando ou não pela área Central de Belo Horizonte, Contagem ou Betim.	Extensão aproximada - 10km Espaçamento entre pontos - 400m Velocidade operacional - 20km/h Características espaciais - Radial/diametral Ponto de controle - Periferia

Fonte: Metrobel, 1981.

Para evitar que milhares de passageiros transitassem pelo Centro de Belo Horizonte para se deslocar na cidade, foi proposto o modelo bairro a bairro, pelas linhas de serviço, visando eliminar grande parte dos terminais no Centro. O projeto efetivo dessa implementação ocorreu em 1982 (Oliveira, 2002), promovido pelo Programa de Organização do Transporte Público (PROBUS), em um processo contínuo.

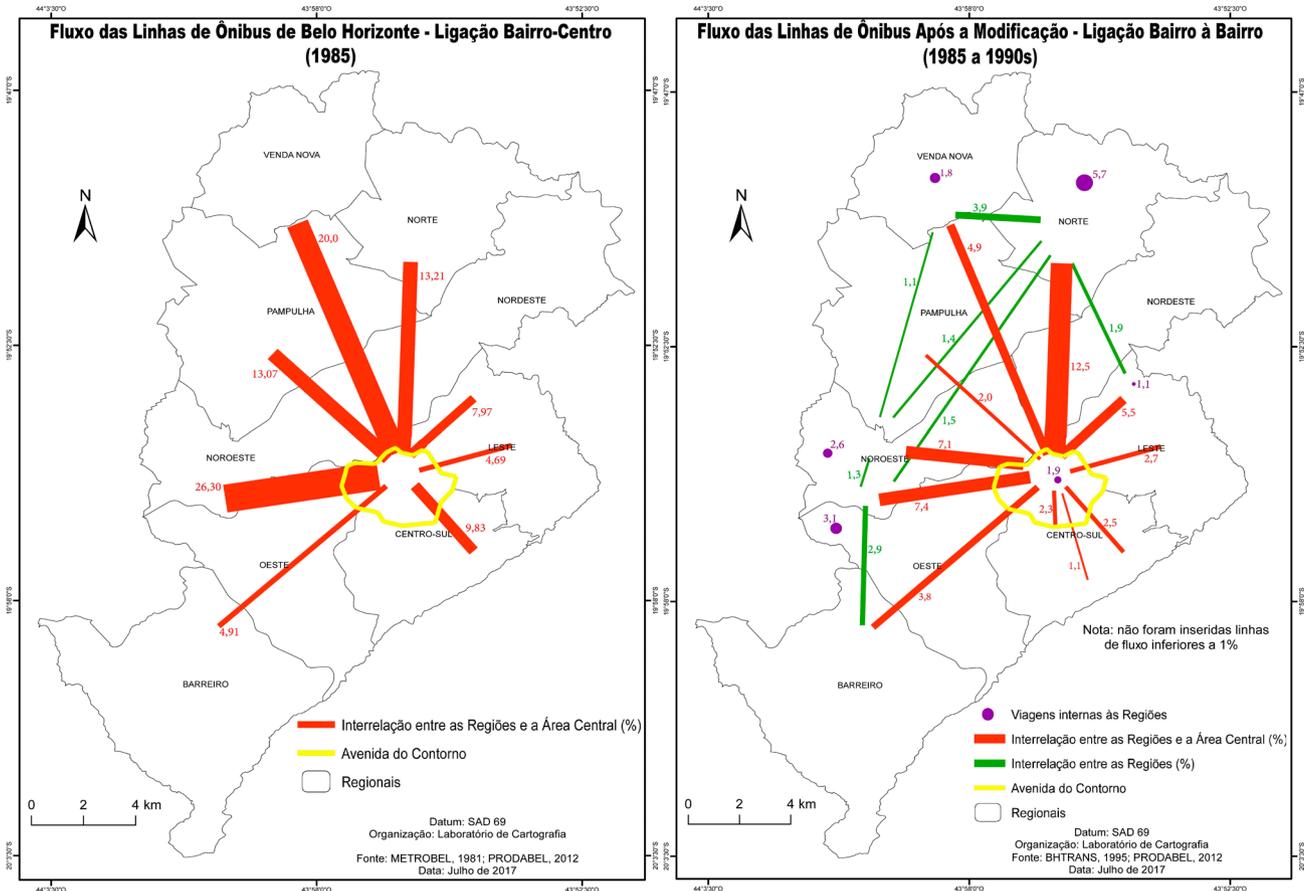
As alterações estruturais de maior relevância se deram no período da gestão Metrobel, por meio do PROBUS, que definia novos padrões para o transporte coletivo. Esses padrões incluíram uma nova rede de itinerários, a criação de linhas bairro a bairro, o redimensionamento de frotas e quadro de horários, a revisão tarifária, além da atribuição por cores para identificação das linhas, como demonstra o fragmento abaixo, por João Luiz da Silva Dias, então Presidente da Metrobel:

Grande inovação do transporte nessa década [80] foi à substituição das antigas linhas centro-bairro pelas diametrais: bairro a bairro, superando um planejamento que pensava a cidade como nos anos 20 em que o centro tinha os principais equipamentos de serviços urbanos, para uma concepção mais atualizada que via a cidade apenas como passagem para outros pontos. (Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 1995).

A mudança na matriz de transportes buscava uma otimização do fluxo na área central de Belo Horizonte, com a diminuição do transbordo de 300 mil passageiros por dia atendidos pelo sistema “bairro a bairro”, e a diminuição do deslocamento médio a pé (chamado de laços de recobrimento), que passou de 800 para 300 metros (Belo Horizonte, 1995), sem que fosse necessário tomar mais de uma condução para se chegar ao destino desejado. As linhas foram se alterando em estruturas do tipo “ramificadas” (concepção criada por Christopher Alexander), em que as unidades de composição não possuem superposições, originando várias ramificações em um mesmo nível que não se ligam diretamente, mas por meio de uma ramificação maior. No caso de Belo Horizonte, as linhas bairro a bairro não passariam pela região central, mas precisavam no mínimo tangenciá-la.

Essa medida reorientou o resgate do fluxo do Centro, ao passo que criou outras centralidades em Belo Horizonte, como por exemplo, Venda Nova e Barreiro. Para demonstrar essa virada de acepção do transporte belo-horizontino, os Mapas 1 e 2 evidenciam os dois momentos abordados.

Mapas 1 e 2: Fluxo das linhas de ônibus de Belo Horizonte antes e depois da reestruturação.



Fonte: Adaptado de Metrobel (1981) e Prefeitura de Belo Horizonte (1995).

Ressalta-se que as fontes para a confecção dos mapas se referem, num primeiro momento, à Metrobel (1981); e à Prefeitura Municipal de Belo Horizonte ([PBHTrans], 1995), já com o sistema bairro a bairro implementado. Porém, tais fontes são esclarecedoras sobre como esta mudança de linhas de ônibus trouxe uma nova configuração para a conexão da cidade, permitindo novos fluxos e tornando áreas antes não ligadas, interdependentes. Isso pode ter tido implicações diretas ou indiretas no estreitamento de laços da cena *headbanger*, uma vez que foi uma medida de grande impacto na cidadania em geral. Essa associação é o principal objetivo deste artigo e será explorada mais adiante.

Breve contextualização histórica do metal

Providos pela concentração de equipamentos, infraestrutura e intenso fluxo de pessoas, os centros urbanos encerram ampla rede de atores e relações espaciais. Dentre os múltiplos atores atuantes no espaço urbano da Belo Horizonte dos anos 1980s, figurava

um grupo social novo até então, que trazia influências de movimentos culturais do exterior e que contestavam o sistema cultural vigente, levantando-se contra as amarras do conservadorismo religioso local e dos valores tradicionais da família mineira. Trata-se dos *headbangers*, adeptos do gênero musical popularmente conhecido como Heavy Metal, que tinham um ideal que se proliferou rapidamente entre os jovens da capital mineira naquela década.

De acordo com Sirino (2012), o marco inicial da cultura *headbanger* foi o disco homônimo gravado pela banda inglesa Black Sabbath, em 1970. A partir de então, o gênero percorreu um longo caminho até se alicerçar em terras brasileiras, com profusão mais notória já nos 1980s. Sob o olhar repressivo da ditadura militar vigente, o Brasil foi celeiro de inúmeras cenas musicais criadas por seus jovens rebeldes, dentre as quais uma de grande relevo é a belo-horizontina.

Em poucos anos, muitos dos entusiastas do gênero da capital mineira passaram da condição de fãs para a de músicos, o que fez de Belo Horizonte a capital nacional do Heavy Metal extremo, o mais pesado² que se tinha à época. Como sugerem Calaça, Nascimento e Diniz (2018), essas bandas nasceram de vivências em contextos comuns, que oscilam entre o núcleo familiar, passando pelas escolas, até chegar nos bairros.

Em virtude de sua natureza contestadora, da adoção de uma estética visual e sonora heterodoxa e uma postura agressiva em relação ao *mainstream*, os *headbangers* eram discriminados, tendo a sua circulação circunscrita a certos pontos da cidade (Calaça, Nascimento & Diniz, 2018). O local de maior apelo era a loja Cogumelo, ponto de encontro obrigatório para os adeptos do estilo metal. A partir dos encontros na loja, que viria se tornar o selo de gravação das bandas locais, outros pontos de encontro massivo de metaleiros se firmaram, a exemplo do Pop Pastel, na Savassi, e o Soft Pastel, na Cidade Nova. Destacam-se entre os locais de shows do período os DCEs da Universidade Católica e da UFMG. Todavia, esses locais não eram simplesmente ocupados, os *headbangers* precisavam defender e conquistar cotidianamente seus territórios (Calaça, Nascimento & Diniz, 2018).

Dessa forma, a configuração espacial da cena era inicialmente restrita aos bairros de origem das bandas, com algumas iniciativas isoladas na porção central da cidade. Contudo, depois de poucos anos do aparecimento dos primeiros grupos, já havia notória relação entre os músicos *headbangers*, que se locomoviam pela cidade para diversas atividades ligadas ao gênero, como por exemplo: fazer shows, beber, ensaiar, comprar discos, assistir vídeos, dentre outras. A próxima seção mostrará esta evolução de locais ocupados pela cena Heavy Metal, buscando analisar se o transporte público de ônibus favoreceu o intercâmbio das bandas entre seus bairros de origem.

2 No que tange a musicalidade o peso é entendido como uma série de composições mais velozes com afinação baixa o que por sua vez resulta em um som mais grave, além disso, composições líricas possuem temáticas obscuras e versam sobre ocultismo, guerras, destruição dentre outras possibilidades, para os membros participantes do Heavy-Metal o grupo de bandas com sonoridades mais “pesadas” compõe um subgênero denominado Metal Extremo que é composto por outros subgêneros como o Thrash Metal, Death Metal, Black Metal, etc.

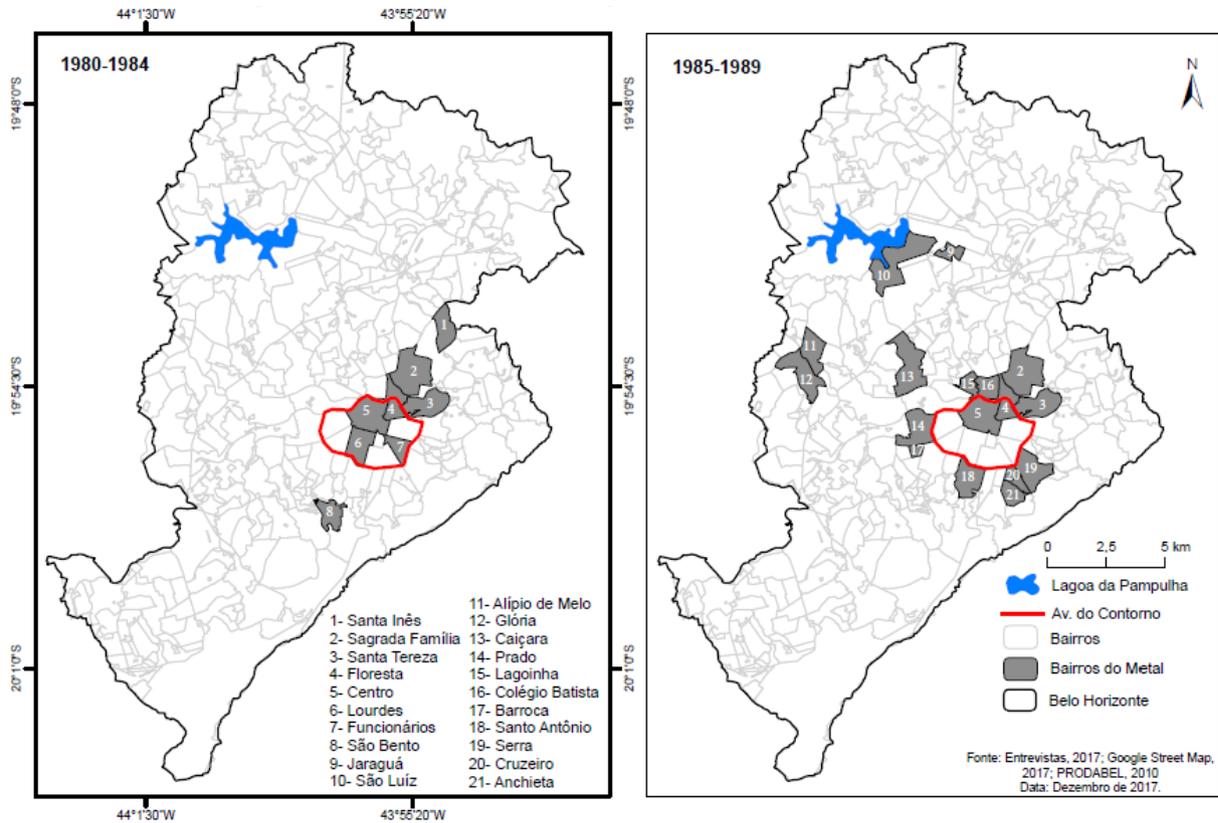
Mobilidade de *headbangers* em Belo Horizonte

Um aspecto que pode ter colaborado para intensificar a comunicação e os intercâmbios entre as bandas, ampliando a dispersão geográfica da cena Heavy Metal para espaços cada vez mais distantes, foram às mudanças introduzidas no transporte público de Belo Horizonte nos anos 1980s. Como se viu, a cidade passava por uma reestruturação das suas linhas de ônibus, acrescentando conexões entre bairros ao modelo radial do transporte bairro-centro, como explorado anteriormente. Embora a implementação de tais linhas tenha ocorrido em 1982, às mudanças estruturais dos bairros foram gradativas, firmando-se a partir da metade dos 1980s. Portanto, serão apresentados dois momentos em nosso estudo de caso, um de 1980 a 1984, como representativo do início da cena e começo de implantação das linhas bairro a bairro; e o outro, abarcando o período entre 1985 e 1989, quando tanto a cena quanto os transbordos entre bairros já estavam em plena efervescência.

Em um estudo anterior Calaça, Nascimento e Diniz (2017) buscaram identificar os territórios do Metal no espaço urbano de Belo Horizonte. A partir disso foi possível constatar por meio de fragmentos de entrevistas, os bairros dos membros de bandas do gênero ao longo dos anos 1980s (Mapas 3 e 4). Observa-se que na primeira metade da década de estudo, os bairros dos integrantes das bandas e locais de convivência dos *headbangers* eram concentrados na porção central da cidade, com alguma dispersão rumo ao vetor leste. Se o transporte local se orientava sempre ao Centro, a cena tinha como ponto de encontro a loja Cogumelo, as exposições de vídeo no Instituto Cultural Brasil Estados Unidos (ICBEU) e DCEs, também na região central. Eram nesses locais que aconteciam, em um primeiro momento, as interações entre adeptos do gênero musical.

Conforme esta cena foi crescendo, surgiram novas demandas de locais para congregação dos *headbangers*, espalhando cada vez mais a cena, que passou a congregar pessoas de áreas mais distantes, de acordo com o trecho de entrevista abaixo essa característica foi acentuada pela alteração do sistema de transportes: *“O Metal tem essa mágica de unir pessoas que nunca teriam se conhecido se não fosse o Metal. Porque não tinha nada para ligar uma pessoa que morava no Jaraguá com uma que morava no Santo Antônio, ou no Cruzeiro, ou no Caiçara, ou no Barroca, sabe?! Se não existisse um colégio, uma escola que juntasse essas pessoas elas nunca estariam perto. Ninguém nunca ia sair do Barroca pra conversar com alguém do Santo Antônio na Savassi. O Metal fez isso.”* (Resan, 2017)

Constatou-se que a popularização do gênero e sua conseqüente dispersão, foram facilitadas pelas transformações na mobilidade urbana dos transportes, permitindo o contato de pessoas de distintos bairros em locais externos à Avenida do Contorno. Verifica-se no Mapa 4 que a distribuição residencial dos membros das bandas na segunda etapa de 1980s rompe com o cenário central e pericentral do início da década. Bairros circundantes a Pampulha e também a oeste começam a ganhar relevância na cena.

Mapas 3 e 4: Bairros dos integrantes das bandas de *Heavy Metal* de Belo Horizonte: 1980-1984/ 1985-1989.

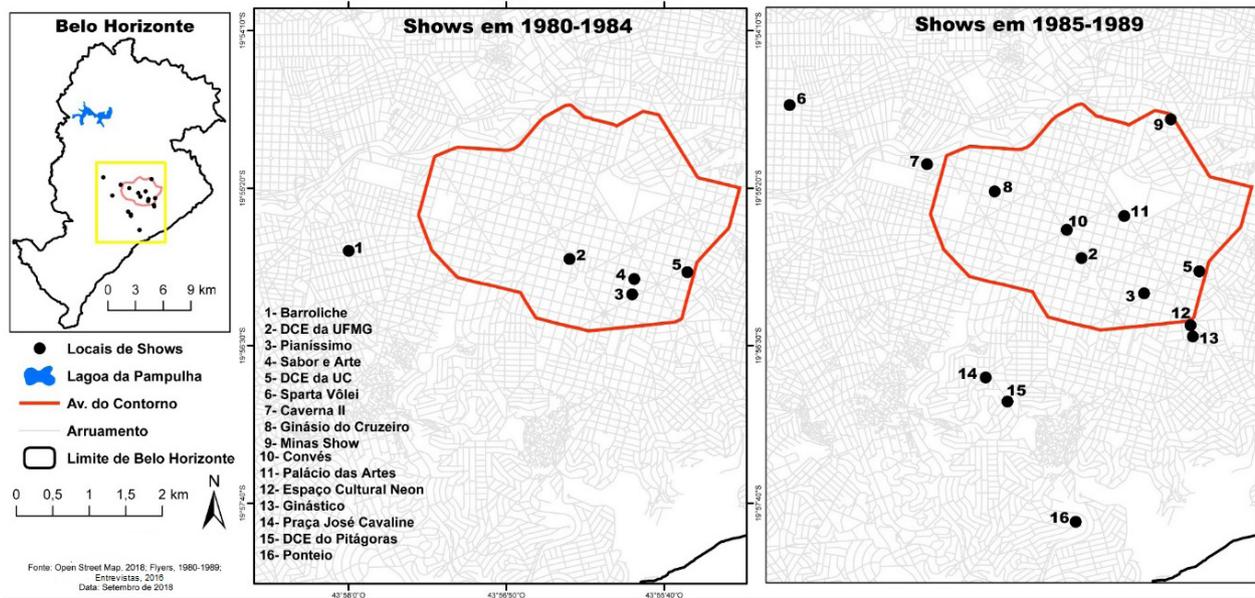
Fonte: Entrevistas, 2017.

As entrevistas realizadas junto aos músicos indicam ainda que o sistema de transportes vigente até meados de 1982 facilitava os encontros dentro da Av. do Contorno³, tendo em vista a prevalência do modelo de transporte bairro-centro, o que tornou o deslocamento dos membros da cena dependentes deste modal que até então era o único disponível além do deslocamento a pé: *“Era a pé. Eu lembro que show rolava muito isso também. A gente não tinha grana, ia de ônibus e voltava a pé. Mas era a pé e ônibus mesmo, eram os meios de transporte que tinham em Belo Horizonte.”* (Neves, 2017)

Os efeitos da oferta de transporte público são também observáveis no Mapa 5, no qual pode-se notar que os shows eram realizados precipuamente dentro dos limites da Avenida do Contorno, com exceção do Barroliche (bairro Barroca), local no qual se registraram apenas um show e alguns encontros, devido à sua efêmera existência. No segundo momento, que trata de 1985 a 1989, nota-se um movimento de pulverização da cena, que passou a se estender por uma amplitude espacial maior com relação aos anos anteriores, contemplando não apenas os bairros residenciais dos adeptos do Heavy Metal, mas também outros pontos de shows.

³ Neste estudo é necessário salientar a importância da Avenida do Contorno, pois em seu interior constituíam-se quase a totalidade dos pontos de encontro da cena, sobretudo na primeira metade da década de 1980.

Mapa 5: Locais de shows das bandas de Heavy Metal de Belo Horizonte: 1984-1984; 1985-1989.



É notório que além do aumento de shows intra-Centro, novos pontos para as apresentações das bandas foram se consolidando a partir do ligamento propiciado pelas linhas de ônibus. Exemplo nítido dessa nova disponibilidade foi o Ponteio (item 16 do Mapa 5) que dificilmente seria acessado por um grande número de *headbangers* não fosse o transporte público, tendo em vista ser raro qualquer membro da cena possuir automóvel, sobretudo na primeira metade da década de 1980s em que a faixa etária dos mesmos variava de 13 a 17 anos. “*Acredito que sim, porque era uma época que assim, era todo mundo mais menino. Ninguém tinha carro, andava mais de ônibus mesmo. Isso deve ter dado uma facilitada.*” (Carmo, 2017)

A mobilidade gerada pelo transporte também pode ter gerado conflitos entre grupos antagônicos. Se inicialmente cada banda tinha seu espaço vivido limitado ao seu bairro, a nova circulação dos ônibus passou a permitir o contato direto de bandas que nem sempre eram amigáveis entre si. Dentre os relatos sobre prováveis cisões da cena, destaca-se o Sepultura *versus* Sarcófago, bandas do Santa Teresa e Caiçara, respectivamente. Na segunda metade de 1980s o conflito entre essas bandas teve seu auge, causando tensões e até mesmo embates físicos. Tais tensões, geradas a partir de uma série de mal-entendidos e dificuldades relacionais nos espaços de convívio, tornou-se um marco na cena metal de Belo Horizonte e afetou suas relações de urbanidades, demarcando uma fronteira imaginária entre dezenas de bandas que iriam se inspirar em uma ou outra a partir desse momento. Um corpo de normas tácitas foi constituído nessa cisão, sendo esse conflito aquele que marcou o seu cânone, o que não quer dizer que tenha sido o único, mas esse tornou-se o emblema de um tempo.

É importante ressaltar que além das mudanças no sistema viário, que facilitaram de modo expresso a circulação dos *headbangers* e dos demais membros da sociedade belo-horizontina, outras importantes evoluções também influenciaram o espriamento da cena

Heavy Metal, junto com novas possibilidades de circulação novas percepções acerca da cidade foram construídas, novos espaços foram explorados e a realidade começou a ser observada pelas janelas de um ônibus como nos sugere Marcelo Laranja vocalista da banda Chakal em entrevista realizada em 2017 “... *era um quadrado de vidro onde as coisas ficavam passando rápido.*” (Laranja, 2017). Dentre esses aspectos, merecem destaque a crescente popularização da cena, especialmente após o advento do primeiro *Rock in Rio* (1985), que deu notoriedade e ampliou o consumo e a produção relacionados ao gênero, bem como o amadurecimento da cena, aos poucos conquistando maior independência e autonomia, além da crescente facilitação de acesso e consumo de materiais nacionais e internacionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo discutiu dados da Geografia dos Transportes aliados à Geografia Cultural no intuito de verificar se uma mudança do transporte público belo-horizontino dos anos 1980s teria impactado a conectividade de um grupo cultural específico, os *headbangers*. A partir das revisões de documentos do planejamento urbano da RMBH e de trechos de entrevistas realizadas com os músicos da cena, constatou-se que a disponibilidade de linhas de ônibus bairro a bairro foram benéficas para a mobilidade e profusão da cena Heavy Metal pela cidade, como foi postulado na hipótese da pesquisa.

A pulverização da cena para áreas mais afastadas do centro do município de Belo Horizonte é mais notória a partir da segunda metade da década de 1980s. Isto não significou, necessariamente, o enfraquecimento de pontos de encontro internos à Avenida do Contorno, pelo contrário, reafirmou estes e outros locais como foco da constante territorialização de bandas e fãs, mesmo em áreas intra-Centro. Ademais, a expansão do gênero e do número de pessoas envolvidas com o Heavy Metal foi concomitante com o próprio amadurecimento da RMBH. Ou seja, se forem tomadas as redes de interação que foram se intensificando na primeira fase da cena Heavy Metal em Belo Horizonte, ainda nos anos 1980s, pode-se pensá-las como metáforas das redes físicas e logísticas que foram se aperfeiçoando na configuração da Região Metropolitana, sendo o urbanismo rodoviarista um aspecto predominante.

É provável que mesmo sem o auxílio dos ônibus a cena fosse se dispersar em algum momento. O Heavy Metal se difundiu rapidamente entre os jovens, sendo um caminho sem volta. Porém, a velocidade com que *networks* foram criadas com a ligação dos bairros é explícita, dinamizando muito mais este processo. Além de os membros das bandas poderem se encontrar em outros locais para além do Centro para ensaiar, a conexão bairro a bairro deu luz a novos lugares para realização de shows. A apresentação de uma banda é o maior atrativo para seus adeptos, provenientes de localizações diversas. Dificilmente os shows das inúmeras bandas dos anos 1980s teriam os expressivos públicos que se tem notícia não fosse o transporte público, principalmente os shows realizados em bairros longínquos do perímetro central.

Ao longo deste estudo fica evidenciada a importância das análises que busquem a imbricação entre as estruturas urbanas e a cultura. A pesquisa teve êxito ao abarcar os aspectos funcionais da mobilidade urbana e culturais da cena *headbanger*, verificando que a hipótese acerca da relevância do novo planejamento bairro-bairro se encontra principalmente na segunda metade da década proposta, coincidindo com o crescimento do gênero no território belo-horizontino. Espera-se, portanto, que este trabalho inspire análises quanto aos impactos dos transportes em outros substratos da sociedade urbana, para além do Heavy Metal, não se restringindo somente a Belo Horizonte.

REFERÊNCIAS

- Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (1995). *Plano de reestruturação do sistema de transporte coletivo de Belo Horizonte BHBUS: Síntese dos estudos e proposições*. Belo Horizonte.
- Bennett, A., & Peterson, R. (2004). *Music Scenes: Local, Translocal and Virtual*. Nashville: Vanderbilt University Press.
- Brasil. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e de Mobilidade Urbana (2006). *Curso gestão integrada de mobilidade urbana..* Brasília. Recuperado de https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/40%20-%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana_MCidades.pdf
- Caccia, L.S. (2015). *Mobilidade Urbana: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras*. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, Porto Alegre, RS, Brasil.
- Calaça, G., Nascimento, L., & Diniz, A. (2018). Na trilha do metal: a construção de territorialidades das bandas de Heavy Metal em Belo Horizonte nos anos 1980s. *Caderno de Geografia*, 28 (54), 650-673.
- Carmo, V. (2017). *Entrevista concedida a Calaça, Nascimento & Diniz*. Belo Horizonte.
- Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (1981). *Programa de transporte público por ônibus- PROBUS: Concepção do sistema*. Belo Horizonte.
- Encyclopaedia Metallum (2020, Janeiro 08). *The Metal Archives*. Recuperado de <https://www.metalarchives.com>.
- Gomes, P.C.C. (2018). Espaço Público, Espaços Públicos. *GEOgraphia*, 20 (44), 115-119.
- Gomide, A.A., & Galindo, E.P. (2013) A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. *Estudos Avançados*, 27 (79), 27-39.
- Janotti Jr, J. (2012). Entrevista - Will Straw e a importância da ideia de cenas musicais nos estudos de música e comunicação. *E-Compós*, 15 (2), 1-10.
- Janotti Jr, J., & Pires, V.N. (2011). Músicos, Cenas e Indústria da Música. In J. Janotti Jr., T. Lima, & V.N. Pires (Eds). *Dez anos a mil: mídia e música popular massiva em tempos de internet* (p. 225). Porto Alegre: Simplíssimo.
- Laranja, M. (2017). *Entrevista concedida a Calaça, Nascimento & Diniz*. Belo Horizonte.
- Lei Complementar Nº 14, De 08 De Junho De 1973: Formação das regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, Brasília, DF*. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp14.htm.
- Mazer, D.H. (2017). Retórica do passeio: a cartografia de cenas musicais como método de pesquisa. In: *Anais do Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação*. Curitiba, PR, Brasil, 40. pp. 1-15. Recuperado de <https://portalintercom.org.br/anais/nacional2017/resumos/R12-1965-1.pdf> .

- Nascimento, L.H.A., Calaça, G.E., Diniz, A.M., & Calvo, J. (2019). Heavy Metal Made. *Cadernos de História*, 20 (32), 180-197.
- Neves, R. (2017). *Entrevista concedida a Calaça, Nascimento & Diniz*. Belo Horizonte.
- Oliveira, M.F. (2002). *Transporte, privilégio e política: Um estudo sobre a gratuidade no transporte coletivo de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Guanabara.
- Resan, R. (2017). *Entrevista concedida a Calaça, Nascimento & Diniz*. Belo Horizonte.
- Ritter, J. (1971) *Géographie dès transportes*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Silveira, M., Cocco, R.G. (2013). Transporte Público, Mobilidade E Planejamento Urbano: Contradições Essenciais. *Estudos Avançados*, 27 (79), 41-53.
- Sirino, C. (2012). *Heavy Metal Brasil na década de 1980: a rebelião headbanger nos subterrâneos da modernidade*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, UESB, Vitória da Conquista, BA, Brasil.
- Straw, W. (2006). Scenes and Sensibilities. *E-Compós*, 6, 1-16.

Data de submissão: 28/jun./2020

Data de aceite: 29/nov./2020