

SÉRGIO PAULO MORAIS

TRABALHO E CIDADE
Trajetórias e Vivências de Carroceiros na Cidade de Uberlândia
1970-2000

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Instituto de História

2002

Livros Grátis

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

Milhares de livros grátis para download.

SÉRGIO PAULO MORAIS

TRABALHO E CIDADE
Trajetórias e Vivências de Carroceiros na Cidade de Uberlândia
1970-2000

Dissertação apresentada ao curso de mestrado de História e a Banca examinadora na Universidade federal de Uberlândia (UFU, Instituto de História) como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em História Social, sob a orientação do Professor Doutor Paulo Roberto de Almeida.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Instituto de História

Março, 2002

Banca Examinadora

Professora Doutora Célia Rocha Calvo

Professora Doutora Heloísa Helena Pacheco Cardoso

Professor Doutor Paulo Roberto de Almeida

(orientador)

*À Ana Laura e a toda família, que impuseram-me a
responsabilidade de compreender a vida e o mundo...*

Ao professor Paulo Almeida, companheiro de jornada...

Nesta pesquisa buscamos compreender como os modos de vida, trabalho urbano e cultura de trabalhadores de rua, transformaram-se, durante o período de 1970 a 2000, na cidade de Uberlândia.

Para tanto, procuramos analisar como as diversas maneiras de intervenção no espaço urbano propiciaram rompimentos de relações de convivência, estabelecidas em razão do trabalhar com carroças e do viver como carroceiro no contexto histórico assinalado.

Evidenciamos, por intermédio do estudo, que a ética mercadológica, preferida nas reorganizações físicas e representativas do urbano, tendeu a excluir viveres e a impor estratégias de sobrevivência a muitos desses sujeitos, que passaram a exceder sociocultural e economicamente na cidade.

Nesse trabalho, baseamo-nos teoricamente no *materialismo histórico dialético*, metodologicamente na *lógica histórica* de E. P. Thompson e no termo *cultura* visto pela ótica dos neomarxistas ingleses, tais como Eric J. Hobsbawm, Christopher Hill, Raymond Williams, e o próprio E. P. Thompson.

Palavras-chave: trabalho de carroceiros; cidade de Uberlândia; cultura de trabalhadores de rua; modos de vida e desenvolvimento urbano.

On this research we seek to understand how the way of life, the urban work and the culture of street workers in Uberlândia changed from 1970 to 2000.

In order to do that, we tried to analyse how the different ways of intervention upon the urban space gave way to the breaking of the interaction relationships, that were established thanks to the working with chariots and the living as a charioteer on the very historic context.

We evidenced through this study that the market ethics, which is preferred by the urban representative reorganizations, tend to exclude experiences and the impose surviving strategies upon a lot of these subjects, who started to exceed socially, culturally and economically in the city.

Here we are based on the historic dialectic materialism, theoretically, on E. P. Thompson's historic logic, methodologically, and the term *culture* seen under the point of view of many British neomarxists, such as Eric J. Hobsbawm, Christopher Hill, Raymond Williams and E. P. Thompson himself.

Key words: charioteer's work; Uberlândia; street workers' culture; way of life and urban development.

Agradecimentos

Este estudo é fruto de um trabalho coletivo. E não poderia ter sido realizado, se não pelo apoio de meu pai, Paulo Roberto e de minha mãe, Noemia, de meus avós, dos meus irmãos, de minha companheira Daniela, da Maryane e, fundamentalmente, da inspiração trazida pela nossa caçula Ana Laura. A eles, nossa mais sincera gratidão.

Nossa jornada mobilizou um contingente significativo de pessoas que se propuseram a discutí-lo desde o início. Entre elas, destacamos a cuidadosa leitura do Professor Doutor Antônio de Almeida, em 1999, as sugestões e críticas da Professora Doutora Coraly Gará Caetano (1997/1999) e do grupo de pesquisa por ela coordenado, as idéias propostas em 1998 pela Professora Doutora Jane de Fátima Rodrigues, a todos nossos agradecimentos.

Agradecemos também à Dona Ione e à Cristiane pelas, atentas revisões, ao meu irmão Marco Túlio e ao meu amigo Eduardo, que salvaram esta dissertação em meio a uma pane no computador, a meus amigos Sérgio, Márcia e Giovanna, Roberto e Andréa, e aos demais que dividiram conosco alguns momentos preciosos de descanso (e mesmo assim ouviram sobre esse assunto), à Osmary, Lara (Família) e à Sandra que a sua maneira contribuíram com este nosso estudo, a todos que se propuseram a ouvir, em seminários, congressos, e por outros cantos, a todos os trabalhadores que nos prestaram fontes, auxílio e força para levar este trabalho até o fim.

Esta pesquisa serviu-se de várias contribuições teóricas, metodológicas e afetivas. A maioria destas demonstrações vieram de componentes da linha de pesquisa *Trabalho e Movimento Sociais*. Entre estes estão Antunes, Rosângela Petuba, Patrícia, Laurindo, Ana Paula e outros, que estiveram sempre prontos a colaborar, a eles e aos demais componentes da linha, nossos mais fraternos agradecimentos.

Durante os seminários de pesquisa, as frentes de trabalho e o próprio exame de qualificação, ouvimos, com atenção, as mais variadas críticas, idéias e orientações, que nos foram bastante significativas.

Muitos debates levantados neste texto devem-se a sugestões postas pela banca de análise para qualificação. Agradecemos novamente ao Professor Doutor Hermetes dos Reis Araújo e à Professora Doutora Heloísa Helena Pacheco Cardoso, pela presença e pela disposição em apontar contradições e caminhos para que pudéssemos avançar com maior criatividade.

Desde os primeiros textos elaborados, tivemos o acompanhamento, sempre atencioso, da Professora Doutora Heloísa Helena P. Cardoso. Aprendemos muito com esta nossa companheira. Devemos a ela algumas das elaborações presentes neste trabalho. Entre elas, a idéia das *convivências* constituídas na cidade, e que envolviam a presença e atuação destes trabalhadores. A partir destas convivências, passamos a notar o rompimento de certos acordos, não instituídos de maneira legal, mas, que existiam e garantiam normas de circulação, de presença, maneiras próprias de trabalhar, de gerir práticas de negociação que foram organizadas no cotidiano urbano pelos próprios trabalhadores.

Além disto, a Professora Doutora Heloísa Helena fez com que análises de determinadas fontes tonassem-se mais proveitosas. A ela, nossa mais sincera gratidão.

Agradecemos com o mesmo teor, à Professora Doutora Déa Ribeiro Fenelon, que se propôs a debater, pessoalmente, com todos os pesquisadores da linha a qual pertencemos. Suas análises sobre o trabalhar na rua e a relação que este imprime com os espaços público e privado, foram de suma importância para entender a constituição cultural da moradia e dos bairros em que vive grande parte destes trabalhadores.

Agradecemos à Professora Doutora Célia Rocha, pela presença na banca de defesa. Sua contribuições foram (e são), com certeza, muito preciosas. Além da presença teórica, somos gratos a ela, e à Professora Ana Mágná Couto, pela socialização de documentos.

Outro pesquisador que investiu muito em nossa pesquisa foi o geógrafo João Fernandes da Silva, que nos enviou uma vasta documentação sobre as formas e particularidades do transporte de tração animal em Uberlândia. Agradecemos a ele a valiosa ajuda prestada.

Agradecemos, da mesma forma a estudante Maria das Dores (Escola Estadual João Rezende), que nos conseguiu documentos sobre os moradores e trabalhadores do bairro em que vive, e, por conviver com um trabalhador carroceiro, acreditamos que seja tão *proprietária* desta pesquisa como todos nós.

Como dissemos, este estudo deu-se de maneira conjunta. Fomos influenciados por vários historiadores e recebemos muitas constituições nestes anos de trabalho. Porém, se há

um maior responsável pelos direcionamentos e pela efetividade do estudo, este, indubitavelmente, foi o Professor Doutor Paulo Roberto de Almeida.

Nos momentos críticos e decisivos estive sempre presente, evitando, em algumas circunstâncias, que desistíssemos. Além do amparo e do apoio, não poderíamos deixar de nos referir à capacidade criativa e crítica demonstrada por este exímio orientador. Tal capacidade trouxe-nos direcionamentos e embasamentos para as reflexões e os entendimentos aqui apresentados. Das interpretações das fontes às contribuições teóricas, o Professor Paulo Roberto de Almeida esteve sempre confiante, atuante e disposto a levar em frente o que havíamos pretendido. Tornou-se difícil agradecê-lo, por ser ele, o co-responsável desta pesquisa. Muitas das angústias, da vontade de compreender e transformar o cotidiano desta cidade são, entre nós, bastante comuns. Por isso, fazemos votos para que um dia consigamos.

SUMÁRIO

Apresentação, 1

Capítulo I

Trabalho e Cidade, 14

Capítulo II

Trabalho e Relações de Convivências, 56

Capítulo III

Modos de Vida e Relações de Convivências, 88

Capítulo IV

Trabalhadores: Estratégias e mudanças nos modos de via no espaço urbano, 114

Considerações finais, 147

Acervo e Fontes, 152

Bibliografia, 159

APRESENTAÇÃO

Através de memórias, de projetos, de estratégias, de modos de conceber e atuar sobre a realidade, a pesquisa *Trabalho e Cidade: Trajetórias e Vivências de Carroceiros na cidade de Uberlândia -1970/2000* buscou compreensão e inspiração para repensar e discutir o espaço urbano.

Nos seminários de pesquisa, nos congressos, nos encontros de historiadores, e em outros fóruns, sentíamos, no entanto, que a tarefa de apresentar este objetivo não nos deixava em uma situação confortável. Tínhamos em mãos um tema que envolvia *cidade* e o *trabalho com carroças*. Porém, a relação entre as temáticas parecia-nos, às vezes, distante, e a problemática que tínhamos não parecia bastante sólida.

Através do levantamento de dados sobre condições de vida, notávamos que a carestia, a diminuição do poder de compra, a distância de uma representatividade política efetiva, a precariedade do lazer e da moradia, fatores comuns às três últimas décadas do século XX, eram uma constância, que afetava indiscriminadamente vários trabalhadores que viviam em Uberlândia, assim como milhares (ou milhões) de outros habitantes deste país.

Assim, não víamos uma interligação bastante direta entre as demandas específicas daqueles que trabalhavam com carroças e a cidade de Uberlândia. Junto a isso, havia, entre nós, um certo receio, de que as transformações ocorridas nas maneiras de trabalhar com carroças não derivavam de condições específicas postas por um município ou por um estado particular.

Porém, estas ansiedades foram se transformando à medida em que passamos para as análises da documentação; metodologicamente, esquadrimos centenas de jornais, vários documentos criados pelo poder público, dezenas de fotografias e algumas entrevistas realizadas com estes trabalhadores.

Com isso, passamos a desconfiar do caráter desenvolvimentista desta cidade, com algo inerente a ela ou condição metafísica adquirida inexplicavelmente. Para nós, este “progresso” não fora desvinculado de grupos socio-econômicos, que detiveram o poder político institucionalizado e se utilizaram disto para reformar o espaço urbano segundo preceitos que lhes pareciam corretos.

Pela mesma razão, fomos atraídos pelas experiências e pelas histórias dos trabalhadores. Buscando-os em diferentes dimensões de sujeitos sociais, acabamos por

encontrá-los em um ambiente de múltiplos conflitos e tensões, promovidos pelas transformações implementadas em nome de um crescimento urbano.

Conseguimos, a partir das evidências, delinear um campo de atuação para a pesquisa. Ao entender as transformações urbanas em relação às demandas de vida de muitos carroceiros, encontramos a relação entre o trabalho e a cidade.

O recorte cronológico inicia-se em 1970, justamente por intermédio desta relação. Esta década inaugurou, por razão de financiamentos públicos, um conjunto de reestruturações físicas na cidade. Estas remodelações, equacionadas por discursos e mudanças nas concepções culturais/econômicas de uso e direito sobre o espaço, fizeram mudar e expandir vários locais da cidade.

Tal processo remeteu-nos a um momento de recriação da cidade. A partir de 1970, tentou-se consolidar uma *renovação* do espaço, com a criação de uma “cidade industrial”. Neste contexto, tem-se a remoção da *antiga ferrovia* para a pavimentação das avenidas centrais, prometeu-se a construção de casas populares, enfim, estabeleceu-se um surto de crescimento, que induziria a uma idéia de inovação, de modernização. Esta, por sua vez, pôde, pela pesquisa, ser compreendida como o preâmbulo de uma outra cidade em constituição.

Neste processo, o poder público tornou-se o gestor deste desenvolvimento. Os bens públicos foram utilizados para a concentração de capital e para o aumento da lucratividade de uma parcela da população. Em contemplação desta parcialidade teve-se um outro processo subjacente: a organização do espaço urbano.

Assim, a organização encontrou, na transformação física da cidade, um terreno fértil para a modificação de valores e de relações de convivência anteriormente estabelecidas. Notamos que este intuito de organizar não correspondeu a um conjunto de tarefas neutras, mas sim, a medidas disciplinares e de higienização das relações vividas na cidade.

Mesmo tendo como pano de fundo a transformação física de vários locais do espaço urbano, a organização tendeu a implementar éticas de mercado e econômica, comercial e industrial, sobre vivências e lógicas econômicas traçadas por vários grupos de trabalhadores urbanos.

Assim, localizamos, em meados da década de 1970, a prática de suplantação de uma *ética de mercado* sobre *antigas* maneiras de trabalhar na cidade.

Tal *ética*, evidentemente, não inauguraria novas relações capitalistas e muito menos implantaria um liberalismo local diferenciado em relação a outras cidades ou regiões do Brasil. Ela sintetizou um avanço de interesses dos grupos comerciais e industriais, existentes no período, sobre áreas da cidade, a fim de dinamizar ganhos.

Para efetivar este avanço, criariam normas de conduta, que, ao efetivadas, romperiam modos de exercer atividades de trabalho e maneiras de morar e viver na (a) cidade. Assim, tornou-se comum admitir que, por normatização, muitas demandas e atuações destes trabalhadores transfiguraram-se em atitudes marginais ou clandestinas.

Porém, existiram contrariedades a esta ordem. Estes sujeitos procederam de maneira ativa nos processos de transformação vivificados neste período. Não se comportaram passivamente, como meros espectadores, ou configuraram-se como fantoches, à mercê dos grupos dominantes.

As maneiras conflituosas com que as relações sociais se estabeleceram, fizeram-nos seguir o pressuposto de que o espaço urbano instituiu-se (e se institui) a partir de interesses e experiências diferenciadas. Assim, entendemos que, neste contexto histórico de constituição de uma nova cidade, vários agentes tentaram implementar projetos e expectativas distintas e muitas vezes opostas.

A nosso ver, a constituição do espaço urbano não se efetivaria por ação exclusiva de uma elite dirigente, enquanto os trabalhadores tentariam encaixar-se no que, em princípio, estaria idealizado e pronto.

Esta relação conflituosa prosseguiu, nos anos posteriores à década de 1970. Estes foram, indubitavelmente, anos muito difíceis para um grande número daqueles que trabalhavam com carroças na cidade de Uberlândia. Através deles marcaram-se muitas mudanças nos modos e *tradições* do trabalhar e viver como carroceiro.

Ao recuperarmos alguns destes processos de transformação, vimo-nos frente a duas situações: a condição de excedentes a que foram impostos, e a luta pela revalorização do ato de trabalhar.

Acreditamos que o entendimento do que seja trabalhar com carroças deva ser visto dentro de contextos históricos definidos. Antes da transposição da *ferrovia*, muitos carroceiros eram chamados para transportar as mercadorias que chegariam ou partiriam pelos trilhos dos trens. Viviam eles em um *tempo das carroças*, onde a constância de atividades garantiria uma normalidade econômica a estes trabalhadores, e os laços de convivência pareciam fortes demais para que um dia fossem desatados.

Porém, o tempo mudou. Os carroceiros, que um dia tiveram um tempo e um local de referência na cidade, estabeleceram-se, após o *‘fim da Mogiana’*, em pontos. O fretamento tornou-se, no fim dos anos de 1970 e início dos de 1980, a principal atividade destes trabalhadores.

No entanto, os pontos viveram a escassez de freguesia, fazendo com que muitos passassem a se aventurar em um ramo que surgia: a coleta de recicláveis. No fim do ano 2000, os coletores ou catadores expressariam uma grande vertente das poucas alternativas ainda possíveis para aqueles que *insistiam* em continuar vivendo, lutando e trabalhando sobre carroças.

Das mercadorias e cargas da *antiga ferrovia* ao papelão, às latas de alumínio e garrafas, os trabalhadores vivenciariam múltiplas perdas, sendo que, a mais drástica estaria na própria concepção do ato de trabalhar. A miséria imposta pelas transformações físicas, representativas, econômicas e sociais na cidade, fizeram deles sujeitos dependentes de restos produzidos pela sociedade.

Estes restos estavam nos lixos das lojas e residências, de onde absorveriam recicláveis, nas doações de cestas básicas por compradores de papel, ou mesmo em políticas compensatórias empreendidas pelo poder público.

Nosso comprometimento, enquanto historiadores e sujeitos sociais, não nos permitiu fazer apologia a uma visão triunfalista de desenvolvimento urbano parcial. Pois, tais projetos de crescimento, em conjunto com as recentes políticas de desmanche dos direitos sociais, empurraram estes trabalhadores para a condição de sobrantes e seres descartáveis ao olhos da *marcha do progresso*.

Acreditamos que os grupos dominantes não deveriam mais se eximidos de culpa por este crescimento que instituiu o valor do lucro sobre o valor do ato de trabalhar para viver. Tais grupos não representam unidade, em Uberlândia os dominantes foram gestados em ambientes diferentes e encontraram-se fragmentados em segmentos políticos diferenciados. Porém, no período abordado, tais grupos utilizaram, em momentos subsequentes, a administração do município para gerir seus anseios e tornar seus interesses prioritários.

Neste contexto os trabalhadores incomodaram-se com as condições sociais que lhes foram propostas. Lutaram, associaram-se e romperam acordos com o poder público, tentaram reestruturar, através de estratégias de permanência, os espaços e os valores que foram transformados.

Tentamos, nestas ambigüidades propostas pelos processos de transformações, fazer emergir práticas, concepções e sentidos históricos do conformismo, da negociação, bem como da dominação e permanência de hábitos e costumes.

Para isso, não simplesmente mudamos os sinais de procurar uma história dos trabalhadores. Ao invés de vangloriar as trajetórias dos grupos dominantes, procuramos as presenças dos trabalhadores de rua, vivos e materializados na dinâmica de uma sociedade que

rompeu maneiras *tradicionais* de organização da moradia, do trabalho e de valores que lhes eram caros.

Não tínhamos a expectativa de encontrar vítimas, nem heróis. Com esta despreensão, saímos à busca destes trabalhadores, de suas memórias, e de suas histórias. Encontramos homens, mulheres e crianças nascidas aqui ou vindas de muitas cidades da região.

Encontramos extensas jornadas de trabalho e difíceis condições de vida. Vimos como as estratégias erguidas nos bairros, nos embates com a fiscalização, nos conflitos de trânsito, no cotidiano, funcionavam, ou como necessitaram ser redimensionadas após situações de cerceamento ou endurecimento da repressão dos órgãos municipais.

Esta vivências, talhadas no trabalho de rua e nos embates postos pela dinâmica social, foram, por nós, postas em diálogo com uma historiografia marxista, influenciada pela ruptura com os “condicionamentos” estruturais e, puramente, econômicos. Esta vertente tornou-se responsável por muitas releituras e reestruturações sobre as limitações e metodologias estáticas que o marxismo “ortodoxo” representou para a academia, para os partidos políticos e para os trabalhadores em geral.

Uma importante inovação, trazida por esta historiografia marxista inglesa, foi a valorização do conceito de *cultura* para as análises inspiradas no *materialismo histórico*. Esta introdução possibilita compreender formas diversas e complexas de como os trabalhadores exprimem suas experiências coletivas, como também as maneiras múltiplas de transgressões e de lutas.

Tal adicionamento tornou-se fundamental para as análises postas nesta dissertação, visto que a complexidade de relações, perspectivas, referências e embates, vividos cotidianamente, por trabalhadores carroceiros, contém teores contemporâneos inerentes ao ofício, ambiências particulares (como o caráter rural no interior do espaço da cidade) e a especificidades que — estão contidas e — fazem sentido dentro de uma determinada “cultura de trabalhadores”.

Com certeza, Edward P. Thompson, um dos principais expoentes desta vertente inglesa, é mais perspicaz na análise: “(...) *não podemos esquecer que “cultura” é um termo emaranhado, que, ao reunir tantas atividade e atributos em só um feixe, pode na verdade confundir ou ocultar distinções que precisam ser feitas. Será necessário desfazer o feixe e examinar com mais cuidado os seus componentes: ritos, modos simbólicos, os atributos culturais da hegemonia, a transmissão do costume de geração para geração e o*

desenvolvimento do costume sob formas historicamente específicas das relações sociais e de trabalho".¹

A perspectiva de se considerar o viés do "Materialismo Histórico Cultural"² para análises historiográficas, indubitavelmente, trouxe avanços qualitativos ao marxismo e às interpretações em relação à vida e às perspectivas de grupos excluídos das benesses capitalistas. Como um vendaval, desorganizou certezas e moldes tidos como imprescindíveis para o conhecimento das sociedades e para a organização política dos trabalhadores.

Assim, a cultura, em nossa interpretação, passou a ser sinônimo de ação e expressão humana em todas as dimensões da vida, incluindo valores, sentimentos, emoções, hábitos, costumes.

Situada em contextos históricos delimitados e em condições materiais determinantes, ela tornou-se instrumental de análise dos conflitos sociais. Pois, os sujeitos experimentam suas situações e relações sociais como necessidades, interesses e com antagonismos. Em seguida, tratam essa experiência em sua consciência e sua cultura, para, só então, agir sobre os conflitos postos.

Neste aspecto, a leitura de autores, tais como E. P. Thompson, Eric J. Hobsbawm, Christopher Hill, Raymond Williams, propiciaram mais uma inspiração ao processo de investigação histórica, do que realmente um paradigma de interpretação. Estes autores estiveram, mesmo não citados textualmente, o tempo todo como motivação e matriz analítica. Tentamos mais uma *incorporação* dos métodos do que o refúgio de uma teoria conceitual pronta e explicativa.³

Acreditamos ser a *incorporação da metodologia* uma das discussões pautadas por E. P. Thompson, em **A Miséria da Teoria ou um Planetário de Erros(...)**, no qual escreve:

"A noção da teoria é como uma praga que se tivesse instalada na mente" (...) "a procura da segurança de uma teoria perfeita, totalizada, é uma heresia original contra o conhecimento".⁴

As obras de E. P. Thompson trouxeram, para a historiografia social recente, a opção em se buscar trabalhadores não caracterizados por militâncias ou inseridos em movimentos

¹ THOMPSON. E. P. **Costumes em Comum. Estudos sobre a Cultura Popular Tradicional**. Companhia das Letras. SP. 1998. p. 22.

² Expressão utilizada por THOMPSON. E. P. **A Miséria da Teoria ou um Planetário de Erros(...)**. Zahar Editores. RJ 1987.

³ A perspectiva da *incorporação* deve-se a constantes e precisas sugestões do Prof. Doutor Paulo Roberto de Almeida, orientador desta pesquisa.

⁴ Ver THOMPSON, E. P 1987.op. cit

organizados. As reflexões postas na *formação da classe operária inglesa*, ou em discussões sobre o caráter e a utilização das leis enquanto palco de conflitos⁵, abriram novos argumentos para discutir as *inerências* de nosso ofício e os diálogos possíveis entre a teoria e as evidências.

Além da referência metodológica e teórica⁶, muitos trabalhos contribuíram para a sedimentação das análises aqui presentes.

O trabalho da professora Heloísa de Faria Cruz (1991)⁷, mesmo referindo-se a um tempo e a um espaço bastante particular (São Paulo, no início do século XX), colocou em discussão algumas referências que eventualmente constaram nas problemáticas seguidas por este estudo, principalmente ao discutir o papel controlador, tanto em âmbito jurídico quanto nos aspectos de fiscalização, que o poder público instituiu a muitas atividades que eram realizadas no espaço urbano.

Outras pesquisas que tratam sobre o morar, o viver e o elaborar memórias sobre o trabalho e as transformações ocorridas na cidade de Uberlândia trouxeram-nos valiosas informações e ao mesmo tempo possibilitaram um alargamento das perspectivas deste estudo.

Entre tantas, destacamos a influência posta pela tese de doutorado de Célia Rocha Calvo (2001) e pelas dissertações de mestrado de Ana Mágnia Couto (2000), de Rosângela Petuba (2001) e de E. Antunes (2002).

As duas últimas⁸ ligam-se mais estreitamente ao nosso trabalho, tanto por motivos de orientação⁹, quanto pelo desejo coletivo de tentar colocar presente nas discussões sobre a cidade a importância dos sujeitos destas pesquisas enquanto seres sociais ativos, que impregnaram os bairros, as ruas, as avenidas com modos de vida particularizados. Contribuindo, assim, com o “fazer-se” da cidade e, ao mesmo tempo, em que “fazem-se” enquanto trabalhadores e moradores urbanos.

⁵ Ver THOMPSON, E. P. **Senhores e Caçadores**. Paz e Terra, RJ, 1987.

⁶ Evidentemente, há muitas outras obras que influenciaram a composição deste estudo; entre elas, vale destacar, a da filósofa Marilena Chauí (1985) e do antropólogo Roberto da Matta (1985).

⁷ Ver obra de CRUZ, Heloísa de Faria: “**Trabalhadores em Serviço: dominação e resistência (São Paulo 1900/1920)**”. SP. Marco Zero, 1991.

⁸ PETUBA, Rosângela M.^a Silva. **Pelo direito à cidade: Experiência e Luta dos Trabalhadores Ocupantes de Terra do Bairro Dom Almir – Uberlândia - 1990-2000**. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, Uberlândia. UFU, 2001. ANTUNES, E. **Trabalhadores e Viveres Urbanos: Trajetórias e Disputas na Composição da Cidade – Uberlândia – 1970 –2000**. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, Uberlândia. UFU, 2002.

⁹ Todas foram orientadas pelo Professor Doutor Paulo Roberto de Almeida, e inserem-se em discussões levantadas pelas instituições (PUC/SP- UFU – Unv. Católica de Salvador – UNESP) que compõem o projeto **CULTURA, TRABALHO E CIDADE Muitas Memórias, Outras Histórias**, sob financiamento pela CAPES (PROCAD).

O trabalho de Ana Mágnã Couto¹⁰ trouxe-nos muitas informações sobre o cotidiano de vida e trabalho daqueles que coletavam papel na cidade de Uberlândia. Nosso estudo utilizou várias fontes provenientes de sua pesquisa; registramos, novamente, agradecimentos a ela por suas contribuições.

A Célia Rocha Calvo¹¹, também, agradecemos a contribuição de fontes, e registramos, ainda, que suas perspicazes discussões sobre a memória, e a relação desta com as trajetórias de vida de muitos trabalhadores que viveram as transformações postas pelo crescimento urbano dos anos de 1970, influenciou-nos bastante.

Evidentemente, encontramos um número elevado de trabalhos que discutem Uberlândia e as condições de vida de grande parcela de sua população. A sua maneira, contribuem relevantemente para o debate historiográfico.

Tais obras trazem preocupações com a pobreza, com os excedentes, e com práticas higienizadoras e disciplinares empreendidas pelo poder público em relação a estes sujeitos, fator de aproximação com o nosso tema. Sendo assim, mesmo não seguindo diretamente seus métodos de análise, temos débitos com muitos destes estudos¹².

Acreditamos que todos os estudos que colocaram em discussão o timbre desenvolvimentista da cidade praticaram um ato político. Esperamos que, de uma maneira ou de outra, sejam compreendidos como um ato de intervenção, de denúncia, que causem reflexões e questionamentos sobre as relações sociais que se constituíram (e se constituem) sobre a carne e o sangue de milhares de trabalhadores.

“*Meu trabalho é importante*”. No fim da década de 1990, um catador de papel, num misto de revolta e orgulho, expressou, desta forma, a necessidade de permanecer em suas atividades.

É, significativamente, uma posição forte, num período em que o trabalho nas cidades se escasseia. O suor do rosto, que seria transformado, por intermédio da labuta, em pão, ainda

¹⁰ COUTO, Ana Mágnã da Silva. **Trabalho, cotidiano e sobrevivência: Catadores de papel e seus Modos de Vida na Cidade – Uberlândia – 1970-1999**. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, SP. PUC, 2000.

¹¹ CALVO, Célia Rocha. **Muitas Memórias e Histórias de uma cidade: Lembranças e experiências de viveres urbanos . Uberlândia 1938-1990**. Tese Doutorado. Pr. Pós-graduação em História Social. Tese de Doutorado. SP. PUC, 2001.

¹² Mesmo caminhado eles próprios por trilhas diferenciadas, apontamos, entre muitos, os trabalhos de MACHADO, Maria Clara Tomaz. **A Disciplinarização da pobreza no espaço Urbano Burguês: Assistência social institucionalizada – Uberlândia, 1965/1985**. Dissertação de Mestrado. SP. Dep. História /USP, 1990. ALVARENGA, Nízia Maria. **As Associações de moradores em Uberlândia, um estudo das práticas sociais e das alterações nas formas de sociabilidade**. Dissertação de Mestrado em Sociologia. SP/PUC, 1988. SOARES, Beatriz. **Habitação e produção do espaço em Uberlândia**. Dissertação de Mestrado. SP. Dep. Geografia Humana/USP, 1988.

permaneceu presente. Porém, o alimento, a escola das crianças, o atendimento médico, a moradia, transformaram-se em migalhas.

As relações de trabalho que estes catadores forjaram, nos anos de 1980, tenderam a se transformar em compensação. Então, o trabalhar adquiriu significações mais amplas. A dignidade, o reconhecimento enquanto pertencente à sociedade, a possibilidade de alimentar os filhos pelo esforço, possibilitaram uma defesa do valor e do direito ao trabalho.

Nós acreditamos que o trabalho deste sujeito seja importante, não para a dinâmica do capitalismo ou para o enriquecimento do armazenador, mas para a reconstrução da dignidade, que o crescimento mercadológico do urbano e as políticas de desmanche dos direitos sociais roubaram.

Ao referir-nos ao trabalho como um valor, como um ato criativo e transformador, demo-nos o direito de rememorar as trilhas e caminhos percorridos por esta pesquisa. Desde o projeto inicial até a escrita desta introdução, muitas certezas foram desmanchadas, muitas expectativas revelaram-se e muito aprendemos com estes sujeitos.

Como muitos carroceiros que preconizaram a importância do trabalho frente ao processo de quebra de convivências e de *antigas* relações, temos o dever de zelar e reivindicar o *nosso* espaço de trabalho.

É pública a situação do *nosso* campo de trabalho. Os programas de mestrado e doutorado no país sofreram, nestes últimos anos, perniciosas quebras de convivência. A diminuição do tempo de pesquisa, em conjunto com o corte sistemático de bolsas, fizeram com que os sonhos, as expectativas e muitos projetos se desmanchassem.

Nossa dissertação é um fruto deste tempo (ou temporal). Somos trabalhadores que ousaram escrever a respeito de outros trabalhadores. Tivemos que substituir horas de descanso e tempo com a família para pesquisar, escrever, discutir, refazer e reescrever. Conhecemos muito bem algumas limitações que o texto traz, porém, consideramos que, para nós (pelo menos), ele tem sua *importância*.

Seguimos com ética e determinação aquilo que propusemos, quando inscrevemo-nos no programa de Pós-graduação oferecido por esta Universidade Pública (UFU).

Mesmo com todos os percalços, acreditamos ter contribuído, talvez minimamente, para a compreensão de algumas relações que foram (e são) travadas nesta cidade. De igual maneira, acreditamos que nossa dissertação tenha propiciado um relativo conhecimento histórico, se visto sob o contexto da lógica histórica, aferido por E. P. Thompson, na qual:

“O conhecimento histórico é pela sua natureza, (a) provisório e incompleto (mas não, por isso inverídico), (b) seletivo, (mas não, por isso

*inverídico), (c) limitado e definido por perguntas feitas à evidências (e os conceitos que informam estas perguntas), e, portanto, só ‘verdadeiro’ dentro do campo assim definido (...)*¹³”

Para que este conhecimento se configurasse, utilizamos alguns procedimentos na análise das fontes, procurando sempre seguir as particularidades da problemática.

As fontes que apresentamos partem de recursos documentais jornalísticos (Jornais Correio de Uberlândia/CORREIO: 1970/2000, A Notícia: 1984, Participação:1985, Primeira Hora:1982/1988), fotográficos, “oficiais”¹⁴, e fontes de natureza oral.

Existe uma preocupação em conjugar de maneira irrestrita estas diferentes fontes documentais. Entendemos que são registros e memórias constituídas em contextos históricos particulares. Por isso não elegemos nenhuma como prioritária, ou de importância maior. Propusemos respeitar suas especificidades e limitações.

Utilizando-as sempre com contrapontos, tentamos, ao entrecruzá-las, aproximá-las, de maneira mais restrita, de nossos sujeitos e de suas vivências.

Acreditamos, no entanto, que todas as fontes sejam passíveis de análise. Se tal condição não fosse seguida, correríamos o risco de tomá-las enquanto a própria história.

Existem, certamente, procedimentos diferenciados, que garantem a todas elas métodos de tratamento particularizados. Porém, respeitando o manancial de experiências já existentes, acreditamos que os historiadores possuam maneiras próprias (e apropriadas) de fazerem diálogos com estes documentos.

Nestes termos, partimos para a análise das fotografias realizadas por João Fernandes Silva para a pesquisa “TVTA — Transporte por Veículo de Tração Animal na Cidade de Uberlândia”¹⁵. Apesar de contar com número relativamente grande de fotos, utilizamos apenas três, no capítulo final, para dialogar com o espaço da moradia em função da atividade.

As outras fotos, que fazem parte da documentação apresentada neste capítulo, pertencem à Escola Municipal Doutor Joel Cupertino Rodrigues, localizada no bairro Dom Almir. Tais fotografias foram feitas para um trabalho coordenado pela professora do ensino

¹³ THOMPSON, E. P 1987.op. cit p.49.

¹⁴ Entendidos aqui, como Código de Posturas, Atas da Câmara, discussões de projetos, Projetos de lei.

¹⁵ SILVA, João Fernandes. “**TVTA — Transporte por Veículo de Tração Animal na Cidade de Uberlândia**”. Monografia de Bacharelado. Departamento de Geografia/UFU, 2000.

fundamental Simone Gomes, que tratava das condições de vida dos moradores do bairro Joana Darc¹⁶.

Trabalhamos com estas fotos tentando visualizar os sujeitos, como sujeitos, ou seja, interpretando-as a partir do registrado de seus instrumentos de trabalho, de suas moradias, de seus bairros, de suas vestimentas, além de outros elementos de suas culturas que, inevitavelmente, estão nelas presentes.

Porém, tivemos o cuidado de não usá-las como meras ilustrações. As fotos são, para nós, tão reveladoras quanto os jornais, os documentos oficiais, ou qualquer outra documentação.

Dos textos jornalísticos buscamos as tensões dos projetos desenvolvimentistas em relação à quebra de *antigas referências* do viver urbano. Sabemos que a imprensa uberlandense foi influenciada pelo crescimento, e, por vezes, apresentou-se como porta voz de muitos projetos.

Um outro conjunto de documentos diz respeito às fontes orais. Em nossa compreensão, estar discutindo metodologicamente a prática da constituição deste referencial é sempre muito importante, haja visto que, muitas críticas e muito ceticismo circulam ao redor destas.

A concepção, a nós comum, é a de que tais fontes orais merecem um cuidado metodológico comum às demais outras. Como já dito, o entrecruzamento com outros documentos, um diálogo constante com certas referências teóricas deve sempre acompanhar o procedimento de análise.

Uma particularidade que esta fonte possui advém de sua constituição. Sendo elas criadas em um diálogo entre pesquisador e sujeito, pode proporcionar uma prática de trabalho diferenciada.

Durante os últimos anos de graduação participamos de um grupo de debate sobre fontes orais. Nesta época, mantivemos contato com um número significativo de discussões a respeito de temáticas relativas a documentos desta espécie.

Porém, cada pesquisa nos imprime suas próprias realidades. A documentação oral que constou das análises desta pesquisa veio de lugares diferentes e foi criada em situações distintas. Algumas foram por nós realizadas, tratam-se de entrevistas realizadas no período de setembro a novembro de 1997. A maioria delas foram feitas com carroceiros, moradores do

¹⁶ Tais fotos chegaram a nosso conhecimento através de uma aluna da Escola Estadual João Rezende (Maria das Dores).As fotos fazem parte do arquivo de materiais desta escola. Infelizmente não contamos com maiores detalhes sobre o trabalho de pesquisa que esta Professora de Geografia coordenou. Tais fotos foram feitas em fevereiro de 2000.

bairro Lagoinha, Na ocasião, estávamos interessados em buscar histórias de vida, migração, e rotinas de trabalho.

Um segundo grupo de entrevistas foram realizadas por Ana Mágná Couto. Em algumas estive presente, em outras mantive contato apenas com as transcrições. São entrevistas realizadas no mesmo período das anteriores, só que buscavam as *experiências* de vida e rotinas cotidianas da vida de catadores de papel. As idades dos entrevistados, assim como a quantidade de papel coletado mensalmente, são variadas.

Alguns depoimentos foram tirados do trabalho da Professora Doutora Célia Rocha. Estas entrevistas procuravam reconstituir memórias de trabalhadores e moradores que tinham relações de vida com a *ferrovia da mogiana*, antes de sua remoção.

Também, não utilizamos depoimentos de setores da população que faziam parte dos *dominantes sociais*. No entanto, tentamos reconstituir, nestes fragmentos, vestígios e resíduos da cultura dos trabalhadores, da maneira de ver e viver o espaço urbano, das condições de vida. Procuramos sonhos, expectativas e estratégias. Encontramos dor, frustrações e vontade de reconstruir ideais, relações e perspectivas de futuro.

Metodologicamente, cruzamos toda esta documentação, sob os olhares atentos do Materialismo Histórico Cultural (thompiano). A partir desta prática, montamos quatro capítulos.

Estes se organizaram desta maneira: o capítulo I, **Trabalho e Cidade**, acompanhou algumas das transformações ocorridas no espaço urbano. Nele percebemos que o avanço do projeto de modernização fez transformar diversas maneiras de trabalho anteriormente constituídas.

O capítulo II, intitulado **Trabalho e Relações de Convivência**, marca o avanço da constituição de uma *certa ética de mercado*, sobre relações de trabalho e vida organizadas, pelos trabalhadores, na região central da cidade. Centralizamos, aqui, discussões a respeito de um aspecto peculiar enfrentado pelos carroceiros: o trânsito. Além dos faróis, das faixas, do asfaltamento, o trânsito, nas regiões centrais da cidade, no auge do processo de modernização, tornou-se proibido para estes trabalhadores.

O capítulo III cuidou das apropriações dos terrenos, das ruas, dos logradouros públicos e das periferias por carroceiros, que tiveram relações de trabalho quebradas pela organização parcial da cidade. Também, neste capítulo, registramos o acirramento dos conflitos, surgidos por intermédio da presença e atuação destes trabalhadores no espaço urbano. Denominamos este capítulo **Modos de Vida e Relações de Convivência**.

O capítulo IV recriou ambientes de embates e de “apartheid” sócio-cultural e econômico postos pela exclusão urbana. Neste conflituoso meio, as respostas e as atitudes tornaram-se múltiplas. Nele, registramos a luta pela reconstrução de valores transformados e de relações de convivência rompidas, tanto pela modernização urbana, quanto pelo neoliberalismo.

Capítulo I

Trabalho e Cidade

A cidade propicia maneiras diversificadas de sobrevivência. Morar, viver e trabalhar torna-se nela possível. As ruas, os parques, as portas, as praças, as laterais, os subterrâneos, os estacionamentos, os bairros, o centro e os arredores propicia a muitos trabalhadores o que as fábricas, as construções, as lojas e outros empreendimentos urbanos sugeriram em momentos de expansão física: a possibilidade de “ganhar” a vida.

Em Uberlândia, como em outras várias cidades do país, encontramos, no ano de 2001, centenas de atividades realizadas em seu interior. Trabalhadores lavam e vigiam carros; vendem verduras e frutas nas esquinas; comercializam passes de ônibus, sucos, salgados, jogos e loterias, cartões telefônicos, artesanatos, brinquedos; distribuem panfletos nos sinais; transportam pessoas e mercadorias. Utilizam-se da cidade, do movimento de pedestres, das esquinas, dos faróis, da atenção daqueles que se sentam às mesas dos bares. Fazem o possível para conseguir um “trocado”, que se transformará em um saco de arroz, em um remédio, em um presente, e que, por fim, significará o rendimento mensal de um trabalhador, de um casal, de uma família.

As práticas, nas quais muitos trabalhadores inserem-se, fazem modificar diversos espaços existentes no interior do urbano. Criam-se, a partir delas, relações de conflito, de interação, de solidariedade, de desafios. A presença desses trabalhadores redimensiona espaços inertes em complexos de venda de produtos e de prestação de serviços.

As atitudes empreendidas por tais sujeitos possuem, indubitavelmente, um caráter mercadológico, enquadrando-se em relações capitalistas contemporâneas, porém apresentam e constituem dinâmicas históricas que não se explicam simplesmente pela livre iniciativa, pelo desejo de autonomia econômica, nem tampouco, pelos signos da malandragem e do “jeitinho” brasileiro.

Para compreender a presença desses trabalhadores, devemos atentar para as transformações urbanas ocorridas no período de 1970 à 2000 — que gravitam em torno de relações políticas, econômicas e sociais —, tanto quanto para o universo cultural dos trabalhadores que participam dessas “atividades de rua”.

Entendemos que a cultura contribui para a compreensão histórica de tais atividades ao permitir a esses trabalhadores aprendizados, estratégias, possibilidades de articular a vida e o ambiente da família com as maneiras de trabalhar, de entender e reivindicar direitos; de propor soluções; de agir conforme seus valores, formações religiosas, morais e éticas.

Acreditamos que a cultura vista sob esse ângulo torna-se indissociável do mundo do trabalho, das relações humanas, e da constituição do espaço físico e representativo da cidade.

Visto que o urbano, carregado das marcas forjadas pela presença desses trabalhadores, ao se expandir, tende a reorganizar áreas, reformular projetos, revalorizar setores e interferir em práticas estabelecidas e maneiras de ordenar o cotidiano dos que utilizam os locais públicos para a sobrevivência.

As transformações nas paisagens, nas estruturas e nos planos administrativos, ao ocorrer, não fazem com que as condições materiais dos trabalhadores modifiquem-se. O descompasso existente entre a transformação dos espaços e a permanência das necessidades socioculturais desses sujeitos faz gerar embates e acaba por forjar novas maneiras de utilizar a cidade como espaço de sobrevivência.

Nesse contexto conflituoso, inserem-se problemáticas que compõem a vida e o trabalho daqueles que utilizam carroças nesse espaço urbano durante as décadas ressaltadas.

Os que aqui denominamos carroceiros vivenciaram, nestes trintas anos, as práticas de expansão física em relação à paradoxal limitação de suas atividades. Viram seus ofícios e os modos como praticavam seus afazeres transformarem-se brutalmente; conheceram o asfalto, as avenidas largas e a exigência da velocidade, na mesma medida em que perderam a ordenação do dia-a-dia, a rotina das tarefas costumeiras, os hábitos de negociação e a noção do trabalho como valor.

Esses trabalhadores, ao não mais servirem à lógica de circulação de mercadorias e pessoas, presente nos projetos de modernização e na idéia de reordenamento das relações capitalistas originadas na região durante os anos de 1970, tornaram-se indesejáveis ao poder público, aos órgãos de imprensa, e organizações que zelavam pelo interesse de lojistas, de empresários de industriais, entre outros¹⁷.

Porém, ao mesmo tempo em que excedem as práticas de modernização, constituem parte de uma população que reivindica o direito à cidade e aos valores que estão sendo transformados. Por possuírem trajetórias de vida que se confundem com o movimento do trânsito, com a construção dos bairros, com os caminhos e lugares da cidade, tentam compreender, posicionar-se, resistir e viver sobre escombros de sonhos, perspectivas, memórias e significados.

Fruto de histórias conjugadas com o “fazer-se” da cidade, as experiências das quais são portadores tornam-se referências de muitas vidas e atividades exercidas no período enfocado.

Ao fazer a análise das trajetórias, das transformações e reformulações do trabalho de carroceiros e de demais trabalhadores urbanos, torna-se mensurável compreender as relações

sociais e o caráter político do modelo capitalista modernizador e liberal em que estamos, neste momento, inseridos. Em mesma medida, faz-se possível apreender maneiras como os trabalhadores responderam aos excessos e à intimidações colocadas em nome da higiene, da ordenação, do progresso e de interesses daqueles que controlam os vários meios de produção.

Este primeiro capítulo documenta o perfil socio-econômico existente nas perspectivas de modernização, contrapondo a ele as participações, as reformulações, os embates e recursos de sobrevivência elaborados por carroceiros e por outros trabalhadores em movimento pela cidade.

Metodologicamente, consideramos que a análise das condições de vida poderiam inicialmente fornecer uma espécie de fator comum, entre os demais trabalhadores urbanos e os sujeitos históricos dessa pesquisa. O acompanhamento das mudanças dos padrões de consumo, das listas de preço, da elevação inflacionária possibilitou-nos a caracterização do ambiente em que as relações cotidianas foram travadas. O que tornou possível compreender maneiras pelas quais os valores, os costumes e, em geral, a cultura dos trabalhadores manifestara-se e fora modificada, por intermédio das alterações no conjunto: padrões e hábitos de consumo, modos de trabalho e maneiras de viver.

Com base na pesquisa empírica, pudemos notar que os componentes essenciais para manutenção dessas vidas não estavam assegurados de maneira fácil à grande parte daqueles que moravam e exerciam suas atividades na cidade e no espaço urbano de Uberlândia, durante as três últimas décadas do século XX.

Dificuldades para comprar o pão, o arroz e o feijão, as roupas ou mesmo os uniformes das crianças, os remédios industrializados existiam. A situação de queda nos padrões de consumo pareciam ser inerentes à grande parcela da população que, como os carroceiros, vivia em bairros distantes, possuía baixa escolaridade, aventurava-se em atividades sazonais etc.

Esse período engloba a ascensão e queda do “Milagre Econômico” brasileiro¹⁷ e o desenvolvimento de políticas de desmanche de instituições públicas. Caracterizadas pela abertura desregrada da economia (com o alto superávit de importações — ocorridas por instância de taxas cambiais propostas pelo plano Real — em detrimento da produção interna),

¹⁷ Como será discutido no segundo capítulo.

¹⁸ Sobre o período ver: FERNANDES, Florestan. **A Ditadura em Questão**. SP. TA. Queiroz, 1982./ IANNI, Octávio. **A Ditadura do Grande Capital**. RJ. Civ. Bras., 1981.

compensações para o mercado especulador e, em consequência de todos estes fatores, a constatação de altíssimas taxas de desemprego¹⁹.

No Triângulo Mineiro, observamos, em 1974, de acordo com o professor Roberto Cury Sampaio, um “marco de desenvolvimento econômico”, após o governo Rondon Pacheco, por intermédio do “Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social” (fruto das diretrizes do “Plano Nacional de Desenvolvimento” —1972/1974)²⁰, quando se promoveu um “desdobramento industrial de infra-estrutura urbana”²¹.

Por tratar-se, segundo Sampaio, de um “político da região”, em um período que as decisões “eram tomadas de cima para baixo”, Pacheco teria trazido um conjunto de benesses²² para esta cidade.

De uma maneira ou de outra, as transformações ocorridas na estrutura urbana, são bastante perceptíveis, desde o início da década de 1970. Algumas fontes apontam a primazia do “Plano de Desenvolvimento Local Integrado”²³ (1971) como fator de impulso ao crescimento urbano.

“(...) o senhor José Carneiro (vice-prefeito em 1971) enfocou a atual administração municipal sob o comando do prefeito Virgílio Galassi, dizendo que “vencida a primeira etapa da planificação o prefeito partiu para a fase executiva arrojadíssima que produzirá seus frutos dentro de alguns dias. Foi feita uma verdadeira revolução administrativa na Cidade Industrial, que recebeu vários quilômetros de redes de esgoto, além da ampliação de sua área. O asfaltamento da avenida Afonso Pena em toda a sua extensão é uma realidade. E cêrca de 2 Km de paralelepípedos retirados da antiga pavimentação foram colocados em outras ruas carentes do serviço, tudo em tempo recorde a cargo de doze empreiteiros. O setor de iluminação pública está sendo dinamizado com a implantação de luminárias a mercúrio em inúmeras ruas, inclusive de bairros mais distantes. Estamos mostrando aqui a

¹⁹ “O plano Real completa cinco anos com um número recorde de pessoas desempregadas no país: 10,375 milhões, segundo projeção realizada pelo Datafolha. (...) Esse foi o maior percentual já registrado pelo instituto em uma pesquisa nacional”. Segundo o jornal pesquisado, os trabalhadores destituídos de emprego “vivem de bicos, serviços esporádicos ou, na melhor das hipóteses, como assalariados sem registro”. Fonte: **Jornal FOLHA DE S. PAULO**. 27/07/1999. Especial –1 “5 anos depois...”. Página 6.

²⁰ Uma cópia microfilmada deste PND, pode ser encontrado no CDHIS (Centro de Documentação e Pesquisa em História): Universidade Federal de Uberlândia.

²¹ Ver sobre em SOARES, Beatriz R. **Da cidade Jardim ao Portal do Cerrado : Imagens e Representações no Triangulo Mineiro**. Tese de doutorado. ICH USP .São Paulo. 1995

²² **Jornal Primeira Hora**: “Marcos do Desenvolvimento da Economia do Triângulo”; 30/11/1983 (Ano II – n.º 634) : p.0 6.

²³ Apresentado no **Jornal Correio de Uberlândia**(16/07/1971) – n.º 11.288.

*moldura deste quadro lindo que é a cidade de Uberlândia e que o prefeito Virgílio Galassi, vem de fato realizando aquilo que prometeu em praça pública”*²⁴.

A fonte citada, com ênfase admirável, acompanha a prática administrativa desse crescimento econômico, elegendo em suas manchetes: *‘Rondon comunicou sua arrancada política para o desenvolvimento’*²⁵, *“Uberlândia oferecerá projetos a empresários para construir na CI (Cidade Industrial)”*²⁶, *“Presidente Médici autorizou nova Escola Superior para Uberlândia”*²⁷, *“Lançado ontem Plano Quinquenal de Minas”*²⁸, *“Cidade Industrial está Evoluindo”*²⁹, *“Afonso Pena recebe Asfalto e SUPAV anuncia outras”*³⁰, *“Pereira da Silva inaugurou ontem a Avenida Afonso Pena”*³¹, etc.

Além de ler primeiras páginas otimistas, a população uberlandense deparava-se com diversos canteiros de obras espalhados pela cidade: construía-se um novo Fórum Municipal³², utilizavam-se 200.000 metros quadrados³³ de asfalto — advindos “gratuitamente” do Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais³⁴ — na pavimentação de vias públicas, estruturava-se a Cidade Industrial da forma mais conveniente ao investimento de capitais, visto que:

“(a) gestão do prefeito Virgílio Galassi (a Cidade Industrial) vem apresentando promissora perspectivas de desenvolvimento”, pois “inúmeras indústrias dos grandes centros já solicitaram reservas de áreas consideráveis para aqui promoverem a instalação de unidades”; “como é de conhecimento geral, o município apresenta oferecimento de muitas vantagens àqueles que desejam instalar indústrias na CI, que está com suas estruturas básicas inteiramente implantados, principalmente no que refere a doação de glebas,

²⁴ **Correio de Uberlândia:** “Carneiro anuncia trânsito novo com planejamento” – 22/7/1971 – n.º 11.291: p.01 .

²⁵ **Correio de Uberlândia:** 19/9/1971 – n.º 11.325: p.01 .

²⁶ **Correio de Uberlândia:** 30/9/1971 – n.º 11.331: p. 01.

²⁷ **Correio de Uberlândia :** 15/10/1971 – n.º 11.340: p.01 .

²⁸ op. cit. **Correio de Uberlândia:** 15/10/1971 – n.º 11.340: p.01 .

²⁹ **Correio de Uberlândia:** 24/10/1971 – n.º 11.345: p.01

³⁰ **Correio de Uberlândia:** 14/9/1971 – n.º 11.322: p.01

³¹ **Correio de Uberlândia:** 14/11/1971 – n.º 11.357: p.01

³² “Forum novo é uma vitória para a Cidade”. **Correio de Uberlândia** 20/8/1971 – n.º 11.308: p.01

³³ Que seriam usados em ruas menores da cidade, pois as principais avenidas já estavam inaugurando seus asfaltamentos.

³⁴ “Uberlândia ganhou 200 mil metros quadrados: Asfalto”. **Correio de Uberlândia** 20/10/1971 – n.º 11.348: p.01

água, esgoto, energia elétrica, insenção de impostos municipais, rede telefônica, etc.”³⁵.

As perspectivas criadas pareciam ser imensas. Os diferentes estratos da sociedade poderiam atribuir significados diversos à expansão do patrimônio público e privado. Desempregados, alunos dos cursos técnicos, camponeses aventureiros, habitantes de cidades vizinhas, por um lado, poderiam prever um aumento das oportunidades de trabalho (nas “indústrias de máquinas agrícolas, de refrigerantes, de estrutura metálicas, de alumínio doméstico, em fábricas de conservas, de artefatos de borrachas, de móveis, serraria, usina de misturar adubo, em granjas”, em funcionamento — devido às benesses do município —, ou nas novas que viriam “fábricas de garrafas”, “silos de armazenagem de grãos” etc.³⁶) e de moradia, por intermédio dos financiamentos do Banco Nacional de Habitação³⁷.

Tais expectativas poderiam ter sido realizadas a alguns desses trabalhadores, pois alguns empregos evidentemente foram criados e conjuntos habitacionais construídos. Porém, como fato, deve-se registrar que as condições de vida dos assalariados e de trabalhadores que se movimentavam e se utilizavam da cidade degradaram-se em escala gigantesca nos anos posteriores ao início da década de 1970.

Constantes aumentos nos preços dos alimentos — como o pão (“*pão sobe preço mas a farinha não subiu*”³⁸) e o leite (apesar do elevado preço, foi perdendo a composição: “*o leiteinho ralo e sem gordura que o uberlandêense é obrigado a consumir está com seu preço variando*”³⁹) — eram comuns no período, e certamente contribuíram para dificultar o consumo desses gêneros pelas famílias menos abastadas.

Na década posterior (1980), mesmo com a entrada avassaladora dos capitais regional, estatal e estrangeiro na agroindústria⁴⁰, não se registra melhoria na condição de vida do homem do campo, do operariado, das donas de casa, dos camelôs, das lavadeiras, dos carpinteiros, entre milhares de outros.

Acreditamos que o crescimento agro-industrial do município (e ao desenvolvimento econômico registrado, nesse momento, no país) deva ser contraposto às condições de trabalho

³⁵ “Cidade Industrial está Evoluindo”. *Jornal Correio de Uberlândia*: 24/10/1971. n.º 11.345. p.01

³⁶ op. cit. *Jornal Correio de Uberlândia*: 24/10/1971

³⁷ “COHAB vem para fazer novos conjuntos do BNH”. *Correio de Uberlândia* 17/10/1971. n.º 11.34. p.01

³⁸ “Pão sobe preço, mas farinha não subiu”. *Jornal Correio de Uberlândia* 19/10/1971. n.º 11.342. p.01

³⁹ “Leite custa mais caro em Uberlândia”. *Correio de Uberlândia*: 09/07/1971. n.º 11.291. p.01

⁴⁰ Segundo o professor Roberto Cury Sampaio em “1981, no total dos valores de projetos aprovados pelo INDI para a agroindústria no Estado de Minas Gerais, 66,8% foram destinados ao Triângulo Mineiro”, pois permeava-se, naquele período, um certo “consenso”, de que nesta região não haveria “desenvolvimento econômico” sem “o desenvolvimento da agropecuária”

e padrões de consumo (englobando moradia, saúde, educação, lazer etc.), para que possamos tirar dividendos mais realistas da qualidade de vida dos diversos grupos de trabalhadores viventes no período.

“o desenvolvimento faz ou não evita que a nossa seja uma região expulsora de população, o que tem demonstrado uma certa precariedade de condições de vida, e principalmente êxodo rural, onde o campo esta se esvaziando cada vez mais, esvaziamento que também se estende a algumas cidades à medida que a urbanização se concentra em núcleos como Uberlândia, Uberaba e Ituiutaba”⁴¹.

Os migrantes e a população de baixa renda nascida nesses municípios deparavam-se e se viram obrigados a viver com as freqüentes elevações de preços de produtos básicos, tais como o pão:

“que dobrou (de preço) no último sábado e o presidente do moinho 7 irmãos, Osmar Carrijo, disse que esse não será o último deste ano. Decidido pela SEAF, o aumento do trigo será progressivo⁴²”, ou mesmo: “fubá⁴³ (63%), banha (61%), óleos de algodão e amendoim (59,3%), toucinho (53,3%)(...)”. “As carnes bovinas, (...) merecem um comentário a parte. Segundo demonstrou os CEPES, apenas nos últimos três meses o produto experimentou uma alta de 75%, em Uberlândia: 22% em julho, 26,2% em agosto e 38,6% em setembro (...)”⁴⁴.

As evidências vão além:

“O índice do custo de vida no mês de fevereiro (1984) foi o mais alto dos últimos doze meses em Uberlândia. Conseguiu até mesmo ultrapassar os 13, 25% do mês de setembro de 83. Ele chegou a 16,99%. Os produtos e serviços que apresentaram as maiores variações dentro dos grupos a que pertencem foram os seguintes: Serviços Públicos e de Utilidade Pública: energia elétrica, 33%; correspondência ECT, 30%. Alimentação: chuchu 155,97%, vagem, 101,99%, jiló, 76,96%; banha fresca, 50,16%. Produtos não alimentares: livros didáticos, 74,59%, camisa malha infantil, 67,73%; peças avulsas

⁴¹ op. cit. **Jornal Primeira Hora**: 30/11/1983

⁴² “Pão dobrou de preço e deverá subir ainda mais”; **Jornal Primeira Hora**: 28/06/1983.n.º 517. p.01

⁴³ Vale enfatizar que em novembro (1983) o fubá teve alta de 2% ao dia em seu preço.

⁴⁴ “Alimentação puxando o custo de vida de setembro”; **Jornal Primeira Hora**: 5/10/1983. n.º 594. p.01

(xícaras), 46,77%; livros literários, 44,10%. Outros serviços: dentista, 77,78%; lubrificação, 29,61%, gasolina, 26,74%; exame clínico (raio X), 21,71%. As informações foram oferecidas pelo sub-gerente do Cepes, José Naves”.⁴⁵

O alto custo de vida trouxe mudanças significativas no cotidiano dos trabalhadores.

“Anteriormente com pouco dinheiro você se dirigia à feira e conseguia com 2 mil cruzeiros encher a geladeira e hoje devido aos preços elevados este mesmo valor dá apenas para comprar o indispensável”. Esta afirmação é da dona-de-casa Maria das Graças Martins Ramos que semanalmente vai a feira e gasta aproximadamente mil cruzeiros”. Para economizar, Ana Elisa Alves Leal pretende brevemente formar uma horta no quintal de sua casa, plantando verduras para que “o dinheiro gasto na feira seja utilizado para outras necessidades presentes da família”⁴⁶.

Propiciando uma diminuição no consumo de alimentos, de vestuário, de prestação de serviços, entre outros:

“Hoje — dia Internacional do Trabalho — desemprego e o baixo índice de remuneração do trabalhador foram assuntos de destaque de alguns trabalhadores consultados pelo Primeira Hora na praça Tubal Vilela. As condições de trabalho e as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores foram assuntos abordados pelos entrevistados em um plano que pode-se tirar idéia de como é a vida de quem trabalha em uma cidade de porte médio, como Uberlândia, em frente a uma crise econômica que é hoje um assunto nacional”. “Jordélia Tânia Dalali, 19 anos, vendedora considera o trabalhador que ganha apenas um salário mínimo ‘um sacrificado’ e esclareceu que ‘23 mil cruzeiros são insuficientes para qualquer pai de família, que paga aluguel e tem sobre sua responsabilidade toda manutenção da casa’”. “(...) Em termos salariais, o aposentado (Renato Azevedo, 70 anos) enfatizou que ‘principalmente os trabalhadores que ganham até 3 salários mínimos estão em péssimas condições, sacrificados e até passando fome’. Sobre sua condição de aposentado ganhando em torno de 100 mil cruzeiros

⁴⁵ “Índice do custo de vida recorde: 16,99%”. Jornal **Primeira Hora**: 2/03/1984. n.º 70. p.01 .

⁴⁶ “Sacolas vazias contam a história do povo”. Jornal **Primeira Hora** 1/05/1983. n.º 469. p.05.

mensais, Renato Azevedo declarou que ‘quase não dá para meu sustento e de minha família’⁴⁷”.

Mudanças nos hábitos alimentares e no estilo de vida dos trabalhadores “empobrecidos”, que se sustentavam com salários sem expressivo poder de compra, podem ter acentuado-se nesse período em consequência dos aumentos constantes dos preços de mercadorias fundamentais para a permanência de determinadas práticas cotidianas, ou mesmo, em certas situações fundamentais, para a sobrevivência física.

“Marileuza Reducino diminuiu a sua frequência nas feiras, o que anteriormente fazia regularmente, em função dos preços elevados dos produtos oferecidos, tais como: legumes, frutas e verduras. Como opção, a dona-de-casa, explicou que: ‘passei a consumir produtos mais baratos, como massas, pois o preço da carne e das verduras estão com preços muito elevados’; (...) sobre a qualidade dos produtos das feiras ela enfatizou ‘varia de acordo com o preço, se você tem condições de pagar mais compra produtos melhores, pois são os mais caros’⁴⁸. “Já a dona-de-casa Lázara Maria Rodrigues de Abreu usa como tática não comprar produtos com preços elevados em sinal de protesto e que devido ao custo de vida ‘a maioria das donas-de-casa se vê obrigada a eliminar alguns produtos de menos necessidades para se enquadrar dentro do orçamento familiar’; ela usa como alternativa a compra de produtos da safra, pois nestas épocas os preços são mais baixos.⁴⁹”

Tal situação afetou com força idêntica os pequenos comerciantes;

“por outro lado, os feirantes se queixam que o movimento da feira caiu consideravelmente, em relação ao ano passado e vêem como solução, um maior incentivo do Governo aos produtores, para que sua produção aumente e vendam seus produtos a preços mais razoáveis ao feirante, para o repasse ao consumidor. O feirante Paulo César de Oliveira considerou que “o movimento nas feiras livres diminuiu em 80% em relação ao ano passado devido ao preço das mercadorias, sendo que para os feirantes a dificuldade se encontra em revender os produtos comprados diretamente do produtor⁵⁰”.

⁴⁷ “Desemprego: a maior preocupação do trabalhador”. Jornal **Primeira Hora**: 1/05/1983. n.º 469. p.01

⁴⁸ idem, ibidem, **Primeira Hora**: 1/05/1983.

⁴⁹ idem, ibidem, Jornal **Primeira Hora**:1/05/1983.

⁵⁰ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 1/05/1983 (p.01). Não grifado no original

Frente à diminuição do movimento das feiras, possivelmente, tenha existido, em contraponto, um significativo aumento das hortas em casa e de relações de venda e compra de ovos, de animais para consumo, de doces caseiros etc. entre vizinhos. Somam-se a isso as também significativas relações de troca que poderiam envolver “mudas”, raízes, remédios caseiros, entre tantos.

Tais relações, aquecidas pela queda no consumo dos hortifrutigranjeiros das feiras, entre a década de 1970 e início dos anos 1990, possivelmente tenham contribuído para fortalecer a constituição material e o perfil que se tornou característico a muitos bairros periféricos da cidade de Uberlândia.

Deixemos, no entanto, tais discussões para um capítulo posterior e analisemos as condições de trabalho de muitos sujeitos viventes nesses períodos.

Nesse âmbito, devemos registrar que as carroças, ainda hoje (2002) permanecem nesse meio conturbado como um ativo instrumento de trabalho. Porém as atividades realizadas com estes instrumentos estão vivenciando drásticas transformações.

Os processos de transformação são múltiplos e não facilmente localizáveis na documentação encontrada. Haja visto, que trabalhar como carroceiro significaria, pelo menos nesses anos, diferentes maneiras em estar-se utilizando uma carroça no perímetro da cidade, impossibilitando, assim, de particularizar as diversas transformações ocorridas de maneiras segmentadas e diferentes.

Mesmo assim, não é difícil entender que tais transformações não estavam vinculadas diretamente a inovações tecnológicas (a produção de quaisquer artefatos que poderiam substituir tal instrumento – a carroça). Relacionam-se as mudanças, em nossa compreensão, tanto às penosas condições de vida impostas naqueles anos à grande parte dos trabalhadores, quanto às reformulações políticas do espaço urbano.

A crônica “*A vida é mesmo assim*”, escrita por Luiz Fernando Quirino, publicada no jornal Correio de Uberlândia, em outubro de 1974, traz evidências de uma perspectiva comum a muitos jornais e a inúmeros crentes da “tecnologia”. O texto narra a trajetória de um devoto de Nossa Senhora Aparecida, Herculano João da Costa :*“homem muito pobre, muito simples, que só mesmo com a ajuda da santa, conseguia ir vivendo de seu mísero trabalho que era de consertar carroças”*, que vai a Aparecida do Norte, *“acender uma vela que tinha seu tamanho”*, na expectativa de ocorrer o milagre de *“que as carroças voltem a ser importantes e acabem com os caminhões. Assim, (ele) poderia consertar muitas carroças e acabar de criar*

(os) filhos”, pois, percebia ele que o trabalho estava diminuindo “*dia-a-dia, em razão direta do progresso, que trazia o caminhão para ocupar o lugar das carroças na batalha do progresso*”. Desrespeitando a fé, os amigos puseram-se a fazer “chacota” do tal sujeito, pois — para eles — “*a promessa era simplesmente ridícula*”: “*fazer o progresso parar, apenas para ajudar a um consertador de carroças, era um absurdo que ninguém poderia realizar*”⁵¹.

A idéia comum de que algumas atividades tendem a acabar, frente a outras mais “adaptadas”, deve ser questionada. pois, ao admitir como natural a possibilidade de substituição ou mesmo imposição de uma maneira de trabalhar sobre outra, alegando-se questões de implementação técnica, ou simplesmente dádivas naturais de progresso, eliminam-se as resistências, conflitos e atuações daqueles que se encontraram desprovidos de seus “antigos” ofícios.

As maneiras de trabalhar com carroças, que poderiam até serem vistas como anomalias em uma cidade “urbanizada”, tiveram acentuadas reestruturações a partir do início dos anos 1970. Algumas delas causadas pela política de crescimento urbano do período.

Porém, tais práticas de crescimento não estavam desvinculadas de motivos econômicos, e nem de prioridades de grupos definidos. Como veremos, o progresso (razão explicativa desse crescimento) não é algo metafísico, que tem poderes de aglutinar todos e tudo a sua volta. O progresso não é alguma condição descolada de pessoas e de interesses e, portanto, não pode ser assimilado como natural, ou, segundo a crônica: *algo que não pode ser parado*.

Dentre as diversas transformações ocorridas, poderíamos ressaltar como um ponto significativo a destruição da Estação Ferroviária, em 1970, que estava localizada nas proximidades da praça Sérgio Pacheco. Tal praça é tida nos anos 1990 como um ponto central da cidade. Mas, nos finais dos anos 1960, a ferrovia delimitava a expansão da avenida Afonso Pena, um dos marcos do que comumente denomina-se de “período de progresso”.

Uma razão apresentada para a transposição e a demolição daquela ferrovia fora este impedimento. Na tese da doutora Célia Rocha⁵², encontramos a seguinte fala:

“... agora tinha que sair mesmo (as casas dos ferroviários) , porque a cidade num progresso elevado demais e impedindo o trânsito e o progresso também porque essa aí era uma avenida: tinha a Afonso Pena... como se diz? ...

47 QUIRINO, Luís Fernando. In. Jornal **Correio de Uberlândia**: “A vida é mesmo assim”; 26-27/10/1974 – n.º 12.313.p.06

⁵² Ver: CALVO, Célia Rocha. **Muitas Memórias e Histórias de uma cidade: Lembranças e experiências de viveres urbanos . Uberlândia 1938-1990**.Tese Doutorado. Pr. Pós-graduação em História Social. Tese de Doutorado. SP. PUC, 2001.

*essas avenidas tudo morria na Mogiana e então fizeram essa, essa perganha, trocaram ..*⁵³

Rocha contribui, para entendermos melhor os significados dessa mudança, com a seguinte reflexão:

*“Nesse sentido, o argumento que predomina, isto é, o de mudar a Estação para desimpedir o trânsito, punha novamente no esquecimento outros significados pertinentes a esse mesmo processo, pois tirar a ferrovia dali implicou o deslocamento de uma rede de relações, que se constituía nas práticas de morar, trabalhar e se divertir daqueles que viviam naquele lugar”*⁵⁴.

Dentre os “deslocamentos” referidos, tem-se uma quebra de oportunidades para aqueles que se colocavam a serviço das máquinas de arroz, dos comércio e do transporte de passageiros. Estamos à frente de um momento em que muitas relações, que vinham firmando-se desde a década de 1940⁵⁵, desmancharam-se.

Para os carroceiros, iniciava-se um período posterior àquele que ficaria marcado na memória de muitos moradores da cidade como o “tempo da ferrovia”, ou “tempo das carroças”.

Ao reportarmos novamente à pesquisa de Rocha, temos:

*“ É, chegava a época da safra os, os maquinista, os dono das máquina, já comprava o arroz tudo, aquilo enfileirava de caminhão, e ali eles, descarregando, secando, pra num, pra limpa, né? E aquele movimento, e aquele, tinha aqueles, que tava limpano, descarregava o caminhão, era pertinho os vagão assim, quando num ia de carroça, que tinha muito carroceiro, ia de caminhão, enchia os vagão pra ir pra São Paulo, pro Rio(...) era um movimento que o povo ficava bobo de vê. [...]”*⁵⁶

⁵³ Entrevistado: **Vitório Pimenta**, entrevista realizada na Praça Sérgio Pacheco em 1998, por Célia Rocha Calvo (arquivo da pesquisa CRC/2001)

⁵⁴ CALVO, idem, ibidem.

⁵⁵ O trabalho de Rocha indica que a ferrovia tenha estabelecido-se nesta região por volta de 1942.

⁵⁶ idem, ibidem.

Quando a ferrovia foi transposta e a região da praça Sérgio Pacheco tornou-se otimizada para a fluxo do trânsito, muitas das práticas de carregamento de arroz e de outras mercadorias desapareceram.

“... o tempo intero trabalhano, era tudo braçal, num tinha... por que hoje as máquinas tudo hoje é maquinário né? E esteira , é tudo e hoje você jogá o arroz lá ele sai ensacado lá e naquele tempo era tudo manual...”⁵⁷

Apesar de não termos outros dados sobre a vida desses carroceiros, podemos imaginar quão duro fora o golpe para tais trabalhadores.

O que passariam a fazer desde então? Quais outras alternativas teriam? Como viveriam na cidade e enfrentariam as difíceis condições de vida evidenciadas nesse e nos demais períodos posteriores?

Veremos que esse desenlaçar de relações inauguraria um período em que a cidade tornar-se-ia uma grande área de trabalho. Muitos carroceiros colocavam-se a serviço dos moradores. Instalavam-se em pontos e aguardavam a chance de carregar uma mudança, de transportar materiais de construção, enfim, passaram a fazer fretamentos pela e para a cidade.

Assim enfrentariam os anos 1970. Nesses anos e nos anos posteriores, várias outras transformações seriam motivadas pelas oportunidades surgidas/ ou forjadas dentro de uma conjuntura de recessão econômica, de desemprego latente e das modificações observáveis na estrutura física e social da cidade.

Considerando alguns aspectos socio-econômicos do período, notamos que os dois mil cruzeiros, que proporcionavam a compra do “indispensável” em 1983, não estavam também ao alcance fácil de um carroceiro que fazia transporte de mudanças e mercadorias pela cidade naquele momento, pois:

“o frete é cobrado dependendo do peso e da distância. Um carregamento para o centro está custando Cr\$ 3000,00; para o Alvorada, por exemplo o valor dobra. Alguns dizem que a cobrança depende da ‘cara do freguês’. Se o freguês é simpático, paga menos, se for autoritário ou reclamar muito do preço acaba pagando mais. E dizem que “mulher bonita paga mais barato”⁵⁸.

⁵⁷ idem, ibidem.

⁵⁸ “Carroça pode ser opção para estes tempos de crise”; Jornal **Primeira Hora**: 16/08/1984 (Ano III – n.º 818) : p.04 .

Mas, mesmo com essa autonomia e política de preços:

“Adelino Francisco Jorge, 50 anos, há dez na profissão, reclama da falta de serviço e diz que há dois meses não faz frete nenhum. Pensa em vender a carroça, mas não sabe o que vai fazer depois. ‘Afiml conseguir um emprego com esta idade não é fácil’”.

Segundo o carroceiro,

“há uns tempos atrás era tudo mais fácil. Hoje, a vida do carroceiro está muito difícil e não dá para pagar as despesas.”

A atividade de fretamento como dito, realizada com carroças de aluguel, era bastante comum nas décadas de 1970 e 1980. Carretos eram feitos a carroça por toda Uberlândia — *“Nós fazemos todo o tipo de carreto: mudança, botijão, máquina de costura, materiais de construção”, revela Joaquim, 14 anos, carreteiro⁵⁹;*

“João Pereira conta ainda que um dia foi ‘carregar mudança para uma mulher que havia se separado do marido’. Quando foi fazer o transporte, quebrou um quadro que continha o retrato do casal, e diante da bronca, ele resolveu gracejar dizendo que afinal eles estavam separados mesmo, então não fazia diferença a quebra do quadro. ‘A princípio ela ficou um pouco chocada, mas acabou caindo na risada’, concluiu o carroceiro.”⁶⁰

Era também comum a utilização desse serviço por diferentes classes sociais:

“a psicologia dos carreteiros é infalível e universal. Vai muito da pessoa. Se a pessoa tiver jeito de gente rica, a gente cobra mais, se for pobre, cobramos a metade ou em determinados casos até levamos de graça”, afirma com ar de justiça Francisco Silva, carroceiro do Bairro Operário⁶¹.

A partir da década de 1980, no entanto, constatou-se uma diminuição vertiginosa dessa possibilidade de uso da carroça;

“os fretes estão escasseando dia após dia, e muitos deles já pensam em vender as carroças e partir para um emprego seguro e rentável”⁶².

⁵⁹ Jornal **Participação**. Janeiro de 1985.

⁶⁰ op. cit. **Primeira Hora**. 16/08/1984; p.04 .

⁶¹ op. Cit. Jornal **Participação**. Janeiro de 1985.

⁶² op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 16/08/1984.

*“Para João Pereira de Mendonça, carroceiro há oito anos, o fretista está ‘roendo a corda’. Ele diz que a cada dia que passa a situação está ficando pior”*⁶³.

Alguns apologistas da “modernização” atribuíam a queda numérica dos carretos por carroça à ampliação do número de caminhões de fretes, em atividade:

*“as quase 1000 carroças existentes em Uberlândia e que percorrem as ruas da cidade em busca de novos fretes que possam garantir a seus donos o sustento de suas famílias, tende a se extinguir, face ao novos e modernos meios de transporte que tomam conta da cidade. Carroceiros de todo o país vivem o mesmo drama: o de terem que abandonar suas carroças por falta de serviço (“houve um tempo em que carroças desempenhara um papel fundamental não apenas para o transporte de pessoas mas para conduzir cargas. Era no tempo em que havia poucos caminhões e a ausência do asfalto mostrava as ruas empoeiradas, apresentando riscos pelos atoleiros ou lamaçais”).*⁶⁴”

Na avaliação de Adelino Francisco Jorge, carroceiro, o que tornava possível a diminuição dos fretes seria, no entanto, a *‘baixa condição financeira do povo, acentuando que ‘ninguém tem dinheiro’*⁶⁵”.

Parece ser essa uma opinião bastante condizente com a realidade, principalmente se considerada em conjunto com outras evidências:

“Cerca de trinta e seis caminhoneiros e quatro Kombis, fazem ponto na praça Sérgio Pacheco, próximo ao fórum Abelardo Penna. (...), “descontraídos e otimistas, os motoristas e chapas que tem seu ponto”, nesta praça, “mesmo reconhecendo que o serviço diminuiu nos últimos dois anos, não perdem a esportiva e o espírito de camaradagem, que segundo eles, impera naquele ponto”; “os carretistas trabalham durante os dias úteis da semana até as 18 horas. Cobram por frete de acordo com a quantidade de cargas, distância e em caso de mudança, da dificuldade para retirar e acomodar os móveis”. (...) “Quando aparece alguém solicitando os serviços

⁶³ idem, ibidem **Jornal Primeira Hora** 16/08/1983; p.04

⁶⁴ idem, Ibidem, **Jornal Primeira Hora**: 16/08/1984: p.01 e 04.

⁶⁵ idem, ibidem. **Jornal Primeira Hora**: 16/08/1983; p.01 .

(...) todos eles se mobilizam em torno da pessoa; mas não há discussão ‘pega o serviço quem está na frente’, dizem os caminhoneiros. ‘Entre nós há coleguismo, e se o serviço não dá para ficar rico, dá para comer’, acrescentando fazendo piadas e rindo, sem se deixar abalar pela diminuição do serviço”⁶⁶.

Além de optar por uma horta em casa, como pretendia Ana Elisa Alves Leal⁶⁷, os trabalhadores parecem acionar outros mecanismos para economizar nesses momentos de “crise”.

A diminuição dos serviços de frete, possibilitada pelas baixas no consumo — “*Depósitos de Materiais de Construção entram em Crise* ⁶⁸” —, ou mesmo por meios de substituição possíveis: como utilização de veículos emprestados para transportar o que antes poderia ser levado por uma carroça, ou um caminhão, foi uma realidade enfrentada, na década de 1980, tanto por carroceiros, quanto por caminhoneiros.

Não parece ser o fato de optar por um meio de transporte, no qual a escolha fosse incentivada por condições impostas pela “modernização”, em detrimento de um outro meio, porquanto, a atividade de frete por caminhões não era (em 1983/84) uma alternativa recente:

“Atílio Pimenta Carneiro é carretista há 35 anos e sempre naquele mesmo ponto da Sérgio Pacheco. Nas horas de folga, disseram seus companheiros ‘ele tira uma musiquinha de seu violino ou de seu bandolim’; “é Atílio quem diz que o serviço não dá grande renda, mas que adora o que faz: ‘eu sou caminhoneiro mesmo, sou um profissional’⁶⁹”.

Mesmo porque trabalhavam carroceiros e caminhoneiros em conjunto na antiga Estação Ferroviária da praça Sérgio Pacheco, como anteriormente referido.

No entanto, muitos carreteiros (que utilizavam carroças) posicionavam-se de maneira ambígua em relação a situação de crise; havia uma certa visão otimista para a elevação do preço de certos produtos. Em razão do aumento do preço dos combustíveis, esperava-se o aumento do frete a carroça, criando uma expectativa às avessas: a substituição dos caminhões por carroças;

⁶⁶ “36 caminhoneiros fazem ponto na praça”; **Jornal Primeira Hora**: 8/05/1984. n.º 746. p. 01 e 05.

⁶⁷ op. cit. **Jornal Primeira Hora**: 1/05/1983.

⁶⁸ “Depósitos de Materiais de Construção entram em crise”; **Jornal Primeira Hora**: 24/07/1986. n.º 1.344. p.07.

⁶⁹ idem, ibidem, **Jornal Primeira Hora**: 8/05/1984. (Não grifado no original).

“Muitos acreditam que com a alta da gasolina, a tendência das pessoas é usar mais a carroça como meio de transporte para mudanças, pois os caminhões de frete estão muito caros”.

Esta é uma sensação que toma conta de numerosos setores da sociedade, visto que se produziam crônicas, e escreviam opiniões nos jornais, que corroboravam com a idéia:

“hoje em dia, quando se sabe que a gasolina terá novos e sucessivos aumentos, as charretes teriam condições de enfrentar comercialmente os carros de praça. Mais lentas, menos confortáveis, mas com tarifas mais reduzidas, não é de se espantar se elas voltarem às ruas com boa rentabilidade para seus proprietários”⁷⁰.

A crônica anteriormente apresentada faz menção a essa possibilidade:

“(...) ouviu no rádio que o problema do petróleo mundial, chegaria ao ponto de obrigar que ônibus, carros e caminhões parassem de circular. E as carroças deveriam ser utilizadas novamente para ajudar a economizar combustível. Depois disso, ninguém Nesse mundo de Deus, capaz de convencer Herculano João da Costa, que a tal guerra do Oriente Médio, não aconteceu por causa da promessa que ele cumpriu lá em Aparecida do Norte⁷¹”.

É difícil presumir se a crise poderia elevar o número de carretos, ou mesmo se garantiria maior renda aos carroceiros. Pois há duas circunstâncias essenciais que merecem ser consideradas: quando do término da atividade de charretes, o preço da tarifa destas parecia igualar com o preço dos automóveis de aluguel:

“Uberlândia, como todas as cidades de porte médio, já teve na charrete o seu meio de transporte. Houve até o tempo em que elas possuíam farol carregados por baterias e trabalhavam também a noite. Mas, afinal de contas, não era muito grande a diferença entre sua tarifa e a dos táxis. Não havia como concorrer.⁷²”

⁷⁰ “Charretes poderiam voltar servir a preço menor”; Jornal **Correio de Uberlândia**: 27/12/1979. n.º 12.794. p.08.

⁷¹ op. cit. Jornal **Correio de Uberlândia** : 26-27/10/1974.

⁷² idem, ibidem, **Correio de Uberlândia** 27/12/1979.

Não há possibilidade de estabelecer um elo entre as charretes e as carroças, e entre táxis e caminhões de frete. Porém a questão do preço dos serviços torna-se portanto central nesse debate: um caminhão (que subjetivamente “cobra por frete de acordo com a quantidade de cargas, distância e em caso de mudança, da dificuldade para retirar e acomodar os móveis”) pode transportar mais mercadorias de uma vez e, portanto, dispensar muitas “viagens”.

Já a carroça, possuindo uma capacidade mais limitada, necessariamente, deveria retornar mais vezes ao local de origem do carregamento (caso a carga excedesse o volume de sua capacidade). Situação que provocaria uma certa equidade entre as duas categorias, pois o preço do combustível, relativamente, não afetaria muito a distância de valor numérico entre os fretes.

Outra circunstância que se relaciona ao preço do frete é a de que o valor praticado pelos carroceiros estaria já muito baixo. Visto que percebe uma “psicologia do preço”, que difere de acordo com a aparência das pessoas — ricos, pobres, e mulheres bonitas — também propiciando a constatação de vestígios de atitudes às quais a população recorre, principalmente em épocas de escassez financeira: a pechincha.

“(...) Então a gente pega a três cruzeiros a carroça...né, ali, se pega, carrega e joga fora.(...) Igual eu penso, que tenho seis bocas prá tratá, vou tirá ai, por exemplo ... eu chego na casa da senhora, pergunto prá senhora: - Qué tirá esse intulho? Tiro; Quanto se cobra?... - Treis cruzeiros a carroça ... - não eu pago dois e cinqüenta- Não, tudo bem ! Tô vendo que dá 2 carroça, já dá prá mim comprá um óleo, um arroz, um açúcar, eu já tiro as duas carroças, já dá 5 real...”⁷³

Tal circunstância talvez faça com que os carreteiros trabalhem recebendo um valor menor do que o esperado; ficando, assim, os rendimentos defasados em relação a perspectivas de ganho, fragilizando ainda mais os recursos necessários para o abastecimento da casa e da manutenção da vida.

Devemos considerar que a prestação de serviços empreendidas por carroceiros não garante ganhos expressivos. A idéia do “lucro”, do acúmulo de divisas, não permeia as atividades realizadas com carroças. Trabalham sob a perspectiva da sobrevivência. Trocando,

⁷³ Fala de **Wilson Pereira de Jesus**. Entrevista concedida a Ana Mágnia Silva Couto, em 29 de junho de 1997 (Arquivo da Pesquisa Ana M. SC/2000).

de maneira geral, o dinheiro recebido, de maneira rápida, por um remédio para um filho, um saco de arroz, um açúcar, uma vacina para o animal, entre outros.

Nessas vias, podemos entender que a “pechincha” e, principalmente, o elevado patamar atingido pelo custo de vida nos anos em questão tenha deteriorado, de forma bastante vigorosa, as condições de vida desses trabalhadores.

Um outro fator que dificultaria a substituição de um meio mais caro por um mais econômico, automóveis por carroças, diz respeito à própria situação financeira da classe trabalhadora, em uma amplitude maior, pois, como já dito, não teriam como opção a escolha de um a outro. A situação de pauperização, de profundidade da crise, parece fazer com que os carroceiros “até” levem “de graça” o que necessitaria de ser transportado.

Os carreteiros, por mais que confiassem na crise do petróleo e da economia de forma geral, foram levados, nesses inícios dos anos de 1980, a mudar suas relações e maneiras de trabalhar.

Tal fato propicia transformações significativas em seu cotidianos, pois, fora necessário reorganizar rotinas e essências da atividade, convocar uma mão de obra infante-juvenil domiciliar e reordenar o tempo de trabalho, dispondo agora de horas, antes consideradas livres, para manter-se atuante nesses momentos difíceis.

*“(...) As velhas carroças, e seus condutores, homem simples e sem ambições, sempre dispostos e **com tempo** para contar histórias de uma época que a nossa pressa e os modernos meios de transporte, têm feito desaparecer”.⁷⁴*

Aos olhos da imprensa, o serviço de frete (de caminhões ou carroças) propiciava sempre momentos “livres”, que eram despendidos, *‘para tocar uma musiquinha’, ‘contar histórias’,* ou *“como ultimamente o tempo ‘sem fazer nada’ é maior os caminhoneiros introduziram entre eles a moda do apelido”*⁷⁵.

Estes textos trazem em seu conjunto a anunciação das mudanças que estão ocorrendo:

“entre histórias, risadas e boas lembranças, os carroceiros de Uberlândia, passam os dias no ponto esperando que alguém os procure, ou então percorrem as ruas da cidade à busca de novos transportes, que possam garantir seus sustentos”.⁷⁶

⁷⁴ op. cit. Jornal **Primeira Hora**:16/08/1984. Não grifado no original.

⁷⁵ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 8/05/1984.

⁷⁶ idem, Jornal **Primeira Hora** 16/08/1984

O fator “percorrer as ruas da cidade”, durante o tempo que antes era utilizado para a “espera”, é propiciado por, uma transformação brusca no trabalhar. Novos horários e novas relações se estabelecem à medida que perfil do “fretista” se transforma.

Nesse contexto, o que antes era característico das atividades do carreteiros: transportar “mudança, botijão de gás, máquina de costura, materiais de construção (em uma época que não parecia haver um vínculo de contrato formal entre carroceiro e lojas especializadas, já que faziam *“seus pontos nas áreas, menos movimentadas do centro da cidade, próximo às casas de materiais para construção”*⁷⁷), tornou-se fração das possibilidades encontradas pelos trabalhadores para a utilização das carroças.

*“(...) Agora levanto cinco hora da manhã, fico ocupado o dia inteiro; pur que deste negócio de catá papel, se num para dentro de carroça (...) Então é onde que falo prá você, o negócio tá difícil é só nesse ponto... igual eu chegá na casa de um, tem essa árvore prá tirá. Eu vô tirá... tem esse intuito prá tirá, eu vou tirá aquele intuito, tem esse quintal prá capiná, eu vô capiná aquele... “Ou! Eu tenho uns papel, qué levá?”.... A minha profissão é essa... ai eu já pego aqueles papel já trago... já é uma limpeza para’quele dono daquela casa ... então... já facilita para mim”*⁷⁸.

O aumento numérico dos afazeres, fruto da utilização do tempo de “espera”, devem-se à ampliação da perspectiva de crise, é ocasionada por circunstâncias forjadas no período, que não podiam ser compreendidas como melhoria de oportunidades e nem de condições de vida.

A substituição do tempo de “espera” pela busca de novas atividades inaugurou um novo campo para atuação das carroças: o recolhimento de recicláveis para a revenda.

O considerável número de compradores de recicláveis, que se registrou no período, poderia favorecer negociações (de certa forma) vantajosas para quem vendia (vide “lei” de procura e oferta); adiciona-se a isto o fato de haver um leque de opções de produtos a serem comercializados, entre eles:

“Garrafas”

⁷⁷ op. cit. Jornal **Participação**: Janeiro de 1985.

⁷⁸ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S.C./2000).

*“Compramos qualquer tipo de vasilhame. Telefone e mandamos buscar. Garrafaria Oeste. Rua Poços de Caldas 459, esquina com Bernardo Cupertino. Fone 234 7791”*⁷⁹

“Casa da Garrafa”

*“Compramos todo tipo de garrafas: litros, garrafões, refugos e grades. Pagamos o melhor preço da praça, basta nos telefonar que mandaremos buscar em qualquer parte da praça e da região. Casa da Garrafa, Rua Itumbiara, 339. Fone 235.7735”*⁸⁰

“Papéis Usados”

*“Se na sua residência os papéis, plásticos velhos estiverem incomodando, Não Jogue fora, Venda! Dependendo da quantidade iremos buscar em sua residência. Rua Carmo Gifone, 66. Fone 235-8707”*⁸¹

“Ferro Velho”

*“Compramos aço, ferro, alumínio, cobre, sucata em geral, se você tem em sua residência, empresa e na fazenda, ligue para 232-5594 iremos buscar. Pagamos o melhor preço da praça. Rua Promotor Osvaldo Afonso Borges, 287 (antiga avenida 2, esquina com R-8)”*⁸²

A coleta do papel, a revenda do “ferro velho”, o recolhimento de garrafas e vasilhames, não foram atividades inauguradas por carroceiros,⁸³ e nem tampouco se inicia na cidade durante a década de 1980⁸⁴.

Mas a necessidade de suprir a diminuição dos fretes possivelmente tenha acentuado, já nesse período, a constância de tal prática entre muitos proprietários de carroças. Prática facilitada pelas possibilidades físicas e motoras oferecidas por cavalos e éguas, além da

⁷⁹ “Classificados” Jornal **Primeira Hora** 21/05/1985 n.º 1011. p.07

⁸⁰ idem, ibidem. Jornal **Primeira Hora**:21/05/1985

⁸¹ “Classificados” Jornal **Primeira Hora** 12/06/1985. n.º 1033). p.07

⁸² “Classificados” Jornal **Primeira Hora**: “25/06/1985. n.º 1046. p.07

⁸³ O trabalho de Ana Mágnã Silva registra a presença de catadores de papel, que puxam carinhos cedidos pelos próprios atacadistas. Ver COUTO, Ana Mágnã S. **“Trabalho, Quotidiano e Sobrevivência: Catadores de Papel e seus Modos de Vida”**. Dissertação de Mestrado. PUC. SP. 2000.

⁸⁴ COUTO, além de periodizar o início da coleta nos anos 60, traz referências para o que aponta como “impulso” da coleta de recicláveis, nesse período, idem, ibidem. COUTO. (p. 85, 86, 87).

própria estrutura da carroça,⁸⁵ que viabilizavam uma vasta circulação pela cidade. Estas estruturas proporcionadas pelos meios de trabalho trariam condições para que os carroceiros descessem rapidamente, apanhassem o que lhes interessasse e voltassem para os veículos em um tempo reduzido, porém, constante e cansativo:

“tem lugá que dois metro pula no chão, pega um papel.... anda mais dois metro pega outro prá cá, é o dia inteiro pulando..... pulando e entrado dentro de carroça. Puxando cavalo o dia inteiro... então é onde se num tem prazo prá nada, né. ... E a hor..... e ainda mesmo assim num tem prazo prá nada, nós tamô pedindo ai, prá vê se dá um jeito de abri serviço prá nós; pur que nós tá correndo mundo e num tá fazendo nada. Vivendo numa situação dessa, que os carroceiros tá aqui, vai tê dia que os carroceiro vai passá fome dentro da cidade, uma cidade grande igual Uberlândia... tá sem condição”⁸⁶.

Como resultado dessa transformação da rotina, observamos uma degradação física dos trabalhadores, uma perda considerável do tempo livre, e uma maior circulação e, consecutivamente, uma visível e constante presença em todo o espaço urbano da cidade:

“Uai, ai eu vô..., se pur exemplo... se dá uma folguinha prá mim, ...mas, carroceiro nunca tem folga... quando se para um pouquinho prá discansar o corpo, se vai fazê um cocho por animal cumê, se vai levá uma água pró animal bebê, se tem um poste ..prô cê pô numa cerca. Um ti chamam prá outro lugar, um outro colega te chama prá ser outro lugar, prá perguntá se onde pode pôr um animá, se pode colocá o animá no pasto do outro, ou um pode por no pasto do outro, porque o animal tem que ficá só fechado, mas nunca se tem aquele discanso. Se tá cansado ai,...ai fala assim: - não hoje eu num vô mexer com mais nada. Hoje mesmo é domingo, eu já andei quatro vez, a dois prá levá e depois prá dispejá..né, então a (inaudível – pareceu-me “a pergunta”) fica esperando; mas eu já andei hoje rapaz, o Saraiva, o bairro Santa Maria, Pogresso, Sirgismundo, Patrimônio. Tudo hoje, prá vim prá cá, então estas vila é a mesma coisa de dizê.. uma vila; nós anda Nesse Uberlândia quase inteiro, prá toda banda, nós anda nestas vila tudo, igual eles proibiu nós de ir na cidade, então andamo na vila, nas vila

⁸⁵ Visto que, esta seria uma alternativa improvável, por exemplo, aos caminhoneiros carretistas; pois o preço dos combustíveis — na proporção que estava — inviabilizaria a circulação pela cidade em busca do papel.

⁸⁶ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana Mágnia Silva Couto, arquivo de pesquisa/2000)

nóis temos que fazê ela todo dia, prá pelo menos pegá treis carro de papel... senão num paga de jeito nenhum. Então é a onde, quando para de tarde em casa, se já num tem corpo prá sair prá lugar algum, tem casa de irmã...tem mais de treis anos que eu num vô em casa de irmã, porque num tem condição’⁸⁷.

Entre as várias perdas “concretas”⁸⁸, rondavam também possibilidades perceptíveis (a carroceiros e a outros segmentos da sociedade) de uma degradação maior do padrão de vida desses trabalhadores e de suas famílias. Degradação que poderia atingir a moradia, a alimentação e a própria organização domiciliar: da rotina da casa e da organização do lar.

As fontes consultadas indicam que a atividade de catadores de recicláveis naquele período, pelo menos, estava associada ao cotidiano e a práticas de trabalho comuns às favelas; que cresciam vertiginosamente nos anos 1980.

Em 1982, lia-se:

“a favela é o maior problema encontrado pela Prefeitura Municipal no sentido de regulariza o saneamento básico urbano. Em Uberlândia há várias, e, a tendência é aumentar. A maioria dos barracos não tem luz, água nem saneamento básico uma vez que a própria defecação é feita nos quintais, em fossas ou até na terra”. (...) “A maioria das pessoa que moram em favelas trouxeram suas famílias, crianças, rapazes, mulheres. As crianças não tem meios de estudarem. A escola quando gratuita é longe, quando paga é perto, mas o pouco dinheiro que ganham não dá para matriculá-las. Alguns desses moradores moram há dez, quinze anos na favela. Acostumaram e não conseguem mais sair. Não há perspectiva de vida”. (...) “A avenida Rondon Pacheco (um marco do “desenvolvimentismo” dos anos 80⁸⁹) é um desses

⁸⁷ idem, **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana Mágnia Silva Couto, arquivo de pesquisa/2000)

⁸⁸ Entende-se por isso o tempo de “espera”, rendimentos e capacitação física do corpo.

⁸⁹ As referências a esta obra são constantes na imprensa em 1980:

“Conclusão da Rondon Pacheco será entregue no aniversário da cidade”; Jornal **Correio de Uberlândia** 15/07/1980 (Pág. 01)

“Rondon Pacheco terá Ciclovias”. Jornal **Correio de Uberlândia** 03/09/1980 (Pág. 01)

“Acompanhado de Assessores Prefeito viu de perto as obras da Rondon”. Jornal **Correio de Uberlândia** 24/01/1980. (Pág. 01).

E tornam-se novamente intensas nos anos de 1983 e 1986 quando há o desmanche dessa avenida pela erosão e por chuvas (situação que levou a morte muitas pessoas que viviam precariamente em suas margens):

“Erosões na Rondon”; Jornal **Correio de Uberlândia** 20/01/1983 (Pág. 01)

“Prefeitura iniciou ontem reparos de emergência na Rondon Pacheco”; Jornal **Correio de Uberlândia** 21/01/1983. p.01

palcos, porque é uma avenida extensa e a sua margem não tem tanta moradia. A Rondon vive hoje histórias engraçadas, sofridas que mostram o verdadeiro perfil de uma cidade grande como Uberlândia a beira de seus 320 mil habitantes”⁹⁰.

Os trabalhadores que moravam nessas favelas, certamente, passaram um Natal muito difícil, naquele ano. De acordo com um morador:

“no momento, nem mais a cata do papel na rua para venda está dando dinheiro (...) a mulher tem que sair de casa em casa, pedindo comida”⁹¹.

Talvez, nessa época, o espírito natalino propiciasse um ganho maior do que o proporcionado pela coleta de papel e a prática de esmolar, apresentando-se como uma alternativa viável. Mas retornemos ao tema.

Em 1984, o quadro não se alterou e as condições de vida de trabalhadores “favelados” não tenderam a melhorias:

“há cerca de três anos, começou a formar-se no final da Avenida Rondon Pacheco uma favela. Com o passar do tempo, foi aumentando o número de favelados ali reunidos e hoje são eles próprios a dizerem que ‘cada dia aumenta um barraco’. Eles não pagam luz, aluguel, água, nem impostos, mas segundo dizem ‘a vida aqui é um inferno’. A consciência de que moram em terreno alheio e de que a qualquer movimento terá de abandoná-lo, sem ter para onde ir é uma constante em todas as declarações. Vindos de todos o lados, mas na maioria do vizinho Goiás, os favelados chegam a Uberlândia na expectativa de dias melhores, que nunca chegam.”⁹²

“Relatório de Virgílio Galassi sobre a atual situação da Rondon Pacheco”. Jornal **Correio de Uberlândia** 29/01/1983. p.01

“Virgílio pediu apoio a Andreazza para resolver os problemas da Rondon Jornal **Correio de Uberlândia** Pacheco”; 29/01/1983. p.06.

“Está interrompido um trecho da Rondon Pacheco”; Jornal **Correio de Uberlândia** 05/02/1983. p.01

“Chuva provoca tragédia em Uberlândia”; Jornal **Correio de Uberlândia** 12/12/1986. p.01

“A longa avenida Rondon Pacheco agora em escombros”; Jornal **Correio de Uberlândia** 13/12/1986. p.01

“Chuva provoca tragédia em Uberlândia”; Jornal **Correio de Uberlândia** 12/12/1986. p.01

“Ministro do interior: ‘Vamos reconstruir a avenida Rondon Pacheco’”; Jornal **Correio de Uberlândia** 16/12/1986. p.01

“Vereadores querem CPI para apurar irregularidade na avenida Rondon Pacheco”; Jornal **Correio de Uberlândia** 17/12/1986. p.01

⁹⁰ “Favelas: Contradições do Crescimento Urbano”; Jornal **Primeira Hora**: 17/10/1982 (Ano II – n.º 321) : p.03

⁹¹ “Na favela, o natal sob o signo da necessidade”; Jornal **Primeira Hora**: 28/11/1982 (Ano I– n.º 374) p.04.

O morar em favelas induz a práticas que se distanciam de uma normalidade esperada (do ponto de vista da manutenção de regras socialmente constituídas). Não pagar “luz, aluguel, água, impostos”; deixar os filhos faltarem à aula (ou mesmo tirá-los da escola) para auxiliar nas atividades da família⁹³; “morar num terreno alheio”, utilizar água de qualidade duvidosa⁹⁴; pedir esmolas, tornam-se elementos comuns a grupos sociais que não resistem ao elevado custo de vida e ao arrocho dos salários, ou rendimentos; situação visível a muitos carroceiros que circulavam pela cidade, nesses anos, devido à brusca diminuição dos rendimentos dos fretes.

Tais circunstâncias, somadas ao discurso da mídia e do Poder público, estigmatizam os moradores. Fazem com que sejam vistos como “clandestinos”, invasores, vagabundos, e tais rótulos, forjados na pobreza e na desigualdade, acabam por atingir e também colocar no patamar da infração (ou criminalizar) muitos ofícios realizados por esses sujeitos.

Entre os que enfrentaram as conjunturas que levavam a morar em favelas, estavam pessoas como: “o vendedor de papel Manoel Nascimento dos Santos, morador da favela próximo ao trevo que vai para Uberaba, disse que chegou a um ano em Uberlândia. Ele procurou emprego e não conseguiu por ser analfabeto”⁹⁵; “Exaltino Armando Andreatti, 59 anos, (que) levantou ele mesmo seu próprio barraco, com material ganhado de um e de outro, e ali mora com sua mulher e mais três filhos. Seu modo de ganhar a vida e fazendo carroças, as quais vende por cento e vinte mil cruzeiros (...)”⁹⁶; Mário André Vitorino de Patos de Minas, com 60 anos de idade(...)”⁹⁷; como também “lavadeiras”, “lavradores”, “empregadas domésticas”⁹⁸, “serventes” etc.

O Jornal Primeira Hora, responsável pela constituição textual desses perfis, parece mostrar uma situação comum e, até certo ponto, bastante aceitável para aqueles que tendem a explicar a desigualdade social e a precariedade dos modos de trabalhar e de vida, de significativa parcela da população brasileira (viventes naquelas últimas três décadas),

⁹² op. cit. Jornal **Primeira Hora** 28/04/1984. n.º 740. p.01

⁹³ Como acontece com os filhos de Exaltino Armando Andretti (idem, ibidem Jornal **Primeira Hora** 28/04/1984): “os filhos maiores estudam, mas quando Exaltino tem muito serviço costuma deixar que eles faltem”.

⁹⁴ “Um problema grave constatado pela reportagem do Primeira Hora foi em relação à qualidade de água que aquelas pessoas consomem. As cisternas geralmente são cavadas muito próximas às fossas sanitárias e geralmente não são tampadas. A água assim obtida é turva e nota-se a presença de larvas de mosquitos nela” (idem, ibidem **Primeira Hora**:28/04/1984).

⁹⁵ op. cit. Jornal **Primeira Hora**:17/10/1982.

⁹⁶ idem, ibidem, Jornal **Primeira Hora**: 28/04/1984.

⁹⁷ idem, ibidem, Jornal **Primeira Hora**: 17/10/1982.

⁹⁸ idem, ibidem, Jornal **Primeira Hora**: 17/10/1982.

mediante fenômeno da migração e da baixa qualificação profissional dos trabalhadores, tendo como ponto mais alarmante o analfabetismo.

Esses fatores são bastante significativos e possivelmente agravaram as condições de vida de milhares de trabalhadores, principalmente em momentos de baixa oferta de emprego, de elevação constante dos preços dos alimentos e de outros substratos indispensáveis para a dignidade e a sobrevivência humana.

Porém os registros jornalísticos merecem a cautela que deve ser oferecida aos demais documentos históricos. Neles, os perfis vêm acompanhados de reflexões e simbolismos. Os quais necessitam ser localizados dentro dos contextos temporais em que foram produzidos. Necessitam de se submetidos a uma análise historiográfica mais abrangente, ou, em outras palavras, dispor tais fontes ao confronto de outras, senão, pode-se correr o risco de tomar a memória, que pretende ser constituída, como reflexo direto da realidade social, como a própria história.

Isso se torna relevante, quando se encontram exageradas sobre a atuação, a força e a vontade dos trabalhadores, frente às atividades que exercem no cotidiano. Ao continuar mencionando Manoel Nascimento dos Santos, o jornal traz as seguintes informações sobre o trabalho e o ímpeto das responsabilidades assumidas por ele: *“Nordestino indômito, mas corajoso. A única maneira (encontrada para trabalhar) foi sair nas madrugadas enluaradas, chuvosas e catar papéis para depois vender a cinco cruzeiros o quilo, para tratar de 10 famílias⁹⁹”*. Talvez o texto queira se referir a “dez familiares”. Mas, mesmo assim, tende a apresentar um quadro exaltado de coragem e determinação.

A figura do trabalhador herói, perspicaz, responsável, pode criar uma perspectiva de sujeito lutador e rebelde, diante das condições a que fora submetido. Ao mesmo tempo em que aloja este em um painel nebuloso de injustiça e desolação.

Mas argumentos assim podem ser perigosos ou nada eficientes para a historiografia e a análise social¹⁰⁰. Não pretendemos dizer que esses trabalhadores, não vivam num sistema injusto e desolador, muito distante disso, acreditamos que se deva colocar em questão o perfil de trabalhadores que é moldado por segmentos da imprensa, ou mesmo que é salientado, durante análises de monografias, dissertações e teses, além de outras fontes documentais.

⁹⁹ idem, Jornal **Primeira Hora** 17/10/1982.

¹⁰⁰ Bloqueando, até mesmo, outras análises e perspectivas possíveis de transformação social. Pois, pensa-se que a representação heróica (por si só) pode contrapor as mazelas sociais existentes, ao possibilitar a representação de sujeitos fortes, bravos e prontos para lutar (por circunstâncias “revolucionárias” — e hipotéticas) contra os opressores.

A opção pelo herói pode propiciar outras variáveis. Dessa forma, uma perspectiva progressista leria uma resistência física e moral em meio a situações adversas de moradia, de trabalho, de saúde. Por outro lado um discurso liberal poderia interpretar tais atitudes como autonomia, espírito empreendedor, força de determinação, dinamismo, individualismo criativo e vontade de vencer em uma sociedade vista como equitativa, que não consideraria o acesso, bem pago, à saúde, à educação, às riquezas herdadas de uns, frente a espoliação e às circunstâncias de vida despojadas de outros.

É necessário haver cuidado ao encarar as “realidades” de um registro, tanto quanto encaramos as nossas “verdades” subjetivas de pesquisadores. Pois, Nesse caso, a sobrevivência e a manutenção de um número expressivo de pessoas, mediante a coleta do papel, deve ser relativizada, à medida que aparecem, no mesmo texto, evidências das condições de vida dos familiares (ou famílias), que estão sob a responsabilidade do catador:

“Na favela mora todo mundo empacotado — diz Manoel — em minha casa não tem luz, água e nem privada. As necessidades são feitas no chão, em fossas onde as paredes são papelão. ‘Minhas crianças, vivem cheias de lombrigas e doentes. Não adianta pedir ajuda a prefeitura porque ela só promete e não faz nada’, lamenta o nordestino”¹⁰¹.

Para que tenhamos uma visão mais ampla das condições de vida de catadores de papel (em 1982), podemos recorrer ao próprio jornal:

“Outro favelado Mário André Vitorino de Patos de Minas, com 60 anos de idade tem uma história triste. Após chegar a favela perdeu até a própria mulher porque ela pobre mas morando dignamente numa casinha não suportou a ‘barra’ porque ele, trabalhador sem profissão, sem emprego a deixar passar fome com mais quatro crianças que mais viviam doentes do que sadias. (...) Segundo Mário André Vitorino, ‘não pude comprar um terreno para construir minha casa e acabei caindo nesta ‘desgraça’ que só me dá desgosto. Minha mulher me largou, foi morar com outro e eu sobrei com quatro crianças. A mais velha tem oito anos, não entrou na escola por falta de dinheiro. Eu sou mais um dos muitos catadores de papel na rua para sustentar a família. Não tenho dinheiro nem para comprar remédios para as crianças e todas dormem empacotadas. Só ainda não dei pros outros, porque gosto muito

¹⁰¹ idem, Jornal **Primeira Hora** 17/10/1982.

deles e não quero deixá-los porque estou velho e um dia eles podem cuidar de mim”. E ele chora quando fala¹⁰²”.

Muitos carroceiros, despossuídos do “tempo de espera”, migrantes da zona rural etc., deveriam conhecer as favelas. Poderiam utilizar os serviços de Exaltino: artesão, construtor e certamente, reparador de carroças, ou mesmo saber onde residiam “colegas” que catavam papel, que, como eles, utilizavam boa parte do tempo de trabalho, ou o tempo integral, para dedicar-se à coleta.

Talvez temessem até ser um dia seus vizinhos. É certo, porém, que precisavam conviver com alguns desses moradores e até mesmo apreender as maneiras (ou um determinado “saber-fazer”) utilizadas para que a coleta do papel rendesse uma quantidade interessante para a venda.

Pois, diferente do que possa parecer, a carroça, mesmo poupando relativamente braços e pernas, não assegurava um diferencial substantivamente maior de coleta, frente aos “carrinhos de mão”, utilizados por muitos catadores.

A coleta de recicláveis determina e é determinada por, uma complexa rede de compromissos e de frequências, mantidas entre os trabalhadores e donos, ou outros trabalhadores de supermercados, lojas de eletrodoméstico, lojas de móveis, escritórios, residências etc.

Tais circunstâncias são o que faz consistir os saberes requeridos pela prática do recolhimento de recicláveis.

A formação de vínculos não aleatórios torna-se um diferencial na atividade. Alguns, ao conseguir um local que faça prover uma constância cotidiana, ou quase isso, de materiais recicláveis, sobressaem na acumulação e venda em relação a outros que acabam obrigados a percorrer um perímetro maior de ruas e bairros, a fim de conseguir esporadicamente recolher o que aparecer:

“Eu vou cedo, seis horas. Todo o dia. Lá eu entro qualque hora que eu quisé. O chefe tem confiança... Entro qualque hora, de noite de dia. É todo o dia só lá. Eles me dá remédio dá dinheiro prá comprá remédio, e chefe lá é bom prá mim. Todo Papai Noel eu ganho minha cesta lá... tem uns dez anos já.... o caminhão ia lá, quando passava a hora do caminhão chegá, ás veis ele

¹⁰² idem, Jornal **Primeira Hora** 17/10/1982.

me dava almoço dado. Me deram muitas vezes.¹⁰³”. “Ah, ele enfrenta o trânsito que é muito perigoso, fiscal, né? Ele cata o papel dele, quando vê, outro tá pegano, ele tem que falá. Os home da loja, fala; ‘Não esse papel aqui é do sei Adejanir, que ele cata papel há muitos anos’.¹⁰⁴”

Essas relações, observadas no ano de 1997, que se caracterizavam pela reserva de materiais, era constituídas por intermédios de laço de confiança, cordialidade, piedade, caridade e até por razões religiosas; ou, em suma, por valores comuns a muitos daqueles que possuíam condições para doar quantidades satisfatórias de recicláveis. Tais situações ainda permanecem em nosso cotidiano urbano.

Contrapõe-se a essas relações, de reservar o material para alguns, criadas em torno do papel, a rotina incerta e inconstante daqueles que não conseguiram constituir, ou perderam, seus “pontos”:

“Seu Raimundo ali é aposentado, tem casa própria, que a própria prefeitura deu para ele né? Ele cata papel porque ele gosta, ele não cata não ele já tem a freguesia dele né? Ele falou prá mim: ‘Eu não cato na rua não’... Daí eu invém trabaiano todo o dia, eu levanto as seis hora. Puxo uma carroçona dessa, vou prá esses bairro, é Nossa Senhora das Graças, é Marta Helena, é todo o canto. Eu cato no centro da cidade, eu vivo é disso. E meu trabaio é esse, eu não par, merma hora que eu tô aqui, eu já pego essa bicicleta aí, já vou por centro juntá alumínio, juntá um trem véio, é desse jeito. Meu trabaio é esse. Não robo, não dou prejuízo a ninguém. Vivo lutano cô a vida, é meu trabaio é esse¹⁰⁵”.

Alguns carroceiros, que passaram, a partir do início da década de 1980, a coletar recicláveis via utilização do tempo de “espera”, deveriam viver uma rotina de circulação intensa.

A constituição do “ponto”, que em nada se assemelhava a seu antigo “ponto”: local de bate papo, e de “*histórias, risadas e boas lembranças*”, não parece ser algo imediato, “confiável”, do ponto de vista de não se romperem acordos, e, além disto, talvez não fizesse

¹⁰³ Fala pertencente a **Raimundo Rodrigues dos Santos**, cata papéis com carroças. Entrevista realizada em 31 de outubro de 1995. Ana Mágnã da Silva (arquivo de pesquisa/2000)

¹⁰⁴ Fala pertencente a **Maria da Guia Luciano**, esposa de carroceiro. (Entrevista realizada em 04 de julho de 1995). Ana Mágnã da Silva (arquivo de pesquisa/2000)

parte das perspectivas coletar papel por muito tempo, e nem utilizar todas as horas do trabalho para isso — tentando conciliar as demais atividades com a coleta do papel —, inviabilizando e desconstruindo relações que necessitavam ser freqüentes por parte daqueles que buscavam os materiais recicláveis.

Poderia, assim, estar ocorrendo o contrário: uma procura desesperada por um ponto, por parte desses trabalhadores que se viam destituídos de tarefas que antes pareciam suprir suas necessidades.

Mas, deveria causar-lhes espanto o fato de que as carroças não necessariamente garantiriam vantagens sobre os “carrinhos de mão”, em uma cidade com diversas ruas, “avenidas modernizantes¹⁰⁶”, vários bairros, contornos, caminhos e descaminhos variáveis¹⁰⁷.

Apesar de não delinear um avanço significativo na coleta de recicláveis, devido às relações compromisso, que propiciam a criação de pontos, a aquisição de uma carroça não estava fora das perspectivas e dos desejos de parte dos catadores de recicláveis que utilizavam suas próprias energias na “empurra” dos carrinhos.

“...É quando eu cheguei aqui, que eu adoeci, num guentei mais trabaiá, as firma num pegava prá trabaiá, tamém num guentava trabaiá puxado. E eu digo: ‘Ah, vô tê que me virá, que num vô esperá, pu fio, me dá de comê?!’ Eu tinha qui trabaiá! Juntano papel, lata, vendeno e tô até hoje, né? Eu juntava num carrinho de mão e depois o povo falava: ‘Benedito, tu larga de cê bobo home! Cê ainda morre arrebetado de tanto puxá tréim assim, compra uma carroça’. Depois que eu mudei prá qui que eu comprei, né?”¹⁰⁸

A presença de trabalhadores, como Exaltino Armando Andreatti (que constrói e vende carroças e que em nada se assemelha com o “desesperado” Herculano¹⁰⁹) tornava-se significativa nesse momento de crise. Pois, mesmo com a diminuição notória nas prestações de serviços (como a atividade de frete), o artesão via-se levado a utilizar mão de obra domiciliar, quando havia aumento na procura de seus produtos:

¹⁰⁵ Fala pertencente a **Antônio Pedro Conceição**, entrevista realizada em 31 de outubro de 1995. Ana Mágnã da Silva Couto (arquivo de pesquisa/2000).

¹⁰⁶ Como será apresentado no capítulo posterior.

¹⁰⁷ Acredita-se que o “perímetro urbano real” de Uberlândia possivelmente atinja (no final do século XX) mais de 30.000 hs. Dado retirado da pesquisa de SILVA, João Fernandes “**TVTA — Transporte por Veículo de Tração Animal**”. Departamento de Geografia/Monografia. UFU: 2001.

¹⁰⁸ Fala pertencente a **Benedito Francisco Queiroz**, carroceiro, catador de papel. Entrevista realizada em 27 de abril de 1997”. Ana Mágnã da Silva Couto (arquivo de pesquisa/2000).

¹⁰⁹ Personagem da Crônica, referida em: op. cit. Jornal **Correio de Uberlândia** 26-27/10/1974.

“os filhos maiores estudam, mas quando Exaltino tem muito serviço, costuma deixar que eles faltem a aula para ajudá-lo”¹¹⁰.

Haver “muito serviço” a ser realizado propicia a interpretação de que a procura por carroças estava crescendo naquele momento, ou talvez mantivesse um patamar estável (porém contava com períodos de aumento na fabricação, que faziam relevante as faltas dos meninos a escola).

“Antes de vir para a cidade, Exaltino e sua família moravam na zona rural. Entretanto faltou-lhe saúde, e ele resolveu vir para a cidade também para que os filhos pudessem estudar. Eles reconhecem que não tem a mínima condição de alugar uma casa, mas dizem ‘a hora que falarem para a gente deixar o barraco a gente sai, porque aqui nada é nosso mesmo’”¹¹¹.

Entre a circunstância de haver “muito serviço” e a maneira despropositada de se referir à moradia¹¹², que destoava, da visão apresentada do “acostumar” (vista em 1982) —“*alguns desses moradores moram há dez, quinze anos na favela (...) acostumaram e não conseguem mais sair (...) não (havendo) perspectiva de vida*¹¹³”—, causa-nos a impressão de que o fato de estar ali (e optar por tal atividade) derivasse de uma motivação causada pela coleta e venda de recicláveis, somadas ao aumento de aquisição de carroças por coletores que viesse a propiciar ganhos consideráveis, no início dos anos 1980.

Porém não foram encontradas maiores evidências que justificassem tal análise.

Plausível de ser considerado é o fato de haver — mesmo que somente em momentos de sobressalto — uma expressiva clientela.

Entre estes trabalhadores, certamente, estariam os idosos que não conseguiam mais empurrar o carrinho com muita facilidade; migrantes (trabalhadores oleiros, pedreiros, lavradores, entre outros¹¹⁴, que passavam a exercer — diferente de expectativas anteriores — atividades de coletar e vender recicláveis); outros carroceiros, ou mesmo uma gama indefinida de trabalhadores que buscavam maneiras de utilizar a mão de obra de seus filhos.

¹¹⁰ op. cit. **Jornal Primeira Hora**: 28/04/1984 .

¹¹¹ idem, ibidem. **Jornal Primeira Hora**: 28/04/1984.

¹¹² Quando “falarem para a gente deixar o barraco a gente sai”, “porque aqui nada é nosso mesmo”, idem, ibidem.

¹¹³ op. cit. **Jornal Primeira Hora**: 17/10/1982.

¹¹⁴ Referidos por COUTO, Ana Mágnã, op. cit.

Com isso, notamos uma ampliação e uma significativa mudança no perfil do trabalhador carroceiro, a partir das transformações ocorridas durante os anos iniciais da década de 1980.

Situação que gerava desconfiança por parte de outros carroceiros mais “velhos”, causando temor e atitudes que tramitavam entre a intolerância e a defesa de supostos princípios inerentes, éticos e morais, à atividade, principalmente na circunstância em que a venda de recicláveis não alcançava um preço considerável.

“...Os fiscal... num ponto, num ponto eu até acho que eles estão certo, a gente até tema, porque é o serviço da gente, né? Mas, eu já falei e num canso de falá, a culpa mais é essa criançada da rua também, né? Por causa dos carro, que tá arriscado dá um atropelamento mata um motorista, mata uma família, mata aquela criança memo e a culpa só cai nos carroceiro. É carroceiro! Num fala que é uma criança. Fala: é um carroceiro! (...).”¹¹⁵

Acompanhamos uma ou duas entrevistas realizadas por Ana Mágnã COUTO, no período de junho de 1997¹¹⁶. Devemos ressaltar que foram de significativa importância para as reflexões que são aqui apresentadas. Nota-se, nessa fala, como em outras deste período, uma indignação com a presença de “meninos”, com “espertos”, com “malandros”, que saíam à noite para beber pinga com carroça¹¹⁷, entre outros.

Acreditávamos, naquele momento, que se tratava centralmente de questões de âmbito moral, ou regras internas do ofício, que regulamentassem a utilização daquele instrumento. Adicionando-se a isso, considerávamos o preço do frete como fator primordial que tornava indesejável a presença de carroceiros mais novos:

“Estes (carroceiros de maior tempo de serviço) esquematizam um conjunto implícito de regras, que parecem não existir em atividades autônomas com essas. É observável que a presença de uma quantidade considerável de “meninos” nas ruas, afetam alguns “carroceiros” ao ponto de muitos preocuparem-se com a questão da tarifa e a eventual concorrência que estes possam proporcionar. A questão do preço do frete é muito mais relevante

¹¹⁵ Fala de **José Moreira da Cunha**, carroceiro. Entrevista concedida a Ana Mágnã Silva Couto, realizada em 29 de junho de 1997 (arquivo de pesquisa/2000)

¹¹⁶ Sou-lhe grato por permitir que utilizasse esse material (na Monografia, e agora nesse texto), e por sempre haver tido paciência em propor discussões e comentar sobre a trajetória de sua pesquisa, no extinto Núcleo de História Oral, do qual participávamos.

do que possa parecer. Nas concepções apresentadas, estes novos trabalhadores não possuem a responsabilidade “moral” de alimentar uma família ou “cuidar de uma casa”; portanto não teriam a preocupação de respeitar uma taxa “convencional”, porém implícita de preços, desobedecendo critérios do trabalho, que mesmo invisíveis, não estipulados em tabelas, estão presentes e servem como uma espécie de regulamentação para se garantir oportunidade de trabalho a todos.¹¹⁸”

Um conjunto considerável de documentos levavam-nos a entender assim as relações que se constituíam entre trabalhadores mais novos e trabalhadores com maior tempo na atividade, entre elas:

“(...) Os mais velho num pega intulho, com medo de sê mutado, os mais novo pega e joga no quintal dos outro, tais culpa os mais velhos... leva a culpa. A onde queria uma punição, num ponto desse: o que nós num faz, fica fazendo, a mesma coisa que os menor faz... fala que é carroceiro então.... a classe nossa, são carroceiro, né, cai tudo em nós. Não tem outro motivo, então, ai seis por exemplo pudesse fazê... deixá a classe de carroceiro.... um povo mais véio, trabalha com carroça, tirá a mininada da rua, ai que tá atrapaçando nós. (...) E essa parte de minino que tem na rua, se pega por treis, eles pega por um... ele num tem obrigação, aquele dinheiro é prá ele comprá um papagaio, as vez cumê um doce, num tem obrigação nenhuma, né. Pur que tem animação... esse tanto de anima solto na minha rua, ai? O pai compra a carroça prá esses mininos de menor, esses minino dá uma voltinha pega um intui por 3 real, dá prá cumê doce o dia intero. Aí, solta o animal aí na rua aí, ó! O animal tá na rua, um carro vem e pega .. um animal daquele aí: - o que pegô lá? / - Cavallo. / - Ah! é carroceiro,... carroceiro num óia.. Vai vê é tudo minino; num é dum carroceiro que tem responsabilidade não. É dum minino que tá solto na rua. Mas se tivesse um fiscal por ai, oiasse...”¹¹⁹

¹¹⁷ Discussões levantadas na Monografia. Ver Moraes, Sérgio Paulo. **Correndo Mundo: Trabalho e Vivência de Carroceiros na cidade de Uberlândia (1970/1999)**. Uberlândia. Departamento de História, UFU, Monografia, 1999.

¹¹⁸ MORAIS, Sérgio Paulo, idem, ibidem.

¹¹⁹ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana Mágnia Silva Couto, arquivo de pesquisa/2000)

As questões relativas ao preço do frete, certamente, são muito significativas. Mas parecem ser apenas um viés das possibilidades e das “provocações” que suscitam análises, que circulam falas como essas.

O capítulo terceiro tratará da aprendizagem e da utilização de mão de obra infanto-juvenil, nas atividades com carroças, deixemos, por momento, tal viés de análise.

Numa breve recomposição, assinalaríamos que (no período da composição da fala: 1997) as atividades realizadas com carroças tiveram suas características totalmente transformadas, se vistas frente àquelas encontradas no início dos anos 1970.

Os “pontos de frete”, com o tempo de “espera”, ainda como domínio do trabalhador, eram quase inexistentes,¹²⁰ e os carretos não pertenciam mais àqueles que, ainda, acreditavam nas benesses das crises dos anos 1980, tais como a substituição dos fretes de caminhão por carretos a carroça, mas sim, a quem oferecesse outros serviços, como a capina de terrenos, podas de árvores, quebra de muros, trocas de cercas etc., e retirar o “entulho” restante.

O “entulho” seria uma outra alternativa de sobrevivência nesses períodos difíceis.

Porém não era uma atividade que pudesse ser realizada de maneira tranqüila. Restos de podas de árvores, de demolição de residências, de capinas de terrenos eram freqüentes em todas as regiões da cidade. Mas, para consegui-los, dever-se-ia concorrer com as caçambas, com os “carrinhos”, caminhões de lixo e órgãos da Prefeitura.

Além de, por vezes, colocar os carroceiros em atrito com moradores dos bairros em que viviam e vizinhos de lotes vagos, tais atritos geravam reclamações e colocavam em evidência os trabalhadores nos veículos de mídia.

“A intenção de regularizar a atividade de carroceiro na cidade, divulgada recentemente pela Prefeitura, pode por fim à irresponsabilidade de certas pessoas que trabalham no setor. A principal queixa da população é que alguns carroceiros fazem fretes de entulhos e jogam material em lotes e terrenos baldios, ou seja, cobram para transferir o lixo de áreas particulares, para áreas impróprias (...)”¹²¹.

Mesmo com a argumentação lógica de não estar “limpando” sujeira e sim transportando entulho para terrenos vagos, isto não significaria legalmente infringir nenhuma lei:

¹²⁰ A pesquisa TVTA aponta 3, além da presença de um carroceiro na Av. João Naves de Avila. op. cit. SILVA, João Fernandes.

¹²¹ “Limpa ali, Suja lá”. 02/04/1997. Jornal **Correio** n.º 17.477. p.0 9.

“Diariamente a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos registra inúmeros pedidos de pessoas reivindicando providência para a limpeza de lotes vagos em diversos bairros da cidade (...) o Secretário, Paulo Roberto Franco Andrade, informou ontem que ‘estes pedidos são anotados e atendidos, sendo que outras medidas serão tomadas para solucionar este problema’. Uma providência seria a atualização do Código de Posturas do Município que data do ano de 1967, que não está mais condizente com os problemas e a realidade da cidade (...). Este Código “contempla como infração, o fato do proprietário de terreno não cercá-lo e que a prefeitura exija que isto se concretize; mas ao mesmo tempo não prevê como infração alguém jogar lixo em áreas privadas (...).”¹²²

Apesar disto, tornou-se difícil para os carroceiros deixarem de ser reconhecidos como o centro da sujeira urbana. Mesmo não sendo somente estes que “deterioravam os terrenos”;

“moradores do Bairro Santa Rosa, na divisa com o Liberdade, estão reclamando da absurda frequência com que caminhões tem usado os terrenos vagos das imediações para despejar lixo e entulho. Ontem o caminhão GNE-8116 foi denunciado ao CORREIO pelos moradores, que dizem estar cansados de comunicar o fato a Secretaria de Serviços Urbanos sem que qualquer providência tenha sido tomada.”¹²³

O fato de despejar “entulho” em lotes vagos não é recente e nem secundário. O entulho tornou-se parte do panorama urbano de várias regiões da cidade nos anos 1980 e 1990, chegando a atingir patamares alarmantes em determinados períodos. Em 1995, acreditava-se que:

“cerca de 50% dos terrenos baldios da cidade (estavam) repletos de lixo e entulho”. Naquela oportunidade, acreditava-se que “a obrigação de limpar e conservar os lotes particulares (era) de cada proprietário, já os públicos competia à Prefeitura”, e que o ideal seria, “proceder à capina, retirar os entulhos, construir muro e passeio, mas poucos proprietários procedem assim”. “Com isso, a Prefeitura

¹²² “Bairros reclamam de lixos nos terrenos”. Jornal **Primeira Hora**: 16/04/1983. p.04 .

¹²³ “Lixo e Entulho”. Jornal **Correio do Triângulo**: 17/01/1995. n.º 16.766. p.0 7.

Municipal de Uberlândia tem que arcar com a limpeza, o que acarreta despesas financeiras, poucas vezes ressarcidas”¹²⁴.

Sabemos que, em lotes vagos com entulho, multiplicam-se os animais peçonhentos, geram-se acidentes, e ali os microrganismos fazem seu habitat, que afeta a saúde de animais e humanos. Além da vasta quantidade de ambientes com tais características, a “qualidade” do material despejado nessas localidades é também fruto de inquietação e de temor:

“moradores do bairro Liberdade, principalmente os da rua Elis Regina, estão preocupados com o lixo tóxico do entulho jogado naquela região desde a semana passada (...) segundo os moradores foi despejado entre o entulho vários sacos plásticos especificando em sua embalagem de Birlane 250p (classe toxológico I) altamente tóxico e muito venenoso.(...) ‘Quando foi despejado o entulho notei que havia uma poeira branca’, disse a moradora Eny Helena Silva. Ela também disse, que com o movimento de carros e ônibus na rua, o pó começou a levantar e logo no final da tarde sentiu dores de cabeça e tontura. Segundo Eny, os sintomas manifestaram-se em outros moradores da vizinhança. Até quarta-feira a tarde o lixo encontrava-se no local. (...) A proprietária (da empresa responsável pelo depósito de entulho) disse que desconhecia a existência de lixo tóxico dentro de uma de suas caçambas e muito menos sua origem, mas mesmo assim tomaria providências para retirar o lixo do local e encaminhá-lo para o aterro¹²⁵.”

Mas, apesar de reconhecer a responsabilidade particular na limpeza e conservação desses terrenos, o Poder público vem tomando (desde o início dos anos 1980) uma série de medidas para “amenizar” este quadro.

Em 1983, tentou-se criar, com base na Lei Municipal de n.º 4003 de dezenove de dezembro, uma proposta tributária (via IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano) diferenciada para terrenos vagos, que consistia em taxar com altas tarifas lotes sem construção. Atitude que pretendia incentivar a construção de moradias, salas comerciais etc. e eliminar esses terrenos inabitados¹²⁶.

Mesmo tratando o fato de maneira indireta, as evidências posteriores mostram a ineficácia dessa proposta em relação á permanência de lotes vagos.

¹²⁴ “Lixo invade metade dos lotes vagos na cidade”. 26/07/1995. Jornal **Correio** n.º 16.979. p.01

¹²⁵ “Entulho incomoda a população – bairro Prosperidade”. Jornal **Correio**: 16/08/1996 n.º 17.253. p.11

¹²⁶ “No IPTU Zaire reitera compromisso social”. Jornal **Primeira Hora**: 27/12/1983. p.01

O ano de 1987 inaugurou os chamados “mutirões de limpeza”, que pretendiam, a partir de 04/04/1987: “limpar a cidade toda em 60 dias¹²⁷”. Com o auxílio da população, os funcionários e caminhões da Prefeitura pretendiam recolher os entulhos de muitos bairros.

Nesses locais viviam, e ainda vivem, grande parte dos carroceiros de Uberlândia. Estatisticamente, Morumbi (60), Tocantins (51), Morada Nova (48), São Jorge (44), Tibery (43), Lagoinha (42), Dom Almir (38), Santa Mônica (37) e Seringueira (28)¹²⁸, são espaços utilizados para armar o curral, domar cavalos, levar a vida.

O trabalhar com carroças após essas transformações torna-se uma atividade, caracteristicamente, bairrista¹²⁹. Nessas localidades que se armazenam os recicláveis, são os carroceiros do bairro que realizam pequenas mudanças, são essas pessoas que vendem esterco e que trabalham para a casa de material da proximidade, que recolhem espigas e outros “restos” das feiras e sacolões da vizinhança para alimentar seus animais¹³⁰, e até abastecem a padaria local, com lenha.

“Aí a assistência social, os padre, tudo ajudô nois lá embaixo, ficamo nessa favela, ficamo, com pôco, nois tinha inscrição. Aí eles temaro comigo: “Ah, cê vai pá Seringueira”. Falei: Vô não. “Cê vai pu Tocantins”. Também num vô não. Eu num tem condições de morá num lugá desse, num tem carro, num tem nada. “Então cê vai pro São Jorge”. Falei: piorô! Virô pra mim e falô: “O quê que cê qué”? Se oceis me tirá, eu volto otra vez. Eu quero a casa é aqui na Lagoinha! “Ah, mas aqui num tem”! Tem, tem uma casa alí, que tá é depósito de maconhero e tudo quanto é tréim tá nessa casa, e é doces, que é escritório. Ele virô pra mim e falô assim: “Ó, tem cinqüenta quereno aquela casa”. Falei pra ele: Tá interano cinqüenta e um. Quando ele viu que num tinha jeito pá mim memo, aí... com o rapaz lá: “Ó, cê vai lá e compra o padrão e manda eles ligá a luz lá. Aí me deu a orde, eu vim, no ôtro dia eu passei cá à tarde. Aí fui lá, me dero, fizeram o recibo, tudo direitim.

¹²⁷ “Mutirão visa limpar a cidade em 60 dias”; Jornal **Primeira Hora**: 04/04/1987 (Ano VI – n.º 1469) : p.01 .

¹²⁸ Dados coletados da pesquisa de SILVA, João Fernandes “**TVTA — Transporte por Veículo de Tração Animal**”, mimeo, UFU: 2001, op. cit. Estes são dados (os valores entre parênteses representam a quantidade de trabalhadores cadastrados na Prefeitura, em cada bairro, até o ano de 2000) retirados da ficha cadastral de carroceiros da PMU.

¹²⁹ Apesar disso, não impedir a circulação por todas as regiões da cidade.

¹³⁰ Segundo SILVA: “No item outros (do questionário sobre “alimentação dos animais”), foi muito citado as “verduras” (couve, mandioca, palha de milho verde, tomate, etc.), que são facilmente encontradas nas sobras das feiras, no CEASA, lixo, pamonharias e centrais de entulho”. Ver SILVA, idem, ibidem, p. 44/45.

Agora hoje, só í fazê a escritura, tá tudo quitado, num devo nada a ninguém”
131.

O bairro Lagoinha¹³² é, sem dúvida, um local peculiar. Vivendo nele muitos carroceiros assim, tem-se um número, relativamente grande de carroças nas portas de residências e animais circulando pelos lotes vagos dessa região.

Mas, além disso, observamos, um número significativo de pequenas casas de material de construção. Fato que significaria potenciais oportunidades de trabalho àqueles que moram nas proximidades desses locais.

Tais casas de materiais de construção acabam por atender uma clientela “local” e necessitam, diariamente, ou vez por outra, de carroceiros que possam fazer entregas da mercadorias vendidas. SILVA, ao apurar, por meio de questionários distribuídos a “usuários” do que chama de “TVTA¹³³” e a proprietários dessas empresas, incita-nos a imaginar que perfil teriam esses “prestadores de serviço”.

“Notamos (...) uma distorção muito grande quanto ao preço cobrado pelas Lojas de Material de Construção, quando levamos em conta os bairros da cidade, quanto mais periférico e mais “pobre” o bairro mais barato é o frete. No bairro Morumbi (está) o frete mais barato da cidade, R\$ 1,50 (um real e cinqüenta centavos), no Bairro Prosperidade R\$ 1,70 (um real e setenta centavos), no São Jorge de R\$ 2,00 (dois reais) a R\$ 2,50 (dois reais e cinqüenta centavos), dependendo daí a distância. No Luizote, Tocantins, Planalto e Jardim das Palmeiras R\$ 2,50 (dois reais e cinqüenta centavos) a R\$ 3,00 (três reais). No centro, mais precisamente a Constrular em torno de R\$ 4,00 (quatro reais) a R\$ 5,00 (cinco reais)”¹³⁴.

Provavelmente, trabalhando nas proximidades de sua casa, e de seu curral, cobririam, esses carroceiros, a clientela de sua região, poupando, por menor que fosse o rendimento, seu animal (ou seus animais). Durante esses carregamentos, poderiam, por vezes, localizar caixas de papelão na rua, e, ao retornar, coletá-las e armazená-las, como de costume, nos quintais de suas moradias.

¹³¹ op. cit. **José Moreira da Cunha**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. C., arquivo da pesquisa/2000)

¹³² Sobre as origens do bairro ver: Ver Rosemeire M. da Costa **PEREZ**. “**O sem terra urbano em Uberlândia – O caso Lagoinha**”. Monografia de conclusão de curso. Departamento de História UFU/ 1990. Ana Mágná COUTO, nota, também, uma grande número de catadores de papel nesta localidade. Ver COUTO, op. cit.

¹³³ Transporte por Veículos de Tração Animal. Ver: SILVA. op. cit.

Poderiam, enquanto circulam, negociar uma retirada de um entulho, após o expediente, e, vez ou outra, em momentos de folga, ou de baixa possibilidade de fretes¹³⁵, haveria a oportunidade de retornar à moradia para separar o papel coletado, ensacar o esterco, e, mesmo, vigiar aquele domicílio dos olhares atentos dos indesejáveis.

Além do mais, a distância é, fundamentalmente, um aspecto punitivo do trabalho de carroça. Esta impede que um carroceiro percorra muitos locais e atreva-se a procurar tarefas em bairros extremamente opostos. Situação que demandaria bastante tempo e desgastaria acentuadamente seus animais.

A criação das centrais de entulho¹³⁶ levantou essa problemática. Alguns carroceiros vêm-se impedidos de recolher várias carroças de despejos, devido à distância a ser percorrida entre o local de moradia, de recolhimento e as centrais. Na fala de Wilson, que vive no bairro Lagoinha, notamos que alguns bairros ficaram demasiadamente distantes desses locais.

“Mas cuma agora eles pôis o depósito, igual pôis no São Jorge, nas vila tudo pois; nós tamo agora injeitando intulho prá fazê, igual eles pois, na televisão, que num podia ficá intulho em qualquer lugar, então num temo lugar de jogar, nós tem que injeitá”¹³⁷.

Existe, no entanto, a necessidade de medir a distância dessas centrais em relação às possibilidades de uso dos terrenos vagos e de outros locais da cidade. Mesmo após a criação desses reservatórios, não diminuiu o número de lotes desocupados no município. Soma-se a isso a circunstância de que muitos hábitos e costumes não se transformam imediatamente por intermédio de leis.

De modo geral, é no interior desses bairros que os carroceiros, impossibilitados de exercer atividades antes costumeiras, reivindicam espaço para trabalho:

¹³⁴ SILVA, idem, ibidem; página 55 e 56: sobre “preço cobrado”.

¹³⁵ Visto que tal atividade não estabelece um cumprimento rígido de horários, pois não existe entre o comerciante e o carroceiros, nenhum contrato formal de trabalho. Segundo SILVA, das 44 casas de material consultadas, nenhuma mantém trabalhadores assim, com carteira assinada ou qualquer contrato específico de trabalho. Ver SILVA, idem, ibidem.

¹³⁶ Regulamentadas pela Lei n.º 7074 de 05 de janeiro de 1998. Essas centrais consistem em (Art. 1º “*áreas públicas ou particulares, destinadas pelo Município de Uberlândia para depósito provisório de entulhos residenciais, comerciais e industriais*”). No final do ano de 1998 existiam em Uberlândia vinte e duas centrais de entulho localizadas nos bairros: Brasil, Daniel Fonseca, Guarani, Jardim América, Jardim Aurora, Jardim Brasília, Jardim Finotti, Jardim Ipanema, jardim Patrícia, Luizote de Freitas, Mansour, Marta Helena, Morumbi, Nossa Senhora das Graças, Pampulha, Parque Granada, Bairro Planalto, Presidente Roosevelt, Santa Mônica, Taiaman, Tibery e Tocantins. Segundo: *Participe e Colabore Vamos Fazer de Uberlândia uma Cidade mais Limpa. Informativo das Centrais de Entulho*. Panfleto distribuído nos bairro de Uberlândia. Uberlândia S.M.S.U. Nov./1998.

¹³⁷ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. C., arquivo de pesquisa/2000)

“Prejudica nós, prejudica nós a caçamba nas ruas... nas vila, prejudica nós esses minino de menor... na rua, né! (...) Nós que o serviço, mais serviço prá nós num tá tendo... uma os minino estraga, outra a prefeitura põe caçamba até aqui nas vilas... como é que os carroceiros vai fazer ? (...) O animal tem que ficá só fechado... nós deixa o animal fechado, marrado... se o cavalo for prá rua, o caminhãozinho pega ele até aqui na vila... o caminhãozinho vem aqui, pega o animal aqui... o que eu tô fazendo é prá cumê, vai preso, eles leva preso, chega lá embaixo... trinta real prá tirá o animal. Dá o maior trabalho, como é que faz um trem desse, fica irritando nós num ponto desse também e... blitz pegando nós na vila, e ...deixá o centro. (...) num vô fora não... aqui na vila, tem que deixá os serviços das vilas pros carroceiros, né... eu queria era isso... mas ter um pé de vida prá tratá dos filho, né...que a profissão nossa é essa”¹³⁸.

Em 1998, houve um retorno à tática de “mutirões”, com a implantação do projeto “BAIRRO LIMPO”, que, contando novamente com o “apoio” da população, pretendia “limpar” os bairros, e sanear os terrenos vagos.

“A Prefeitura Municipal de Uberlândia, através da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, organizou uma equipe com todos os equipamentos necessários para em conjunto com você, limpar todo o seu bairro. Veja como funciona: Desde já você deve organizar e juntar todas as coisas que não servem mais para você, tais como: pneus, latas, madeiras, garrafas, caixas, móveis, utensílios velhos, restos de construção, etc. Aí ..., no dia marcado você coloca tudo que considera lixo para fora. Deixe seu quintal bem limpinho e organizado.”¹³⁹

Não temos maiores dados senão datas em jornais e outros panfletos informativos, sobre essas limpezas realizadas por moradores e Prefeitura. Mas, certamente, nessas circunstâncias, muitas oportunidades de retirar entulhos foram perdidas, e a precariedade das condições de vida desses trabalhadores, conseqüentemente, agravou-se.

¹³⁸ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. C., arquivo de pesquisa/2000)

¹³⁹ SECRETARIA MUNICIPAL DE SERVIÇOS URBANOS. Projeto **Bairro Limpo**: Circular distribuídas nos bairros, Fevereiro de 1998.

Mesmo não sendo os únicos a despejarem entulho em lotes vagos e verem-se tolhidos de suas atividades por mutirões de limpeza, serão tidos como principais infratores. Como veremos no capítulo que segue, estarão eles ao alcance das estruturas de controle e repressão de várias Secretarias.

Mesmo degradados pelas múltiplas razões impostas pela modernização excludente, os trabalhadores carroceiros, ao recolherem papéis, ao retirarem entulho, ao negociarem água, ao movimentarem mercadorias e venderem produtos de suas horta, de seus viveiros, forjam maneiras particulares de sobrevivência, refazendo e utilizando de peculiar maneira o espaço urbano.

Essa utilização não deve ser compreendida apenas como utilização de ruas, de locais de armazenamento do coletado, de estruturas erigidas para pasto e para alocação de animais, entre outros lugares visíveis. Devemos considerar, entre os “vários” espaço urbano, aqueles que se constituem como locus de interação (de solidariedade e auxílio mútuo) e de composição de relações (pontos de coleta, possibilidades de venda dos recicláveis, possibilidades surgidas no bairro e no cotidiano).

Não há como, porém, entender essas apropriações como um fator essencialmente positivo. As novas oportunidades possíveis nesse período não significariam crescimento de oportunidades para a melhoria das condições de vida de tais trabalhadores. Se surgem, ou são forjadas, é porque outras foram destruídas, impossibilitadas, perdidas, e não encontramos evidências que possam apresentar as transformações ocorridas como ganho.

Na complexidade dessas mudanças, encontramos trabalhadores despropiados. Homens mulheres e crianças submetidos às mais variadas intempéries, improvisando e subvertendo o cotidiano no limite de seus valores, nas margens de modos de vida particularizados.

Adiante, discutiremos as maneiras como se consolidam as transformações ocorridas nas práticas de trabalho, adentrando em algumas discussões sob a perspectiva dos anos 1990. Anos que, como veremos, repetiram “o que costumeiramente (segundo o professor Roberto Cury Sampaio) encontra-se na evolução econômica do Brasil, que é uma concentração de riqueza interligada a uma deterioração de vida, não só do proletariado mas também do pequeno empresário.¹⁴⁰”

¹⁴⁰ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 30/11/1983.

Nossas expectativas, no entanto, estarão centradas nas maneiras como os trabalhadores vivem e experimentam essa “deterioração”, nos mesmos instantes em que lutam para constituírem-se como trabalhadores e para participarem efetivamente do fazer-se da cidade.

Capítulo II

Trabalho e relações de Convivência

No capítulo primeiro, discutimos o crescimento da cidade, os projetos desenvolvimentistas e como esses projetos afetaram a vida de inúmeros trabalhadores que tinham em modos particulares de trabalho na cidade as suas formas de viver, e que, apesar das mudanças, procurariam recriar, na dinâmica do cotidiano, outras maneiras de manter-se presentes.

Neste capítulo, demonstraremos como o poder público procurou viabilizar as mudanças pretendidas, interferindo não só no espaço público, mas também nas maneiras de portar desses trabalhadores.

Dentre as transformações empreendidas por intermédio de financiamentos provenientes do “Desenvolvimento Local Integrado” (nos anos iniciais da década de 1970) e, posteriormente, pelo primeiro e segundo Plano Nacional de Desenvolvimento Regional¹⁴¹, algumas foram escolhidas como referências para simbolizar as perspectivas de expansão urbana que se tentava consolidar no momento.

Em conjunto com a Cidade Industrial, o asfaltamento completo das avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto tornou-se uma dessas obras propagandistas. Como um marco de “progresso”, tal obra espalhou-se rapidamente, movida pela constância de uma velocidade surpreendente:

“O Superintendente da SUPAV, engenheiro Carlos Vilela Júnior, está em plena obra administrativa, tendo determinado que três turnos trabalhassem em sistema de rodízio revezando-se em oito e oito horas, perfazendo vinte e quatro horas interruptas de atividades. O regime será mantido até a completa execução do serviço que, no momento já está na fase de remoção do calçamento a paralelepípedos.”¹⁴²

¹⁴¹ 1972-1974 e 1975-1974 respectivamente.

¹⁴² “Afonso Pena Totalmente asfaltada a 31 de Agosto”. **Correio de Uberlândia**: 9/7/1971. n.º 11.281. p.01

A cada oito horas, novas quadras eram tomadas por máquinas, trabalhadores, piche e pelo barulho advindo deste conjunto. Porém, tal estrondo não se limitava apenas ao patamar da avenida. O asfalto era aplicado sem interrupções para que pudesse ser entregue em uma data que permitiria fazer-se notar como referência simbólica.

“Para o economista Eudécio Casassanta Pereira, diretor administrativo da SUPAV, inquirido pela reportagem do Correio de Uberlândia, aquela autarquia já pode anunciar para o dia 31 de agosto, dia do aniversário da cidade, a inauguração do asfalto da avenida Afonso Pena da altura da praça cívica Sérgio Pacheco (antiga Mogiana) até a confluência com a rodovia BR-050”.

O asfaltar as avenidas interliga a cidade de Uberlândia e desponta em seu aniversário, como uma lembrança do momento presente, erguendo-se como um monumento ao “futuro” da cidade, em contraste com a ferrovia (Mogiana) – e muitas relações de trabalho e vida que circulavam aquele local –, que tornou “passado”,

Denotando e decretando um momento de transformação, que seria sentido por vários grupos; pois traria em seu íntimo, além da transformação do espaço, a reorganização do trânsito e de muitos hábitos e relações vividas em função deste.

“Clóvis Scherner, engenheiro de trânsito do DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito) de Belo Horizonte que ora se encontra organizando o trânsito uberlandense, disse ontem à reportagem que ‘o trânsito em tôdas as praças públicas é sempre feito ou realizado pelo lado esquerdo em relação ao ponto de ingresso. Uberlândia, que é uma cidade em crescimento acentuado onde, pela primeira vez um prefeito pensou em trânsito, terá excetuado um serviço rigorosamente de acordo com as normas do CNT (Código Nacional de Trânsito)’. Continuou informando que ‘os futuros senões poderão ser corrigidos oportunamente com novos semáforos; As avenidas que receberão asfalto terão também sinalização nova e os ônibus urbanos intermunicipais e interestaduais terão nôvo trajeto para entrar e sair da cidade, principalmente no setor de estação rodoviária”.¹⁴³

¹⁴³ “DETRAN muda esquema de trânsito: ônibus”. *Correio de Uberlândia*: 6/7/1971. n.º 11.283. p.01

A partir de então, tornou-se o trânsito centro de inúmeras campanhas empreendidas pelo Município, as quais traziam com metas a disciplina, a organização e o controle do sistema viário municipal.

“o professor Batista Pimentel (chefe da seção da Campanha Educativa do Trânsito do DETRAN de Minas Gerais)” enfatizava na época que ‘três medidas foram julgadas necessárias, para tornar o trânsito de Uberlândia “modelo para o país”’: ‘instalação de um moderno sistema de sinalização e de controle do trânsito através do nosso serviço de trânsito, uma campanha educativa e um policiamento especializado’”¹⁴⁴.

Tais campanhas, como a realizada em parceria com o “DETRAN” (1971), preconizavam a técnica e o planejamento científico. Tentavam justificar a intrusão e a reformulação, mediante o combate ao caótico, ao desajuste, à desordem.

“O vice prefeito José Carneiro disse ontem ao Correio de Uberlândia que se encontra em Belo Horizonte cumprindo um estágio de atualização, dois universitários de Engenharia, que depois prestarão serviço no setor de trânsito, visando estabelecer um planejamento de acordo com o próprio existir urbanístico da Metrópole do Triângulo. Entendem as prioridades do município que a causa dos problemas do trânsito é a falta de planejamento, razão porque os dois engenheiros foram estagiar no DETRAN de Belo Horizonte”¹⁴⁵.

Planejar no contexto dessas campanhas significaria, em último estágio, estabelecer regras aos diferentes sujeitos que trafegavam pelas ruas, como forma de garantir o “crescimento” urbano e a convivência “urbanística”. Para tanto, criaram-se mecanismos que buscavam regulamentar e uniformizar as relações que eram travadas nesses perímetros.

“finalizo informando que no dia 31 expira-se o prazo para que os veículos de aluguel instalem os taxímetros. Depois desta data não será

¹⁴⁴ “DETRAN vai educar o povo em trânsito para cidade ser modelo”. **Correio de Uberlândia**: 2/7/1971. n.º 11.281. p.01

permitida a presença dos carros nos pontos sem aquele aparelho. A tabela de bandeirada e quilômetro percorrido está sendo elaborada pela Prefeitura Municipal’, concluiu o tenente Sales Antônio de Castro”¹⁴⁶.

Os motoristas de táxi deveriam reorganizar, mediante a gerência do poder público, suas maneiras de trabalhar. Certamente muitos dos modos de relacionar com os clientes dissolveram-se. A negociação de tarifas, a localização e o funcionamento dos pontos, a padronização de automóveis, possivelmente, tonaram-se algo externo à vontade e às praticas desses trabalhadores. Mas não só estes estavam fadados ao controle e ao acompanhamento próximos da administração municipal.

As motivações sobre o controle do trânsito e das relações sociais, ocorridas por intermédio da utilização de ruas e avenidas, não se restringiram aos carros de aluguel. Bicicletas, motos e lambretas (utilizadas por estudantes, trabalhadores de meio turno, que faziam serviço de banco, pedreiros, carpinteiros, chaveiros, encanadores e tantos outros que necessitavam de circular por toda a cidade) deveriam, ao ir às “avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto”, fazer uso (ao estacionar) das “faixas reservadas aos veículos de duas rodas, evitando, assim, o estacionamento desordenado ao longo daquelas vias públicas que vinham prejudicando os demais veículos”¹⁴⁷.

Os caminhoneiros que transportavam mercadorias para as lojas, que faziam frete, ou apenas utilizavam as avenidas centrais como via de trânsito, foram também alvos do novo “esquema”. Só que ao em vez de receberem orientações para estacionar ou para utilizar mecanismos de uniformização de tarifas, passaram a ser proibidos de circular por alguns espaços da cidade:

“todavia, nota-se ainda, em pleno centro da cidade a presença de pesados caminhões e alguns ônibus (interestaduais), o que prejudica grandemente o nosso trânsito; porque uma coisa é um caminhão parar obrigatoriamente na Afonso Pena alguns minutos para descarga, outra é um FNM vazio, às 8 horas da noite passeando”; “as autoridades do trânsito vão agir neste sentido, preservando a nova e perfeita sistemática de trânsito e coibindo abusos de veículos pesados no da cidade.”¹⁴⁸

¹⁴⁵ “Carneiro anuncia trânsito novo com planejamento”. **Correio de Uberlândia**: 22/7/1971. n.º 11.291. p.01

¹⁴⁶ “Trânsito dos coletivos vai operar em esquema novo”. **Correio de Uberlândia**: 9/7/1971. n.º 11.284. p.01

¹⁴⁷ “Cidade tem mais de 10 mil veículos”. **Correio de Uberlândia**: 30/9/1971. n.º 11.331. p.01

¹⁴⁸ “Trânsito pesado continua no centro da cidade”. **Correio de Uberlândia**: 17/8/1971. n.º 11.348. p.01

Aparentemente, as intervenções pareciam justificar as necessidades práticas de movimentação de mercadorias e de circulação em regiões consideradas estratégicas. Em nome da fluidez do trânsito, elementos adversos — que causariam transtornos às novas “sistemáticas”— deveriam ausentar-se de espaços físicos determinados. Mas, em conjunto com as falas técnicas e as prerrogativas metodológicas de organização das vias públicas, há outros aspectos relevantes, que contribuem para a compreensão do “modelo” de cidade que se pretendia alcançar a partir de então.

“E ninguém pode negar que caminhões de há muito, nesta cidade, fazem o seu “footing”, principalmente aos sábados e domingos à noite, trazendo em suas carrocerias gado bovino, que distribuía fezes e mau cheiro em todo o centro da urbe, tirando a beleza dos luminosos coloridos da Afonso Pena e quebrando a harmonia do passeio de nossos jovens”¹⁴⁹.

Por além das questões táticas e metodológicas, o que se pode perceber é que se tinha estabelecido um embate de classes, que transcendia o ordenamento urbano.

A tentativa de constituir espaços técnicos, padrões de comportamento, regras de organização — em conjunto com a perspectiva de cercar grupos de trabalhadores de locais previamente designados — avançariam na década de 1970, exclusivamente, por intermédio da atuação da administração municipal.

Por mais que as classes detentoras das ações do poder público esforçassem-se em registrar a “sistemática do novo trânsito”, o crescimento dos canteiros de obras, a pretensão de um desenvolvimento industrial (e/ou agro-industrial), como um ganho igualitário para todos os segmentos sociais, a realidade material dos diversos grupos de trabalhadores que utilizavam os espaços que ora estavam sendo redimensionados, dissolviam-se ou mostravam sinais de enfrentamento¹⁵⁰.

As estratégias que delineavam as ações que, nesse momento, pretendiam ordenar o trânsito e as relações sociais que regem o espaço urbano, focavam esforços na dissimulação dos conflitos de classes e na constituição de novos valores que superpunham o novo e saudável “modelo”, sobre o “velho”, o desorganizado, o caótico, o sujo.

¹⁴⁹ “Zona Azul passará a ter vigência a partir de 2 de maio”. **Correio de Uberlândia**: 26/4/1979 . n.º 12.628. p.01

¹⁵⁰ As memórias registradas (ou suprimidas) pelos jornais são apenas partes das perspectivas postas em torno das funções e das possíveis utilizações da cidade. Portanto, merecem ser encaradas como documento e não como referência desmedida do real.

As práticas da organização e da higienização do espaço público expressavam-se em patamares diversos. Aplicavam-se sanções aos infratores, elaboravam-se, nos discursos criados, representações simbólicas que associavam desenvolvimento/modernização à regulamentação e uniformização de relações econômicas e sociais no espaço público.

Por fim, acabavam, em nome dessas medidas, induzindo “contra-informações”, ou, de outra maneira, reparando e operando sobre a memória registrada. Excluindo — em determinados momentos — dos jornais, das revistas, das estatísticas muitos dos sujeitos que se encontravam atuantes nas relações econômicas, políticas e sociais, travadas nas ruas, avenidas e travessas.

“A reportagem do Correio de Uberlândia apurou que já existem neste município mais de 10 mil veículos, dos mais diferentes tipos e anos de fabricação. Mais de 50% são novos, abrangendo, o restante, os usados; (...) são (eles) carros, caminhões, utilitários, peruas, ônibus, lambretas, caminhonetes e bicicletas. Está sendo organizado a documentação dos prontuários antigos na Delegacia de trânsito para atender as solicitações ligadas com veículos e INPS¹⁵¹”.

Relatos como esses propiciam-nos algumas reflexões sobre os desafios com os quais lidamos, pois, ao termos os registros como substratos para compor uma visão sobre história, ou contribuir minimamente para a historiografia dessas relações, corremos diferentes riscos.

Dentre eles, compreender a dimensão das informações preservadas, para a conjuntura em que foram criadas. Quais significados haveria em possuir um veículo novo em Uberlândia de 1971? Quais mensagens estavam (sub)oferecidas àqueles que possuíam “utilitários”? Seriam estas as mesmas àqueles que tinham bicicletas? O que significaria a muitos a organização dos “prontuários antigos”, na Delegacia de trânsito?

Outros riscos poderiam associar a interpretação do que está oculto no documento. Não haveria outros veículos que computariam esse índice? Se existiam, por que foram excluídos dos resultados, ou da apuração da pesquisa?

Outras fontes (orais, ou jornalísticas¹⁵²) registram que carroceiros transitavam nesse universo de veículos existentes em Uberlândia no ano de 1971. Por que ignorar a sua presença?

¹⁵¹ op. cit. **Correio de Uberlândia**: 30/9/1971.

¹⁵² Como as “*carrocinhas que vendem leite*”, em **Correio de Uberlândia**. 21/10/1971. n.º 11.343. p.01.

As campanhas¹⁵³ que erigiam em nome da disciplina e organização do trânsito (que se desdobravam por intermédio de alto-falantes, palestras, demonstrações de táticas de policiamento, atividades artísticas em escolas, criação de entidades¹⁵⁴), feitas nos anos iniciais daquela década desconsideravam, também, a presença de tais trabalhadores na cidade.

A expectativa cultivada pelos os gestores dessas campanhas, pelos segmentos que apoiavam as novas normas de trânsito e de crescimento urbano segregador, pelo poder público e por grande parte da imprensa, parecia ser a extinção (irrestrita) destes instrumentos de trabalho, as carroças.

Como discutido anteriormente, essa extinção, possivelmente, ocorreria por intermédio de uma breve “seleção natural”, propiciada pelo crescimento e pelas transformações físicas, que vinham sendo praticadas nesse período na cidade.

Mas as carroças permaneciam, enquanto a Campanha (de 1971) entrara em falência, e acabara por desaparecer das referências documentais. Não sabemos precisar os motivos que fizeram terminá-la, no entanto, vale salientar que as atitudes punitivas frente às infrações de trânsito sofriam resistências de variados grupos “normatizados” pelo novo “esquema”:

“a retirada das ruas dos policiais de serviço de trânsito não foi pelo motivo comentado por grupos de pessoas menos desavisadas. A campanha de educação de trânsito havia terminado no dia 08, quando partimos para a ação moralizadora, punindo alguns infratores em benefício da comunidade”; “no elevado sentido de estabelecer a moralização do trânsito, iniciamos o serviço de verdade, (mas) a providência não foi bem interpretada por alguns infratores, o que em benefício geral, nos induziu a voltar com a campanha educativa”¹⁵⁵.

Apesar da ínfima informação, o documento adverte-nos que as tentativas de “moralizar” o espaço público e organizar as estruturas sociais eminentemente presentes no trânsito, no conflito por áreas de ocupação (seja de solo urbano e rural), na luta pela moradia,

¹⁵³As quais pretendiam abranger os segmentos mais diferenciados de usuários dos sistemas viários, tais como os que circulavam a pé. (“Pedestre: **lembre-se: obedecer às regras de trânsito e acatar as autoridades policiais é alto índice de civilização**”, in: op. cit. **Correio de Uberlândia**: 02/7/1971.

¹⁵⁴Tais como o DETRAN-MIRIN, in: op. cit. **Correio de Uberlândia**: 22/7/1971.

na reivindicação ao trabalho e ao lazer, nos embates por melhores condições de vida, muitas vezes, superam as regras legislativas e punitivas que o poder público mantém em seu domínio.

Mesmo com o término inglório dessa campanha, a perspectiva de constituir um trânsito ordeiro, moralizado, limpo e segregado permanecia:

“o nosso trânsito está a necessitar de uma melhoria bastante grande no setor de fiscalização. A falta de colaboração por parte dos motoristas (claro que são aqueles que andam com escapamentos abertos, tirando fino numa corrida transloucada) e principalmente dos proprietários de motonetas e bicicletas, vem infernando o setor na cidade. O abuso de velocidade, a poluição sonora e o estacionamento das bicicletas e motonetas no meio fio entre os veículos estacionados, são uma afronta a fiscalização do trânsito, que precisa modificar o seu sistema de trabalho e partir para uma definição contra os infratores, exigindo ao mesmo tempo da Prefeitura Municipal a recuperação das faixas de segurança e reconstituição dos bolsões. Não existe mais a possibilidade de se suportar essa balbúrdia e uma medida disciplinadora deve acontecer já, pois as promessas já perderam seu prazo e transformaram-se em uma realidade que não pode mais esperar”¹⁵⁶.

As discussões (e as prerrogativas, que eram as mesmas desde 1971) retornavam nas edições dos dias 26 e 27 de outubro e 20 de dezembro de 1974.

A “balbúrdia” do trânsito parecia tornar-se insuportável. As bicicletas e as motonetas insistiam em não estacionar da maneira indicada como correta, o abuso da velocidade e a poluição sonora não sucumbiam perante a fiscalização.

Compreender o trânsito como local de conflitos, regido por interesses diversos, coloca-nos reflexões que podem incidir luz sobre a participação dos trabalhadores frente à idéia de que a cidade deva ordenar-se para desenvolver.

As informações que possuímos sobre o transitar pela cidade, no período de 1971 a 1974 (e até 1979), mostram que confrontos e desobediências as diretrizes traçadas ocorreram de maneira considerável.

¹⁵⁵ “PM – Trânsito precisa da colaboração da cidade”. **Correio de Uberlândia** 11/7/1971. n.º 11.285. p.01

¹⁵⁶ “Fiscalização do Trânsito precisa melhorar”. **Correio de Uberlândia** 22/10/1974. n.º 12.309. p.01

Tais conflitos poderiam nos fazer crer que as metas desenvolvimentistas não eram metabolizadas e assumidas por muitos da maneira que se pretendia. Associar o asfalto de avenidas e moralização dos modos de transitar e ocupar espaço público à modernização e ao desenvolvimento urbano não fez com que diminuíssem ocorrências ou que houvesse um controle cirúrgico sobre vias de circulação.

Com base no fato de que os trabalhadores não mudaram drasticamente de atitudes e nem de hábitos constituídos em razão do projeto proposto, torna-se plausível refletir sobre a eficiência das limitações postas sobre os diversos sujeitos que utilizavam o trânsito de Uberlândia.

Em que grau de envolvimento estavam os carroceiros em relação à idéia de cidade progressista, cidade ordenada? A assimilação do desenvolvimento urbano esbarra nas particularidades de condições de vida e de elementos das culturas de grupos sociais distintos.

Entendemos, pautados no conjunto das evidências encontradas, que, à medida que se criam mecanismos extras, tais como legislação e práticas de “pacificação” de espaço público, para encaminhar, por uma visão dirigente, uma referência de desenvolvimento — ou de gestão de desenvolvimento¹⁵⁷ —, encontra o poder público local uma densa inércia nos trabalhadores em aderirem ao que está se impondo.

Ao analisar as relações sociais a partir desses embates, causa-nos desânimo taxar os trabalhadores como ufanistas desmedidos, ou párias dessas práticas de organização e de controle.

É difícil ainda compreender os saldos políticos advindos das experiências formuladas, fruto desses desníveis, para os diversos grupos de trabalhadores que se movimentam e sobrevivem pela cidade. Voltaremos ao assunto no decorrer do próximo capítulo.

Retomemos por agora a *nova sistemática de trânsito*. Como vimos, não foram encontrados nos documentos (entre 1971 e 1979) citações sobre as carroças como incômodo ou problema a ser resolvido por aqueles que pregavam a ordem das ruas.

Existem, sim, referências ao estorvo causado por cavalos e éguas soltos pelo urbano, pastando nas margens de avenidas, convivendo com transeuntes nas praças da cidade.¹⁵⁸ Naquele período, as carroças, cavalos e carroceiros eram vistos apenas como uma questão de “utilidade pública”, cuja a presença ainda parecia tolerável.

¹⁵⁷ No sentido de organizar a cidade para investimentos de capital público ou particular.

¹⁵⁸ Também há citações aos carroceiros, que, como os caminhoneiros, causavam, por intermédio de suas atividade e de suas presenças, problemas estéticos, que saturavam a tolerância dos que preservavam “os luminosos e o passeio dos jovens”, ver: op. cit. **Correio de Uberlândia**, 26/4/1979. n.º 12.628.

Não havendo nenhuma secretaria ou órgão administrativo que tratasse de problemas desse porte, fizeram como que o “estorvo” fosse tratado pelo chefe do executivo. Muitos carroceiros, então, tiveram a honrosa oportunidade de ouvir do prefeito municipal suas considerações sobre o tema:

“O prefeito Virgílio Galassi tomou a iniciativa de convocar todos os proprietários de veículos de tração animal aqui residentes, para uma reunião no dia 30 corrente, às 8 horas no “Curral do Conselho”. A reunião convocada pelo prefeito terá a justa finalidade de estudar e resolver de uma vez por tôdas o problema dos animais soltos que perambulam pelas ruas de Uberlândia, dando, além de má impressão em quem visita a cidade, oportunidade de acidentes muito desagradáveis”¹⁵⁹.

Não há registros posteriores, nas edições subseqüentes do jornal, das resoluções postas por intermédio dessa reunião. Porém a memória de alguns trabalhadores a registra:

“(...) eu tava lá.. foi logo ali numa quadra, foi quando o vîgilio falô que num ia tê jeito de tê mais carroceiro na cidade, ai o povo lá num aceitô, mas des daí já falô que num podia tê mais carroceiro, não”¹⁶⁰.

Não sabemos tratar-se de muito apressado, ou de puro desdém, o fato de serem recebidos pelo chefe do executivo para que tomassem ciência das inconveniências que causavam. Pois nenhuma política mais específica fora elaborada, para resolver tal problema nesse princípio dos anos de 1970. Talvez, o Prefeito Virgílio Galassi tenha superestimado seu poder de convencimento, acreditando que o iluminismo do projeto de desenvolvimento, muitas vezes centrado em sua pessoa como agente de atitudes transformadoras, venceria por duras e simples palavras, o “romantismo” de haver em Uberlândia animais do porte dessas cavalgadas soltas pelas ruas.

¹⁵⁹ “Virgílio chamou os donos de animais”. Jornal **Correio de Uberlândia** 25/11/1971: n.º 11.363. p.08.

¹⁶⁰ Fala do senhor **Jorge Saraiva**, carroceiro, 41 anos, morador do bairro Lagoinha, entrevista concedida em 26 de setembro de 1998 (arquivo desta pesquisa)

Por intermédio do que se tem evidenciado, a tática do “face a face” não fez surtir o efeito desejado. Como vimos no capítulo anterior, as atividades desenvolvidas por carroceiros não só permaneceram como diversificaram, e a presença de animais soltos pelas ruas não foi banida até o momento que escrevemos¹⁶¹.

A partir de 1979, porém, ocorreu uma brusca transformação na metodologia de organização e de controle do trânsito urbano. Essa data marca o início das operações da Coordenadoria Municipal de Trânsito, ou COMUTRAN (criada pela lei n.º 2699 de 01/12/1977).

Em carta, formato “Exposição Justificativa”, recebida pelo legislativo municipal em 25/10/1977, o Prefeito Municipal Virgílio Galassi fez a seguinte argumentação sobre seu projeto¹⁶²:

“É público e notório a importância do trânsito nos dias de hoje, na vida de uma grande cidade. E Uberlândia, que temos a felicidade de contemplar como uma das que mais se desenvolvem neste país, já paga ao setor de trânsito alto tributo pelo acentuado crescimento que vem experimentando, só peculiar às áreas metropolitanas da Nação(...). Com este pensamento estudar e diligenciar no sentido de que alguma coisa fosse feita pelo disciplinamento e aprimoramento de nosso trânsito, concluindo a exemplo de outras magníficas cidades que o puseram em prática, da necessidade de criar um órgão municipal específico, capaz de estudar, organizar, provar e orientar o trânsito do Município, assessorando a administração na fixação de política de trânsito mais coerente e objetiva, visando minorar a complexidade do atual trânsito existente em Uberlândia. (...)”¹⁶³

As defesas em busca de disciplina e da necessidade de moralização continuavam intactas nesses anos. Contudo, as razões ainda não pareciam claras em dois aspectos: o que ainda representava, entre 1971 a 1977 (/1979), desordem ou resistências a organização? E a quem os benefícios da ordem importavam?

O artigo 3º propiciou-nos auxílio para a identificação de grupos que assumiriam a prática de controlar as relações no trânsito; e, por conseqüência, lançaria luz sobre interesses

¹⁶¹ Janeiro de 02.

¹⁶² Enviado em forma de “Proposição de Lei” (n.º 97/77 de 25/10/1977).

¹⁶³ PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. Projeto de Lei n.º 73/77. Cria a Coordenadoria Municipal de Trânsito de Uberlândia. Uberlândia, 25/10/1977.

submersos em discursos, que pareciam desvinculados de articuladores particulares e que tentavam englobar segmentos sociais mais amplos, utilizando uma tônica tecnicista.

Determinava o artigo ¹⁶⁴:

*“A COORDENADORIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO será constituída por ato do Prefeito com participação de elementos de estrita confiança do Executivo, e por um Vereador indicado pela Câmara Municipal”*¹⁶⁵.

Evidencia-se que os elementos de “estrita confiança” faziam parte de grupos seletos que compunham a sociedade à qual nos referimos:

*“Parece que ainda este mês, o prefeito Municipal, Virgílio Galassi, assinará a portaria para colocar em funcionamento a COMUTRAN (...). Sua formação contará com representantes de entidades de classe, clubes de serviço, membros ligados ao setor de trânsito e da PM. Criada pela lei n.º 2699 de 01 de dezembro de 1977, A COMUTRAN deverá iniciar neste ano de 1979 as suas atividades e a Associação Comercial e Industrial de Uberlândia (ACIUB), em recente reunião indicou para ser membro do órgão que vai disciplinar o nosso trânsito, o diretor Cleanto Dias Maciel, que poderá ser de imenso valor, pois como diretor do Expresso Universo, reúne conhecimento profundo sobre tão importante matéria. Como suplentes a ACIUB indicou os nomes dos empresários Sérgio Augusto Zonno e Newton Reis Ângelo”*¹⁶⁶.

Acompanhando a ACIUB, nos direcionamentos para disciplinar o trânsito, estaria entre outros, o Clube de Diretores Lojistas (CDL), como se apura a seguir:

“Em sua última reunião de diretoria dia 16/04/1979, o Diretor Social do Clube dos Diretores Lojistas de Uberlândia, o senhor Carlos Hugueney Neto, membro indicado pelo CDL para compor a COMUTRAN fez um relato do que está sendo feito no trânsito de Uberlândia e o que ainda será feito, dando assim condições a Diretoria de extrair sua opinião que é a seguinte: no momento os lojistas e motoristas devem dar apoio a COMUTRAN pois a

¹⁶⁴ PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. Projeto de Lei n.º 73/77. 25/10/1977, op. cit.

¹⁶⁵ O projeto inicial não previa a participação de um vereador, este fora colocado a partir da **Emenda Modificativa** assinada pelo vereador Luiz Alberto Rodrigues, na “Sala das Sessões em 18 de novembro de 1977”.

*mesma está em fase de implantação e toda a implantação é difícil, porém sabemos que se por ventura houver algum erro o mesmo será corrigido e a posição atual não é de julgamento e sim de apoio, pois a comissão está imbuída dos melhores propósitos. (...)*¹⁶⁷

À medida que a Coordenadoria era formada, tornava-se possível compreender a quem a disciplinarização serviria. Neste contexto, iam revelando-se as funções dessa disciplinarização.

*“A COMUTRAN (...), realizou a sua primeira reunião ordinária quando seus membros traçaram planos de trabalho, que serão executados a partir da próxima semana. Além de mudança dos semáforos na Avenida Afonso Pena e Floriano Peixoto, quando haverá a substituição dos antigos pelos recém adquiridos e que funcionam eletronicamente pretende o órgão instalar outros em diversos pontos da cidade e refazer toda a sinalização pintada já obsoleta e gasta pelo uso. Segundo apuramos a COMUTRAN para a sua primeira etapa de trabalho, tem 136 semáforos novos para instalar e cerca de 1500 placas de sinalização”*¹⁶⁸.

Os semáforos:

“(...) aparelhos modernos que, controlados eletronicamente, poderão oferecer um tráfego mais racional desde a praça Clarimundo Carneiro até a praça Sérgio Pacheco. Os motoristas se aplicarem uma velocidade de 40 Km/h terão oportunidade de vencer o trecho central da Afonso Pena sem paradas, fato que não só dará rápida vazão ao trânsito, como também em muito contribuirá para o racionamento do combustível tão pregada pelo governo brasileiro (...)”¹⁶⁹

Imprimir-se-ia, assim, uma velocidade seletiva. A fluidez indispensável para circulação rápida de mercadorias e mão-de-obra

¹⁶⁶“ACIUB aponta membros para formar a COMUTRAN”. **Correio de Uberlândia**: 03/01/1979. n.º 12.548. p.01

¹⁶⁷ “CDL acompanha atividades da COMUTRAN”. **Correio de Uberlândia**: 24/04/1979 – n.º 12.625: p.01

¹⁶⁸ “COMUTRAN faz 1ª reunião”. **Correio de Uberlândia**: 8/02/1979 – n.º 12.574: p 01

¹⁶⁹ “Novos semáforos oferecem ótima visibilidade”. **Correio de Uberlândia**: 4/04/1979. n.º 12.612: p.01

tenderia a prevalecer frente ao atraso e o incômodo posto por veículos lentos e por sinais de trânsito confusos.

A colocação desses aparelhos marcou o início de uma limpeza estética de costumes e de valores tidos como indigestos ao processo de modernização que se tentava implantar. Há de salientar, no entanto, que esse processo não se desvincula de interesses sociais e econômicos.

A gestão do desenvolvimento não pode ser compreendida com neutralidade. O que estamos discutindo, desde o início do capítulo, não deve dissociar-se da ação política de um grupo social específico, que esteja na administração pública e tenha em suas mãos recursos que estejam sendo utilizados para implementar reformas que atendam diretamente a prerrogativas restritas.

Além da fluidez do trânsito, para a livre circulação de mercadorias, esperavam os membros da COMUTRAN que as portas dos comércios centrais e os estacionamentos que permitiam o acesso a estas lojas ficassem desimpedidos. Uma reclamação muito constante dos lojistas era a de que “oportunistas” utilizavam-se das áreas centrais para deixar carros estacionados o *‘dia inteiro’*. Tal fato, além de vendar a vista das vitrines daqueles que transitavam pelo centro, impediria que clientes utilizassem-se desses espaços para estacionar e fazer compras.

O CDL, em conjunto com outros membros da COMUTRAN, propôs a criação da *Zona Azul*:

A COMUTRAN (...) está confirmando para o dia 2 de maio próximo, o início da vigência da Zona Azul. Na nova sistemática de nosso trânsito, a Zona Azul foi criada para existir o rodízio no estacionamento no centro da cidade, que há muitos anos vinha tendo alguns PRIVILEGIADOS PROPRIETÁRIOS¹⁷⁰, aqueles que iam ao trabalho pela manhã estacionavam seus carros, para saírem na hora do almoço e voltar logo em seguida para ficarem até o fim do expediente. Isso prejudicava aos usuários do estacionamento, principalmente os visitantes, que deixando suas cidades, para comprar em nosso comércio, ficavam irritados com o domínio dos locais pelos seus “proprietários”.

Com a Zona Azul, o rodízio será necessário e ninguém pode ficar mais de uma hora e meia estacionado em um mesmo local, portanto não haverá

¹⁷⁰ Destacado no original.

prorrogação. Quem desobedecer, além de multa deverá ter seu carro guinchado, como acontece em todas as cidades onde a Zona Azul existe, para não forjar privilégios no estacionamento no centro da cidade(...)¹⁷¹”.

Essa normatização invertia de determinada maneira os privilegiados, ou “proprietários” dos estacionamentos. Se antes os trabalhadores que estacionavam para exercer atividades em escritórios, bancos, supermercados etc., eram tidos como “proprietários privilegiados”, agora, os lojistas apropriavam-se desses espaços para a dinamização de suas atividades comerciais.

Além disto, criava-se a possibilidade de conseguir recursos, por meio da venda dos “cartões de estacionamento”, para sustentar outras ações dessa Coordenadoria, fazendo tornar-se privilegiada a concepção, defendida por tais grupos, de ordem e de funcionalidade do espaço urbano.

“Além de forçar, principalmente o rodízio, a arrecadação da Zona Azul vai ser destinada a COMUTRAN, a fim de que o órgão possa ter condições financeiras para a manutenção da nova sistemática de trânsito. Vai haver uma necessidade de conservar os semáforos, refazer pinturas, de faixas de segurança e da palavra PARE, troca de placas de sinalização, enfim, uma série de tarefas que só poderão ser feitas mediante um orçamento financeiro (...)¹⁷²”.

Inúmeras representações e simbologias, evidentemente, foram criadas por esse grupo político¹⁷³. Muitos dos discursos, por utilizarem uma codificação que se fazia compreendida (e desejada) no campo dos valores de diversos segmentos, tentavam equalizar e fazer assimilar de forma generalizada essas perspectivas de crescimento.

Na documentação acima, o comércio era tido como ‘hosso’, os visitantes viriam a “nossa” cidade, era preciso moralizar aqueles “proprietários privilegiados” que se

¹⁷¹ “Zona Azul Passará a ter vigência a partir de dois de maio”. **Correio de Uberlândia** 26/04/1979. n.º 12.628: p.01.

¹⁷² idem, ibidem, **Correio de Uberlândia**. 26/04/1979. n.º 12.628.

¹⁷³ Lembrando que o asfaltamento de avenidas está compreendido, nesta pesquisa como uma destas simbologias.

apropriavam do estacionamento que deveria ser “público”. A COMUTRAN agiria para o bem de todos. Assim, armava-se um guarda-chuva fictício de boas intenções e de tênue fraternidade pública.

Mas as ações do restrito grupo de forte poder econômico possuía funcionalidades mais restritas do que aquelas que o discurso e as representações criariam. Em concomitância à reformulação de placas, criação de normas de estacionamentos, implantações de faróis eletrônicos, entre outros, criavam-se, também, maneiras de eliminar, desse ambiente, certos sujeitos que descaracterizavam a idéia de ordenamento, de embelezamento e de sincronização que tentavam estabelecer na região central.

Nesse grupo, estavam aqueles que foram relacionados com o impedimento do trânsito. Referimo-nos aos caminhoneiros e aos carroceiros¹⁷⁴.

Os indesejáveis poderiam agora não mais “*sujar*” e “*perturbar o passeio de nossos jovens*”. Deveríamos imaginar que as razões surgidas a partir da criação da COMUTRAN favoreceriam aqueles que se julgavam proprietários da cidade a administrarem-na da forma que desejassem.

Porém não foram as razões que surgiram. A Coordenadoria propiciou apenas os meios e a oportunidade de extirpação pública desses sujeitos¹⁷⁵.

Como os motivos estavam ligados à intolerância e ao embate de valores, e não somente à técnica e ao fluxo de trânsito, tornou-se difícil representá-lo de maneira consistente. Assim, o linguajar e os discursos não nos afiguravam tão firmes.

“Parece, que também a partir do dia 2 de maio, o tráfego de caminhões pesados e carroças no centro da cidade, será regulamentado, para não haver prejuízo ao trânsito. Várias vezes, mostramos em nossas colunas, que os caminhões e as carroças (estas, em sua maioria, dirigida por crianças), estavam provocando tumulto no trânsito. (...) Normas para carga e descarga estão acertadas definitivamente e por isso, achamos que estes dois tipos de veículos, após tarefas regulares, em horários

¹⁷⁴ Vistos aqui como um problema a ser resolvido pelas diretrizes das leis de “trânsito”.

preestabelecidos, não devem mais usar as avenidas centrais da cidade, como acontece em todas as localidades onde a sistemática do trânsito foi organizada para acabar com tumulto, acidentes em demasia e famosas filas duplas, fatores que inclusive, viviam a criar problemas entre os homens da PM e os motoristas, e que em sua maioria eram levados para a solução do delegado de trânsito na repartição do Jardim Umuarama. A cidade cresceu e por isso o seu trânsito teve a necessidade se der disciplinado e todos devem sentir estas conquista como um objetivo comum”¹⁷⁶.

A utilização de termos evasivos como “*parece*”, ou de concepções não comprovadas como “*a maioria (das carroças serem) conduzidas por crianças*”, deixa transparecer a dificuldade em articular um vínculo sólido entre o trabalhar na rua e o crescimento urbano.

A pesquisa tem indicado que as perspectivas de gestão do desenvolvimento apresentadas nesse contexto histórico, ao mostrarem-se segregadoras (desvinculando-se da lógica equitativa dos discursos), não suportaram, e nem muito menos controlaram, a dinâmica de trabalho daqueles que buscavam a sobrevivência por meio da utilização do espaço urbano.

Assim, entendemos que a ocupação de uma área para moradia, para venda de produtos de ambulantes, para um campo de futebol de várzea, para a organização intencional de um pasto para um cavalo, ou um chiqueiro para criação de porcos, pode, evidentemente, destoar daquilo que o CDL ou a ACIUB consideram por “crescimento” (ou desenvolvimento), porém mostra-nos que a cidade mantém-se por intermédio de processos ativos; por interesses e embates movidos pelas condições de vida e de classe social.

O processo de constituição e luta pelo espaço urbano é efetivamente um processo forjado no cotidiano de vida e trabalho de vários sujeitos. Por ser fruto de ações múltiplas e dispersas (e muitas vezes opostas), não é facilmente controlado por uma vertente, ou um grupo — mesmo que esteja este diretamente ligado ao poder público.

A análise da “*regulamentação*” do trânsito central de Uberlândia, nesse ano de 1979, traz nos argumentos para entender o processo dessa maneira.

¹⁷⁵ Lembramos que, desde a reunião de 1971 (com o Prefeito Virgílio Galassi), esperava-se que esse “problema fosse resolvido”. Ver op. cit. Jornal **Correio de Uberlândia**:25/11/1971: p.08.

¹⁷⁶ op. cit. **Correio de Uberlândia** 26/04/1979. n.º 12.628.

A intervenção segregadora e punitiva da COMUTRAN não sobrepõe os interesses do CDL e da ACIUB a outros interesses existentes. Tal fato, em nossa concepção,¹⁷⁷ não ocorre por ineficiência do projeto de regulamentação¹⁷⁷. Mas, pela ação divergente e contrária de muitos grupos que se mostravam interessados e presentes naquela ocasião.

Entre eles, havia um significativo contingente de trabalhadores que utilizavam carroças para exercer atividades de fretamento, venda de água e transporte de mercadorias no centro urbano, ou, no mínimo, utilizavam essas vias para transitar.

A maneira encontrada por esses trabalhadores, para exprimir seus interesses, foi a ocupação das avenidas que estavam proibidas a eles.

“A cidade assistiu ontem, segunda-feira, uma passeata de manifestação de protesto dos carroceiros, que no novo esquema do trânsito querem continuar tendo tráfego normal no centro da cidade, que segundo se sabe, ele seria proibido pela COMUTRAN, a partir de 1º de maio. Com a nova sistemática o trânsito realmente não vai ter condições de permitir a presença de carroças e caminhões, fora do horário preestabelecido para carga e descarga. A manifestação de protesto é válida, mas certamente a COMUTRAN vai encontrar um denominador comum, a fim de permitir trabalho aos carroceiros, no centro da cidade, no horário previsto para carga e descarga. Fora disso, os veículos deverão ter o mesmo destino dos pesados caminhões. Não poderão trafegar. Necessário se faz esclarecer, que em sua maioria, criaturas humildes e simples, se esquecem que numa cidade como a nossa, normas de trânsito devam existir e precisam ser respeitadas. Com raríssimas exceções, os carroceiros, entram em contramão, passam em locais proibidos, tumultuam o trânsito estacionam mal seus veículos e isso seria uma catástrofe no centro da cidade. Como a COMUTRAN vem fazendo o investimento a longo prazo, para exatamente não cometer falhas nocivas ao próprio desenvolvimento da cidade, é de acreditar que também para os carroceiros haverá um esquema que não venha ruir a boa estrutura que vem sendo dada ao trânsito, embora saibamos que ela não pode agradar a todos, indistintamente, aceitando inclusive os descontentes e a crítica daquela meia

¹⁷⁷ Não podemos considerar a “nova sistemática de trânsito” (a partir da COMUTRAN) como algo feito de forma imediatista, ou despreparada. Havia um projeto sólido elaborado por uma empresa paulista, HIDROSERVICE, especializada em planejamento urbano. Ver atribuições e contratação desta empresa em: “Projeto da HIDROSERVICE” vem sendo executado pela COMUTRAN”; Jornal **Correio de**

*dúzia de desocupados, que outra coisa não faz, senão falar da vida alheia, por falta de trabalho.*¹⁷⁸”

Na concepção do jornal, os carroceiros “*querem continuar*” a transitar pelas avenidas centrais e se “*esquecem*” de que em uma cidade como a “*hossa*” não haveria lugar para carroças.

Evidentemente, há uma visão de que a cidade devesse pertencer àqueles que possuíssem automóveis, lojas, empresas e indústrias. Portanto, as atividades de trabalho que muitos praticavam, mesmo quando realizadas nas ruas — sem vínculo de emprego —, não podem ser consideradas livres. Estas precisavam ser “*permitidas*” pelos órgãos representantes daqueles que se consideram donos do espaço urbano.

Desta forma, estabelecem-se horários e elaboram-se espaços proibidos, regulamentando-os. Colocam-se regras e impõem-se leis. Ao fazerem isso, as autoridades propiciam a perda de controle e de legitimidade sobre o trabalho.

A exclusão clandestina os trabalhadores. A impossibilidade de deixar locais e horários corriqueiros de trabalho¹⁷⁹ faz com que a organização instituída não seja respeitada. Assim, em nome da sobrevivência, o que se pretende estabelecer como certo, ou como legitimado passa a ser infringido.

A exclusão, ao custo da clandestinidade, naquele momento, não veio dissociada de uma deterioração da imagem dos trabalhadores. Se antes alertavam, sem pesquisas, que as carroças estavam sendo conduzidas, em sua maioria por crianças¹⁸⁰, no documento acima os carroceiros eram tidos como aqueles que “*tumultuam*” o trânsito.

O trânsito em Uberlândia, na década que discutimos aqui, pode ser tido como conturbado. Como se apura em estatísticas de 1977:

“O trabalho do Serviço de Estatística do 4º BPM distribuiu os seguintes números comparativos entre Uberlândia e Uberaba, mensalmente:

<i>Em Uberlândia</i>	<i>Em Uberaba</i>
<i>Julho: 22</i>	<i>Julho: 181</i>
<i>Agosto: 243</i>	<i>Agosto: 238</i>
<i>Setembro: 402</i>	<i>Setembro: 213</i>

Uberlândia:21/02/1979: n.º 12.583: p.01. “COMUTRAN obedece plano da HIDROSERVICE”. Jornal **Correio de Uberlândia**:27/03/1979: n.º 12.606: p.01.

¹⁷⁸ “Carroceiros fazem manifestação de protesto”; Jornal **Correio de Uberlândia**:18/04/1979: n.º 12.621: p.01.

¹⁷⁹ Pois isto certamente significaria precarizar a moradia e as condições de vida desses trabalhadores.

¹⁸⁰op. cit. **Correio de Uberlândia** 26/04/1979, n.º 12.628: p.01

No entanto, não existem maneiras de relacionar uma modalidade de veículo como sendo a responsável central dos altos índices de acidentes.

É curioso observar que, no ano de 1977, eram tidos como principais infratores os motociclistas e os proprietários de bicicleta. Os índices mostrados acima, foram publicados para sedimentar a importância da *Campanha Educativa de Trânsito* levada adiante naquele momento pela “*Comunidade do Rotary Clube Centro*”¹⁸².

O trânsito urbano da cidade, em 1979, apesar do número crescente de veículos e dos numerosos registros de acidentes, possuía algumas particularidades que colocavam em dúvida o signo de descontrole¹⁸³ que o permeava¹⁸⁴. A narrativa de alguns corriqueiros acontecimentos deixa transparecer como era o seu funcionamento, antes da implementação da “*boa estrutura*”:

“(...) antes da nova sistemática, as filas duplas desafiavam as autoridades competentes, pessoas paravam seus veículos fora do estacionamento até para comentar a derrota ou a vitória do U.E.C. (Uberlândia Esporte Clube¹⁸⁵) e até bater um papinho, resolvendo negócios”¹⁸⁶.

Reforçamos, mediante evidências como essas, que a livre associação dos “tumultos” de trânsito com a presença de carroças e carroceiros no centro urbano seria, no mínimo discutível¹⁸⁷. Por não haver dados detalhados sobre a acidentes e transtornos propiciados pela presença desses trabalhadores, fica difícil estabelecer uma apuração mais consistente¹⁸⁸.

¹⁸¹ “4º BPM confirma: Uberlândia é recordista em ocorrência de Trânsito” **Correio de Uberlândia** 08/12/1977. n.º 12.282. p.01

¹⁸² A Campanha que se inicia se em setembro e termina em dezembro de 1977. Sobre ela ver: “Cidade participa de Campanha Educativa de trânsito” **Correio de Uberlândia** 22/09/1977, n.º 12.229: p.01.

¹⁸³ Em referência ao movimento incessante e caótico que pretende-se atribuir a ele em defesa da COMUTRAN, ver “COMUTRAN precisa de voto de confiança”. **Correio de Uberlândia**. 04/05/1979, n.º 12.631: p.01

¹⁸⁴ Entre eles, havia o fato de que, nas sextas-feiras da paixão, não havia circulação de ônibus coletivo. ver “Transcol paralisa atividades amanhã, sexta-feira”. **Correio de Uberlândia** 12/04/1979, n.º 12.618: p.08.

¹⁸⁵ Equipe de futebol de campo da cidade.

¹⁸⁶ op. cit. **Correio de Uberlândia**. 04/05/1979. p.01

¹⁸⁷ Mesmo sem apresentar números, o Secretário de Serviço Urbanos (no ano de 1979) Ary de Souza defende na Câmara de Vereadores (na data de 03/04/1979) a proibição do tráfego de carroças na região central, por motivos de acidentes provocados por carroceiros. Segundo ata: “(...) *O Secretário, disse que não será mais permitida a circulação de carroças no centro da cidade, nem mesmo em ruas transversais, porque já esta provado* (grifado por mim) *que grande número de acidentes, são provocados pelo tráfego de veículos de tração animal*”. In: documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia**. Ata da segunda sessão da 3ª reunião extraordinária do 3º

Muitos carroceiros não se viam como infratores e muito menos como sujeitos que deveriam desaparecer do centro urbano em nome da “*boa estrutura*”.

Nesse contexto, a oposição de valores e interesses chega a um ponto de tensão, que resulta na passeata de 18 de abril de 1979.¹⁸⁹

Infelizmente, não temos muitos dados sobre ela. O jornal, mesmo considerando-a “*válida*”, não nos fornece detalhes sobre aquela segunda-feira¹⁹⁰. Porém a repercussão dessa “*passeata*” não foi pequena.

Acreditamos que a manifestação sintetize e simbolize uma insatisfação generalizada a respeito da COMUTRAN. No entanto não nos prendemos a interesses muitos específicos, ou a discussões internas da Câmara dos vereadores¹⁹¹.

Fazemos questão de ressaltar, porém, que, mesmo não estando, nesse momento, a origem dos debates e das reações a essa Coordenadoria, não encontramos referência alguma a uma “*organização externa*” dessa manifestação.

Falávamos da repercussão. Antes da matéria publicada no jornal Correio de Uberlândia em 18 de abril de 1979, outros fatos ocorreram gerados em função do cerceamento dos espaços de tráfego das carroças.

A ata da primeira sessão ordinária do 3º período da sessão legislativa de 1979/1980, realizada em 16 de abril de 1979¹⁹², mostra que muitos carroceiros estiveram presentes na Câmara Municipal, a fim de pressionar os vereadores para que aprovassem o *Requerimento n.º 106/79*:

período da sessão legislativa de 1979/1980. 03 de abril de 1979. Esta e outras atas do período encontram-se no Arquivo Público Municipal de Uberlândia.

¹⁸⁸ Sabe-se que dezessete anos após a produção deste documento (como um número significativamente elevado de carroças — estimativas apontam “*4 mil carroças*” em “Carroça no trânsito será tema de debate entre entidades”. **CORREIO**. 30/04/1997, n.º 17.471: p.01) registram-se, em função de dados de julho a setembro de 1996, 1.677 acidentes de trânsito, sendo que “estiveram envolvidos nas ocorrências 1.959 carros, 174 motos, 1.499 bicicletas, 366 caminhonetes, 151 ônibus e 287 veículos não especificados” (Ver: “Índice de mortes em local de acidente supera BH”. **CORREIO**. 15/09/1996, n.º 17.288: p.01). Mesmo que sejam carroças todos os veículos não especificados, algo que provavelmente não deveria ser, o número é significativamente menor em relação aos carros.

¹⁸⁹ Note que esta ocorreu treze dias antes que a “*sistemática de trânsito*” fosse posta em ação. Isso revela que os carroceiros estavam debatendo e preparando-se contra o cerceamento, antes mesmo que este fosse impedido um ou outro trabalhador de trafegar pelo centro urbano.

¹⁹⁰ Os diálogos com as sujeitos entrevistados ou não envolveram o assunto, ou não puderam precisar detalhes. As entrevistas que remetem ao tema, embaralham as manifestações de 1979, com as de 1984: tal como Deni Elisário Valeriano, carroceiro, 64 anos, morador do bairro Lagoinha, em entrevista concedida em: em 28 de setembro de 1998 (arquivo desta pesquisa).

¹⁹¹ Esta perspectiva não foi seguida, por não fazer parte das problemáticas que estão sendo estudadas. Mas não acreditamos ser ela de menor importância para revelar muitas conjunturas existentes nesse contexto histórico.

¹⁹² Ver documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia** Ata da primeira sessão ordinária do 3º período da sessão legislativa de 1979/1980. 16 de abril de 1979. Essa e outras atas do período encontram-se no Arquivo Público Municipal de Uberlândia.

“(...) já o edil João Oliveira Paulino, destacou que a proposição de n.º 106/79 , visa fazer com que todos os carroceiros tenham oportunidade de trabalhar em toda a cidade não sendo impedidos assim de exercerem a atividade que lhes dá condições de sustento e ressaltou que fez o pedido para atender as reivindicações dos carroceiros, que nesta sessão compareciam em grande numero, sentiam a participação da Câmara na luta por seus interesses (...)”¹⁹³.

Apesar de serem os carroceiros o centro das (ou representados como) referências às atitudes segregadoras da COMUTRAN, outros descontentes faziam-se notar por outros meios. O jornal Correio de Uberlândia teve, nesse momento uma tarefa árdua. Além de defender as atitudes e prerrogativas da COMUTRAN¹⁹⁴, viu-se obrigado a publicar, de maneira que parecesse passivo¹⁹⁵, o coro dos descontentes.

*“Assim que a COMUTRAN, segunda-feira, fechou alguns trechos da cidade para executar serviços, os telefonemas choveram em nossa redação, todos os que ligaram para o nosso jornal queriam dar uma **sugestão**¹⁹⁶ à Coordenadoria Municipal de Trânsito, dizendo que o órgão deveria executar os serviços depois das 23 horas, evitando assim criar demora no tráfego, evitando assim criar demora no tráfego e trazer dificuldades aos estudantes, na hora do rush escolar (...)”¹⁹⁷.*

Além do expediente “sugestão”, bastante utilizado ao articular o diálogo entre a população e o órgão, outros foram sendo utilizados, à medida que as críticas e a insatisfação aumentavam. Uma outra estratégia utilizada pelo jornal baseava-se na idéia da confiança que deveria haver entre a população e aqueles que geriam o desenvolvimento da cidade. Confiança que tentava fazer articular o projeto político com o pacto social instituído: ordem e crescimento “para todos”.

¹⁹³ op. cit. documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia** Livros de Ata do Legislativo. 16 de abril de 1979.

¹⁹⁴ Sendo, como vimos, um importante interlocutor do poder público com a população de Uberlândia, a respeito das “*benesses oferecidas*” pelas políticas “desenvolvimentistas” implantadas nos anos 70.

¹⁹⁵ Ou esvaziado de conotações opositoras.

¹⁹⁶ Não grifado no original.

¹⁹⁷ “Uma sugestão à COMUTRAN”. **Correio de Uberlândia**. 11/04/1979. n.º 12.617. p.01. Outras várias sugestões foram feitas: tais como a não cobrança de estacionamento após as 18 horas nas regiões centrais, a liberalização destes, nas duas vias das avenidas centrais, durante os fins de semana. Ver outras sugestões em: “Uma nova sugestão para a COMUTRAN”. **Correio de Uberlândia** 24/04/1979, n.º 12.624. p.01. E também em, op. cit. **Correio de Uberlândia** 04/05/1979. p.01

*“Desde que iniciou suas atividades, a COMUTRAN (...), vem sendo atacada pela maioria dos vereadores de nossa Casa de leis, por pessoas que se servem de veículos de comunicação, sendo até admoestada por uma passeata de carroceiros, porque eles foram proibidos de transitar pelo centro da cidade. As críticas são as mais desconcentradas e os pareceres que deveriam ser subsídios, se transformaram em críticas nocivas ao trabalho da COMUTRAN (...). A implantação de uma sistemática, seja ela qual for, precisa sempre receber um **voto de confiança daqueles que vão ter que aceitá-la**¹⁹⁸. Infelizmente, até aqui a COMUTRAN não teve esse voto de confiança(...), surgiram as mais desconcertadas críticas, chegando ao absurdo dos vereadores defenderem a presença de carroceiros no centro da cidade, o que é inconcebível em uma cidade grande como a nossa, que também não pode ter suas avenidas centrais dominadas por caminhões pesados, depois do horário permitido para a carga e descarga de mercadorias. Sem um voto de confiança (...) torna-se impossível aos membros da COMUTRAN seguir com o seu trabalho, procurando aparar as arestas e buscar o melhor, tanto para motoristas e pedestres, sem refletir nas atividades comerciais ou em outra qualquer de nossa cidade. (...) As críticas a COMUTRAN crescem e se avolumam, quando na realidade elas deveriam se transformar em sugestões proveitosas, mas nunca servirem de demagogia, para alguns políticos buscarem prestígio pessoal. (...) Porque está falando mais alto os interesses pessoais, daqueles que no poder acham que ali foram não para sentir e buscar soluções para problemas que afligem a cidade, mas sim, para prevalecer o seu prestígio pessoal com esta ou aquela classe, como no caso dos carroceiros”¹⁹⁹.*

A confiança requerida pela Coordenadoria, além de conotar uma adesão ao projeto político, apresenta aos leitores a concepção de cidade que se quer estabelecida. Transformando o legislativo, os carroceiros, os caminhoneiros e descontentes em oportunistas e em contra-cidadãos.

O texto, em sua elaboração, cria um bloco de desqualificados, ao mesmo tempo em que pretende polarizar, para o conjunto da ordem e do crescimento, outros grupos dispersos, que momentaneamente poderiam estar descontentes com os primeiros passos da

¹⁹⁸ Não grifado no original.

¹⁹⁹ op. cit. **Correio de Uberlândia**. 04/05/1979. p.01

COMUTRAN, mas que, ao final da execução do projeto, seriam contemplados com uma cidade “desenvolvida”, que diferiria da atual “**currutela de asfalto**”²⁰⁰.

Evidentemente, outros interesses se associavam, ou poderiam aproximar-se dos interesses dos carroceiros²⁰¹, que tiveram uma marcante presença nesse processo político²⁰².

Entender essa presença, ou entender o bloco idealizado como oportunistas, possibilita-nos evidenciar um outro projeto de cidade, que está implícito nesses embates.

A compreensão desse “outro”, no entanto, não pode ser restrita a episódios e situações meramente econômicas. Haja vista que a luta pelo espaço urbano, eminentemente ativa, é, por fim, uma luta pela identificação e concretização de um modelo de cidade. Sendo este modelo algo ligado às condições materiais e à funcionalidade de certos interesses.

O que chamamos de interesses? Além das possibilidades de utilizar os espaços em função de ganhos, acreditamos que sejam representações sobre como a cidade deve comportar-se e a quem deve ela priorizar em suas políticas de modificação. Evidentemente acreditamos que tais interesses relacionam-se com os aspectos políticos, econômicos e morais, que fazem com que haja embates de classes sociais antagônicas.

²⁰⁰ Ver sobre em: op. cit. **Correio de Uberlândia**. 04/05/1979. p.01 (grifado no original)

²⁰¹ Não nos aprofundamos nos bastidores das discussões ocorridas na Câmara Municipal desse período. No entanto é perceptível que outros interesses faziam pano de fundo à questão dos carroceiros. O vereador João de Oliveira Paulino, em resposta ao jornal Correio de Uberlândia (ver: “Extinção da COMUTRAN”. Editorial. **Correio de Uberlândia** 19/20/05/1979, n.º 12.642: p.01.), aponta algumas dessas questões: “(...) *Ato contínuo foi chamado o orador João de Oliveira Paulino. Reportando-se ao Editorial do periódico local (...) manifestou estranheza que seu projeto de extinção da COMUTRAN ali fosse criticado.(...) Rememorou que a intenção do projeto é corrigir as distorções da Administração, que não necessita dos serviços da COMUTRAN. Uma vez que possui órgão adequado a Secretaria de Serviços Urbanos. Além do mais frisou que o abuso das multas na Zona Azul, prejudica o próprio município, arrecadando para o Estado e, neste particular, citou o popular Baía que denominou esta atitude dos guardas arrecadando individualmente para o Estado o montante de excesso de horas de estacionamento. Concluiu pela supressão da COMUTRAN. Em aparte concedido ao vereador Alceu Santos, recebeu irrestrito apoio*”. Registrado em Ata da quinta sessão ordinária do 3º período da sessão legislativa de 1979/1980, realizada em 21 de maio de 1979. In: Idem, ibidem. Documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia** Livros de Ata do Legislativo. 21 de maio de 1979.

²⁰² Talvez a presença desses tenha reforçado o número de votos para o requerimento n.º 106/79. Pois, segundo ata: “os requerimentos n.º106/79 e 107/79 após serem discutidos e apreciados pelos vereadores João Paulino e Jeová Abraão seus autores e assinada os edis, Antônio Jorge Neto, Alceu Santos, Eurípedes Barsanulto de Barros, Dorivaldo Alves do Nascimento, José Aparecida Martins, Rosasanta Pereira, foram aprovados pela unanimidade dos presentes (...)”. Ver em: op. cit. documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia** Livros de Ata do Legislativo.16 de abril de 1979. A ata da segunda sessão ordinária do 3º período da sessão legislativa de 1979/1980, realizada em 17 de abril de 1979, registra: “3ª parte oradores inscritos: *Pela ordem de inscrição manifestaram-se os seguintes vereadores: 1) Orestes Cláudio Fernandes, que criticou a forma como foi tratado o problema dos carroceiros, que na sessão de ontem permitiram apenas que alguns dos seus colegas, como João de Oliveira Paulino, Antônio Jorge Neto e Dorivaldo Alves do nascimento fizessem demagogia barata com os interessados na questão;(...*” (Ver: Idem, ibidem. Documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia**. Livros de Ata do Legislativo.17 de abril de 1979). No dia seguinte, segue um novo requerimento, feito pelo vereador João O. Paulino (o qual requer “*livre acesso aos carroceiros ao centro urbano*”), ao Prefeito Virgílio Galassi: “*Requerimento n.º 143/79, do vereador (...) pedindo que encaminhe ao senhor Prefeito ofício e anexar abaixo-assinados dos carroceiro, (...)*”(não grifado no original). Em: A ata da quarta sessão ordinária do 3º período da sessão legislativa de 1979/1980, realizada em 19 de abril de 1979. Idem, ibidem. Documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia** Livros de Ata do Legislativo.19 de abril de 1979.

Nesses embates, os interesses distanciam-se, e, sem dúvida se opõem. A COMUTRAN fora criada para favorecer e praticar uma certa concepção de cidade, que vinha idealizando-se desde os anos de 1950²⁰³ e que tomou impulso nos anos de 1970, mediante os Planos de Desenvolvimento (local, regional e nacional²⁰⁴) existentes no período.

A idéia de como deveria ser a dinâmica, a estética e a vida urbana, que foi posta em prática administrativa, estava fundamentada em propostas de incentivo à industrialização, à agroindústria e ao comércio, centrada no interior de uma perspectiva de dinamização do capitalismo e das características do que costumamos entender como “mercado”²⁰⁵.

Para a ACIUB e o CDL, a organização do trânsito, aos moldes propostos por intermédio da Coordenadoria, cumpriria o papel de percursora de vendas e agilizaria a circulação de mercadorias e mão-de-obra.

Porém, essa perspectiva encontrou barreiras. Entre elas, a organização da funcionalidade do trânsito vivida por carroceiros. Esta organização, indubitavelmente, diferia daquela estruturada para o mercado.

Os valores que as preconizavam eram distintos. A utilização das ruas pelos carroceiros organizava-se em virtude do sustento da família, com rotinas e modos de trabalho que partiam das referências e dos condicionamentos que as atividades lhe propunham em determinados contextos históricos e econômicos²⁰⁶, possibilitando salientar modos particulares de viver na (a) cidade.

Frente a esses parâmetros diferentes de conceber as funcionalidades do espaço urbano e cidade, acontecem as disputas às quais nos referimos.

E no processo destas disputas moldam-se as faces das relações sociais vividas e experimentadas por sujeitos diferentes. Nestes embates evidenciam os limites de uma economia política voltada prioritariamente ao desenvolvimento enquanto percursor irrestrito de lucros.

Permitindo-nos pensar que a lógica do mercado não se institui automaticamente, pelo simples fato de se estar em uma economia capitalista.

²⁰³ A partir de 1955, o implemento do “sofisticado” sistema rodoviário na região “faz com que se mude o centro dinâmico regional de Uberaba para Uberlândia”, estas e outras considerações sobre o período: Roberto Cury Sampaio, op. cit. **Jornal Primeira Hora**: 30/11/1983

²⁰⁴ Tal como antes referido.

²⁰⁵ Ver importante discussão sobre o termo mercado em THOMPSON, E. P. *A economia moral da multidão inglesa no século XVIII*. In: **Costumes em Comum. Estudos sobre a Cultura Popular Tradicional**. SP. Cia das Letras, 1998. p.150/202.

²⁰⁶ Tais como os condicionamentos apresentados no capítulo anterior (aumento da coleta de recicláveis, momentos de alta e queda numérica de fretes, oscilações nos índices de construção civil etc.).

Para além das estatísticas numéricas e índices de preços, valores como o trabalho existem e instituem lutas que relativizam conceitos, tais como desenvolvimento e progresso, os quais a imprensa, os discursos políticos, a mídia colocam como universais e indiscutivelmente assimiláveis. Tais conceitos e concepções enfrentam a presença de modos de vida particularizados, de sonhos e perspectivas, de esperanças, enfim, encontram sujeitos vivos.

Em 18 de maio de 1979, a Comissão de Legislação e Justiça (composta por Alceu Ramos – Presidente –, José Aparecido Martins – Membro –, Marcelino Tavares – Membro) dão parecer favorável ao projeto 4258/79²⁰⁷ (“*Revoga lei e estabelece normas para o trânsito*”) de João de Oliveira Paulino²⁰⁸. Tentava-se, assim, instituir o fim da COMUTRAN;

“Revoga a Lei:

A Câmara Municipal de Uberlândia decreta e o Prefeito Municipal sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica revogada a Lei Municipal n.º 2.699 de 01.02.1977 que criou a Coordenadoria Municipal de Trânsito de Uberlândia – COMUTRAN.

Art. 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 17 de maio e 1979(...).²⁰⁹”

Tal projeto entrou em votação na ordem do dia em 22/05/1979, sendo retirado pelo autor. No dia seguinte, a votação é adiada por falta de quorum, e, em 24/05/1979, foi retirado da ordem do dia pelo autor “*por tempo indeterminado*”²¹⁰.

Por fim, não foi mais votado. Porém a COMUTRAN desapareceu dos jornais e das discussões da Câmara Legislativa.

²⁰⁷ Em tal projeto, lia-se a seguinte justificativa: “*Os desmandos, erros e desacertos da “COMUTRAN” (...) vem trazendo êrros e visíveis prejuízos ao Povo de Uberlândia, conforme é do conhecimento publico e a revogação da lei que autorizou o seu funcionamento é imperativo para trazer justiça aos municípios. Por outro lado o projeto de lei tem como finalidade assegurar, com regulamentações futuras, os direitos dos humildes operosos e úteis carroceiros de Uberlândia, bem como estabelecer normas para o estacionamento nas avenidas e ruas de nossa cidade, com o aproveitamento de menores no controle destes estacionamentos, que liberarão nosso efetivo policial para cuidar melhor da segurança em todo o município. Acreditamos que com a aprovação do presente projeto de lei, o Povo de Uberlândia volte de fato a sorrir. Livre de falsos técnicos ou “tecnocratas”.* Sala de sessões, 16 de Maio de 1979. Assina: João de Oliveira Paulino. Ver **CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA**. *Revoga lei e estabelece normas para o trânsito*. Parecer dado pela comissão de Legislação e Justiça em: 18/05/1979. Projeto n.º 4283/79. Autor João de Oliveira Paulino.

²⁰⁸ Em 21/05/1979 o parecer favorável é dado pela Comissão de Serviços Públicos Municipais.

²⁰⁹ Ver op. cit. **CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA**. Projeto n.º 4283/79. 17/05/1979.

²¹⁰ Segundo carimbos em idem, ibidem **CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA**. Projeto n.º 4283/79. 17/05/1979. Tal processo pode ser acompanhado de maneira mais detalhada em: ata da sexta sessão ordinária do

Como um vendaval, após turbulência, deixa sinais de calmaria, os semáforos foram instalados, algumas placas foram retocadas, as faixas de pedestre ganharam um tom amarelo. Porém não encontramos mais, na documentação consultada, ameaças de cerceamentos e nem decretos de exclusão.

Somente em 30/12/1983, no governo Zaire Rezende²¹¹, têm-se notícias da Coordenadoria. Nesse momento, foi anunciada a volta da COMUTRAN.

“(...)Na oportunidade, o Secretário (Serviços Urbanos) Ílvio Andrade falou da necessidade de reativar a COMUTRAN, ressaltando que o trânsito é de responsabilidade de toda a população e por isso tem o direito de opinar sobre suas diretrizes. Comentou ainda, que a reativação da COMUTRAN, integra entidades e órgãos representativos da comunidade (17º Batalhão de P.M., ACIUB e CDL), vem de encontro a proposta da Democracia Participativa da Administração Zaire Rezende. (...) Durante a reunião ficou estabelecido que além das entidades que integram a COMUTRAN, terão também participação no órgão, representantes da Câmara Municipal de Uberlândia, Núcleo de Psicologia do trânsito da UFU, Motor Clube e Velo Clube do Triângulo, Seção de transporte da S.M.S.U, e representantes dos usuários (condutores particulares, pedestres e usuários do transporte coletivo). Na reunião ficou definida a volta do sistema de faixa azul a partir de 1º de janeiro próximo, no sentido de permitir uma maior rotatividade dos usuários que utilizam o estacionamento na área central da cidade (...)”²¹².

O restabelecimento da Coordenadoria, apesar de contar com “outros” segmentos da sociedade, não distanciava das prerrogativas colocadas em 1979.

Mesmo não apresentando propostas diretas para coibir a presença de algum grupo específico de circular pelas ruas, ainda se dava relevância à organização fundamentada na ética do mercado e na idéia de regulamentação que privilegiava os ganhos de certos segmentos que a compunham.

A “nova” COMUTRAN passava a preocupar-se com a presença de outros sujeitos, que não, prioritariamente, trafegavam pelas avenidas principais, mas que utilizavam os espaços para a sobrevivência. Tal como indica o documento de maio de 1985:

4º período da sessão legislativa de 1979/1980, realizada em 22, 23 e 24 de maio de 1979, op. cit. Documentos da **Câmara Municipal de Uberlândia** Livros de Ata do Legislativo. 22, 23 e 24 de maio de 1979

²¹¹ PMDB. 1983/1988.

²¹² “COMUTRAN e faixa azul estão de volta à cidade”. **Primeira Hora**. 03/12/1983. n.º 637. p.01

“(...) Competia, ainda, à COMUTRAN opinar sobre atividades do comércio ambulante, feirante ou eventual, que importassem em estacionamentos em vias públicas, manter contatos com autoridades municipais, estaduais e federais, para a solução de problemas no trânsito e desincumbir-se das atribuições e competências que fossem atribuídas por leis e regulamentos”²¹³.

Deixar sob responsabilidade de uma entidade lojista (CDL) ou industrial (ACIUB) a criação de normas para “vendedores ambulantes” pode deixar dúvidas sobre o caráter “democrático” da instituição²¹⁴.

O documento acima é bastante peculiar. Ele faz um levantamento superficial das ações da Coordenadoria no período 1983/1985 e anuncia seu fim. Mesmo tendo atuado nesses anos, os motivos apresentados para a extinção do órgão recaem na origem de sua formação, articulando, implicitamente, a estruturação da COMUTRAN ao caráter “antidemocrático” de sua criação.

“A COMUTRAN (...), um órgão de assessoramento da política de trânsito, criado na gestão do ex-prefeito Virgílio Galassi, em sua última legislatura, poderá ser extinta. O projeto lei, neste sentido de autoria do Prefeito Zaire Rezende, já se encontra na Câmara Municipal, pedindo a sua extinção. Com esta medida, segundo o projeto, as funções do órgão passarão a ser exercidas pelo Conselho de Entidades Comunitárias (...) (este) ocupa hoje o espaço representativo de todas as classes e segmentos sociais, e desnecessária se faz a permanência da COMUTRAN, já sobreposta por tal entidade (...).²¹⁵”

Agora, os Conselhos de Entidades Comunitárias ficariam responsáveis pelo assunto, já que haveria “*representante de todas as classes e segmentos sociais*”.

²¹³ “Zaire Rezende pede a extinção da COMUTRAN”. **Primeira Hora**. 08/05/1985. n.º 998. p.05

²¹⁴ Haja vista que não fora apresentado como membro nenhum representante dos “ambulantes”, feirantes, ou “eventuais”. A única entidade que se associavam posteriormente à COMUTRAN foi a “26ª Delegacia Regional de Ensino”. Lembramos que os “populares” que faziam parte da Coordenadoria preenchiam as vagas de usuários de transportes coletivos. Infelizmente, não temos detalhes sobre as reuniões. Estas, no entanto, eram constantes: “reunia-se duas vezes por mês, ordinariamente, e em caráter extraordinário quando convocada”. In: idem, **Primeira Hora** 08/05/1985.

²¹⁵ idem, **Primeira Hora**. 08/05/1985. p.01/05.

Não acompanhamos detalhadamente o período 1983/1985, mas, assim mesmo, acreditamos que as práticas exercidas pela Coordenadoria tenham sido “plurisociais”, ou, pelo menos, tenha prevalecido uma imparcialidade de interesses.

Havia, ao contrário disto, principalmente entre carroceiros, um constante temor em função de possíveis sanções a atividades realizadas no centro urbano. Segundo a documentação:

“O fantasma que percorre os bate-papos dos carroceiros é o “boato” de que a Prefeitura possa proibi-los de circular nas avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto na justificativa de melhorar o tráfego. “Nós olhamos mais para o motorista do que ele pra nós. O carroceiro respeita as pessoas que andem a pé, coisa que o motorista não respeita”, alerta João Pereira (...). Fora este medo (sem fundamento) de que a Prefeitura venha proibi-los de circular no centro, outro medo maior os assusta é a captura de seus cavalos pelos fiscais da Prefeitura (...)”²¹⁶.

Esse temor não era pautado em ações passadas, eram questões vividas no presente. O fato desse impresso²¹⁷ dedicar uma edição ao carroceiros, discutindo as características do “progresso” da cidade e as atividades relativas a eles, põe em dúvida o teor de “boato” existente em torno da questão.

Explicar-se para os carroceiros indicaria não só uma ciência das ações anteriores, como também o reconhecimento de que estratégias poderiam ser articuladas para afrontar projetos de caráter cerceador.

De uma maneira ou de outra, a COMUTRAN chegou “novamente” à extinção. A partir daí, não registramos o planejamento de nenhum órgão específico para “*assessorar (...) na fixação da política administrativa para solução dos problemas do trânsito do município*”²¹⁸.

Os carroceiros permaneciam circulando em todas às áreas da cidade ao final desta(s) Coordenadoria(s). Mas podemos considerar tal circulação como uma permanência de modos de trabalho?

²¹⁶ Jornal **Participação**. s/n.º Janeiro de 1985.

²¹⁷ Tratava-se de um jornal “informativo”, que, na verdade, era um órgão propagandista do governo Zaire Rezende (uma espécie de “impresso de gabinete”).

²¹⁸ op. cit. **Primeira Hora**. 08/05/1985. p.01/05

No capítulo primeiro, vimos como as maneiras de trabalhar com carroças transformaram-se abruptamente nas décadas de 1970 à 1990. Ir ao “centro” implicava motivações diferenciadas.

Nos anos 1970, o fretamento (mudança e transporte de mercadorias) era talvez a razão primordial de ir ao centro. Nos anos 1980 e 1990 o papel e outros produtos, fizeram do centro urbano um local importante para adquirir recicláveis.

Nestas últimas décadas, as carroças tornaram-se mais largas e maiores²¹⁹, e, como visto anteriormente, a frequência das paradas aumentaram e passaram a ser reguladas em função do encontro de um papelão, ou de latas de alumínio.

Se considerarmos o fato de que, em 1996, a cidade contava com aproximadamente 50% dos automóveis licenciados em todo o Triângulo Mineiro²²⁰, torna-se possível imaginar a dificuldade existente em trabalhar com carroças nesta cidade.

As fontes nos propiciam refletir um pouco a respeito cotidiano desses trabalhadores, nesse período:

“Um cavalo, um homem, uma carroça. Velocidade ‘devagar quase parando’ e um trânsito complicado. Esses ingredientes são ideais para deixar qualquer motorista desesperado. A presença de carroceiros nas ruas e avenidas de Uberlândia é constante, fato que tumultua o tráfego de veículos. Se estacionar um carro já é difícil, imagine uma carroça, e é aí que o problema se agrava ainda mais. Assim é o dia-a-dia das pessoas que ganha a vida em cima de uma carroça na cidade, seja fazendo fretes para empresas, para particulares ou mesmo catando papel para vender.(...) Os motoristas de veículos ficam irritados, xingam, pedem passagem, buzina e chegam a dizer nomes impúblicáveis, mas os carroceiros continuam firmes na atividade, muitas vezes o único meio de sustentar a família.

Valdir Donizete de Souza, é casado. Pai de uma filha e trabalha como carroceiro a dez anos.(...) Segundo o carroceiro, o maior problema é o trânsito e a falta de respeito com que os motoristas ‘apressadinhos’ o tratam. ‘Minha vida no trânsito é normal, apenas a velocidade é reduzida. Eu ando sempre pela direita e obedeço a sinalização. Sei que o trânsito de carroças

²¹⁹ Para viabilizar o recolhimento de papéis, a grande maioria das carroças que recolhem esta espécie de recicláveis utilizam uma “gaiola” de ferro, em vez dos quadrantes de madeira da carroças que entregam materiais de construção.

²²⁰ op. cit. **CORREIO**. 15/09/1996. p.01

atrapalha um pouco, mas esta é a forma que tenho para ganhar dinheiro e sustentar minha família(...)”²²¹.

Nota-se que a cidade é compreendida e explicada pela visão dos “motoristas”, eles se “irritam” e desesperam-se com a “lentidão” das carroças. Isto se repete em muitos outros documentos produzidos nesses anos²²². Os motoristas acabaram sendo incomodados, e a atitude de irritar-se pela presença de carroceiros parecia ser comum, ou, no mínimo, algo normal. Assim, a idéia que se solidifica é a de que o asfalto e o centro urbano estavam (ou deva ser) estruturados para os automóveis. As carroças eram entendidas como algo fora do contexto, ou mesmo uma aberração para os “anos” 90.

*“Andar de automóvel pelas ruas centrais da cidade está ficando, a cada dia mais difícil. Muito se tem falado de projetos para melhorar o trânsito das ruas centrais da cidade, mas na verdade, a cada dia fica mais difícil. Agora fala-se que a prefeitura vai facilitar o trânsito de carroças pelo Centro²²³ e até vai emplacar esse tipo de veículo e dar condição legal aos carroceiros para circular pelas ruas da cidade. Sinceramente, custa-me a acreditar no que me informaram. (Isabel Maria Lehmann/ Uberlândia)”*²²⁴.

Nas fontes orais, os relatos sobre conflitos entre carroceiros e motoristas estão sempre presentes. Entre eles:

“Mais ruim mesmo é lá no centro, os carro buzina, no seu ouvido, grita, xinga a gente, fala pá tirá a carroça da frente. Tem que tirá. Ah, ai (fico) muito triste, bodado demais. Eles xinga, eu xingo eles também. Falo: Ceis num sabe esperá, não? Xingo eles também, se eles me xingá. Eles passa e xinga, nois tira a carroça, eles pega e para também. (...) a dificuldade é, uma hora cê tá lá no centro, cê rebentá um carro, aí tê que pagá. Ou uma hora, o pneu furá lá no centro, dá muito trabalho, uma hora o... quebra, sempre tem que tê uma dificuldade. Uma hora o animal, cê deixa o animal parado, ele dispara ou bate

²²¹ “Carroças tumultuam um trânsito já complicado”. **CORREIO**. 16/02/1997. n.º 17.410: p. 14

²²²Ver: Sessão Cartas. **CORREIO**. 10/04/1997, n.º 17.454: p.06. Sessão Cartas. **CORREIO**. 16/04/1997, n.º 17.459: p.06. “Carroça no trânsito será tema de debates de entidades” **CORREIO**. 30/04/199. n.º 17.7421 p.01/09. “Condutor dispara tiro após bater em carroça” **CORREIO**. 29/04/1997, n.º 17.470: p. 12. “Carroceiros discutiram a atividade” **CORREIO**. 02/05/1997, n.º 17.473: p.04. **CORREIO**. Sessão Cartas. 23/09/1997. n.º 17.596: p.06. **CORREIO**. Sessão Cartas. 06/12/1997, n.º 17.660: p.06. Entre tantos outros.

²²³ É peculiar a quantidade de documentos que apresentam a palavra “Centro” grafada em letra maiúscula. Tal como: “(...) o bairro serve de entulho para os carroceiros que descarregam o lixo do Centro da cidade (...)”. Entre outros(In: “Mal cheiro incomoda moradores do Jardim Brasília”. **CORREIO**. 28/09/1996. n.º 17.291: p.09)

num carro, isso aí que é a dificuldade, depois tem que pagá. Porque alí carro, cê para, vamo supô, cê tivé de carro, cê para, cê, ele fica aquele lugá. Agora cê pará a carroça, depois arregaçá os burro, alguma coisa, afasta ou vai pra frente, pode batê num carro, isso que é a dificuldade que ele tem mais. (...) Os de carro, de ônibus. De ônibus, principalmente, tem hora que eles passa assim, berano assim docê, um tanto assim ó, tem que fazê assim pra num pegá nocê”²²⁵.

No final dos anos 1970 e início dos anos 1980, encontramos projetos estruturados que tentavam, por eles próprios, extirpar a movimentação de carroças no centro da cidade, centrados basicamente na idéia de organização do espaço para o bem da dinâmica do capital, sob o signo do mercado. Estando essa dinâmica no bojo de um processo de crescimento urbano e em favor de uma perspectiva funcional sobre a cidade.

Notamos que tais projetos falharam no que diz respeito à circulação de carroças e a maneiras particularizadas de trabalhar no espaço urbano. Nesse aspecto, acreditamos ter havido uma permanência desses veículos e, conseqüentemente, de modos de viver a (na) cidade.

Porém essa permanência não garantiu um avanço no implemento de um modelo urbano que garantiria uma estabilidade na circulação e no trabalho com carroças. Visto que a idéia de cidade organizada para o mercado estabelecia-se, e o crescimento urbano (considerando, também, o aumento de veículos particulares e coletivos) solidificava novas maneiras de entender e fazer uso desse espaço, pautadas na velocidade, no automóvel, na exclusão de modos de trabalho e de vida que se diferenciava da ética de crescimento.

A estruturação urbana centrada nos parâmetros do mercado e de modernização possibilita desconsiderar o trabalho como necessidade e o ser humano como sujeito. O automóvel mostra-se mais perfeitamente enquadrado nessa ética, e o motorista, por sua vez, reconhece-se como aquele que prioritariamente deva utilizar o trânsito.

A modificação dos espaços pautada na moral do mercado, mesmo sem uma diretriz organizadora, ou gerência particularizada²²⁶, faz com que carroceiros (e trabalhadores que utilizam as ruas e outros espaços) reconheçam-se como “clandestinos”.

²²⁴ op. cit. Sessão Cartas. **CORREIO**. 10/04/1997. p.06

²²⁵ Fala de Rafael Luís Camargo. Entrevista realizada em **20 de Abril de 1997**. Por Ana Mágnã Couto (arquivo da pesquisa/2000).

²²⁶ Como aos moldes da COMUTRAN.

A clandestinidade assumida, por sua vez, mostra que a permanência no espaço público não seja experimentada como um direito, ou uma vitória. Mas, sim, como contravenção, ou invasão de um espaço, que não mais lhe pertence. Gera um sentimento de exclusão, de não pertencer ao espaço. Concomitante a isso, o trabalhar é tido como impossibilitado e irregular.

Nesse contexto tem-se concepções que transparecem em falas, como a de Expedito Francelino de Oliveira:

“(...) O carroceiro sugere ao prefeito²²⁷ que proíba o trânsito de carroças no hiper-centro, principalmente nas avenidas Floriano Peixoto e Afonso Pena porque de acordo com Expedito, não existe lugar para estacionar carroça e todo o material que transportam tem que ser ensacado. ‘Não tem como colocar areia e brita em sacos’, ressaltou”²²⁸.

O capítulo posterior tem a intenção de descortinar outros espaços que foram também transformados em nome de racionalidades que se diferem das necessidades e dos modos de vida desses, mas que afetaram de maneiras significante os seus viveres e os demais outros trabalhadores urbanos.

²²⁷ Novamente Virgílio Galassi. PPB. 1997/2000.

²²⁸ op. cit. **CORREIO**. 16/02/1997: p.14

Capítulo III

Modos de Vida e Relações de Convivência

Vimos no capítulo anterior como a “moralização” do trânsito, pautada na ética do mercado e na ampliação do consumo, tentou imprimir sanções de exclusão para os carroceiros que trabalhavam ou mesmo transitavam pelas áreas centrais da cidade.

Veremos nesse capítulo que os carroceiros não sofriam restrições apenas na circulação ou nas avenidas centrais, mas também em outros perímetros urbanos.

Ao apurar a documentação, notamos que, desde de 1983, passou-se a estruturar na cidade de Uberlândia uma competente rede de fiscalização, de apreensão e de multas que possibilitaria conter/controlar as maneiras de agir e viver de grande parte dos sujeitos que se utilizavam do espaço urbano para trabalhar.

O aparato arquitetado a partir dessa data atingiria não só os modos de trabalho nas regiões centrais da cidade, mas também as maneiras de morar e viver de muitos trabalhadores urbanos.

Os carroceiros, novamente, estariam sob olhares atentos. Se em 1979 a circulação desses trabalhadores irritava e constrangia o passeio dos jovens e os luminosos da Afonso Pena e Floriano Peixoto, nos anos posteriores, a organização da moradia e dos hábitos e costumes

de trabalho e vida passaram-se a distanciar daquilo que a ética do mercado propagandeava como modelo de desenvolvimento.

Nos anos de 1980, os olhares se viravam para os seus animais, para os quintais das casas e para os bairros que habitavam, para os papéis que acumulavam, para a vida que levavam.

A pesquisa tem mostrado que o trabalho com carroças possui particularidades em relação a outras atividades exercidas na rua. Os carroceiros, para exercerem as atividades que lhes convém, precisam ter ao seu dispor cavalos e éguas que agüentem a pesada rotina; necessitam de carroças especializadas para as funções que praticam, como também espaço para armazenar papéis e outros recicláveis, para a constituição do pasto, para a acomodação desses animais e das carroças, para o nascimento e doma dos filhotes, além de precisar abrir outros espaços, dentro de suas moradias, para a negociações de esterco, de fretamentos, ou de cavalos, para guardar as arreatas, entre outros.

A constituição desses espaços transmuda a estrutura da casa e das suas redondezas. Fazendo-se necessária uma complexa articulação tanto da rotina de trabalho como da rotina familiar.

A imprensa e a inspeção sanitária de Uberlândia, principalmente a partir do início dos anos 1980, titulava tal articulação entre moradia e trabalho pejorativamente como “currais urbanos”.

“Os bairros mais castigados (com os currais urbanos), como o Presidente Roosevelt, Satélite, Segismundo Pereira e Jardim Brasília, são os que possuem maior número de terrenos vagos. Nessas regiões reside uma população mais carente que faz dos animais uma fonte de renda, mas nem por isso a comunidade deixa de irritar com o problema”²²⁹.

Ter um vizinho carroceiro, aos olhos da imprensa, tornar-se-ia um “castigo” a numerosa parte dos moradores de bairros periféricos. Mas, se os padrões de vida, dos “castigadores”, não lhes permitissem tornar seus estábulos/moradias mais agradáveis àqueles que conviviam próximos a eles, não seriam esses, devido a tais circunstâncias, também castigados?

²²⁹ “Currais Urbanos geram reclamações”: 28/09/1996. jornal **CORREIO**. n.º 17.264. p.10.

Criar animais do porte de cavalos na cidade era legitimado. Conforme o Código de Posturas de 1967 (que perdurou até o instituído em 17 de maio de 1988²³⁰), porém, foi cercado de regulamentos e de instruções de uso, que, caso não seguidos, permitiam que a vigilância instituísse multas. No Capítulo III (“Da Higiene dos Estabelecimentos”), têm-se:

“art.56 - As cocheiras e estábulos existentes na cidade, vilas ou povoações do Município deverão, além da observância de outras disposições deste código, que lhes forem aplicadas, deverão obedecer as seguintes:

I – Possuir meios divisórios com três metros de altura no mínimo separando-os dos terrenos limítrofes.

II – Conservar a distância mínima de dois metros e meio entre a construção e a divisa do lote.

III – Possuir ‘sarjetas’ de revestimentos impermeável para águas residuais e ‘sarjetas’ de contorno para as águas das chuvas.

IV - Possuir depósitos para estrume, à prova de insetos e com capacidade para receber a produção de vinte e quatro horas, a qual deve ser diariamente removida para a zona rural.

V – Possuir depósitos para a forragens isolado da parte destinadas aos animais e devidamente vedado aos ratos.

VI – Manter completa separação entre os possíveis compartimentos para empregados e a parte destinada aos animais.

VII – Obedecer a um recuo de pelo menos vinte metros do alinhamento do logradouro.

art. 57 – Na infração de qualquer tipo deste capítulo será imposto a multa correspondente ao valor de 5 a 20% do salário mínimo vigente na região”²³¹.

As circunstâncias que fazem protocolar esse e outros Códigos de Postura não são preocupações desta pesquisa.²³² Torna-se importante, porém, considerar que o poder público

²³⁰ CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. **Institui o Código Municipal de Posturas de Uberlândia e dá outras Provisões.** Data da entrada: 02/12/1987. Processo n.º 6625/ Projeto n.º 6580. Autor Prefeito Municipal: Zaire Rezende. Aprovação 17/05/1989. O qual, apesar de haver o propósito de discuti-lo com vários segmentos da sociedade, não apresenta modificações significativas do apresentado em 1967.

²³¹ CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. **Código Municipal de Posturas.** Lei n.º 1460 de 27/02/1967.

²³² Sabe-se que tais códigos surgem por exigência do Regime Republicano, e acredita-se que a constituição, e as normas postas nos Códigos de Posturas desta cidade, sejam copiadas de legislações de outras cidades brasileiras, tais como Recife, Rio de Janeiro e São Paulo. Mas como dito, este não é o foco do debate.

tinha em suas mãos um instrumental para, se desejado fosse, punir infrações. Estas, certamente, existiam — visto que se tornaria financeiramente inviável, a muitos carroceiros, manter seus currais aos moldes daqueles idealizados no texto.

Em julho de 1983, tais normas eram conhecidas, e até reconhecidas, e estavam presentes nas falas dos Secretários Municipais: *‘Esses animais seriam doados ao hospital veterinário da Universidade (Federal de Uberlândia) para estudos, caso seu proprietário não reclamasse em tempo hábil²³³’*.

Porém, ainda não havia sido arquitetada nenhuma estrutura para fazer cumprir tais diretrizes.

“Paulo Roberto Franco (Secretário Municipal de Serviços Urbanos) destacou que o grande problema da Secretaria (...) na fiscalização e apreensão desses animais é a falta de recursos, já que o órgão não possui nem o caminhão para recolher os animais nem um local para mantê-los enquanto não reclamados pelos seus donos.²³⁴”

A partir desse período, lançava-se a idéia de propor parcerias que estruturariam as ações de apreensão de animais na cidade. Nesse momento, idealizava-se um acordo entre a Universidade Federal de Uberlândia, DER (Departamento de Estradas e Rodagens) e Secretaria Municipal de Serviços Urbanos.

Tal acordo, não concretizado, serviu de preâmbulo para a parceria estabelecida, em maio de 1984, entre 3ª Companhia de Polícia Rodoviária Estadual e a Secretaria de Serviços Urbanos. Veremos que essa união marcaria o início efetivo da organização e captura de animais na cidade:

“atendendo solicitação da Prefeitura Municipal a 3ª Companhia (...) colocou a disposição a viatura destinada a captura de animais, além de uma equipe, que juntamente

²³³ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 26/7/1983.

*com outra da Secretaria (...), executará este serviço”. (...) Os animais capturados serão encaminhados para uma área localizada no Bairro Jardim das Palmeiras, que servirá temporariamente como depósito municipal para animais”.*²³⁵

Entre os motivos que levariam à necessidade de tais apreensões, relevava-se, prioritariamente, o risco de acidentes, haja vista que *“a implantação deste serviço, segundo o Secretário de Serviços Urbanos do Município, Ilvio Andrade tem sua importância, principalmente, no sentido de resguardar a segurança da população, haja visto as reclamações constantes com ocorrência de acidentes, em relação a ataques destes animais às pessoas que circulam nas vias públicas e mesmo provocando acidentes no trânsito”*²³⁶, como também, evidenciam-se razões referentes a um subjetivo “aspecto” da cidade:

*“para o comandante da 3º Companhia do Departamento de Estradas e Rodagens Estadual, tenente Wadson Lordes Abílio, o serviço de apreensão de animais, que normalmente é feito na área de rodovias e que agora se estende ao perímetro urbano, além de questões de segurança, traz benefícios ao evitar prejuízo ao patrimônio das pessoas e também quanto ao aspecto visual de conservação da cidade”*²³⁷.

²³⁴ idem, Jornal **Primeira Hora**: 26/7/1983.

²³⁵ “Prefeitura inicia captura de animais”. Jornal **Correio de Uberlândia**: 08/05/1984. n.º 13.878. p.01.

²³⁶ idem, ibidem. Jornal **Correio de Uberlândia**: 08/05/1984.

²³⁷ idem, ibidem. Jornal **Correio de Uberlândia**: 08/05/1984.

Os acidentes causados por animais soltos, ou atrelados a carroças, novamente partem de elaborações fáceis. Não se apresenta números ou pesquisas que comprovassem tal fato.²³⁸

Além dos possíveis acidentes, verificou-se a preocupação com os “aspectos visuais”. Nessa luta pela constituição de um modelo ético-funcional do espaço urbano, tinham-se elaboradas visões e percepções desses sujeitos. Representações, geralmente, ruidosas que desqualificavam os trabalhadores e tentavam subdividir os espaços entre aqueles que detinham direito a automóveis, a avenidas, possuíam lojas, empresas e indústrias; e acreditavam ser donos da cidade.

Mas, como discutido anteriormente, a cidade, na nossa compreensão, se faz no cotidiano mediante embates e conflitos entre os diferentes segmentos que a compõe.

O trabalho com carroças nesse período, ao contrário do que várias memórias tentam restringir, era característico do cotidiano da cidade de Uberlândia. Mesmo assim, a prática de modernização capitalista, como a que se pretendia, gerou mecanismos objetivos na mesma razão em que criou mecanismos simbólicos para caracterizar, propagandear, dar movimento e sentido político às transformações empreendidas nos espaços físicos.

As carroças não se encaixariam, sob a percepção do mercado, nesse “panorama” de desenvolvimento. Tornando-se estas anti-símbolos do crescimento urbano, da organização “racional” do trânsito, do “desenvolvimento”, dos bairros etc.

A fala do tenente Wadson Lordes Abílio contextualiza-se dentro de uma expectativa de funcionalidade do espaço urbano que coincide com o modelo de cidade desejado pela ACIUB e pelo CDL²³⁹. Um modelo que não se fez mudar pela sucessão política na administração pública, tal como discutiremos no decorrer deste texto.

Interessa-nos, então, compreender por quais maneiras a fiscalização e a apreensão de animais soltos, empreendidas sistematicamente a partir de 1984, interferiram na prática, na organização e no cotidiano de trabalho de grande número de carroceiros presentes no perímetro urbano de Uberlândia.

Pode-se apurar que as fiscalizações deixaram esses trabalhadores passíveis de denúncias e punições especializadas.

²³⁸ Vide capítulo anterior.

²³⁹ Como posto no capítulo anterior.

A presença dessa vigilância mostrou-se, ou fez entender-se como bastante eficaz. Tornou-se possível criar, assim, a partir da sua atuação, um jogo de obediência (dentro de uma clima de temor) entre trabalhadores e vizinhos.

*“(...) Outro morador do Jardim Brasília, residente na rua Saturno, que pediu também para não ser identificado reclama de um curral nas proximidades de sua residência. Ele se queixa de que os dois cavalos e o esterco atraem mosquitos e exalam mau cheiro, tornando insuportável permanecer dentro de casa”.*²⁴⁰

Ao receber tal queixa, a fiscalização não teria motivos para levantar muitas dúvidas a respeito da veracidade do fato, já que se estabelecera uma rede de denúncia (*“O número do telefone para reclamações sobre criação de animais é 235 – 5877”*²⁴¹), que partia do princípio de que os carroceiros seriam inerentemente “sujos”²⁴² e suas casas/currais não higienizadas, seriam mal-cheirosas²⁴³. Eram os carroceiros infratores que atordoavam os cidadãos. Imaginamos que ficaria difícil inverter, ou não considerar, essa lógica de culpabilidade ao se investigar alguma denúncia feita.

A ciência prévia da culpa, além de justificar a “preocupação” da Secretaria Municipal de Saúde em relação a esses trabalhadores, transmitia a idéia de que o poder público estaria presente em campos de interesse da “área social”, beneficiando, sem razões individuais, um coletivo amorfo e unitário, delegando a alguns as responsabilidades por sujar, tornar feia, contaminar, aquilo que “parece” ser comum e “pertencer” a todos: a cidade.

A tática da denúncia pareceu-nos, em determinadas circunstâncias, fazer o efeito desejado:

“O coordenador informou que, durante o primeiro semestre de 1995, a Secretaria (Municipal de Saúde) recebeu 860 reclamações, 513 referentes ao criatório de animais, sendo 46 no bairro Presidente Roosevelt, 38 no Satélite, 37 no Segismundo Pereira, 35 no Tibery e 32 no Jardim Brasília”.

No entanto não poderia ser vista como uma prática usual, ou algo que se comprovasse frente a outros trabalhadores, a “má conduta” daqueles sujeitos. Nem sempre um trabalhador

²⁴⁰ op. cit. Jornal **CORREIO**: 28/08/1996.

²⁴¹ idem, ibidem, **CORREIO**: 28/08/1996.

²⁴² A Secretaria de Serviços Urbanos, vez ou outra, rotulavam os carroceiros como “sujões”: *“Com o emplacamento vais ficar mais fácil para a Secretaria identificar que está sujando a cidade e a população vai poder denunciar os sujões”*. Fala do Secretário Municipal de Serviço Urbanos (1997): Antônio Carrijo. In: **CORREIO**: 25/03/1997. n.º 17.441. p..01.

²⁴³ idem. Jornal **CORREIO**: 28/08/1996. n.º 17.264.

era apontado pela comunidade que o circulava, como transgressor, pelo simples fato de possuir carroças. Por haver divergências em relação, à “higiene” de um curral, ou às inconveniências de um cavalo, indica-se que a rede de informação poderia possuir um caráter mais pessoal do que uma representação que se instituisse sobre um coletivo.

Tal como se apura em relação ao morador da rua “Saturno”:

“O motorista Alfredo Dias dos Santos discordou do vizinho e disse que mora na rua há um ano e nunca constatou problemas de mau cheiro, pois o curral é murado e fica em perfeitas condições de higiene. O problema do curral não é de todos os moradores da rua, mas apenas do morador que fica ao lado do curral. Ele afirmou que esse morador já causou vários problemas aos vizinhos. ‘Inclusive um falso abaixo assinado, onde consta o nome de todos os residentes na rua, porém apenas ele reclama do curral. Isso é caso de polícia’, concluiu Alfredo Dias”²⁴⁴.

Outros depoimentos colocavam em questão a “impessoalidade” do caso:

“De acordo com Alzira Pereira, também moradora da rua a dez anos, o curral instalado em frente da sua casa não traz problemas, pois é limpo e cercado com muros, evitando assim acidentes com animais e pessoas. Ela contou que um dos filhos trabalha com os cavalos na entrega de água. ‘Eles cuidam do curral conforme as exigências da Prefeitura Municipal’”²⁴⁵.

Talvez a situação de um filho trabalhar diretamente com o “acusado” tornasse esse depoimento um tanto quanto suspeito. Porém,

“outro morador da rua, João Batista de Matos, pedreiro, disse que é um absurdo afirmar que o curral é sujo e infectado, pois o curral existe há vinte anos e nunca foi motivo de reclamações de moradores.”²⁴⁶

Tal fato, além de conotar o grau de assédio da fiscalização sobre esses trabalhadores, apresenta um quadro diferente da tônica tese da matéria: ser “castigado” por ter como vizinho um carroceiro.

²⁴⁴ op. cit. Jornal **CORREIO**: 28/08/1996.

²⁴⁵ idem, ibidem. **CORREIO**: 28/08/1996.

²⁴⁶ idem, ibidem. **CORREIO**: 28/08/1996.

Isso nos faz respirar um pouco dos ares díspares das relações vivificadas por tais trabalhadores. Relações que tramitam entre a solidariedade e a denúncia, entre o irregular e o permitido, entre as estigmas da atividade e o ato de trabalhar.

Segundo o jornal acima referido, não só “bairros afastados” estavam sujeitos a possuir currais, “(...) *existem currais em áreas nobres, como o Santa Mônica*²⁴⁷, onde há um curral em frente ao Centro Administrativo. No local há dois equinos que realizam fretes pela cidade²⁴⁸”.

Os currais, benquistos ou malquistos, têm que existir na ótica de seus proprietários. Os cavalos são investimentos e não podem vagar livremente pelas ruas da cidade. Há o risco de roubo de acidentes, e de apreensão, além do caráter de ilegalidade existente em “não manter presos” os animais. Segundo o que pode ser apurado no Código de Posturas (1967):

Capítulo V

Das medidas referentes aos Animais:

art. 94 – É proibida a permanência de animais nas vias públicas.

art. 95 – Os animais encontrados nas ruas, praças, estradas ou caminhos públicos serão recolhidos ao depósito da Municipalidade.

art. 96 – O animal recolhido em virtude do depósito neste capítulo, será retirado dentro do prazo máximo de sete dias, mediante pagamento da multa e da taxa de manutenção respectiva.

Parágrafo Único – Não sendo retirado o animal nesse prazo, deverá a Prefeitura efetuar sua venda em hasta pública precedida da necessária publicação”²⁴⁹.

Por além do codificado, há o vivido. Paradoxalmente, o ficar “solto” pela cidade, que evidentemente poderia representar possibilidade de perda, criava-se a perspectiva de economia na alimentação dos animais, ou seja, poderia propiciar ganho.

Haja vista que a manutenção dos cavalos e éguas representava uma despesa significativa para seus proprietários.

²⁴⁷ Considera-se esta região do Santa Mônica com área nobre, a partir do início da década de 90: com a construção de um Shopping e do novo Centro Administrativo.

²⁴⁸ op. cit. **CORREIO**. 28/09/1996. n.º 17.264. Na foto presente na reportagem, aparecem dois cavalos pastando em um lote vago, tendo ao fundo o Centro Administrativo.

²⁴⁹ **CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. Código Municipal de Posturas**. Lei n.º 1460 de 27/02/1967.

“No caso do senhor João Pereira, que reside no bairro Martins, área urbana, o cavalo é tratado unicamente na cocheira, no quintal de sua casa, a base de farelo de arroz e milho. O custeio da alimentação chega a mais de Cr\$ 50 mil por mês²⁵⁰”.

Mas os cavalos e éguas não se alimentam apenas de farelo de arroz e de milho. Pela fala abaixo, notamos que a alimentação no cocho chegava a ser prática incomum:

“O carroceiro Paulo Eustáquio, que trabalha no ramo há 19 anos, (...) alegou também, que ‘é preciso uma maior compreensão da Prefeitura e da Polícia, por que nenhum carroceiro pode manter um cavalo preso o dia todo, porque isso fica muito caro’²⁵¹”.

Por tais razões,

“Diariamente bois, vacas, cavalos, bezerros e éguas circulam livremente pelas ruas da cidade, criando problemas para carros e pedestres, além de assustarem as crianças. A maioria destes animais têm donos. Os cavalos por exemplo, pertencem quase sempre a carroceiros, que trabalham revezando dois ou mais animais na tração de seus veículos. Quando os animais não estão atrelados, são soltos, para que possam se alimentar em terrenos baldios, livrando seus proprietários de maiores despesas²⁵²”.

Assim, o capim da cidade, organizada para o “desenvolvimento”, saciava a fome dos cavalos e colaborava para a manutenção da atividade a qual se tentava dissolver.

Esses animais, ao circularem pelos mais variados ambientes da cidade, pastando distante das carroças e das presenças dos donos, passaram a ser acompanhados por diversos observadores atentos. Entre eles, os que desejariam viver momentos de “diversão” sobre uma montaria:

²⁵⁰ op. cit. Jornal **Participação**. Janeiro de 1985. Lembremos que o salário de um aposentado em maio de 1983 seria de 100 mil cruzeiros (alguns colocam que esse valor “mal dá para cuidar da alimentação da família” – ver: op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 1/05/1983. O valor de 50 mil cruzeiros, dedicados a alimentação de um cavalo, em janeiro de 1985, pode ser entendido como um quantitativo considerável. Ainda mais se considerarmos que o salário mínimo girava em torno de 23 mil cruzeiros, e o que as pessoas gastavam nas feiras “para comprar o indispensável” referia-se, normalmente, a quantia de 2 mil cruzeiros (ver: idem, ibidem. Jornal **Primeira Hora**: 1/05/1983).

²⁵¹ “Apreensão de carroças foi motivo de protesto, ontem”. Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984. n.º 763. p.01 e 05.

²⁵² “Capim das ruas atraem vacas e cavalos”. Jornal **Primeira Hora**: 26/7/1983. n.º 516. p.05

“O servente de pedreiro José Gonçalves da Silva protagonizou ontem no cruzamento das avenidas Belho Horizonte e João Pessoa uma cena no mínimo inusitada. Ao passar pela praça Sérgio Pacheco, José da Silva viu um cavalo pastando sem seu dono por perto. Ele não hesitou, improvisou um cabresto e saiu em disparada pelas avenidas próximas a praça. Mas ao não obedecer um semáforo na Belo Horizonte, a galope e usando um walking man, o cavaleiro urbano foi atropelado por um Monza que subia a avenida João Pessoa. José da Silva só levou alguns arranhões e foi socorrido pelas pessoas que passavam no local²⁵³”.

A dicotomia do soltar o cavalo no espaço urbano, propiciando vantagens e, ao mesmo tempo, riscos revelava-se no cotidiano.

É notável perceber que nada se falou sobre o animal, ou sobre a reação do carroceiro. O cavalo “solto” era tido como infração (e estorvo), e qualquer desventura que pudesse ocorrer com esse, tais como ferimentos ou morte, durante o período de movimentação livre, parecia não ser de preocupação, ou de responsabilidade dos que transgrediam as normas, mas sim de seu proprietário.

Os riscos em se perder o animal não eram pequenos e estavam presentes nos mais variados locais:

“O Corpo de Bombeiros retirou ontem, de dentro de uma cisterna na rua João Evangelista, próximo a residência de n.º 109, no bairro Maravilha, uma égua que havia caído no local a poucas horas. O animal posto em terra veio a morrer, informou o sargento Getúlio, que comandou a operação de resgate. O animal pertencia a Pedro Rosa da Costa e pastava nas proximidades quando caiu no buraco de aproximadamente 15 metros de profundidade (...)”²⁵⁴.

Os carroceiros, também, não estavam livres de serem roubados:

“Uma égua que servia diariamente ao carroceiro Sebastião Dias, 67 anos, para que ele defendesse o seu pão, foi levada misteriosamente na noite de anteontem do pasto onde se encontrava descansando. Desanimado o carroceiro, compareceu ontem à Delegacia de Plantão para dar queixa e

²⁵³: “Cavaleiro do Asfalto”. **CORREIO**. 15/9/1996: n.º 17.280. p.02

²⁵⁴ “Égua cai no buraco e morre”. **Jornal Primeira Hora**: 23/12/1983. n.º 651. p.05.

informar que o animal foi roubado por um homem desconhecido. Segundo o carroceiro, á égua trabalho puxando carroça até o início da noite. Depois de desarreá-la, ele a levou para o pasto e foi para sua casa à rua Piauí, 2986, no bairro Custódio Pereira. Mais tarde quando retornou ao local viu um desconhecido levando o animal, tentou correr atrás dele, mas o ladrão conseguiu escapar. Militares da VP- 2575, procurados pelo carroceiro ainda tentaram localizar o ladrão, mas não obtiveram sucesso. Os policiais da Delegacia de Furtos e Roubos vão investigar o rouco do animal²⁵⁵”.

Devemos considerar o quanto significa para um trabalhador o desaparecimento de uma égua ou um cavalo. O fato restringe seus afazeres e torna mais precária suas condições de vida:

*“Em seus 14 anos de carroceiro, Joaquim Martins está vivendo um período dramático. O velho cavalo que conduzia sua carroça morreu há poucas semanas e ele necessita de CR\$ 300 mil para comprar outro. Como conseguir este dinheiro? Ele arisca a dizer: ‘Quem sabe o prefeito me arruma este dinheiro. Minha esposa fica nervosa quando chego em casa sem dinheiro. Estou puxando carroça de papel que cato nas ruas, dá um dinheiro curto, mas o que eu gosto mesmo é de ser carroceiro. Não agüento de saudade e acabo vindo para cá (perto de carroceiros) todos os dias para conversar com os colegas’”.*²⁵⁶

Entre os olhares que perseguiam os animais soltos pelas ruas existia um bastante presente e eficaz, os dos supostos “representantes da opinião pública”: os jornais.

“Além de se transformar numa tradição, dentro de mais alguns dias os cavalos soltos pelas ruas centrais irão se transformar numa excelente fonte de renda, como... atração turística. Afinal de contas, são bem poucas as cidades brasileiras que podem demonstrar a tranqüilidade bucólica de animais aos pares pelas calçadas, pelas avenidas e agora, com uma proeza das mais interessantes: comer flores dos jardins!” (...) e continua:

“além de ser anti-estético, o cavalo solto nas ruas demonstra a falta de planejamento dos atuais ocupantes da Prefeitura Municipal, que poderiam,

²⁵⁵ “Carroceiro teve égua roubada por um estranho”. **CORREIO**: 30/11/1995: n.º17. 034. p. 12.

²⁵⁶ op. cit. Jornal **Participação**. Janeiro de 1985.

perfeitamente, levar os inocentes animais para o matagal da praça cívica, e transforma o ex-pátio da mogiana, numa belíssima exposição equina. Com alguma imaginação, poderiam até cobrar ingressos e premiar os cavalos mais bonitos, mais trabalhadores e tantos outros (...) (pois) já fazem parte hoje de nossas tradições... turísticas”²⁵⁷.

Nota-se que a presença de cavalos nas “ruas centrais”, alimentando-se de “flores de jardins!”, disseminava a sensação de “estética” ruim; porém, além do óbvio retratado, cobrava-se do poder público a atitude de limpeza, que tinha como prerrogativa a eliminação desses animais.

Os protestos, reivindicações, opiniões, críticas e a intolerância eram comumente encontrados nos jornais dos anos 1970, 1980 e, também, 1990:

“Animais: (...) alheios ao movimento de carros na avenida Antônio Tomaz de Rezende, cavalos pastavam tranqüilamente no canteiro central da via, Segunda feira a tarde. Animais em ruas e avenidas já causaram inúmeros acidentes, mas parece que os donos e a fiscalização, em certas regiões de Uberlândia não se preocupam com o problema”²⁵⁸.

Indo ao “encontro da “opinião pública”, as diferentes administrações implementaram várias medidas, para conter a presença de cavalos soltos. Como visto, a partir de 1983, a reclusão dos animais passou a representar a principal medida.

Em primeira instância, pressupomos que a apreensão propiciasse incondicionalmente, uma perda ao trabalhador. De fato, a punição financeira e o risco de perder animal funcionavam como pedras de

²⁵⁷ “Cavalos Soltos nas ruas comem as flores do jardim: virou tradição”. Jornal Correio de **Uberlândia**: 17/10/1974. n.º 12.306.p.01.

²⁵⁸ **CORREIO**: 10/12/1997. n.º 17.663. p.09. No dia 28 de dezembro, novamente há referências a presença de cavalos nesse local: “Cenas de animais na pista estão se tornando uma constante em Uberlândia. Na avenida Antônio Tomaz de Rezende cavalos pastam quase todos os dias nos canteiros centrais e terrenos situados às margens da via. Enquanto a fiscalização não age, o risco de acidentes permanece alto”: In. **CORREIO**: 28/12/1997. n.º 17.678. p. 12. Vimos no capítulo segundo, o participação (nas perspectivas das evidências) “enigmática” das carroças nos somatórios dos acidentes, ocorridos no período em foco.

toque moralizantes do processo de fiscalização, tanto para a Prefeitura quanto para os trabalhadores.

“O proprietário do animal capturado terá o prazo de sete dias, a contar da data da apreensão, para reclamá-lo, e se caso não o fizer dentro deste limite, o animal será incorporado ao patrimônio municipal e depois vendido em hasta pública. Todo o proprietário de animal capturado para revê-lo está sujeito a uma multa e uma taxa de manutenção, de acordo com o incluso no capítulo quinto (artigos 94, 95 e 96) do Código de Posturas do Município. (...) A multa estabelecida é de 25 mil cruzeiros, equivalente a uma unidade fiscal padrão de Uberlândia (UFPU) e a diária de dois mil e quinhentos cruzeiros referentes a despesas com a remoção e a manutenção²⁵⁹”.

A multa de 25 mil cruzeiros, e a diária de 2 mil e 500 cruzeiros, em um período de altíssimo custo de vida²⁶⁰, desbaratava o orçamento de um carroceiro. Tal fato, somado ao recolhimento de um instrumento de trabalho, e, principalmente, a invasão de um espaço “neutro”, como veremos a frente, trazia irritação, causava revolta e movimentava ações esporádicas contra tais medidas.

“Ela (Maura Rodrigues²⁶¹) comentou que, na maioria das vezes, os laceiros são agredidos pelos donos com paus, pedras paralelepípedos, facas e armas de fogo.

²⁵⁹ op. cit. Jornal **Correio de Uberlândia**: 08/05/1984.

²⁶⁰ Vale comparar tais quantias a preços de produtos alimentícios. Jornal **Primeira Hora**: 2/03/1984. op. cit.

‘Dia desses, um deles foi enforcado e está com o pescoço roxo. A sorte foi que o outro laceiro o socorreu’²⁶²’.

Mas tais atitudes individuais, nem mesmo as reivindicações coletivas, não faziam cessar as apreensões. Ao contrário disto, notamos uma progressão da constância de fiscalização e de reclusão nos meses posteriores a maio de 1984.

Nesse mês, lia-se, nos jornais, em um tom relativamente brando:

“de acordo com a programação da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, o serviço cobrirá inicialmente as áreas prioritárias da cidade, onde a incidência de animais soltos nas ruas é maior, e as reclamações são mais frequentes²⁶³”.

Mas, em dezembro, a tônica se fez mais crua. Chegando a criar uma sensação de que o cerco aos animais soltos fechara-se amplamente, por todos os locais da cidade:

*“O Secretário (Ílvio de Andrade²⁶⁴) salientou que na captura de animais, duas equipes de funcionários trabalham durante 24 horas, de segunda a domingo²⁶⁵ — diz ele — ‘uma atua de plantão no depósito e outra trabalha no caminhão de apreensões percorrendo o perímetro urbano’.(...) Em cumprimento ao Código de Posturas do Município, Ilvio salientou que não será permitida a circulação de animais vadios,(...) em perímetro urbano e em áreas habitadas ou que coloquem em risco a segurança de condutores de veículos”.*²⁶⁶

Certamente muitas apreensões deveriam ter ocorrido nos mais variados locais e horários, desde que a fiscalização tornara-se incessante.

Infelizmente, as informações são dispersas. A Secretaria de Serviços Urbanos, nos anos posteriores a 1984, não apresentou nenhum balancete dessas reclusões. Os números mais

²⁶¹ Diretora da Seção de Fiscalização e Posturas (julho de 1995).

²⁶² “Animais Apreendidos estão passando fome em Uberlândia”. Jornal **Correio do Triângulo**: 18/7/1995. n.º 16.920. p.01.

²⁶³ op. cit. Jornal **Correio de Uberlândia**:08/05/1984.

²⁶⁴ Secretário de Serviços Urbanos (em dezembro de 1984).

²⁶⁵ Não grifado no original.

²⁶⁶ op. cit.: “Depósito de Animais”. Jornal **A Notícia** 11/12/1984. n.º 740. p.02.

precisos chegariam ao público dos jornais somente em agosto de 1996 e em fevereiro de 1997:

“A Secretaria Municipal de Serviços Urbanos está intensificando a fiscalização dos animais que ficam soltos na cidade e a apreensão acontece principalmente nos finais de semana. Somente no último domingo foram capturados 31 cavalos²⁶⁷”.

Em:

“maio de 1996 foram apreendidos 133 eqüinos, nove foram doados, 121 foram retirados, mediante pagamento de multa e três sem multa. Em junho foram apreendidos 149 animais e sete dos quais foram doados (...). Os proprietários que retiraram os animais sem multa conseguem provar no órgão que não possuem condições financeiras e necessitam deles para trabalhar”²⁶⁸.

Os dados dos meses de maio e junho de 1996 e fevereiro de 1997 parecem bastante semelhantes. A pesar de não possuímos informações sobre doações e pagamentos de multas do período referido ao ano de 1997, acreditamos não ocorrer aos moldes dos dados apresentados nos meses de maio e junho de 1996, e em anos anteriores.

Consideramos que possíveis mudanças ocorreram após a (re)fundação da ACAU²⁶⁹, em 10/08/96²⁷⁰, que, por meio de relações obscuras, passaria a interferir nas maneiras de retirar e doar os cavalos e as éguas apreendidas.

Essa interferência, baseada em um jogo de favorecimentos, de reciprocidade em troca de votos eletivos para cargos públicos, propiciada pelas atitudes da direção empossada em 1996, destoaria, ao nosso ver, das vontades e das necessidades que fizeram originar a associação anterior (criada em 1988).

No final da década de 1980, os jornais informavam:

“Dentro da proposta da administração municipal de incentivar as diversas formas de organização popular, mais uma associação acaba de ser formada. Os cerca de 2.000 carroceiros existentes em Uberlândia passarão a ser representados por sua primeira diretoria eleita no último Sábado 09, e que

²⁶⁷ “Secretaria aperta cerco contra animais soltos nas ruas”. **CORREIO**: 05/02/1997. n.º 17.400. p.01.

²⁶⁸ op. cit. Jornal **CORREIO**: 28/08/1996.

²⁶⁹ Associação dos Carroceiros de Uberlândia.

²⁷⁰ Esta outra fundação (diferente do carácter de uma anterior fundada em 1988), organiza-se por motivações estranhas às reivindicações pertinentes aos cotidianos destes trabalhadores.

deverá cumprir mandato por um ano. Tendo como principais objetivos reivindicar melhores condições de trabalho para a categoria, que se reuniu provisoriamente na sede da Secretaria de Trabalho e Ação Social, a diretoria da ACAU (...), estará tomando posse no próximo dia 23, às 15 horas, na Secretaria de Trabalho e Ação Social”²⁷¹.

O aspecto generoso e “incentivador” da Administração Municipal do período pode ser colocado à prova, pois temos em mãos cópias de um documento que aponta motivações distintas daquelas apresentadas pela “Democracia Participativa”. Trata-se da primeira página da ata “**preparatória para a fundação**”, escrita em 09/07/1988²⁷². Este documento encontra-se anexado ao “*andamento do processo*”, que “*considera de utilidade pública a entidade que menciona — ‘Associação dos Carroceiros de Uberlândia’²⁷³*”.

Nesse percebe-se como a estrutura da apreensão funcionava. E, como era vista a atuação desta Prefeitura no processo de reclusão. Segundo tal fonte:

“Aos nonos dia do mês de julho de 1988, às 15 horas, na Secretaria de trabalho e Ação Social deu início a reunião da Associação com a seguinte pauta. 1) Discursão sobre os problemas referentes as perseguições feitas pela Prefeitura. 2) Eleição uma diretoria comprometida com as causas dos carroceiros. Esteve presente a reunião 17 pessoas, mais o representante da Secretaria de Serviços Urbanos (Alcides). Começou a reunião onde todos os carroceiros demonstrou união, reclamando sobre a apreensão de animais inclusive em locais deserto, apreensão de animais em terrenos abandonados e sobre funcionario que trabalha na prefeitura e recebe suborno para proteger alguns carroceiros e carroceiros que suborna pegadores de cavalos. O representante da prefeitura começou averiguar os fatos levantados pelos

²⁷¹ “Dois mil carroceiros formam a sua associação”. Jornal **Primeira Hora**: 13/07/1988. n.º 1757. p.01

²⁷² Sendo esta a reunião que procede a do dia: 11/03/1998. Na precedente, encontra-se registrado: “Aos onze dias do mês de março do ano de hum mil novecentos de oitenta e oito, às (espaço) horas, na sede da União dos Estudantes Secundários, reuniram-se para discutir a formação de uma associação de carroceiros as seguintes pessoas: (...)” Segue lista de assinaturas. E, importante notar que a reunião não fora realizada em nenhum órgão do poder público municipal.

²⁷³ CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. “**Considera de utilidade pública a entidade que menciona — ‘Associação dos Carroceiros de Uberlândia’**”. Autor: Waldeck Luiz Gomes. Processo n.º 7.099/Projeto: n.º 7.054. Apresentado em 07/08/1989. Tal documento localiza-se Arquivo Público Municipal de Uberlândia.

carroceiros. Em seguida passou-se a discutir o segundo ponto de pauta, a eleição da 1ª diretoria fi(...)²⁷⁴”, não há registro da seqüência.

Percebemos por esse documento que a apreensão de animais constituía, além de motivo central desta reunião, uma das razões originárias dessa entidade.

São notáveis as maneiras como esses trabalhadores compreendiam os mecanismos de captura como autuações legítimas empreendidas pelo poder público.

As circunstâncias que as distorciam passaram a ser a conduta não apropriada de carroceiros que subornavam, e de funcionários subornáveis.

A relação entre laçadores e carroceiros, como vimos, não se apresentava de maneira alguma como amena

“Licodemo (Silvano) afirmou que o trabalho de capturar animais é perigoso e está cada vez mais difícil, com muitos riscos e nenhuma segurança para os laçadores. ‘Sempre somos agredidos pelos donos de animais, com armas de fogo, pedras e outros. Antes a Polícia Militar nos dava respaldo, agora não comparece nos chamados²⁷⁵”.

Além de responsabilizados por levarem os animais, parecia haver a desconfiança de que esses laçadores criavam oportunidades de ganho a partir dos cavalos apreendidos.

“Os laçadores aproveitam as fezes dos animais para fazer esterco e vendem o saco a R\$1,00, ou utilizam o produto para adubar as hortaliças em casa²⁷⁶.”

Não faremos juízo de valor. Não lançaremos dúvidas sobre as possibilidades de subornar funcionários que necessitavam de vender os esterco dos animais apreendidos, ou possuir hortas nas moradias, para completarem o salário.

Centremos nossa atenção no outro tema: os lugares de captura, que, de maneira conjunta com o cavalo criado solto, a formação dos curais, ou a organização dos modos de trabalhar, constituíam maneiras próprias de compreender e de viver (na) a cidade.

Esses locais eram vistos, pelos carroceiros, como espaços “neutros” ou localidades tidas como conquistadas e que por isso teriam o direito de ser aproveitadas. Por serem

²⁷⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. 07/08/1989. op. cit.

²⁷⁵ op. cit. Jornal **Correio do Triângulo** 18/7/1995.

²⁷⁶ op. c it. Jornal **Correio do Triângulo**: 18/7/1995.

utilizadas por efeito de conquistas, deveriam ser respeitadas pelos funcionários da Prefeitura, assim como pelo próprio poder público.

Tais espaços, de maneira diferente das avenidas centrais e do trânsito urbano, eram tidos como áreas apropriadas ao pasto, ao curral, ao trabalho com carroças. Ao serem utilizadas, criavam um sentido positivo de se estar presente no perímetro urbano. Nelas, não cabiam o sentido de exclusão, e muito menos de clandestinidade, que o centro urbano imprime por meio de seu trânsito e de suas regras.

“O carroceiro Waltercides Marques da Costa, que trabalha neste tipo de serviço há 20 anos, disse que ‘os cavalos que precisam ser presos são aqueles que estão nas ruas, mas já teve casos de prenderem até animais presos em cordas e dentro do mato’²⁷⁷.

Se os carroceiros os tinham como espaços conquistados, outros segmentos não os concebiam assim. Às vistas da imprensa idealizadora e benevolente com a modernização, o utilizar dessas áreas deveria ser visto como atitudes “ilegais”.

A imprensa, ao localizar-se no mesmo patamar daqueles que opinam em prol das melhorias estéticas, da dinâmica do mercado frente à dinâmica de modos de vida, ou dos que entendem como feias, como contagiosas, desprezíveis, perigosas, as condições sociais de grande parte dos trabalhadores uberlandenses, continua a proferir a tônica dos “desenvolvimentistas” ao descaracterizar as conquistas desses espaços.

Assim, tenta suprimir o sentido positivo de se estar na cidade, pela defesa da estética e da higienização desses territórios. Acreditamos que, mesmo não representando conquistas permanentes, não transformando radicalmente as difíceis condições de vida, esses lugares tornam-se importantes para a construção da moradia, para alimentação dos animais, para a garantia do pão, do remédio dos meninos e do “trato” da família.

Essas importâncias, ou interesses, levavam a diante a luta pela conquista desses espaços. Pela manutenção desses locais, os trabalhadores enfrentavam a fiscalização, a polícia e a Advocacia Pública, fosse debaixo das lonas do “barraco” ou fosse de “dentro do pasto”.

Batizavam os lotes sem cerca com denominações sutis: “desertos”, terrenos “abandonados”, “vilas²⁷⁸”, “matos” etc. Criaram um outro vocabulário político-cultural, que

²⁷⁷ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984.

²⁷⁸ Vale ressaltar a fala de Wilson: “*Dá o maior trabalho, como é que faz um trem desse, fica irritando nós num ponto desse também e... blitz pegando nós na vila, Dá o maior trabalho, como é que faz um trem desse, fica irritando nós num ponto desse também e... blitz pegando nós na vila (...)*”. op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997. Entrevistado por Ana Mágnã Couto (arquivo de pesquisa/2000).

fazia tornar os espaços utilizáveis sob a perspectiva da conquista, sob o signo do “direito” à vida na cidade.

Nas tentativas de caracterizar as redenominações, no ímpeto de conquistar definitivamente tais espaços, criaram associações, organizaram assentamentos, oficializaram, a suas maneiras, o cotidiano.

Assim, além de maneiras sutis, vez ou outra, tornava-se necessário apresentar seus interesses de maneira mais expressiva, para aqueles que tentavam extirpá-los.

A manifestação de 30 de maio de 1984 possibilitou que esses sujeitos expusessem seus interesses e suas perspectivas a respeito da funcionalidade das áreas urbanas.

“Cerca de 100 carroceiros pararam, ontem, suas atividades para reivindicar junto a Prefeitura Municipal e a Polícia Rodoviária Estadual, uma maior distensão no trabalho de recolhimento dos cavalos que pastam soltos em áreas da cidade. Depois de uma passeata para chegar a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, passando pela avenida Rondon Pacheco, os carroceiros receberam a promessa de que a apreensão será feita ‘sem arbitrariedades’ e somente dentro de uma área especificada pelo secretário Ílvio Andrade, e por uma comissão composta por cinco carroceiros.”²⁷⁹

As reivindicações de 1984 coincidiam com as preocupações registradas em ata, em nove de julho de 1988. Apesar de aparecerem, nesses dois momentos, referências à atuação da “Prefeitura” nessas apreensões, a culpa pelo recolhimento dos animais acabou por recair sobre os “funcionários”²⁸⁰.

“Ao pedirem uma maior distensão nos serviços de captura, os carroceiros denunciaram uma série de arbitrariedades da equipe que atua (nesses) serviços”(…) ‘Prometo que irei pessoalmente quando o caminhão sair para fiscalizar’, disse Ílvio Andrade, sendo bastante aplaudido pelos até então nervosos carroceiros, presentes a reunião.”²⁸¹

Informações oferecidas por alguns documentos²⁸² permitem análises sobre o papel representado pelo poder público nesses anos de 1980. Geralmente, este mostra-se como

²⁷⁹ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984.

²⁸⁰ A responsabilidade recaída sobre o funcionário talvez nos dê uma visualização melhor das razões das violências apresentadas.

²⁸¹ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984.

²⁸² Entre eles: idem, ibidem, Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984 e op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 13/07/1988.

mediador entre as necessidades dos carroceiros e as reclamações da “população”. Tal caráter mediador, parecia ser respeitado pelos trabalhadores:

“A reunião (...) foi muito tumultuada e a calma só foi conseguida quando o secretário Ílvio Andrade afirmou que ‘a intenção da Secretaria ao tomar essa medida, foi a melhor possível, porque a população estava reclamando dos animais soltos.’²⁸³”

O poder público, ao utilizar os fatores funcionários e população como agentes que dificultariam uma tomada de decisão em favor dos carroceiros, acabou por estabelecer mecanismos de conformidade, ou, no mínimo, de aceitação temporária da realidade na qual se inseriam: a higienização dos espaços, em função da estética e moral do mercado.

No entanto os vigias e laçadores enfrentavam pressões atribuídas pelo poder público e suas “leis” para que realizassem tais desígnios e, por fim para que as reclusões funcionassem:

“Nós temos de obedecer a lei, somos obrigados a pegar os animais. Caso deixemos de fazer o recolhimento e um acidente acontecer, nós sofremos as conseqüências²⁸⁴”.

A Prefeitura, ao dissimular a função de gerir as necessidades do mercado e da dinâmica capitalista de então, parecia conseguir a conformidade e o controle de ação coletiva dos carroceiros.

Isto pode acontecer em momentos particulares, tais como o encontro ocorrido por intermédio da manifestação. Porém, a rotina de trabalho, nos momentos em que se precisava utilizar os espaços para a pastagem e para o curral, fazia com que tais trabalhadores utilizassem-se das benesses dessas “dissimulações”.

Se não era o poder público, aquele que legisla e executa, o responsável pelas capturas dos animais, nada parecia estar determinado. Temos que considerar ainda as maneiras com que muitos trabalhadores compreendiam o papel e as funções da Prefeitura, concebendo que esta em vez de proporcionar uma feição mediadora, presta-se a auxiliar os trabalhadores que nela vivem.

Assim como os laçadores faziam uso do esterco para venda, muitos carroceiros, em momentos particulares (como de seca, ou de baixo peso do animal), utilizavam-se das estruturas físicas de apreensão e de “manutenção” dos cavalos e éguas, para tratar ou engordar

²⁸³ idem, ibidem, Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984.

²⁸⁴ op. cit. Jornal **Correio do Triângulo** 18/7/1995.

suas propriedades, visto que a responsabilidade pela vida e bem estar dos animais apreendidos passavam, com a reclusão, a ser da Prefeitura.

Em 1995, há alguns registro dessas utilizações:

“(...) ‘Estamos na base do quebra-galho. Na época da seca é sério. Pois isso estamos até reduzindo o preço das multas para a retirada dos animais, em vez de aumentar o valor como reza a lei’. Maura Rodrigues disse que a multa está em R\$8,00 por cabeça; na tentativa de que os proprietários resgatem os animais. ‘Quando eles percebem que os bichos estão bem alimentados, deixam vencer os sete dias’. (...) Pelas estatísticas, Maura sabe que a maioria dos proprietários é reincidente, ou seja, deixa os bichos sempre soltos, e os laceiros fazem a captura. ‘Tem casos que os bovinos e eqüinos já sabem entrar e sair do caminhão. É muito complicado, pois quem paga a alimentação é o povo.’²⁸⁵”

A apropriação desse espaço e a inversão das responsabilidades²⁸⁶ reverteriam, também, a instância da perda (em virtude dos cavalos soltos).

Em momentos apropriados, a organização, em razão da ética do mercado, que tentava eliminar atividades que não encaixassem nessa moral, possibilitava paradoxalmente formas de manutenção do trabalho.

Nesses momentos, a própria estruturação da “lei” moralizadora oficial era posta em dúvida por ser reformulada ou descaracterizada pelas ações estratégias dos trabalhadores.

“(...) A lei precisa ser mudada. Todos os dias eu (Maura Rodrigues) recebo reclamações de todos os bairros da cidade e já oriento a pessoa a levar o problema até a Câmara, com o intuito de revisão da lei atual”²⁸⁷.

Nas discussões realizadas para reformular o Código de Postura em 1988, cogitou-se em diminuir o prazo de carência para a retirada do animal — de sete dias, para vinte e quatro horas —, fato que parece indicar que a prática da utilização do Curral Municipal, para a engorda e tratamento dos cavalos, era habitual também nos anos 80.

²⁸⁵ idem, ibidem, Jornal **Correio do Triângulo**: 18/7/1995.

²⁸⁶ Nesses momentos a Prefeitura busca recursos, tanto da capina de paralelepípedos, até de doações de empresas; a “Cargil doou (nesse período de seca de 1995) cinco toneladas de ração”. Ver: idem, ibidem Jornal **Correio do Triângulo**: 18/7/1995.

²⁸⁷ idem, Jornal **Correio do Triângulo**: 18/7/1995.

“Embora se trate de um animal considerado vagabundo, não é justo que ele sofra maus tratos, passe fome e sede ou qualquer outra forma de agressão que possa causar danos à sua saúde e diminuir sua capacidade de trabalho. Como o animal foi recolhido pela autoridade municipal é justo que ela seja responsabilizada pelo que acontecer ao animal enquanto estiver sob sua guarda. Além do mais, o dispositivo do parágrafo único e segundo minha emenda, ficou rigoroso demais dando-se apenas uma chance ou aviso, e depois dispendo sobre o animal. Considerando os locais onde residem essas pessoas que conduzem veículos de tração animal. Há dificuldade em localizá-los e pode acontecer que somente venham a saber depois que o animal foi vendido ou entregue à pesquisa de zoonoses. Assim achei lógico mudar a redação dos parágrafos. Sala de Sessões, 17 de maio de 1.988/ Eurípedes Barsanulfo de Barros. Vereador.²⁸⁸”

Mas episódios de utilização desses recursos podiam tornar-se sazonais. As experiências, com os períodos de seca, com a variação do preço das rações, com a necessidade de um tratamento médico mais complexo, eram o que tornava viável deixar os cavalos serem apreendidos.

Por razões diferentes, como em dezembro de 1997, talvez, não devesse haver sentido positivo em deixar o cavalo ser levado:

“Maria de Lourdes Cardoso, que mora nas proximidades do curral municipal, localizado às margens do rio Uberabinha, diz estar preocupada com o mau cheiro exalado no local. ‘Com a chuva, o barro e os excrementos dos cavalos exalam uma catanga insuportável que toma conta da região. Além do mau cheiro, os animais estão comendo barro puro, pois existe uma montanha de capim com lama para eles matarem a fome’. Maria de Lourdes pede providências da Prefeitura e da Sociedade Protetora dos Animais”.

As apreensões, deliberadas ou não, representavam para a Prefeitura, como dito, a responsabilidade pelo zelo e integridade dos animais. Caso isso não ocorresse a legislação, por parecer comum a todos de uma mesma forma, poderia ser acionada.

²⁸⁸ CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. “**Institui o Código Municipal de Postura de Uberlândia e dá outras providências**”. Autor: Prefeito Municipal Zaire Rezende -. Processo n.º 6.625./ Projeto: n.º 6.580. Apresentado em 02/12/1987.

“Sebastião Vieira de Araújo tem oito filhos que são sustentados com o dinheiro que o pai ganha prestando serviços em uma carroça. O carroceiro acusa a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos de ‘sumir’ com dois de seus cavalos a cerca de cinco meses. Sebastião disse que entrou na justiça contra a Secretaria, mas Antônio Carrijo²⁸⁹ informou que esta informação não procede. ‘Eu não tenho conhecimento de nenhum processo desse tipo contra nós. Os animais são doados somente quando não são procurados em sete dias’, concluiu”.²⁹⁰

Mesmo que a possibilidade de apelo a “justiça” ficasse restrita a ameaças, estas chamavam a atenção da imprensa e, certamente, chegam aos ouvidos dos Secretários.

Infelizmente, não encontramos maiores evidências desse processo, que, talvez, nem pudesse realmente ter progredido. Se ocorreu, possivelmente, o carroceiro poderia não ter conseguido provar o desaparecimento dos referidos animais, haja vista que os papéis de regularização, ou as “escrituras” de um cavalo, não pareciam ser documentos comuns a esses trabalhadores²⁹¹.

Trabalhamos também com a idéia de que em vez de realmente apelar para a “lei”, pretendia esse trabalhador apenas usar de um recurso, ou de uma linguagem, que pudesse possibilitar a recuperação de seus bens, ou a aquisição de outros animais, pois a idéia forjada nos anos de 1980, prioritariamente no período compreendido como “Democracia Participativa”, fazia com que a Prefeitura representasse a esses trabalhadores a expectativa, ou mesmo uma esperança, de complacência e doação.

“Quem sabe o prefeito me arruma este dinheiro. Minha esposa fica nervosa quando chego em casa sem dinheiro”²⁹², dizia um carroceiro em 1985. Claro que num tom menos imperativo, mas que, talvez, representasse uma vontade semelhante daquela que Sebastião Vieira de Araújo deixaria transparecer: ter novamente animais para o trabalho.

Mesmo utilizando-se de dissimulações, que as imbricavam de um caráter indesejado de tutora, as Administrações Municipais dos períodos enfocados continuaram as apreensões e as doações.

²⁸⁹ Secretário de Serviços Urbanos em fevereiro de 1997.

²⁹⁰ op. cit. Jornal **CORREIO**: 05/02/1997.

²⁹¹ Visto que, no momento da soltura dos animais apreendidos, pedia-se, nesse período, apenas os documentos pessoais do carroceiro. Ver: op. cit. Jornal **A Notícia**: 11/12/1984.

²⁹² op. cit. Jornal **Participação**. Janeiro de 1985.

As arbitrariedades, quando “admitidas”, como em 1984, não foram resolvidas em 1988²⁹³, e os recolhimentos passaram, a partir de então, a crescer em escala geométrica²⁹⁴.

No entanto não encontramos documentos que desqualificassem as razões da Prefeitura. Na concepção dos jornais, dos defensores da estética urbana e da moral do mercado, que usava do termo população para uniformizar suas vontades, o poder público agiu sempre de maneira correta.

Para o poder público, como vimos, os espaços tornavam-se áreas carentes de atuações, realizadas por intermédio de suas secretarias. Para atender aos anseios coletivos — reconhecidos por intermédio de cartas da população, artigos da imprensa, pressão de grupos econômicos —, lançavam-se a práticas que visavam higienizar, legislar sobre o solo urbano, modernizar e controlar atitudes morais e culturais²⁹⁵.

Agindo assim, acabou, nos últimos trinta anos do século XX, por criar mecanismos de permissão e de restrição para lazeres, práticas de moradia e de trabalho.

Dessa forma os trabalhadores entendem os espaços como possibilidades de trabalho e de vida. Portanto, criam mecanismos de delimitação, e de dimensão, que subvertem as noções legalistas, morais, estéticas, físicas, parciais, de desenvolvimento e de modernização.

Os espaços utilizáveis podem estar dentro de uma noção cultural-econômica, ligados tanto à área física da cidade, quanto aos movimentos dos animais, e aos “horários” impróprios em que ocorriam as apreensões; como depreendemos da fala de Deni Elisário, no momento da manifestação de 1984.

*“Outro carroceiro que também denunciou arbitrariedade foi Deni Elisário Valeriano, que trabalha a 11 anos. Segundo ele, um cavalos não pode ‘ficar preso o dia e a noite’ e já teve animais presos, quando estes estavam parados”*²⁹⁶.

Assim, se aos olhos da imprensa os cavalos são soltos, para criar um panorama ultrapassado, uma situação anti-estética, para provocar acidentes, para comerem as “flores dos jardins”, os carroceiros, ao justificarem a permanência dos animais soltos, pelas ruas,

²⁹³ Como documentado em ata. op. cit. CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. Processo n.º 7.099/ Projeto: n.º 7.054. Apresentado em 07/08/1989.

²⁹⁴ Quando da manifestação de 1984, haviam sido capturados apenas 60 animais. Número ínfimo, se comparados aos registros de 1996 e 1997. Ver. op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984.

²⁹⁵ O Código de Posturas, torna-se um embasamento para mediar e punir muitas atitudes, dos trabalhadores de rua.

²⁹⁶ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 31/05/1984.

recorrem á utilização de termos, como: necessidade de “movimentação”, de ficar um pouco “desamarrado”, e ter “liberdade”, envolvendo esta nos preâmbulos das leis da “natureza”.

“Ontem, o carroceiro Gilmar Luciano, morador do Bairro São Jorge foi ao curral, mais uma vez, resgatar seus animais. Disse que pagou R\$14,20 por cabeça (...). Questionado por que deixa os animais soltos, ele afirmou que os bichos precisam de liberdade. ‘Eu solto todo o final de semana e eles apreendem, mas eu vou continuar soltando’²⁹⁷”.

Além dos aspectos inerentes à natureza da criação, a liberdade e a possibilidade concreta de alimentarem os animais com menos despesas, soa nessa fala um outro conjunto de hábitos. Esses referentes a costumes adquiridos, mediante a inerências do trabalho e que são relativos a valores organizados pelos carroceiros.

Tais hábitos, como o de “soltar todo o final de semana”, refletem características de um direito mais amplo, o de trabalhar conforme se aprendeu. Esse direito alicerça-se tanto nas maneiras de viver, quanto nas expectativas, sonhos, e formas de manter seus costumes e seguir seus valores.

Se, por um lado. percebemos, de 1984 até o ano pesquisado de 2000, permanências e extensões do processo de fiscalização e captura de animais por parte do poder público, por outro, notamos a continuidade nos costumes, formas e hábitos de tratar e utilizar cavalos e carroças como instrumentos de trabalho.

Assim, entendemos porque em 1997, em plena região central, outros cavalos pastavam a alguns metros daqueles referidos “comedores de flores” de 1974:

“A praça é dos Cavalos; desleixo – As reclamações que dizem respeito ao descaso das autoridades na conservação das praças da cidade são constantes. No início da semana a reportagem do Correio flagrou um cavalo ‘curtindo’ o visual do novo Museu Municipal, na praça Clarimundo Carneiro”²⁹⁸.

No capítulo anterior, anunciávamos uma introjeção de normas proibitivas e uma relativa compreensão por parte dos trabalhadores de que a utilização das áreas centrais das cidades para o tráfego de carroças constituía-se em contravenção.

²⁹⁷ op. cit. Jornal **Correio do Triângulo** 18/7/1995.

²⁹⁸ “A Praça é dos cavalos”. Jornal **CORREIO**: 04/5/1997. n.º 17.475. p. 10.

Nesse capítulo, acompanhamos algumas estratégias de utilização de outros espaços que também compõe a vida e o trabalho de carroceiros. Porém, presenciemos que, de maneira diferente do que foi posto no tópico anterior, tais áreas são vistas como espaços pertencentes à esses trabalhadores²⁹⁹.

A dicotomia presente possibilita-nos perceber como a cidade pode ser concebida. Em determinados momentos e em certas áreas, a cidade passa a ser do outro, daqueles que possuem automóveis e lojas.

Já nos “matos”, nas “vilas” e nos bairros, a cidade é vista como lugar de trabalho e vida, considerado apropriado pelos trabalhadores. Desta forma, difere-se dos locais dos outros. É a cidade deles, onde os modos de vida e de querer viver encontram espaços.

A cidade é múltipla, por haver diferentes interesses em ação. A cidade é contraditória, pela relação e embate entre os diversos interesses presentes. Porém a cidade não pode ser, nessa perspectiva, vista como plural. Pois a gerência do poder público, no decorrer desses períodos, privilegiou (privilegia) e agiu (age) em favor da legitimação da ética do mercado e da dinâmica do capital.

Entre o trabalhar no espaço urbano e a organização instituída para um desenvolvimentismo que privilegia os grupos economicamente ativos (produtora e comerciante), tem-se a preferência pelo segundo.

Os trabalhadores por essa preferência, são descaracterizados e desalojados de muitos espaços e de vários costumes. Passam a sobreviver na clandestinidade, destituídos de direitos e de antigas maneiras de trabalho e de vida.

A quebra de tradições econômicas e sociais, pelo implemento do desenvolvimentismo e da ética do mercado, causará a esses trabalhadores muitas perdas.

²⁹⁹ Mesmo não havendo negociação com particulares ou existindo contratos formais de propriedade.

O capítulo que segue tratará de compreender e discutir algumas mudanças impressas por intermédio dessas quebras de tradições.

Capítulo IV

Trabalhadores:

Estratégias e mudanças nos modos de vida no espaço urbano

Discutimos nos capítulos anteriores, como as práticas de organização do espaço urbano e as maneiras de realizar atividades de trabalho transformaram-se em função do rompimento de relações de convivência.

Abordaremos, neste capítulo, os sentidos e os teores destas mudanças, frente as condições materiais e às maneiras de viver na cidade.

A partir da década de 1970, os recursos públicos foram substancialmente direcionados para a reestruturação de áreas urbanas. Estes investimentos financiaram uma significativa expansão dos perímetros físicos de Uberlândia³⁰⁰.

Soma-se a este redimensionamento dos espaços, um panorama de inflação que limitou, principalmente na década de 1980, o poder de consumo e fez deteriorar as condições de moradia, de alimentação e de vida, de uma significativa parcela de trabalhadores.

Esta conjuntura trouxe desequilíbrios econômicos e sociais, tanto àqueles que trabalhavam com carroças, quanto a outros vários grupos de trabalhadores urbanos.

Estes desequilíbrios, no entanto, foram sendo assimilados e avaliados, no cotidiano destes sujeitos, como instantes de rompimentos.

Estes rompimentos, ou quebras de relações de convivência, podem ser evidenciados em diversas circunstâncias. Apresentaremos algumas, com o intuito de analisar o grau e a razão destas descontinuidades para a construção/reconstrução de valores comuns a estes trabalhadores.

Evidenciamos que muitos carroceiros, os quais exerciam atividades nas três últimas décadas do século XX em Uberlândia, viveram e cultivaram os aprendizados necessários às atividades realizadas com carroças, em fazendas, chácaras e em roças da região do Triângulo Mineiro e de demais estados do país. Trabalhavam como meeiros, peões, lavradores, doceiros, leiteiros, entre outros, até virem para esta cidade.

³⁰⁰ Acompanhamos nos capítulos anteriores algumas destas transformações.

Por não conseguirem, talvez, uma ocupação nas empresas da cidade, partiram estes trabalhadores para a utilização e adaptação de aprendizagens anteriores, a fim de criarem chances de sobrevivência no espaço urbano.

“...Também já mexi com engenho, com laçá boi, cavalo, gosto até hoje, tô véi e gosto, tempo que amansava animal e eu sempre eu gosto. Mas agora que eu tô com o ramo de papel, eu já desenvolvi aqui em Uberlândia. Já toquei lavôra muito, já mexi com engenho, casa de boi. Tem umas coisa aí que a gente até gosta, tem outras que a gente quais não gosta, mas a gente tem que trabalhar, precisa ganhá o dinheiro da gente, né?”³⁰¹

No entanto, os aprendizados precisaram ser reformulados em função das adversidades encontradas no solo urbano.

“é.. fui eu que cumecei a ferrá cavalo com pneu na cidade.. eu já sabia da fazenda, qui é bão pa’num escurregá, ai eu vim prá cidade em sessenta e oito.... neste ponto que eu tô até hoje, e passei a usá o pneu. Nenhum carroceiro da cidade usava pneu... só ferro, depois que eu puis, os otros começaram a usá”³⁰².

As necessidades de adaptação, como vimos, não se restringiram apenas à técnica de condução. Diversas mudanças passaram a ser impostas através do modelo de desenvolvimento empreendido.

O frete, comum nos anos de 1970, passou a ser substituído pela coleta de papel. Como vimos no primeiro capítulo, o “tempo de espera” transformou-se em “período de circulação” para a busca de recicláveis.

Além disto, as atividades realizadas com carroças, entendida como afazeres individuais, tornaram-se, por razão do aumento da coleta de recicláveis, função dos núcleos coletivos, compostos, em sua maioria por grupos familiares.

³⁰¹ **João Batista Nascimento**. Entrevista realizada em 04 de Julho de 1997. (Ana Mágnia Silva Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁰² Depoimento prestado pelo carroceiro identificado por “Sr. Urias” . Fita VHS, não editada, outubro de 2000, cedida por João Fernandes da SILVA, e colhido por razão da pesquisa “**Transporte por Veículos de Tração Animal – TVTA**”, op. cit. Capítulo I. O pesquisador faz referências a esta entrevista na página 16: “O depoimento do Sr. Urias, de 81 anos, é de bastante lucidez, segundo sua afirmação, o ponto em que trabalha há trinta e dois anos era integrado por seis carroceiros. Cinco já faleceram, restando apenas ele. (...) Sr. Urias se orgulha em dizer que revolucionou a ferradura na cidade, foi o primeiro a ferrar animais com pneu, antes as ferraduras eram de ferro. Segundo ele, a “ferradura” de pneu é mais econômica e o animal tem melhor contato com o solo, evitando assim os costumeiros escorregões”.

As atividades passaram a ser distribuídas em razão de idade, de condição de saúde, de força física e de particularidades que indicavam quem deveria sair para a rua e quem deveria ficar e fazer o “serviço da casa”.

Em função dos grupos familiares, as atividades entre homens e mulheres, meninos e meninas, velhos e novos, foram diferenciadas.

“Um tá com 22, o outro tá com 16 e a outra acho que tá 18 ou 19. Um não trabaia, o outro trabaia junto comigo na carroça. Minha esposa só fica no lar, ela não trabaia também não. Ela (comanda) uma carroça igual eu, mas ela tá muito doente, então num dá prá ela não. Eu tem medo de soltá ela pá rua afora, pá trabaia.”³⁰³”

Criou-se, a partir da formação destes coletivos, maneiras urbanas de ensino e de aprendizagem do trabalhar com carroças. Acreditamos estarem estas baseadas em uma *pedagogia* de apropriação da rua.

Referimo-nos a um saber erigido em função da quantidade de material a ser coletado, a maneiras de constituir “pontos” de recolhimento, a práticas de conduzir cavalos e carroças em meio à densidade do trânsito urbano, a modos de burlar a fiscalização etc.

Estes saberes foram criados, repassados, assimilados e reconstituídos no cotidiano do trabalho. Cercadas de hábitos e costumes estas sabedorias particularizaram modos de vida e alimentaram recursos de sobrevivência, que até na presente data são encontráveis³⁰⁴.

Estas maneiras de ensinar e aprender o “ofício” foram (e ainda são) baseadas em premissa de comprometimento com o grupo, na qual cada trabalhador possuiria compromissos particularizados, para que todos pudessem cuidar da alimentação e manutenção da moradia, dos remédios daqueles que estão doentes, e das necessidades gerais da família.

O que chamamos de modos de vida particularizados caracteriza-se pelas condições materiais inseridas e pela organização funcional e cultural que estes trabalhadores impõem ao trabalho, à moradia, e às maneiras de viver na cidade. Retomaremos estas discussões no decorrer deste texto.

O fato de trabalhar para sustentar as famílias não retira estes sujeitos da “clandestinidade”³⁰⁵ imposta pela gerência do desenvolvimento.

³⁰³ op. cit. **José Moreira da Cunha**, 29 de junho de 1997.

³⁰⁴ Janeiro de 2002.

³⁰⁵ Ver Capítulos II e III.

Fora neste contexto de “exclusão” que muitos trabalhadores, geralmente ainda crianças, passaram a adquirir as referências do ofício. Em meio aos conflitos do trânsito urbano, aos olhares vigilantes da imprensa, de fiscais e de outros carroceiros *mais velhos*³⁰⁶ estruturaram-se as maneiras de trabalho.

*“Não faz muito tempo o perfil do carroceiro era de um cidadão com mais de cinqüenta anos, desempregado ou aposentado. Em pé ou sentado, lá estava ele demonstrando a destreza e agilidade de tão qual um Charlton Heston numa biga no filme Ben-Hur. Nos dias de hoje, no entanto, este perfil do carroceiro é completamente outro. Podemos ver jovens e até mesmo crianças “pilotando” as carroças, infelizmente não com a mesma perícia dos mais velhos. Este é um aspecto que já começa a ganhar dimensões preocupantes, quando sobre uma carroça podemos ver um menino de doze anos, encarando o trânsito no centro da cidade e colocando-se em pé de igualdade com automóveis, ônibus e caminhões. Se por um acaso este jovem carroceiro cruza por uma blitz policial passará imperturbável, já que não existe nenhuma legislação que o proíba de dirigir o seu veículo. (...) Completando, vale frisar que quando nos deparamos com uma criança, conduzindo uma carroça, esta em flagrante desrespeito ao Estatuto da Criança e do Adolescente que, em seu artigo 30, estabelece que é proibido qualquer trabalho a menores de 14 anos, salvo na condição de aprendiz. Finalmente a pergunta: onde anda o responsável que deveria estar ensinado o ofício?”*³⁰⁷

Um pai carroceiro, que tivesse a chance de responder, diria, talvez, que o tutor estaria em uma outra carroça, fazendo um caminho diferente, tentando recolher um entulho, ou vender o esterco recolhido de seus cavalos. Ou estivesse à procura de papel e demais recicláveis.

Pois, sua vida certamente não fora tão vangloriada como a de Charlton Heston e sua carroça não trouxe, por fim, os louros da vitória que uma biga poderia, por vezes, propiciar.

Os meninos, obrigados pelas condições de vida, a trabalhar sobre carroças, passaram a ser vistos como figuras anômalas, gerando desde

³⁰⁶ Principalmente aqueles que sem filhos, ou parentes que possam lançar nas ruas, vêem-se impossibilitados de igualarem-se frente a nova concorrência que a partir de então surge.

³⁰⁷ “Nova geração de Carroceiros”. Jomal **CORREIO**: 30/12/95. p.05.

sentimentos de compaixão à insatisfação com as suas presenças³⁰⁸, ao ponto de serem vistos com exotismo ou estranhamento:

*“Ontem por volta das 14:30 horas, quem trafegava na Avenida Rondon Pacheco, teve a oportunidade de ver o semblante alegre de um garoto, de presumivelmente 15 anos, conduzindo uma carrocinha (...) puxada galantemente por (um) jumentinho, de menos de um metro de altura (...) visual alegre e descontraído, o garotinho acenava satisfeito aos passantes que observavam curiosos a cena, há muito fora do panorama urbano de Uberlândia”.*³⁰⁹

A utilização da mão de obra infantil, dentro de uma extensa rotina de atividades, propiciou um distanciamento do estudo formal. As crianças tenderam, a partir do trabalho coletivo, a se instruir tão somente pelos ditames do dia-a-dia. Ficaram privadas da condição de alfabetizados e de um histórico escolar, o que, talvez, fizesse com que optassem por atividades diferentes daquelas realizadas como carroceiros.

Evidenciamos o distanciamento da escola por várias fontes. Entre elas, temos o levantamento realizado por Silva (2000)³¹⁰, no qual revela que, de 150 carroceiros entrevistados (entre junho e agosto de 2000) 119 acreditam enquadrar-se no índice “fundamental incompleto”, 20 consideram-se “analfabetos” e os demais dividem-se entre “fundamental completo” (08), “médio incompleto” (02) e “médio completo” (01).

De forma consensual, acredita-se que a escola represente um valor comum aos trabalhadores urbanos, tornando-se um dos elementos constitutivos da migração, e mesmo de permanência, no espaço urbano:

*“Ah, se eu pudê, voltá o ano que vem, pra estudá. Estudá porque ao meno, fazê até o primeiro ano, né? O primeiro grau, rumá um serviço.(...) Ah, a vida agora, igual enquanto eu tô novo, vô trabaiano com ele aí, agora quando eu ficá mais véio, vô tê que arrumá um serviço melhor. Aí vô tê que tê pelo menos uma séri mais boa, pá rumá um serviço bõ”*³¹¹.

³⁰⁸ op. cit., Jornal **CORREIO**. 30/12/95. p.5.

³⁰⁹ “Só para não perder o elo com o passado!”. Jornal **Primeira Hora**: 18/07/1986. n.º 1300 . p.01

³¹⁰ Ver SILVA, João Fernandes da. **Transporte por Veículos de Tração Animal – TVTA**. (...) p. 31. op. cit. As idades não foram consideradas como fator importante pelo pesquisador para a avaliação de tal quadro.

³¹¹ Fala referida a **Rafael Luís Camargo**, 20 de Abril de 1997 (Ana Mágnã Silva Couto, arquivo de pesquisa/2000)

É fato, porém, que a cidade, ao ser estruturada aos moldes de uma “modernização” parcial de interesses, acabou por significar a permanência de padrões, e limitou certas expectativas. A fala de Wilson Pereira de Jesus demonstra indícios destas permanências, que inviabilizam, entre outros aspectos, o acesso à escola.

“Ai, eu vim prá cidade, e cheguei aqui na cidade, o trem já era mais apertado também, já não deu prazo também... eles fala : - não! ...Leva na escola a noite... Agora di noite se num tem força prá ir na escola...”³¹²”.

Pedagogos, historiadores ou sociólogos que trabalham na pesquisa do ensino ou no desenvolvimento de projetos que busquem compreender e contribuir, tanto para as políticas de reformas educacionais, formas alternativas de elaboração de currículos, maneiras de educar à distância, quanto para programas “solidários” de alfabetização ou mesmo elaboração de cursos técnicos para desempregados, poderiam seguir outros caminhos de análise, tais como as relações possíveis e complementares entre estudo formal e as possibilidades de inserção no mercado de trabalho.

Nossos esforços, porém, circulam nos limites de perceber a educação como um valor, compreendido em função das condições materiais e formulações culturais destes sujeitos.

Admitimos, no entanto, que esta via de interpretação, sobre a qual nos debruçamos até o momento, não tem se apresentado como um caminho fácil. A sensação que nos permeia é a de que trabalhamos em um território nublado, no qual forças em oposição não se limitam a ofensivas e recuos simplificados e conjugados, mas sim remetem a atitudes que colocam sempre em xeque qualquer análise que tentemos “substanciar”.

Por isso, encaramos como desafios falas como esta:

“Meus fio, só não quis estudar, porque não quis memo, porque eu pejejei. Mas tudo sabe o nome. A fia estudou até, na, acho que, na oitavá”³¹³”.

Interpretar a insistência do pai para que os filhos estudem como uma projeção da impossibilidade vivida pelo próprio José Moreira poderia ser possível, pois, segundo ele:

“Só aprendi assiná memo, com um colega. Eu desde de 7 ano que eu trabaio pá ajudá minha mãe. (Quando) num guentava trabaia eu saia cortano

³¹² op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana Mágnã Silva Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³¹³ op. cit. **José Moreira da Cunha**, 29 de junho de 1997.

vassôra de... e vendeno pu povo...fazê, limpá forno de biscoito. Aí num tive tempo de estudá...³¹⁴”

Analisada em uma amplitude mais coletiva, a fala poderia refletir um comportamento esperado ou faria sentido, enquanto relações de compromissos esperados entre pai e filhos. Relações estas proferidas enquanto papel social. E, neste patamar, estariam apresentadas como uma argumentação socialmente correta³¹⁵.

Outras fontes retomam a temática:

“O levantamento revela vários dados preocupantes sobre as condições de vida nestes 36 bairros. No jardim Ipanema II, por exemplo, o número de crianças que não estudam, com idade entre sete e treze anos, chega a 42,8%. Na chamada fase pré-escolar, que inclui as idades entre três e seis anos, o número de crianças fora da escola, pode chegar a 100%, com é o caso do bairro Canaã e Patrimônio. Em média, 72,64% dos indivíduos não tem o primeiro grau completo e o índice de analfabetismo atinge a casa dos 23%. Entre os analfabetos, a grande maioria (80,85%) tem idade superior a 40 anos”³¹⁶.

A pesquisa realizadas pelo Cepes³¹⁷, na qual foram consultadas 1.958 pessoas, traz números alarmantes. Estes poderiam apontar, no mínimo, dois aspectos distintos: o primeiro seria um descaso relevante do poder público com as escolas destinadas aos trabalhadores, o que poderia ser empiricamente evidenciado. O segundo tenderia a ossificar uma idéia inconcebível a muitos que acreditam na escola como o “suporte” da vida: o ensino formal não estaria se constituindo enquanto uma necessidade e uma expectativa a ser realizada — ou buscada — nos anos finais do século XX, por grande parte dos trabalhadores urbanos de então.

Apesar de não contarmos com análises mais “pontuadas” e referências sobre anos anteriores a 1995 ou sobre os anos 1998, 1999 e 2000, não nos sentimos impedidos de partir para uma formulação mais ampla.

³¹⁴ idem, ibidem, **José Moreira da Cunha**, 29 de junho de 1997.

³¹⁵ Ainda mais por ser este um depoimento proferido a uma pesquisadora.

³¹⁶ Ver “Periferia quer mais segurança”. 27/10/1995. Jornal **CORREIO**: n.º 17.006 p. 09. O Cepes registra ainda que “nesta pesquisa foram consultados moradores de bairros periféricos”.

³¹⁷ Centro de Documentação e Pesquisa Sócio Econômico da Universidade Federal de Uberlândia.

Não estar na escola, devido às condições que a vida impõe, não representaria uma situação temporária para muitos trabalhadores que viveram no final do século XX em Uberlândia, mas sim, parece-nos evidenciar uma certa desistência de elaborar um futuro considerado muito distante da condição presente.

Isso corresponderia dizer que o futuro, na percepção de muitos trabalhadores consultados, destemperou-se. E que a luta pela manutenção das condições em que se encontravam (ou que se encontram) tornou-se uma prioridade real tão avassaladora que impôs a quebra de muitas expectativas e de muitos sonhos.

Assim, o legado da carroça seria repassado, talvez a contragosto, de pai para filho. Tornando-se algo permanente na vida daqueles que, em um primeiro momento, apenas auxiliavam e ajudavam os mais velhos.

Ao serem impelidos à coleta do papel, por volta dos anos iniciais da década de 1980, muitos carroceiros puseram-se a estender a jornada de trabalho e aumentar o número de familiares na busca pelos recicláveis.

Assim, entendemos que a coleta, por si mesma representaria uma quebra de relações de *antigas* convivências, sejam elas postas pelo fim de muitas práticas existentes no perímetro da *velha Mogiana*³¹⁸, ou pela diminuição numérica dos carretos³¹⁹; e mesmo pela transformação da rotina de vida de diversas famílias de trabalhadores que nesta cidade viviam.

Vimos que, nos anos de 1980, a coleta surgiu como uma possibilidade de sobrevivência frente a estas referidas diminuições. Esta substituição, naquele momento, talvez não fosse compreendida como um fato negativo, haja visto que as opções sobre o que coletar eram significativas, assim como o número de compradores. Tal fato deveria possibilitar uma certa liberdade de escolha entre o *que* coletar e a *quem* vender.

Alguns anos depois (década de 1990), os recicláveis já não eram mediados pelas anteriores formas de negociação, visto que os pequenos e múltiplos compradores foram suplantados por um único estabelecimento, o “Butelão”³²⁰. Esta situação fez romper as regras de compra e venda anteriores e praticamente limitou a atenção e os esforços dos carroceiros à coleta do papel, principal produto de armazenagem desta empresa.

³¹⁸ Novamente apontamos o trabalho da doutora Célia Rocha como uma importante referência, op. cit., Célia Rocha Calvo (2001)

³¹⁹ Como posto em discussão no capítulo I.

³²⁰ Butelão Comércio de Papéis e Sucata LTDA.

Este processo de singularização da compra de papel possibilitou, através de práticas de “obrigatoriedade³²¹”, um amplo controle dos catadores de papel:

“Há três anos atrás aqui em Uberlândia, tinha três depósitos de papelão grande como o Butelão. Na época, o papelão chegou a treze centavos o quilo, porque tinha concorrente, né? E se pagava menos, porque a gente ia vender por outro que paga mais. Aí aquele que pagava menos aumentava e aí ficou nessa guerra e tal. Só que o Butelão já tem muitos anos que trabalha aqui. Tem uma estrutura melhor, aumentô. Daí aumentando o preço, daí que os outros não conseguio, não aguentar pagá o que ele tava pagando e fecharo as porta. Aí ele baixô e hoje tá quatro centavo. É só ele que compra põe o preço, tem que vender prá ele... De certa forma, ele tá explorando a gente, podia pagar melhor, porque se ele chegou a pagar treze centavos e continuava tendo lucro ele podia pelo menos uma média de oito, né? Continuava tendo lucro e a gente ganhando um pouquinho mais”³²².

As oscilações no preço do papel³²³, devido à prática monopolista de compra e estoque, fizeram com que o mercado de compra de recicláveis em Uberlândia fosse dinamizado. Porém, os carroceiros e outros trabalhadores que catavam papel não foram beneficiados com esta nova política de convivência. Distante de melhorias, temos uma queda brusca das condições de consumo e de vida destes sujeitos.

“Então ai cê tem que ficá pastando aqui dentro da cidade mesmo. Num tem outra renda, num tem outro serviço prá fazê; né. Num tem um dinheiro por cê pô uma coisa, um buteco, um trem outro, prá você acabá de vivê o resto da sua vida. Ai, tem que ficá igual eu aí, prá baixo e prá cima... Carroça; Ganhando destão de um hoje, quinhentos réis de outro amanhã, catô meia carrocinha , uma carroça de papel, trago ela aqui, eu tenho que esperá trinta, quarenta dia prá ai eu vê um dinheirinho na mão, né então, quarenta dias vendi aquele papelzim, ai compra aqueles trenzim, até vence aqueles trinta dia de novo, prá mandá o papel de novo, né. Nisto tem um remédio prô fio, tem prá

³²¹ Selada pela promessa de doação de cestas básicas. Ver COUTO, op. cit. (Página 81). Ana Mágnia registra, também, desconfiança de roubos e vantagens obscuras na hora da pesagem. . Ver COUTO, op. cit. (Página 77).

³²² op. cit. COUTO, Ana Mágnia da Silva (página 77). Fala de **José Antônio Silva**. Entrevista realizada em 07 de março de 1999 (arquivo de pesquisa/2000).

³²³ Que parecem se justificar (ou serem justificadas aos catadores) por inúmeros motivos, dentre eles: papel molhado (em determinadas épocas chuvosas ou por intenção do coletor), pelo fato do depósito estar cheio, ou

*muié, tem por animal ai que eu tenho que comprá... tem outro, trato prá mim, tem o trato do animal, então é onde você tem que vivê o resto da sua vida naquele sofrimento... num tem outro jeito de viver”.*³²⁴

O processo de deterioração destas condições não fora algo relativamente circunstancial. A rapidez com que esta transformação instaurou-se é bastante visível. Em meados dos anos de 1980, havia determinadas concepções sobre coletar recicláveis:

*“A senhora Umbelina Cândida, de 95 anos, que trabalha catando papel pelo centro da cidade, disse que ‘esse dia (1º de maio) é importante porque a gente já trabalha o ano inteiro, a semana inteira, e é bom ter um dia de folga para agradecer a Deus, o que foi ganho com o trabalho’. Moradora no bairro Santa Mônica, ela consegue juntar de 18 a 20 quilos de papel por dia. O preço por quilo é de CR\$ 20, e segundo ela, ‘dá para compra uma verdura e uma carninha, com esse dinheiro’.*³²⁵

O fato de uma senhora, de idade muito avançada, carregar continuamente, uma média mensal de 570 quilos de papel, demonstra, desde 1984, uma certa precariedade de vida e as agruras deste trabalho.

Porém, o rendimento de 11. 400 cruzeiros permitia (em um período de alto custo de vida) que esta senhora consumisse uma *“verdura e uma carninha”*. É difícil imaginar a qualidade e a real quantidade destes produtos; adiciona-se a isso, a circunstância de não haverem sido encontrados outros registros sobre sua casa e as pessoas que eventualmente moravam em sua companhia, e que contribuía para outros gastos eventuais.

Alguns produtos podem melhor delinear o acesso a bens de consumo, em função dos 11.400 cruzeiros em média obtidos mensalmente por aqueles que recolhiam, por média, 570 quilos por mês. Entre eles, tem-se carroças, como as vendidas por “Exaltino Armando Andreatti”,³²⁶ que eram, em 1984, cotadas ao valor de “cento e vinte mil cruzeiros” (ou seja, aproximadamente, 11 vezes o valor em questão); tem-se as mercadorias provenientes das feiras, as quais apresentavam preços considerados exorbitantes (vale lembrar que, exatamente um ano antes, o salário mínimo estava a CR\$ 23.000 e as donas de casa sabiam que dois mil

mesmo, devido a períodos em que as fábricas de reciclagem (para onde o papel é revendido pelo armazenador) impõem férias coletivas aos funcionários. Ver op. cit. COUTO, Ana Mágna da Silva (página 80).

³²⁴ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³²⁵ “Trabalhadores falam do seu dia como ‘um dia de folga’”. Jornal **Primeira Hora**: 1/05/1984. n.º 74. p.05.

³²⁶ op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 28/04/1984.

cruzeiros eram suficientes³²⁷ apenas para comprar o “indispensável”³²⁸), situação que gerava um peso considerável no orçamento.

Imaginamos, também, que as possibilidades de usufruir de recantos de lazer (públicos, até) eram remotas. Além do trabalho ser constante e cansativo, o local que fora estruturado para o “descanso” dos trabalhadores no período, o “Parque do Sabiá”, não era de fácil acesso a muitos.

Notamos que o Parque, onde encontrava-se“(…) *um play ground com diversos brinquedos, um local apropriado para pescarias, um pequeno zoológico e um campo de futebol*”³²⁹, não era sinônimo direto de “utilização pública”. Tal fato era perceptível, também, ao “*diretor presidente da FUTEL, órgão responsável pela implementação de parques e jardins na cidade*”, Custódio Gonçalves de Oliveira:

“(…) *o Parque fica um pouco distante do centro e uma pessoa que mora num conjunto afastado, gastará no mínimo 200 cruzeiros para ir e voltar lá (...) numa família de cinco pessoas a despesa será de mil cruzeiros e nem todo trabalhador pode gastar isso no seu momento de lazer.*”³³⁰

Muitos carroceiros que retiravam entulhos, ou que catavam papéis, fazendo a média de 570 quilos por mês, talvez não pudessem.

Porém, mesmo vivendo em condições adversas, Umbelina acreditava que o primeiro de maio fosse um dia para agradecer a Deus pelo “trabalho” e pelo que foi ganho por intermédio dele.

Notamos uma concepção de que a atividade poderia realmente suprir algumas necessidades, e de que era, neste período, reconhecida (tanto para a trabalhadora quanto para o jornal que a entrevistou, nas vésperas do primeiro de maio) como um trabalho. Mesmo sob limitações várias, a pessoa que coletava papéis era considerada como um *produtor* de serviços à comunidade. Haveria, em nossa compreensão um sentido positivo no ato de catar papéis. Esta concepção diferenciaria da condição de *sofrimento* narrada, anteriormente, por Wilson Pereira de Jesus.

³²⁷ Não considerando ainda, os cotidianos aumentos de preços ocorridos nos anos oitenta. Como referido nas pesquisas do Cepes de op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 5/10/1983 e op. cit. Jornal **Primeira Hora**: 2/03/1984.

³²⁸ op. cit. Jornal **Primeira Hora**:1/05/1983.

³²⁹ “Lazer: Palavra desconhecida do Vocabulário de muitos Trabalhadores”. Jornal **Primeira Hora**: 22/05/1983. n.º 487. p. 01.

³³⁰ op. cit. **Jornal Primeira Hora** 22/05/1983. Segundo o diretor presidente: “a solução então é criar novos parques nas áreas onde residem os trabalhadores, e para isso já temos um grupo de estudos que está analisando as necessidades de diversos bairros e vai estabelecer prioridades na criação de parques e jardins”. Para quem mora, ou conhece a cidade de Uberlândia, sabe que isto não ocorreu.

Ao nosso ver, esta mudança de concepção deveu-se às perceptíveis mudanças empreendidas pelos mecanismos de dinamização do recolhimento do papel postos pelo comprador nos anos iniciais da década de 1990.

Neste período, constatamos que o coletor que fizesse em média 570 quilos de papel recolhido (por mês) não sobreviveria. Pois, após o processo de monopolização do mercado, passou-se a exigir uma quantia mínima mensal de 1000 quilos, para que existisse uma negociação sob a perspectiva de um preço “bom”:

“Se você manda novecentos quilos ... eles pagam quatro centavos, num paga os cinco também ... acima de mil quilo que ele paga cinco centavos ... menos de mil quilo num paga³³¹”.

Notamos, a partir de então, um aumento exorbitante de volume “per capita” de recicláveis coletados na cidade de Uberlândia. Os catadores passaram a compreender o que seria coletar papel mediante quantias medidas em toneladas mensais:

“A gente cata trinta...quarenta dia, papel, levanta cinco hora da manhã, fica o dia inteiro no papel ... um caminhão de papel que num tem nem ciproisse de marrá, chega lá se calcula qui ... isto dá três mil quilo, quatro mil quilo, chega lá mil e oitocentos quilo, dois mil e quinhentos, dois mil e trezentos, ai se já põe aquilo na cabeça, como aquilo dá mais, ai já se fala: — Uai, mais qual motivo é esse, isto tá tendo um roubo nesse negócio, tá. Mais a gente num pode dizê nada, pois o negócio sai daqui qui vai prá balança lá, lá ele aluga a balança, num é dele, é da estação; ele aluga a balança e se tiver muamba, tem lá na balança lá, oh! Coisa prá lá porque a gente num sabe, né”³³².

Muito além da sensação de lesa por roubo, a desqualificação dos rendimentos instituiu a aceitação de “cestas básicas”. Os coletores passaram a serem levados, pela dinâmica deste mercado limitado, a aceitá-las. Por fruto deste assistencialismo, acreditamos que o valor dado a esta atividade (enquanto *trabalho*) se comprimiu à busca de auxílio:

“Tem uns dois anos que ele começou com isso. O Butelão tem mais de trinta anos que ele se estabeleceu com o papelão. De repente... se fizer mais de três mil quilo por mês ganha a cesta. Depois se você fizer doze mil é só um

³³¹ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³³² idem, ibidem, **Wilson Pereira de Jesus**.

cesta também. Tem mês aí deu fazê sete mil, cinco mil. Então, de certa forma, tá bom que ele faz, não foi cobrança de ninguém, acho que ele se tocou que tava ganhando muito nas costas da gente e resolveu, né? Fazer essa coisa aí que, porque num aumenta de preço, mas uma cesta básica já ajuda um pouco”³³³.

Usadas para aumentar os lucros do armazenador e ampliar a dinâmica da coleta de papéis na cidade, estas cestas sintetizam, ao nosso ver, as condições de penúria e de degeneração dos padrões de vida destes trabalhadores.

“Agora ele inventaram de dá um saco de arroz, acho que um pacotim de feijão, dois de macarrão, dois de fubá e acho que dois óleo, isso é uma cesta básica(?)”³³⁴

O viver daqueles que viam-se obrigados a aceitar estes produtos como fruto de coleta era tido, por alguns trabalhadores, como *pastar*.

Porém, este *pastar* dimensionou-se e limitou-se pelas leis que o mercado tentava impor naquele instante. Com isso, a economia praticada e valorizada pelos trabalhadores tornou-se regulável por regras e plausível de mecanismos de controle.

Lembre-mos que a “proibição” em se transitar pelo centro urbano³³⁵ era uma tentativa de regulamentar esta circulação, em favor da ética do dinheiro e do acúmulo de capitais, praticada pelos industriais, lojistas, e demais *corporações* de produtores.

Nestes anos de 1990, este proibir já havia imposto que uma significativa parcela de carroceiros fossem levados a procurar nos bairros oportunidades de sobrevivência.

Empurrados pela “marcha do crescimento” procuraram refúgios nestes territórios distantes do centro físico urbano. Tentavam conseguir nestes locais chances de transportar pequenas mudanças, de estabelecer locais de busca e de armazenamento de recicláveis, de construir suas moradias e refazer práticas econômicas que melhor lhe serviam.

³³³ op. cit. **José Antônio Silva**, 07 de março de 1999.

³³⁴ idem, ibidem. **José Antônio Silva**, 07 de março de 1999.

³³⁵ O que chamamos aqui de “proibição”, na verdade, seriam as limitações postas pelo número excessivo de veículos circulando pelas principais vias do centro urbano, como também os inúmeros conflitos existentes, entre

Como tínhamos nos referidos, estes espaços possuíam (e muitos ainda possuem) características marcantes. Os carroceiros que neles vivviam tornaram-se responsáveis por demarcar e imprimir nestes locais diversas marcas que diferenciariam seus arranjos, e suas construções daquilo que outros grupos econômicos e sociais entendiam como “crescimento urbano”.

Ao visitarmos alguns destes locais, nas datas de 1997 e 2000, encontramos crianças brincando em ruas de terra, famílias alojadas em casas que pareciam a primeira vista improvisações, além de muitos terrenos baldios que eram utilizados para o pasto dos animais, ou para a constituição de hortas e de campos de futebol.

Os animais criados para consumo extrapolavam os limites das cercas. As divisões entre as casas geralmente não eram postas por muros altos, mas por vegetação ou fios de arames que imprimiam limites casuais entre uma moradia ou outra, ou entre um curral e a rua.

Muitas fotografias da pesquisa de Silva (2000) revelaram, também, características semelhantes:

Fotos: 1) cavalo-c.jpg

2) Homem carroça

Tais fotografias evidenciaram muitos constituintes do modo de vida e do trabalho nestas regiões, principalmente se vistos a partir da organização das casas e das áreas destinadas ao trabalho.

motoristas e carroceiros, sendo que a modernização parcial da cidade elegeria como passíveis de direitos sobre as ruas os primeiros, em detrimento da presença dos segundos.

Em algumas destas moradias o pasto tornou-se parte dos quintais. E neles banheiras e tanques transformaram-se em bebedouros e cocheira. Tocos de árvores acabaram por constituírem-se em suportes ou banquetas. O facão, o canivete, a foice, a enxada e outros instrumentos faziam (e ainda o fazem) parte de um cotidiano, em que a capina de terrenos, a poda da vegetação, o recolhimento do entulho, ainda possibilitariam a sobrevivência.

Reconhecer um casa como pertencente a um carroceiro, seria uma tarefa relativamente fácil. As carroças, postas na frente, anunciavam (como ainda anunciam) as atividades que poderiam ser realizadas por seus moradores.

Com a reorganização das atividades, praticadas nestas três décadas, as casas tornam-se o centro nervoso de muitos afazeres. Assim, além de deixarem as carroças à mostra, anunciam e oferecem os serviços pela propaganda impressa nos muros e em placas postas próximas a moradia. Foto: anuncio (tratada)

“Faz-se frete”, “limpa-se quintais”, “vende-se esterco” passaram a ser impressos comuns em vários locais de espaço público e privado.

Muitas carroças, nos anos de 1990, exibiram o telefone e as atividades oferecidas pelo dono. A comunicação dos serviços prestados passou a ser uma estratégia. Tais anúncios tendiam a abarcar uma população maior do que aquela que conhecia “tal” carroceiros ou que possuía referência de um ponto de “confiança”.

Notamos, no entanto, que a propaganda não se estabeleceu por mera cópia daquilo que se tornou comum encontrar em portas de lojas, em *shopping centers*³³⁶, que surgiram em outdoors espalhados. A anunciação passou a fazer sentido após as transformações ocorridas no “tempo de espera” e por intermédio da degradação das condições sociais que muitos viveram.

Era preciso ir de encontro às possibilidades de sobrevivência existentes na cidade. Isto causou transformações nas maneiras de conceber o próprio ato de trabalhar e de se relacionar com outros moradores viventes no espaço urbano. Tal discussão será retomada de maneira mais oportuna no decorrer deste texto.

A degradação vivida por muitos carroceiros deixou suas marcas em muitas moradias e muitos bairros habitados por estes trabalhadores. Durante o período focado pela pesquisa (1970/2000) muitos bairros foram criados, reconstruídos e reformulados. Sendo que muitos constituíram-se por intermédio de lutas e ocupações, que contaram com a presença de muitos destes trabalhadores³³⁷.

No entanto, não fizemos particularizações e nem centralizamos foco em nenhum bairro específico. A maneira pela qual chegamos a estes locais deve-se às fontes que conseguimos reunir. A partir destes documentos analisamos tais aspectos de degradação social, visualizáveis no meio físico.

Certamente, existem grandes diferenças entre a constituição de um bairro do início dos anos de 1980 (tal como o Lagoinha), de um outro criado no término dos anos de 1990 (como o Dom Almir). Porém, para discutir tais condições de vida não permanecemos presos às temporalidades distintas que estes bairros eventualmente possuem.

O objetivo que nos guiou foi o de notar, não linearmente, a degradação do cotidiano, dos valores econômicos e de trabalho, em conjunto com as transformações culturais experimentadas por estes sujeitos em relação à casa e às vivências no espaço urbano. Assim,

³³⁶ Tais como o Ubershopping (nos finais dos anos de 1980), o Centershopping (em meados dos anos de 1990), assim como demais outros.

³³⁷ Tal como o Lagoinha, Joana Darc, Dom Almir, entre outros. Sobre o Dom Almir tem-se a dissertação de Mestrado da pesquisadora Rosângela Petuba. **Pelo direito à cidade: Experiência e Luta dos Trabalhadores**

entendemos que mesmo habitando bairros distintos, muitos aspectos apresentados pelas moradias poderiam ser comuns e que seria possível, a nosso ver, encará-las como viveres coletivos.

A supressão das temporalidades e das particularidades poderiam evidentemente acarretar perdas à pesquisa e às análises realizadas por intermédio desta. Entretanto, a nosso ver, as análises de temporalidade tornam-se relativamente menos substanciais, à medida em que modos de vida e experiências sociais são também consideradas.

Neste viés, procuramos, nas fontes, condições e estratégias comuns e utilizáveis por muitos que vivificaram (ou vivificariam) as degradações causadas por intermédio das quebras de convivências³³⁸, resultando em situações de precariedade.

Encontramos, nos documentos, muitas respostas dadas, ou alternativas cunhadas pelos trabalhadores e suas famílias às degradações.

Dentre elas, percebemos que a desestruturação da moradia pela impossibilidade de pagar aluguel³³⁹, por motivos de migração ou por outros, levaram à busca de outros espaços. A formação de uma outra moradia, ou de uma primeira casa na cidade, colocou em prática muitos artifícios de sobrevivência e de viabilização deste “novo” espaço.

Estes artifícios revelam características singulares de modos de vida. Anteriormente, particularizamos estas maneiras de viver e as circunscrevemos em condições materiais. cremos que estes modos nutriram funcional e culturalmente muitas estratégias utilizadas por trabalhadores para compor a moradia.

Particularizaram-se, nestes bairros, durante as três décadas percorridas pelo estudo, a fervura das roupas para desencardá-las da poeira e da terra que sustentavam barracos de lona. A perfuração do solo para conseguir água e a sucção desta por mangueiras. A construção de casas que foram feitas em conjunto e que muitas permaneceriam inacabadas.

Ocupantes de Terra do Bairro Dom Almir – Uberlândia - 1990-2000. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, Uberlândia. UFU, 2001, op. cit.

³³⁸ Como temos discutido, estas quebras derivam tanto das reestruturações do espaço urbano (voltadas para a ética do mercado), quanto das crises ocorridas em função das transformações nas maneiras de trabalhar, e por deterioração das condições econômicas e sociais destes trabalhadores.

³³⁹ Vimos, no primeiro capítulo, a criação de favelas durante significativa parte dos anos de 1980. Rosângela Petuba faz esta discussão melhor em PETUBA, Rosângela. (op. cit/2001)

Foto. Mulherla.jpg (álbum dois) Internamente percebemos que as *higienização* destas casas não coincidiam com aquela desejadas pela fiscalização do poder público. Além dos animais (cavalos, cães, porcos etc.) que dividiam o ambiente, o piso de terra transformavam os “*cômodos*” em lama em períodos chuvosos. Se as águas não garantiam a umidade do local, certamente o esgoto aberto contribuía com o aspecto de liquidez comumente encontrado nestes bairros.

Neste panorama viviam crianças, velhos e adultos. Ali dormiam em divisas feitas por cobertores e, em meio a tudo isso, alimentavam-se. Foto: duascria.jpg (álbum I) subgrupo criança. Foto: criançac.jpg (álbum I) subgrupo criança.

Acreditamos que o caráter estratégico estava sobretudo no comportamento apresentado pelos trabalhadores que viveram nestas circunstâncias. As atitudes expostas na fervura das roupas, nas formas de adquirir água e energia, na construção da casa, na improvisação da rede de esgoto, somadas à constituição do curral e do pasto, e a maneiras de criar animais e formas de estocar os recicláveis, surgiram como respostas às condições materiais a que foram expostos.

Estas respostas partiram da utilização de hábitos e costumes provenientes tanto de vivências rurais, quanto de experiências adquiridas em função das limitações postas pela vida urbana. Portanto, foram atitudes e comportamentos moldados por intermédio da cultura.

A cultura destes trabalhadores propiciou tais intervenções e invenções de estratégias de moradia. Frente às exclusões postas pelo domínio da ética do mercado, foram levados a agir desta maneira.

Assim, constituiriam modos de viver que os particularizaram enquanto moradores de uma cidade que centrava-se (centra-se) no crescimento de áreas comerciais e industriais, com perspectivas limitadas de convivência.

Nossa compreensão sobre estes modos de vida possivelmente destoaria de idealizações postas como alternativas, ou autonomias, de viver no mercado capitalista. A nós, os modos de viver destes trabalhadores não correspondem a ilustrações de modos rurais na cidade.

Também, não os vemos como alegorias. Não conseguimos tratar as hortas, a criação, ou atividade com carroças, como práticas herdadas ou simples tradições familiares de trabalho.

Pareceu-nos não haver razões em se utilizar cavalos como componentes de trabalho urbano apenas por contato, ou por manutenção de vínculos com o campo.

Estes modos de vida existem como estratégias de permanência na cidade.

A vida rural, que antes apontamos como *origem de saberes* que comporia o trabalho, e que tornar-se-ia utilizável para organizar o morar em um ambiente de exclusão, ficou para trás. Porém, a memória e as experiências que estas propiciaram apresentam-se nos cotidianos dos trabalhadores e reveladas em múltiplas instâncias. Salientemos algumas:

“eu tem que trabaiá, eu sei que tem que trabaiá... é tudo que pussuiu, graças a Deus é do meu suor, então eu tem que trabaiá prá mim pussui e tê e zelá de meus fí, igual eu fui zelado no meu tempo,... num posso zelá dus meu fí igual meu pai zelô de mim, não. No tempo do meu pai eu tinha di tudo, o que meu pai mi deu, eu num posso dá prus meu fí... que era mais fácil né, naquele tempo era mais fácil; todo mundo prantava, hoje... segundo aquele tempo... quando morava 10, 15 numa fazenda e prantava arroz, feijão, hoje mora um, o povo ai veio prá cidade, que todo mundo qué a cidade, ninguém qué trabaiá em cima di um trator, ninguém que tá o dia inteiro numa enxada, ninguém que tá o dia inteiro com um machado, na horta, derrubando mato, prantano ali, batendo aquele trem.. não, todo mundo qué é a cidade, porque já tá na cidade, tá mais forgado... então é onde que falo prá você, o negócio tá difícil é só nesse ponto... igual eu chegá na casa de um, tem essa árvore prá tirá. Eu vô tirá... tem esse intuito prá tirá, eu vou tirá aquele intuito, tem esse quintal prá capiná, eu vô capiná aquele.. “Ou! Eu tenho uns papel, qué levá ?” A

minha profissão é essa... ai eu já pego aqueles papel já trago... já é uma limpeza para'quele dono daquela casa ... então... já facilita para mim, por causa que dentro de Uberlândia tem um 3000 catadô de papel...então quando se acha 10, 15 caixa , ai jogada ai, numa rua ai, ai.... isto é um milagre... é milagre³⁴⁰.”

Mesmo concebendo uma vida difícil no campo, naquele lugar ele fora zelado pelos pais, e o trabalho que realizava possuía um intuito forte: além da dureza referida³⁴¹, havia o sentido de ser algo construtivo. “Todo mundo plantava” e existia a possibilidade de *zelar* pelos os filhos e pela família.

Diferia-se disto o fato de que o trabalho realizado na cidade, nos anos de 1990, precisava ser pedido. Tinha-se a necessidade de pintar os muros das casas para *vender* as atividades, ou mesmo chegar a casa de alguém e se *ofertar*.

Com isso, a idéia de que a vida, no espaço urbano, estaria mais folgada não significava que estivesse mais fácil. Expressava o contrário: o trabalho ficara mais escasso. A folga representaria, neste contexto, um não-trabalho, ou a dificuldade em manter uma constância de atividades.

O trabalhar na cidade estaria mais próximo do improvável ou do milagroso, distanciava-se das oportunidades contidas (ou sub-entendidas) nos discursos de crescimento e de progresso.

A essência ou concepção sobre o trabalho na cidade também difere-se por referir-se a uma prática limitada à sobrevivência, tal como ocorre com a coleta de papel.

E, assim, enquanto pretende-se estruturar as maneiras de trabalho e vida no campo, dentro da cidade encontram-se limitações diversas, muitas delas difíceis de serem compreendidas.

“Por exemp... e... se uma pessoa podeno... ele tem um jeito dele fazê... ele ... pode comprá um poquinho de cimento, ele pode comprá um pedacinho de chão, dentro daquele pedacinho de chão ele pranta... ali ele cria...né, ele tem todo uma regalia... agora aqui dentro da cidade ele tem esse pedacinho de chão 25X13, é a conta desses dois barraco, cria os fím ali dentro, apertadim, e eu não posso por um leitão no chiqueiro, eu não posso criá uma galinha... se eu pô o fiscal vem: “Ôpa! Aqui não”... Tá dentro da cidade,

³⁴⁰ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁴¹ Porém, o relato das atividades feitas na cidade não parecem tão fáceis.

*agora (inaudível) o fiscal já veio aqui muitas vezes, então essas regalia eu não tem... eu, o que fazê?...vive essa vida que Deus deu, num tem condições...esse sonho eu tinha, se eu tivesse um pedacinho de chão fora, eu criava... eu prantáva, eu ia criá meus fio igual meu pai me criou.. mas num posso, o que eu tenho de valor é os fio mais a muié... e essa carrocinha véia... então tem que conformá, o que Deus mi deu foi isso né...*³⁴²

“Dentro da cidade” o espaço é pequeno. Ter uma carroça, criar animais de consumo, no campo era tido como uma atividade comum, enquanto no espaço urbano torna-se crime. O lavrador, o camponês, o vaqueiro, quando viventes na cidade, mesmo adquirindo uma casa, não teriam permissão de cultivar hábitos anteriores³⁴³.

Muitos talvez se perguntassem: por que não? O que haveria de errado em vender produtos como aves e leite *in natura* pelas ruas, ou comercializar animais abatidos nos quintais?

Como vimos, várias atividades realizadas na cidade tornam-se atitudes marginais, ou ilegais, de 1970 a 2000. Os trabalhadores, que “faziam para vender” (queijos, doces, farinhas, quitandas, sucos), ou plantavam, ou movimentavam-se pela cidade, tornaram-se “bandidos” aos olhos do poder público e passaram a fugir das fiscalizações. Camuflavam-se para sobreviver.

Os valores, ou o que era de importância moral e comum aos que passaram a infância, juventude, ou mesmo grande parte da vida no campo, tenderiam a degenerar em função da ética do mercado urbano. Esta forma de organizar a vida e a economia da cidade gerou excedentes sociais (*diversos grupos de trabalhadores*), que não se reconheceram mais como pertencentes aos padrões preferidos.

Assim, muitos grupos de trabalhadores *excedentes* guardam uma relação bastante particular com o passado:

“no meu tempo era bõ, com meus pais, tirando que nós morava numa fazenda ruim, agente lá plantava o arroz, plantava o milho, o amendoim, o argilim, uma abóbora, uma coisa,... então nós tinha aquela renda, né. Aquela renda nossa

³⁴² idem, **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁴³ Mesmo não sendo permitidas, não nos iludamos que cessem os “hábitos”. Mesmo porque tornam-se, assim como as hortas nos quintais, elementos fundamentais na economia familiar. Neste contexto, as “catiras” de cavalos e instrumentos de trabalho, a negociação do esterco, a criação e venda de animais de consumo, de buchas vegetais, a reforma de carroças, entre outros, constituem parte da subsistência destes lares e de seus moradores. No entanto falta-lhes a “liberdade” de negociar isso claramente, sem a vigilância constante dos órgãos municipais.

dava por ano, prá comer o ano inteiro. E ali você subia prá cima... se tinha o que cumê, se tinha prá vendê, prá você comprar uma roupa, um calçado, tratá dos filho...tudo tinha liberdade³⁴⁴”

“*No meu tempo era bão*”. A memória instituí e elabora uma outra vertente de rompimento (de convivências) que situa-se em um perímetro subjetivo de temporalidade. Neste, o passado, tido como bom, impõe parâmetros para compreender o sentido das perdas vividas no presente.

Este passado pode estar situado na infância camponesa ou na época da *ferrovia*. Pode remeter a um período em que havia mais entulho para ser retirado, em que se conseguia coletar papel a *preço justo*, ou mesmo a um período em que “*se tinha o que cumê*”.

Este passado, elaborado como um tempo bom, interroga o presente. Através do retorno a lembranças (vividas ou idealizadas), tem-se representações, interpretações e justificativas a respeito da vivência contemporânea.

Quando se plantava a abóbora, o arroz, o feijão e deles tirava-se renda, tinha-se a liberdade de comprar uma roupa, um calçado e “comer um ano inteiro”. O fato de não estarem produzindo, criando, participando da ética de mercado implantada, impediria, na concepção de muitos trabalhadores consultados, o acesso a certas *liberdades*.

Ao reconhecerem isso, no entanto, não particularizariam as circunstâncias do exceder a um fracasso pessoal. As fontes possibilitaram-nos notar que os trabalhadores dimensionaram (via leitura do presente pelo passado) os condicionamentos de suas vidas, em função de ações instituídas externamente.

“Mas hoje, como hoje num tá tendo intuito, num tá tendo nada eu passo farta, porque eu fico aí no papel, tenho que esperá aquele dinheirinho, no fim do mês... 30, 40 dia prá mandá o papel, se não eu num mando 2 mil quilo de papel. Agora queria que eles posse na cabeça, ...se posse na cabeça o sofrimento que nós passa... enchê uma carroça dessa de papel, cê pode pôr na balança ela num ti dá 1 real e 50...”³⁴⁵”

Hoje (1997), não há entulho suficiente para ser retirado, tal como existia em uma época anterior. Por falta de opções coleta-se papel. Assim, a compra desse reciclável fica à

³⁴⁴ idem, **Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁴⁵ idem, *ibidem*

mercê dos compradores; pois estes são as pessoas que possuem o dinheiro, e, portanto, a opção de negociar o papel ao preço que melhor lhes convir.

A idéia prevalecente é a de que a degradação dos padrões de consumo e de vida tornou-se compreendida em função de atitudes tomadas por *outros*, e não por falta de vontade e empenhimento dos trabalhadores.

As razões e os sujeitos que causam *sofrimentos* podem ser, por vezes, facilmente localizáveis na dinâmica do cotidiano.

“Se ele aumentasse 2 centavo em kg ou 1 centavo em kg, ele fazia muito mió negócio que dá essa cesta. Eu já falei mesmo com eles lá. Isso aí pra mim num compensa. Vô trabaíá, tô na mesma situação, que só ele vai pra cima. Porque nós num tem condições...”³⁴⁶”.

A sensação que nos permeia, quando analisamos falas como estas, é a de que os trabalhadores impunham restrições àqueles que os *exploravam*. Talvez, se não estivessem, nestes anos, restritos à luta pela sobrevivência, com efetivas condições de negociar com autonomia, pudessem até romper com certos compradores. Mas a dependência criada pela oferta de cestas, baixos preços e monopolização da compra, limitaram, a nosso ver, uma atitude mais expressiva frente ao comércio de papéis.

Um outro fator que devemos considerar, enquanto análise de sociedade e reflexão sobre as vivências e conflitos resultantes da presença destes carroceiros na cidade, diz respeito às maneiras de compreender e julgar quais grupos ou pessoas poderiam ser vistos como aliados, ou não aliados.

Pois, de acordo com as fontes analisadas, percebemos que os limites impostos às maneiras conforme as quais desejavam viver, pautadas tanto pela memória de um passado bom, quanto pelas perspectivas de mudanças das condições materiais *presentes*, não se resumiam ao preço do papel, ou a atitudes excludentes postas por grupos industriais e comerciais.

Os conflitos extravasavam os limites econômicos visíveis nas relações urbanas. Centravam-se, também, em relações de valores, e em outras relações, que não se circunscreviam às instâncias do trabalho. Mas que, também, influenciavam as maneiras de viver e de conceber as vivências urbanas.

Os que denominamos como aliados seriam aqueles (grupos, instituições ou sujeitos) que pudessem prestar auxílio ou apoio em circunstâncias cotidianas. Talvez, o termo

³⁴⁶ op. cit. **José Moreira da Cunha**, 29 de junho de 1997 (Ana M. Couto/ arquivo de pesquisa 2000).

não seja o mais apropriado, por fazer emanar algumas características que diferem-se das análises aqui demarcadas.

Entre estas condições, postas pelo termo, estaria a idéia de que grupos se aliariam em oposição a outros, para lutarem por uma causa comum. Não conseguimos, no entanto, encontrar evidências desta natureza em situações rotineiras³⁴⁷.

Outro ponto deve ser clareado. Aliar-se a um grupo, ou procurar grupos de apoio e auxílio, pode não ser uma situação efêmera, tanto quanto pode ser. Ou seja, estas junções de interesses devem ser colocadas em contextos históricos específicos, ou corremos o risco de perder muitos de seus significados.

Grupos de carroceiros, resguardadas as considerações anteriores, eram comuns no final da década de 1990. Pois, como foi discutido, o trabalho passa a exigir uma estrutura familiar.

Mas, além do núcleo da moradia, outros grupos se constituíram, por função de atividades comuns, ou mesmo por laços de amizade, solidariedade e respeito.

“Samô muito unido, nós dois.. samô muito unido. Esses colega do papel são muito unido, se pur exemplo, eu três vila prá cá que eu vô cedo, aquele outro mais três vila prá cá, aquele outro, mais três prô outro lado, o outro tem mais três prô outro lado, um di frente prum lado, outro di frente prô outro, outro di frente prô outro, quando chega de tarde que se encontra na rua, ...mais o catador de papel, num vô contra o catadô de papel, é tudo unido. Se pur exemplo, se eu catô eu preciso, se aquele ali cata ele precisa, se o outro cata ele precisa também, então os catadô de papel é mais unido que os tiradô de intulho... mas se pur exemplo... nós tá num monte de papel, chegou outro catadô, aí... não!: — Põe papel na sua carroça também, então aquele também pega papel prá mim. Agora o intui é diferente, então ... eu num tem nada que queixá dos catadô de papel.”³⁴⁸

Porém, estes laços firmavam-se dentro de contextos complexos. Os catadores seriam unidos, mas a união consistiria em seguir lados opostos. As regras impõem condutas que os tornavam unidos e os diferenciavam daqueles que recolhiam entulho.

³⁴⁷ Vale notar, no entanto, que as manifestações de 1979 e 1984 (apresentadas nos capítulos anteriores) possivelmente trazem elementos de interpretação, em que caiba o termo *aliados* em sentido de grupos em oposição.

³⁴⁸ op. cit. **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

A criação de códigos, que tornariam o trabalho mais justo e, de determinada maneira, equânime, parecia delinear aqueles que seriam companheiros e influenciariam na constituição de grupos.

Tais códigos encontrariam, nas relações de trabalho, ou em práticas econômicas comuns a trabalhadores, um terreno fértil para delinear atitudes e diminuir atritos entre os que praticavam atividades semelhantes.

Em nossa interpretação, os códigos e a constituição dos grupos estariam pautados em valores morais e sociais. Como vimos, estes valores fariam sentido dentro da cultura elaborada pelos trabalhadores.

Os valores tentariam ordenar condutas coletivas, após as quebras de convivência propiciadas pela tentativa de implementar uma ética de mercado como regra de conduta, principalmente a partir das reformulações impulsionadas pelo “desenvolvimento” dos anos de 1970.

“...Uai, ai eu vô..., se pur exemplo... se dá uma folguinha prá mim, ...mas, carroceiro nunca tem folga... quando se para um pouquinho prá discansar o corpo, se vai fazê um cocho por animal cumê, se vai levá uma água pró animal bebê, se tem um poste...prô cê pô numa cerca. Um ti chamam prá outro lugar, um outro colega te chama prá ser outro lugar, prá perguntá se onde pode pôr um animá, se pode colocá o animá no pasto do outro, ou um pode por no pasto do outro, porque o animal tem que ficá só fechado, mas nunca se tem aquele discanso”³⁴⁹.

A nosso ver, as práticas de cerceamento e de fiscalização, que agiam em função da supressão de muitas atividades realizadas no espaço urbano, contribuíram para a aproximação de muitos trabalhadores.

Além dos códigos criados e firmados em função do trabalho, havia uma seletividade daqueles que comporiam os grupos. É provável que muitos trabalhadores que dividiam o pasto, ou organizavam a rotina de forma conjunta, já se conheciam antes do processo de trabalho tornar-se coletivo, em épocas de melhores condições de vida.

Da convivência estreitada pela aproximação social (do trabalho, da vizinhança, do parentesco, das *dificuldades*) nasciam as amizades:

“...Meus amigo, é tudo gente boa, né? Gente fina. O Eurípe também trabaia de carroça, aquele alí trabaia na carroça também, cata papel, o Éder.

Gente fina. Tudo gente boa. (...) Quando num tô trabaiano? Na esquina, sentado nesse toco, aqui mesmo, parado aqui, conversano, tomano cerveja. Uma hora nois sai 5 minuto, tem dia que nois sai muito, vai nos pagode”³⁵⁰.

Ser amigo possui muitos significados. Para os trabalhadores que movimentam-se pela cidade não seria diferente. Em determinados momentos, torna-se sinônimo da palavra amigo “aquele com quem permite-se beber junto, trabalhar coletivamente, pedir um pasto emprestado, ou a quem recorrer em momentos difíceis”.

A amizade poderia, também, mostrar sutilezas diferentes. As condições materiais, em conjunto com a articulação de valores, propiciariam relações de proximidade que tramitariam entre o aceitável e o imoral. Mas, a rotina da rua, do bairro, da cidade fazia com que estes trabalhadores tivessem aliados em muitos perímetros, como por exemplo na *marginalidade*:

“Eu fazeno amizade, em qualqué lugá que eu for, eu já conheço muita gente. Por isso que eu gosto de tá fazeno amizade com todo mundo. Cê tem que tê amizade muito com cara malandro, porque se num tivê amizade, eles vai e te mata. E cê teno amizade; bão? Bão, só cumprimenta mesmo e sai de perto. Num fica nem perto. (...)Tem, eu tem uma porrada! Esses malandro assim, de bar, esses lugar aqui assim, eu conheço tudim. Só que eu passo assim, só cumprimento. Eu cumprimento e já sai de perto. Tem que tê amizade, né? Que num tivé, uma hora aí, te mata e nem sabe porque te matou. Agora cê teno moral com eles, eles num faiz nada cô cê. Pode passá de boa”³⁵¹.

A identificação dos malandros, para muitos trabalhadores, extravasaria o ambiente do bar. A dimensão do marginal tornar-se-ia compreensível à medida em que o viver na cidade colocaria em contra-ponto valores eticamente distantes.

Porém, o que distanciariam os valores, elaborados a partir da cultura destes trabalhadores, destes outros não seria o distanciamento econômico, mas sim, posturas e comportamentos diferenciados.

Esta diferenciação, por sua vez, dar-se-ia em relação a concepções sobre o ato de trabalhar, e se referiria a maneiras éticas de sobrevivência, *pelo suor e pela labuta*. De acordo com a documentação arrolada, seria um valor a ser preservado, mesmo diante das condições

³⁴⁹ idem, **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁵⁰ **Rafael Luís Camargo**, 20 de Abril de 1997 (Ana Mágnia Silva Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁵¹ idem, *ibidem*, **Rafael Luís Camargo**

existentes. Desta diferenciação surgiriam figuras conhecidas como “fulanos”, “maconheiros”, e tantos outros. Sobre os Fulanos:

*“...os outro já é acostumado ás vez a catá um papel, as vezes é acostumado, de pur exemplo ir na casa dum fulano lá, o fulano pega e.. : - “O fulano! Vem cá mi arrumá um copinho de arroz, um copinho de açúcar”,... ai ele arruma, ai então... já facilita mais prá ele num facilita? Então ele arruma um arroz, outro arruma um açúcar, um arruma um café, outro arruma uma banha, então.. ele tá pegando, usando o que é do outro na atividade dele; agora, igual prá mim aqui que é seis boca... eu que tem que agi mesmo... a mode de num me passá farta e tem o trabaio prá minha vida, agora se for prá mim andá todo dia, na casa dum, naca dum outro, prá pegá um copinho dum, um copinho do outro, o cara tem que disconfiá, um copinho de arroz num dá fazê prá seis pessoa,...né; então, já vamô tê poca gente, duas pessoa, treis pessoa, ai um copinho de arroz dá prá almoçá e jantá... ai ele banca o esperto, ele vai prá cima, e o qui gasta mais vão prá baixo, mas se usá pur exemplo,... se todo dia fô na casa dum pega um arroz, pega um feijão, pega um trem outro... eu posso falá vô fica aliviado, vô ficá rico... porque eu vô lá Butelão entrego 150 quilo de papel dá 150 real... 3000 quilo de papel dá 150 real. Eu busco trem na casa dos outro, gasto 50, guardo 100, eu posso guardá... mas eu num faço isso, num tenho essa capacidade de fazê esse negócio, eu tem que trabaiaá, eu sei que tem que trabaiaá... é tudo que pussuiu, graças a Deus é do meu suor”.*³⁵²

Os “fulanos” seriam os espertos que viveriam do trabalho alheio. Seriam sujeitos dos quais não poderiam se aproximar, porque possuiriam comportamentos ruins, e praticariam um roubo moral: o fruto do trabalho alheio. Assim, como estes “fulanos”, existem os “maconheiros”, que também exprimem, a muitos trabalhadores, valores diferentes da ética e da moral do trabalho.

“...e corre uma maconha que Deus me perdoe.(...) não, aqui .. não, tranqüilo igual você tá vendo aqui, deste jeito é tranqüilo. Vem aqui na volta das quatro e meia, cinco hora prá você vê. Pode sentá aqui, nesta árvore aqui; sentá prá você vê... home e mulher, quer saber ...tem dias que eles vem fumá aqui na porta, senta aqui na porta. Então eu tenho que ficá em pé, na hora de durmi, prá levantá cedo,

prá ficá olhando eles, nós temo medo deste povo aqui ...e tudo que eles acha eles catá. Se você deixá um prato fora de casa, eles vem...dá vendê prá comprá maconha; se deixá uma bicicleta eles te cata. Agora a pouco me robaram aqui, um trem véio assim mesmo: pareira, tapa de animal, corrente prá fazê ansim, enxada, cutelo de cortá capim por cavalo.... fui robado tudo aqui dentro de casa, eles robô tudo. Robou como meu, com dele lá..., com este aqui de bonezim, robô tudo aqui, então num tem condição um trem desse. Quando eles tá fazendo amor aqui cê tem que ficá de olho neles”³⁵³.

Além disto, enquadrariam-se no conceito de malandro outros sujeitos, que apropriariam-se do que lhes seriam de valor: pratinho, bicicleta, enxada, cutelo, corrente; mas, sobretudo, apropriam-se da frente da casa, e levam para os olhos da “mulher” e dos filhos o que não coincide com os valores elaborados e tidos como certos em um contexto familiar.

A partir destes valores interligados (ao trabalho, à família, aos amigos), os viveres passaram a ser refletidos e incorporados como experiências. Através de embates econômicos e culturais, e das condições sociais adversas, as experiências passaram a propiciar maneiras de conceber a cidade e a instrumentalizar estratégias de vida no espaço urbano³⁵⁴.

Perfilando-os a inúmeros outros grupos despossuídos de condições de moradia, de atendimento médico, de vida, as marcas das disfunções econômicas e políticas mostraram-se profundas. No entanto, não os fizeram desaparecer das estatísticas, das preocupações, das políticas de controle e punição, nem tão pouco desta cidade.

A permanência na cidade, por fim, traduziria-se na luta pela manutenção e (re)valorização do trabalho. Além de práticas econômicas e sociais, os rompimentos de determinadas convivências, de hábitos e costumes de trabalho, representariam a quebra de valores tidos como constituintes de suas culturas, que estruturaram as formações éticas e morais destes sujeitos, e deram sentido e tenacidade a convívios familiares.

Factualmente, não se tem a possibilidade de retorno às relações vividas antes da derrubada da *mogiãna*, ou da reestruturação do centro urbano. Não há, no momento em que escrevemos (janeiro de 2002), a possibilidade aparente de substituição de carroças por automóveis, tal como *especulado* nos anos iniciais da década de 1980³⁵⁵.

³⁵² idem, **Wilson Pereira de Jesus**, 29 de junho de 1997 (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁵³ idem, *ibidem*.

³⁵⁴ Tais como vimos nos capítulos anteriores.

³⁵⁵ Ver capítulo I.

Porém, tais circunstâncias não impedem que os trabalhadores procurem maneiras de impregnar valores nas atividades realizadas com carroças na cidade de Uberlândia.

Se muitas relações de convivência (anteriores a 1970) foram quebradas, e não possibilitam restauração, outras podem ser imaginadas ou constituídas.

Somente tornaram-se compreensíveis muitas posturas e comportamentos, evidenciados ao longo desta pesquisa, através desta prática de reconstrução.

Várias tentativas, empreendidas pelos próprios sujeitos, foram feitas, nestes anos, para que pudesse ser caracterizada uma nova representação e uma outra imagem destes enquanto trabalhadores.

Desta forma, em 1997, quando “regulamentou-se³⁵⁶” a atividade e instituiu-se o emplacamento *obrigatório* das carroças, com a finalidade de punir aqueles que jogavam entulhos em terrenos vagos, e colocar o “*tráfego de carroças no hipercentro (...) sob a fiscalização da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos*³⁵⁷”, observamos um apoio amplo, destes trabalhadores, ao poder público.

Passaram a ser vistos, pela imprensa, como parceiros da Prefeitura no combate a infrações e à “sujeira” urbana³⁵⁸. Correram o risco de serem multados e retirados de circulação em nome de uma possível *segurança*:

“No otro dia, é por isso... discriminação aqui é desse jeito. A gente num tem aqui uma pessoa que apoia a gente, que dá segurança pu carroceiro, num tem. Donde é que nois entramos nessa de carterinha por causa da segurança. Porque às veiz, tê um poco de segurança, um poco, ao meno! (...)”³⁵⁹

Elaboram representações apropriadas com as determinações do poder público, mostraram-se como novos sujeitos urbanos; a partir de então, seriam aqueles que *andariam certo* pela cidade, mesmo mantendo *antigas* táticas e métodos de trabalho:

“tinha dia, tinha dia que o povo da prefeitura achava eu jogando lixo no meio da rua... mais sabe como eu jogava? A rua num era carçada, tinha um buracão... aquele lixo fino, eu jogava ele... se fosse grosso, num pode jogá.

³⁵⁶ CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. “**Estabelece normas para o serviço de transporte por veículos de tração animal e dá outras providências**”. Autor: Felipe Attiê .Proposição de Lei n.º 131/97/ Lei: n.º 7.038. Sancionada em 23/12/1997.

³⁵⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA — MG. “Proposição de Lei n.º 131/97 - Lei: n.º 7.038. Sancionada em 23/12/1997, idem, ibidem.

³⁵⁸ “Carroceiros são aliados da Prefeitura”. Jornal **CORREIO**: 27/07/1997: n.º 17.551. p. 11

Às veis até pode....se ocê... se o buraco fô meio grande, se joga pur baixo, e joga o finim pur riba... certa e (inaudível). Mas o senhor tá rumano este buraco? Que bom né?... Nunca ninguém mi proibiu, mais pur que? Anda certo...³⁶⁰”

As estratégias erguidas frente às mudanças sociais, políticas, econômicas e culturais, postas em função do benefício do mercado, permitiram que esses trabalhadores permanecessem na cidade; suas marcas estão presentes nos bairros, nas ruas, nas praças, e, sobretudo, nos modos de vida.

Suas presenças incomodavam. Para contê-los, as várias administrações criaram maneiras de cercear espaços e fiscalizar condutas nos meios de moradia e trabalho. Descaracterizaram suas atividades, quebraram relações de convivência, e, por fim, marginalizaram-nos.

Terminariam o século XX sob a estigma da exclusão. Vitimados por políticas compensatórias (tais como a renda mínima, a bolsa escola), que representariam, de fato, o reconhecimento de que são excedentes, mas não encontrariam nesse modelo qualquer forma de inclusão. Ao contrário, seriam enquadrados nas novas “leis dos pobres”, que cobriam e criariam laços de obediência e dependência (por exigir tempo de moradia na cidade, intenção em manter os filhos na escola etc.)

Porém, não reconhecemos estas táticas de contenção como a condição final das relações urbanas, pois os trabalhadores ainda movimentam-se pela cidade.

Enquanto estiverem ativos seus valores, modos de vida, culturas e experiências, não serão suprimidos e a importância do trabalho não sucumbirá à exclusão, regada de assistência.

Evidenciamos isso através da fala dos próprios trabalhadores, tal como José Moreira da Cunha;

“Importante que eu já vô pá idade, que ninguém tá quereno que a gente ganha mais serviço, daqui a pouco, eu já tô véi, tem que tê alguma coisa pra mim pegá, porque senão, como é que eu faço.(...) Então tem que tê uma coisa, pá mim pegá...meu trabaio é importante”³⁶¹

³⁵⁹ José Moreira da Cunha. Entrevista realizada em 29 de junho de 1997. (Ana M. S. Couto, arquivo de pesquisa/2000)

³⁶⁰ op. cit. Deni Alijair Valeriano, 27 de setembro de 1998.

³⁶¹ op. cit. José Moreira da Cunha, 29 de junho de 1997 (Ana M. Couto/ arquivo de pesquisa 2000)

ACERVOS e FONTES

ACERVOS

Arquivo Histórico Municipal de Uberlândia.

Arquivo das Pesquisas:

— **Trabalho, cotidiano e sobrevivência: Catadores de papel e seus Modos de Vida na Cidade – Uberlândia – 1970-1999.** Ana Mágnã da Silva Couto, PUC-SP, 2000.

— **Muitas Memórias e Histórias de uma cidade: Lembranças e experiências de viveres urbanos . Uberlândia 1938-1990.** Célia Rocha Calvo, PUC-SP, 2001.

— **TVTA — Transporte por Veículo de Tração Animal na Cidade de Uberlândia.** João Fernandes Silva, Departamento de Geografia/UFU, 2000.

Arquivo da Escola Municipal Doutor Joel Cupertino Rodrigues (Bairro Dom Almir – Uberlândia).

FONTES

Imprensas :

Jornal FOLHA DE S. PAULO. Especial –1 “5 anos depois...”: 27/07/1999; p.06.

*Jornal Correio de Uberlândia/ Correio do Triângulo/ CORREIO.*³⁶² Uberlândia: 1971 a 2000 diversos artigos, vários números.

Jornal PRIMEIRA HORA: Uberlândia: 1982 a 1988, diversos artigos, vários números.

Jornal Participação: Janeiro de 1985 e abril de 1986

Jornal A Notícia: 11/12/1984. N.º 740.

PUBLICAÇÕES DA PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA

³⁶² Todos os nomes, aqui referidos, pertencem ao mesmo órgão de imprensa.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SERVIÇOS URBANOS. Projeto **Bairro Limpo**: 2º semestre de 1998.

CADASTRO DE PRESTADORES DE SERVIÇOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA (n.º 1300) que data de 1º de julho de 1970.

ATAS E PROCESSOS

Atas da Câmara Municipal de Uberlândia de 1979.

Processos Relativos aos Projetos de Lei da Câmara Municipal de Vereadores períodos 1977, 1979, 1987, 1989, 1997.(AHMU)

FOTOGRAFIAS

Arquivo da Pesquisa:

—**TVTA — Transporte por Veículo de Tração Animal na Cidade de Uberlândia**, João Fernandes Silva. Departamento de Geografia, UFU, 2001.

—**Arquivo da Escola Municipal Doutor Joel Cupertino Rodrigues** (Bairro Dom Almir – Uberlândia). Responsável professora Simone Gomes. Material fotográfico, fevereiro de 2000.

FONTES ORAIS

Depoimentos realizados na Pesquisa

Sebastião Vieira de Araújo (“Maninho”) é casado, tem cinco filhos, natural do nordeste brasileiro. Trabalhou alguma vez em fazendas e foi assistente de caminhoneiro; chegou a Uberlândia no início da década de 1970, sendo “imediatamente” recolhido, juntamente com a família, pelo ICASU (órgão da Prefeitura Municipal de caráter “assistencialista”). Tal situação, levou este senhor a procurar o prefeito para se apresentar e mostrar as intenções de sua chegada a esta cidade, que seria em suas palavras: *“de trabalhar como um cidadão”*. Após vender laranjas pela cidade, consegue recursos para adquirir uma carroça, utilizando-a para trabalhar na remoção de entulhos e pequenos fretes. Em 14 de abril de 1998, torna-se assunto de primeira página do jornal CORREIO por ser o primeiro carroceiro a usar um aparelho de telefonia celular, este fato faz com que o senhor Antônio, sinta-se extremamente orgulhoso, pois, em suas palavras: *“minha foto tá aqui na primeira página e colorida, a do presidente do Brasil e dos Estados Unidos tá bem prá frente em preto e branco”*. (Concedeu entrevista, em sua casa, no dia 27 de setembro de 1998)

Deni Elizario Valeriano é casado, tem 64 anos, mora no bairro Lagoinha. Deni nasceu em uma fazenda próxima da região de Uberlândia, e trabalhou muitos anos na “Fazenda Tatu”, propriedade do exército brasileiro. Ao ser “dispensado” (despedido), no início da década de 70, moveu uma ação contra a instituição da qual era empregado, recorreu até a jurisdição de Belo Horizonte e conseguiu sair vencedor. Esta experiência, legou-lhe uma representação de homem corajoso, pois o exército possuía (naquele momento) o mando do poder executivo e a subordinação do legislativo e judiciário, e este trabalhador tinha plena convicção disto. Ao vir para Uberlândia, morou durante alguns anos com suas filhas até conseguir construir sua casa. Ensinou o ofício de carroceiro a seus genros e netos. Certa vez, teve que reconquistar através da violência (advinda do uso de arma de fogo) uma égua roubada, sendo preso e liberado por falta de acusação. Teme que os dois envolvidos, que foram feridos e presos, possam algum dia vingar-se do acontecido. Este senhor apresentou-me ao senhor Sebastião Vieira de Araújo (acima citado), para que eu tivesse, em seu entendimento, uma melhor compreensão do trabalho com carroças. Tem, atualmente, uma carroça, com a qual trabalha na remoção de entulho e em pequenos fretes. Disse estar trabalhando menos por estar velho, porém, ainda, vende galinhas e auxilia o trabalho do genro e vizinho **Antônio Gomes da Silva** (Concedeu duas entrevistas em sua casa, uma no dia 27 de setembro de 1998 e a outra em 28 de setembro de 1998).

Antônio Gomes da Silva é casado, possui 52 anos e tem 2 filhos. Trabalhou, durante muitos anos, como pedreiro, e atualmente trabalha com carroças. Suas atividades mais frequentes são o recolhimento e venda de “lavagem” e a remoção de entulho. A entrevista, feita com este senhor, foi “supervisionada” por sua esposa, a qual garantia o direcionamento de determinadas respostas, fato que levou o entrevistado a desmentir várias de suas falas. Tais circunstâncias proporcionaram alguns momentos de riso entre alguns presentes. Creio, que tal ocorrência não desvalie o documento, pois, a preocupação em se analisar as fontes orais tendem a preferir as subjetividades e representações, frente a uma “veracidade” latente e incontestável (Concedeu entrevista, em sua casa, no dia 28 de setembro de 1998).

Joaquim Sebastião Filho é casado, possui quatro filhos, tem 58 anos e é morador do bairro Lagoinha. Morou toda a sua vida na roça, vindo para Uberlândia em 1995. Segundo ele, a opção por se viver no perímetro urbano advém da necessidade de um melhor tratamento para uma de suas filhas, que é (em suas palavras) deficiente. Além deste fato, admite que o emprego no campo tenha “acabado” após alguns atos legislativos, que reelaboram as relações trabalhadores/patrões. Acredita que a entrada do “sindicato”, nas fazendas, só acarretou perdas para os camponeses. Diz que, durante os anos vividos no meio rural, trabalhou em

tudo sendo até “gerente de empreiteiro”. A principal atividade, que ele exerce é catar papel, mas admite que: “...trabalha como carroceiro também... catá papel, catá intuito, faz de tudo, qualquer serviço de carroceiro que vié... o que vié nós faiz... mas num tendo agente catá papel... num te serviço”. (Concedeu entrevista, em sua casa, no dia 29 de junho de 1997).

Maria Aparecida da Silva é casada, tem 39 anos, dois filhos, e é também moradora do bairro Lagoinha. Nasceu no sítio de seu pai, vindo morar em Uberlândia após seu primeiro casamento. Ela iniciou-se na profissão quando seu segundo marido encontrava-se impossibilitado de trabalhar. A partir de então, segundo ela mesmo: *‘faço o serviço que qualquer homem (...) faiz’*. O que mais gosta na profissão é o fato de cuidar e estar próximo de seu animal (no caso, sua égua). Atualmente está com a sua própria carroça e trabalha conjuntamente com o seu esposo no recolhimento, armazenamento e venda de esterco. Seu principal comprador era uma loja especializada em plantio e reflorestamento, local onde o seu filho mais velho trabalha. Um fato marcante, em suas experiências de trabalho, foi a morte de sua primeira égua, dada por seu pai (após um longo período de “desafetos”). Segundo ela, esta circunstância a perturbou de uma tal maneira que alguns parentes próximos acharam por bem, interná-la na psiquiatria do Hospital Universitário. Deste episódio, ela tem a lembrança do “resgate” feito pelo seu companheiro, o senhor **Jorge Saraiva**. Todos (em sua casa) concordam que este período está ultrapassado. Na ocasião da entrevista, dona Maria Aparecida mostrou-me seu novo animal (presente dado a ela por seu marido), estando muito contente e orgulhosa, pois, sua égua estava prestes a dar-lhe filhotes (Concedeu entrevista, em sua casa, no dia 26 de setembro de 1998).

Jorge Saraiva é casado com dona Maria Aparecida da Silva, com 41 anos, tem dois enteados e vive juntamente com sua esposa no bairro Lagoinha. O senhor Jorge é natural de Uberlândia e trabalha com carroças desde os oito anos de idade, segundo ele, por intermédio do pai. Viu a cidade crescer e a profissão de carroceiro transformar-se durante os anos. Faz frete e vende esterco. Acredita que em nenhuma circunstância catará papel para sobreviver, pois em sua concepção isto não é nada gratificante para um trabalhador. “Feriu-se” alguns anos atrás em uma briga nas proximidades de sua casa, segundo ele, ao sair de um bar, fora atacado sem motivo algum por dois sujeitos. Situação que deixou seu rosto todo cortado e sua vida em risco. A partir disso, evita circular por algumas ruas do bairro, onde vive, por considerá-las muito perigosas (Concedeu entrevista, em sua casa, no dia 26 de setembro de 1998).

João Batista do Nascimento é viúvo, tem 58 anos, três filhos e mora no bairro Lagoinha. Este senhor passou por vários ofícios, trabalhou em fábrica de tecido, na lavoura, na criação

de gado e em engenhos. Casou-se por duas vezes, e, entristece-se quando se refere a sua companheira falecida em 1997. Morou, por bastante tempo, em uma ocupação na Avenida Rondon Pacheco. Sua principal atividade é catar papel, mas, eventualmente, faz frete e retira entulho. Sente-se longe da família (pais e irmãos) e pensa em regressar algum dia a sua terra natal (Concedeu entrevista, em sua casa, no dia 27 de setembro de 1998).

Depoimentos realizados na Pesquisa: Muitas Memórias e Histórias de uma cidade: Lembranças e experiências de viveres urbanos . Uberlândia 1938-1990. Célia Rocha Calvo, PUC-SP, 2001.

Vitório Pimenta, 68 anos, natural de São Sebastião do Paraíso. Veio para Uberlândia entre os anos de 1936 e 37, aos 6 anos de idade como os pais, o padraço (alfaiate) procurava por trabalho. Em Uberlândia ele estudou no Grupo Escolar Dr. Duarte e no Ginásio Osvaldo Cruz. Hoje é aposentado pela fábrica de Macarrão Rei Massas. (Entrevista realizada na praça Sérgio Pacheco em 1998): dados fornecidos pela autora.

Depoimentos realizados na Pesquisa: Trabalho, cotidiano e sobrevivência: Catadores de papel e seus Modos de Vida na Cidade – Uberlândia – 1970-1999. Ana Mágnã da Silva Couto, PUC-SP, 2000.

José Moreira da Cunha, 49 anos, natural de Santa Maria do Suaçuí (MG), casado, reside em Uberlândia há, aproximadamente, 12 anos. Veio para trabalhar no setor da construção civil, mas trabalha com carroças coletando papel, ou fazendo outros serviços há 8 anos. Questionado sobre os motivos que o levaram a catar papel, afirma ter sido o desemprego. Morou em várias ocupações, até ter condições de fazer a casa, na qual reside no bairro Lagoinha, com a esposa. Possui três filhos, mas apenas dois moram com ele. Sonha ter um carro e construir uma casa boa, que possa deixar para os filhos. Devido às dificuldades que enfrenta cotidianamente, o modo como é tratado por algumas pessoas na rua, o faz sentir discriminado por seu trabalho” (Concedeu a entrevista em 29 de junho de 1997): dados fornecidos pela autora.

Rafael Luís Camargo, 17 anos, solteiro, natural de Araguari (MG), parou de estudar na sexta série do primeiro grau para trabalhar, mas conta que também foi expulso do colégio nesta ocasião. Começou desde pequeno a vender picolé e aos 15 anos foi trabalhar para o senhor Adejanir Luciano (catador de Papel). Reside com a mãe e três irmãos em uma casa alugada

no bairro Santa Rosa. Seus pais são separados, a mãe trabalha em um hospital como auxiliar de nutrição, o pai é policial e um dos irmãos trabalha como marceneiro. Dentre as dificuldades encontradas em seu trabalho, aponta o fato de conduzir sozinho uma carroça no centro da cidade, pois ao estacionar, para recolher o papel, os carros e ônibus buzina, nestas circunstâncias, ele teme que o cavalo possa disparar e causar prejuízos e acidentes mais graves. Afirma que não gosta de estudar, mas admite a necessidade de retornar a escola, pois, em suas concepções, isto poderá ajudar-lhe a conseguir um serviço melhor no futuro”.(Concedeu a entrevista em 20 de abril de 1997): dados fornecidos pela autora.

Wilson Pereira de Jesus é casado, tem 57 anos de idade, quatro filhos, e, é também, morador do bairro Lagoinha. Antes de começar a catar papel trabalhou como servente de pedreiro. Presta outros serviços como carroceiro. Quando criança morou na roça. Afirma que devido a grande quantidade de coletores na cidade, os materiais estão cada vez mais escassos e menos valorizados, pois o quilo do papel foi muito reduzido”. (Concedeu a entrevista em 29 de junho de 1997): dados fornecidos pela autora.

Antônio Pedro da Conceição, 58 anos de idade, natural da região Norte do país, casado, não teve filhos. Reside com a esposa em dois cômodos nos fundos da casa da enteada. Trabalhou por 18 anos em uma fazenda em Bom Jesus (GO), em 1997 catava papéis pela ruas. Gostaria de trabalhar para a Prefeitura, varrendo ou cuidando de jardins. (Concedeu entrevista em 31 de outubro de 1995): dados fornecidos pela autora.

Bendito Francisco Queiroz, 75 anos de idade, natural da região Norte do país, aposentado por invalidez, casado. Reside com a esposa, filhos e netos em casa própria. Mora em Uberlândia há mais de 20 anos. Dos dez filhos que teve, oito morreram, a maioria, ainda no lugar de origem. Trabalhou na construção da hidrelétrica de São Simão e em colheita de algodão em Capinópolis (MG). Seu sonho era ter mais saúde para que pudesse trabalhar em diferentes e melhores condições. (Concedeu entrevista em 27 de abril de 1997): dados fornecidos pela autora.

Maria da Guia Luciano, 54 anos, natural do Estado do Rio Grande do Norte, casada com Adejanir Luciano. Cuida da casa, dos netos e auxilia o esposo na separação dos materiais coletados. Acredita que a Prefeitura deveria ajudar os catadores, de alguma forma. Preocupa-se com os filhos que deixaram de ir à escola para trabalhar. Não estudou. Anseia terminar de construir a casa onde moram há muitos anos, mas afirma que, com os rendimentos da coleta de papéis, não possuem recursos para tanto. (Concedeu entrevista em 04 de julho de 1996): dados fornecidos pela autora.

Raimundo Rodrigues dos Santos, 78 anos, natural Juazeiro do Norte (CE), aposentado por idade, casado. Trabalhou na construção da hidrelétrica de São Simão, e logo depois veio para Uberlândia, vive nesta cidade há mais de 20 anos. Tem 6 filhos, mora em casa “cedida pela Prefeitura”, no bairro Esperança. Acredita que há 20 anos era mais fácil sobreviver, sente que hoje o dinheiro vale menos. (Concedeu entrevista em 31 de outubro de 1995): dados fornecidos pela autora.

Adejanir Luciano, 51 anos, natural do Estado do Rio Grande do Norte, casado, tem 8 filhos. Trabalhou com vendedor de verduras em Ituiutaba (MG). Mora em Uberlândia há mais de 20 anos, exercendo aqui a ocupação de leiteiro. Foi dono, durante dois anos, de um depósito de recicláveis, mas, “devido ao preço do aluguel” não teve condições de permanecer com a empresa. Atualmente cata papéis com dois jovens de 16 e 17 anos, o filho Cristiano e o empregado Rafael. Buscam o papel no centro da cidade utilizando carroças. Afirma que com seu trabalho está limpando a cidade, considera-se um empregado da Prefeitura, sem remuneração. (Concedeu entrevista em 12 de maio de 1996): dados fornecidos pela autora.

BIBLIOGRAFIA

- ALBERTI, Verena. *História Oral: A Experiência do CPDOC*. RJ. Fundação Getúlio Vargas, 1990.
- ALVARENGA, Nízia Maria. *As Associações de Moradores em Uberlândia – Um Estudo das Práticas Sociais e das Alterações nas Formas de Sociabilidade*. Dissertação de Mestrado em Sociologia. SP/PUC, 1988.
- _____. *Movimento Popular, Democracia Participativa e Poder Político Local: Uberlândia 1983-1988*. In: **História & Perspectivas**. Edufu. Uberlândia., Jan./ jun. 1991.
- AMADO, Janaína. *A culpa nossa de cada dia. Ética e História Oral*. XIX Encontro Anual da ANPOCS. Caxambu, 1995.
- ANTONACCI, Maria A. “*Cultura, Trabalho, Meio ambiente: estratégias de 'emapte' no Acre*”. In **Revista Brasileira de História**, n.º 28, São Paulo: ANPUH/Marco Zero, 1995.
- ANTUNES. E. **Trabalhadores e Viveres Urbanos: Trajetórias e Disputas na Composição da Cidade – Uberlândia – 1970 – 2000**. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, Uberlândia. UFU, 2002.
- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho**. 2ª Edição. SP. Cortez, 1995.
- BARBOSA, Ivone Cordeiro. “*A Experiência Humana e o Ato de Narrar: Ricouer e o Lugar da Interpretação*”, in: **Revista Brasileira de História**. BIOGRAFIA, BIOGRAFIAS, SP. ANPUH/Marco Zero, v. 17, nº33, 1997, pp. 197-221.
- BAKHTIN, Michail. **A Cultura Popular na Idade Média e no Renascimento: O contexto de F. Rabelais**. SP. Hucitec, Brasília: UnB, 1987.
- BARREIRO, José Carlos. “*E. P. Thompson e a teoria da história*”. In: **Revista Projeto História**, n.º 12, PUC, 1996.
- BEZERRA, Halien Gonçalves. “*E. P. Thompson e a Historiografia Brasileira: revisões críticas e projeções*”. In: **Revista Projeto História**, n.º 12, PUC, 1996

- BRESCIANI, M. Stella (org.) **Imagens da Cidade**. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, 1994.
- BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: Lembrança de Velhos**. SP. Cia das Letras, 1995.
- CAETANO, Coraly Gará (org.) et alii. **A Experiência dos Trabalhadores na Constituição das Relações Sociais no Espaço Urbano de Uberlândia (1950/1999)**. UFU/Cedhis/Dep. História – FAPEMIG. Uberlândia, 1999.
- CALVO, Célia Rocha. **Muitas Memórias e Histórias de uma cidade: Lembranças e experiências de viveres urbanos . Uberlândia 1938-1990**. Tese Doutorado. Pr. Pós-graduação em História Social. Tese de Doutorado. SP. PUC, 2001.
- CAMARGO, Aspsia Alcântara de. “*História Oral: Técnica e Fonte Histórica*”. In: **Programa de História Oral: Catálogo de Depoimentos**. RJ. RGV/INDIPO/CPDOC, 1981.
- CASANOVA, Julian. **La História Social y Los Historiadores**. Editorial Crítica. Barcelona, 1990
- CASTORIADIS, Cornelius. **A Instituição Imaginária da Sociedade**. Paz e Terra. RJ, 1975.
- CHAUÍ, Marilena Maria. **Conformismo e Resistência Aspectos da Cultura Popular no Brasil**. Brasiliense. SP. 1985
- CONNERTON, Paul. **Como as Sociedades Recordam**, Oeiras: Celta Editoras, 1993.
- COUTO, Ana M. Silva. **Trabalho, cotidiano e sobrevivência: Catadores de papel e seus Modos de Vida na Cidade – Uberlândia – 1970-1999**. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, SP. PUC, 2000.
- CRUZ, Heloísa de Fraria. **Trabalhadores em Serviços: dominação e resistência**, (São Paulo, 1900-1920). SP. Marco Zero, 1991
- CRUZ, Heloísa de Faria. **São Paulo em Revista**. São Paulo: CEDIC. AESP. IMESP, 1998.
- _____. *‘Mercado e Polícia. São Paulo, 1890/1915’*. In: **REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA**, nº 14, ANPUH/Marco Zero, São Paulo. vol. 7, 1987.
- DAGNINO, Evelina (org). **Anos 90 Política e Sociedade no Brasil**. Brasiliense. SP, 1994.
- Da Matta, R. **A Casa e a Rua**. São Paulo, Brasiliense, 1985
- DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO. **O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania**, São Paulo: SMC, 1992
- FENELON, Déa Ribeiro .In: *Trabalho, Cultura e História Social Perspectivas*. **Projeto História 4**. PUC. 1989.

- _____. "O Historiador e a Cultura Popular: História de Classe ou História do Povo?".
In Revista **HISTÓRIA E PERSPECTIVA**, n. 6, Uberlândia: UFU, 1991
- _____.(org.) **CIDADES**. Programa de História da PUC/SP, São Paulo: Olho d'água,
1999.
- FERNANDES, Florestan. **A Ditadura em Questão**. SP. TA. Queiroz, 1982.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 8ª ed. SP. Nacional.1968.
- GINSBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas , Sinais Morfologia e História**. SP, Cia das Letras. 1989.
- HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. SP. Vértice, 1990.
- HOBSBAWM, Eric J. **Mundos dos Trabalho**. 2ª Edição. SP. Paz e Terra, 1988.
- _____. **Sobre História**. SP. Cia das Letras, 1998.
- HOGGART, Richard. **As Utilizações da Cultura: Aspectos da vida da classe trabalhadora,
com especiais referências a publicações e divertimentos**. Lisboa, Editorial Presença.
1973.
- IANNI, Octávio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil**. 4ª ed., RJ. Civilização
Brasileira, 1989.
- _____. **A Ditadura do Grande Capital**. RJ. Civ. Bras., 1981.
- KHOURY, Yara Aun. "*Viveres e Fazeres na/da Cidade: Os Libaneses e a Cidade de São Paulo*".
In PROJETO HISTÓRIA 18, São Paulo, EDUC, 1999, pp, 309-318.
- _____. **Guia de Fontes Sobre Igreja e Movimentos Sociais**. São Paulo: CEDIC,
1992.
- _____. "**Documentos Orais e Visuais: Organização e Usos Coletivos**". In REVISTA DO
ARQUIVO MUNICIPAL – Memória e Ação Cultural, n°200, São Paulo: IMESP, 1992, pp.77-97.
- KOWARICK, Lúcio. **A espoliação Urbana**. RJ. Paz e Terra, 1980.
- LANG, Alice Beatriz da Silva Gordo. *História Oral: muitas dúvidas, poucas certezas e uma
proposta*. In: **(Re)Introduzindo História Oral no Brasil**. José Carlos Sebe B. M. (org.).
SP. Xamã, 1996.
- MACHADO, Maria Clara Tomaz. **A Disciplinarização da Pobreza no Espaço Urbano
Burguês: Assistência social institucionalizada – Uberlândia, 1965/1985**. Dissertação
de Mestrado. SP. Dep. História /USP, 1990.
- MACIEL, Laura Antunes. **A Nação por um Fio**. São Paulo: FAPESP/EDUC, 1998.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. (org.) **Paisagens Urbanas**. São Paulo.1996.

- _____. **Festa no Pedaco**. São Paulo: Brasiliense, 1984
- MÉSZÁROS, István. **A Necessidade do Controle Social**. 2ª Edição. SP. Ensaio, 1993.
- MORAIS, S. P. **“Trabalho e Cidade: Trajetórias e Vivências de trabalhadores carroceiros na cidade”**. Uberlândia 1970-200. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, Uberlândia. UFU, 2002.
- NEVES, Magda. **Trabalho e Cidadania**, Rio de Janeiro, Vozes, 1993.
- PAOLI, Maria C. *“Trabalhadores Urbanos na Fala de Outros. Tempo Espaço e Classe Operária Brasileira”*. In: **Cultura & Identidade Operária**. Marco Zero, 1987.
- PERKS, Robert & THOMSON, Alistair. **THE ORAL HISTORY READER**, London, USA, Canada: Routledge, 1998.
- PETUBA, Rosângela M.^a Silva. **Pelo direito à cidade: Experiência e Luta dos Trabalhadores Ocupantes de Terra do Bairro Dom Almir – Uberlândia - 1990-2000**. Pr. Pós-graduação em História Social. Dissertação de Mestrado, Uberlândia. UFU, 2001.
- POLLAK, Michel. *Memória, Esquecimentos, Silêncio*. In: **Estudos Históricos**. RJ, Vol. 02, n.º 05. 1989, pág. 3 a 15.
- PORTELLI, Alessandro. **O que faz a história oral diferente**. Trad. Maria T. J. Ribeiro. SP, CEDIC-PUC/SP, mimeo, 1995.
- _____. "A filosofia e os fatos, narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais". In TEMPO, Revista do Departamento de História da UFF, n. 2 , dez. 1996, pp. 53-72.
- _____. “Sonhos Ucrônicos, memórias e possíveis mundos dos trabalhadores”. In **Projeto-História**, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP, São Paulo: EDUC, n. 10, dez/1993, pp. 41-58.
- SADER, Eder. **Quando Novos Personagens Entraram em Cena**. 2ª Edição. Paz e Terra, 1991.
- SANT’ANNA, Denise B. de. *“Passagens para condutas éticas na vida cotidiana”*. In **MARGEM**, n.º9, São Paulo: PUC/EDUC, 1999
- SANTOS, Carlos José F. **Nem tudo era Italiano: São Paulo e Pobreza (1890-1915)**. AnnaBlume/FAPESP, SP, 1998.

- SANTOS, Regma Maria dos. **Manifestações Culturais Populares e Ação do Poder Público em Uberlândia**. UFU. Uberlândia, 1987 (Monografia de Conclusão do Curso de História).
- SILVA, Eduardo. **As Queixas do Povo**. RJ, Paz e Terra, 1988.
- SOARES, Beatriz. **Habitação e produção do espaço em Uberlândia**. Dissertação de Mestrado. SP. Dep. Geografia Humana/USP, 1988.
- SOUZA, João Carlos de. **Cultura e Valores: Representações dos Ocupantes de Terra na Zona Leste de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. PUC. SP. 1989
- THOMSON, Alistair. **Quando a Memória e um Campo de Batalha: envolvimento pessoais e políticos como o passado do Exército Nacional**. Trad. Simone Gerald. SP, Mimeo. 1995.
- THOMPSON, E. P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. 3 Volumes. Trad. Denise Bottmann, Paz e Terra, RJ, 1987.
- _____. **A Miséria da Teoria ou um Planetário de Erros**. Zahar Editores. RJ 1987.
- _____. **Tradição, Revuelta y Consciência de Classe: Estudios das Crises del Sociedade Pré- Industrial**. Editorial Crítico. Barcelona, 1989
- _____. **A Peculiaridade do Ingleses**. Tradução: Departamento de Sociologia da Universidade Estadual de Campinas. Textos didáticos n.º 10 maio de 1993.
- THOMPSON, Paul. **A Voz do Passado: História Oral**. Trad. Lálío Lourenço de Oliveira, Paz e Terra, RJ, 1992.
- VILANOVA, Mercedes. *Pensar a Subjetividade: Estatísticas e Fontes Oraís*. In: **História Oral**, Marieta de **Morais** (org.), Diadorim, RJ, 1994.
- WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e Literatura**. Zahar. RJ, 1987
- _____. **O Campo e a Cidade, Na História e na Literatura**. SP. Companhia de Letra, 1988.

Livros Grátis

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

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)